

Wojciech Romaniak



**Wybrane zagadnienia
urbanistyki i architektury
w województwie pomorskim
w latach 1920–1939**



Wydawnictwo Neriton

495235

Pom.

Wojciech Romaniak

Wybrane zagadnienia
urbanistyki i architektury
w województwie pomorskim
w latach 1920–1939

Praca powstała w Zakładzie Historii Sztuki Nowoczesnej
na Wydziale Sztuk Pięknych
Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

Wydawnictwo Neriton
Warszawa 2005

Wybrane zagadnienia
urbanistyki i architektury
w województwie pomorskim
w latach 1920-1939

485255

Pom.

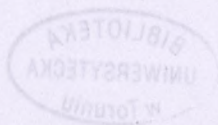
Wojciech Romaniak

Wstęp

Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury w województwie pomorskim w latach 1920–1939

Praca powstała w Zakładzie Historii Sztuki Nowoczesnej
na Wydziale Sztuk Pięknych
Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu

Wydawnictwo Neriton
Warszawa 2005



①

822208

F.2212/100

Redakcja, korekta i indeksy

Katarzyna A. Chmielewska

Opracowanie graficzne

Małgorzata Świerzyńska

Na okładce:

fragmenty ilustracji 26, 14, 59, 16, 46, 20, 61, 49, 52

© Copyright by Wojciech Romaniak

© Copyright by Wydawnictwo Neriton

ISBN 83-89729-47-4

Publikacja dofinansowana
przez Ministerstwo Edukacji i Nauki
Urząd Gminy w Toruniu



Wydawnictwo Neriton

Wydanie I – Warszawa 2005

Rynek Starego Miasta 29/31, pok. 33

00-272 Warszawa

tel. (22) 831-02-61 wew. 26

neriton@ihpan.edu.pl

www.neriton.apnet.pl

Objętość 40 arkuszy wydawniczych

Nakład 500 egzemplarzy



925158

E.2512/04

Wstęp

Praca ukazuje procesy zachodzące w urbanistyce i architekturze, na terenie województwa pomorskiego w latach 1920–1939. Jest próbą znalezienia odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób polska polityka gospodarcza, społeczna i obronna wpłynęły na ukształtowanie przestrzenne będącego częścią odrodzonej Polski województwa pomorskiego, które, podobnie jak Górny Śląsk, było ziemią „nową”. Obszarem w znacznym stopniu pozbawionym polskich elit, polskiego prywatnego kapitału oraz głębszej polskiej regionalnej tradycji kulturalnej, porównywalnej np. z lwowską czy poznańską. Jak w konfrontacji z Wolnym Miastem Gdańskiem oraz wobec panującego wokół „pomorskiego korytarza” politycznego napięcia, władze II Rzeczypospolitej w krótkim czasie, umacniając swoje rządy, stworzyły niemal od podstaw funkcjonalne struktury przestrzenno-osadnicze, przemysłowe i komunikacyjne, obejmujące pas nadmorski z przyszłym miastem i portem Gdynią oraz przekształciły Toruń – niewielkie dawne przygraniczne miasto zamknięte w pierścieniu twierdzy, w nowoczesny układ urbanistyczno-architektoniczny wojewódzkiego miasta? Odpowiedzią na tak postawione pytanie stać się może z jednej strony określenie zakresu zmian w układzie przestrzennym poszczególnych miejscowości i całego województwa oraz prześledzenie procesów, które je powodowały. Z drugiej strony, kolosalne znaczenie dla zachodzących zmian, których fizycznym wyrazem były zbudowane czy przekształcone miasta i dzielnice, bądź też niezrealizowane z różnych przyczyn projekty, miały decyzje o charakterze politycznym i gospodarczym, pozostające poza sferą działania urbanistów czy architektów, będące jednak kluczem do pełnego zrozumienia przestrzennego kształtu omawianego obszaru.

W celu nakreślenia takiego obrazu, przeanalizowane zostało tło powyższych zjawisk, do którego należą obowiązujące wówczas akty prawne, rozpo-

rządzenia władz, publikacje prasowe czy wydawnictwa propagandowe. Wy-
chodząc poza ścisłą definicję historii urbanistyki utożsamianej z nauką
o powstawaniu, rozwoju oraz zasadach planowania i budowy miast, praca
podejmuje częściowo zagadnienia objęte terminem urbanizacji, pojmowanej
jako proces rozpowszechniania się miejskich form osadnictwa wyrażający się
w dynamicznym rozwoju i rozbudowie miast i osiedli istniejących oraz two-
rzeniu nowych¹.

W dotychczasowym dorobku naukowym dotyczącym architektury i ur-
banistyki dwudziestolecia międzywojennego w Polsce nie ma prac analizują-
cych większe obszary, na których zachodziły procesy urbanizacyjne i związa-
ne z nimi procesy urbanistyczne, jak np. Zagłębie Borysławskie. Wyjątek
stanowi tu rozprawa Adama Rybki poświęcona Centralnemu Okręgowi Prze-
mysłowemu². Powstał zatem problem wyboru metodologicznego podejścia
do omawianych problemów, które w dużym stopniu pokrywają się z zagad-
nieniami planowania przestrzennego oraz urbanizacji. Przyjęto założenie, że
praca zostanie oparta na przebadaniu procesów przebiegających w głównych
miastach województwa, które podlegały najdalej idącym przekształceniom.
Selektywne podejście do zagadnienia objawia się asymetrią kompozycyjną
tekstu, wynikającą ze skali zachodzących zmian oraz problemów. Praca jest
analizą historyczno-artystyczną (której celem jest badanie relacji między
ideologią a dziełem sztuki), ukształtowaną niegdyś w badaniach nad XIX
wiekiem, a obecnie przenoszona do interpretacji XX wieku³.

Pierwszy z szerzej omawianych organizmów miejskich to Toruń, który
z niewielkiego w skali Cesarstwa Niemieckiego, przygranicznego, silnie zmi-
litaryzowanego miasta, w ciągu dwudziestu lat przekształcony został w no-
woczesny zespół architektoniczno-urbanistyczny pełniący rolę stolicy woje-
wództwa oraz funkcję ośrodka administracyjnego i naukowo-kulturalnego,
w którym nowa władza chciała podkreślić swą obecność i trwałość dzięki
ideowo-symbolicznym treściom urbanistyki i architektury. Proces tak dale-

¹ Por. hasła: *urbanistyka i urbanizacja*, w: W. Szolginia, *Ilustrowana encyklopedia dla
wszystkich. Architektura i budownictwo*, wyd. 3, Warszawa 1991, s. 409.

² A. Rybka, *Centralny Okręg Przemysłowy a polska awangardowa urbanistyka międzywo-
jenna*, Rzeszów 1995.

³ W badaniach nad symbolicznymi i ideologicznymi aspektami dzieł architektury wyko-
rzystana została metodologia nauk humanistycznych, w tym badania nad kulturowymi, hi-
storycznymi, polityczno-ideowymi, socjologicznymi aspektami organizacji przestrzeni i kra-
jobrazu kulturowego. Metody takie wprowadzone zostały przez prof. Stanisława Herbsta,
prof. Adama Miłobędzkiego, prof. Zofię Ostrowską-Kęmbłowską czy prof. Jacka Purchlę. Me-
todologia ta została wykorzystana także w pracach dotyczących architektury okresu między-
wojennego w Polsce, które zostały przytoczone niżej, por. przyp. 5-17.

kich zmian możliwy był dzięki podejmowanym od połowy lat dwudziestych działaniom władz miejskich, mającym na celu stworzenie dogodnych warunków dla przyszłego rozwoju miasta. Były to zarówno działania administracyjne, jak i prowadzone przez specjalistów prace, służące stworzeniu odpowiadającej współczesnym potrzebom struktury przestrzennej miasta. W pracy zaprezentowane zostały nie tylko zrealizowane koncepcje architektoniczne i urbanistyczne, ale także te, które pozostały w fazie projektowej.

Jako opozycyjny ośrodek do pełniącego rolę stolicy województwa Torunia przedstawiono Gdynię, która powstała od podstaw jako organizm będący zapleczem nowo budowanego portu i w krótkim czasie skalą przekształceń nie znajdowała odpowiednika nie tylko w skali województwa, ale i kraju. Syntetyczne omówienie architektury i kolejnych projektów urbanistycznych Gdyni uzupełnione zostało analizą projektów portu oraz jego wzajemnych relacji z miastem, poszerzoną o spojrzenie na generalne koncepcje kształtowania побереża Bałtyku, a także na nieopracowane dotąd dyskusje na temat umiejscowienia śródmieścia. W szerszej skali, w przestrzeni województwa, zarysował się układ przestrzenny obejmujący na jego dwóch krańcach ośrodki o odmiennej funkcji i różnej skali problemów.

Część pracy poświęcono koncepcjom kształtowania polskiego побереża Bałtyku, obejmującego pas od Gdyni po Hel, który jako obszar słabo zurbanizowany uległ w omawianym czasie znacznym przemianom przestrzennym i demograficznym, przyczyniającym się do powstania szeregu nowych miejscowości.

Przeprowadzono również badania nad działalnością architektów na Pomorzu z uwzględnieniem wpływu ich przynależności pokoleniowej oraz miejsca wykształcenia na podejmowane zadania zawodowe.

Rozdział pierwszy dotyczy zatem zagadnień urbanistyki i architektury Torunia. Problemy rozwoju przestrzennego miasta przedstawiono na tle układu odziedziczonego po czasach funkcjonowania Torunia jako twierdzy fortowej. Następnie omówiono działania władz miejskich w zakresie gospodarki gruntami oraz plany urbanistyczne, w porządku chronologicznym. Dalej zaprezentowano zarówno zrealizowane, jak i niezrealizowane projekty budynków użyteczności publicznej, oraz ogłaszane w dwudziestoleciu konkursy architektoniczne, przy czym ilustracją są niepublikowane dotychczas materiały ikonograficzne. Część rozdziału dotycząca konkursu na Muzeum Ziemi Pomorskiej wydawać się może nieproporcjonalnie duża w stosunku do pozostałych, jednak uznano, że omówienie historii powstania tego gmachu, w tym niezrealizowanych koncepcji, ma swoje uzasadnienie w udziale w konkursie czołowych przedwojennych architektów oraz w randze samego obiektu.

Budownictwo mieszkaniowe ukazane zostało syntetycznie, acz z uwzględnieniem zagadnień społeczno-gospodarczych. Rozdział zamyka analiza cech formalnych architektury Torunia oraz próba ukazania czynników, które je determinowały.

Rozdział drugi poświęcono rozwojowi przestrzennemu pozostałych miejscowości województwa, wyłączając Gdynię. Pokazano zmiany, jakie zaszły w Grudziądzu i Wejherowie, gdyż te dwa miasta wybijają się, obok Gdyni i Torunia, skalą przekształceń przestrzennych. Omówiono zagadnienia związane z Pomorską Wystawą Rolnictwa i Przemysłu w Grudziądzu oraz jej rolę w propagowaniu form architektonicznych odmiennych od dotychczas występujących na Pomorzu, utożsamianych z kulturą niemiecką. Pomorską Wystawę przedstawiono na tle innych wystaw, odbywających się w pierwszym dwudziestoleciu XX wieku. Fragment rozdziału poświęcony został, powstałemu w początku lat trzydziestych, budynkowi Gimnazjum Mniejszości Niemieckiej, który stanowi interesujący przykład architektury wywodzącej się z niemieckiego kręgu kulturowego. Następnie zaprezentowano problematykę pasa wybrzeża morskiego, czyli rozwój poszczególnych miejscowości w nim położonych, z uwzględnieniem historii ich przemian.

W rozdziale trzecim omówiono proces budowy Gdyni oraz wpływ portu na kształt przestrzenny śródmieścia miasta, do którego ograniczono prezentację projektów urbanistycznych. Podyktowane to było przyjętym za M. Sołtysik przekonaniem, że właśnie ta część miasta utożsamiana jest z procesem jego budowy, jako stolicy morskiej II RP⁴. Dalej rozpatrzono zagadnienia architektury Gdyni, ukazane na tle panujących na świecie nurtów architektonicznych oraz niezrealizowane koncepcje rozwoju miasta, opracowane w latach trzydziestych.

Czwarty rozdział pokazuje działających na Pomorzu architektów oraz skupiające ich organizacje zawodowe. Zastosowano tu podział według uczelni, na których architekci ci zostali wykształceni oraz według udziału związanych z nimi środowisk w określonych dziedzinach aktywności zawodowej.

Zakończenie stanowi podsumowanie zmian przestrzennych na obszarze województwa w dwudziestoleciu międzywojennym, a także porównanie cech stylowych architektury Gdyni i Torunia.

⁴ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 295.

Źródła i stan badań

Prowadzone dotychczas badania nad architekturą i urbanistyką dwudziestolecia międzywojennego w Polsce odnosiły się do zjawisk zachodzących w obszarze dzielnic lub całych miast. Wśród publikacji dotyczących Warszawy wymienić należy Łukasza Heymana *Nowy Żoliborz 1918–1939: architektura – urbanistyka*¹ oraz Hanny Faryny-Paszkiwicz *Saska Kępa 1918–1939: architektura i urbanistyka*². Miasta śląskie zostały omówione w pracach: Ewy Chojeckiej, *Architektura i urbanistyka Bielska Białej (1855–1939)*³ i Waldemara Odorowskiego, *Architektura Katowic w latach międzywojennych 1922–1939*⁴, zagadnienia architektury na Górnym Śląsku zaś w rozprawie Henryka Buszki i Aleksandra Franty⁵.

Architektura modernistyczna Pomorza Zachodniego okresu międzywojennego była przedmiotem badań prowadzonych przez Roberta Dawidowskiego, Ryszarda Długopolskiego i Adama Szymskiego⁶. Gdynia doczekała

¹ Ł. Heyman, *Nowy Żoliborz 1918–1939: architektura – urbanistyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1976.

² H. Faryna-Paszkiwicz, *Saska Kępa 1918–1939: architektura i urbanistyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1989.

³ E. Chojecka, *Architektura i urbanistyka Bielska-Białej (1855–1939)*, Katowice 1987.

⁴ W. Odorowski, *Architektura Katowic w latach międzywojennych 1922–1939*, Katowice 1994.

⁵ H. Buszko, A. Franta, *Polska architektura Górnego Śląska i Zagłębia w latach 1918–1978*, w: *Architektura i urbanistyka w Polsce w latach 1918–1978*, Warszawa 1989 („Studia i materiały do teorii i historii architektury i urbanistyki”, t. XVII), s. 31–43.

⁶ R. Dawidowski, R. Długopolski, A.M. Szymski, *Architektura modernistyczna lat 1928–1940 na obszarze Pomorza Zachodniego, Szczecin 2001*. Praca dotyczy obszaru leżącego poza granicami międzywojennej Polski, składa się z części opisowej, charakteryzującej modernizm

się opracowań w postaci niepublikowanej pracy Antoniego Koseskiego⁷ oraz książek Marii Sołtysik⁸. Listę omówień architektury i urbanistyki dwudziestolecia międzywojennego w Polsce uzupełniają prace Romany Cielątkowskiej o Lwowie⁹ i Marii Żychowskiej o kwestii stylu architektury Krakowa¹⁰. Tradycje i nurty panujące w architekturze międzywojennego Wilna oraz prowadzone tam działania urbanistyczne zaprezentowane zostały przez Edmunda Małachowicza¹¹. Pozostający w dwudziestolecu poza granicami Polski Wrocław również doczekał się monografii swojej urbanistyki¹².

Problematykę architektury budynków użyteczności publicznej międzywojennego Torunia przedstawiła Barbara Chmielarska¹³, dostrzegając w powstałych wówczas obiektach nawiązania do dwóch tradycji: preferowanej przez władze klasycznej, w której odwołania dotyczyły raczej zasad kompozycyjnych niż detalu, oraz lokalnej, ukształtowanej przez średniowieczne dziedzictwo architektoniczne. Biorąc pod uwagę znaczenie stołecznej funkcji, jaką pełnił Toruń, gust artystyczny mieszkańców oraz indywidualności twórców, autorka skłania się do przekonania, że wpływ na architekturę obiektów użyteczności publicznej miały przede wszystkim czynniki symboliczno-

w Niemczech i na terenie Pomorza Zachodniego oraz z katalogu czterdziestu wybranych obiektów powstałych głównie w Szczecinie. Katalogowane obiekty posiadają karty identyfikacyjne, opracowane w oparciu o zasady dokumentacji wypracowane przez DOCOMOMO.

⁷ A. Koseski, *Architektura Gdyni w latach 1922–1939*, praca doktorska, 1992, Zbiory Specjalne Instytutu Sztuki PAN w Warszawie, nr inw. 1627/D.

⁸ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...; eadem, Na styku dwóch epok. Architektura gdyńskich kamienic okresu międzywojennego*, Gdynia 2003.

⁹ R. Cielątkowska, *Architektura i urbanistyka Lwowa II Rzeczypospolitej*, Zblewo 1998. Działalność środowiska lwowskich architektów pokazał A. Frydecki w artykule: *Początki nowoczesnej architektury w środowisku polskich architektów we Lwowie w latach 1918–1939*, w: *Architektura i urbanistyka w Polsce w latach 1918–1978*, s. 51–59.

¹⁰ M. Żychowska, *Między tradycją a awangardą. Problem stylu w architekturze Krakowa lat międzywojennych*, Kraków 1991.

¹¹ E. Małachowicz, *Architektura dwudziestolecia międzywojennego w Wilnie*, w: *Architektura i urbanistyka w Polsce w latach 1918–1978*, s. 121–141.

¹² W. Konowicz, *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym*, Wrocław 1997.

¹³ B. Chmielarska, *Między tradycją a nowoczesnością – o niektórych budowlach publicznych międzywojennego Torunia*, „Zeszyty Architektury Polskiej” 1988, nr 5–6, s. 47–55, także: B. Chmielarska, W. Łoś, *Tradycja klasyczna i gotycka w architekturze Torunia czasów II Rzeczypospolitej*, w: *Sztuka a historia*, Materiały z XXXVIII sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Warszawa 1991, s. 373–386. Problematyka urbanistyki i architektury Torunia z okresu poprzedzającego ramy chronologiczne niniejszego opracowania została omówiona w: J. Kucharzewska, *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871–1920*, Warszawa 2004.

ideologiczne. Zagadnień urbanistyki, przebudowy miasta oraz toruńskiego środowiska architektonicznego dotyczą wspomnienia Ignacego Tłoczka¹⁴. Rozwój przestrzenny Torunia w okresie międzywojennym oraz założenia opracowanego ogólnego planu zabudowy omówione zostały przez Ignacego Tłoczka¹⁵, a także Kazimierza Przybyszewskiego¹⁶ oraz Ryszarda Sudzińskiego¹⁷, których prace, mające charakter syntez z zakresu historii gospodarczej i społecznej (K. Przybyszewski), czy gospodarki przestrzennej (R. Sudziński), cenne są ze względu na bogatą faktografię, lecz architekturę i urbanistykę, widziane z pozycji badacza historii tych dziedzin, pozostawiają poza głównym nurtem rozważań.

Wartościowym źródłem są publikowane na łamach „Słowa Pomorskiego” artykuły prezentujące i komentujące powstającą architekturę oraz opracowywane plany urbanistyczne. Równie ważne są ukazujące się przed wojną na łamach „Mestwina” artykuły Mariana Sydowa¹⁸, odzwierciedlające poglądy i krytyczne uwagi tego publicysty i miłośnika historii miasta co do poszukiwania właściwego wyrazu powstającej wówczas architektury Torunia. Wiele informacji o odbywających się na terenie województwa pomorskiego konkursach architektonicznych znajdujemy w publikacji *Konkursy architektoniczne w Polsce w latach 1918–1939*¹⁹. Punktem wyjścia do rozważań nad urbanistyką są omówienia historii urbanistyki dwudziestolecia międzywojennego w Polsce, autorstwa Krzysztofa Pawłowskiego²⁰. Wymienić tu także należy szereg publikacji dotyczących teorii urbanistyki, do których należą

¹⁴ I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939. Wspomnienia urbanisty*, „Rocznik Toruński” 1971, nr 4, s. 141–160, oraz *idem*, *Toruński Oddział SARP*, „Nowości” 1976, nr 36 z 15 II, s. 3.

¹⁵ *Idem*, *Rozwój Torunia – Stolicy Wielkiego Pomorza*, w: *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, Toruń–Lwów 1939.

¹⁶ K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994.

¹⁷ R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta Torunia w latach 1920–1975*, Toruń 1993.

¹⁸ M. Sydow, *Pierwiaszek rodziwy w budownictwie monumentalnym*, „Mestwin” 1925, nr 2, s. 15–16, oraz *idem*, *Oblicze nowego Torunia. Uwagi o architekturze najnowszej*, „Mestwin” 1928, nr 4, s. 101.

¹⁹ *Konkursy architektoniczne w Polsce w latach 1918–1939*, Wrocław 1970.

²⁰ K. Pawłowski, *Kierunki rozwoju urbanistyki polskiej okresu międzywojennego a ewolucja osiedla mieszkaniowego*, w: *Sztuka XX wieku*, Materiały sesji SHS, Warszawa 1971, s. 153–188; oraz *idem*, *Współczesna myśl urbanistyczna w Polsce. Zarys rozwoju. Cz. I: Okres do 1939 roku*, Warszawa 1964 („Materiały III krajowego przeglądu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”, z. 2).

prace Władysława Czarneckiego²¹, Stanisława Marzyńskiego²², Wacława Ostrowskiego²³, Jana Chmielewskiego²⁴.

Planowanie przestrzenne na obszarze północnej części województwa pomorskiego w okresie międzywojennym rozpatrywane było przez Bolesława Malisza, przed wojną na łamach „Architektury i Budownictwa” i „Biuletynu Urbanistycznego”, oraz po wojnie w artykule zamieszczonym w czasopiśmie „Miasto”²⁵.

Podstawą badań była kwerenda w zbiorach Archiwum Państwowego w Toruniu, gdzie w aktach Wydziału Budowlanego znajduje się obszerna dokumentacja projektowa do ogłaszanych konkursów architektonicznych oraz wznoszonych obiektów. Zachowane są tam również plany urbanistyczne Torunia, opracowywane w dwudziestoleciu międzywojennym.

Kwerenda przeprowadzona w Archiwum Państwowym w Bydgoszczy, w zbiorze Akt Urzędu Województwa Pomorskiego, pozwoliła dotrzeć do materiałów dotyczących zabudowy oraz planów urbanistycznych miejscowości znajdujących się w pasie nadmorskim. Pozyskane tam informacje zostały uzupełnione kwerendą w Archiwum Państwowym w Gdańsku – jego oddziale w Gdyni, gdzie znajdują się Akta Budowlane przedwojennego Starostwa Morskiego oraz znikoma część akt Biura Zabudowy Wybrzeża Morskiego w Wejherowie.

²¹ W. Czarnecki, *Planowanie miast i osiedli*, t. 1: *Wiadomości ogólne – planowanie przestrzenne*; t. 2: *Miejsce pracy i zamieszkania*; t. 3: *Krajobraz i tereny zielone*; t. 4: *Sieć komunikacji dalekiego zasięgu*; t. 5: *Sieć komunikacji miejskiej*; t. 6: *Region miasta*, Warszawa 1960–1965.

²² S. Marzyński, *Urbanistyka*, Warszawa 1966.

²³ W. Ostrowski, *Zespoły zabytkowe a urbanistyka*, Warszawa 1980.

²⁴ J. Chmielewski, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*, Warszawa 2001.

²⁵ B. Malisz, *Gdynia na tle regionu wybrzeża morskiego*, „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 5, s. 140–145; *idem*, *Gdynia i region północnego Pomorza w pracach urbanistycznych okresu międzywojennego*, „Miasto” 1976, nr 7, s. 1–6.

Województwo pomorskie – rys historyczny

Sytuacja polityczna w Europie, która zarysowała się w wyniku wybuchu pierwszej wojny światowej, podsycała wieloletnie nadzieje Polaków na odzyskanie niepodległości i budowę własnego Państwa. W prowadzonej na arenie międzynarodowej akcji dążącej do odrodzenia Polski, sprawa powrotu Pomorza traktowana była jako podstawowa, z racji uzyskania dostępu do morza, co uważano za *conditio sine qua non* budowy ekonomicznej potęgi państwa i jego prestiżu międzynarodowego. Wobec trwającego w latach 1919–1922 procesu ustalania granic zarówno na wschodzie (wojna polsko-radziecka), jak i na zachodzie (Powstanie Wielkopolskie i Powstania Śląskie), dostęp do morza ułatwiał militarne kontakty z zachodnimi sojusznikami¹.

W latach 1918–1919 w polityce wewnętrznej zarysowały się dwie odmienne koncepcje powrotu Pomorza do Polski. Pierwsza z nich zakładała walkę zbrojną przez objęcie obszaru Pomorza działaniami Powstania Wielkopolskiego, lecz porzucona została na przełomie lutego i marca 1919 roku z powodu niechęci do niej Józefa Piłsudskiego. Druga, która ostatecznie zwyciężyła, polegała na czekaniu na decyzje kongresu pokojowego, przy maksymalnym wykorzystaniu legalnych form pracy na polu międzynarodowym². Sprawa ustalenia zachodnich granic pojawiła się na konferencji pokojowej w Paryżu, gdzie z ust Romana Dmowskiego padła propozycja powrotu do stanu terytorialnego z 1772 roku³. W nocy polskiej delegacji z dnia 28 lutego 1919 roku, będącej jej oficjalnym stanowiskiem, żądano dostępu do wybrzeża morskiego na odcinku od Słupska do Braniewa. Zajmująca się

¹ M. Wojciechowski, *Powrót Pomorza do Polski 1918–1920*, Warszawa–Poznań–Toruń 1981, s. 69.

² *Ibidem*, s. 74.

³ *Ibidem*, s. 127.

tym problemem Komisja do Spraw Polskich opracowała projekt, według którego Polsce przypaść miało całe Pomorze wraz z Gdańskiem oraz liniami kolejowymi Piła–Chojnice oraz Gdańsk–Mława. Linia brzegowa przebiegać miała od Łeby do ujścia Nogatu. Koncepcja ta spotkała się z opozycją ze strony Brytyjczyków, kwestionujących zasadność przyznania Polsce Gdańska, co znacznie osłabiłoby pozycję Niemiec, a to nie leżało w interesie Zjednoczonego Królestwa, gdyż przyczyniłoby się automatycznie do wzmocnienia Francji. Stanowisko takie wynikało z pryncypiów polityki angielskiej, dążącej do uwzględnienia własnych interesów gospodarczych, przy wykorzystaniu niemieckiego potencjału gospodarczego oraz do przeciwstawienia się hegemonistycznym planom Francji, chodziło także o wciągnięcie Niemiec do obozu antyradzieckiego⁴.

W swoich roszczeniach dotyczących swobodnego dostępu do morza Polska już wcześniej, bo w styczniu 1918 roku, uzyskała poparcie ze strony prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej Woodrow'a Wilsona, choć postulat powstania wolnej Polski ze swobodnym dostępem do morza stanowił jeden z sześciu drugorzędnych celów wojennych Ameryki, które bardziej „powinny” niż „musiały” być zrealizowane⁵. Ostatecznie w czerwcu 1919, przychylając się do nalegań brytyjskiego premiera Lloyda George'a, podjęto decyzję w sprawie utworzenia Wolnego Miasta Gdańska, mającego umożliwić Polsce wolny dostęp do portu, co, jak zauważył Norman Davies, należy traktować jako ustępstwo wobec nacisków Polaków⁶. Postanowieniom o przynależności Gdańska towarzyszyły pojawiające się wówczas w polskiej prasie, związane z endecją wypowiedzi, że w takiej sytuacji Gdańsk nie będzie z Polską o wiele luźniej związany niż przed rozbiorami, co postrzegano jako pozytywne odniesienie się do polskich żądań⁷.

W czterech, zróżnicowanych pod względem etnicznym powiatach Powiśla postanowiono przeprowadzić plebiscyty. Ich rezultaty, będące po części wynikiem sprzyjających Niemcom zasad, zadecydowały o odstąpieniu im wschodnich części powiatów złotowskiego, człuchowskiego, wałeckiego i lęborskiego oraz linii kolejowej Piła–Chojnice, przyznając Polsce samo

⁴ *Ibidem*, s. 128.

⁵ H. Kissinger, *Dyplomacja*, wyd. 3, Warszawa 2002, s. 240.

⁶ N. Davies, *Boże igrzysko*, Kraków 2004, s. 954–955. Według Daviesa nie mogło być żadnych poważniejszych wątpliwości co do tego, że każdy wolny plebiscyt przeprowadzony w Gdańsku przyniesie przytłaczającą przewagę głosów za ponownym połączeniem miasta z Rzeszą.

⁷ R. Wapiński, *Życie polityczne Pomorza w latach 1920–1939*, Warszawa–Poznań–Toruń 1983 („Roczniki Towarzystwa Naukowego w Toruniu” R. 81, z. 2), s. 41.

miasto⁸. W skład ziem przyznanych Polsce wchodziły zatem tereny bezsprzecznie zaliczane do polskiego obszaru etnicznego. Taki stan posiadłości terytorialnych Polski uprawomocniony został w Wersalu 28 czerwca 1919 roku poprzez podpisanie traktatu pokojowego.

10 stycznia 1920 roku Niemcy ratyfikowały traktat wersalski i z tą chwilą przystąpiono do przejmowania pozostałych części województwa poznańskiego oraz terenów, które na mocy ustawy z 1 sierpnia 1919 roku tworzyć miały województwo pomorskie. W jego skład weszło 62% dawnej prowincji Prusy Zachodnie oraz skrawek prowincji Prusy Wschodnie. W całości wróciły do Polski powiaty: pucki, starogardzki, brodnicki, chełmiński, grudziądzki, lubawski, świecki, toruński, tucholski i wąbrzeski oraz w większości: kartuski, kościerski, wejherowski, tczewski i chojnicki. Biorąc pod uwagę obszar, województwo pomorskie stanowiło jedno z najmniejszych, ustępujące jedynie śląskiemu. Już w 1923 roku Komisja Reformy Administracyjnej zajmowała się sprawą powiększenia obszaru województwa i dostosowania jego układu przestrzennego do nowych warunków polityczno-gospodarczych. Sprawa weszła w stadium decyzyjne dopiero jesienią 1936 roku, kiedy to dzięki energicznym zabiegom wojewody Władysława Raczkiewicza do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych przesłane zostały wymagane materiały i wnioski. 23 czerwca 1937 roku weszła w życie ustawa o zmianie granic województw: poznańskiego, pomorskiego, warszawskiego oraz łódzkiego, co otworzyło drogę do formalnego powstania tzw. Wielkiego Pomorza⁹. Jego wzmocnienie, jako administracyjnego i gospodarczego organizmu pełniącego rolę pomostu między zapleczem a dynamicznie rozwijającym się portem w Gdyni, ważnym w gospodarce kraju, nastąpiło przez powiększenie obszaru¹⁰. Podstawą działań, które z formalno-prawnego punktu widzenia usankcjonowane zostały 1 kwietnia 1938 roku, była konieczność finansowego wzmocnienia samorządu województwa, przełamanie dawnych granic zaborczych i łączenie części kraju powiązanych historycznie, gospodarczo i regionalnie. Zmiana podziału administracyjnego przez przyłączenie powiatów

⁸ M. Wojciechowski, *op. cit.*, s. 131.

⁹ *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, praca zbior. pod red. J. Lachowskiego, Toruń-Lwów 1939, s. 13. Zagadnienie zmiany granic województwa pomorskiego oraz roli, jaką odegrał Władysław Raczkiewicz, omawia także Janusz Kutta, *Druga Rzeczpospolita i Kaszubi 1920–1939*, Bydgoszcz 2003, s. 82, przyp. 250, s. 348.

¹⁰ Do obszaru województwa pomorskiego dołączone zostały cztery powiaty województwa poznańskiego oraz cztery warszawskiego. Do kwietnia 1938 roku obszar województwa wynosił 16 216 km², po reformie wzrósł do 25 709 km². Łącznie w skład Wielkiego Pomorza wchodziły 23 powiatowe wydziały samorządowe, 6 miast wydzielonych, 58 nie wydzielonych oraz 233 gminy zbiorowe.

funkcjonalnie związanych z pełniącym rolę stolicy Toruniem, a dotychczas należących do sąsiednich województw, miało na celu zmniejszenie niedogodności administracyjnych, spowodowanych znacznymi odległościami. Przekształcenia administracyjne włączyły w obręb Pomorza jeszcze dwa organizmy miejskie o dużym potencjale gospodarczym – Bydgoszcz i Włocławek.

W odrodzonej Polsce Pomorze znalazło się w specyficznej sytuacji. Przez cały okres zaborów poddawane było prowadzonej przez Cesarstwo Niemieckie polityce rugowania polskości. Ponadto należy pamiętać, że główne ośrodki polskiego życia politycznego i kulturalnego skoncentrowane były na terenie zaborów rosyjskiego i austriackiego, taki też był rodowód większości polskiej elity politycznej. Śląsk i Wielkopolska były związane z Polską tradycją ruchów wyzwoleniczych, dla których bazą było skonsolidowane i posiadające świadomość przynależności narodowej społeczeństwo. Pomorze, już w odrodzonej Polsce, podlegało presji aktywnie prowadzonej na arenie międzynarodowej, rewizjonistycznej polityki rządu Gustawa Stresemanna, czego efektem było podpisanie traktatu w Locarno¹¹. Związane z nim poważne pogorszenie się sytuacji międzynarodowej Polski, rozpatrywane w kontekście Pomorza, pozytywnie wpłynęło na wewnętrzną politykę rządu Polski w stosunku do tego obszaru. Jako pierwsze, prócz lokalnych działaczy politycznych, problem dostrzegło Ministerstwo Spraw Wojskowych, które nieprzypadkowo w 1925 roku przeprowadziło na Pomorzu manewry wojskowe, w czasie których ćwiczone scenariusz nader podobny do mających nastąpić wydarzeń z września 1939 roku. Kampania antyrewizjonistyczna, choć nacechowana wątkami nacjonalistycznymi, przyczyniła się do upowszechnienia w społeczeństwie świadomości politycznego i gospodarczego znaczenia Pomorza. Istotne było tu powstanie legendy Polski Morskiej. U jej podstaw leżała twórczość Stefana Żeromskiego, która miała znaczący udział „w budowaniu świadomości ponaddzielnicowej, w budzeniu w społeczeństwie polskim przekonania o ważności odzyskanego dostępu do morza”¹². Niebagatelną rolę odegrały także organizacje społeczne, jak np. założona w 1918 roku Liga Morska i Kolonialna, o celach takich, jak popularyzacja spraw morskich, dobrojenie marynarki wojennej czy wreszcie pozyskanie kolonii, licząca w 1939 roku blisko milion członków. Stwierdzić należy, że wysoka świadomość społeczna rangi oraz zadań Pomorza u kresu II RP była wynikiem podejmowanych w wielu dziedzinach działań. Jednak najbardziej nośnym przedsięwzięciem była niewątpliwie budowa portu i miasta Gdyni, które

¹¹ H. Kissinger, *op. cit.*, s. 285–308.

¹² R. Wapiński, *op. cit.*, s. 108.

w powszechnej świadomości polskiego społeczeństwa stały się symbolem niepodległego bytu państwa i jego ekonomicznego rozwoju.

Północną część województwa stanowił nadmorski pas z kilkoma rybackimi wioskami położonymi na Półwyspie Helskim, z linią brzegową liczącą zaledwie 140 kilometrów, z czego połowa przypadała na półwysep. Na południe od wspomnianego pasa znajdowała się tzw. Szwajcaria Kaszubska, o pagórkowatym ukształtowaniu terenu z dużymi kompleksami jezior i leśnymi obszarami Borów Tucholskich. Południowo-wschodnią część położoną między Grudziądzem, Toruniem a Działdowem zajmowały tereny o charakterze rolniczym. Głównymi rzekami były Wisła, jej prawobrzeżne dopływy w postaci Drwęcy i Osy oraz lewobrzeżny – Wda. Głównymi ośrodkami miejskimi były Toruń i Grudziądz, mniejszymi – Brodnica, Chełmża, Chojnice, Kościerzyna, Puck, Starogard, Tczew i Wejherowo. W 1921 roku województwo zamieszkiwane było przez ok. 936 tysięcy ludzi, która to liczba w ciągu dziesięciu lat wzrosła do 1 086 000, co dawało przyrost na poziomie 16%. Po zwiększeniu obszaru województwa w 1938 roku liczba ludności wzrosła do 1 972 669 osób¹³. Pod względem składu narodowościowego województwo pomorskie należało do najbardziej jednolitych, większość stanowili Polacy, jednak sytuacja ta była konsekwencją żywiołowego odpływu ludności niemieckiej, którego największe nasilenie przypada na okres przed 1921 rokiem. Dane spisowe wskazują, że na omawianym terenie w 1910 roku Niemcy stanowili 42,5% ludności, w 1921 roku 18,8%, a w 1931 tylko 9,8%. Ogółem, do 1931 roku, województwo pomorskie opuściło 311 337 Niemców, z czego blisko 79% przed 1921 rokiem¹⁴. Nie jest znany skład zawodowy tej fali emigracji, jednak przypuszcza się, że większość stanowili urzędnicy¹⁵. W 1919 roku podpisano z Niemcami umowę, w myśl której część niemieckich urzędników miała być zatrudniona w polskiej administracji, jednak przeważała postawa odmowy współpracy z Polską¹⁶. Sytuacja taka, wobec braku wykwalifikowanych kadr¹⁷, mogących objąć stanowiska w budowanej właściwie od podstaw administracji państwowej, samorządowej i gospodarczej, spowodowała napływ urzędników z innych obszarów zjednoczonej Polski, głównie z terenu dawnej Galicji¹⁸. Kolejny poważny ruch mi-

¹³ *Monografia Wielkiego Pomorza...*, s. 14.

¹⁴ M. Wojciechowski, *op. cit.*, s. 43.

¹⁵ *Ibidem*, s. 42.

¹⁶ K. Przybyszewski, *op. cit.*, s. 35.

¹⁷ W połowie 1921 roku w województwie pomorskim było ok. 2800 osób z wyższym wykształceniem. Dane cyt. za: J. Kutta, *op. cit.*, s. 93.

¹⁸ K. Przybyszewski; *op. cit.*, s. 40; także: J. Kutta, *op. cit.*, s. 94.

gracyjny na Pomorzu sprowokowała budowa Gdyni, był to masowy napływ bezrobotnej ludności liczącej na zatrudnienie w porcie bądź w mieście, nazywanej przez miejscowych „bosymi Antkami”.

Zasadniczą rolę w pomorskiej, zdominowanej przez rolnictwo gospodarce, odgrywał przemysł rolno-spożywczy, drzewny i maszynowy produkujący na potrzeby rolnictwa. Działalnością o takim profilu zajmowało się 70% wszystkich zakładów produkcyjnych, dając zatrudnienie połowie robotników w województwie. Pomorze w granicach odrodzonej Polski miało w początkowym okresie bardzo słabe związki gospodarcze z resztą kraju, cierpiało na brak pieniędzy w kasach państwowych, występowały ogromne braki w zaopatrzeniu w artykuły pierwszej potrzeby. Kontakty handlowe z głównym ośrodkiem – Gdańskiem, zostały niemal zupełnie zerwane z powodu niedogodności celnych. Bardzo słaby przemysł pozbawiony był naturalnych surowców z wyjątkiem złóż wapienia i gliny. W początku lat dwudziestych wojewoda pomorski Stanisław Wachowiak pisał: „[...] rząd nie buduje dróg bitych, nie buduje gmachów, nie buduje koniecznych połączeń kolejowych. Roboty w Gdyni idą powoli a liczba zatrudnionych nie przekracza 200 osób”¹⁹. Zmiany, jakie zaszły w strukturze przemysłu w okresie międzywojennym dotyczyły uruchomienia przemysłu chemicznego w Toruniu, gumowego w Grudziądzu oraz budowy portu i miasta w Gdyni. Poprawa nie najlepszej sytuacji przemysłu następowała stopniowo od 1926 roku, jej zwiastunem, a jednocześnie deklaracją zaangażowania rządu w sprawy Pomorza, było exposé premiera Kazimierza Bartla²⁰. Ożywienie gospodarcze związane było bezpośrednio z rozpoczęciem budowy Gdyni. Dobra koniunktura trwała do 1929, w którym to roku pojawiły się pierwsze symptomy światowego kryzysu. Lata 1930–1935 upłynęły pod znakiem spowodowanego załamaniem gospodarczym spadku cen, obniżenia siły nabywczej społeczeństwa oraz idącymi za tym ograniczeniem produkcji i redukcją zatrudnienia. W latach 1936–1938 prowadzona przez rząd polityka nakręcania koniunktury doprowadziła pomorski przemysł do najwyższego poziomu produkcji w całym dwudziestoleciu międzywojennym²¹.

Lata międzywojenne przyniosły szereg zmian w przestrzennej strukturze województwa. Przekształceniu uległy dotychczas funkcjonujące kierunki komunikacyjne, przebiegające głównie na osi wschód–zachód. W dwudziestoleciu zasadniczego znaczenia nabrały szlaki komunikacyjne łączące południe

¹⁹ *Ibidem*, s. 130.

²⁰ *Ibidem*, s. 207.

²¹ K. Przybyszewski, *op. cit.*, s. 79.



z północą, główną rolę odgrywały Wisła, będąca tradycyjnym szlakiem handlowym oraz uruchomiona w 1930 roku węglowa magistrala kolejowa łącząca śląskie kopalnie z portem w Gdyni²². Okres ten charakteryzuje się wykrytalizowaniem binarnego układu funkcjonalno-przestrzennego na obszarze województwa, w którym, wobec pozostawania Gdańska poza granicami Polski, głównymi ośrodkami miejskimi były wybudowana od podstaw Gdynia oraz znajdujący się na drugim biegunie Toruń. Funkcje administracyjne oraz kulturalno-naukowe pełnił predestynowany przez swoje historyczne dziedzictwo Toruń, będący początkowo największym miastem wchodzącym w skład województwa. W ciągu niecałych dwudziestu lat, pod względem zaludnienia i potencjału gospodarczego, ustąpił miejsca Gdyni, która w niezmiernie szybkim tempie rozwinęła się jako zaplecze strategicznego dla polskiej gospodarki portu. Niezagospodarowany dotychczas pas wybrzeża, w wyniku panującej w pierwszym okresie żywiołowej aktywności, a następnie planowo prowadzonej polityki przestrzennej, za sprawą przede wszystkim prywatnego kapitału przekształcony został w spójny funkcjonalnie obszar kąpielisk morskich z wydzielonymi terenami służącymi rybołówstwu. Wąski pas wybrzeża morskiego niejako wymusił racjonalną gospodarkę terenami, co możliwe było dzięki rozwijającemu się w latach trzydziestych planowaniu regionalnemu. Powstały wówczas zakrojone na szeroką skalę opracowania planistyczne północnej części województwa, tworzące podstawy dla racjonalnego zagospodarowania całości regionu wybrzeża, biorące pod uwagę usytuowanie obszarów przemysłowych, rolnych oraz turystyczno-letniskowych. Realizację tych ambitnych planów przerwał wybuch wojny, jednak samo podjęcie w połowie lat trzydziestych zagadnienia daje świadectwo wysokiej świadomości znaczenia tej części kraju i potrzeby stworzenia optymalnych warunków rozwoju.

Pomorze, odgrywające kluczową rolę w polityce państwa, było terenem intensywnych procesów urbanizacyjno-industrializacyjnych, mających na celu nadrobienie cywilizacyjnego zapóźnienia. Począwszy od budowy linii kolejowych, które połączyły nadmorski obszar z resztą kraju, przyczyniając się do wzrostu ruchu turystycznego nad morzem, przez budowę sieci energetycznej i elektrowni, skończywszy na nie mającym wówczas w świecie odpowiednika przedsięwzięciu budowy portu i miasta Gdynia. Warto w tym miejscu poświęcić kilka słów procesowi elektryfikacji Pomorza, bez którego niemożliwe byłoby powstanie Gdyni. Budowę jednej z największych elektrowni wodnych przedwojennej Polski – „Gródek”, rozpoczęto już w 1920 roku, nad brzegami Wdy w powiecie świeckim. W połowie lat trzydziestych

²² M. Widernik, *Magistrala węglowa Śląsk – Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne” XLIX, 1984, z. 2, s. 31–53.

powołana została spółka Pomorska Elektrownia Krajowa, która otrzymała koncesję na dostawy prądu dla Gdyni, co przyczyniło się do zbudowania elektrowni w miejscowości Żur. Pomorska spółka „Gródek” utrzymywała dwa zakłady wodne o mocy 18 tys. KM, 240 kilometrów sieci wysokiego napięcia, zasilając energią elektryczną dwanaście miast regionu i tereny rolnicze od Wejherowa po Aleksandrów Kujawski²³. Projekt elektryfikacji regionu wykonany został już w 1922 roku przez prof. Alfonsa Hoffmana, zakładał wzniesienie osiemnastu elektrowni wodnych oraz sześciu ciepłych. Stworzony przed wojną system elektryfikacyjny Pomorza stał się załącznikiem późniejszego Krajowego Systemu Elektroenergetycznego²⁴.

²³ J. Oleksy, *Prąd dla Pomorza*, „Nowości” 1998, nr z 24 VI, s. 17.

²⁴ Dane pochodzą z serwisu internetowego <http://www.ekoenergia.pl>.

Planowanie przestrzenne głównych miast międzywojennej Polski

Analiza ewolucji urbanistyki polskiej dwudziestolecia międzywojennego wskazuje, że zasadnicze cechy kierunków jej rozwoju zarysowały się już w dziesięcioleciu bezpośrednio poprzedzającym omawiany okres¹. Odrodzona Polska stanowiła organizm zróżnicowany pod względem prawnym, administracyjnym, struktury społecznej oraz stosunków kulturowych. Procesy kształtowania się polskiej nowoczesnej myśli urbanistycznej przebiegały odmiennie w każdym z zaborów. W najbardziej uprzemysłowionym zaborze rosyjskim, gdzie w miastach panowały katastrofalne warunki zdrowotne, problematyka przebudowy miast była przedmiotem zainteresowania działaczy społecznych oraz lekarzy-higienistów². Z kolei w zaborze austriackim procesy urbanistyczne inicjowane były przez cieszącą się dużą autonomią władze samorządowe³.

Wpływ na kierunki rozwoju polskiej nowoczesnej myśli urbanistycznej miał także niedostatek w zaborach wyższych uczelni kształcących urbanistów. Wynikała stąd konieczność podejmowania studiów za granicą, głównie w Niemczech, gdzie dzięki działalności Josepha Hermanna Stübberna⁴ budo-

¹ O. Czerner, H. Listowski, *Awangarda polska, urbanistyka i architektura*, Warszawa 1981, s. 26.

² Środowisko lekarzy reprezentował dr Władysław Dobrzyński, aktywny propagator idei miast-ogrodów, współtwórca Międzynarodowego Stowarzyszenia Miast-Ogrodów i Planowania Miast. Por.: *ibidem*, s. 27.

³ *Ibidem*.

⁴ Joseph Hermann Stübber (10 II 1845, Hülchrath – 8 XII 1936, Frankfurt nad Menem), urbanista i architekt niemiecki, studiował w Berlinie w Bauakademie 1864–1866 i 1868–1870, 1876–1881 był miejskim architektem w Aachen, a 1881–1891 w Kolonii. 1898–1904 prowadził prace na zlecenia prywatne. W latach 1904–1920 był doradcą technicznym w Ministerstwie

wa miast była przedmiotem nauczania⁵. Europejskie koncepcje przenikały do Polski nie tylko drogą studiów akademickich, bowiem Polacy brali udział w wielu międzynarodowych kongresach oraz znali na bieżąco literaturę przedmiotu, o czym świadczą liczne wzmianki w warszawskich i krakowskich pismach fachowych⁶. Idee nowoczesnej urbanistyki najwcześniej zaczęły ujawniać się w posiadającej autonomię Galicji, szczególnie w środowisku skupionym wokół Politechniki Lwowskiej, gdzie wykształcona została liczna kadra architektów, którzy podjęli problematykę urbanistyczną. Wśród nich wymienić należy uznawanych za pionierów tej dziedziny w Polsce – Ignacego Drexlera, który w 1913 roku objął Katedrę Budowy Miast⁷, stanowiącą pierwszą tego typu placówkę naukową na ziemiach polskich, oraz Romana Felińskiego, autora pierwszego podręcznika budowy miast, wydanego we Lwowie w 1916 roku⁸.

Ważnym wydarzeniem, które dało okazję do skonfrontowania różnych kierunków w planowaniu miast, był ogłoszony w 1910 roku konkurs na plan „Wielkiego Krakowa”. W nagrodzonych pracach spotykamy tendencje właściwe funkcjonalnej szkole niemieckiej, jak i romantycznej doktrynie Sittego oraz formalizm paryskiej École des Beaux-Arts wraz z elementami angielskiego miasta-ogrodu⁹. Kolejnym ważnym dla urbanistyki polskiej konkursem był ten ogłoszony w 1913 roku, a dotyczący zabudowy otoczenia krakowskich Błoni, gdzie w pracy Jana Rakowicza doszło do zerwania z typowym układem kamienicy czynszowej na rzecz położonego orientacyjnie do stron świata, wybitnie wydłużonego układu bloków o obszernych, ogólnie dostępnych dziedzińcach¹⁰.

W Warszawie, której rozwój terytorialny hamowany był przez system fortyfikacyjny, próby rozwiązania problemu urbanistycznego zaowocowały powstawaniem miast-ogrodów. Jednym z ciekawszych założeń realizujących Howardiańską ideę było miasto-ogród Ząbki, założone na gruntach Adama

Finansów oraz kierował Królewską Komisją Rozbudowy Urbanistycznej Miasta Poznania. 1921 został nadradcą budowlanym w Münster. Informacje pochodzą ze strony internetowej: http://www.mars.slupsk.pl/fort/z_stub.htm

⁵ W Niemczech studiowali m.in. uznani za pionierów urbanistyki w Polsce: T. Tołwiński (Karlsruhe) i J. Rakowicz (Berlin).

⁶ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 29.

⁷ *Ibidem*, s. 28.

⁸ R. Feliński, *Budowa miast*, Lwów 1916.

⁹ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 30.

¹⁰ *Ibidem*, s. 31.

Feliksa Ronikiera, według projektu Tadeusza Tołwińskiego, wyłonionego w drodze konkursu rozstrzygniętego w 1912 roku¹¹.

W wyniku inkorporacji terenów przyległych do Warszawy oraz zniesienia ograniczeń budowlanych w pasach fortecznych w 1915 roku, Warszawskie Koło Architektów przystąpiło do opracowania szkicowego planu regulacyjnego, obejmującego tzw. Wielką Warszawę. Autorami zaprezentowanej w 1916 roku koncepcji rozwoju Warszawy byli: Tadeusz Tołwiński, Tadeusz Zieliński, Edward Eber, Władysław Michalski, Juliusz Kłos. Sporządzenie planu poprzedzone było cyklem konferencji, na których specjaliści różnych dziedzin referowali podstawowe problemy miasta i jego potrzeby. Plan, choć nieco formalistyczny, był na wskroś funkcjonalny, co ujawniało się w podejściu do zagadnienia kształtowania zieleni w postaci klinów wchodzących z peryferii do centrum, mających wpływać na kształtowanie promienistego układu¹². Najważniejszą właściwością metody projektowej przyjętej przez zespół kierowany przez Tadeusza Tołwińskiego było kompleksowe i wieloaspektowe ujmowanie problematyki rozwoju miasta, co stanowiło nową jakość w urbanistyce polskiej.

W 1915 roku Tołwiński, najmłodszy wówczas profesor Wydziału Architektury PW, objął Katedrę Budowy Miast¹³. Czas ten Kazimierz Wejhert nazwał „okresem bohaterskim”, czasem „[...] wykuwania zasad teorii budowy miast i początków walki o uznanie planowania miast i planowania przestrzennego za dziedzinę działalności naukowej, twórczej i społecznej”¹⁴. Jak pisano w programie studiów, „zadaniem Katedry i Zakładu w zakresie pracy naukowej i pedagogicznej było ujęcie zagadnień powstawania i rozrostu miast pod kątem widzenia spraw społecznych, gospodarczych, technicznych i architektonicznych”¹⁵. Integracja wielu dziedzin nauki, techniki i sztuki stała się możliwa dzięki działalności powołanego w 1923 roku, przy Wydziale Architektury PW, Towarzystwa Urbanistów Polskich. Inicjatywę założenia

¹¹ Prace nagrodzone w konkursie nr XXXV ogłoszonym w 1911 r. przez Koło Architektów w Warszawie przy Stowarzyszeniu Techników, na rozparcelowanie majątku hrabiego Ronikiera w Żąbkach, pow. 404 morgi (rozstrzygnięcie – 1912 r.) W skład sądu konkursowego wchodził: Władysław Jabłoński, Józef Holewiński, Franciszek Lilpop, Gustaw Trzciniński; z-cy: Łukaszewski, Karol Jankowski. Nagrody: I – Tadeusz Tołwiński, II – Aleksander Bojemski, Jerzy Siennicki, III – Czesław Przybylski, zakup – Sylwester Pajzderski.

¹² O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 33.

¹³ K. Wejhert, *Projektowanie urbanistyczne i planowanie przestrzenne*, w: *Warszawska Szkoła Architektury*, Warszawa 1967, s. 113; także: O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 33.

¹⁴ K. Wejhert, *op. cit.*, s. 114.

¹⁵ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 33–34.

TUP podjęła skupiona wokół prof. Oskara Sosnowskiego grupa złożona z następujących osób: Roman Feliński, Antoni Jawornicki, Adam Kuncewicz, Kazimierz Saski (z Działu Regulacji Miasta Ministerstwa Robót Publicznych), Józef Jankowski, Tadeusz Pokorski (z Miejskiego Biura Regulacji) oraz Jerzy Raczyński, Brunon Zborowski i Juliusz Żakowski (z Wydziału Architektury). W szeregach TUP wstępowali specjaliści wielu dziedzin: architekci, inżynierowie, ekonomiści, lekarze oraz działacze społeczni. Kolejne kongresy Towarzystwa wyznaczają podstawowe etapy ewolucji polskiej myśli urbanistycznej. Rok 1918 przyniósł odzyskanie niepodległości, co postawiło przed urbanistami trudne zadanie odbudowy zniszczonych miast. Niski stopień uprzemysłowienia spowodował, że na obszarze odrodzonej Polski przeważały miasta małe, słabe ekonomicznie, niejednokrotnie mocno zniszczone w czasie działań wojennych. Większe miasta w pierwszej kolejności potrzebowały zapewnienia nowych terenów budowlanych, niezbędnych dla harmonijnego rozwoju, który był sztucznie hamowany przez władze zaborcze głównie z powodu ograniczeń narzucanych przez czynniki militarne. Wyjątkowo ciężka sytuacja panowała w budownictwie mieszkaniowym, którego zasoby uszczuplone zostały zniszczeniami wojennymi, a kryzys pogłębiał się wraz ze zwiększającym się przyrostem naturalnym oraz ruchami migracyjnymi ludności.

Przed urbanistami stały zadania szczególnie trudne. Podstawową sprawą stało się ujęcie żywiołowo narastających procesów w ramy planowe w skali osiedla, miasta i całego kraju. W roku 1922 weszła w życie ustawa o rozbudowie miast, nakładająca na władze miejskie obowiązek poprawy warunków mieszkaniowych ludności. Kolejnym aktem prawnym była obowiązująca od 1928 roku ustawa o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli, nakazująca opracowanie dla wszystkich miast planów ogólnych i szczegółowych. W małych, zniszczonych działaniami wojennymi miejscowościach wprowadzano najczęściej korektę istniejącej sieci ulicznej, w większych ośrodkach dominowały rozwiązania oparte na osiowych układach, nawiązujących do urbanistyki końca XVIII i początku XIX wieku oraz do osiągnięć tradycyjnej szkoły francuskiej¹⁶. Początkowo większość projektów powstawała w VIII Wydziale Departamentu Budownictwa w Ministerstwie Robót Publicznych, gdzie zatrudnieni byli Adam Kuncewicz i Roman Feliński. Stopniowo jednak, dzięki napływowi wykształconych urbanistów, którzy od 1922 roku opuszczali mury Politechniki Warszawskiej, zaczęto tworzyć pracownie urbanistyczne przy Wydziałach Budowlanych urzędów miejskich. Organizowano także konkursy na plany zabudowy poszczególnych miast. Jednym z ważniejszych, będą-

¹⁶ *Ibidem*, s. 35.

cym kamieniem milowym w procesie ewolucji układów urbanistycznych, był ten ogłoszony w 1926 roku – na rozplanowanie Radomia. Owa ewolucja przebiegała od dominacji form geometrycznych, gdzie przeważały względy formalne, do rozwiązań funkcjonalnych, które dyktowały rozmieszczenie poszczególnych dzielnic, ich wzajemne powiązania, podział na strefy, i układy komunikacyjne. W początku lat dwudziestych przenikały do Polski z krajów Europy Zachodniej awangardowe prądy artystyczne, oparte na koncepcjach Le Corbusiera i Bauhausu¹⁷, propagowane przez twórców skupionych wokół czasopism *Zwrotnica*, *Dźwignia*, *Blok*, *Praesens*. Dla budownictwa osiedlowego najważniejsze były hasła dotyczące przemysłowej produkcji mieszkań, wiążącej się z ich standaryzacją, a co za tym idzie maksymalnym uproszczeniem formy, co oznaczało zerwanie z indywidualizmem poszczególnych domów na rzecz komponowania całych zespołów¹⁸. Do praktycznego wykorzystania awangardowych koncepcji doszło w wieloetapowej realizacji kolonii mieszkaniowych WSM na warszawskim Żoliborzu, Rakowcu czy w przedsięwzięciach budowlanych ZUS. Bauhausowska idea zabudowy liniowej zastosowana została w projektach konkursowych osiedli na Rokiciu, Polesiu Konstantynowskim w Łodzi oraz w planie regulacyjnym Poznania.

Jednym z ważniejszych osiągnięć przedwojennej urbanistyki polskiej, o ogólnoeuropejskim znaczeniu, było opracowanie wykonane przez działających ze swoimi zespołami projektowymi „P” i „U” Jana Chmielewskiego i Szymona Syrkusa: *Warszawa funkcjonalna – przyczynek do urbanizacji regionu warszawskiego*. Zaprezentowane zostało w Royal Institute of British Architects (RIBA) w 1934 roku w Londynie w ramach spotkań przygotowawczych do V kongresu CIAM. Metoda przyjęta przez autorów pozwoliła na kompleksowe planowanie, które, wychodząc od skali miasta, przekraczając jego granice, obejmując region, kraj, mogło teoretycznie ogarnąć świat¹⁹.

„W dziejach II Rzeczypospolitej najważniejsza była rola pięciu, niby quincunx, miast. Warszawy, Krakowa, Lwowa, Poznania, Wilna. Każde z nich miało swoją historię, ukształtowaną osobowość, w pewnym czasie miało status stołeczności, chlubiło się długą tradycją sięgającą niekiedy samych początków Państwa Polskiego, potem zaś, po utracie niepodległości, ulegało naciskom ze strony zaborców, po części przyjmowało ich wpływy, także w zakresie cywilizacji i kultury, zawsze jednak utrzymywało ciągłość kultury pol-

¹⁷ P. Krakowski, *Recepcja Bauhausu w architekturze polskiej*, w: *Sztuka XX wieku*. Materiały sesji SHS, Warszawa 1971, s. 133–151.

¹⁸ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 38.

¹⁹ *Ibidem*, s. 58.

skiej i nieustannie ją rozwijając, w niej upatrując najpewniejszy oręż w walce o przetrwanie i odzyskanie upragnionej niepodległości²⁰.

Lwów, pełniący stołeczną funkcję w Galicji, przeszedł gwałtowny rozwój urbanistyczny na przełomie XIX i XX wieku. Ponieważ proces ten przebiegał w sposób żywiołowy²¹, w strukturze miasta powstało wiele układów, które przysporzyły problemów dopiero w trzeciej dekadzie XX wieku. Istotną przeszkodę stanowił dotkliwie odczuwany brak terenów budowlanych²², choć już w 1901 roku Rada Miasta rozważała sprawę włączenia w obręb miasta sąsiednich gmin. Od początku w dyskusji pojawiał się problem skali planowanej inkorporacji, co powodowało, że zagadnienie to do roku 1919 znalazło się w porządku obrad Rady Miasta aż siedem razy²³. Dalekowzroczą wizję rozwoju Lwowa przedstawił w 1920 roku Ignacy Drexler²⁴, poddając pod rozwagę władz miasta trzy warianty powiększenia jego obszaru, otwarcie przedstawiając korzyści i zagrożenia wynikające z każdego z nich²⁵. Do roku 1930 ścierały się trzy koncepcje, oprotestowywane przez jednych, entuzjastycznie przyjmowane przez innych, co nie przeszkadzało wszakże prowadzeniu prac nad planem katastralnym²⁶ i przyjęciu w 1930 tzw. pośredniej koncepcji I. Drexlera²⁷. Wobec braku zadowalających wyników ogłoszonego w 1920 konkursu na projekt przebudowy i rozbudowy miasta, przygotowano odpowiednich planów zlecono Tadeuszowi Tołwińskiemu i Ignacemu Drexlerowi. Do 1928 roku Lwów dzielił się na pięć dzielnic: Halickie, Krakowskie, Żółkiewskie, Łyczakowskie i Śródmieście. W latach trzydziestych trzykrotnie modyfikowano podział administracyjny²⁸, jednak zadania poszczególnych dzielnic i gmin włączonych nie uległy większym zmianom. „Administracyjnym, naukowym i kulturalnym centrum miasta nadal pozostawały stare dzielnice [...] one także pełniły najważniejszą rolę w komunikacji²⁹”.

²⁰ Z. Żygulski jun., *Druża Wojna Światowa w doświadczeniu Krakowa i Lwowa*, w: *Kraków i Lwów w cywilizacji europejskiej*, Materiały międzynarodowej konferencji zorganizowanej 15–16 listopada 2002, Kraków 2003, s. 113.

²¹ R. Cielątkowska, *op. cit.*, s. 45.

²² *Ibidem*, s. 49.

²³ A. Bonusiak, *Galicja i jej dziedzictwo*, t. 3: *Lwów w latach 1918–1939*, Rzeszów 2000, s. 25.

²⁴ I. Drexler, *Wielki Lwów*, Lwów 1920.

²⁵ A. Bonusiak, *op. cit.*, s. 26 i następne.

²⁶ *Ibidem*, s. 30.

²⁷ *Ibidem*, s. 26, 30.

²⁸ *Ibidem*, s. 48.

²⁹ *Ibidem*, s. 47.

Obszary gmin przyłączonych wykorzystywano do rozładowania starych dzielnic. Według Romany Cielątkowskiej, „Lwów w okresie międzywojennym posiadał mniej więcej czytelne następujące strefy: śródmieścia ze Starym Rynkiem, Wałami Hetmańskimi oraz ulicą Akademicką, gdzie dążono do usprawnienia komunikacji oraz uzupełnienia zabudowy; bloków zieleni, gdzie wprowadzono lub podtrzymywano założenia parkowe (Park Stryjskich, Park Kościuszki); strefa centrów akademickich: Politechniki i Uniwersytetu, które rozbudowywano w ramach możliwości finansowych i terytorialnych; strefa osiedli czyli wprowadzanie, zakładanie nowych osiedli o niskiej zabudowie i średnim standardzie, przesyconych zielenią”³⁰.

Inaczej stan ten przedstawia Bonusiak, według którego zasadniczo wydzielić można: „dzielnice willi w południowej i wschodniej części miasta; dzielnice handlowe – stare śródmieście i nowe śródmieście powstałe na terenie Żółkiewskiego; dzielnica handlowo-kolejowa w okolicach Dworca Głównego; ośrodki przemysłowe; [...] przedmieścia o typie gospodarki rolniczej; ośrodki ogrodnicze; przedmieścia i kolonie robotnicze; dzielnica domów czynszowych”³¹.

Duże problemy stwarzał niedostosowany do współczesnych potrzeb system komunikacyjny, szczególnie poprowadzenie arterii okalającej stare miasto, ulic przelotowych i międzydzielnicowych, zwłaszcza tych łączących miasto z nowoprzyłączonymi gminami, którym należało nadać miejski charakter. W latach 1934–1939 przeprowadzono regulację szeregu ulic oraz prace mające na celu powiększenie terenów zielonych³². W zakresie budownictwa mieszkaniowego występowały trzy typy: „luźny – [...] budynki dwukondygnacyjne, [...] wybudowane na peryferiach miasta; grupowy – budownictwo willowe o większej intensywności i [...] zwarty – ulicowy”³³. Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Cielątkowską, nasilenie ruchu budowlanego przypada na lata 1934–1939. Według danych przytaczanych przez Bonusiaka, w latach 1924–1939 oddano we Lwowie 2620 budynków mieszkalnych, 79 gospodarczych i 491 zrekonstruowanych³⁴. Powstały wówczas osiedla o różnym charakterze i standardzie – wśród nich osiedla domków jednorodzinnych o większej intensywności zabudowy: na Żelaznej Wodzie, o pow. 8 ha, czy Kolonia Profesorska. Zabudowa luźna, o ogrodowym otoczeniu

³⁰ R. Cielątkowska, *op. cit.*, s. 45.

³¹ A. Bonusiak, *op. cit.*, s. 48.

³² R. Cielątkowska, *op. cit.*, s. 49, 51.

³³ *Ibidem*, s. 49.

³⁴ A. Bonusiak, *op. cit.*, s. 53.

i małej intensywności, rozwijała się na peryferiach miasta, podobne cechy miała kolonia TOR na Sygniówce.

W latach trzydziestych wzniesiono także sześć świątyń oraz szereg budynków użyteczności publicznej, m.in. Wydziały Mechaniczne Politechniki, siedzibę Polskiego Towarzystwa Historycznego, budynek administracyjny Miejskich Zakładów Elektrycznych, Ubezpieczalnię Społeczną, gmach Związku Zawodowego Kolejarzy.

Podsumowując, Lwów w latach trzydziestych nie zmienił przeznaczenia poszczególnych obszarów miejskich. Niejednokrotnie dotychczasowa rola dawnych dzielnic uległa wzmocnieniu, choć dzielnice uzyskiwały też nowy charakter.

„Lwów i Kraków są często przywoływane jako miasta siostrzane i zwłaszcza w warstwie dziewiętnastowiecznej postrzegane jako sobie bliskie. Przesądziły o tym zarówno formacyjny charakter przemian urbanistycznych w XIX wieku (a może zwłaszcza na przełomie XIX i XX wieku) jak i unifikująca rola monarchii habsburskiej”³⁵. Uzasadnione będzie zatem w tym miejscu omówienie zjawisk zachodzących w urbanistyce Krakowa.

Rok 1918 przyniósł nowe możliwości rozwojowe dla zamkniętego w pierścieniu austriackich fortów Krakowa. Jeszcze w latach 1909–1915 włączono do obszaru administracyjnego miasta kilkanaście sąsiednich gmin, tworząc tzw. Wielki Kraków. Na jego plan regulacji ogłoszono w 1910 konkurs, który w sposób czytelny zarysował koncepcje dalszego rozwoju urbanistycznego. Pomimo, że pierwsze kroki prowadzące do ich urzeczywistnienia podjęto jeszcze przed wojną, zasadnicza realizacja przypadła na okres międzywojenny³⁶. Przyczynami słabej ekspansji na nowe tereny była ogólnie zła sytuacja gospodarcza kraju, a także brak planów szczegółowych. Lata dwudzieste przyniosły jednak szereg przemian w historycznym centrum w obrębie tzw. drugiej obwodnicy. Kontynuowano proces rozpoczęty jeszcze na przełomie wieków, uzupełniając zabudowę otaczającą pierwszą obwodnicę zespołu staromiejskiego, czyli Planty. „Polegał on na dążeniu do ostatecznego zastąpienia rezydencjonalnego charakteru ulicy obwodowej wokół Plant monumentalnym bulwarem podkreślającym wielkomiejski charakter Krakowa i koncentrującym ważne funkcje publiczne”³⁷. Najdalej idące zmiany zaszły w charakterze ulicy Basztowej, gdzie obok siedziby Urzędu Wojewódzkiego znalazł

³⁵ J. Purchla, *Kraków i Lwów. Zmienność relacji w XIX i XX wieku*, w: *Kraków i Lwów...*, s. 81.

³⁶ *Idem*, *Urbanistyka. Architektura. Budownictwo*, w: *Dzieje Krakowa. Kraków w latach 1918–1939*, pod red. J. Bieniarzówny i J.M. Małeckiego, Kraków 1997, s. 149–188.

³⁷ *Ibidem*, s. 151.

się monumentalny gmach Banku Polskiego projektu Kazimierza Wyczyńskiego i Teodora Hoffmanna z 1925 roku, „Bazar Polski” – pierwszy nowoczesny dom towarowy Krakowa, oraz obiekty łączące funkcje handlowe z mieszkaniowymi. Wiele banków i instytucji finansowych zlokalizowanych zostało na Rynku oraz przy ulicach w obrębie pierwszej obwodnicy, utrwalając funkcję krakowskiego city, wprowadzając zaś nieznanne dotychczas wysokie budownictwo do centrum miasta³⁸. Wiele monumentalnych gmachów użyteczności publicznej wzniesiono także w strefie między Plantami i drugą obwodnicą (m.in. Izba Skarbowa, siedziba YMCA, Kasa Chorych, ZUS, Bank PKO). Trwający przez cały okres międzywojenny proces ostatecznego wypełniania i przekształcania strefy śródmieścia w obrębie drugiej obwodnicy (obszaru administracyjnego miasta sprzed 1909 r.) przyniósł szereg przekształceń w urbanistyce. W obrębie Plant ograniczały się one do wymiany substancji, jednak poważną ingerencją w zabytkowy układ było wprowadzenie wysokich gmachów. Jak pisze J. Purchla: „Próba zamknięcia procesu porządkowania śródmieścia w obrębie Plant, ale i przystosowania go do funkcji nowoczesnego centrum miasta – był ogłoszony w 1937 roku konkurs na uporządkowanie Rynku [...] przyniósł on wiele propozycji wyraźnie zmieniających zabytkowy charakter głównego placu miasta. Swoistym znakiem czasu były zgłoszone wówczas projekty m.in. obniżenia powierzchni Rynku, przebudowy Sukiennic, usunięcia pomnika Mickiewicza, a nawet budowy tunelu komunikacyjnego pod Rynkiem na osi ulic Szewskiej i Siennej”³⁹. Zachowując urbanistyczną zasadę placu i ulicy, uzupełniono, dwu- i trzypiętrową zabudową, gęsto zurbanizowaną strefę między obwodnicami. Ważną modyfikacją w układzie śródmieścia było przebicie ulicy Krakowskiej celem powiązania jej z nowo oddanym mostem przez Wisłę pomiędzy Kazimierzem a Podgórzem.

Kierunki rozwoju Krakowa, nakreślone jeszcze przed Pierwszą Wojną, uszczegółowione zostały w wykonanym na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych ogólnym planie, opracowanym w Biurze Regulacji pod kierunkiem Andrzeja Kłeczka⁴⁰. Doniosłą rolę w wypracowaniu urbanistycznych rozwiązań dla miasta odegrali Ignacy Drexler oraz Jan Rakowicz, który przyczynił się do ukształtowania Alei Trzech Wieszców – największego sukcesu urbanistycznego i architektonicznego międzywojennego Krakowa. Aleje otrzymały formę prowadzonego wzdłuż linii dawnego pasa fortecznego

³⁸ *Ibidem*, s. 154.

³⁹ *Ibidem*, s. 159.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 162.

reprezentacyjnego bulwaru o dwóch jezdniach oddzielonych pasem zieleni. Funkcja tego, zredukowanego wobec pierwotnych projektów założenia, polegała na harmonijnym powiązaniu centrum miasta ze strefą zewnętrzną, poprzez należący do klasycyzującego nurtu, pasmowy układ zieleni⁴¹. Jeszcze w latach dwudziestych zdecydowano o lokalizacji przy owych Alejach reprezentacyjnej dzielnicy, położonej między Błoniami a parkiem Krakowskim i w ich najbliższym sąsiedztwie, na zachód od Alei. Znalazły się tam: zespół Akademii Górniczej (1921–1936, proj. Sławomira Odrzywolskiego i Wacława Krzyżanowskiego), Biblioteka Jagiellońska (proj. Wacława Krzyżanowskiego), Muzeum Narodowe (1934 – konkurs, I nagroda Bolesław Schmidt, Janusz Juraszyński, Juliusz Dumnicki; realizacja według proj. B. Schmidta, Czesława Borałyńskiego i Edwarda Kreislera); na sąsiednich Oleandrach Dom im. Józefa Piłsudskiego (proj. Adolf Szyszko-Bohusz), Miejski Dom Wycieczkowy, Państwowe Gimnazjum Żeńskie oraz II Dom Akademicki, uzupełnione siedzibami instytucji naukowych i kulturalnych. „W ten sposób wzdłuż Alei, pomiędzy wylotem ulicy Piłsudskiego a wylotem Karmelickiej, uformowała się nowoczesna, reprezentacyjna dzielnica, podkreślająca zarówno swoim charakterem, jak i skupionymi w niej funkcjami metropolitalne ambicje Krakowa jako ośrodka nauki, kultury i turystyki, a także »świętego miejsca« Polaków”⁴².

W latach 1934–1939, w obliczu szybko nasilającej się koniunktury, pod kierunkiem Kazimierza Dziewońskiego przygotowano nowy plan, który zakładał kontynuację dotychczasowego układu promienisto-koncentrycznego, wskazującego strefy rozwoju oraz zachowywał kliny zieleni wybiegające od drugiej obwodnicy i otaczające dzielnice mieszkaniowe, których dominanty przestrzenne stanowiły niekiedy kościoły. W całym omawianym okresie dość konsekwentnie realizowano zasadę funkcjonalnego strefowania – przykładem szpital im. Gabriela Narutowicza, który uzupełnił kompleks szpitalny w północnej części miasta, wznoszony od drugiego dziesięciolecia XX wieku. Podobnie rzecz się miała w przypadku lokalizowania przemysłu, który skupiał się na terenach posiadających już pewne tradycje przemysłowe oraz w pobliżu linii kolejowych.

„Mimo spontaniczności ówczesnego ruchu budowlanego, można mówić o zrównoważonym rozwoju urbanistycznym Krakowa w okresie międzywojennym. Odbywał się on w dwóch wyraźnych fazach przerwanych na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych kryzysem gospodarczym. W latach dwudziestych budownictwo w dużej mierze koncentrowało się jeszcze na

⁴¹ J. Bogdanowski, *Kierunki w kompozycji zieleni lat międzywojennych południowo-zachodniej Polski*, w: *Architektura i urbanistyka w Polsce w latach 1918–1978*, s. 18.

⁴² J. Purchla, *Urbanistyka...*, s. 166.

obszarze tradycyjnej zabudowy i zgodnie z wcześniej już ustalonymi zasadami. Boom lat trzydziestych, który oznaczał szybką urbanizację strefy zewnętrznej, odbywał się już pod kontrolą planów regulacyjnych. Generalne kierunki rozwoju przestrzennego w tym czasie były zgodne z wynikami konkursu na plan z roku 1910. Mimo wielu niekorzystnych czynników, Kraków zdołał w krótkim czasie rozwinąć się jako wyposażony w nowoczesną infrastrukturę ośrodek regionalny oferujący stosunkowo wysoki standard życia. Potwierdzają to zarówno stworzona w okresie międzywojennym architektura monumentalna, jak i powstała wówczas zabudowa mieszkaniowa⁴³.

Warszawa w okres międzywojenny weszła z dziedzictwem przeszłości oraz obciążeniami okresu niewoli. Wzrost uprzemysłowienia, rozwój administracji oraz usług spowodował lawinowy przyrost ludności, która z 260 tysięcy w 1870 roku wzrosła do 884 tysięcy w 1914. Ścieśniona obwodem fortyfikacyjnym powierzchnia miasta wynosiła zaledwie 34,5 km kwadratowego⁴⁴. Fortyfikacje wyłączały spod zabudowy ogromną ilość terenów traktowanych jako przedpola urządzeń obronnych. W 1916 roku z powodów doraźnych, na żądanie okupacyjnych władz niemieckich, w obręb miasta włączono ubogie, zaniedbane przedmieścia⁴⁵, przy czym zajmowały one obszar przeszło trzykrotnie większy od dotychczasowego. Dodatkowe utrudnienia dla rozwoju miasta stwarzał skomplikowany układ węzłów kolejowych z trzema dworcami czołowymi oraz dużymi terenami stacji rozrządowych połączonych z linią obwodową o znaczeniu wojskowym⁴⁶. Równie niedostateczny był stan komunikacji drogowej, o przypadkowym układzie, wyjątek stanowiły Aleje Jerozolimskie przedłużone w kierunku wschodnim mostem Poniatowskiego oraz ulica Marszałkowska, która jednak nie miała właściwego przedłużenia w kierunku północnym, blokowany kompleksem cytadeli. Szczupłość terenów powodowała, że działki w mieście były zabudowywane do maksimum. Typowy przykład zabudowy to wielopiętrowa kamienica z oficynami i małym ciemnym podwórzem, sąsiadująca często z parterowym, drewnianym domem⁴⁷. Stan przedmieść był jeszcze gorszy, tam nad ładem przestrzennym nie panował nikt.

⁴³ *Ibidem*, s. 174.

⁴⁴ J. Zachwatowicz, *Rozwój przestrzenny, urbanistyczny i architektoniczny Warszawy międzywojennej*, w: *Warszawa II Rzeczypospolitej 1918–1939*, z. 3, Warszawa 1971 („Studia Warszawskie”, t. VIII), s. 275.

⁴⁵ S. Różański, *Planowanie przestrzenne Warszawy (1916–1939)*, w: *Warszawa II Rzeczypospolitej 1918–1939*, z. 1, Warszawa 1968 („Studia Warszawskie”, t. I), s. 321.

⁴⁶ J. Zachwatowicz, *op. cit.*, s. 275.

⁴⁷ S. Różański, *op. cit.*, s. 322.

W 1916 roku nieposiadające ani doświadczenia, ani fachowców władze miejskie zwróciły się do Koła Architektów z prośbą o sporządzenie szkicowego planu regulacji Warszawy i okolic. Opracowanych zostało dziewięć alternatywnych szkiców, na podstawie których pod kierunkiem Tadeusza Tołwińskiego wykonano *Szkic wstępny planu regulacyjnego m.st. Warszawy* wraz z uwagami, które były opisem technicznym ujmującym stan obecny i przyszły miasta⁴⁸. Niestety z powodu braku dokładnych podkładów geodezyjnych, szkic ten nie mógł być podstawą do regulacji w terenie, jednak jego niezaprzeczną wartością było uwzględnienie po raz pierwszy wszystkich elementów urbanistycznych oraz nakreślenie ogólnych kierunków rozwoju miasta. *Szkic...* zakładał powstanie czterech stref budowlanych, dzielnic mieszkaniowych wyposażonych we własne ośrodki usługowe⁴⁹ oraz licznych terenów zielonych w postaci klinów napowietrzających, ze szczególnie rozbudowanym klinem zieleni w dolinie Wisły.

W 1916 roku opracowany został zbiór przepisów dających możliwość komasacji i wywłaszczania gruntów, wydawania zakazów zabudowy ulic bez uzbrojenia technicznego, określających gęstość i wysokość zabudowy, a także tryb zatwierdzania planów. Ważnym wydarzeniem było powołanie w 1917 roku Biura do Spraw Regulacji i Zabudowania Miasta. Te podjęte jeszcze przed uzyskaniem niepodległości działania przygotowały do pewnego stopnia warunki, w jakich Warszawa miała się rozwijać w dwudziestoleciu międzywojennym.

Plany ogólne, które stały się podstawą polityki przestrzennej miasta, powstawały kolejno w latach 1920, 1923, 1926, 1928⁵⁰.

W celu poprawy komunikacji drogowej wybudowano szereg uzbrojonych ulic, poszerzano oraz wyposażano w torowiska tramwajowe główne arterie wypadowe⁵¹, będące podstawą rozbudowy przedmieści. Przeprowadzono alei Żwirki i Wigury łączącą miasto z lotniskiem na Okęciu, również ważną inwestycją była budowa alei Niepodległości, komunikującej Mokotów ze śródmieściem i odciążającej ulicę Puławską⁵², oraz przebiecie Bonifraterskiej łączące Marszałkowską z Żoliborzem.

⁴⁸ *Ibidem*, s. 323.

⁴⁹ Ośrodki te zostały usytuowane na placach bądź ich zespołach, zaprojektowanych między arteriami wylotowymi, lub prostopadle do nich. Por.: *ibidem*.

⁵⁰ *Ibidem*, s. 325–333.

⁵¹ *Ibidem*, s. 337.

⁵² E. Szwankowski, *O realizacjach urbanistycznych Warszawy 1919–1939*, w: *Warszawa II Rzeczypospolitej 1918–1939*, z. 2, Warszawa 1970 („Studia Warszawskie”, t. IV), s. 61.

W śródmieściu, przy Alejach Jerozolimskich, rozpoczęto budowę nowoczesnego Dworca Głównego, będącego elementem wykonanej w latach 1924–1931 linii średnicowej kolei⁵³, nie udało się natomiast rozpocząć budowy metra.

W latach 1923–1925 powstawały pierwsze gmachy użyteczności publicznej, które zarówno wówczas, jak i w późniejszym okresie nie zaważyły na charakterze zabudowy śródmieścia, gdyż przez ich rozproszenie na obszarze miasta oraz często przypadkową lokalizację, nie uzyskano prawie żadnego efektu pod względem urbanistycznym, funkcjonalnym czy plastycznym⁵⁴. Dzielnica usług, nastawiona na zaspokojenie potrzeb w skali zarówno wojewódzkiej, jak i krajowej, zlokalizowana w śródmieściu, nie posiadała wystarczającej ilości wolnych terenów, co spowodowało, że monumentalne gmachy budowano w linii ulic, bez odpowiedniej oprawy urbanistycznej. Zaplanowana dzielnica reprezentacyjna im. Józefa Piłsudskiego, projektowana od placu na Rozdrożu przez Pola Mokotowskie, nie doczekała się realizacji przez cały okres międzywojenny⁵⁵. Wyjątek stanowiły aleja Szucha i aleja Niepodległości, kreowane na przedłużenie „city” w kierunku południowym, skupione przy nich obiekty użyteczności publicznej nadawały im wielkomięjski charakter⁵⁶.

Osiedla i kolonie mieszkaniowe wznoszone były przede wszystkim na terenach przydzielanych z gruntów państwowych, przeważnie przewłaszczonych wcześniej od wojska, parcelowanych terenach prywatnych, rzadziej na terenach miejskich, których było stosunkowo mało⁵⁷. Występowały wówczas trzy zasadnicze formy budownictwa mieszkaniowego – kolonie domków jednorodzinnych, osiedla bloków wielomieszkaniowych oraz tzw. budynki plombowe. W 1922 roku rozpoczęto zabudowę terenów pofortecznych: w rejonie Cytadeli, gdzie powstawał Żoliborz „Oficerski” i „Urzędniczy”⁵⁸, oraz w po-

⁵³ J. Zachwatowicz, *op. cit.*, s. 279.

⁵⁴ *Ibidem*, s. 283, 288.

⁵⁵ *Ibidem*, s. 331, 332.

⁵⁶ H. Faryna-Paszkiwicz, *Geometria wyobraźni. Szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Gdańsk 2003, s. 198, 210, 211.

⁵⁷ J. Zachwatowicz, *op. cit.*, s. 281.

⁵⁸ Osią urbanistyczną Żoliborza była ulica Mickiewicza, na której zaprojektowano dwa główne place: założony na elipsie, przecięty szeroką aleją – Inwalidów oraz będący węzłem komunikacyjnym – Wilsona. Zabudowę kolonii stanowiły jedno- i dwupiętrowe wille i domy wielorodzinne z ogródkami, projektowane m.in. przez Aleksandra Bojemskiego i Mariana Kontkiewicza. Właścicwe połączenie ze śródmieściem dzielnica ta uzyskała dopiero w latach trzydziestych przez przecięcie ulicy Bonifraterskiej i budowę wiaduktu przy Dworcu Gdańskim. Por.: S. Różański, *60 lat rozwoju Warszawy*, „Stolica” 1979, nr 33 z 19 VIII, s. 2; *idem*, *Planowanie...*, s. 337; E. Szwankowski, *op. cit.*, s. 52, 59.

łudniowej części miasta – kolonie „Staszica i „Lubeckiego”, których lokalizacje były pierwszym śmiałym urbanistycznym przełamaniem linii fortów⁵⁹. Najlepiej rozplanowaną dzielnicą międzywojennej Warszawy była tonąca w zieleni Saska Kępa, zabudowana przeważnie domami jednorodzinnymi.

Największą z dzielnic mieszkaniowych był Mokotów, na którym sieć uliczna wytyczona została w XIX wieku. Występowały tu liczne ogrody, które od 1925 roku zaczęto parcelować na działki budowlane zabudowywane głównie willami, jednak w latach trzydziestych wznoszono także trzy-, czteropiętrowe kamienice prywatne i spółdzielcze. Jednolite stylistycznie zespoły mieszkaniowe, których układy urbanistyczne częściowo spełniały postulaty awangardy, powstały dzięki działalności WSM na Żoliborzu, Rakowcu oraz TOR na Kole⁶⁰. Budowane w latach 1925–1938 żoliborskie kolonie reprezentowały różne typy przestrzenne, począwszy od układów zabudowy obrzeżnej po układy grzebieniowe, ze zróżnicowanym charakterem ulic: komunikacyjnych i wewnętrznych, oraz obszernymi zielonymi dziedzińcami przeznaczonymi do wspólnego użytkowania⁶¹.

„Obraz urbanistyczny Warszawy okresu międzywojennego obfitował w kontrasty. Śródmieście w przeważnej części zachowało kształt i zabudowę z drugiej połowy w. XIX i początków XX. Przybyło wiele gmachów państwowych, zabudowano puste połacie Powiśla, rozparcelowano i zabudowano część prywatnych terenów zielonych. Miasto rozbudowywało się na peryferiach, dawnych przedmieściach, na pustych lub słabo zabudowanych obszarach. Parcelowano i zabudowywano dawne ogrody warzywne, pola, tereny poforteczne. W nowych dzielnicach wytyczono sieć ulic albo w oparciu o dawne drogi i szosy, albo na „surowym korzeniu” zakładano ulice według nowoczesnych planów. [...] dawne przedmieścia stały się dzielnicami miasta mocno związanymi ze śródmiejskim city; Zarząd Miasta skupił działalność inwestycyjną na przedmieściach, zwłaszcza w ostatnim pięcioleciu 1936–1939 [sic!] [...]. Przemiany w śródmieściu były zaledwie widoczne, proces urbanizacji przedmieść spowodował głębokie przekształcenia. Warszawa w przeddzień hitlerowskiego najazdu była miastem rozległym, w którym było jeszcze dużo do zrobienia, ale w którym już wiele dokonano”⁶².

Łódź, będąca w porównaniu z wyżej omówionymi stosunkowo młodym miastem, posiadała w pełni ukształtowane śródmieście. W sensie ekonomicz-

⁵⁹ S. Różański, *Planowanie...*, s. 325.

⁶⁰ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 41.

⁶¹ *Ibidem*, s. 43.

⁶² E. Szwankowski, *op. cit.*, s. 64, 65.

nym okres dwudziestolecia przyniósł stagnację i potrzebę restrukturyzacji przemysłu. Realizując program „pracy u podstaw”, mający na celu poprawę warunków higienicznych, ze środków publicznych sfinansowano budowę kilku szkół oraz szpitali, przychodni i łaźni, zakładano sieci wodociągową, kanalizacyjną, gazową i elektryczną, które zaczęły sięgać przedmieści. Społeczne budownictwo mieszkaniowe realizowane było przez spółdzielnie mieszkaniowe, kurię biskupią oraz Towarzystwo Osiedli Robotniczych na przyłączonych do miasta przedmieściach. „Niektóre z nich jak Radogoszcz i Marysin uzyskały bardzo interesujące geometryczne rozplanowanie, przez co kontrast między ambitnym zamierzeniem przestrzennym, a niską jakością architektury i wyposażenia ulic stał się ich cechą charakterystyczną”⁶³. Na tym tle wyjątkowo rysują się nieliczne osiedla społeczne budowane na podstawie jednolitego projektu urbanistycznego i architektonicznego, wśród nich zespół TOR na Rogach, w którym Helena i Szymon Syrkusowie zastosowali interesujący typ taniego domu dla robotników⁶⁴. W zakresie społecznego budownictwa wielorodzinnego podjęto realizację trzech osiedli, wśród których formą wyróżnia się to wzniesione na Polesiu Konstantynowskim, którego projekt, autorstwa Witolda Szereszewskiego i Jerzego Berlinera, wyłoniony został w wyniku ogłoszonego w 1928 roku konkursu⁶⁵. „Inspirowane trendami awangardowej architektury funkcjonalistycznej, osiedle to stało się ważnym elementem przekształceń przestrzennych, którym poddano zachodnie rubieże miasta: ich osnową był ambitny projekt Parku Ludowego, który w dużej części zrealizowano na terenie lasu miejskiego”⁶⁶.

Odmienny typ zabudowy powstawał w śródmieściu. Ogłaszana w dwudziestolecium międzywojennym upadłość firm powodowała uwalnianie terenów w centrum, zajętych dotychczas przez przemysł. „Szczególną rolę w układzie przestrzennym Łodzi odegrał upadek firmy Heinzlów, w wyniku którego kompleks fabryczny przy ulicy Brzeźnej ustąpił miejsca luksusowym kamienicom”⁶⁷. W omawianym okresie wzniesiono ich w Łodzi około tysiąca, przy czym wiele posiada cechy wybitnych dzieł architektonicznych, „fortunnie kontynuujących układ miejski z całym symbolicznym językiem urba-

⁶³ J. Wesołowski, *Dziedzictwo architektoniczne Łodzi*, „Renowacje i zabytki” 2000, nr 4, s. 22. Por. także: O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 91; H. Jaworowski, W. Walczak, *Planowanie przestrzenne w procesie rozwoju Łodzi w latach 1918–1939*, „Miscelanea Łódzkie”, 1984, z. 1.

⁶⁴ J. Wesołowski, *op. cit.*, s. 22.

⁶⁵ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 40, 158. Por. także: A. Owczarek, *Zapomniana cywilizacja*, „Zeszyty Architektury Polskiej” 1988, nr 5–6, s. 31.

⁶⁶ J. Wesołowski, *op. cit.*, s. 22.

⁶⁷ *Ibidem*.

nistycznym jak np. honorowanie pierzei ulicy, podkreślanie formalne narożników, akcentowanie przejść między przestrzenią publiczną i prywatną⁶⁸. W zakresie zmian przestrzennych w strukturze śródmieścia nie zrobiono wiele, przebijano nadal w kierunku południowym ulicę spacerową, której środkową część wzbogacono „nowoczesną obudową architektoniczną”⁶⁹. Powstało także kilka gmachów użyteczności publicznej, choć, jak pisze Jacek Wesołowski, projekty były dużo liczniejsze niż możliwości realizacji⁷⁰.

W Wilnie, pomimo istnienia ugruntowanych tradycji architektonicznych, jak i funkcjonującej uczelni wyższej edukującej architektów, ruch budowlany i przekształcenia przestrzenne nie miały dynamicznego charakteru. Przyczynami takiego stanu były słaba sytuacja gospodarcza i peryferyjne położenie na mapie Polski. Potrzebowano obiektów niezbędnych dla nowej administracji, wojska i szkolnictwa, jednak w latach dwudziestych pozyskiwano je przede wszystkim drogą przebudowy i adaptacji obiektów już istniejących. W omawianym okresie nie zostało zrealizowane żadne większe założenie urbanistyczne, a rozwój przestrzenny miasta ograniczał się do budowy osiedli mieszkaniowych. Przykład stanowi tu wzniesione w drugiej połowie lat trzydziestych osiedle na Antokolu. „Zespół około trzydziestu piętrowych domków bliźniaczych składa się z czterech grup usytuowanych szeregowo na obrzeżu terenu o kształcie trapezu. [...] Wnętrze bloku z drogą gospodarczą wypełnione jest ogrodami i zielenią oddzielającą też poszczególne bloki trapezu. Budynki usytuowane uskokowo (w pionie i poziomie) o gładkich tynkowanych elewacjach bez detalu, ozdobione są jedynie rurowymi balustradami balkonów narożnych i przy wnękach wejściowych”⁷¹. Największy zespół zabudowy okresu międzywojennego zlokalizowany został przy zbiegu ulicy Mickiewicza i Wileńskiej z placem Elizy Orzeszkowej. Wielkomięski charakter tej części miasta utrwaliło wzniesienie tu szeregu budynków użyteczności publicznej (gmach PKO, 1936–1937, BGK oraz Ubezpieczalnia Społeczna, oba 1937–1938).

Projekty rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych pozyskiwane były najczęściej w drodze konkursów, przynajmniej do chwili powołania Miejskiego Biura Urbanistycznego, w którym pracowali między innymi: Romuald Gutt, Stanisław Bukowski, Leszek Teodozy Dąbrowski. Jednym z tematów było opracowanie koncepcji pomnika Adama Mickiewicza, co zapoczątko-

⁶⁸ A. Owczarek, *op. cit.*, s. 32.

⁶⁹ J. Wesołowski, *op. cit.*, s. 22.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ E. Małachowicz, *op. cit.*, s. 133.

wał w 1924 roku powołany w tym celu Komitet Wojskowy. Kolejny konkurs ogłoszono i rozstrzygnięto w 1926 roku, jednak mimo wykonania wszystkich elementów pomnika wstrzymano budowę ze względu na wątpliwości dotyczące lokalizacji. Drugim zagadnieniem było ukształtowanie placu Katedralnego. Kolejne projekty powstawały w latach 1927, 1935, wreszcie w 1936 ogłoszono dwa konkursy, których wyniki nie były zadowalające i nie wyłoniły pracy przeznaczonej do realizacji. Ostatecznie w latach 1938–1941 zrealizowany został, z niewielkimi zmianami, projekt Romualda Gutta, opracowany w latach 1936–1937, w Miejskim Biurze Urbanistycznym. „Projekt ten przewidywał zespół złożony z trzech części, z których główny, południowy, największy i zagłębiony nieco plac eksponował monumentalną bryłę katedry, włączał w całość kompozycji istniejącą zieleń i walory krajobrazowe [...] oraz istniejącą zabudowę uzupełnioną tylko u wylotu ulicy Mickiewicza. Część zachodnia, to plac główny przed wejściem do katedry, na osi ulicy Mickiewicza, a część południowo-wschodnia przewidziana była na usytuowanie pomnika” [Marszałka Piłsudskiego]⁷².

„Niewielkie stosunkowo znaczenie gospodarcze regionu wileńskiego i jego specyficzna sytuacja ograniczały ruch budowlano-inwestycyjny, który w porównaniu z innymi miastami ówczesnej Rzeczypospolitej przybrał skromniejsze wymiary. Jednakże wiele obiektów architektonicznych powstałych w Wilnie w okresie dwudziestolecia międzywojennego należy do trwałego dorobku architektury polskiej, a ich zauważalną cechą była m.in. integracja i współdziałanie z innymi działami plastyki polskiej”⁷³.

Poznań w okres dwudziestolecia międzywojennego wszedł jako organizm w pełni ukształtowany, bowiem dynamiczne procesy urbanizacyjne miały tu miejsce na przełomie XIX i XX wieku. Podjęta w 1900 roku decyzja o rozbiorce fortyfikacji umożliwiła rozwój przestrzenny miasta poza obrębem murów miejskich. W latach 1900–1918 Poznań dwukrotnie powiększał swoje terytorium, włączając w swoje granice ponad 2,4 tys. ha. Zmiany terytorialne pociągnęły za sobą znaczny wzrost liczby mieszkańców, ze 117 tys. w 1900 roku do 168,7 tys. w 1914 roku. Dzięki działalności J.H. Stübbera⁷⁴ opracowano nowe plany urbanistyczne, które zakładały nadanie charakteru miejskiego przyłączonym przedmieściom oraz powstanie reprezentacyjnego centrum i luksusowej dzielnicy willowej. Wzniesiono szereg nowoczesnych gmachów: Zamek Cesarski, Akademię Królewską, Teatr Miejski, Bibliotekę

⁷² *Ibidem*, s. 138.

⁷³ *Ibidem*, s. 141.

⁷⁴ Por. przyp. 4 tego rozdziału.

Cesarską, Muzeum Cesarskie, budynki: Komisji Kolonizacyjnej, Dyrekcji Poczty, Ziemiaństwa Kredytowego oraz Banku Spółdzielczego. Pobudowano osiedle willowe na Sołaczcu oraz secesyjne kamienice na Jeżycach, Wildzie i Łazarzu. Intensywnie rozwijała się infrastruktura miejska. Zbudowano ujęcie wody dla miasta w Dębinie, nowoczesną elektrownię miejską, oczyszczalnię i przepompownię ścieków oraz port rzeczny na Warcie. Potwierdzeniem rosnącego znaczenia gospodarczego Poznania było zorganizowanie w 1911 roku Wystawy Wschodnioniemieckiej, na której zaprezentowano osiągnięcia regionu. Okres dominacji pruskiej zakończył się w grudniu 1918 roku, po rozpoczęciu w Poznaniu powstania, które doprowadziło do wyzwolenia miasta i Wielkopolski.

W 1919 roku Poznań liczył 156,1 tys. mieszkańców, głównie narodowości polskiej (udział ludności niemieckiej zmniejszył się do 4%), a powierzchnia miasta – 3,4 tys. ha. Miasto nadal rozwijało się w kierunku zachodnim, rozwój w kierunku południowym i wschodnim rozpoczął się natomiast dopiero w drugiej połowie lat dwudziestych, po rozebraniu pozostałych murów i przyłączeniu w 1925 roku do Poznania sąsiadujących gmin wiejskich. Powierzchnia miasta powiększyła się wtedy do 6,7 tys. ha. Urządzony w 1921 r. Targ Poznański przekształcił się w 1925 r. w I Targi Międzynarodowe. Znaczny wpływ na rozwój urbanistyczny Poznania miała organizacja wystawy osiągnięć 10-lecia niepodległej Polski (tzw. Powszechna Wystawa Krajowa z 1929 roku). Rozbudowano wtedy hale i pawilony targowe. Pobudowano nowe szkoły, domy mieszkalne, internaty i hotele. W tym czasie powstały też dwa nowe gmachy uniwersyteckie: Collegium Chemicum i Collegium Anatomicum, Dom Akademicki, Wyższa i Średnia Szkoła Handlowa.

W okresie międzywojennym Poznań, jako miasto wojewódzkie, rozwijał się wszechstronnie: rozbudowano miasto, gospodarkę komunalną i przemysł. Nastąpiła reorientacja gospodarki miejskiej z ukierunkowaniem na wzmocnienie przemysłu, sieci handlowo-usługowej oraz instytucji finansowych. Spółka Akcyjna H. Cegielski przekształciła się w duży koncern produkujący maszyny rolnicze, wagony kolejowe i maszyny elektryczne, lepiej prosperowały fabryka nawozów sztucznych R. Maya oraz Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego. W latach dwudziestych założono Uniwersytet Poznański, Wyższą Szkołę Handlową, Akademię Muzyczną, Państwowy Instytut Sztuk Plastycznych i Studium Wychowania Fizycznego. Uruchomiono cywilne lotnisko na Ławicy i międzymiastowy dworzec autobusowy, rozgłośnię radiową, spalarnię śmieci i nową elektrownię miejską. Rozbudowano i unowocześniono infrastrukturę komunalną: drogi i place, stacje kolejowe, sieć tramwajową, obiekty mostowe i tereny zielone. Wznoszono komunalne

i spółdzielcze osiedla mieszkaniowe, także willowe: Ostroroga, Abisynię i inne oraz powiększono osiedle willowe na Dębcu. Poza tym powstało wiele skromniejszych domów, głównie na terenach nowo przyłączonych. Niewiele stawiano kamienic, a bloki mieszkalne zaczęły się sporadycznie pojawiać (np. na Zawadach, przy ulicy Bukowskiej).

W 1931 roku ogłoszono konkurs na projekt regulacji i rozbudowy Poznania, przy czym uwagę zwracają projekt Antoniego Jawornickiego, Kamila Lisowskiego i Miruty Słońskiej, oraz drugi, autorstwa Stanisława Filipkowskiego i Jana Graefe⁷⁵. Od 1931 r. aż do wybuchu II wojny światowej naczelnikiem Wydziału Planowania w Zarządzie Miejskim był arch. Władysław Czarnecki, który wraz z prof. Adamem Wodiczko opracował znakomitą koncepcję pierścieniowo-klinowego systemu zieleni miejskiej, która to, entuzjastycznie oceniona przez ówczesnych badaczy ekologicznych, została uwzględniona w pierwszym ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego miasta. Według tych zasad powstał w tzw. zachodnim klinie zieleni sztuczny zbiornik wodny – jezioro Rusałka oraz we wschodnim klinie zieleni sztuczny zbiornik – Jezioro Maltańskie.

Katowice, jako centrum administracyjne i gospodarcze autonomicznego województwa śląskiego, urastały do rangi ośrodka kulturotwórczego. Autonomia dawała swobodę finansową, a tym samym możliwość podejmowania szeroko zakrojonych prac budowlanych. Największym problemem był jednak brak terenów budowlanych, bowiem niewielkie terytorium miasta było wypełnione zabudową niemal w całości. W 1924 roku poszerzono granice miasta, tworząc tzw. Wielkie Katowice, w skład których wchodziło pięć gmin: Bogucice-Zawodzie, Załęże, Dąb, Ligota i Brynów. Obszar ten jednak w 75% należał do koncernów górniczo-hutniczych i wymagał stworzenia generalnej koncepcji pozwalającej na harmonijne połączenie gmin ze śródmieściem. „Pierwsze plany powstające w latach 1924–1930, nie uwzględniały globalnych warunków rozwoju miasta jako jednorodnej struktury. Dopiero w 1935 roku – w porozumieniu z Towarzystwem Urbanistów Polskich i Stowarzyszeniem Architektów – władze Katowic rozpiwały konkurs na plan regulacji i przebudowy miasta. Pierwszą nagrodę zdobyła praca zespołowa Jana Graefe, Józefa Reńskiego, Juliusza Nielsena. Do realizacji przeznaczono jednak projekt Władysława Czarneckiego i Mariana Spychalskiego, który zdobył II nagrodę. Koncepcja zakładająca silną urbanizację terenów miasta poprzez zabudowę wolnych działek i podwyższenie wysokości zabudowy, uregulowanie układu komunikacyjnego oraz objęcie planową zabudową

⁷⁵ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 180.

przyłączonych dzielnic została zrealizowana tylko w niewielkim stopniu. W dwudziestoleciu międzywojennym w przestrzennym kształcie Katowic nie zaszły przeto istotne zmiany⁷⁶.

Powstające dla potrzeb administracji gmachy użyteczności publicznej lokalizowane były głównie w południowej części śródmieścia, posiadającego jeszcze pewne rezerwy terenowe. Najbardziej okazałym założeniem urbanistycznym omawianego okresu był plac-forum, przed gmachem Urzędu Wojewódzkiego i Sejmu Śląskiego. Nie było to założenie jednorodne stylowo. Plac od strony północnej zamykał gmach Muzeum Śląskiego, akcentujący powiązanie władzy i jej legitymizacji historycznej i kulturowej⁷⁷. Treści ideowe tej reprezentacyjnej przestrzeni miejskiej dopełniane były przez rzeźby i płasko-rzeźby wkomponowane w kształt przestrzenny placu, a składać się na nie miały pomnik Bolesława Chrobrego projektu Stanisława Szukalskiego oraz pomnik Józefa Piłsudskiego. Po roku 1935 układ został uzupełniony kolejnym placem, który powstał między zachodnią elewacją gmachu Urzędu Wojewódzkiego i Sejmu Śląskiego a funkcjonalistycznym budynkiem Urzędów Niezależnych. W ten sposób Katowice, jako jedyne miasto międzywojennej Polski, uzyskało spójną „reprezentacyjną przestrzeń skupiającą najważniejsze budowle użyteczności publicznej, gdzie harmonijne połączenie odmiennych stylowo budowli stworzyło rodzaj swoiście pojętej »architecture parlante«, która przemawiała zarówno swoją formą, jak i wystrojem rzeźbiarskim⁷⁸.

⁷⁶ B. Szczypka-Gwiazda, *Architektura i urbanistyka Autonomicznego Województwa Śląskiego w obrębie II Rzeczypospolitej 1921–1939*, w: *Sztuka Górnego Śląska*, Katowice 2004, s. 326.

⁷⁷ *Ibidem*, s. 332.

⁷⁸ *Ibidem*, s. 335.

I. Urbanistyka i architektura Torunia

Wpływ XIX-wiecznych fortyfikacji na kształt przestrzenny miasta

Dla pełnego zrozumienia procesów urbanizacyjnych oraz trudności, z jakimi przyszło zmagać się władzom miasta i urbanistom działającym w dwudziestoleciu międzywojennym, należy omówić strukturę przestrzenną Torunia, którą zastano w 1920 roku. Była ona rezultatem powstających przez wiele lat nawarstwień. Nie ulega wątpliwości, że największy wpływ na kształt przestrzenny miasta oraz przedmieści miała prowadzona do lat trzydziestych XIX wieku rozbudowa systemu fortyfikacyjnego, założonego na sięgającym historią jeszcze XVII wieku pasie umocnień Starego i Nowego Miasta¹. Procesowi fortyfikowania towarzyszyło wyłączenie spod zabudowy oraz obustrzenie przepisów budowlanych na przedpolu twierdzy, której granica przebiegała w odległości 800 kroków od wału fortecznego, natomiast ograniczenia budowlane sięgały 1300 kroków od wału. Czynniki te przyczyniły się do zmniejszenia osadnictwa w bezpośredniej bliskości historycznego centrum Torunia oraz do redukcji dotychczas funkcjonujących przedmieści. Jednocześnie od końca drugiego dziesięciolecia XIX wieku zaczęły tworzyć się i rozrastać nowe przedmieścia położone poza obrębem przedpola

¹ K. Wajda, *Gospodarka, rozwój przestrzenny i społeczeństwo Torunia w okresie budowy twierdzy fortowej w XIX wieku*, w: *Fortyfikacja*, t. V, Warszawa-Kraków 1998, s. 107. Por. także: K. Biskup, *Twierdza Toruń – obwód wewnętrzny 1814–1914*, *ibidem*; *idem*: *Twierdza Fortowa Toruń 1877–1914*, *ibidem*; B. Dybaś, *Początki nowożytnych fortyfikacji Torunia w świetle źródeł pisanych*, „Zapiski Historyczne” LIX, 1994, z. 1; E. Tomczak, *Twierdza Toruń w XVII i XVIII wieku*, „Rocznik Toruński” 5, 1971; M. Giętkowski, Z. Karpus, W. Rezmer, *Twierdza Toruń. Stan w latach dwudziestych XX wieku. Dokumenty*, Toruń 2001.

twierdzy². Obserwowany w latach dziewięćdziesiątych rozwój technik wojennych oraz kontrybucje nałożone na Francję po zwycięskiej dla Prus wojnie 1870–1871 spowodowały podniesienie Torunia do rangi twierdzy pierwszego stopnia. Konsekwencją tej decyzji było rozpoczęcie budowy, w odległości trzech do trzech i pół kilometra od centrum, pasa fortów, w postaci otaczającego miasto pierścienia, złożonego z zespołu oddalonych od siebie umocnień, które mogły wzajemnie wspierać się ogniem artyleryjskim. W efekcie zakrojonych na szeroką skalę robót, prowadzonych w latach 1878–1892, wzniesiono siedem fortów głównych (cztery na prawym i trzy na lewym brzegu Wisły), sześć fortów pośrednich, jedną baterię ze schronami, trzydzieści dwa schrony piechoty oraz pięćdziesiąt dwa schrony pomocnicze dla baterii polowych.

Przed rozpoczęciem owych prac fortyfikacyjnych Toruń był prowincjonalnym, nadgranicznym miastem o słabym przemyśle. Proces fortyfikowania, paradoksalnie, uznać należy za czynnik miastotwórczy, gdyż przyczynił się do aktywizacji ekonomicznej miasta, wywołanej zamówieniami ze strony wojska. Rozwinęły się miejscowe cegielnie, firmy budowlane oraz przemysł, realizujące rozmaite zamówienia na potrzeby wojska³. Wzrosła ranga Torunia, którego mieszkańcy w końcu XIX wieku wyraźnie się wzbogacili, świadectwem czego było powstanie szeregu reprezentacyjnych kamienic położonych na tzw. Wilhelmstadt oraz na Bydgoskim Przedmieściu. Poprawiła się także sytuacja ekonomiczna gminy, czego dowodzą inwestycje o charakterze publicznym, jak budowa Dworu Artusa, Rzeźni, Gazowni, Elektrowni, Wodociągów, Remizy Straży Pożarnej i kilku szkół⁴. Poza tym wybudowane zostały Poczta⁵, Dworce Kolejowe (Miasto i Wschodni), oraz stała przeprawa przez Wisłę w postaci mostu drogowo-kolejowego, oddanego do użytku w 1873 roku⁶. Po zakończeniu prac fortyfikacyjnych, co nastąpiło w latach dziewięćdziesiątych XIX wieku, Toruń otoczony był dwoma pierścieniami umocnień, z których pierwszy – wewnętrzny, najbardziej dezintegrujący

² K. Wajda, *op. cit.*, s. 107.

³ K. Biskup, B. Narębska, L. Narębski, *Studium historyczno-konserwatorskie pierścienia zewnętrznego twierdzy Toruń*, Gdańsk–Kalisz–Toruń 1993, mpis w zbiorach Urzędu Miejskiego Konserwatora Zabytków w Toruniu. Por. także: K. Biskup, J. Stankiewicz, *Twierdza Toruń cz. I*, „Zapiski Historyczne” 37, 1972, z. 4; *cz. II*, 38, 1973, z. 1; *cz. III*, 38, 1973, z. 4; *cz. IV – Drugi okres budowy twierdzy pruskiej – etap pierwszy*, 43, 1978, z. 4.

⁴ J. Kucharzewska, *Architektura i urbanistyka Torunia...*

⁵ *Eadem*, *Budynek Poczty Głównej w Toruniu jako przykład architektury historyzmu*, „AUNC” 2002, z. 355, Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo, t. XXXIII.

⁶ K. Wajda, *op. cit.*, s. 110.

strukturę miejską, w ostatnim dwudziestoleciu XIX wieku stopniowo tracił swoje znaczenie militarne⁷. W ramach nowej konfiguracji twierdzy rozebrano część średniowiecznych murów i bram miejskich oraz zasypano fosy, zwłaszcza po zachodniej, północnej i wschodniej stronie zespołu Starego i Nowego Miasta, uwalniając tym samym pewną ilość terenów położonych wewnątrz wału fortecznego. Przeznaczono je pod reprezentacyjne budynki o charakterze publicznym. W pierwszym dziesięcioleciu XX wieku powstały tam: Remiza Strażacka, Szkoła Przemysłowa, ukończona w 1907 roku, Teatr Miejski ukończony w 1903⁸, Bank Rzeszy z 1906⁹. Skupienie na obszarze dawnych umocnień miejskich budynków użyteczności publicznej upodobiło całość założenia do tzw. Ringu. Odsunięcie pasa fortyfikacji od historycznego centrum pozwoliło we wschodniej części na włączenie w jego obręb terenu położonego pomiędzy Nowym Miastem i stawem Kaszownik. Znaczny fragment tego terenu przeznaczono co prawda pod inwestycje wojskowe (koszary, szpital oraz kościół garnizonowy), jednak pozyskano w ten sposób także obszary umożliwiające inwestycje cywilne – budowę kamienic czynszowych, usytuowanych przede wszystkim między dzisiejszymi ulicami Piastowską i Warszawską¹⁰. Dalszą konsekwencją procesu przeniesienia na zewnątrz pierścienia fortyfikacyjnego było zniesienie w 1903 roku przedpoła drugiego rejonu fortecznego, pozwalające na inwestycje o cywilnym charakterze¹¹.

il. 1, 2

Stwierdzić zatem należy, że druga faza fortyfikowania Torunia, prócz pozytywnych wpływów ekonomicznych, przyniosła daleko posunięte zmiany w układzie przestrzennym, a proces ten niepozbawiony był pewnych cech ujemnych. Miasto musiało odstąpić przeszło 1000 ha lasów miejskich wojsku, które w obrębie zewnętrznego pasa fortecznego wycięło łącznie 4300 ha lasów w pasie głębokim na 2 kilometry, po obu stronach Wisły. Mimo, że zewnętrzny pas fortyfikacji przebiegał poza ówczesnym zakresem administracyjnym miasta, jego powstanie pociągnęło za sobą konieczność przeznacze-

⁷ M. Stankiewicz, M. Myrta, *Twierdza Toruń, cz. IV*, „Zapiski Historyczne” 43, 1978, z. 4, s. 77–97.

⁸ B. Mansfeld, K. Wajda, *Budowa teatru miejskiego w Toruniu*, „Rocznik Toruński” 11, 1976, s. 143–162.

⁹ L. Gerc, *Juliusz Habicht, architekt Banku Rzeszy*, w: *Studia z architektury nowoczesnej*, pod red. J. Malinowskiego, Toruń 2000, s. 27–64.

¹⁰ E. Tomczak, *Twierdza Toruń*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” XII, 1966, s. 186–187; także: B. Zimnowoda-Krajewska, *Toruńska kamienica czynszowa przełomu XIX–XX wieku na wybranych przykładach*, „Materiały do dziejów kultury i sztuki Bydgoszczy i regionu” 2001, z. 6, s. 192.

¹¹ K. Wajda, *op. cit.*, s. 111.

nia dla potrzeb wojska dużych obszarów w jego wnętrzu, czyli na terenie miasta, blokując tym samym ich wykorzystanie dla budownictwa o charakterze cywilnym¹². Pozostające w omawianym okresie poza wewnętrznym pasem fortyfikacji przedmieścia toruńskie rozwijały się wzdłuż radialnie położonych dróg prowadzących w kierunku Bydgoszczy, Chełmży, Kowalewa, Chełmna, oraz na drugim brzegu Wisły wzdłuż drogi prowadzącej w stronę Poznania¹³. Znaczne ich partie zajmowały budynki i grunty wojskowe, duże niezabudowane obszary położone między nimi świadczyły o tym, iż rozwój przedmieść przebiegał w prawie całkowitej wzajemnej izolacji.

Dzielnice Torunia wykazywały duże zróżnicowanie pod względem społecznym. Najbardziej uprzywilejowanymi były wspomniane już Wilhelmstadt oraz Bydgoskie Przedmieście, skupiające urzędników i inteligencję. Ich charakterystyczną cechą na tle pozostałych było racjonalne rozplanowanie, uzbrojenie terenu oraz w przypadku Bydgoskiego Przedmieścia – rozległe obszary zieleni w postaci założonego w 1822 roku parku¹⁴. Dzielnicy Wilhelmstadt, znajdującej się przy nowo powstałej wówczas przeprawie oraz wzniesionym w 1878 roku na jej osi dworcem kolejowym, nadano formę regularnych kwartałów, zabudowanych kilkupiętrowymi kamienicami o bogato dekorowanych fasadach. Inaczej wyglądały przylegające do rzeki tereny stanowiące południową część Bydgoskiego Przedmieścia oraz położonego po wschodniej stronie miasta Jakubskiego Przedmieścia, które zachowały charakter rybackich i robotniczych osad zamieszkałych przez ludność związaną zawodowo z rzeką oraz funkcjonującą od 1888 roku stoczną rzeczną i portem zimowym. Zabudowę tych dzielnic stanowiły parterowe bądź jednopiętrowe domy drewniane lub z pruskiego muru. Północne przedmieście – Chełmińskie, zajęte głównie przez robotników, miało nieskoordynowaną, przede wszystkim szkieletową zabudowę, dominującą wzdłuż Szosy Chełmińskiej. Jego znaczną część, podobnie jak na Mokrem, stanowiły ogrody. Ta sama grupa społeczna – robotnicy, zamieszkiwała położone wzdłuż Szosy Lubickiej przedmieście Jakubskie, którego południową część, zwaną Winnicą, zajmowali, jak wspomniano, rybacy. Osadnictwo na lewym brzegu Wisły rozwijało się zwłaszcza dzięki stacjonującemu tam wojsku oraz lokalizacji dworca kolejowego. Rudak stanowił dzielnicę koszarową, Podgórz, nienależący jeszcze do Torunia, zdominowany był przez robotników oraz urzędników kolejowych.

¹² *Ibidem*.

¹³ K. Gregorkiewicz, *Toruń, przestrzenny rozwój miasta*, Toruń 1983, s. 16.

¹⁴ K. Gimińska, *Park na Bydgoskim Przedmieściu*, Toruń 1997.

De facto największe utrudnienie dla prawidłowego rozwoju miasta, czyli zintegrowania centrum z pozostałymi dzielnicami, stanowił funkcjonujący w pobliżu Starego Miasta, duszący je, wewnętrzny pas umocnień. Jego wewnętrzna część, poszerzona o tzw. przedpole twierdzy, objęte rewersami demolacyjnymi, spowodowała wyłączenie spod zabudowy ogromnych terenów, utrwalając na wiele lat zdegenerowany układ urbanistyczny. Całkowite zniesienie ograniczeń budowlanych na obszarze przedpola wewnętrznego pasa umocnień nastąpiło w 1909 roku. Analogiczne zjawiska, polegające na utrudnieniu rozwoju przestrzennego śródmieścia i rozrastaniu się centrum miasta spowodowanym ograniczeniami terenowymi, narzuconymi przez czynniki militarne, miały miejsce w ostatnich latach XIX wieku także w Krakowie oraz Poznaniu¹⁵.

Rozwój przestrzenny i działania urbanistyczne

Na mocy rozporządzenia Ministerstwa byłej Dzielnicy Pruskiej, posiadającego prawa do wydawania rozporządzeń o mocy ustawy, w początkach 1920 roku Pomorze zostało włączone w obszar Polski. W Toruniu znalazły siedzibę władze administracyjne województwa, władze magistrackie oraz trzy instytucje administracji terytorialnej: Pomorskie Starostwo Krajowe, Starostwo Powiatowe Toruńskie i Starostwo Grodzkie miasta Torunia – miasto było wydzielone z powiatu i reprezentowane przez wybieralnego prezydenta miasta. W styczniu 1920 roku Toruń liczył 37 365 mieszkańców, dziewięć lat później 52 681, po upływie kolejnych dziesięciu – 65 000. Urzędnicy stanowili 27% ogółu zatrudnionych, co, wraz z ich rodzinami, dawało 21% ogółu ludności¹⁶. Koncentracja władz i urzędów spowodowała wielki popyt na rynku mieszkaniowym, wymagała wzniesienia szeregu siedzib instytucji, a więc i dostosowania układu urbanistycznego miasta do nowych warunków. Pierwszą, prowadzoną na szeroką skalę, inicjatywą władz Torunia w zakresie przebudowy wadliwej struktury przestrzennej miasta było finansowane z funduszu robót publicznych zniesienie ograniczeń urbanistycznych w postaci omówionego wyżej wewnętrznego pasa pruskich umocnień. Przedmieścia, nienaturalnie oderwane od centrum, przez lata nie miały możliwości

¹⁵ Por.: J. Purchla, *Jak powstał nowoczesny Kraków*, Kraków 1990; J. Skuratowicz, *Architektura Poznania w latach 1890–1918*, Poznań 1991; Z. Ostrowska-Kęłbowska, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, Warszawa–Poznań 1982. Problem ten sygnalizuje także: K. Pawłowski, *Kierunki rozwoju urbanistyki polskiej...*, s. 153.

¹⁶ I. Tłoczek, *Rozwój Torunia...*, s. 16.

zintegrowania się, zarówno ze sobą, jak i ze śródmieściem, które pełniło główną rolę funkcjonalną w całości układu miejskiego. Zaspokajało, prócz mieszkaniowych, także potrzeby społeczne, ekonomiczne i kulturalne mieszkańców, przedmieścia zaś nie mogły stać się jego bezpośrednim zapleczem. Główne zadanie władz samorządowych polegało z jednej strony na pozyskaniu terenów pod dalszy rozwój miasta, z drugiej na przeprowadzeniu prac mających na celu skomunikowanie ich z pozostałymi częściami organizmu miejskiego. Nie mniej ważne było stworzenie rezerw terenowych dla przyszłej ewolucji struktury urbanistycznej miasta, które pod zarządem Państwa Polskiego uzyskało nobilitujący status stolicy województwa pomorskiego.

Toruń był, według słów Ignacego Tłoczka, „nie zharmonizowanym twórem, w skład którego wchodziło śródmieście i cztery tak zwane przedmieścia, radialnie rozmieszczone wzdłuż wypadowych arterii. Podgórz stanowił odrębną jednostkę gospodarczą i administracyjną a Mokre nie pozbyło się jeszcze swych autonomicznych wspomnień, pomimo, że było inkorporowane przez Toruń już od dwudziestu pięciu lat [...] zewnętrzne człony miasta połączone dziwacznie ze śródmieściem wątlymi niemi komunikacyjnymi nie miały ze sobą bezpośredniego kontaktu i nie posiadały własnych ośrodków usługowych”¹⁷. Zatem jedną z pierwszych decyzji władz polskich, mającą na celu uzdrowienie niespójnej przestrzeni miasta, było pozbycie się pęt opasujących śródmieście i zespolenie go z przedmieściami w jednorodną, sprawnie funkcjonującą całość.

Przebudowa układu komunikacyjnego miasta

Prace rozpoczęto od wyburzania fortów oraz niwelacji wałów i fos okalających śródmieście, oraz tworzenia ulic integrujących przedmieścia z centrum. Jeszcze w 1919 roku, rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych, rozpoczęto burzenie wału fortecznego znajdującego się przy gazowni miejskiej oraz niwelację bastionu położonego naprzeciw cmentarza staromiejskiego przy ulicy Św. Jerzego¹⁸. Prace prowadzone były przez Magistrat, przy udziale subwencji państwowych w wysokości 2/3 poniesionych przez miasto kosztów. Przy pracach tych zatrudnieni byli bezrobotni, których zdecydowaną większość stanowili demobilizowani żołnierze. Do sierpnia 1919 roku prowadzono roboty niwelacyjne na dwóch wyżej wymienionych odcin-

¹⁷ *Idem, Toruń w latach 1930–1939...*, s. 142.

¹⁸ APT, AmT, WB, sygn. 2897 D/76, 77, 78.

kach. W sierpniu nastąpił tak wielki napływ bezrobotnych, że Departament Demobilizacyjny, kierujący działaniami Zarządu Obozu Warownego Toruń (ZOWT), zdecydował o całkowitym zburzeniu pasa fortecznego otaczającego Stare i Nowe Miasto¹⁹. W czasie przeprowadzonego 16 lutego 1920 roku spisu pracujących przy rozbiórce owego pasa stwierdzono 2460 zatrudnionych, w tym 870 kobiet. Ponieważ władze zaborcze wywiozły wszelkie plany pasa fortecznego, roboty prowadzono w sposób żywiołowy, bez projektów. Kierował nimi Wydział techniczny Dyrekcji Robót Publicznych przy Województwie Pomorskim, pod nadzorem wspomnianego wyżej ZOWT. Na jego zlecenie płk. Aleksandrowicz sporządził plany burzenia z określeniem części, które nie zostaną rozebrane. Od 1 grudnia 1920, na polecenie wojewody Józefa Brejskiego, obowiązek burzenia pasa przejął Magistrat. Zatrudniano wówczas 1625 robotników, pracujących wzdłuż całego pasa, tj. od Bramy Bydgoskiej do „nadbrzeży gór Jakubskich”, czyli przy 6500 metrach bieżących wału i umocnień. Zniesiono blisko 12 milionów metrów sześciennych ziemi, zamknięto w kanał 3,5 kilometra strumienia zasilającego fosę. Prace trwały w latach 1919–1924 i pochłonęły łącznie kwotę niemal półtora miliona złotych, pozyskano zaś w ten sposób ok. 70 ha terenu²⁰.

Kolejnym etapem była budowa dróg. W roku 1924 powstała ulica Szopena, długości 500 metrów, komunikująca historyczne centrum z Bydgoskim Przedmieściem. Trzy lata później natomiast – ulica Jagiellońska, również długości 500 metrów, następnie w latach 1929–1934 – Lubicka, łącząca 700-metrowym odcinkiem centrum z szosą warszawską, stanowiąca *notabene* pierwsze samodzielne zadanie zawodowe Ignacego Tłoczka. Ulice Szopena i Lubicka otrzymały dwa pasy jezdni wykładane kostką bazaltową, rozdzielone pasem toru tramwajowego oraz chodniki dla pieszych obsadzone szpalerami drzew. Tym sposobem rozwiązano problem połączenia między centrum a dzielnicami położnymi na wschód i zachód od niego. Wobec przebudowy układu komunikacyjnego konieczna stała się integracja miasta z obszarami po południowej stronie rzeki. Koncepcja budowy nowej przeprawy, przy niewystarczającej przepustowości mostu kolejowo-drogowego, pojawiła się jeszcze przed pierwszą wojną. Do sprawy powrócono tuż po jej zakończeniu. Była to inwestycja strategiczna dla państwa, zatem decyzję o budowie drugiego mostu w Toruniu podjęło Ministerstwo Robót Publicznych, co nastąpiło w 1927 roku. Postanowiono przenieść do Torunia nieużywany most z Opalenia na trasie Kwidzyn–Smętowo, przy granicy polsko-niemieckiej.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ *Ibidem*.

- il. 3 Demontażu dokonano w latach 1928–1929, a na nowym miejscu, po zachodniej stronie Starego Miasta, oddano go do użytku w 1934 roku. Była to jedna z największych inwestycji podjętych przez miasto w okresie międzywojennym – z ogólnej sumy 15 milionów złotych Toruń pokrył 1/5 kosztów. Na osi wylotu mostu powstał nowy węzeł komunikacyjny. Jeszcze w 1929 roku Magistrat, przy współpracy Towarzystwa Urbanistów Polskich i Stowarzyszenia Architektów na Pomorzu, ogłosił konkurs na szkicowy projekt zabudowy i regulacji fragmentu miasta w związku z wylotem nowego mostu i usytuowaniem Pomnika Wolności i Zwycięstwa²¹. Jego wyniki nie są jednak znane, a prowadząca z mostu w kierunku północnym Aleja 700-lecia Torunia, dla której wzorzec stanowiła obsadzana lipami aleja między Gdańskiem a Wrzeszczem²², oraz węzeł komunikacyjny ukształtowany przy Placu Bankowym, zrealizowane zostały ostatecznie w latach 1934–1937²³. Kolejną znaczną zmianą w układzie komunikacyjnym, tym razem dotyczącą Starego Miasta, była przebudowa ulicy Różanej oraz przebiecie przejazdu w kamienicach przy ulicy Piekary, czyli utworzenie tzw. Łuku Cezara. Podstawowym celem tego przedsięwzięcia było ułatwienie komunikacji między Rynkiem Staromiejskim a Bydgoskim Przedmieściem. Koncepcja ta, sięgająca jeszcze okresu przed pierwszą wojną, kiedy to magistrat wykupił trzy domy zamykające wylot ulicy Różanej, by po ich wyburzeniu poprowadzić arterię komunikacyjną, powróciła po odzyskaniu niepodległości. Pomysł tak drastycznej ingerencji w zabytkową substancję Starego Miasta spotkał się ze zdecydowanym sprzeciwem zarówno społeczeństwa, jak i części władz²⁴, reprezentujących pogląd, że najwłaściwszym rozwiązaniem problemu komunikacyjnego będzie przeniesienie linii tramwajowych na arterie położone na północ od starówki. Naciski kupców toruńskich, dla których obecność linii tramwajowej na Rynku wydawała się być podstawowym warunkiem pomyślnego handlu, spowodowały konieczność podjęcia kompromisowego rozwiązania, którego autorem był Ignacy Tłoczek²⁵. Postanowiono w parterach kamienic wykonać przebiecia dla ruchu kołowego, wyburzyć istniejące na tyłach kamie-
- il. 4

²¹ Ogłoszenie o konkursie zamieszczone w „D.O.M” 1929, nr 1, s. 27.

²² I. Tłoczek, *Antoni Bolt – prezydent miasta Torunia w latach 1924–1936*, „Rocznik Toruński” 13, 1978, s. 81.

²³ R. Sudziński, *op. cit.*, s. 47.

²⁴ W prasie pomorskiej z lat 1926–1936 ukazało się kilka artykułów podejmujących omawiane zagadnienie. Numery „Słowa Pomorskiego” podaje R. Sudziński, *op. cit.*, przyp. 100. Ponadto: „Teka Pomorska” I, 1936, nr 2, s. 29; „Ilustracja Polska” 1936, nr 58, s. 1143, 1151.

²⁵ I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939...*, s. 144.

nic, grożące zawaleniem rudery, a w ich miejsce wybudować nowe domy o formach nie konkurujących z zabytkowym otoczeniem. Na ulicy Różanej cofnięto zabudowę do linii regulacyjnej Rynku, tworząc podcienia dla ruchu pieszego. Prowadzona w latach 1936–1937 przebudowa była ostatnim przed wojną etapem przekształceń systemu komunikacyjnego miasta.

Przewłaszczanie terenów i plany urbanistyczne

Podstawą prawidłowego rozwoju miasta, wedle koncepcji panujących w dwudziestoleciu międzywojennym, było posiadanie rezerw terenowych pozostających w gestii miasta, umożliwiających planową politykę gruntową²⁶. W przypadkach, gdy posiadaczami gruntów potrzebnych dla ogólnomiejskich celów, jak drogi czy przestrzenie publiczne, był prywatny kapitał, najczęściej stawały się one elementem ekonomicznej gry rynkowej nastawionej na zysk, często uniemożliwiającej prawidłowy przebieg procesów urbanizacyjnych, o czym dobitnie przekonuje przykład Gdyni. W Toruniu, celem zabezpieczenia rezerw terenowych, oraz mając na uwadze potrzebę integracji rozerwanych części miasta, na początku lat dwudziestych dokonano zamiany należących do wojska 50 hektarów pofortecznych terenów okalających centrum na 200 hektarów należących do gminy położonych poza miastem²⁷. Ogółem w latach 1924–1936, drogą zamiany z wojskiem lub w wyniku przewłaszczenia pozyskano 100 ha, natomiast z rąk prywatnych wykupiono w tym czasie 25 ha za łączną kwotę 274 tysięcy złotych²⁸. Po zburzeniu wewnętrznego pasa umocnień, który wskutek zmian w geopolitycznej sytuacji kraju i w taktyce prowadzenia wojen stracił rację bytu, pojawił się problem zagospodarowania przestrzennego pofortecznych terenów. Konsultowany w tej sprawie dyrektor Państwowej Szkoły Budowlanej w Poznaniu Jan Rakowicz przestrzegał przed bezmyślną zabudową tych terenów, zalecając pozostawienie pasa zieleni wokół śródmieścia²⁹. Już w czasie, gdy dokonywano zamiany z wojskiem, postanowiono, że poza reprezentacyjnymi budynkami państwowymi oraz użyteczności publicznej, żadne inne budowle, zwłaszcza dochodowe, nie będą w tym rejonie wznoszone. Cały obszar zamierzano

il. 2

²⁶ Założenie to zostało zawarte we wstępie do *Wykazu potrzebnych inwestycji miasta Torunia na lata 1936–1946*, APT, AmT, WB, sygn. 2897 D.

²⁷ *Toruń – Królowa Wisły*, wyd. Agencja Wschodnia 1928, s. 12; także „Słowo Pomorskie” 1925, nr z dn. 20 XI.

²⁸ APT, AmT, WB, sygn. 2865/88.

²⁹ B. Chmielarska, *Między tradycją a nowoczesnością...*, s. 55.

przeznaczyć na cele publiczne – budowę parków sportowych³⁰. Jednak ze względu na bliskość centrum i niewielkie koszty uzbrojenia, stał się on łakomym kąskiem dla kierujących się wyłącznie rachunkiem ekonomicznym radnych miejskich. Według relacji Ignacego Tłoczka, w niektórych sferach zupełnie serio traktowano pomysł rozparcelowania terenu od Wisły do Szosy Chełmińskiej i dalej do Czerwonej Drogi pod osiedla domków jednorodzinnych, wszystko pod wzniosłymi hasłami rozładowania bezrobocia i zaspokojenia głodu mieszkaniowego³¹. Wymagało to zasypania dawnej fosy, czego dokonano na północnym odcinku do ulicy Szopena. Część dawnych fos udało się zachować dzięki interwencji Ignacego Tłoczka oraz przychylnych jego koncepcji kół twórczych i prasy³². Architekt używał różnych argumentów, między innymi chcąc wzmocnić ich siłę przykładami z miast Europy, wystosował pismo do władz miejskich Kolonii, Wiednia, Troppau i Opawy, z prośbą o przysłanie opinii dotyczących sposobu zagospodarowania podobnych terenów w wymienionych miastach³³. Starania te ostatecznie zaowocowały pozostawieniem zielonego pasa otaczającego Stare Miasto, w dużej części bez zabudowy, co znalazło odzwierciedlenie w planie ogólnym Torunia z 1935 roku³⁴. Warto wspomnieć, że w latach trzydziestych Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, opiniując jeden z projektów zabudowy miasta, zwróciło uwagę na konieczność zachowania, a nawet częściowej odbudowy dawnych fortyfikacji ziemnych, tłumacząc to głównie względami estetycznymi³⁵.

Miasto, nieposiadające dostatecznych rezerw terenowych do dalszego rozwoju, prowadziło, jak wyżej wspomniano, szeroko zakrojoną akcję pozyskiwania tychże od dotychczasowych właścicieli, tj. Skarbu Państwa, władz wojсковych oraz osób prywatnych. W grudniu 1922 roku rozpoczęto starania o przejęcie pozostających dotychczas w gestii państwa terenów, o powierzchni 54 hektarów, położonych w północnej strefie miasta, na tzw. Kozackich

³⁰ *Toruń – Królowa Wisły*, s. 12; także: APT, AmT, WB, Dokumentacja techniczna, sygn. 2122; M. S. [Marian Sydow], *O „pas zieleni” naokoło Starego Torunia*, „Słowo Pomorskie” 1934, nr 146, s. 9.

³¹ I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939...*, s. 142.

³² *Ibidem*.

³³ APT, AmT, WB, sygn. 2862 D. Średniowieczną część Opawy otoczono szerokim pasem założenia parkowego oraz ulicą obiegającą centrum. Bezpośrednim wzorem założenia były Wiedeń i Brno. Por.: E. Chojecka, *Architektura i krajobraz przemysłowy*, w: *Sztuka Górnego Śląska od średniowiecza do końca XX wieku*, Katowice 2004, s. 280.

³⁴ Podjęte wówczas decyzje miały wpływ na wpisanie Torunia na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, gdzie jednym z wielu atutów było odizolowanie Starego Miasta pasem zieleni od później powstającej struktury miasta.

³⁵ APT, AmT, WB, sygn. 2860/9.

Górach. Były to tereny niezabudowane, objęte obecnymi ulicami Św. Józefa, Kozacką, Szosą Chełmińską oraz Wybickiego. Uzyskanie tego obszaru dla gminy miało dość nietypowy przebieg. Działania, w efekcie których wymieniony obszar został przyłączony do miasta, podjęte zostały z potrzeby miejsca pod nowy cmentarz. Teren, pozostający w gestii Urzędu Ziemskiego z siedzibą w Grudziądzu³⁶, położony między wypadowymi ulicami, na północ od dzielnicy Małe Mokre, jako należący do Skarbu Państwa, wydawał się być stosunkowo łatwy do przejścia przez miasto. Około 1924 roku sporządzono dla niego plan zabudowy, mający szkicowy charakter, określony jako *Projekt użytkowania terenów Kozackie Góry*, którego autora nie udało się ustalić³⁷. Plan zakładał przeznaczenie wschodniej części pod zabudowę mieszkaniową, zaś zachodniej pod cmentarz. W tej pierwszej wprowadzono korektę sieci drogowej leżącej w północnej części planowanego osiedla. Opierając się na istniejących drogach gruntowych, wprowadzono ulice, wydzielające bloki zabudowy. Głównymi elementami kompozycyjnymi projektu były: prostokątny plac, z którego narożników wychodziły cztery ulice, oraz znajdujący się w jego sąsiedztwie park, wykorzystujący walory terenowe omawianego obszaru w postaci niewielkich piaszczystych wzniesień. Ulice w większości wytyczone zostały na rzucie łagodnych łuków. Linia zabudowy kwartałów miała być oddzielona od ulic pasami zieleni. O charakterze planowanej zabudowy (zwarta czy luźna) nic nie wiadomo. Kolejny znany plan zabudowania dla Kozackich Gór pochodzi z 1929 roku, jego autorem był Franciszek Krzywda-Polkowski³⁸. Porównując oba plany, zauważamy daleko posunięte analogie. Nasuwa to dwa przypuszczenia: albo nieznanym autorem pierwszego projektu był także Krzywda-Polkowski, który w 1929 roku rozwinął i uszczegółowił zarysowaną szkicowo w 1924 koncepcję, albo też Polkowski, znając pierwszy plan, oparł na nim swój projekt.

Plan wykreślony przez Polkowskiego zakładał, podobnie jak ten pierwszy, zarezerwowanie pod cmentarz zachodniej części osiedla. Jednak obszar cmentarza został zmniejszony przez przeznaczenie gruntów przylegających do niego od wschodu pod zabudowę mieszkaniową. Kolejną modyfikacją było wprowadzenie większej liczby dróg komunikujących osiedle z istniejącymi ulicami, pełniącymi rolę arterii wypadowych z miasta: Szosą Chełmińską od zachodu, oraz Grudziądzką od wschodu. Wprowadzono dogodniejszą komunikację z położonymi na południe terenami, przez zaprojektowanie czte-

³⁶ *Ibidem*, sygn. 3076/40.

³⁷ *Ibidem*, sygn. 3076/56.

³⁸ *Ibidem*, sygn. 3076/136.

il. 5

il. 6

rech ulic, założonych na osi północ-południe. Bloki zabudowy przez nie wyznaczone posiadały geometryczne, aczkolwiek nie całkiem regularne kształty. Ponadto zrezygnowano z wytyczania dużego placu, który w zredukowanej skali zlokalizowany został w południowej części osiedla. W ten sposób usunięto komunikacyjny problem powiązania ulic wchodzących z czterech stron. Taki plac stanowił jednocześnie urbanistyczne „przedpole” powiększonego ogrodu publicznego. Drugi, niewielki plac zaprojektowany został we wschodniej części osiedla na styku wspomnianego ogrodu publicznego i terenów przeznaczonych pod zabudowę, podobnie jak wyżej wymieniony, poprzedzał odmienną pod względem przeznaczenia przestrzeń. Z punktu widzenia sposobu rozwiązywania zagadnień komunikacji, a ściślej mówiąc połączeń krzyżujących się ulic, przeważała tendencja do wprowadzania ich w place, stanowiące tradycyjną przestrzeń publiczną miasta. Zabudowa mieszkaniowa miała skupiać się w wytyczonych przez ulice blokach, rozparcelowanych na niewielkie, najczęściej prostokątne działki, przeznaczone pod zabudowę indywidualną. Koncepcja ta nie została zrealizowana i w ciągu kolejnych lat podlegała zmianom, które omówione zostaną w dalszej części pracy.

il. 7

W końcu lat dwudziestych Zarząd Miasta, posiadając już poforteczne tereny w centrum, skupił uwagę na zagadnieniu stworzenia całościowej koncepcji rozwoju przestrzennego miasta. W zbiorach Archiwum Państwowego w Toruniu znajduje się plan regulacji Torunia sporządzony, jak mówi jego nagłówek, według projektu Franciszka Krzywdy-Polkowskiego³⁹. Wykonany został w kwietniu 1929 roku, w oddziale mierniczym Wydziału Budowlanego. Stanowi opracowaną w formie plansz prezentację możliwości rozwoju przestrzennego miasta. Zrobiony został na podkładzie ukazującym stan zabudowy z wyszczególnieniem istniejących budynków. Obrazuje w zasadzie inwentaryzację własności gruntów z naniesioną rozbudowaną siatką uliczną, opartą częściowo o istniejące drogi. Natomiast w pozostałych, niezabudowanych dotychczas częściach zaprojektowane zostały regularne układy uliczne, wydzielające prostokątne bloki. Układ ulic w strefach już zabudowanych wprowadzony został w sposób bardzo chaotyczny, bez korekty, utrwalając zastaną sytuację. Plan obejmuje obszar znacznie większy niż granice administracyjne miasta, przewidując założenie siatki ulicznej nawet na terenach, które ze względu na swoją konfigurację nie nadawały się do zabudowy. Ogólnie rzecz ujmując, projekt regulacji wskazuje na zupełną niezajomość zagadnień urbanistycznych, ujawniającą się przez nadmierne rozwinięcie siatki ulic i powierzchni miasta oraz rzucające się w oczy niekonsekwencje i brak

³⁹ APT, AmT, WB, Dokumentacja techniczna, sygn. 165.

celowości projektowej. Możliwe są jednak do odczytania jego ukryte w ogólnym chaosie spójne części, w postaci placów z promieniście wychodzącymi ulicami, nawiązującymi do rozwiązań urbanistyki doby stanisławowskiej⁴⁰. Pozostaje jednak pytanie, jakim celem, wobec istniejącego planu sporządzonego przez wysokiej klasy specjalistę, służyć miał twór urągający podstawowym zasadom urbanistyki. W 1928 roku, mocą ustawy *Prawo budowlane i zabudowanie osiedli*, nałożono na miasta obowiązek opracowania planów ogólnych i szczegółowych, z czego władze Torunia wywiązały się zamawiając u Franciszka Krzywdy-Polkowskiego szkicowy plan zabudowania⁴¹, na podstawie którego opracowano omawiany projekt. Można przypuszczać, że na tle coraz wyraźniej zarysowującego się konfliktu między Toruniem a Bydgoszczą, skupionego wokół rywalizacji o miano stolicy Pomorza, władze miejskie chciały przedstawić Toruń jako organizm, w którym tkwiły wielkie możliwości rozwojowe zabezpieczone przez rezerwy terenowe. Jakikolwiek by nie nasuwały się wnioski, powyższa kwestia, wymagająca dalszych badań, obrazuje częsty schemat powiązań między polityką a urbanistyką i architekturą, które niejednokrotnie były traktowane w sposób instrumentalny i przedmiotowy, w celu osiągnięcia przez pewne grupy doraźnych korzyści.

Plan zabudowania północnej części miasta⁴²

Kolejny z planów zabudowy dla Kozackich Gór, będący rozwinięciem koncepcji z lat dwudziestych, został sporządzony w 1933 roku przez Ignacego Tłoczka⁴³. Ogólne założenia rozwiązań planistycznych opierały się na projekcie Franciszka Krzywdy-Polkowskiego, jednak projekt Tłoczka nosi już piętno czasów, w jakich powstawał. Stanowi egzemplifikację stworzonej przez Tadeusza Tołwińskiego metody kompleksowego projektowania i organizowania przestrzeni⁴⁴. Prowadzone na Politechnice Lwowskiej od 1913 roku przez Ignacego Drexlera kursy z zakresu teorii budowy miast, jak i utworzenie w 1915 roku na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej

il. 8

⁴⁰ Analogię stanowi tu założenie Osi Stanisławowskiej w Warszawie.

⁴¹ APT, AmT, WB, sygn. 2897 D/73.

⁴² Terminu „plan zabudowania”, tożsamego z obecnie stosowanym „plan zabudowy”, używam tu zgodnie z terminologią z lat trzydziestych.

⁴³ APT, AmT, WB, sygn. 3076/78.

⁴⁴ Metoda ta została ujęta w ramy podręcznika projektowania urbanistycznego: T. Tołwiński, *Urbanistyka*, t. I i II, Warszawa 1948; por. także: K. Wejchert, *Projektowanie urbanistyczne...*, s. 114.

Katedry Budowy Miast, stopniowo kształciły grupę specjalistów, którym najświętsze myśli zachodniej awangardy nie były obce. W początku lat trzydziestych szereg osób z tej formacji rozpoczęło pracę w strukturach urzędów państwowych i samorządowych⁴⁵.

Główną cechą planu, w porównaniu do poprzedniego, czytelną na pierwszy rzut oka, jest daleko posunięta redukcja form planistycznych, mająca na celu osiągnięcie maksymalnej funkcjonalności przy maksimum prostoty. Siatka dróg komunikacyjnych osiedla została rozbudowana poprzez wytyczenie prostych, geometryzujących układ ulic, opartych na zasadniczych osiach: północ-południe i wschód-zachód, wydzielających regularne, prostokątne bloki zabudowy. Wschodnia część dzielnicy zachowała nakreśloną poprzednio funkcję mieszkaniową, skupioną wokół powiększonego obszaru o funkcjach publicznych w postaci terenów zielonych, przekształconych w ośrodki sportowe. Planowany w zachodniej części osiedla cmentarz został po raz kolejny zmniejszony. W miejsce jego północnej części wprowadzono funkcję mieszkaniową. Bloki przeznaczone pod zabudowę zostały podzielone na regularne działki, na których przewidziano budowę domów bliźniaczych z możliwością wzniesienia na ich tyłach zabudowy o charakterze gospodarczym. Mając na względzie prawidłowe funkcjonowanie osiedla, które miało stać się w dużym stopniu samowystarczalną jednostką mieszkaniową niezależną od struktury całego organizmu miejskiego, jeden z bloków zabudowy, położony obok ośrodka sportowego, zarezerwowano pod budowę szkoły.

Plan ten stał się podstawą do podjęcia przez Radę Miasta uchwały z 15 stycznia 1930, nakazującej wytyczenie ulic oraz terenu potrzebnego pod cmentarz. Pozostały obszar podzielony miał być na działki tworzące kolonię robotniczą o typie małych mieszkań. Grunty miały być udostępniane bezpłatnie, zabudowa miała powstawać ze środków własnych osób zainteresowanych. Docelowo planowano budowę dwudziestu domów rocznie. W kwietniu 1931 roku Rada Miasta dała dalsze wytyczne: zabudowa miała zajmować ok. 24 ha, cmentarz 19,5, ogród 6,5, projektowany stadion 0,48, zaś ulice 3,7 ha. Uchwała, stanowiąca miejscowe prawo budowlane, zakładała przyspieszenie zagospodarowania terenu, przez podzielenie go na dziesięć obszarów budowlanych, oddawanych pod zabudowę w miarę uzbrajania terenu. Osiedle w zamkniętej formie powstać miało w ciągu dziesięciu lat. Prace miały być finansowane z podatku inwestycyjnego oraz kredytów BGK. Jednak założenia te również nie zostały zrealizowane. Na marginesie warto zwrócić uwagę, że projektowane osiedle wykazuje pewne analogie z zaplanowa-

⁴⁵ W przypadku Torunia był to działający tu od 1930 roku absolwent Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej – Ignacy Tłoczek.

nym przez Engelmanna, Berlinera i Oderfelda osiedlem na przedmieściu Rogalszczyzna w Stanisławowie⁴⁶.

Następny chronologicznie plan zabudowy dla omawianego terenu, zatwierdzony w 1933 roku, którego autorem był również Ignacy Tłoczek, wprowadzał kolejne zmiany dotyczące funkcji poszczególnych części osiedla⁴⁷. W wyniku przeprowadzenia ekspertyz gruntu przeznaczonego pod lokalizację cmentarza, które wykazały jego nieprzydatność na ten cel, oraz dzięki przyjęciu przez Radę Miasta argumentów Tłoczka, że bezpośrednie sąsiedztwo cmentarza obniży atrakcyjność gruntów, a co za tym idzie, ich wartość⁴⁸, całość terenu objętego poprzednim planem zdecydowano się przeznaczyć pod zabudowę mieszkaniową. Na pozyskanej powierzchni wprowadzono siatkę ulic opartą na osiach N-S i W-E, wydzielającą prostokątne regularne bloki zabudowy, po raz kolejny wytyczono nowe tereny przeznaczone pod funkcje szkolne oraz publiczne. Uwolnienie nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową umożliwiło powiększenie tych przeznaczonych dla funkcji sportowych. Prócz poprzednio zaprojektowanego toru saneczkowego, zaplanowano budowę boiska oraz kortów tenisowych. Jednocześnie w planie wprowadzony został nowy element kompozycji przestrzennej, czyli przekroje ulic, określające sposób zabudowy przez ustalenie jej dopuszczalnej wysokości. Przeważała tutaj tendencja do tworzenia zwartych pierzei ulicznych w formie układów liniowych. Wyższa zabudowa wyznaczona została wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych, które w przyszłości mogły zostać nasycone miastotwórczymi funkcjami, w postaci handlu i usług.

il. 9

Ostateczną konsekwencją prowadzonych od lat dwudziestych studiów służących określeniu wytycznych zabudowy osiedla na obszarze tzw. Kozackich Gór było przystąpienie w 1932 roku do sporządzania Szczegółowego Planu Zabudowania Północnej Dzielnicy Torunia⁴⁹. Rok później koncepcja zagospodarowania tego obszaru została przedstawiona do zatwierdzenia Ministerstwu Spraw Wewnętrznych⁵⁰. Uwagi ministerstwa dotyczyły konieczności wyznaczenia kierunków rozwoju miasta oraz jego przyszłych funkcji w ścisłej zależności od charakteru okolicy oraz bliskiego sąsiedztwa Bydgoszczy. System komunikacji w postaci promieniście położonych arterii wypado-

il. 10

⁴⁶ „D.O.M” 1931, nr 12, s. 25–28.

⁴⁷ APT, AmT, WB, sygn. 3077.

⁴⁸ *Ibidem*, sygn. 3077/85.

⁴⁹ Ogłoszenie Zarządu zamieszczono w „Słowie Pomorskim” 1932, nr 150 z 3 VII, „Monitorze Polskim” 1932, nr 152 z 6 VII oraz „Dzienniku Wojewódzkim Pomorskim” 1932, nr 15 z 15 VII.

⁵⁰ APT, AmT, WB, sygn. 2860 D/9.

wych nie nasuwał zastrzeżeń, zwrócono jednak uwagę na brak dostatecznie rozwiniętej siatki ulic komunikujących poszczególne dzielnice oraz na potrzebę szczególnie starannego opracowania kierunków komunikacyjnych wychodzących z mostu drogowego. Mianowano delegatów Ministerstw Spraw Wojskowych oraz Komunikacji, którzy ze względu na rozwiniętą sieć kolejową oraz duże potrzeby państwowe na terenie Torunia mieli brać udział w opracowywaniu planu⁵¹. Ogrody, parki oraz zadrzewione ulice powinny, według Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, stworzyć ciągły system zieleni rozdzielającej miasto na dzielnice, który to system miał łączyć się z otaczającymi miasto lasami. Zalecono także pozostawienie niezabudowanego pasa zieleni w miejscu dawnych obwałowań Starego Miasta, które, jak już wcześniej wspomniano, w części powinny zostać odtworzone, za czym przemawiały względy higieniczne i estetyczne.

Uchwalony plan obejmujący obszar ograniczony od zachodu ulicą Św. Józefa, od północy granicą administracyjną miasta, od wschodu ulicą Grudziądzką, zawarty został w ramach głównych linii komunikacyjnych i tworzył zamkniętą całość powiązaną z wypadowymi arteriami komunikacyjnymi: Szosą Chełmińską oraz Grudziądzką i mającą znaczenie arterii międzydzielnicowej – ulicą Podgórną. Ze śródmieściem północna dzielnica została skomunikowana za pośrednictwem wspomnianych wyżej arterii wypadowych oraz przez nowo zaprojektowane przedłużenia ulicy Legionów. Przy skrzyżowaniu ulicy Grunwaldzkiej z Szosą Chełmińską zaplanowany został wlot mającej powstać arterii N–S, prowadzącej z mostu drogowego przez Wisłę do Szosy Chełmińskiej posiadającej w układzie komunikacyjnym miasta pierwszorzędne znaczenie⁵². Sieć ulic, przy których skupiać się miało budownictwo mieszkaniowe, wydzielala regularne, w większości prostokątne bloki zabudowy. Układ posiadał przeważający kierunek N–S, z uwagi na korzystną sytuację domów mieszkalnych względem światła słonecznego. Starano się przy tym zminimalizować ilość zabudowy przy ulicach położonych na osi W–S.

W podziale obszaru, zgrupowanego w strefy, rozróznilo tereny suche, nadające się natychmiast pod zabudowę oraz tereny podmokłe, przeznaczone pod ogrody oraz ogródki działkowe, które po częściowym osuszeniu mogły zostać przeznaczone pod zabudowę w 10%. Tą ostanią strefą objęto również tereny, na których urządzone były zakłady ogrodnicze o wysokiej kulturze. Reszta terenów podmokłych przeznaczona została na boiska spor-

⁵¹ *Ibidem.*

⁵² *Ibidem*, sygn. 2860/63.

to, a obszary pagórkowate przekazano pod ogród publiczny. Ponadto w planie przewidziano działkę pod budowę szkoły, usytuowaną centralnie w stosunku do osiedla, oraz w kilku punktach – miejsca na inne budynki użyteczności publicznej. Zestawienie rozplanowanych powierzchni przedstawiało się następująco: bloki mieszkaniowe – około 62%, bloki mieszkaniowo-ogrodnicze – około 12%, parki, boiska, cmentarze – około 8%, szkoły – około 1%, ulice – około 16%. Do rezerwatów zieleni włączono istniejące już dwa cmentarze, projektowane parki, boiska i skwery, które wynosiły łącznie 20% powierzchni objętej planem⁵³.

Szerokość bloku zabudowy wynosiła średnio ok. 70 metrów, tj. głębokość dwóch działek. Poza wytyczeniem linii zabudowy budynków frontowych, przy tylnych granicach działek wyznaczono linie budowlane dla mogących powstawać tam obiektów gospodarczych. Zapis określający tylną linię zabudowy uniemożliwił budowanie oficyn i doprowadzenie tym samym do powstawania podwórz-studni. Plan określał ponadto rodzaje zabudowy ujęte w strefy, grupując wznoszone obiekty w cztery typy zabudowy frontu (zwarty, grupowy, półzwarty, luźny), określał też liczbę kondygnacji (nie przewidując żadnych odstępstw w obrębie strefy) oraz dopuszczalny procent zabudowy działki. Zróżnicowana wysokość budynków stanowiła jeden z elementów projektowania urbanistycznego. Odstępstwa od wyżej wymienionej zasady akceptowane były tylko dla obiektów użyteczności publicznej, budynków na działkach narożnych, usytuowanych przy placach oraz w innych wypadkach podyktowanych względami stworzenia architektonicznego akcentu. Tak więc przy głównych ulicach wprowadzono zwarty sposób zabudowy zakładający powstanie budynków o pięciu kondygnacjach. W zachodniej części dzielnicy przewidziano grupowy sposób zabudowy o mniejszej liczbie pięter, z opcją przerw między budynkami, jednak nie węższych niż 10 metrów. W przypadku zabudowy luźnej, dopuszczano budowę obiektów dwukondygnacyjnych. Jedynie w trzech blokach położonych w północno-wschodniej części dzielnicy przewidziano możliwość powstawania nieuciążliwych dla otoczenia zakładów przemysłowych.

Plan zabudowania północnej dzielnicy przyczynił się do poprawy sposobu zabudowania tej części miasta poprzez wytyczenie linii zabudowy, powodując równocześnie aktywizację budownictwa na tym obszarze. Zgodnie z założeniami planu powstała kolonia kilkurodzinnych domów przy ulicy Żwirki i Wigury⁵⁴, stopniowo zabudowywano ulicę Grudziądzką i Szosę

⁵³ Dane na podstawie opisu technicznego do planu, *ibidem*, sygn. 2860.

⁵⁴ APT, AmT, WB, Dokumentacja techniczna, sygn. 2800.

Chełmińską. Niestety nie udało się poprawić fatalnej zabudowy na tzw. Kozackich Górach, gdzie powstała dzika kolonia ruder stawianych przez bezrobotnych.

Sam plan, czerpiący z nowoczesnych nurtów urbanistyki, odwoływał się do liniowych koncepcji zabudowy skupionej wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Pewien wynikający z tego schematyzm kompozycji, czytelny w projekcie, podyktowany był zastanym układem komunikacyjnym oraz potrzebą pozyskania jak najlepszego doświetlenia zabudowy i odpowiedniego jej przewietrzania. Uderzająca jest troska o pozostawienie jak największej ilości terenów bez zabudowy i wyeliminowanie możliwości powstawania „ciasnego” miasta ze ściśle zabudowanymi ulicami oraz podwórzami-studniami. Te cechy planu świadczą o wszechstronnym wykształceniu jego twórcy, znajomości najnowszych tendencji urbanistycznych, a także o wysokiej świadomości władz miejskich, starających się stworzyć optymalne warunki dla mieszkańców.

Ogólny plan zabudowania – 1935⁵⁵

il. 11 Kolejny plan zabudowania opracowany został w latach 1933–1935 w Wydziale Budowlanym przez Ignacego Tłoczka, na zlecenie Zarządu Miasta. Sporządzony w formie graficznej w postaci VIII tablic, zasięgiem obejmował cały obszar administracyjny miasta. Upřednio, zgodnie ze skodyfikowanymi metodami, przeprowadzono szeroko zakrojone studia wstępne, uwzględniające zagadnienia przyszłego rozwoju Torunia jako stolicy województwa pomorskiego. Starano się w nich określić główne funkcje miasta, jego związki gospodarcze z okolicą, rolę w regionie, przewidywany wzrost liczby ludności i idące za tym potrzeby mieszkaniowe oraz komunikacyjne. Kształtujące się w ówczesnej Polsce, coraz silniejsze tendencje do planowania gospodarczego, oraz specyfika sporządzania planów zabudowy, wpłynęły na przyjęte przez twórców planu zabudowania przesłanki ekonomiczne. Zakładano: rozwój lokalnego przemysłu rolno-spożywczego związanego terytorialnie z okolicą, obsługiwanego przez toruński węzeł kolejowy i port rzeczny oraz przemysłu elektrycznego, chemicznego, maszynowego i ceramicznego; obsługę regionu w zakresie obrotu towarowego między rolnictwem, miejscowym przemysłem i zewnętrznymi dostawcami bądź odbiorcami; rozwój funkcji miasta jako ośrodka administracji wojewódzkiej, regionalnej, gospodarki komunalnej i spółdzielczości oraz jako regionalnego centrum

⁵⁵ APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 76.

nauki, oświaty i kultury; popieranie miejscowych tradycji ogrodniczych i rozwój zakładów zajmujących się hodowlą roślin na rynek wewnętrzny, jak i zewnętrzny⁵⁶.

Tak oto określone zostały podstawowe funkcje miasta, jak widać nie ograniczające się do zaspokajania potrzeb samego organizmu miejskiego, ale biorące pod uwagę jego związki z regionem. Mamy tu zatem do czynienia z elementami projektowania przestrzennego w skali przekraczającej ustalenie relacji przestrzennych miasta, co świadczy o wysokim poziomie profesjonalizmu autora projektu. Warto wspomnieć, że studia nad związkami miast z regionem prowadzone były w Biurach Planu Regionalnego. Plan taki powstał dla północnej części województwa, natomiast sam Toruń nie został nim objęty. Studia wykonane przez Ignacego Tłoczka uzupełniały w pewnym stopniu tę lukę, z drugiej zaś strony były niezbędne dla prawidłowego naszkicowania przyszłej roli, jak i potrzeb oraz możliwości rozwojowych miasta. Przy opracowywaniu struktury przestrzennej Torunia kierowano się następującymi przesłankami: „wykorzystanie istniejących zasobów budowlanych w śródmieściu, na Bydgoskim Przedmieściu oraz częściowo w innych dzielnicach; integracja rozerwanych członów miasta; wykorzystanie istniejącej sieci komunikacyjnej [...] oraz uzbrojenia terenowego; respektowanie istniejącego drzewostanu (lasów, parków, zieleńców, zadrzewień pofortecznych, cmentarzy) i wprowadzenie go do kompozycji planu zagospodarowania; przystosowanie się do miejscowych warunków fizjograficznych i przeprowadzenie niezbędnych robót melioracyjnych dla uregulowania stosunków wodnych; respektowanie niewadliwej struktury własnościowej; wiązanie miasta z Wisłą jako drogą wodną i miejscem rekreacyjnym na całym przyległym odcinku; w odniesieniu do lewobrzeżnej części [...] wprowadzenie radykalnej zmiany w układzie komunikacyjnym”⁵⁷.

Zasadniczo plan miał ogólnie określać kierunki rozwoju miasta, organizować jego przestrzeń poprzez wydzielenie poszczególnych funkcji, opartych na skodyfikowanych przez Congrès Internationaux d'Architecture Moderne⁵⁸ zasadach funkcjonalnego rozdziału miejsca pracy, mieszkania,

⁵⁶ I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939...*, s. 153.

⁵⁷ *Ibidem*, s. 154.

⁵⁸ Pierwszy Międzynarodowy Kongres Architektury Nowoczesnej zorganizowany został w 1928 roku w La Sarraz, będąc ugrupowaniem chcących wdrażać nowatorskie idee w twórczości architektonicznej i urbanistycznej. Polska reprezentowana była od 1928 roku, kiedy to do CIRPAC (Międzynarodowy Komitet do Realizacji Problemów Architektury Współczesnej) zaproszony został Szymon Syrkus. Ze względu na problemy miast zdecydowano się podjąć dla 33 miast szczegółowe studia, które opracowywano w tej samej skali i ujęciu gra-

wypoczynku i komunikacji. Równocześnie realizacja założeń projektu prowadzić miała do scalenia niezintegrowanych dotychczas obszarów. Plan obejmował niejako dwa aspekty działań – z jednej strony, tworząc narzędzie polityki terenowej i przestrzennej władz lokalnych, określał nie tylko sferę porządkowania zastanej struktury przestrzenno-funkcjonalnej, z drugiej wskazywał także dalsze kierunki jej rozwoju. Plan regulacji i zabudowy powstał z myślą o Toruniu jako stolicy Pomorza, która na obszarze objętym planem miała pomieścić 200 tys. ludności, przewidywano, że nastąpi to około 1960 roku. Jego zasięg pokrywał się z prawobrzeżną częścią miasta o powierzchni 2480 ha.

Najbardziej istotne zmiany wprowadzone zostały w układzie komunikacyjnym miasta, który został zdeterminowany przez zastaną strukturę oraz położenie nad rzeką, pełniącą istotną rolę transportową zarówno w skali regionu, jak i kraju, oraz przez ściśle z tym związaną funkcję gospodarczą o sięgających wieki wstecz korzeniach. Zasadniczo, zaprojektowany układ drogowy oparty był o wachlarzowo wychodzące z historycznego centrum trakty kolejowe i kołowe, stanowiące szkielet komunikacyjny na osi północ-południe. W celu rozwinięcia siatki połączeń z południową stroną miasta (Podgórz i wchodzące w jego obręb Stawki, inkorporowane formalnie w 1936), oraz spełnienia wymogów obronności kraju⁵⁹, przewidziano nowe arterie komunikacyjne: jedną na przedłużeniu montowanego wówczas nowego mostu drogowego do ulicy Grunwaldzkiej, gdzie miała spotykać się z Szosą Chełmińską, oraz drugą, w zachodniej części miasta, biegnącą od mającej powstać kolejnej przeprawy drogowej przez Wisłę do północnych granic miasta. Trzecia z przepraw została zaprojektowana we wschodniej części miasta w pobliżu planowanego portu rzecznego. Jak pisał Ignacy Tłoczek, warianty przepraw miały znaczenie strategiczne (wojskowe), zostały miastu narzucone i na szczęście nie zostały zrealizowane⁶⁰. Nowy system komunikacyjny opierał się na ciągach usytuowanych prostopadle i równoległe do Wisły. Na krawędzi plant otaczających śródmieście miano założyć „obwodnicę śródmiejską, która za skrzyżowaniem Alei 700-lecia z ulicą Kraszewskiego biegłaby na osi ulic Czerwona Droga i Odrodzenia [...], następnie nad torami kolejowymi do-

ficznym. Ich wyniki ogłoszono na IV Kongresie CIAM w 1933 roku w Atenach. Wówczas Szymon Syrkus przedstawił przykład Warszawy. Konsekwencją tych działań było opracowanie „Karty Ateńskiej”, której postulaty oddawały zasady miasta funkcjonalnego. Por. także: A. Asanowicz, J. Łukasiewicz, *Pół wieku CIAM*, „Architektura” 1977, nr 9–10, s. 78 i następne.

⁵⁹ Nowych przepraw na skrajach miasta domagały się władze wojskowe – patrz: I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939...*, s. 157.

⁶⁰ *Ibidem*.

chodziłaby do cmentarza Św. Jakuba i w okolicach ul. Winnica łączyłaby się z ulicą Lubicką”⁶¹. Komunikacja na osiach W-E została oparta na dawnym układzie ulic, z pewnymi uzupełnieniami, przy czym byłyby to dwa ciągi: pierwszy z nich stanowiły ulice Bydgoska, Wały, Lubicka, drugi zlokalizowany w północnej części wykorzystywał siatkę ulic międzyosiedlowych.

Plan w prawidłowo działających, ukształtowanych już dzielnicach, zakładał pozostawienie dotychczasowych cech funkcjonalnych i przestrzennych. Zespół Starego i Nowego Miasta, tak jak dotychczas spełniać miał funkcje centralnego ośrodka usług miejskich, takich jak administracja, handel, rzemiosło, drobny przemysł, oświata i kultura. Instytucje pełniące funkcje o charakterze regionalnym, czyli siedziby urzędów II instancji oraz pełniące funkcje kulturalne (uniwersytet), zlokalizowane zostały na obrzeżach zielonego pasa pofortecznego, po jego zewnętrznej stronie. Tereny przeznaczone pod funkcje mieszkaniowe skupione zostały w trzech głównych zespołach dzielnic: Bydgoskie Przedmieście oraz Bielany; Chełmińskie Przedmieście z zachodnią częścią Mokrego; zespół przemysłowo mieszkaniowy – wschodnia część Mokrego oraz Jakubskie.

Docelowo ośrodki te miały pomieścić ok. 150 tysięcy mieszkańców, każdy z nich został założony w pobliżu arterii wypadowej i zaopatrzonej w lokalną sieć komunikacyjną i międzydzielnicową oraz ośrodek społeczny, skupiający podstawowe funkcje charakterystyczne dla dzielnic o zaludnieniu od 20 do 30 tysięcy mieszkańców. Szczególnie dużą wagę przywiązywano do właściwego zaprojektowania terenów zielonych. Zakładano, że będą one stanowiły 16% powierzchni miasta. Zespoły zieleni miały stworzyć ciągły system, rozdzielający miasto na poszczególne dzielnice i tworzący kliny napowietrzające, biegnące od znajdujących się na zachodzie i północy lasów do pofortecznego pasa w centrum. W ich skład wchodzić miały parki leśne, boiska, tereny wypoczynkowe oraz ogrodnicze.

Z powodu przewagi wiatrów zachodnich strefy przemysłowe umiejscowione zostały we wschodniej oraz północno-wschodniej części miasta, które posiadały ponadto doskonałe połączenia komunikacyjne, zarówno kolejowe, jak i drogowe. Zgodnie z założeniami planu w latach trzydziestych rozpoczęto tam wznoszenie gazowni miejskiej oraz rozbudowywano rzeźnię. Wisła miała duże znaczenie komunikacyjne w transporcie towarowym, stąd we wschodniej części miasta, w pobliżu terenów przemysłowych, w zakolu rzeki, został zlokalizowany port z nadbrzeżami przystosowanymi do załadunku towarów oraz składami i spichrzami zbożowymi.

⁶¹ R. Sudziński, *op. cit.*, s. 31.

Pod względem proceduralnym, plan na etapie projektowania opiniowany był przez powołaną do tego celu Komisję, której przewodniczyli prezydent Antoni Bolt oraz Ignacy Tłoczek. Plan został zatwierdzony przez Radę Miasta 22 maja 1935 roku⁶² i przesłany do zaakceptowania przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, jednak z powodu przedłużania się procedur zatwierdzenia przez władze wojskowe, sprawa została pozytywnie zakończona dopiero po wojnie⁶³. Analiza planu ogólnego Torunia pozwala dostrzec, że jego główne elementy oparte zostały na zasadach określonych przez Tony'ego Garniera, opublikowanych w 1917 roku⁶⁴. Cechami wspólnymi schematu Garniera i ogólnego planu zabudowania Torunia były: wyodrębnienie terenów o różnym przeznaczeniu, wyposażenie dzielnic we własne ośrodki usługowe oraz kładzenie dużego nacisku na właściwe nasłonecznienie i przewietrzanie bloków mieszkaniowych⁶⁵. Ponadto plan zakładał regulację i uzupełnienie układu komunikacyjnego ze zdecydowanym podkreśleniem kierunku N-S, czyli zgodnie z przebiegiem głównych tras tranzytowych. Siatka ulic, szczególnie na obszarze dawnych przedmieści, w dużym stopniu uległa korekcie, dążącej do uzyskania regularnych, prostokątnych bloków zabudowy. Budynki, ze względu na dogodne nasłonecznienie, grupowane były przede wszystkim na osi N-S, co z formalnego punktu widzenia zbliżało koncepcję do rozwiązań wypracowanych w Bauhausie⁶⁶. Uwagę zwraca również strefowanie wysokości zabudowy, gdzie najwyższa skupiona zostaje przy tranzytowych ulicach i w zachodnich osiedlach. Jeszcze jedną, godną podkreślenia cechą planu jest zapisane w jego założeniach poszanowanie dla historycznego układu staromiejskiego, który od pozostałej części miasta oddzielony został pasem zieleni, zasadniczo wyłączonym spod zabudowy.

⁶² APT, AmT, WB, sygn. 2703.

⁶³ I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930-1939...*, s. 158.

⁶⁴ W Paryżu ukazała się wówczas książka *Une Cité industrielle. Étude pour la construction des villes*, w której T. Garnier przedstawił projekt miasta przemysłowego, nad którego schematem prace prowadził od 1901 roku. Por.: W. Ostrowski, *Urbanistyka współczesna*, Warszawa 1975, s. 33 i następn.

⁶⁵ *Ibidem*, s. 36.

⁶⁶ Por.: K. Pawłowski, *Współczesna myśl urbanistyczna...*; także: P. Krakowski, *Recepcja Bauhausu...*, s. 99 i następn.

Podsumowanie

Zagadnienie regulacji planu Torunia, tak ważne dla prawidłowego rozwoju miasta, pojawiło się, jak wspomniano, już w początku lat dwudziestych i jako żywy problem przewijało się przez cały okres dwudziestolecia. Do połowy lat dwudziestych miasto posiadało wykonany jeszcze za czasów zabórów plan zabudowy, który w omawianym czasie stracił aktualność ze względu na nową, stołeczną rolę miasta oraz znaczne przeobrażenia przestrzenne, jakie zaszły za sprawą zniesienia pasa fortecznego otaczającego śródmieście⁶⁷. Pierwszy ogólny, szkicowy plan zabudowy wykonany został przez Franciszka Krzywdę-Polkowskiego w 1929 roku⁶⁸. Kolejne plany urbanistyczne powstawały, jak to wyżej zostało przedstawione, dla poszczególnych części miasta, w których planowano założenie osiedli mieszkaniowych. Proces planowania północnych dzielnic rozpoczęty jeszcze w pierwszej połowie lat dwudziestych, zakończono po niemal dziesięciu latach, w 1933 roku, zatwierdzeniem projektu przez władze miejskie. Kolejnym etapem prac projektowych było opracowanie koncepcji rozwoju miasta, obejmującej jego cały obszar, które ukończono w 1935 roku. Przekształcenia przestrzenne i działania urbanistyczne w Toruniu przebiegały zatem zasadniczo w latach 1919–1937. W wymienionym przedziale czasowym wyróżnić można podokresy, w których zmieniał się charakter prowadzonych prac. Na lata 1919–1924 przypada likwidacja pasa fortecznego oraz fos na odcinku od Wisły do ulicy 3-go Maja (obecnie Uniwersytecka), zainicjowana w sposób żywiołowy, powodowana chęcią rozładowania problemu ogromnego bezrobocia. Rozmiary tego przedsięwzięcia zostały narzucone miastu z zewnątrz⁶⁹, dziś można się zastanawiać nad hipotetycznym kształtem przestrzennym terenów pofortecznych, gdyby pospiesznie ich nie zniwelowano. Lata 1924–1934 to okres budowy ulic łączących śródmieście z pozostałymi dzielnicami (Chopina, Jagiellońska, Lubicka). Na lata 1934–1937 przypada budowa węzłów komunikacyjnych przy Placu Bankowym oraz skrzyżowaniu ulic Mickiewicza, Alei 700-lecia i ulicy Wały (obecnie Wały Sikorskiego), których powstanie wiąże się z oddaniem największej inwestycji dwudziestolecia – nowego mostu drogowego, którego budowa spowodowała zmianę układu komunikacyjnego po zachodniej stronie Starego Miasta.

⁶⁷ APT, AmT, WB, sygn. 2897 D/73.

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ Decyzję o skali rozbiórki obwałowań podjęło Ministerstwo Spraw Wewnętrznych oraz Departament Demobilizacyjny.

Działania urbanistyczne skupiały się generalnie wokół trzech zagadnień: pierwszym z nich była omówiona już przebudowa układu komunikacyjnego miasta, drugim stworzenie dzielnicy skupiającej obiekty użyteczności publicznej, trzecim wreszcie – projektowanie nowych terenów przeznaczonych na potrzeby budownictwa mieszkaniowego.

il. 15
20, 21

Nowa rola, jaką w skali województwa odgrywał Toruń, wymagała wzniesienia szeregu gmachów dla pomieszczenia urzędów. Jak już wyżej zaznaczono, na ten cel zamierzano przeznaczyć poforteczne tereny bezpośrednio przylegające do Starego Miasta. Zgodnie z tą koncepcją, kontynuując działania urbanistyczne prowadzone na początku XX wieku, w obrębie powstałej na zasypanej fosie obwodnicy staromiejskiej zlokalizowane zostały: Urząd Wojewódzki, Starostwo Krajowe oraz Państwowy Bank Rolny. Alternatywą dla dalszego zagęszczania zabudowy w pasie pofortecznym był lansowany przez Ignacego Tłoczka zamiar utworzenia na zewnątrz dawnego pasa umocnień nowego centrum o pasmowym układzie, skupiającego funkcje oświatowe, administracyjne oraz kulturalne. Miał to być układ przestrzenny oddzielony od historycznego centrum niezabudowanym pasem zieleni, stanowiący też alternatywę dla realizowanego w pierwszym dziesięcioleciu XX wieku założenia będącego dalekim echem tzw. Ringu, a faktycznie efektem braku wolnych terenów budowlanych. Chcąc chronić Stare Miasto przed koncentracją w jego pobliżu niezbędnych przecież obiektów mieszczących urzędy, proponowano ich lokalizację w pasie oddalonym od historycznej dzielnicy. Rozciągając się łukiem z jednej strony opartym o Wisłę, otaczającym Stare Miasto od zachodu i północy, sięgającym wylotu ulicy 3-go Maja, pas ten byłby właściwie nowym centrum. W początkowym okresie koncepcja ta nie była w pełni akceptowana przez władze miejskie, które mimo sprzeciwu architektów dopuściły do dalszej zabudowy ulicy Wały oraz Al. 700-lecia. Wydaje się, że w przypadku gmachu Starostwa Krajowego decyzja o jego lokalizacji była podyktowana głównie czynnikami natury politycznej – mianowicie chęcią zastąpienia nieodpowiedniej, obcej, neogotyckiej architektury budynku sądu przy ulicy Fosa Staromiejska, który w nowej konfiguracji układu komunikacyjnego znalazł się na dość eksponowanym miejscu – w pobliżu reprezentacyjnej alei prowadzącej z mostu drogowego. O znaczeniu, jakie przywiązywano do lokalizacji gmachu Starostwa Krajowego, świadczyć może fakt, że sprzeciwiający się jej Kazimierz Ulatowski, pod pretekstem poczynienia malwersacji, został usunięty ze stanowiska Naczelnika Wydziału Budowlanego. Do propozycji Ignacego Tłoczka powrócono w końcu w połowie lat trzydziestych, podczas budowy Muzeum Ziemi Pomorskiej (dla którego przeznaczono działkę przy ulicy Chopina), Dyrekcji Dróg Wodnych i Domu

il. 20

Społecznego oraz w końcu lat trzydziestych, kiedy to dla nowo wznoszonego gmachu Sądu Apelacyjnego oddano działkę przy ulicy Grudziądzkiej. Zatem wszystkie te obiekty znalazły się w pasie, który otaczając ściśle centrum od północy i zachodu, miał tworzyć dzielnicę gmachów reprezentacyjnych.

il. 40

Działania urbanistyczne w obrębie pofortecznego pasa polegały na umiarkowanym zagęszczaniu zabudowy po jego wewnętrznej stronie, lub na wymianie substancji (przykładem jest budowa gmachu Komunalnej Kasy Oszczędności przy Placu Rapackiego oraz domów mieszkalnych przy Łuku Cezara), szczęśliwie działania tego typu nie dotknęły historycznej tkanki Starego Miasta⁷⁰. Analizując zmiany, jakie zaszły w układzie przestrzennym śródmieścia Torunia, dostrzegamy pewne analogie z procesami, jakie zachodziły w tym samym czasie w strukturze przestrzennej śródmieścia Krakowa⁷¹. Oczywiście zupełnie inna jest skala, stopień realizacji i dynamika obu procesów, jednak ich zasadnicze kierunki są podobne. W obu miastach doszło do zagęszczenia zabudowy na zewnątrz średniowiecznego układu oraz przeniesienia poza jego obręb, na zewnątrz terenów pofortecznych, reprezentacyjnych dzielnic skupiających funkcje administracyjne, naukowe i kulturalne. O ile jednak w Krakowie zdołano zrealizować reprezentacyjną dzielnicę⁷², o tyle w Toruniu zostały jedynie wytyczone główne kierunki rozwoju analogicznego założenia, którego pełną realizację uniemożliwił wybuch wojny.

il. 4

W budownictwie mieszkaniowym międzywojennego Torunia stosowano trzy rodzaje rozwiązań przestrzennych. Pierwszy z nich stanowiły powstające na ówczesnych obrzeżach miasta zespoły mieszkaniowe (osiedle przy ulicy Fałata oraz osiedle TOR w północnej części, przy ulicy Żwirki i Wigury), skupiające luźną zabudowę, na którą w większości składały się zazwyczaj czteromieszkaniowe, jednopiętrowe domy bliźniacze, sytuowane wzdłuż nowo wytyczonych ulic, położonych na osi N-S (wyjątkiem zabudowa ulicy Żwirki i Wigury). Drugi rodzaj rozwiązań przestrzennych reprezentuje linio-wa, zwarta zabudowa przeważnie trzypiętrowych kamienic, lokalizowanych przy ulicach położonych bliżej centrum – przykładem jest zabudowa ulic: Matejki, Wita Stwosza, Szymanowskiego, południowej i północnej części ulicy Moniuszki. Wreszcie trzeci typ stanowią zespoły wolnostojących bloków mieszkalnych sytuowanych prostopadle do głównych ulic. Przykłady to bloki osiedla robotniczego na Mokrem przy ul. Staszica, bloki kolejowe przy ulicy Czarneckiego, zespół budynków ZUPU przy ulicy Mickiewicza czy

il. 32

il. 31

⁷⁰ Wyjątki stanowią nieliczne przekształcenia elewacji kamienic, utrzymywane w estetyce minimalistycznego funkcjonalizmu.

⁷¹ Por. s. 28–31.

⁷² J. Purchla, *Urbanistyka...*, s. 166–167.

il. 31 cztery bloki położone po południowej stronie ulicy Słowackiego między ulicami Matejki i Konopnickiej. Istotną z urbanistycznego punktu widzenia zmianą, w stosunku do stosowanych przed pierwszą wojną układów, była dążność do zakładania ulic na osiach N–S. Pełniły one funkcję wewnętrznych ulic dojazdowych, natomiast ruch tranzytowy kierowano głównie szlakami położonymi na osi W–E. Zarzucono zupełnie ideę obrzeżnej zabudowy kwartałów na rzecz mniej zagęszczonego, liniowego sytuowania zabudowy. Osiedla mieszkaniowe lokalizowane były przede wszystkim na obrzeżach miasta, wyjątek stanowi zespół domów ZUPU przy ulicy Mickiewicza, który położony jest stosunkowo blisko centrum. W rozplanowaniu osiedli czytelne są wpływy niemieckiej szkoły urbanistycznej, zwłaszcza układu zaprojektowanego w 1928 roku przez Otto Haeslera i Waltera Gropiusa w osiedlu Dammerstock w Karlsruhe⁷³ czy osiedla Italienischer Garten w Celle (O. Haeslera), wzniesionego w latach 1924–1925. Podobny do tego ostatniego, o ile nie identyczny charakter ma osiedle przy ulicy Fałata.

Problematyka zagospodarowania przestrzennego podejmowana była również na forum publicznym, czego wyrazem były artykuły prasowe Mariana Sydowa oraz mająca miejsce w 1933 roku wystawa *Toruń Współczesny*, na której prezentowane były plansze z graficznymi przedstawieniami wyników studiów przeprowadzonych dla przygotowywanego wówczas ogólnego planu zabudowania⁷⁴. W układzie i stopniu zabudowy miasta, jaką zastano, postrzegano pewne pozytywne aspekty, wśród których wymieniano stosunkowo dużą ilość wolnych terenów ułatwiających zakładanie nowych ulic, placów czy zieleńców. Trudność w kontekście racjonalnej i jednolitej zabudowy stanowiły niezharmonizowane ze sobą, przypadkowo postawione domy. Według opinii Mariana Sydowa, regulacja miasta, prócz zagadnień czysto urbanistycznych, miała być walką o jednolite fasady. Powoływał się przy tym na przykłady architektury renesansowej czy barokowej (Place Vendôme w Paryżu, Piace de Commercio w Lizbonie czy Rynek w Zamościu), gdzie dom stanowił składową część ulicy. Postulował także zachowanie bez zmian śródmieścia, „neutralizacji” podlegać miały krzykliwe fasady z ostatnich osiemdziesięciu lat, zwłaszcza w sąsiedztwie gmachów zabytkowych (Dwór Artusa i Poczta)⁷⁵. Sydow za konieczne uważał też wyeliminowanie ze śródmieścia ruchu tranzytowego oraz otoczenie arterii pełniących taką funkcję pasami zieleni. Dzielnica reprezentacyjna, zabudowana monumentalnymi gmacha-

⁷³ A. Rybka, *op. cit.*, s. 62.

⁷⁴ „Słowo Pomorskie” 1933, nr z 31 VIII, s. 9.

⁷⁵ *Zagadnienie regulacji Torunia*, „Słowo Pomorskie” 1932, nr z 27 III, s. 13.

mi, koncentrować miała się przy przekształconej w komunikacyjną arterię ulicy Wały. Pozostałe dzielnice miały mieć, według niego, charakter mieszkaniowy. Powinna powstać ponadto jedna dzielnica mieszkalno-przemysłowa, w miejscu, gdzie przewidywały ją niemieckie plany regulacyjne, czyli na Mokrym⁷⁶. Część tych postulatów znalazła odzwierciedlenie w stworzonym przez Ignacego Tłoczka planie.

Toruń w dwudziestolecie międzywojennym przeszedł głębokie przestrzenne przemiany. Przede wszystkim przyszło się zmierzyć z niewydolnym układem determinowanym przez otaczające Stare Miasto pruskie umocnienia. Konsekwencją uwolnienia z opasujących i dławiących rozwój miasta pęt była przebudowa układu komunikacyjnego, integracja dzielnic oraz zagospodarowanie pozyskanych terenów. W przeciwieństwie do innych miast, granice administracyjne uległy zmianie dość późno, bo dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych⁷⁷. Pomimo nie najmocniejszej pozycji gospodarczej oraz sąsiedztwa prężnie rozwijającej się Bydgoszczy, długo wykorzystywanej jako „straszak”, przeprowadzono istotne zmiany w gospodarce i przestrzeni miasta. I choć nie w pełni udało się zrealizować zamierzenia, to przygotowano grunt pod dynamiczny rozwój miasta, który nastąpił już w innych warunkach politycznych i społecznych.

Wagę i charakter przeprowadzonych prac doskonale ilustrują słowa „akuszerza” tych zmian, Ignacego Tłoczka: „godzi się tu podkreślić, że niewiele miast w Polsce mogło w okresie międzywojennym pozwolić sobie na tak gruntowną przebudowę układu komunikacyjnego, scalenie dzielnic, założenie kompleksu zieleni, opasującej unikalny zespół staromiejski, koncentrację obiektów społecznych w sposób niebanalny, złagodzenie kryzysu mieszkaniowego, przeprowadzenie remontów w starej substancji budowlanej, nie wykonywanych od 1914 roku”⁷⁸.

Budynki użyteczności publicznej

Żywy w latach trzydziestych, niejednokrotnie podsycany przez polityków, spór między Toruniem a Bydgoszczą o pełnienie funkcji stolicy jednego z kluczowych wówczas województw, zaowocował w Toruniu szeregiem inwestycji budowlanych Zarządu Miasta, które służyć miały umiejscowieniu urzę-

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ R. Sudziński, *op. cit.*, s. 53.

⁷⁸ I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939...*, s. 159–160.

dów drugiej instancji. Wśród tych instytucji znajdowały się: Sądy Grodzkie, Kuratorium Oświaty, Dyrekcje Poczty, Dróg Wodnych, Lasów Państwowych czy przeniesiona z Gdańska Dyrekcja Kolei oraz przeniesiona z Grudziądza Izba Rolnicza. Bydgoszcz posiadała dosyć dużą liczbę budynków odziedziczonych po pruskiej administracji, co miało być argumentem przemawiającym za ulokowaniem wyżej wymienionych instytucji w mieście nad Brdą. W Toruniu siedziby dla urzędów trzeba było wznosić od podstaw, związane z tym ożywienie ruchu budowlanego miało wszakże zmniejszyć problem bezrobocia. Zbudowane w omawianym okresie obiekty wpisały się na stałe w krajobraz miasta i stanowią ciekawe, aczkolwiek już w latach trzydziestych postrzegane jako kontrowersyjne, akcenty w strukturze urbanistycznej śródmieścia. Emocje budziła kwestia ich lokalizacji na pofortecznych terenach okalających Stare Miasto. Decyzję o takim przeznaczeniu przejętych od wojska gruntów podjęto jeszcze w latach dwudziestych i zgodnie z ową, jak wspomniano, sporną koncepcją, powstały siedziby Urzędu Wojewódzkiego, Starostwa Krajowego oraz Banku Rolnego, umiejscowione przy wewnętrznej krawędzi pofortecznych terenów, obok historycznego centrum. Druga koncepcja, forsowana przez Ignacego Tłoczka i ostatecznie utrwalona w Ogólnym Planie Zabudowania, przewidywała lokalizację urzędów z dala od Starego Miasta, na obrzeżach pasa pofortecznego. Wraz z planowanymi w tym rejonie budynkami wyższej uczelni, muzeum, archiwum, stworzyć miały nowe centrum administracyjne, w pobliżu którego dla dogodnej komunikacji wybudowany został dworzec autobusowy. Ostatecznie jedynymi budynkami, które zapoczątkowały tworzenie nowego, oddalonego od Starego Miasta pierścienia, były nie dokończone przed wybuchem wojny gmachy Muzeum Ziemi Pomorskiej i Sądów Apelacyjnych. Warto tu zaznaczyć, że Zarząd, dla podniesienia prestiżu miasta i utrwalenia jego stołecznej funkcji, sam finansował wszystkie inwestycje, oddając je do użytku wymienionym instytucjom.

Pomorska Izba Rolnicza

Toruń, jako stolica Pomorza, w ramach tworzenia nowych struktur niezależnego państwa pełnić miał liczne funkcje administracyjne, stając się siedzibą instytucji stanowiących podstawę istnienia odrodzonej Polski. Jedną z takich instytucji, której zadaniem był rozwój oraz koordynacja działań rolnictwa i handlu, była Izba Rolnicza. W związku z zamysłem przeniesienia jej z Grudziądza do Torunia pojawiła się oczywista konieczność pozyskania dla niej siedziby. Miasto nie dysponowało w tym czasie wolnymi obiektami,

pozostawionymi przez urzędy pruskie, zatem potrzebne było wzniesienie nowego budynku. Na powyższy cel przeznaczono niezabudowane tereny pasa pofortecznego, w tym wypadku budowę planowano na działce zlokalizowanej przy nowo tworzonej ulicy Szopena, w miejscu, gdzie kilkanaście lat później wzniesiono gmach Muzeum Ziemi Pomorskiej.

W Miejskim Archiwum w Toruniu przechowywane są dwa projekty, przedstawiające koncepcje budowy siedziby dla wyżej wymienionej instytucji⁷⁹. Autorami pierwszego z nich byli Adolf Szyszko-Bohusz oraz Franciszek Krzywda-Polkowski. Jednopiętrowa bryła nakryta została wysokim dachem, wieloosiowa, rozciągnięta elewacja rozczłonkowana trzema symetrycznie rozmieszczonymi ryzalitami. W partii dolnej przeprute one zostały ostrołukowymi arkadami. W zwieńczeniu środkowego zastosowano attykę, natomiast boczne zamknięto od góry manierystycznymi szczytami. Architektura ta, inspirowana formalnie krakowskimi, historycznymi budowlami, stanowi kompilację form nawiązujących do wątków postrzeganych jako rodzime.

Drugi z projektów sporządził Marian Lalewicz. Na powierzchni działki powstać miał monumentalny obiekt odwołujący się formą do założeń pałacowych. Dwupiętrowa bryła korpusu głównego z mezzaninem, nakryta czterospadowymi dachami, poprzedzona sześciokolumnowym portykiem, w części środkowej została zwieńczona potężnym tamburem z attyką. Do korpusu przylegały prostopadle dostawione skrzydła boczne. Elewacji rytm nadają opasujące ją, często stosowane przez Lalewicza⁸⁰ boniowane lizeny, tutaj wspierające gładki, attykowy pas. Na osi wejścia, za korpusem głównym, umieszczona została prostopadle w stosunku do niego bryła, mieszcząca poprzedzoną monumentalnymi schodami salę operacyjną oraz mieszkanie prezesa. Forma zewnętrzna obiektu nie odbiega zasadniczo od często powtarzanego przez architekta schematu – partia centralna korpusu poprzedzona portykiem czy kolumnadą i zwieńczona dominującą bryłą (jak kopuła w bankach w Sosnowcu czy Tomaszowie, lub prostopadłościenna bryła w Państwowym Banku Rolnym w Warszawie czy Gmachu Dyrekcji Kolei tamże), skrzydła dostawione prostopadle lub pod kątem, połączone bramkami z pawilonami przeznaczonymi z reguły na mieszkania pracowników. Jak pisze Robert Pasieczny: „[...] wydaje się, że za tymi regularnymi, symetrycznymi fasadami odnajdziemy znane nam układy. Tymczasem plany tych budowli za

il. 12

⁷⁹ APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 11 (projekt – F.K. Polkowski i A. Szyszko-Bohusz) i sygn. 46 (projekt – Marian Lalewicz).

⁸⁰ Projekt kamienicy M. Pokońkiewicz przy Kamiennooostrowskim Prospekie w Petersburgu z 1912, gmach Państwowego Banku Rolnego w Warszawie z 1926 czy projekt Domu Zdrojowego w Ust-Narowie.

każdym razem zaskakują i to nie tylko swoim rzutem, ale przede wszystkim jego funkcjonalnością⁸¹. Słowa te odnoszą się także do omawianego projektu. Rzuty są nad wyraz logiczne, czytelne oraz funkcjonalne. Biura umieszczone zostały w trzytraktowym korpusie głównym. Jego centralną część zajmują umiejscowione na galeriach kresłarnie, doświetlane z przeszklenia w górnej partii tamburu. Pozostałe pomieszczenia biurowe znajdują się w skrzydłach bocznych. Na osi głównego wejścia znajdujemy monumentalne schody, z kolebkowym sklepieniem z kasetonami, wprowadzające do dwukondygnacyjnej sali. Za tym ciągiem wewnątrz, o dużej dramaturgii i sile wyrazu, zaprojektowane zostało mieszkanie prezesa, o willowym charakterze, funkcjonalnie wydzielone z całości założenia. Przewidywano rozbudowę układu przez dodanie skrzydeł od wschodu, zachodu i północy. Jak można się domyślać, trudności finansowe nie pozwoliły na realizację tego ambitnego założenia. Izbę Rolniczą umieszczono ostatecznie w budynkach przy ulicy Sienkiewicza.

Konkursy architektoniczne na gmach Urzędu Województwa Pomorskiego

Impulsem do ogłoszenia pierwszego konkursu była uchwała Rady Miasta z listopada 1924 roku, która „celem podniesienia ruchu budowlanego i zatrzymania stolicy wojewódzkiej”⁸², zobowiązała Zarząd Miasta do poczynienia wszelkich kroków mających na celu wzniesienie gmachów dla pomieszczenia wyżej wymienionego urzędu, stało za tym bezpłatne przekazanie przez gminę gruntów na terenach pofortecznych, oraz obietnica dostarczenia drewna z lasów miejskich oraz w miarę możliwości cegły. Procedurę rozpoczęły wytyczne wojewody w zakresie programu funkcjonalnego oraz formy zewnętrznej obiektu, która „winna być zaprojektowana monumentalnie, jednak wobec dzisiejszych warunków gospodarczych skromnie i bez użycia kosztownych materiałów. Styl dowolny, jednakże w duchu polskim pojęty z zastosowaniem motywów swojskich”. Miał to być gmach wolnostojący w otoczeniu ogrodowym.

Konkurs został ogłoszony w 1925 roku za pośrednictwem Poznańskiego Koła Architektów. Teren przeznaczony pod budowę zlokalizowany był, wedle wcześniejszych zaleceń, na terenach pofortecznych, przy ulicy Mickiewi-

⁸¹ R. Pasieczny, *Klasycyzm akademicki w twórczości Mariana Lalewicza*, w: *Klasycyzm i klasycyzmy*. Materiały sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Warszawa 1994, s. 205.

⁸² APT, AmT, WB, „D”, sygn. 2607.

cza u zbiegu z ulicą Czerwona Droga. Do oceny projektów powołano sąd konkursowy, w skład którego wchodził: wojewoda Stanisław Wachowiak, prezydent miasta Antoni Bolt, Zdzisław Dandelski, inż. Mieczysław Nawrowski z Wydziału Robót Publicznych oraz przedstawiciel Wydziału Budowlanego Kazimierz Ulatowski. Środowisko architektów z ramienia Poznańskiego Koła Architektów reprezentowali: Roger Sławski, Sylwester Pajzderski oraz radca Kazimierz Ruciński. Zespół ten nie miał prawa wyboru projektu, przysługiwało ono Ministerstwu Robót Publicznych, spośród kilku wskazanych przez sąd konkursowy.

Poprzez Poznańskie Koło Architektów informację o konkursie przesłano do pozostałych oddziałów w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Lublinie i Lwowie, tak więc miał on zasięg ogólnopolski⁸³. Nadesłano piętnaście prac, z których do dalszego rozpatrzenia przeznaczono trzynaście. Ostatecznie po analizie projektów orzeczono, że żadna z prac nie zasługuje na pierwszą nagrodę. Drugą nagrodę równorzędnie przyznano projektom Jana Trzczińskiego i Jana Cieślińskiego (praca nr 8) oraz Mariana Andrzejewskiego (praca nr 15). Trzecia nagroda przypadła Franciszkowi Krzywdzie-Polkowskiemu (praca nr 7), zakupiono także projekt Kazimierza Milewskiego i Feliksa Niekrasza. Konkurs jednak nie przyniósł rozstrzygnięcia, gdyż żaden z pomysłów nie zyskał akceptacji Ministerstwa.

il. 13

Projekty reprezentowały odmiany neoklasycyzmu, czy używając terminu Andrzeja Olszewskiego – półmodernizmu, opartego na koncepcji klasycznej (Jan Trzcziński, Jan Cieśliński⁸⁴), lub też baroku z nawiązaniem do miejscowej tradycji (oktogonalne wieżyczki, flankujące elewację domu Wojewody, wzorowane na wieżyczkach toruńskiego Ratusza, w projekcie Mariana Andrzejewskiego).

Odmienne podejście wykazywał projekt Franciszka Krzywdy-Polkowskiego odznaczający się prostotą kompozycji oraz dość oszczędną dekoracją.

⁸³ Wśród biorących udział w konkursie znaleźli się architekci z Warszawy, m.in.: Władysław Dobrzyński, A. Hartman, Paweł Pawłowski, Zygmunt Tarasin, Zygmunt Święcicki, Zbigniew Puget. Liczną grupę stanowili architekci krakowscy: Stefan Piwowarczyk, Jaworski, Jan BIASION, Żeleński, Jan Orłowski. Ze Lwowa: Władysław Kokuszyn, Walery Szulman. Z Poznania: Marian Andrzejewski, Stanisław Janicki, Leon Mendelski oraz A. Nowicki. Pełna lista uczestników konkursu znajduje się w APT, AmT, WB, sygn. 2607.

⁸⁴ Projekt wykazuje pewne analogie z gmachem Sejmu Śląskiego i Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, wzniesionego w latach 1924–1929, według projektu K. Wyczyńskiego, L. Woytyczki, S. Żeleńskiego i P. Jurkiewicza. Por.: H. Surowiak, *Gmach Urzędu Wojewódzkiego i Sejmu Śląskiego w Katowicach oraz jego program ideowy*, „Rocznik Katowicki” 1993, s. 203–233. O „półmodernizmie” por.: A.K. Olszewski, *Nowa forma w architekturze polskiej 1900–1925. Teoria i praktyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1967, s. 30.

Na tle pozostałych projektów ten wydaje się być szczególnie ciekawy, dlatego poświęcimy mu więcej uwagi. Założony na planie czworoboku z wewnętrznym dziedzińcem, budynek składał się z równoważnych prostopadłościaków, z umieszczoną we froncie, wysuniętą przed lico i nieco wyższą, prostopadłościenną bryłą, mieszczącą na piętrze reprezentacyjną salę. Narożniki zostały podkreślone przez zastosowanie lekko wysuniętych ryzalitów, oraz przez zwiększenie w nich masy muru, co upodabnia je do wież obronnych. Proporcje brył są zrównoważone, sprawiające wrażenie statyczności i powagi. Pozbawionym niemal zupełnie dekoracji elewacjom wyraz architektoniczny nadaje zestawienie mas muru z otworami okiennymi ze zdecydowaną przewagą tych ostatnich, przez co całość nabiera lekkości. Ponadto otwory okienne, zróżnicowane w wielkości w ruchu pionowym, w poziomym grupowane są w zespoły. Wydzielona w ten sposób pionowa masa muru pomiędzy poszczególnymi „sekcjami”, nadaje łatwy do odczytania rytm, wyznaczający moduł. Jediną dekorację plastyczną stanowi fryz na pasie attykowym, nawiązujący do nurtu dekoracyjnego w architekturze polskiej. Dużym walorem projektu jest także wyjątkowo prosty i logiczny rzut oparty na półotraktowym układzie z korytarzem obiegającym cały budynek. W tylnej części działki zaprojektowany został dom dla wojewody o modernistycznej, prostej elewacji z dużymi otworami okiennymi. Front budynku został ożywiony ryzalitem, mieszczącym wejście, kontrastowo zestawionym z gładką elewacją. Wspomniana wyżej odmienność projektu, w jego formie zewnętrznej, polega na zastosowaniu modernistycznych środków wyrazowych przy zachowaniu ogólnych koncepcji klasycznego sposobu kształtowania elewacji frontowej, minimalnym w formie odwołaniu do stylów historycznych czy narodowych. Układ brył oraz kompozycja elewacji frontowej i oszczędne użycie detalu wykazują analogie z projektem gmachu Politechniki we Lwowie z 1913 roku autorstwa Adolfa Szyszko-Bohusza, oraz z projektem Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie tego samego architekta⁸⁵.

Spośród wyłonionych projektów, jak wyżej wspomniano, żaden nie zdobył akceptacji Ministerstwa i w takich okolicznościach, w 1927 roku, zdecydowano się ogłosić kolejny, tym razem zamknięty konkurs. Zmieniono lokalizację działki, którą wytyczono w północno-zachodniej części Placu Teatralnego, którego urbanistyczne zamknięcie stanowić miał gmach urzędu. Jednocześnie w warunkach konkursu określono, że winna cechować go celowość oraz prostota w rzutach poziomych i pionowych oraz układ korytarzowy. Budynek miał o tyle skomplikowany program funkcjonalny, że pomieścić

⁸⁵ A.K. Olszewski, *op. cit.*, s. 73 oraz il. 52.

cić miał cztery instytucje, dla których zażądano osobnych wejść, układów komunikacyjnych, a także zaakcentowania wejścia głównego.

Po dyskusjach, czy zadania nie zlecić warszawskim architektom⁸⁶, do udziału zaproszono laureatów poprzedniego konkursu. Tym razem projekty nie prezentowały tak dużego zróżnicowania form jak w konkursie mającym miejsce dwa lata wcześniej. Co więcej, wykazują one daleko posunięte analogie, wynikające, jak się może wydawać, z lokalizacji obiektu i z jego programu funkcjonalnego oraz z odejścia od form historyzmu.

Tektoniką i zestawieniem brył, projekty Franciszka Krzywdy-Polkowskiego i Mariana Andrzejewskiego są do siebie nieco zbliżone. O ile w projekcie Andrzejewskiego rozciągłość bryły jest zrównoważona przez pionowe lizeny, opinające cały budynek, które, jak można się domyślać, były uzewnętrznieniem jego żelbetowej konstrukcji, w projekcie Krzywdy-Polkowskiego przeważają linie horyzontalne w postaci pasów okien i gładkiego muru między kondygnacjami, którym przeciwstawione zostały pionowy środkowego ryzalitu. Koncepcja zewnętrznej formy przedstawiona w projekcie Andrzejewskiego zrealizowana została przez tego samego architekta w gmachu Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Poznaniu, wzniesionym przed 1932 rokiem, należy ona do nurtu wertkalizmu, który to nurt zapoczątkowany został realizacją w latach 1925–1929 siedziby Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych w Warszawie, zaprojektowanej przez Antoniego Dygata⁸⁷.

W pracy Kazimierza Milewskiego i Feliksa Niekrasza bryły ukształtowane są podobnie jak w wyżej omówionych projektach, z centralnie usytuowaną, kubiczną bryłą mieszczącą reprezentacyjną salę. Natomiast odmienny jest plan oparty na przetransponowanych motywach palladiańskich. Znalazł się tu także motyw inspirowany zapewne miejscową tradycją budowlaną – mianowicie arkady o ostrołukowym wykroju. Rzut budynku wykazuje duże podobieństwa z projektem szpitala w Łodzi, wykonanym przez tych samych architektów, który zdobył pierwsze miejsce na ogłoszonym w 1926 roku konkursie.

Za najlepszą uznano pracę Franciszka Krzywdy-Polkowskiego⁸⁸. Projekt zakładał budowę gmachu w narożniku Placu Teatralnego, ze skrzydłami wzdłuż ulic Wały i Chełmińskiej. Układ brył, wedle założeń autora, oddaje funkcjonalne przeznaczenie poszczególnych części. Całość ma charakter zdecydowanie horyzontalny, podkreślony poziomymi pasami okien. Akcentami

⁸⁶ APT, AmT, WB, „D”, sygn. 2607.

⁸⁷ T. Jaroszewski, *Od klasycyzmu do nowoczesności*, Warszawa 1996, s. 307; także: A.K. Olszewski, *op. cit.*, s. 31.

⁸⁸ Protokół posiedzenia Sądu Konkursowego, APT, AmT, „G”, sygn. 4721/240.

il. 14

il. 14

il. 15

wertykalnymi są środkowy ryzalit w formie zmodernizowanego portyku, akcentujący wejście oraz flankujące środkową część wieże, mieszczące klatki schodowe. Owe wieże, wedle słów autora, stanowić miały „wspomnienie dalekie zamków Wojewodów i powagę urzędu”⁸⁹. W celu uzyskania „dostojnego” wyrazu, obiekt został odsunięty od ulicy, w ten sposób utworzono podjazd oraz zieleńce. Budynek miał konstrukcję żelbetową, ramowo-słupową, umożliwiającą dowolną aranżację wewnątrz, przy pomocy przenośnych ścianek⁹⁰. Autor zakładał uzyskanie fakturowego wyrazu plastycznego fasady, przez zastosowanie jasnoszarej cegły silikatowej bądź cementowej.

Budynek wznoszony z wieloma trudnościami natury finansowej, w 1932 roku oddano do dyspozycji Dyrekcji Okręgowej Kolei przemieszczanej z Gdańska, prace kontynuował arch. Stefan Cybichowski, wprowadzając zmiany w pierwotnym projekcie. W połowie lat trzydziestych od północy zostało dobudowane skrzydło⁹¹. Obecna forma obiektu, który został przebudowany także w okresie okupacji, odbiega od zaprojektowanej przez Krzywdę-Polkowskiego.

Miejska hala wystawowa⁹²

il. 16 W związku z organizacją w 1928 roku Pomorskiej Wystawy Ogrodniczo-Przemysłowej, zaistniała potrzeba wzniesienia odpowiedniego pawilonu dla pomieszczenia ekspozycji. Sfinansowania inwestycji podjął się Zarząd Miasta, zlecając wykonanie projektu miejskiemu budowniczemu Kazimierzowi Ulatowskiemu. W 1928 roku, w zachodniej części parku na Bydgoskim Przedmieściu, kosztem 300 tysięcy złotych⁹³, postawiono obiekt, który zewnętrzną formą, zbudowaną z przenikających się prostopadłościanów, sprawiał w opinii krytyków wrażenie osadzonego w stylu międzynarodowym⁹⁴. Jednak za tą nowoczesną zewnętrzną formą kryła się trzynawowa bazylika na planie krzyża z emporami nad nawami bocznymi oraz transeptem w połowie długości. Co więcej, proporcje i układ obiektu oparte zostały na kanonie po-

⁸⁹ Opis projektu na gmach Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, APT, AmT, „G”, sygn. 4721/232.

⁹⁰ *Ibidem*.

⁹¹ APT, AmT, WB, sygn. 2639.

⁹² *Ibidem*, sygn. 2717–2722.

⁹³ *Toruń – Królowa Wisły*, s. 12.

⁹⁴ B. Chmielarska, W. Łoś, *op. cit.*, s. 383.

chodzącym z V księgi dzieła Witruwiusza⁹⁵. Lekkości bryle dodawały ostrołukowe otwory podcieni w parterze. Wewnętrzne arkady środkowej nawy, nad dachami naw bocznych, przechodziły w doświetlające wnętrze, półkoliście zamknięte okna, powtarzające rytm arkad przyziemia. Wejścia, znajdujące się na osiach transeptu i nawy środkowej, podkreślone zostały pionowymi oknami. Schody komunikujące przyziemie z emporami nad nawami bocznymi umieszczone zostały w ramionach transeptu. Pierwotne nakrycie hali stanowił szklany dach, który już w okresie międzywojennym sprawiał wiele problemów. Obiekt stanowił dopełnienie założenia ogrodowego o geometrycznych formach, przylegającego od zachodu. Hałę uznano za obiekt, jak to określono: „ściśle harmonizujący z ostrołukowym przeważnie charakterem architektury Torunia”⁹⁶. Przy wejściu na teren wystawy, znajdującym się od wschodniej strony, zlokalizowany został niewielki domek dla stróża.

Niestety w wyniku późniejszych przebudów, prowadzonych bez poszanowania struktury obiektu, doprowadzono do zatracenia wyrazu architektonicznego – częściowo zamurowane zostały arkady przyziemia, przebudowano także wejścia oraz zmieniono układ otworów okiennych.

Dyrekcja Lasów Państwowych⁹⁷

W latach 1928–1929 przy ulicy Mickiewicza wzniesiono siedzibę Dyrekcji Lasów Państwowych zaprojektowaną przez wyżej wymienionego Kazimierza Ulatowskiego. Dwuskrzydłowy obiekt, na rzucie zbliżonym do litery „L”, mieści w położonej wzdłuż ulicy Mickiewicza frontowej bryle trzytraktowe pomieszczenia urzędu oraz w zachodnim skrzydle część mieszkalną z niezależną klatką schodową w półkolistym ryzalicie. Zwróconą frontem do ulicy prostopadłościenną bryłę, osadzoną na niewielkim cokole, rozczłonkuje centralnie usytuowany, nieznacznie wysunięty przed lico ryzalit, mieszczący główne wejście, którego dekorację stanowią licowane piaskowcem lizeny. Wejście poprzedzone zostało niewielkimi schodami flankowanymi rzeźbami przedstawiającymi niedźwiedzie, których autorem był współpracujący z Ulatowskim rzeźbiarz Ignacy Zelek. Dla zrównoważenia pionów ryzalitu, będącego rodzajem frontonu, wprowadzono biegnące nieprzerwanie

il. 17

⁹⁵ *Ibidem*, także: Witruwiusz, *O architekturze ksiąg dziesięć*, Warszawa 1999, s. 121, 122 oraz APT, AmT „G”, sygn. 341.

⁹⁶ *Toruń – królowa Wisły*, s. 12.

⁹⁷ APT, AmT „F” – 997, AmT, WB, sygn. 2547, por. także: B. Chmielarska, *Między tradycją a nowoczesnością...*, s. 50; *Toruń – Królowa Wisły*, s. 12.

- gzymy podokienne. Elewacje nie posiadają żadnych dekoracji architektonicznych, artykulację nadają im prostokątne, równomiernie rozmieszczone okna o drobnych, poziomych podziałach stolarki. Pewne urozmaicenie w układzie brył wprowadza umieszczona w zachodnim skrzydle, półkoliście uformowana klatka schodowa doświetlana pionowym, „termometrowym” oknem. Budynek otoczony został ogrodzeniem, na murowanym cokole, które we frontowej części poprowadzono na rzucie nawiązującym do palladiańskiej tradycji łączenia oficyn bocznych z korpusami głównymi pałaców. We wnętrzu interesująco zaprojektowany został reprezentacyjny hall z monumentalnymi schodami, poprzedzony przedsionkiem, co przywołuje na myśl rozwiązania przestrzenne zastosowane w budynku Kasy Chorych. Obiekt utrzymany jest w formach charakterystycznych dla zmodernizowanego klasycyzmu, połączonych z detalami wywodzącymi się ze szkoły krakowskiej. Godnym odnotowania jest fakt, że realizacja odbiega od zaproponowanego przez Ulatowskiego projektu, w którym okna w elewacji frontowej miały być zgrupowane w poziome pasy okienne, nadające obiektowi wyraz plastyczny wywodzący się z estetyki funkcjonalistycznej. Koszt budowy, finansowanej przez miasto, wyniósł osiemset tysięcy złotych.
- il. 18

Ubezpieczalnia Społeczna – Kasa Chorych

- W 1929 roku na pofortecznych terenach, położonych na północ od Starego Miasta, przy zewnętrznej części pofortecznego pasa, rozpoczęto wznoszenie siedziby Ubezpieczalni Społecznej – Kasy Chorych, której projekt, będący wynikiem nieformalnego konkursu ogłoszonego przez poznański Okręgowy Urząd Ubezpieczeń, wykonał Kazimierz Ulatowski⁹⁸. Program budynku ogniskował się w rozwiązaniu dwóch zasadniczych funkcji: zaprojektowaniu pomieszczeń administracyjnych oraz ambulatoriów. Budynek założono na trzyskrzydłowym, jak to określa Barbara Chmielarska – „pałacowym” planie z wewnętrznym dziedzińcem. Prostopadłościenna bryła nakryta została płaskim dachem, a monumentalny charakter osiągnięty przez odsunięcie budynku od linii ulicy, odgrodenie murem oporowym stanowiącym rodzaj wysokiego cokołu i umieszczeniem na osi wejścia schodów, pokonujących różnicę wysokości między ulicą a parterem budynku. Monumentalne wrażenie stwarza jedynie elewacja frontowa, symetrycznie zakomponowana, opięta przypominającym kolumnadę rzędem licowanych piaskowcem słu-
- il. 19

⁹⁸ APT, AmT, „G”, sygn. 706; także: „Architektura i Budownictwo” 1932, nr 1, s. 25.

pów, zdwojonych w środkowej części, dźwigających gładki pas attykowy (motyw ten w zredukowanej formie zastosowany został przez Ulatowskiego także w budynku Dyrekcji Lasów Państwowych). Pozostałym elewacjom o surowym charakterze, hołdującym funkcjonalistycznej estetyce, wyraz nadaje artykulacja prostokątnych otworów okiennych o zmiennej szerokości i drobnych poziomych podziałach stolarki. Szczególną wymowę ideową gmachu podkreśla, umieszczona nad obramionym uskokowym portalem wejściem, płaskorzeźba przedstawiająca jeden z uczynków miłosierdzia utrzymana w stylu Art Déco, autorstwa Ignacego Zelka oraz znajdująca się w głównym hallu, symbolizująca źródło życia fontanna⁹⁹. Na uwagę zasługują także elementy wystroju wnętrza w postaci witraży stanowiących szklaną ścianę półkolistą formowanej klatki schodowej, o treściach ikonograficznych nawiązujących do charakteru gmachu. Budowa Kasy Chorych, finansowana z miejskich środków, pochłonęła 700 tysięcy złotych¹⁰⁰.

Gmach Pomorskiego Starostwa Krajowego¹⁰¹

W 1935 rozpoczęto wznoszenie gmachu dla pomieszczenia urzędów Starostwa i Komunalnej Kasy Oszczędności. Działkę przeznaczoną pod budowę wytyczono w miejscu zasypanej fosy miejskiej. Taka lokalizacja, w kontekście bliskości Starego Miasta, wywołała sprzeciw miejskiego radcy budowlanego Kazimierza Ulatowskiego, który dla sporządzonego przez Jerzego Wierzbickiego i Stefana Gałęzowskiego projektu dał jedynie warunkowe zezwolenie na budowę, krytykując równocześnie formę obiektu zaproponowaną przez warszawskiego architekta Wierzbickiego¹⁰².

Mimo trudności z zatwierdzeniem projektu, rozpoczęto wznoszenie gmachu, oddanego do użytku już w lipcu 1936 roku. Założony na prostokątnym planie, z trzema ryzalitami, ten dwupiętrowy budynek opięty rzędem lizen został nakryty płaskim dachem. Istotne są jego wyeksponowane na elewacjach cechy konstrukcyjne, nadające mu wertykalny charakter. Słupy konstrukcyjne zostały wysunięte z lica ściany, między nimi znalazły się lizeny

il. 20

⁹⁹ B. Chmielarska, *Między tradycją a nowoczesnością...*, s. 51.

¹⁰⁰ *Toruń – Królowa Wisły*, s. 12.

¹⁰¹ APT, AmT, WB, sygn. 2693.

¹⁰² Ulatowski zarzucał między innymi złe doświetlenie pomieszczeń biurowych, światłem odbitym od fasady stojącego vis à vis budynku sądu, oraz to, że „wyrasta” z ziemi przez pozbawienie go cokołu, brak schodów przed wejściem oraz niewystarczające wyeksponowanie tego ostatniego. Por.: B. Chmielarska, W. Łoś, *op. cit.*, s. 384.

podcięte u dołu, co podkreśliło ich dekoracyjną rolę. Taka artykulacja pozwoliła na wprowadzenie jednolitego typu okna, i co za tym idzie dowolnego podziału wnętrza.

Piony, jako utarty zwyczaj zewnętrznego wyrażenia urzędowości gmachu publicznego¹⁰³ (zgrupowane w ryzalicie lub go imitujące), w omawianym przypadku zwielokrotnione, stały się podstawowym elementem zewnętrznego opracowania elewacji. Jej estetyka kontrastowała z pobliskimi neogotyckimi budynkami. Intencją autora było znalezienie kontekstu, zwielokrotnione piony opinające bryłę miały nawiązywać do gotyckich, wertykalnych budowli Torunia¹⁰⁴. Rzut oparto na półtoratraktowym układzie korytarzowym, a główne funkcje (hall kasowy, skarbiec i komunikacja), skupione zostały w centralnej części – środkowym ryzalicie.

Z powodów finansowych bezwzględne wymiary budynku zmniejszono o 10%, a ze względu na zarzuty Ulatowskiego, dotyczące usytuowania pomieszczeń biurowych w kierunku dogodnego oświetlenia, odwrócono go o 180 stopni. Wejście, które pierwotnie miało znajdować się od strony obszernego skweru, po tym zabiegu znalazło się od strony wąskiej ulicy. Kolejnym problemem była słaba stabilność gruntu (budynek stanął na zasypanej fosie miejskiej), co rozwiązano przez ustawienie obiektu na żelbetowej płycie. Warto również wspomnieć, że budynek spełniał normy obrony przeciwlotniczej – w bocznych klatkach schodowych wprowadzono płyty żelbetowe, które umożliwiały zastosowanie tych pomieszczeń jako schronów. Obecnym użytkownikiem obiektu jest Uniwersytet Mikołaja Kopernika.

Państwowy Bank Rolny¹⁰⁵

il. 21 W 1938 roku rozpoczęto budowę siedziby Banku Rolnego, który zlokalizowany został przy ulicy Wały, naprzeciw ówczesnego Urzędu Wojewódzkiego, obecnego Collegium Maius. Projektantem tego budynku był Marian Lalewicz, twórca wielu gmachów bankowych w międzywojennej Polsce. W strukturze tego toruńskiego czytelne są odniesienia do klasycznej tradycji. Układ i proporcje brył, elewacja frontowa z filarowym portykiem, żąbkowanym gzymsiem i wielkimi oknami sal operacyjnych, tworzących piano

¹⁰³ J. Z. [J. Zachwatowicz], *Gmach Starostwa Krajowego i Gródka w Toruniu*, „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 12, s. 161. Por. także: Ł. Heyman, *Uzdrowiska górskie. Problemy architektury*, w: *Sztuka dwudziestolecia międzywojennego*, Warszawa 1982, s. 219.

¹⁰⁴ B. Chmielarska, W. Łoś, *op. cit.*, s. 384.

¹⁰⁵ APT, AmT, „G”, sygn. 4720–4722.

nobile¹⁰⁶, jasno określają klasyczne proveniencje formy. Jeszcze jednym elementem tu zastosowanym, a często spotykanym w klasycystycznych dworcach i pałacach, jest umieszczony na osi wejścia półkolisty ryzalit, mieszczący w omawianym obiekcie klatkę schodową. W kompozycji elewacji wykorzystany został również klasyczny pionowy trójkąt bryły. Jednak ta klasycyzująca szata zewnętrzna budynku nałożona została na żelbetową konstrukcję opartą na systemie słupów i belek, co więcej – do wypełnienia muru użyta została nieotynkowana cegła, oraz bogaty detal architektoniczny w postaci kształtek ceglanych, tworzących zamknięte płaskimi łukami arkady. Było to oczywistym odniesieniem do form toruńskiego Ratusza oraz architektury gotyckiej. Zatem Lalewicz, uznawany za czołowego klasycystę okresu międzywojennego¹⁰⁷, prezentuje się tu jako architekt w pełni czerpiący ze zdobyczy nowoczesnych systemów konstrukcyjnych, jednocześnie poszukujący kontekstowego ujęcia formy architektonicznej. Omawiany obiekt wykazuje daleko posunięte podobieństwo formy do powstałego kilka lat wcześniej Banku Rolnego w Lublinie¹⁰⁸, zaprojektowanego również przez Lalewicza. Lubelski gmach odznacza się różnym od toruńskiego sposobem opracowania elewacji. Wydaje się, że na identyczny w obu wypadkach żelbetowy szkielet nałożona została odmienna szata. Trudno rozstrzygnąć, czy wpływ na to miała metoda projektowa Lalewicza, czy zastosowany szkieletowy system konstrukcyjny, czy może wreszcie rola inwestora, chcącego dzięki podobnym formom architektonicznym stworzyć własny wizerunek.

Pomorska rozgłośnia Polskiego Radia¹⁰⁹

W połowie lat trzydziestych, na Podgórzu, przy zakręcie szosy łódzkiej, rozpoczęto wznoszenie budynku rozgłośni Polskiego Radia. Projekt powstał w Wydziale Budowy Polskiego Radia w Warszawie, a sporządzony został przez zatrudnionego tam arch. Antoniego Dygata. Widoczny z daleka maszt w kształcie dwóch stykających się podstawami ostrosłupów, wysokości 161

il. 22

¹⁰⁶ B. Chmielarska, *Między tradycją a nowoczesnością...*, s. 54.

¹⁰⁷ Por.: R. Pasiczny, *op. cit.*; także: L. Niemojewski, *Marian Lalewicz 1876–1944*, „Rocznik Towarzystwa Naukowego Warszawskiego” 45, 1954, s. 213.

¹⁰⁸ M. Stasiak, *Gmach dawnego oddziału Państwowego Banku Rolnego w Lublinie. Kilka uwag na kanwie zakończonych prac modernizacyjno-konserwatorskich*, „Lubelszczyzna” 1996, nr 1, s. 155.

¹⁰⁹ „Słowo Pomorskie” 1933, nr z 20 VIII; 1934, nr z 16 III, s. 8; także: „Teki Pomorska” 1, 1936, nr 2, s. 30; „Ilustracja Polska” 1934, nr 49, s. 7.

metrów, wykonany w Królewskiej Hucie, oraz budynek z urządzeniami nadawczymi, wzniesiony przez firmę Józefa Dreckiego z Torunia, oddane zostały do użytku w styczniu 1935 roku.

Budynek pomorskiej rozgłośni zlokalizowany został, jak już wspomniano, przy szosie prowadzącej w kierunku Łodzi. Działka przeznaczona pod budowę znajdowała się na wzniesieniu, zatem do obiektu umieszczonego powyżej poziomu ulicy prowadziły schody. Rzut parteru na planie zbliżonym do leżącego prostokąta, dwutraktowy z centralnie usytuowanym korytarzem i klatką schodową położonymi na osi podłużnej. Bryła budynku mieszczącego aparaturę nadawczą złożona była z czterech przenikających się prostopadłościaków o zróżnicowanych wysokościach, nakrytych płaskimi dachami. Kompozycja brył miała zdecydowanie horyzontalny charakter, a ich wielkość i układ odzwierciedlały funkcjonalne przeznaczenie poszczególnych części budynku. Utrzymane w surowej estetyce funkcjonalizmu gładkie, białe tynkowane płaszczyzny elewacji, przerwane zostały „leżącymi” oknami, między którymi zastosowano nietynkowaną cegłę, co stworzyło optyczny efekt pasów okiennych, podkreślających horyzontalną kompozycję. W narożniku, na styku brył umieszczono wejście na rzucie wycinka koła, nakryte wysuniętym daszkiem.

Obiekt wykazuje dosyć duże pokrewieństwa formalne z gmachem Lwowskiej Rozgłośni Polskiego Radia, której autorem był również Antoni Dygat¹¹⁰. Różnicę stanowi tu skala założeń – toruński obiekt jest mniejszy kubaturowo, natomiast układ brył obu obiektów stanowi lustrzane odbicie. Koszt budowy toruńskiej rozgłośni, bez urządzeń nadawczych, wyniósł 116 tysięcy złotych¹¹¹.

Konkursy architektoniczne i realizacja Muzeum Ziemi Pomorskiej¹¹²

Problematyka powstawania budynków muzealnych w dwudziestoleciu międzywojennym podejmowana była przez Marka Pabicha¹¹³. Autor omówił tendencje panujące w architekturze gmachów muzealnych na przykła-

¹¹⁰ „Architektura i Budownictwo” 1935, nr 9, s. 29.

¹¹¹ *Ibidem*.

¹¹² APT, AmT, WB, sygn. 2695–2697.

¹¹³ M. Pabich, *Polska architektura muzealna w dwudziestoleciu międzywojennym*, w: *Ars sine scientia nihil est*, Warszawa 1997, s. 187–197.

dzie projektów i realizacji powstałych dla Krakowa, Warszawy oraz Katowic. Analizę formy oraz treści ideowych gmachu Muzeum Śląskiego w Katowicach przeprowadziła Barbara Szczyпка-Gwiazda¹¹⁴. Obraz ten dopełnić należy historią powstania jeszcze jednego budynku muzealnego z interesującego nas okresu – mianowicie Muzeum Ziemi Pomorskiej w Toruniu. Wątek ten został podjęty przez Barbarę Chmielarską¹¹⁵, która w szkicu o architekturze użyteczności publicznej międzywojennego Torunia, omawiając historię powstania budynku muzeum, rozpoczyna ją od zamkniętego konkursu ogłoszonego w 1935 roku, do którego zaproszono ówczesnych czołowych polskich architektów – Czesława Przybylskiego, Bohdana Pniewskiego oraz Jerzego Wierzbickiego.

Jednak początki projektowania siedziby Muzeum Ziemi Pomorskiej sięgają dziesięć lat wstecz, kiedy to problem ten podjęty został przez Pomorskie Starostwo Krajowe. Porozumienie w sprawie budowy gmachu nastąpiło pomiędzy trzema czynnikami władzy – Wojewodą, Starostą oraz Magistratem. Stało się to zgodnie z tezą, jaką postawił Alfred Lauterbach, iż rozwiązaniem trudnej sytuacji muzealnictwa polskiego w dwudziestolecie międzywojennym byłaby „współpraca państwa z miastem w sensie jakiegoś kondominium opartego na znacznej pomocy państwa czy też w postaci budowy gmachów czy utrzymania personelu i czynienia stałych zakupów”¹¹⁶. Bezpośrednim impulsem, który tchnął życie w przedsięwzięcie, było pismo starosty pomorskiego dr. Wybickiego, o potrzebie budowy gmachu muzeum, spowodowanej przejęciem przez wojsko jego dotychczasowej siedziby przy ulicy Żeglarskiej 8. Pismo starosty zawiera deklarację wystąpienia do wojewody o kredyt w wysokości 200 tys. złotych, oraz włączenia do budżetu na lata kolejne wydatków ponoszonych na obsługę zaciągniętej pożyczki.

W celu racjonalnego opracowania projektu starosta zwrócił się o opinię dotyczącą programu do dr. Mieczysława Tretera z Warszawy. Ze strony magistratu oczekiwano oddania pod budowę terenu, który miał znajdować się w „miejscu ogólnie widocznym, łatwo dostępnym”, oraz mieć odpowiednio dużą powierzchnię, umożliwiającą dalszą rozbudowę gmachu. Jako najlepszą lokalizację wskazano należący wówczas do wojska teren położony u zbiegu ulic Szopena i Fredry.

¹¹⁴ B. Szczyпка-Gwiazda, *Reprezentacyjne założenie placu – forum Katowic jako próba stworzenia przestrzeni symbolicznej*, w: *Przestrzeń. Architektura. Malarstwo. Wybrane zagadnienia sztuki górnośląskiej*, red. E. Chojecka, Katowice 1995, s. 105–116.

¹¹⁵ B. Chmielarska, *Między tradycją a nowoczesnością...*, s. 51 i następane.

¹¹⁶ A. Lauterbach, *Zagadnienia muzealne*, „Pamiętnik Muzealny” II, 1933, s. 43.

W wyniku takich ustaleń Starostwo zwróciło się do poznańskiego architekta Stefana Cybichowskiego, który w sierpniu 1925 roku przysłał rysunki z projektem budynku. Gmach został pomyślany w formie neoklasycystycznej, nawiązującej do rozwiązań formalnych charakterystycznych dla architektury Królestwa Polskiego. Odsunięty od ulicy w głąb działki, zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ulicy Szopena i Alei 700-lecia, frontem zwrócony w stronę Wisły, poprzedzony szpalerami drzew oraz prostokątnym basenem, oparty był na planie zbliżonym do odwróconej litery T. Projekt przewidywał wzniesienie piętrowego gmachu z centralnie umieszczonym czterokolumnowym portykiem. Podziały poziome zwartej bryły zostały zakomponowane zgodnie z klasycznymi zasadami: podstawę stanowi boniowany cokół, wyznaczający poziom suterenu, trzon – korpus przerwany dwoma gzymsami wydzielającymi poziom wysokiego parteru i piętra, zwieńczenie – gładki attykowy pas, zakrywający szklany dach doświetlający sale wystawowe.

Architekt nadesłał także drugą wersję projektu elewacji frontowej, w której wprowadził zmiany w portyku, wspartym na zdwojonych kolumnach, przerywanych prostopadłościanami, jego fronton od góry został ukształtowany schodkowo oraz zwieńczony dwiema grupami rzeźb, natomiast od dołu podcięty łukiem półkolistym, zmniejszony został też wieńczący bryłę attykowy pas.

Gmachy muzealne wówczas powstające zazwyczaj projektowane były w dziewiętnastowiecznej konwencji, która stworzyła muzeum-świątynię czy pałac sztuki. Najczęściej operowały formami klasycyzmu, zarówno w proporcjach bryły, jak i detalem architektonicznym o tej proveniencji¹¹⁷. Zwiedzanie przebiegać miało według z góry założonej dramaturgii, zbliżającej budynku muzealne do obiektów teatralnych. W związku z powyższym, często stosowano układy liniowe – amfiladowe, stopniowo doprowadzające widza do punktu kulminacyjnego. W przypadku omawianego projektu widoczne są odmienne niż w XIX wieku zasady kształtowania planu. Centralną część poprzedzoną portykiem wypełnia hall ze schodami na piętro, który z obu stron skomunikowany jest z salami wystawowymi, zajmującymi całą długość i szerokość skrzydeł. Część administracyjna została umieszczona w skrzydle położonym na przedłużeniu osi podłużnej budynku, została więc niejako funkcjonalnie wydzielona. Pewien tradycjonalizm, widoczny w zastosowaniu form klasycznych, nie wynika zatem raczej z naśladownictwa budynków XIX-wiecznych muzeów. Wpływu na użycie przez autora form klasycystycznych upatrywać należy w wielkiej popularności form klasycznych, które

¹¹⁷ M. Pabich, *op. cit.*, s. 191.

w okresie budowania zrębów państwowości doskonale zaspokajały potrzebę reprezentacyjności i monumentalności wymaganej od obiektów użyteczności publicznej¹¹⁸.

W korespondencji¹¹⁹ autor projektu pisał, że zastosował się do wskazówek Mieczysława Tretera i Sylwestra Pajzderskiego, tworząc w budynku cztery zasadnicze działy: przyrodniczy w suterrenach, przedhistoryczny i etnograficzny na parterze, historyczny na piętrze. Sala na piętrze miała mieć wysokość 6 metrów z górnym doświetleniem. Jako uzupełnienie sal wystawowych zaproponował utworzenie lapidariów. Zarezerwowany odpowiednio duży teren umożliwił w przyszłości rozbudowę, po której obiekt miał uzyskać formę czteroskrzydłowego założenia z dwoma wewnętrznymi dziedzińcami. Projekt Cybichowskiego nie został zrealizowany.

Kolejny znany projekt Muzeum Ziemi Pomorskiej wyszedł spod ręki Czesława Przybylskiego. Powstał w wyniku ogłoszonego w 1925 roku konkursu¹²⁰. Zakładał wzniesienie budynku na planie prostokąta, czterotraktowego, mieszczącego w przednim traktcie pracownię i biura, czyli pion administracyjno-naukowy. Drugi trakt zajmował westybul z wejściami do położonych w tylnych traktach sal wystawowych, oraz schodami prowadzącymi na piętro. Przekrój poprzeczny budynku ujawnia jego ciekawą strukturę i zasadę projektową podporządkowaną jak najlepszemu wyzyskaniu naturalnego oświetlenia sal wystawowych, którą to cechę jako nadrzędną w budynku muzealnym podkreślał Jerzy Wierzbicki, omawiając projekt Muzeum Narodowego w Warszawie autorstwa Tadeusza Tołwińskiego. W omawianym projekcie ujawniała się często podkreślana cecha twórczości Przybylskiego – przejrzyste i bezbłędne pod względem funkcjonalnym rozwiązanie planu oraz jasność i celowość układu wnętrza¹²¹. Piętrowe bryły frontu oraz skrzydeł bocznych stanowią rodzaj parawanu, zasłaniającego wewnętrzną strukturę obiektu. Efekt monumentalności elewacji frontowej uzyskany został przez opięcie nadającą jej rytm, palladiańską kolumnadą, czyli przy zastosowaniu minimum środków formalnych. Elewacje boczne rozczłonkowane zostały li-

il. 24

¹¹⁸ W. Krassowski, *Problemy polskiej architektury między trzecią ćwiercią XVIII w. a drugą połową XX w.*, „Architektura” 1978, nr 11–12, s. 53, 82.

¹¹⁹ APT, AmT, WB, Dokumentacja techniczna, sygn. 3.

¹²⁰ Nie udało się odnaleźć archiwaliów z informacjami dotyczącymi samego konkursu oraz udziału innych architektów. Powołujemy się na informacje zawarte w „Architektura i Budownictwo” 1936, s. 295–296; oraz powtórzone przez: G. Jonkajtys-Luba, *Czesław Przybylski*, Warszawa 1989, s. 19.

¹²¹ *Ibidem*, s. 8; także K. Tołłoczko, *Pisać o Przybylskim*, „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 8–9–10, s. 248.

zenami, między którymi umieszczono prostokątne okna. Strefa wejścia, przerywająca rytm elewacji, podkreślona została półkolistą edikulą, ujętą dwiema lizenami. Zasadnicze cechy projektu wykonanego dla Muzeum Pomorskiego zostały rozwinięte w późniejszej o rok koncepcji Muzeum Narodowego w Warszawie. Elementy tożsame dla obu projektów to zastosowanie edikuli akcentującej główne wejście do gmachu oraz kolumnady opinającej korpus główny, która w zredukowanej formie pojawiła się w projekcie Muzeum Narodowego¹²². Budynek zaplanowany przez Przybylskiego dla Torunia również nie został zrealizowany.

Problem budowy muzeum powrócił w 1934 roku za sprawą Rady Zrzeszeń Naukowych, Artystycznych i Kulturalnych Ziemi Pomorskiej, powstałej w kwietniu 1934 z inicjatywy wojewody pomorskiego Stefana Kirtiklisa. Do zadań statutowych organizacji należało ożywienie ruchu naukowego, artystycznego i kulturalnego na Pomorzu i jak to określono – „usunięcie braków w tej materii winno być przede wszystkim dokonane w stolicy Pomorza”¹²³. Na czoło zagadnień wysunięta została kwestia budowy gmachu dla pomieszczenia zbiorów pomorskich. W miejscu tym należy zaznaczyć, że w stosunku do programu muzeum z 1925 roku po dziewięciu latach uległ on znacznemu rozszerzeniu. Z myślą o powstaniu uczelni wyższej na Pomorzu podjęto decyzję o skupieniu w jednym miejscu zbiorów muzealnych, archiwalnych oraz bibliotecznych. Taka placówka o charakterze nie tylko wystawienniczym, ale i naukowym, miała być podwaliną pod przyszłą uczelnię. W proces jej organizowania czynnie włączył się wojewoda Kirtiklis, który w liście do prezydenta miasta Bolta pisał, co następuje: „zwrócono mi uwagę szczególnie na bogate i bardzo cenne zbiory archiwum miasta Torunia o znaczeniu nie tylko lokalnym, lecz ogólnopństwowym, które to zbiory wskutek braku odpowiedniego miejsca, nie mogą być należycie wykorzystane przez naukę [...] zachowanie tych skarbów dla potomności, udostępnienie ich szerszym warstwom społecznym i ułatwienie systematycznego opracowania, zwłaszcza w związku z dążeniem społeczeństwa do uzyskania wyższej uczelni w Toruniu, wymagają zgromadzenia porzrzuconych po całym wojództwie zbiorów”¹²⁴.

W związku z powyższym, wojewoda zasugerował włączenie do budżetu miasta na lata 1935/36 kwoty 150 000 złotych oraz wyznaczenie odpowiedniego terenu, ze swej strony zapewniając daleko idącą pomoc oraz podjęcie

¹²² M. Lalewicz, *Konkurs ograniczony na projekt gmachu Muzeum Narodowego w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1925/1926, nr 8, s. 4.

¹²³ APT, AmT, Wydział Kultury, sygn. 406/15/24.

¹²⁴ *Ibidem*.

starań o uzyskanie korzystnych kredytów budowlanych, gdyż „rychłe powstanie [gmachu] uważam za konieczne dla dalszego rozwoju Torunia i Pomorza”¹²⁵. Opracowaniem programu muzeum zajął się działający w Toruniu historyk sztuki – Gwido Chmarzyński, proponując regionalny charakter muzeum i podkreślając pilną potrzebę jego powstania jako ważnej instytucji dla nauki polskiej, która musi przeciwstawić się wynikom badań nad Pomorzem prowadzonych w Gdańsku czy Szczecinie przez naukowców niemieckich. Wspólnie z Radą Zrzeszeń Naukowych, Artystycznych i Kulturalnych opracowano szczegółowe zestawienie potrzeb lokalowych instytucji skupionych wokół Muzeum Ziemi Pomorskiej, wydane w formie elaboratu zawierającego precyzyjne wytyczne co do powierzchni poszczególnych sal ekspozycyjnych, pomieszczeń pracowni naukowych, biblioteki, archiwum oraz pomieszczeń dla Instytutu Bałtyckiego. Program wykazał potrzebę powstania budynku, w którym muzeum zajmować miało powierzchnię ok. 2,5 tys. metrów, biblioteka 1,5 tys. oraz archiwum 900 metrów. Posiadając tak przygotowany program, Zarząd Miasta zaproponował zamówienie projektu szkicowego w skali 1:200 u trzech, względnie czterech architektów. Warto tu podkreślić, że projekty chciano zamówić u warszawskich architektów, mających doświadczenie w projektowaniu budynków monumentalnych. W lutym 1935 roku uchwała rady Miejskiej upoważniła zarząd do zamówienia projektu u dwóch, trzech „wybitnych architektów”. Brano pod uwagę następujące osoby: Romuald Gutt, Józef Jankowski, Czesław Przybylski, Bohdan Pniewski, Rudolf Świerczyński, Kazimierz Tołłoczko, Edgar Norwerth, Zdzisław Mączyński oraz Aleksander Bojemski¹²⁶.

W marcu 1935 roku miało miejsce zebranie, w którym uczestniczyli wojewoda Kirtiklis, starosta Łącki, prezydent Bolt oraz działacz kultury, senator Otto Steinborn. Postanowiono zamówić trzy projekty, po osobistym kontakcie z kilkoma architektami z Warszawy, autorami najważniejszych monumentalnych budowli w Polsce. Starosta Łącki ze swej strony zaproponował osobę Jerzego Wierzbickiego, autora projektu wznoszonego wówczas w Toruniu gmachu Starostwa Krajowego. Kolejnymi wybranymi architektami byli prof. Czesław Przybylski oraz Bohdan Pniewski. Wytypowani architekci zapoznali się z wytycznymi konkursu i zgodzili się przyjąć zamówienie, które miało być wykonane w ciągu dwóch miesięcy.

Realizację gmachu podzielono na dwa etapy – w pierwszym miały powstać pomieszczenia muzeum, biblioteki, archiwum oraz pierwszy etap bu-

¹²⁵ *Ibidem*.

¹²⁶ *Ibidem*, sygn. 406/15/18.

dowy kompleksu uczelni. Na realizację przeznaczono działkę położoną w projektowanej dzielnicy gmachów użyteczności publicznej, przy zewnętrznej krawędzi pierścienia pofortecznego, w kwartale zamkniętym ulicami: Grudziądzką, Szosą Chełmińską, Bawarczyków oraz Legionów. Pierwszy etap budowy dotyczył skrzydeł położonych wzdłuż ulicy Grudziądzkiej, należało zatem wyjść z założenia całej bryły, przy czym fragment całości obejmujący minimalny program potraktować z myślą o tym, aby w okresie przejściowym nie czynił wrażenia budynku niedokończonego. Według wytycznych zarządu należało rozważyć możliwość budowy całego gmachu w postaci kilku osobnych segmentów połączonych galerią. Jako celowe uznał zarząd wykorzystanie do kompozycji przepływającego przez działkę strumyka, w tym jego przepustu przez budynek jako akcentu architektonicznego. Za konieczne uważano przestrzeganie zasady ekonomicznego rozplanowania pomieszczeń i uzyskania minimalnej kubatury.

Warszawscy architekci nie pozostali jedynymi, których zaprosiły do konkursu Zarząd Miasta i Starostwo. Jak to ujęto w liście do Pniewskiego i Przybylskiego – „zaproszono [także] ze względów oczywistych architektów z Pomorza”. Byli nimi działający w Gdyni arch. Jan Bochniak¹²⁷ oraz kierownik Biura Zabudowy Wybrzeża Morskiego w Wejherowie arch. Tadeusz Zandfos¹²⁸. W ostatnich dniach lipca dotarły do Torunia zamówione projekty. Spośród nich nieznana jest praca Bohdana Pniewskiego.

il. 25 W projekcie Przybylskiego obiekt został zlokalizowany w południowej części działki z monumentalnym wejściem we wschodniej części, prowadzącym na wewnętrzny dziedziniec. Zasadnicza kompozycja składa się z prostopadłościennych, zgeometryzowanych, leżących brył równej wysokości, składających się na korpus główny, położony wzdłuż ulicy Grudziądzkiej oraz skrzydło położone wzdłuż ulicy Legionów, między nimi znajduje się czworobok z wewnętrznym dziedzińcem, otwartym od południowej strony wielką arkadą zamkniętą płaskim łukiem wspartym na czterech filarach. Układ takiego rozwiązania wejścia, podkreślający dostojność i monumentalizm założenia, nawiązuje formalnie do gmachu Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w Warszawie autorstwa Zdzisława Mączyńskiego. Na osi wejścia usytuowane zostały schody prowadzące z dziedzińca do foyer, nad którym na piętrze znajdowała się aula. Horyzontalny charakter elewacji głównego skrzydła, mieszczącego sale wystawowe, został podkreślony dwoma pasami poziomych okien. Elewacja od strony ulicy Legionów została

¹²⁷ APT, AmT, WB, Dokumentacja techniczna, sygn. 1.

¹²⁸ *Ibidem*, sygn. 8.

ukształtowana symetrycznie, oś środkową tworzył oparty na półkolu ryzalit, kryjący pion komunikacyjny, okna skomponowane zostały w układzie poziomych pasów. W omawianej elewacji odmiennie zaplanowana została jej północna część, z biegnącymi nieprzerwanie pasami okien, za nią to kryły się czytelnie. Taka forma była wynikiem odzwierciedlenia na zewnątrz funkcjonalnego przeznaczenia owej części.

Jerzy Wierzbicki zaprojektował monumentalny, symetrycznie skomponowany obiekt, frontem zwrócony do ulicy Grudziądzkiej, dwa skrzydła zamykały działkę od wschodu i zachodu. Środkowa część korpusu głównego zaakcentowana została wyższą prostopadłościenną bryłą, opiętą rytmizującymi ją pilastrami. Ten zabieg formalny równoważył optycznie rozciągnięte, niższe boczne partie elewacji frontowej o wybitnie horyzontalnym charakterze, podkreślonym biegnącymi nieprzerwanie pasami okien. Formą omawianej elewacji rządzią prawa klasycznej kompozycji dążącej do uzyskania wrażenia harmonii, symetrii i rytmu tak związanych ze sobą, by wywoływały poczucie ładu, równowagi, spokoju i powagi. Mamy tu do czynienia ze zmodernizowanym klasycyzmem odpowiednim dla budynku, który w dużym stopniu pełnić miał funkcje reprezentacyjne, jednak układ wewnątrz jest kształtowany ściśle według zasad funkcjonalizmu. Wymagana warunkami konkursu aula została umieszczona w północnej części, z tyłu korpusu głównego, w skomunikowanej łącznikiem bryle o interesującej, opartej na owalach formie. Element ten potraktowany został jako powtarzalny moduł, który miał być użyty w drugim etapie budowy, podczas realizacji części mieszczącej wyższą uczelnię, pełniąc funkcję audytoriów. Takie podejście projektowe umożliwiało stopniową rozbudowę, miało zatem niezaprzeczalny walor ekonomiczny oraz duże zalety funkcjonalne.

Kolejną pracą nadesłaną na konkurs był projekt wykonany przez Tadeusza Zandfosa. Autor zaproponował zabudowę złożoną z szeregu segmentów, przeprutych w parterze przejściami do wnętrza działki o ogrodowym charakterze, z basenem zasilanym wodą z przepływającego przez teren strumyka. Bryły budynku zostały mocno zgeometryzowane, miały mieć równą wysokość i jednolite elewacje, którym wyraz plastyczny nadają opinające całość lizeny. Ów jednostajny rytm przerywa asymetrycznie umieszczone główne wejście w formie uskokowo kształtowanego wgłębnego ryzalitu, które dodatkowo zostało zaakcentowane płaskorzeźbą. W przewidywanej w drugiej fazie realizacji rozbudowie elewacja frontowa miała uzyskać w środkowej części parteru przeprucie do wnętrza działki wsparte na filarach, dając wrażenie symetryczności głównej elewacji. Pod względem formalnym sposób kształtowania bryły oraz wyrazu plastycznego elewacji, polegający na jej zrytmizowa-

il. 25

il. 25

niu, nasuwa skojarzenia ze Śląskimi Technicznymi Zakładami Naukowymi w Katowicach, zrealizowanymi według projektu Jadwigi Dobrzyńskiej i Zygmunta Łobody¹²⁹. Projekt Tadeusza Zandfosa reprezentuje nurt umiarkowanego modernizmu¹³⁰ w jego wertykalnej odmianie.

il. 25 Ostatnią z prac nadesłanych na omawiany konkurs był projekt gdyńskiego architekta Jana Bochniaka. Podobnie jak pozostali autorzy, Bochniak zaproponował luźną zabudowę działki, z głównym budynkiem, przewidzianym do realizacji w pierwszej fazie, usytuowanym wzdłuż ulicy Grudziądzkiej. Druga faza realizacji przewidywała wzniesienie kolejnych skrzydeł, w konsekwencji tworzących zwartą pierzeję ulic Legionów oraz Szosy Chełmińskiej. Aby skomunikować wnętrze parceli z otaczającymi ulicami oraz aby uniknąć tworzenia nadto rozciągniętych w przyziemiu pierzei, od strony ulic Grudziądzkiej i Legionów przewidziano w parterze przepierzenia, ustawiając części budynków na słupach, dając tym samym możliwość wprowadzenia w głąb działki pieszych ciągów. Pozostała część terenu miała być od strony ulicy Bawarczyków zabudowana prostopadle do niej stojącymi trzema budynkami na rzutach prostokątów. Projekt prezentuje jedynie formę głównego budynku, założonego na planie zbliżonym do położonej litery „H”, mającego pomieścić wymagane programem konkursu pomieszczenia muzeum, biblioteki oraz archiwum. Autor zakładał wzniesienie trzypiętrowej, prostopadłościennej bryły, ustawionej na oblicowanym cegła cokole. Budynek miał być zapewne wzniesiony w konstrukcji szkieletowej, co potwierdza rozwiązanie elewacji frontowej, która pomyślana została jako szklana, jednolita tafla, schowana za przypominającą ruszt konstrukcją opartą na module stojącego prostokąta. Strefa wejścia została podkreślona całkowicie przeszkloną prostokątną płaszczyzną, niejako „doklejoną” do środkowej części elewacji, stanowiącą ryzalit, uwydatniający symetryczność kompozycji. W projekcie można dopatrywać się prób połączenia żelbetowego strukturalizmu Augusta Perreta (elewacja garażu w Paryżu z 1905) z ideą wolnej elewacji Corbusiera, przy zachowaniu klasycznej, bo symetrycznej kompozycji. Jednocześnie zastosowany w fasadzie system złożony z prostokątnej ramy wypełnionej szkłem przypomina rozwiązanie użyte przez Corbusiera w elewacji willi Schwob w La Chaux-de-Fonds z 1916 roku¹³¹.

Z nieustalonych dotąd przyczyn konkurs pozostał nie rozstrzygnięty, natomiast kolejny, tym razem otwarty, został ogłoszony pod koniec 1935 roku,

¹²⁹ W. Odorowski, *op. cit.*, s. 114, il. 45.

¹³⁰ Por.: A.K. Olszewski, *op. cit.*, s. 30 i 35.

¹³¹ Por.: B. Lisowski, *Początki twórczości Le Corbusiera*, w: *Sztuka XX wieku*, Warszawa 1971, s. 95.

a posiedzenie Sądu konkursowego odbyło się w lutym 1936. W jego skład wchodził jak poprzednio przedstawiciele władz oraz SARP w osobach Romualda Millera, Romualda Gutta, Jana Jankowskiego oraz profesor Uniwersytetu Poznańskiego Eugeniusz Frankowski, Edward Kunze – Dyrektor Biblioteki Jagiellońskiej i dr Alfred Lauterbach. Program konkursu został ponownie rozszerzony, gdyż postanowiono, że gmach ma posiadać charakter pomnika ku czci marszałka Józefa Piłsudskiego. Wątki semantyczne i komemoratywne miały znaleźć odbicie w architekturze zewnętrznej oraz w części reprezentacyjnej wnętrza potraktowanej monumentalnie i poważnie, jako miejsce honorowe, przeznaczone na ustawienie rzeźby Marszałka. Jednocześnie powinno ono dać sposobność wyrażania czci dla zasłużonych dla Pomorza, stając się pomorskim panteonem. Zmieniona została również lokalizacja terenu pod budowę. Nowa działka położona była w dzielnicy reprezentacyjnej, przy ulicy Szopena. Lokalizacja taka, w pobliżu Wisły, umożliwiała wprowadzenie do kompozycji brzegów rzeki, a wymogiem określonym w programie konkursu było pozostawienie wartościowego drzewostanu. Tak, jak miało to miejsce w poprzednim konkursie, gmach realizowany w pierwszym etapie miał stanowić skończoną całość, z możliwością późniejszej rozbudowy. Na konkurs nadesłano 32 projekty, spośród których wybrano pięć.

Pierwszą nagrodę otrzymała praca wykonana przez Franciszka Krzywdę-Polkowskiego przy współpracy Aliny Scholtzówny i Bolesława Szmida. Autorzy odsunęli budynek od ulicy tworząc przed nim skwer z basenem. Obiekt zaprojektowano w konstrukcji żelbetowej bazującej na module słupów, z wolnymi elewacjami, w których odmiennej kompozycji znajdują odzwierciedlenie odrębne funkcje poszczególnych zróżnicowanych wysokością brył, o układzie opartym na dwóch zasadniczych kierunkach. Podobna zasada kieruje rozplanowaniem rzutu budynku, gdzie poszczególne części są wyodrębnione przez przesunięcia względem siebie. Skrzydła położone wzdłuż ulicy Szopena i Fredry przecinają się pod kątem prostym, mieszcząc w punkcie swego skrzyżowania reprezentacyjne foyer. W północno-zachodniej części działki pozostało miejsce pod dalszą rozbudowę, w formie wolnostojących budynków. Wejście poprzedzone zostało podcieniem założonym na rzucie wycinka koła, wprowadzającym łagodny element ruchu w tej statycznej, horyzontalnej architekturze. Elewacja frontowa jest niemal ascetyczna, w partycie artykułowana słupkami międzyokiennymi, w górnej partii zwieńczona poziomym pasem leżących okien, sięgającym górnej krawędzi korpusu. Te środki formalne, wynikające z potrzeby odpowiedniego doświetlenia sal powodują, że budynek wydaje się optycznie lżejszy. Asymetrycznie umieszczone wejście zaakcentowane zostało płaskorzeźbą. Sąd konkursowy podkreślał

il. 26

walory architektoniczne brył, planu oraz „ustosunkowanie otworów do ścian”¹³².

il. 26 Drugą nagrodę zdobyła praca Tadeusza Kaszubskiego i Stefana Putowskiego. Obiekt, jak w poprzednim projekcie, odsunięty został w głąb działki, z głównym skrzydłem położonym wzdłuż ulicy Szopena. Plan miał być asymetryczny, od strony wschodniej trzy skrzydła przylegające do korpusu głównego zamykają prostokątny dziedziniec. Na osi wejścia znalazł się reprezentacyjny hall, za nim, na przedłużeniu, usytuowano aulę. Bryła budynku zwarta, złożona z prostopadłościanów niemal równej wysokości z dominującym rozciągniętym horyzontalnie korpusem głównym. Elewacja frontowa symetryczna z wgłębny portykiem na osi, biegnącym przez całą wysokość korpusu, mieszczącym w parterze wejście. Powyżej oś środkową podkreślają dwa rzędy okien przedzielonych biegnącymi do gzymsu lizenami. Elewacja frontowa, której logika kompozycji wywodzi się z klasycznego porządku, ma dostojny, monumentalny, ale jednocześnie surowy charakter, uzyskany przez zastosowanie kamiennej okładziny.

il. 26 Trzecią z nagrodzonych prac był projekt autorstwa Czesława Przybylskiego¹³³, o monumentalnej formie. Podobnie jak poprzednie obiekty, i ten został odsunięty od ulicy, tworząc wymagane dla osiągnięcia efektu monumentalności „urbanistyczne odejście”, dwa skrzydła boczne ujmują otwarty dziedziniec. Plan budynku stanowi daleką reminiscencję klasycystycznych założeń pałacowych o palladiańskich proweniencjach (ujmujące dziedziniec skrzydła boczne), z półkolistą zamkniętą salą umieszczoną na osi (w przypadku omawianego projektu miała to być aula). Przedstawiony do konkursu projekt poprzedzony został szeregiem studialnych koncepcji, poszukujących najlepszej formy, która oddałaby „pomnikowy” charakter obiektu. Waldemar Odorowski uważa, że projekt Przybylskiego powstał pod wpływem formy Muzeum Śląskiego w Katowicach, co sugerują podobne rozwiązania elewacji frontowej gmachu¹³⁴. O ile elewacje frontowe są formalnie zaskakująco podobne, o tyle przestrzenny kontekst obu obiektów wykazuje pewne różnice. Muzeum Śląskie tworzyło jeden z elementów większej kompozycji urbanistycznej o dużej sile wyrazu, nasyconej wątkami semantycznymi¹³⁵. Ponadto włączało się w wyrazową konstrukcję miasta, gdzie umieszczenie masy budynku ponad ulicą stanowiło po pierwsze odwołanie do nowoczesności

¹³² „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 6, s. 194.

¹³³ „Architektura i Budownictwo” 1937, s. 199 i następn.

¹³⁴ W. Odorowski, *op. cit.*, s. 157–158.

¹³⁵ B. Szczyпка-Gwiazda, *Reprezentacyjne założenie...*, s. 105.

w architekturze (dom na słupach), a co za tym idzie przewyciężenia sił natury (tak powszechnie znany na Śląsku, stosowany w kopalniach system podpór). Drugim motywem była idea nowego forum miasta, które stać się miało miejscem sakralizacji historii i gloryfikacji czynu zbrojnego poprzez wizerunki Chrobrego, Piłsudskiego oraz Powstańca – bohatera narodowej insurekcji. Wątki historyczny (Chrobry) i heroizowanego czynu zbrojnego (Piłsudski) znajdują uzupełnienie w trzecim: narodowego męczeństwa (Pieta Śląska), gdzie miłość ojczyzny poświęcona ofiarą życia zostaje sprzężona z ideą zmartwychwstania¹³⁶. Muzeum Śląskie znalazło się zatem w strefie nasyconej znaczeniami ideowymi osadzonymi w kontekście politycznym¹³⁷, natomiast Muzeum Ziemi Pomorskiej stanąć miało w strefie pozbawionej tak wielowątkowych znaczeń. Sam obiekt, nie zaś jego kontekst urbanistyczny, miał mieć charakter pomnikowy. To, co łączy oba projekty, to, obecna w obu gmachach, „aluzja do form przypominających monument. Chodzi o ryzalit środkowy, przywodzący na pamięć kształt wieży, motyw od dawna łączący się z symboliką suwerennej władzy, rezydencji suwerena, zarazem miejsca warownego, upamiętnienia i obrony”¹³⁸. Trzon budynku stanowi czteropiętrowa bryła korpusu głównego, przzerwana w środkowej części uskokowo kształtowanym wgłębnym ryzalitem, podkreślającym osiowość i symetrię kompozycji. Do głównej bryły o monumentalnym wyrazie, której dominujący charakter miał być uwydatniony zastosowaniem kamiennej okładziny, dostawione zostały ceglane skrzydła boczne, o zrytmizowanych elewacjach opiętych lizenami. Centralną część parteru zajmować miał przestronny hall z umieszczonym na osi pomnikiem Marszałka. Sąd konkursowy uznał, że zaplanowanie sal wystawowych na piętrach jest niewskazane, a doświetlenie hallu niedostateczne. Monumentalizm pełnych powagi i dostojności form oddawał zamierzony pomnikowy charakter dzieła. Autor od początku pracy projektowej założył, że najwłaściwszym sposobem zrealizowania upamiętniającego charakteru budynku jest zastosowanie monumentalnej, prostopadłościennnej, surowej, wypiętrzonej bryły, wyrastającej niejako z „cokołu”, utworzonego przez boczne skrzydła, której forma przypomina urnę. Wyróżnikiem wszystkich szkiców było zastosowanie wgłębnego ryzalitu, podkreślającego strefę wejścia z umieszczoną na jego osi formą rzeźbiarską¹³⁹.

¹³⁶ *Ibidem*, s. 110.

¹³⁷ W. Odorowski, *op. cit.*, s. 161.

¹³⁸ E. Chojceka, *Treści ideowe Muzeum Śląskiego w Katowicach*, w: *Ziemia Śląska*, red. L. Szaraniec, Katowice 1988, s. 37.

¹³⁹ „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 8–9–10, s. 298–300.

il. 26 Autorem czwartego z nagrodzonych projektów był Stanisław Odyniec Dobrowolski. Budynek został założony na planie skomponowanym z trzech skrzydeł, z położonym wzdłuż ulicy Szopena, dłuższym północnym skrzydłem mieszczącym wewnątrz muzealne. Do wnętrza wprowadza część położona na osi północ-południe, gdzie mamy hall z galerią zasłużonych. Skwer powstały między skrzydłami budynku wzbogacony został basenem z rzeźbą. Zestawione ze sobą prostopadłościenne bryły, nakryte płaskimi dachami, mają odmiennie ukształtowane elewacje, oddające ich różnorodne przeznaczenie. Wejście zaakcentowane zostało grupą rzeźbiarską, dla której tło stanowi płaszczyzna licowanej kamieniem ściany. W elewacji części muzealnej dominuje płaszczyzna muru przepruta w dolnej partii pasem okien, jej górna partia artykułowana jest pionowymi, wąskimi oknami. Elewacje części bibliotecznej niemal w całości wypełnione zostały pasami prostokątnych, leżących okien, oddzielonych gzymsami. Podobnie jak w większości projektów aula usytuowana została w wyodrębnionej bryle, na osi wejścia, poprzedzona miejscem przeznaczonym na umieszczenie rzeźby przedstawiającej postać Marszałka. W opinii sądu konkursowego hall i galeria zasłużonych zostały zaplanowane w nieodpowiedniej skali, niewłaściwe było również doświetlenie sal muzealnych¹⁴⁰.

il. 29 Czwartą równorzędną nagrodę otrzymał projekt Jerzego Wierzbickiego, który w rozplanowaniu układu budynku na działce odróżnił się od pozostałych. Od ulicy gmach został odgródzony prostokątnym basenem, nad którym przerzucono kładkę umożliwiającą komunikację. Skrzydło z wnętrzem muzealnym zostało usytuowane prostopadle do ulicy, z wejściem w tylnej części, na osi kładki nad basenem. W układzie kompozycyjnym brył wyróżniają się: skrzydło biblioteczne, umieszczone pod kątem prostym do muzealnego, aula w osobnej bryle o trapezowym planie oraz łącząca wszystkie skrzydła, półkolistą zamkniętą bryłą klatki schodowej. Podobnie jak w opisanych poprzednio projektach rządzi tu zasada odmiennego kształtowania elewacji w zależności od przeznaczenia konkretnej bryły, z dominującymi, horyzontalnymi układami, podkreślanymi pasami okien. Ciekawym rozwiązaniem technicznym było zastosowanie górno-bocznego oświetlenia sal ekspozycyjnych oraz górnego świetlika nad czytelnią.

il. 30 Do realizacji wybrany został projekt autorstwa Stefana Putowskiego i Tadeusza Kaszubskiego, utrzymany w najbardziej tradycyjnej formie. Można przypuszczać, że o takim wyborze zdecydowały przede wszystkim względy ekonomiczne, jak również konserwatywny smak artystyczny mieszkańców

¹⁴⁰ „Architektura i Budownictwo” 1937, s. 199 i następn.

Torunia¹⁴¹. Całością spraw związanych z budową zajął się Komitet Wykonawczy Budowy Muzeum Ziemi Pomorskiej, prowadząc szeroką kampanię propagandową wśród społeczeństwa oraz organizując publiczną zbiórkę funduszy. Budowę rozpoczęto w 1937 roku, doprowadzając ją w ciągu roku do stanu surowego. Prace budowlane prowadziły firmy „Harwot i Mrowiec”, „Balicki” oraz „Pedab”. Wykonanie stanu surowego kosztowało ok. 290 000 złotych, zaś ogólny koszt wykończonego obiektu szacowano na 1 100 000 złotych. Niestety wojna przerwała prace, po 1945 roku obiekt przejął Uniwersytet, a Toruń do dnia dzisiejszego nie uzyskał gmachu muzealnego.

Budownictwo mieszkaniowe

Brak mieszkań, który szczególnie odczuwały najuboższe warstwy społeczne, stanowił jeden z poważniejszych problemów społecznych międzywojennej Polski. Kryształujące się w tym okresie teorie, związane z przewartościowaniem zawodowej roli architektów, dawały nadzieję na poprawę warunków mieszkaniowych¹⁴². Problem ten nabrzmiewał od czasu rewolucji przemysłowej, która w ciągu XIX wieku przyciągała do miast ogromną liczbę ludzi poszukujących pracy w fabrykach. Ostatnie lata XIX wieku nie były w stanie przynieść kompleksowych rozwiązań, choć kwestia ta nie pozostawała poza sferą zainteresowań architektów. W Polsce od połowy lat dwudziestych zagadnienia te stanowiły przedmiot troski architektów skupionych wokół grup „Blok” oraz „Praesens”¹⁴³, dostrzegających społeczną rolę architektury. Założenia programowe w warstwie ideowej włączały się w aktualny na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych nurt poszukiwania racjonalnych form zabudowy mieszkaniowej, nawiązujących do tzw. mieszkania minimum. Na szerszą skalę projekty tego typu pojawiają się po mającej miejsce w 1930 roku

¹⁴¹ B. Chmielarska, W. Łoś, *op. cit.*, s. 374.

¹⁴² Zagadnienia te omawiają szerzej: B. i S. Brukalscy, *Nasza praca nad mieszkaniem robotniczym*, w: *Osiedle robotnicze*, Warszawa 1937 („Zeszyt specjalny Biblioteki Polskiego Towarzystwa Reformy Mieszkaniowej”, seria 1, nr 8); H. Syrkus, *Ku idei osiedla społecznego 1925–1975*, Warszawa 1976; S. Syrkus, *Osiedle Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej na Rakowcu*, „D.O.M.” 1931, nr 5; I. Wisłocka, *Awangardowa architektura polska 1918–1939*, Warszawa 1968.

¹⁴³ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 76–80; K. Pawłowski, *Kierunki rozwoju urbanistyki...*, s. 157; I. Wisłocka, *op. cit.*, s. 110; Por. także: A.K. Olszewski, *Z problematyki architektury dwudziestolecia międzywojennego w Polsce*, w: *Z zagadnień plastyki polskiej w latach 1918–1939*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1963.

warszawskiej wystawie *Mieszkanie najmniejsze*, na której prezentowano osiągnięcia awangardy europejskiej i polskiej¹⁴⁴.

Trudna sytuacja w omawianej dziedzinie spowodowała szereg posunięć ze strony państwa, które, jak stwierdził Jerzy Cegielski, prowadziło politykę interwencyjną, w której dziejach wyróżnił trzy fazy¹⁴⁵. Pierwsza z nich charakteryzowała się ingerowaniem państwa w stosunki między właścicielami a użytkownikami mieszkań. W drugiej aktywizowano ruch budowlany, przez udzielanie budującym pomocy finansowej i terenowej, wreszcie w trzeciej fazie dotychczasowe środki uzupełnione zostały przez wkroczenie państwa na rynek budowlany w charakterze inwestora budownictwa społecznego¹⁴⁶. Jako narzędzia wspomagające tę politykę powołane zostały Bank Gospodarstwa Krajowego, mający udzielać kredytów na budowę oraz Towarzystwo Osiedli Robotniczych¹⁴⁷.

Stan budownictwa mieszkaniowego w latach dwudziestych w Toruniu można określić jako katastrofalny. W latach 1921–1928 liczba ludności zwiększyła się o 28%, czyli o ok. 11 tysięcy, w tym samym czasie wzniesiono zaledwie 107 budynków mieszkalnych, co stanowiło wzrost o ok. 4% w stosunku do stanu z 1921 roku¹⁴⁸. Jako główną przyczynę takiej sytuacji wymieniano ogólne zubożenie społeczeństwa, idący za tym brak gotówki oraz drogie kredyty. Ponadto na miejscowym rynku brakowało materiałów budowlanych oraz wykwalifikowanej siły roboczej – głównie murarzy, którzy masowo wyjeżdżali do Gdyni, gdzie oferowano korzystniejsze stawki płac¹⁴⁹. Stan ten uległ poprawie w latach trzydziestych, na co wpływ miała generalna poprawa koniunktury, celowa polityka kredytowa państwa oraz dobrze prowadzona polityka gruntowa miasta, uniemożliwiająca tak powszechną wówczas w innych ośrodkach spekulację gruntami. Czynnikiem aktywizującym dynamikę w budownictwie mieszkaniowym było przeniesienie do Torunia urzędów drugiej instancji, a wraz z nimi ich pracowników. Do 1932 roku osiedliło się ok. 560 rodzin, zaś w najbliższej przyszłości przewidywano napływ ok. 330 rodzin w związku z przeniesieniem z Bydgoszczy Dyrekcji

¹⁴⁴ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 83.

¹⁴⁵ J. Cegielski, *Stosunki mieszkaniowe w Warszawie w latach 1864–1964*, Warszawa 1968, s. 180–188.

¹⁴⁶ Zagadnienia te szczegółowo omawia W. Krassowski, *Z zagadnień architektury warszawskiej dwudziestolecia międzywojennego*, w: *Sztuka XX wieku*, Warszawa 1971, s. 133 i następne.

¹⁴⁷ *Ibidem*, s. 142, przyp. 2.

¹⁴⁸ *Ruch budowlany w Toruniu*, „Słowo Pomorskie” 1928, nr z 18 IV.

¹⁴⁹ *Ibidem*.

Kolejowej. W konsekwencji zapotrzebowanie na nowe mieszkania szacowano na około 400 rocznie¹⁵⁰.

Dojrzałością i zrozumieniem problemu wykazał się Zarząd Miasta, który w celu poparcia budownictwa mieszkaniowego prowadził politykę gruntową, polegającą na regulowaniu cen na działki prywatne, drogą bezpłatnego przydziału z własnych zapasów gruntowych. Tym sposobem w latach 1932–1934 przydzielono ok. 500 działek o średniej powierzchni od 450 do 500 metrów kwadratowych. Przeznaczono je głównie pod budowę domów dwu- i trzyrodzinnych oraz kilka pod budownictwo czynszowe. Ceny ich wahały się w granicach od 2 do 6 złotych za metr w zależności od uzbrojenia terenu i sieci ulicznej¹⁵¹. Innym sposobem popierania przez gminę prywatnej inicjatywy w zakresie budownictwa mieszkaniowego było udzielanie gwarancji dla BGK, zabezpieczających długoterminowe kredyty. Utworzony został także komunalny fundusz ziemi, który prowadził akcję nabywania oraz zamiany gruntów państwowych i prywatnych. Miasto posiadało zatem stałe rezerwy terenowe, co spowodowało, że na Pomorzu obok Gdyni, najlepsze warunki rozwoju budownictwa były w Toruniu¹⁵².

Budownictwo mieszkaniowe realizowane było ze środków różnych inwestorów. Należeli do nich inwestorzy instytucjonalni, jak Polskie Koleje Państwowe, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Towarzystwo Budownictwa Społecznego, Towarzystwo Osiedli Robotniczych¹⁵³. Z ramienia wojska budowę mieszkań dla kadry oficerskiej prowadził Fundusz Kwaterunku Wojskowego. Inne realizacje finansowane były przez gminę i wreszcie w dużym stopniu przez osoby prywatne.

W wypadku ZUS, akcja budowlana prowadzona była w latach 1930–1933¹⁵⁴. Po latach koniunktury gospodarczej nagromadzone pozostały pewne rezerwy finansowe zarówno w skarbie państwa, jak i w kasie ZUS. Środki te, przy bezpośrednim poparciu ministra Pracy i Opieki Społecznej, Aleksandra Prystora, zaangażowane zostały w budownictwo. Pomysł ten spotkał się zresztą ze sprzeciwem dyrektorów regionalnych ZUS, którzy uważali za niewłaściwe zamrażanie znacznych środków finansowych. Projekt został jednak przevorsowany. Powstała w ten sposób struktura popularnie zwana „Budozu-

¹⁵⁰ APT, AmT, WB, sygn. 2860/147.

¹⁵¹ *Ibidem*.

¹⁵² R. Sudziński, *op. cit.*, s. 39.

¹⁵³ APT, AmT, WB, sygn. 2800.

¹⁵⁴ R. Piotrowski, M. Ponikiewski, J. Sadowski, *Akcja budowlano-mieszkaniowa Zakładów Ubezpieczeń Społecznych w latach 1930–1933*, Warszawa 1934.

sem”, w której na własne potrzeby zorganizowane zostało Biuro Projektów Domów ZUS z siedzibą w Warszawie. Kierował nim początkowo prof. Rudolf Świerczyński, w latach 1932–1935 kierownikiem pracowni architektonicznej był Józef Szanajca¹⁵⁵. Zasadą działania biura była praca zespołowa, wśród zatrudnionych znaleźli się: Stanisław Brukalski, Roman Piotrowski, Bogdan Lachert, Jan Najman i Dionizy Olański. W kwietniu 1930, po powstaniu Stowarzyszenia Budowlano-Mieszkaniowego ZUS, biuro to stało się agendą Stowarzyszenia¹⁵⁶. Inwestycję w Toruniu prowadził Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Poznaniu. Na cel budowy zakupiono parcelę przy ulicy Mickiewicza, zamkniętą od południa ulicą Kraszewskiego oraz Matejki od zachodu. Na prostokątnej działce wzniesionych zostało sześć bloków mieszkalnych, orientowanych tak, by uzyskać jak najlepsze nasłonecznienie mieszkań, na osi północ–południe. Czteropiętrowe, trzyklatkowe bloki mieściły ogółem 126 mieszkań, w narożnikach parterów zaprojektowano sklepy. Prostopadłościenne bryły z cofniętą ostatnią kondygnacją, nakryte płaskimi dachami, o ascetycznie kształtowanych elewacjach, wzbogacone zostały narożnie umieszczonymi półkolistymi balkonami. Cokoły budynków zostały oblicowane klinkierem, pozostałą część elewacji wyprawiono gładkim tynkiem. W tym zespole mieszkaniowym (jako, że jego skala nie pozwala na określenie go mianem osiedla), zwracają uwagę prosta, funkcjonalna architektura oraz leżąca u jej podstaw ideowych powtarzalność i seryjność, zachowana niewielka skala i zakomponowane między blokami zieleńce i boiska. Elementy te włączają omawiane budynki w nurt architektury wypracowanej przez grupę „Praesens” oraz Barbarę i Stanisława Brukalskich, realizowanej w Warszawie (WSM)¹⁵⁷.

il. 31

Podobnie prezentuje się zespół domów dla członków emerytalnej Kasy Pracowników PKP przy ulicy Grudziądzkiej, w którego skład wchodzi trzy bloki o prostej, funkcjonalnej architekturze.

il. 32

Z zasobów gminy, kosztem miliona złotych wzniesiony został zespół czterech trzypiętrowych bloków o 92 mieszkaniach, przy ulicy Staszica, zaprojektowany w 1928 przez Kazimierza Ulatowskiego¹⁵⁸. Budynki o prostopadłościennych bryłach operowały prostą formą, w elewacjach zastosowano na narożach wklęsłe pasy tynku, ujmujące tam umieszczone okna. Doświetlenia klatek schodowych zaprojektowane zostały w formie pionowych wstęg okien,

¹⁵⁵ B. Lachert, *Józef Szanajca*, w: *Fragmety stuletniej historii. Ludzie. Fakty. Wydarzenia. Oddział Warszawski SARP*, Warszawa 2001, s. 148.

¹⁵⁶ M. Sołtyś, *Gdynia, miasto...*, s. 208.

¹⁵⁷ Por.: K. Pawłowski, *Kierunki rozwoju...*, s. 164 i następn.

¹⁵⁸ APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 2194.

podkreślających komunikacyjny charakter. Jeden z budynków, wzniesiony na rzucie węgelnicy, w parterze posiadał arkadę prowadzącą do wnętrza działki. Formalnie przypomina ona te zastosowane w parterach bloków, będących niejako ideowym wzorcem, osiedla Karl-Marx-Hof w Wiedniu projektu Karla Ehna, zrealizowanego w latach 1927–1930 oraz zastosowane przez L. Sikorskiego i T. Łobosa w projekcie domów robotniczych w Katowicach¹⁵⁹. Architektura zespołu jest skromna i ascetyczna, podporządkowana względem ekonomicznym.

il. 32

Również z zasobów gminy oraz pożyczek Banku Gospodarstwa Krajowego w latach 1926–1928 sfinansowana została budowa niewielkiego osiedla robotniczego w pobliżu Portu Drzewnego. Składało się ono z szeregowo ustawionych domków o prostej architekturze. Wykonano je także według projektu Kazimierza Ulatowskiego¹⁶⁰. Wymienione wyżej, pojawiające się od początku lat trzydziestych zespoły mieszkaniowe, mocno odbiegały od powszechnie dotąd stosowanych typów zabudowy. Ich głównymi wyznacznikami były luźna zabudowa bloków, orientowanych przeważnie na osi północ–południe, proste formy architektoniczne pozbawione detalu oraz zieleńce pomiędzy blokami.

Innym prężnie działającym na terenie Torunia inwestorem był Fundusz Kwaterunku Wojskowego. Z jego środków na terenie miasta wznoszono bloki mieszkalne przeznaczone dla kadry podoficerskiej: przy ulicy Jagiellońskiej, na Podgórzu oraz w sąsiedztwie Pułku Lotniczego¹⁶¹. Interującym przykładem jest budynek przy ulicy Gregorkiewicza, wzniesiony prawdopodobnie według projektu arch. Kazimierza Tołłoczki¹⁶². Dalsze bloki pojawiły się na Podgórzu w sąsiedztwie jednostki wojskowej, przy ulicy Łódzkiej. Miało powstać tu osiedle złożone z szeregowo ustawionych, trzypiętrowych budynków, wzniesionych z szarej silikatowej cegły.

il. 34

Kolejnymi inwestorami były osoby prywatne, zachęcane do finansowania budownictwa przez sprzyjającą politykę gruntową miasta¹⁶³. Ci z budujących, którzy zadeklarowali przeznaczenie mieszkań w nowo powstających budynkach pod wynajem dla urzędników, po regulowanych przez gminę cenach czynszu, liczyć mogli na bezpłatne pozyskanie gruntu pod budowę. Warunkiem pozyskania bezpłatnego gruntu było postawienie budynku

¹⁵⁹ „Architektura i Budownictwo” 1926, s. 29 i następne.

¹⁶⁰ APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 2260.

¹⁶¹ *Budownictwo Wojskowe 1918–1935*, T. II, Warszawa 1936, s. 488.

¹⁶² „Architektura i Budownictwo” 1929, s. 54, 55.

¹⁶³ R. Sudziński, *op. cit.*, s. 39.

w stanie surowym w ciągu roku. Ponadto od roku 1930 państwo uatrakcyjniło inwestowanie w budownictwo mieszkaniowe, przez wprowadzenie ulg podatkowych na piętnaście lat dla budynków mieszkalnych, handlowych lub przemysłowych, wzniesionych do 1940 roku¹⁶⁴. Dzięki takim zabiegom, w Toruniu zabudowano działki zlokalizowane przy ulicach Matejki, Szymanowskiego, Moniuszki. Tą drogą w latach 1932–1935 wybudowano 317 domów, w 1935 w budowie było jeszcze 75 budynków¹⁶⁵. Układy zabudowy determinowane liniami regulacyjnymi oraz dopuszczalnej wysokości, powstawały przy nowo wytyczanych ulicach, orientowane były na osi północ-południe, tworząc zwarte pierzeje uliczne. Przeważnie były to trzy- lub czteropiętrowe kamienice o skromnie rozwiązanych elewacjach artykułowanych niekiedy płaskimi lizenami. Charakterystyczną cechą występującą w większości kompozycji elewacji było podkreślenie pionu okien klatki schodowej wertykalnym ciągiem płytkiej wnęki kształtowanej uskokowo, przypominającej w wyrazie rozglifione blendy – element dość powszechny w dawnej architekturze miasta. Kamienice bogatszych inwestorów pokrywano szlachetnymi tynkami, zaopatrując je w kamienne portale, niekiedy rzeźbiarsko opracowane, co można traktować jako wyraz przywiązania do żywej w historii miasta tradycji ozdabiania zamożnych domów portalami, dającymi wyraz statusowi mieszkańców.

Pałacy problem braku mieszkań, oraz prawodawstwo i system kredytowania sprzyjający organizacjom społecznym, spowodowały powstawanie spółdzielni, ułatwiających pozyskanie mieszkania¹⁶⁶. Na początku lat dwudziestych zostało zawiązane Spółdzielcze Stowarzyszenie Mieszkaniowe Urzędników Państwowych, Samorządowych i Oficerów, które do 1928 wzniosło na przekazanych przez Magistrat terenach przy ulicy Słowackiego cztery bliźniacze domy. Zaprojektowane przez inż. Feliksa Niekrasza, usytuowane po północnej stronie ulicy, otrzymały formy stylu dworkowego¹⁶⁷.

Od początku lat trzydziestych działała spółdzielnia „Strzecha”, która w przeciągu dwóch lat wzniosła kilkanaście domów wolnostojących i bliźniaczych, w planach była także budowa bloków o niewielkich, szerzej dostępnych mieszkaniach¹⁶⁸. Ruch budowlany ożywiany był przez system jego

¹⁶⁴ Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, 1930, nr 15, s. 650.

¹⁶⁵ *Księga adresowa miasta Torunia wg stanu z czerwca 1936*, oprac. i wydał M. Reinke – dyrektor Biura Zarządu Miejskiego w Toruniu, Toruń 1936, s. 12.

¹⁶⁶ Ustawa o odstąpieniu gruntów państwowych spółdzielniom mieszkaniowym z 1921 czy utworzenie Państwowego Funduszu Mieszkaniowego powołanej ustawą w 1919 roku.

¹⁶⁷ APT, AmT, WB, sygn. 4134, 4137, 4139.

¹⁶⁸ *Toruń się buduje*, „Słowo Pomorskie” 1932, nr z 7 VIII.

finansowania, wspomagany kredytami przydzielanymi przez BGK. W przypadku spółdzielni „Strzecha”, dość sprawnie pozyskującej tereny, budowę rozpoczynano po wpłaceniu 50% kosztów, w przypadku niższych wpłat, termin przesuwał się o pół roku przy niższym o każde 10% wkładzie własnym. Najczęściej wznoszone domy posiadały od dwóch do czterech mieszkań o trzech do pięciu pokoi, z wszelkimi wygodami oraz ogródkiem. Reprezentowały one szeroki wachlarz form poczynszy od stylu dworkowego, obecnego w latach dwudziestych, po kubistyczny funkcjonalizm pojawiający się pod ich koniec i na początku lat trzydziestych.

Kolejne osiedle mieszkaniowe, złożone w głównej mierze z bliźniaczych domów, od 1932 roku wznoszono na uzbrojonych przez miasto terenach położonych na północ i południe od ulicy Fałata¹⁶⁹. Zabudowa skupiona została przy nowo wytyczonych ulicach na osiach północ-południe, wydzielających prostokątne bloki zabudowy, skupiające po około 16 prostokątnych działek. Główną część zabudowy stanowią typowe jedno- lub dwupiętrowe, nakryte płaskimi dachami domy o prostej, funkcjonalnej architekturze. Jej cechą charakterystyczną jest symetryczny układ kompozycyjny elewacji i brył, cofnięte górne kondygnacje oraz tarasy na dachach. W kształtowaniu brył oraz elewacji zwraca uwagę akcentowanie funkcji komunikacyjnych pionami okien lub sytuowaniem klatek schodowych w odrębnej bryle.

Na części działek wzniesiono budynki realizowane według projektów zamawianych indywidualnie przez inwestorów. Są to wolnostojące wille o interesująco kształtowanych bryłach, utrzymane w stylistyce funkcjonalizmu.

il. 39

Z powyższych danych wynika, że w Toruniu większość głodu mieszkaniowego zaspokajano przez działalność spółdzielni mieszkaniowych, inwestorów prywatnych oraz instytucjonalnych. Możliwe było wznoszenie mieszkań o wyższym standardzie, odbiegającym od „mieszkania minimum”, gdyż ich głównymi nabywcami czy najemcami była kadra urzędnicza, stanowiąca zdecydowaną większość czynnych zawodowo mieszkańców Torunia, lepiej uposażona niż robotnicy. Znalazło to odzwierciedlenie w strukturze przestrzennej miasta, gdzie większość mieszkań powstawała w kilkurodzinnych budynkach z ogródkami lub w kamienicach czynszowych. Struktura społeczna mieszkańców pozwoliła uniknąć budowy bloków o minimalnym standardzie mieszkań, skupionych w osiedla narzucające kolektywny styl życia, których – jako widma Wschodu, starano się unikać¹⁷⁰. Z powyższego wynika, że miasto, nie posiadając wielkich środków finansowych na budownictwo ko-

¹⁶⁹ APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 31; także: *Księga adresowa...*, s. 7.

¹⁷⁰ W. Krassowski, *Z zagadnień...*, s. 136.

munalne, starało się stworzyć atrakcyjne warunki dla inwestorów prywatnych i tą drogą pozyskiwać lokale mieszkaniowe dla części ludności.

Architektura sakralna

Kościół i klasztor redemptorystów

Toruń, jako miasto o bogatej przeszłości, dysponował szeregiem świątyń o jeszcze średniowiecznym rodowodzie, które, jak się wydaje, w znacznym stopniu zaspokajały potrzeby mieszkańców. W okresie dwudziestolecia międzywojennego na terenie Torunia w pełni wzniesiony został jeden obiekt o przeznaczeniu sakralnym – kościół Chrystusa Króla w dzielnicy Mokre. Drugi – kościół i klasztor redemptorystów, zrealizowany został częściowo, jego forma znana jest z publikowanych projektów¹⁷¹. W drugiej połowie lat dwudziestych na terenach pozyskanych od wojska, na Bielanach, założony został Klasztor oraz Zakład Wychowawczy, prowadzony przez redemptorystów. Zakon ten, sprowadzony do Polski w 1787 roku, w Toruniu pojawił się w roku 1920. Pierwsza kaplica powstała na terenie koszar na Rudaku. W 1924 roku miasto, za niewielką opłatą, odstąpiło zakonowi 5 ha na Bielanach. Znajdowało się tam wówczas pięć należących do wojska bunkrów. Po trwających dwa lata pertraktacjach z wojskiem, we wrześniu 1926 roku redemptoryści przejęli cały teren¹⁷². Już w następnym roku przystąpiono do budowy Juwenatu. Projekt założenia wykonał poznański architekt Stefan Cybichowski. Do wybuchu wojny zdołano zrealizować dwa budynki wchodzące w skład kompleksu, mieszczące klasztor i szkołę. Pierwszy z nich, południowy, oddano do użytku w 1928 roku, północny w roku następnym. Z braku funduszy w miejscu przewidzianym na świątynię wzniesiono drewnianą, tymczasową kaplicę mogącą pomieścić 1000 osób. Całość założenia oparta została na rzucie zbliżonym do litery „T”, której pionową część stanowić miał kościół, natomiast połączone z nim, przylegające od zachodu skrzydła pełnić miały funkcje klasztoru i szkoły. Kościół zaprojektowany został jako trzynawowa, trójprzęsłowa hala, której prezbiterium skomunikowane zostało ze skrzydłami bocznymi założenia przez przestrzeń podwieżową. Architektura zarówno kościoła, jak i pozostałych części utrzymana jest w du-

il. 42

¹⁷¹ „Architektura i Budownictwo” 1927, s. 253.

¹⁷² A. Ziółkiewicz, *Sanktuarium Matki Boskiej Nieustającej Pomocy na toruńskich Bielanach*, „Pomorze i Kujawy” 2000, nr 3 (10); także: *Diecezja toruńska. Historia i teraźniejszość*, T. 15/16/17, Toruń 1995, s. 157.

chu historyzmu. Skrzydła klasztorne zakomponowane zostały symetrycznie względem kościoła o elewacji wzbogaconej sześciokolumnowym portykiem z trójkątnym frontonem, nad którym znajdował się attykowy pas flankowany dwiema wieżyczkami. Centralną oś kompozycji stanowić miała kwadratowa u podstawy, przechodząca wyżej w ośmiobok wieża, zwieńczona hełmem. Znajdować się miała za prezbiterium, na przecięciu osi podłużnej kościoła i poprzecznej budynków towarzyszących.

Skrzydła boczne na rzucie prostokątnym, trzytraktowe, z korytarzem w środkowym trakcie, zaprojektowane zostały jako dwupiętrowe (północne) oraz ze względu na spadek terenu dwupiętrowe z suterrenami (południowe). Wieloosiowe elewacje wzbogacono w przyziemiu boniowanym pasem, a jedyne detale stanowiły opaski okienne oraz portale z przerwanyimi naczółkami.

Kościół Chrystusa Króla w dzielnicy Mokre

W kwietniu 1926 roku zarejestrowane zostało Towarzystwo Budowy Kościoła Rzymsko-Katolickiego w dzielnicy Mokre, któremu przewodniczył ks. Franciszek Kurland¹⁷³. Spośród członków Towarzystwa powołany został komitet budowy kościoła, w skład którego weszli: Durmowicz, Matusik, Nelkowski, Ruchniewicz, Sobiecki, Stefanowicz, Schneider, Walentowicz¹⁷⁴. Wszyscy wyżej wymienieni swoim majątkiem zagwarantowali pożyczkę przeznaczoną na budowę udzieloną przez Bank Związku Spółek Zarobkowych, Starostwo Krajowe i Miejską Kasę Oszczędności. W 1928 roku ks. Kurlanda na stanowisku przewodniczącego Towarzystwa zastąpił ks. Bernard Gołomski.

W 1929 roku rozpoczęto budowę kościoła, który miał się znaleźć w ogrodowym otoczeniu. Projekt bezpłatnie wykonał Kazimierz Ulatowski. Kościół zaplanowano jako rotundę (nakrytą kopułą zwieńczoną latarnią), poprzedzoną narteksem o formie prostopadłościanu z flankującymi go prostopadłościanami klatek schodowych i frontem rozczłonkowanym pilastrami. Rozwiązanie zastosowane w elewacji wyraźnie nawiązuje do schematu kompozycyjnego gmachu Dyrekcji Lasów Państwowych i Kasy Chorych. Od strony północnej znajdować się miała wolnostojąca dzwonnica, której nie zrealizowano. Architekt w sposób bezpośredni odwołał się do form historycznych, wywodzących się z antyku, zostały one jednak poddane modernizacji i uproszczeniu. Współcześni w realizacji tej widzieli nawiązania formal-

il. 43

il. 17, 19

¹⁷³ APT, AmT, Rejestr Stowarzyszeń, sygn. 44; także: *Diecezja toruńska...*, s. 126.

¹⁷⁴ „Słowo Pomorskie” 1934, nr z 6 VI, s. 7.

ne do rzymskiego Panteonu i San Stefano Rotondo¹⁷⁵. Wnętrze przykryte zostało kopułą z kasetonowym wypełnieniem wewnętrznej części czaszy. Wyeksponowane żebra konstrukcji kopuły spływają niezakłóconym biegiem na szesnaście przysadzistych kolumn doryckich, między którymi znajdują się arkady o wykroju zbliżonym do paraboli. Po raz kolejny został tu użyty często stosowany przez Ulatowskiego schemat organizacji przestrzeni wewnętrznej, polegający na zestawieniu różnych sekwencji przestrzennych – w tym przypadku skromnej przestrzeni przedsionka z jednoprzestrzennym, spójnym wnętrzem rotundy, w którym nie wydzielono prezbiterium. Kościół w stanie surowym poświęcony został w 1930 roku przez biskupa Okoniewskiego. Jeszcze przez długi czas trwały nieporozumienia pomiędzy komitetem, budującą firmą Franciszka Schneidera oraz kierownikiem budowy Kazimierzem Ulatowskim, związane z finansowaniem budowy¹⁷⁶. Zaprojektowane przez Ulatowskiego otoczenie ogrodowe nie zostało zrealizowane, podobnie jak dzwonnica, która została postawiona według nowego projektu w ostatnich latach.

Podsumowanie

Określenie miejsca Torunia na mapie zjawisk zachodzących w architekturze okresu międzywojennego w Polsce wymaga szkicowego nakreślenia tendencji stylowych panujących w głównych miastach Polski. We Lwowie pierwsze lata powojenne upłynęły pod znakiem zastoju ruchu budowlanego, niewielkie swoim zasięgiem prace ograniczały się do wykańczania rozpoczętych budynków, przebudów i naprawy obiektów uszkodzonych działaniami wojennymi. Szybko reaktywowało się środowisko architektoniczne, skupione wokół Wydziału Architektury Politechniki Lwowskiej¹⁷⁷. Lata dwudzieste, będące okresem poszukiwań architektonicznych zarówno w Europie, jak i w Polsce, przyniosły ścieranie się nurtów narodowo-romantycznych i wchodzących na scenę nurtów awangardowych. W architekturze Lwowa lat dwudziestych żaden z nich nie występował w czystej postaci, w praktyce można mówić o współwystępowaniu trzech zasadniczych pól poszukiwań, koncentrujących się wokół szeroko pojętego klasycyzmu, stylu dworkowego i nurtu stylizacyjno-dekoracyjnego. Różnorodność kierunków architektonicznych

¹⁷⁵ B. Makowski, *Sztuka na Pomorzu. Jej dzieje i zabytki*, Toruń 1932, s. 223.

¹⁷⁶ Oświadczenia stron w tej sprawie ukazały się w „Słowie Pomorskim” 1934, nr z 6, 14 i 17 VI.

¹⁷⁷ A. Frydecki, *op. cit.*, s. 52.

doskonale ilustruje zabudowa Międzynarodowych Targów Wschodnich¹⁷⁸. Klasycyzm w licznych odmianach, operujący kanonem kompozycyjnym i detalem oraz o formach uproszczonych, sprowadzonych do czytelnych symboli, dominował niepodzielnie w obiektach administracyjnych, użyteczności publicznej oraz mieszkaniowych. Styl dworkowy stał się popularny w licznie wznoszonych koloniach mieszkaniowych zabudowywanych wolnostojącymi domami jednorodzinnymi¹⁷⁹. Znajdujący się pod wpływem ekspresjonizmu kierunek dekoracyjno-stylizacyjny pozostawał na uboczu zainteresowań i nie był licznie reprezentowany. Najbardziej charakterystyczne jego przykłady to: fasada budynku przy Rynku 13, wnętrza Poczty Głównej czy Pawilon firmy Okocim na terenie wspomnianej Wystawy. „Dążność do nowoczesności zaczyna się pojawiać ok. 1927 roku, wraz z wkraczaniem w życie nowych roczników pokolenia [architektów], zaczynającego swe studia już w okresie powojennym”¹⁸⁰. Znamienne jest, że zjawisko to nie manifestowało się przez działalność określonej grupy, lecz przez działania jednostkowe¹⁸¹. Lata trzydzieste przynoszą już niepodzielną dominację architektury pozostającej pod wpływem funkcjonalizmu, choć Frydecki dostrzega także charakterystyczne dla lwowskiego środowiska architektonicznego „skłonności do podążań modułacyjnych o zabarwieniu ekspresjonistycznym”¹⁸².

Lata dwudzieste dla krakowskiego środowiska były naturalną kontynuacją i kulminacją linii rozwojowej obranej jeszcze przed 1914 rokiem, wzmocnionej odzyskaniem niepodległości i dążeniem młodego pokolenia do manifestowania swojej odrębności. „Oznaczało to wyhamowanie na pewien czas tendencji modernistycznych, czytelnych już [...] przed 1914, na czym zaważyła także »mieszczańskość Krakowa«, skład społeczny i charakter miasta”¹⁸³. W pierwszych latach powojennych czytelne było trwanie charakterystycznego dla pierwszych dziesięcioleci XX wieku zmodernizowanego historyzmu¹⁸⁴. Z tradycji wyrosłej na gruncie Wystawy Architektury i Wnętrz Ogrodowych wywodził się styl dworkowy, szeroko stosowany w zakładanych wówczas zespołach willowych. Potrzeba monumentalizmu, podkreślającego siłę i solid-

¹⁷⁸ R. Cielątkowska, *Targi Wschodnie we Lwowie*, „KAIU” XLI, 1996, z. 2, s. 135 i następn.

¹⁷⁹ A. Bonusiak, *op. cit.*, s. 67.

¹⁸⁰ A. Frydecki, *op. cit.*, s. 55.

¹⁸¹ *Ibidem*.

¹⁸² *Ibidem*, s. 59.

¹⁸³ J. Purchla, *Urbanistyka...*, s. 149.

¹⁸⁴ *Ibidem*, s. 181.

ne podstawy młodego państwa, znalazła wyraziciela w klasycyzmie akademickim, chętnie stosowanym przez krakowskich architektów. Najbardziej spektakularne przykłady to: Bank PKO na Wielopolu, gmach Akademii Górniczej czy Bank Polski przy ulicy Basztowej. Czwartym nurtem, o ponadlokalnym znaczeniu, a wyrosłym na gruncie krakowskim, była polska odmiana Art Déco, stanowiąca istotę „szkoły krakowskiej”. „Charakterystyczna dla niej stylizacja motywów wenakularnych i dekoracyjność oparta na grze geometrycznych form trójkątnokrystalicznych”¹⁸⁵ wyraziła się w wielu krakowskich realizacjach przełomu II i III dziesięciolecia XX wieku. Lata trzydzieste, wraz z rozprzestrzenieniem się form podporządkowanych funkcjonalizmowi, przyniosły osłabienie pozycji Krakowa jako promieniującego ośrodka architektonicznego. Przyczyniły się do tego z jednej strony czytelne w polityce państwowej tendencje centralistyczne, a więc dominacja środowiska warszawskiego, oraz przegrana batalia o wydział architektury. Jednak funkcjonalizm nie zdominował obrazu krakowskiej architektury lat trzydziestych. Wybijającym się kierunkiem „był umiarkowany modernizm, poszukujący związku z tradycją Krakowa i jego historycznym kontekstem”¹⁸⁶. Nie oznacza to, że funkcjonalizm był zjawiskiem zupełnie nieobecnym. Najsilniej zaznaczył się w końcu lat trzydziestych, głównie w architekturze mieszkaniowej, projektowanej przez dobrze zaznajomiony z nim krąg młodych architektów żydowskiego pochodzenia oraz w architekturze przemysłowej¹⁸⁷.

Warszawskie środowisko architektoniczne, jeszcze przed pierwszą wojną światową podążało drogą modernizmu, jednak zupełnie odmienną od poszukiwań środowiska krakowskiego. W Warszawie zwracano większą uwagę na funkcję budynku, uzewnętrznienie jego konstrukcji, prostotę formy¹⁸⁸. Wydawać się mogło, że po odzyskaniu niepodległości tą właśnie drogą podąży warszawska architektura. Jednak i na niej odcisnął piętno nurt narodowego tradycjonalizmu, dominujący w budownictwie mieszkaniowym i publicznym w latach 1918–1925¹⁸⁹. Podobnie jak we Lwowie i w Krakowie, najwięcej realizacji utrzymanych w tym stylu powstało w obrębie kolonii domów jednorodzinnych. Drugim z nurtów nawiązujących do tradycji, rozpowszechnionym w architekturze warszawskiej, był akademicki klasycyzm.

¹⁸⁵ *Ibidem*, s. 186.

¹⁸⁶ *Ibidem*, s. 189.

¹⁸⁷ *Ibidem*, s. 175, 189.

¹⁸⁸ A.K. Olszewski, *Architektura Warszawy (1919–1939)*, w: *Warszawa II Rzeczypospolitej*, z. 1, Warszawa 1968 („Studia warszawskie”, t. I), s. 290.

¹⁸⁹ *Ibidem*, s. 292.

Chętnie stosowany w licznie wznoszonych wówczas obiektach administracji państwowej był jeszcze w początku lat trzydziestych. Obok tych dwóch dominujących nurtów były także realizacje operujące formami propagowanymi przez „szkołę krakowską”, choć ograniczały się one w zasadzie do wystroju wnętrza¹⁹⁰. Przełom nastąpił wraz z wystąpieniem „młodego” pokolenia architektów, którzy programowo zerwali z tradycją, przenosząc na polski grunt idee awangardy europejskiej. Wielką rolę odegrały ugrupowania artystyczne „Blok” i „Praesens” oraz Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej. Propagowane przez nie koncepcje nabrały realnego kształtu wraz z budową robotniczych osiedli na Żoliborzu, Rakowcu czy Kole. Wraz z działalnością J. Szanajcy, B. Lacherta, B. i S. Brukalskich i innych, upowszechnia się funkcjonalizm we wszelkich odmianach, od awangardowej po umiarkowaną, stosowany nie tylko w budownictwie mieszkaniowym, ale i w obiektach o przeznaczeniu społecznym¹⁹¹. Równocześnie rozwija się drugi nurt architektury funkcjonalistycznej, związany z działalnością F. Lilpopa, K. Jankowskiego, R. Gutta i R. Millera¹⁹². Licznie reprezentowany jest także nurt półmodernizmu opartego na koncepcji klasycznej, mistrzowsko podejmowany przez Rudolfa Świerczyńskiego. Z tej samej tradycji wywodzą się gmach Muzeum Narodowego czy siedziba Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego. „Przełom w architekturze warszawskiej dokonał się w latach 1925–30, ogólnie można powiedzieć, że w latach trzydziestych aktywizuje się nowe pokolenie architektów, architektura nowoczesna (może nie w postaci najbardziej skrajnej) upowszechnia się, rozpoczynając następny etap »szkoły warszawskiej«, który Niemojewski nazwał syntezą trzech pokoleń”¹⁹³. Architektura, którą można określić mianem funkcjonalistycznej, także ewoluowała. W drugiej połowie lat trzydziestych nasilił się kryzys „bojowego funkcjonalizmu”. Do głosu dochodzą pomysły uwzględniające powiązanie budynku z otoczeniem, stosujące akcenty dekoracyjne¹⁹⁴. Powstaje architektura, która przejęła plastyczne zdobycze radykalnego modernizmu, lecz zgubiła jego ideowe oblicze, oscylując między mniej lub bardziej ukrytym tradycjonalizmem a powierzchownym modernizmem.

Architektura Katowic przeszła dość typową drogę ewolucji form – od inspirowanych klasycyzmem (Urząd Wojewódzki i Sejm Śląski, 1924–1929,

¹⁹⁰ *Ibidem*, s. 297.

¹⁹¹ *Ibidem*, s. 306.

¹⁹² *Ibidem*, s. 307; por. także: *idem*, *Nowa forma...*, s. 30.

¹⁹³ *Idem*, *Architektura...*, s. 311.

¹⁹⁴ *Ibidem*, s. 313.

gmach Syndykatu Polskich Hut Żelaza, 1930 czy BGK, 1930) do stosunkowo wcześniej na Śląsku przyjętej awangardowej formy¹⁹⁵. W latach 1929–1931 powstały pierwsze wieżowce bezpośrednio nawiązujące do amerykańskich wzorców. „Zwrócenie się ku nowoczesności, szybka adaptacja modernistycznej architektury przy pełnym poparciu najważniejszych inwestorów, z władzami wojewódzkimi na czele, była związana z poszukiwaniem artystycznego wyrazu, który by odzwierciedlał dynamikę przemian w dzielnicy nowoczesnej gospodarki, rozmachu i przedsiębiorczości. Naczelnym hasłem było »nowoczesne, nowo powstałe miasto z wieżowcami na wzór amerykański«”¹⁹⁶.

W badaniach nad architekturą polską dwudziestolecia międzywojennego skupiano się głównie na recepcji i rozwoju nowych form i idei propagowanych przez tzw. ruch nowoczesny¹⁹⁷. Pozostawała zatem w sferze zapomnienia cała gama zjawisk w architekturze, które świadomie nawiązywały do tradycji. Należy do niej także architektura Torunia, która powstała pod wpływem różnorodnych czynników¹⁹⁸. Wśród nich wymienić należy czynnik polityczny – awans miasta do roli stolicy Pomorza i idącą za tym potrzebę pomieszczenia powstających bądź przenoszonych urzędów. Czynnikiem społecznym, który kształtował obraz architektoniczny miasta, był smak artystyczny mieszkańców, których większość stanowili urzędnicy, kupcy i rzemieślnicy – posiadający na ogół dość konserwatywne gusta. Do powyższych elementów dochodziły istotne na Pomorzu kwestie narodowościowe – współistnienie Niemców i Polaków oraz trwająca między nimi konkurencja na polu gospodarczym i kulturalnym. Zagadnienie to, wyeksponowane przez Chmielarską, wydaje się mieć w omawianym czasie jednak marginalny, jeżeli w ogóle jakikolwiek wpływ na formy architektoniczne. Wyjątek stanowi tu niechęć do pruskiego dziedzictwa architektonicznego stosującego nietynkowaną cegłę i pruski mur, która objawiała się szczególnie w początkowym okresie niepodległości, co było zjawiskiem nie ograniczającym się jedynie do Pomorza, gdyż występowało także w Wielkopolsce i na Śląsku. Mówić tu można raczej o odżegnywaniu się od kultywowanej przez Niemców w XIX wieku tradycji

¹⁹⁵ B. Szczyпка-Gwiazda, *Architektura i urbanistyka...*, s. 330; por. także: D. Głazek, *Architektura międzywojenna w Katowicach. Historyzm? Nowoczesność?*, w: *Architektura modernistyczna Katowic i innych miast polskiego i czeskiego Śląska*, Katowice 2002, s. 11–22; W. Odorowski, *op. cit.*

¹⁹⁶ B. Szczyпка-Gwiazda, *Architektura i urbanistyka...*, s. 330.

¹⁹⁷ Por.: P. Krakowski, *op. cit.*; B. Lisowski, *Skrajnie awangardowa architektura XX wieku 1900–1914*, Kraków 1962; I. Wiśłocka, *op. cit.*

¹⁹⁸ B. Chmielarska, W. Łoś, *op. cit.*, s. 373.

odwoływania się do czasów dominacji Krzyżaków, niż o panującej na tym polu konkurencji między kulturami.

Kolejnym czynnikiem, nie pozostającym bez wpływu na nowo kreowany obraz architektoniczny, była zabytkowa zabudowa miasta, wymagająca od architektów wpisania się w istniejącą strukturę i jej poszanowania. Czy i w jakim stopniu czynnik ten rzeczywiście determinował architekturę międzywojennego Torunia, zastanowimy się w dalszej części rozważań. Poza wyżej wymienionymi wpływami, na kształt architektoniczny Torunia odziaływały konkretne osobowości, wśród których przede wszystkim wymienić trzeba Kazimierza Ulatowskiego – naczelnika Wydziału Budowlanego Magistratu w latach 1925–1935, oraz Ignacego Tłoczka, który w 1930 objął stanowisko kierownika Wydziału Technicznego, a od 1935 zastępował Ulatowskiego. Jak wynika ze wspomnień Tłoczka¹⁹⁹, ogromną rolę w omawianej materii odegrał także prezydent miasta Antoni Bolt. Zastana przez niego skostniała forma administracji nie przystosowana do nowych warunków politycznych i społecznych, w okresie jego prezydentury przeszła szereg reform, które stworzyły stałe podstawy do prawidłowego rozwoju miasta. Toruniowi przypadła rola „przerastająca jego zasoby sił i środków, toteż w staraniach o jego prymat trzeba było rzucić na szalę jego najcenniejsze dobro – wartości nauki i kultury”²⁰⁰. Strategicznym celem działań Antoniego Bolta, „indywidualności, która łączyła siłę charakteru i gorący patriotyzm z wiedzą i ze zdolnością widzenia przyszłych kształtów miasta o bogatej historii”²⁰¹, było przekształcenie urzędniczo-garnizonowego organizmu miejskiego w silny ośrodek dyspozycyjny w zakresie ekonomii, kultury, nauki i oświaty.

Z jego inspiracji i przy jego zaangażowaniu przeprowadzono przebudowę sieci komunikacyjnej miasta, przy czym koncepcje techniczne niejednokrotnie pochodziły nie od inżynierów, ale od prezydenta²⁰². Skutecznie przeciwstawił się również inicjatywom tworzenia substandardowego budownictwa na terenach bezpośrednio przylegających do Starego Miasta, które na długie lata mogło zdegradować strukturę miejską. Tego typu przykłady przytacza Tłoczek i na ich podstawie stwierdzić można, że ogólne koncepcje rozwoju miasta realizowane z pełną determinacją i poświęceniem, niejednokrotnie narażające Antoniego Bolta na krytykę, możliwe były do przeprowadzenia dzięki jego talentowi organizacyjnemu i dalekowzroczności. Jak konstatował

¹⁹⁹ I. Tłoczek, *Antoni Bolt...*

²⁰⁰ *Ibidem*, s. 77.

²⁰¹ *Ibidem*, s. 78.

²⁰² *Ibidem*, s. 80.

Tłoczek: „przed Boltem budowano domy nie budując miasta, [...] był prekursorem wdrażania w życie zasad nowoczesnej urbanistyki, [...] autorem wzorcowych normatywów, wypróbowanych w mieście, którego tkanę wiązał organicznie z elementami wyposażenia, określanymi dzisiaj przez pojęcie infrastruktury”²⁰³. Powyższe opinie, świadczące o wpływie prezydenta na działania inwestycyjne w mieście, nasuwają skojarzenie z działalnością prezydenta Warszawy Stefana Starzyńskiego, ujawniając, jak duży wpływ na rozwój miasta mogły mieć jednostki.

W celu nakreślenia obrazu architektury międzywojennego Torunia, prócz obiektów użyteczności publicznej, bardzo reprezentatywnych dla ogólnych tendencji, należy także wziąć pod uwagę obiekty mieszkaniowe, jak i działania urbanistyczne. Ponadto architektura w Toruniu nie powstawała w oderwaniu od panujących w omawianym okresie tendencji ogólnokrajowych, które niewątpliwie, za pośrednictwem działających tu architektów, odcisnęły piętno na kształcie miasta. Zwłaszcza, że chronologia zjawisk czy nurtów występujących w Toruniu w dwudziestoleciu zasadniczo pokrywa się z przyjętymi przez badaczy architektury okresami ich występowania, omówionymi na przykładach spoza Pomorza²⁰⁴.

il. 17
19, 43
il. 15

Budynki użyteczności publicznej reprezentują głównie nurt modernistycznego klasycyzmu, odwołującego się raczej do klasycznych zasad kompozycyjnych niż formy czy detalu. Przykładami są tu Dyrekcja Lasów Państwowych, Kasa Chorych czy Kościół Chrystusa Króla – wszystkie projektu Kazimierza Ulatowskiego. Podobnie rzecz się miała w przypadku odbiegającej od pierwotnego projektu realizacji gmachu Województwa, przekazanego Dyrekcji Kolei, gdzie wprowadzone przez Stefana Cybichowskiego zmiany podkreślały pierwiastek klasyczny²⁰⁵. Jednak kierunek ten nie przez wszystkich był chętnie widziany, czemu wyraz dał Marian Sydow – czołowy endecki publicysta²⁰⁶. Na łamach prasy występował przeciwko „wznowionemu tak zwanemu stylowi Księstwa Warszawskiego”²⁰⁷, czyli klasycyzmowi. Dostrzegając ścieranie się w powojennej architekturze kultu swojszczyzny z kla-

²⁰³ *Ibidem*, s. 90.

²⁰⁴ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 24–36; B. Lachert, *Katedry Projektowania Architektonicznego*, w: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 74, 81, 89.

²⁰⁵ Zmiany te dotyczyły głównie kompozycji fasady, polegały na odrzuceniu projektowanego w centralnej partii ryzalitu, opięciu elewacji lizenami dźwigającymi attykowy pas. Generalnie zrezygnowano z nowoczesnych w wyrazie pasów okien podkreślających horyzontalizm na rzecz wertykalizmu.

²⁰⁶ B. Chmielarska, W. Łoś, *op. cit.*, s. 377.

²⁰⁷ M. Sydow, *Pierwiastek rodzimy...*, s. 15–16.

sycyzmem, teorię o łacińskości polskiej kultury uważał za „nie zupełnie trafną”, i zamazującą „obraz pierwiastkowych składników kultury na ziemiach polskich”. Występował też przeciw poziomej linii klasycyzmu, wyrosłej na heglowskim i kantowskim racjonalizmie, ganiąc architektów, którzy na wyraz monumentalności wybrali „chłodną spekulację neogreków, budowniczych karmionych filozofią”. Z drugiej zaś strony realizacje w postaci gmachu Kasy Chorych, Dyrekcji Lasów Państwowych, czy siedziby wojewody, wykazujące mniej lub bardziej ściśle związki z modernistyczną architekturą europejską, również nie znajdowały aprobaty Sydowa, nazywającego je „kostkami bez dachów, których twórcy [...] w poszukiwaniu nowych dróg zbłąkali się via Berlin lub Moskwa – aż na Saharę”²⁰⁸. Droga, którą według Sydowa powinna podążać architektura, musi uszanować poważne, średniowieczno-gotyckie oblicze miasta. Odnaleźć jego *genius loci*, za wzory powinny służyć „wiązania polskie, gotyckie, dwunależne, dachy pogrążone, attyki sterczynowe”. Za element rodzimy z historycznego punktu widzenia i właściwy dla nowo powstającej architektury toruńskiej uważał również „dach pięt rzasty”, gotycki. Jak wykazywał, wszędzie, gdzie nie dotarł italianizujący prąd stosowania niskich dachów, dominowały strome, których zasadność wynikała z warunków pogodowych. Specjalnym względem darzył gotyk, tkwiący jego zdaniem w „zakopiańskich kolibach, spiczastych dachach toruńskich”. Przestrzegając przed powtórzeniem XIX-wiecznych błędów wprowadzenia do miasta pseudogotyku w stylu krzyżackim, czy „nie mniej chybionego półkola poziomo linijnych epigonów klasycyzmu szczęśliwie pogrzebanego na zachodzie”, uważał, że o obliczu miasta nie powinny stanowić poszczególne style historyczne. Czynnikiem przebijającym się ponad ich powłokę powinien być własny styl miasta, jego *genius loci*. Podejście takie mogłoby być dla architektów „źródłem natchnień niedwuznacznie swojskich”. Odzyskanie własnego oblicza architektury polskiej możliwe będzie tylko dzięki „przetożeniu w tyglu pojęć nowoczesnych, tajemniczych pierwiastków nie zewnętrznych, lecz tkwiących w samym rdzeniu spuścizny narodowej”²⁰⁹. Odżegnując się od „dziwactw” w rodzaju dworca w Gdyni zaprojektowanego przez Romualda Millera, który nazywa „istnym centaurem murowanym”, jako wzór architektury godny naśladowania podaje Sydow ratusz w Sztokholmie projektu R. Ostberga, nazywając go ósmym cudem świata, w którym „swojskość z nowoczesnością łączy się w rytmiczną całość linii i kształtów”.

²⁰⁸ *Idem, Oblicze nowego Torunia...*, s. 101.

²⁰⁹ *Idem, Pierwiastek rodzimy...*, s. 16.

Próby identyfikacji ściśle polskich elementów czy cech architektury osadzone były w nurcie poszukiwań rodzimości oraz związku tradycji i nowoczesności, który nie schodził z pola widzenia architektów i teoretyków od początku XX wieku. Jednak w przypadku Sydowa, amatora w tej dziedzinie, sfera wzorców wyrastała nie z empirycznych badań, lecz ze swoistego regionalizmu, zawężonego do ram tradycji budowlanej gotyckiego miasta. Wydaje się, że powszechne wówczas odwoływanie się do panującego w latach 1918–1925 nurtu tradycjonalizmu opartego na „stylu dworcowym” czy akademickim klasycyzmie, nie było dla Sydowa właściwą inspiracją, szczególnie dla miasta o bogatej historii i wyjątkowym dziedzictwie architektonicznym. Pojawia się tu zatem wątek wyczuwania pewnej odmienności, niepowtarzalności miasta i potrzeby projektowania w harmonii z zastanym otoczeniem. Przytoczone wyżej rozwiązania i detale, które Sydow uważał za charakterystyczne dla architektury polskiej, wymienione były jako takie przez Jana Sas-Zubrzyckiego, poszukiwacza stylu polskiego, kontynuatora też Karola Matuszewskiego i Franciszka Martynowskiego, twórców popularnego w warszawskim środowisku pojęcia „stylu wiślano-bałtyckiego”. Wyżej wymienieni odrodzenie architektury upatrywali w kultywowaniu tzw. polskiego gotyku. Zubrzycki, będący twórcą pojęcia „stylu nadwiślańskiego”²¹⁰, z pasją poszukiwał narodowej odrębności polskiej architektury. Źródła poglądów zarówno Zubrzyckiego, jak i Sydowa, osadzone były w teoriach Johna Ruskina, który w *The Seven Lamps of Architecture* z 1849 roku pisał, że „nie ma wspanialszego widoku w architekturze, jak widzieć sztukę tę odradzającą się, wznoszącą się na podstawie najstarszych i najdalszych okruców dawnej sztuki danego narodu”. Praca ta, nieznaną w Polsce w XIX wieku²¹¹, w streszczeniu ukazała się w 1902 roku za pośrednictwem Franciszka Mączyńskiego, na łamach krakowskiego „Architekta”²¹² oraz w wydanych we Lwowie w 1902 *Krótkich myślach z dzieła Ruskina Siedem lamp architektury*, autorstwa wspomnianego wyżej Jana Sas-Zubrzyckiego. Zaznaczyć należy, że Sydow odnosił się do zjawisk pojawiających się wówczas w architekturze nie z pozycji teore-

²¹⁰ Główne prace Jana Zubrzyckiego dotyczące cech rodzimych w architekturze polskiej to: *Serce. Rozbiór pierwiastków polskiej sztuki ludowej i narodowej*, Lwów 1921; *Styl polski, styl narodowy. Podtrzymanie ducha wiekowego*, Lwów 1922; *Styl nadwiślański jako odcień sztuki średniowiecznej w Polsce*, Kraków 1910. Por. także: A. Majdowski, *O poglądach na styl wiślano-bałtycki w architekturze sakralnej XIX wieku*, w: *Studia z historii architektury sakralnej w Królestwie Polskim*, Warszawa 1993, s. 39–66.

²¹¹ M. Leśniakowska, *Jan Koszczyc-Witkiewicz i budowanie w jego czasach*, Warszawa 1998, s. 106.

²¹² *Siedem lamp architektury*, „Architekt” 1902, nr 11–12, 1903, nr 1–7.

tyka czy krytyka, ale raczej zakochanego w Toruniu miłośnika jego dziejów, w postawie tej przeważał zatem wątek emocjonalny, który znalazł oparcie w powstających głównie w pierwszych dziesięcioleciach XX w. teoriach dotyczących rodziwości w architekturze.

Gotyck, do którego wedle poglądów Sydowa winna odnosić się nowo powstająca architektura, nie do końca był pożądanym, gdyż budził także pejoratywne skojarzenia. Zdecydowanie odrzucano neogotyck w stworzonej w XIX wieku formie, potępiając go za odwołania do architektury „krzyżackiej”, z drugiej strony dostrzegano niezbyt chętnie widziane związki budownictwa toruńskiego z architekturą zachodnią. Zabytki Torunia starano się najczęściej interpretować jako wytwór społeczności miejscowej, czy to polski w swej istocie czy to znowu specyficznie toruński²¹³. W czysto teoretycznym podejściu Mariana Sydowa do zagadnienia poszukiwania lokalnego charakteru architektury dostrzec można antycypację „nowego regionalizmu”, który po okresie znudzenia funkcjonalizmem zajął poczesne miejsce w architekturze polskiej drugiej połowy lat trzydziestych²¹⁴.

Niełatwe zadanie łączenia lokalnej średniowiecznej tradycji z nowoczesnością realizowano zwykle przez luźne odwołania do gotyku w postaci stosowania strukturalnych elementów charakterystycznych dla tego stylu. Wśród najczęściej używanych środków wyrazu znajdujemy: łuki ostre (Hala Wystawowa, projekt gmachu Województwa F. Niekrasza i K. Milewskiego), wzorowane na toruńskim ratuszu, profilowane lizeny (Państwowy Bank Rolny M. Lalewicza, gmach Komunalnej Kasy Oszczędności I. Tłoczka), wieże i wysokie dachy (KKO – I. Tłoczek), tektonikę brył nawiązującą do historycznych budowli (Dworzec autobusowy – Zbigniew Wahl), czy wreszcie nietynkowaną cegłę jako znak uczestnictwa w ciągłości lokalnej tradycji²¹⁵ (BGK, szkoła na Stawkach). Intencje nawiązania do specyfiki historycznej architektury Torunia, do gotyku, przyświecały także Jerzemu Wierzbickiemu (z wielokrotnie pionów w gmachu Starostwa Krajowego)²¹⁶.

Charakterystyczny jest fakt, że na gruncie toruńskim nie pojawiły się realizacje oparte na skrajnie awangardowych koncepcjach architektury, jak miało to miejsce w niedalekiej przecież Gdyni. Prócz omówionych wyżej czynników, wśród których ważką rolę odgrywał gust inwestorów, niewątpliwym wpływem na taki stan rzeczy miały zasoby ludzkie, prościej rzecz ujmując –

²¹³ G. Chmarzyński, *Zagadnienie nacjonalizmu w średniowiecznej sztuce Torunia*, „Mestwin” 1933, nr 8, s. 2.

²¹⁴ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 31.

²¹⁵ B. Chmielarska, W. Łoś, *op. cit.*, s. 384.

²¹⁶ *Ibidem*.

il. 16

il. 14

il. 21

il. 33

il. 20

il. 23 il. 13

twórcze preferencje działających w Toruniu architektów. Po odzyskaniu niepodległości, aktywni dotąd w mieście, głównie niemieccy architekci, opuścili miasto. W początkowym okresie rynek toruński został opanowany przez wykształconych na zagranicznych uczelniach poznanianów²¹⁷. Wyjaśnieniem może być tu fakt, że na początku działalności urzędy województwa pomorskiego siedziby miały właśnie w Poznaniu. Stamtąd do Torunia przeniósł się Kazimierz Ulatowski, pierwsze projekty dla Muzeum Ziemi Pomorskiej zamówione zostały u działającego w Poznaniu Stefana Cybichowskiego, podobnie większość projektów nadesłanych na pierwszy konkurs na gmach województwa wysłała z pracowni poznańskich (M. Andrzejewski, J. Trzciniński, J. Cieśliński). Byli to na ogół architekci wykształceni w niemieckich uczelniach, urodzeni w ostatniej ćwierci XIX wieku. Od początku lat dwudziestych rozpoczyna się współpraca między magistratem a Franciszkiem Krzywdą-Polkowskim (I i II konkurs na gmach województwa, plany regulacyjne dla Kozackich Gór, plan regulacji Torunia czy wreszcie konkurs na Muzeum Ziemi Pomorskiej).

W połowie lat dwudziestych do tego grona dołącza Marian Lalewicz, projektując Pomorską Izbę Rolniczą, po raz kolejny budować będzie w Toruniu pod koniec lat trzydziestych. Kilka projektów wykonał także Czesław Przybylski, pojawiający się również na początku lat dwudziestych. Wśród działających w Toruniu architektów wymienić należy jeszcze Kazimierza Milewskiego i Feliksa Niekrasza, uczestników konkursów na gmach województwa, autorów zrealizowanych projektów domów przy ulicy Słowackiego utrzymanych w formach stylu dworkowego. Uzyskali oni pierwszą nagrodę na ogólnopolskim konkursie na Gmach Szpitala w Łodzi w 1928 roku.

Z powyższego wynika, że w latach dwudziestych na terenie Torunia działali przede wszystkim architekci wykształceni na zagranicznych uczelniach w początku XX wieku, którzy swe zawodowe doświadczenie zdobywali głównie przed odzyskaniem niepodległości.

Z punktu widzenia historii architektury interesujące jest mające również miejsce na terenie Torunia przejście od projektowania w stylach historycznych do nowoczesności, opartej na nowych założeniach i teoriach. Zjawisko to możliwe jest do prześledzenia przede wszystkim na podstawie nie zrealizowanych, konkursowych koncepcji. Od początku lat trzydziestych udział w konkursach oraz realizacjach brali bowiem także architekci z Warszawy, Gdyni czy Wejherowa, reprezentujący pokolenie wykształcone już w niepodległej Polsce, operujący formami osadzonymi w nowoczesnych tendencjach

²¹⁷ Por. rozdział niniejszej pracy *Architekci na Pomorzu*, s. 200–201.

architektonicznych. Najpierw przyjrzyjmy się wszakże wcześniejszym koncepcjom pozostającym w ścisłym związku z tradycją.

Po pierwszej wojnie światowej, która wpłynęła poważnie na układ sił pomiędzy modernizmem a tradycjonalizmem, nastąpił przejściowy okres, zamknięty latami 1918–1925, przynoszący czasowy tryumf form historycznych²¹⁸. Architektura polska, nie powstająca przecież w oderwaniu od głównych nurtów europejskich, uległa także owej swoiście pojmowanej romantyczności. Był to czas powrotu do samodzielnego bytu państwowego, zatem naturalne wydawało się sięganie do wzorców pochodzących z czasów przedrozbiorowych. Chętnie stosowano motywy renesansowe, barokowe czy klasycystyczne. Ta niezwykła popularność „narodowego tradycjonalizmu” nie wynikała z niechęci inwestorów do nowatorstwa, a tym bardziej z nieznamomości stosowanych w tym czasie na świecie rozwiązań. Starano się podkreślić, że architektura powstająca w państwie niezależnym jest inna niż w podległym, chodziło o zaakcentowanie w krajobrazie istnienia autonomicznej wspólnoty, jaką jest państwo narodowe. W ten sposób wykształciły się dwa nurty, z których pierwszy odwoływał się do idei dworu szlacheckiego, drugi związany był z akademickim klasycyzmem. Pierwsze realizacje w Toruniu wpisują się w powyższe postrzeganie roli architektury – przykład stanowią tu może nowa część Gmachu Sądu zrealizowana wg projektu inż. Nawrowskiego, w której prosta kompozycja elewacji i detal nawiązujący do klasycystycznego przeciwstawiają się sąsiadującemu neogotyckiemu budynkowi. Podobne założenia mieli twórcy projektów na Pomorską Izbę Rolniczą czy Muzeum Pomorskie. W pierwszym wypadku czytelne są nawiązania do krakowskich Sukiennic i „gotyku nadwiślańskiego”, w drugim zaś, w projekcie Stefana Cybichowskiego – odniesienie do XVIII-wiecznego repertuaru klasycystycznych form. Niemal wszystkie projekty zgłoszone w pierwszym konkursie na gmach województwa operują stylami historycznymi. Co prawda w warunkach konkursowych mówiono o siedzibie w duchu polskim pojętej, co przez architektów zrealizowane zostało przez odwołania do form polskiego baroku czy klasycyzmu. Ten powszechnie stosowany kanon przełamuje jeden projekt, autorstwa Franciszka Krzywdy-Polkowskiego, osadzony w nurcie zmodernizowanego klasycyzmu.

Jednak formy nawiązujące do tradycji nie były pożądanymi jedynie przez inwestora państwowego, równie chętnie stosowali je inwestorzy prywatni. Doskonale ilustrują to przykłady wolnostojących domów mieszkalnych wzniesionych przy ulicy Słowackiego dla spółdzielni budowlanej „Strzecha”,

²¹⁸ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 115.

- odwołujące się do stylu dworkowego, realizowane według projektu Feliksa Niekrasza, czy wille zaprojektowane przez architekta Bronisława Jankowskiego przy ulicy Bydgoskiej bądź willa projektu Stanisława Schmidta przy ulicy Moniuszki oraz willa przy ulicy Słowackiego 64 zaprojektowana przez Karola Schonhofera. W duchu renesansu polskiego była forma ośrodka sportów wodnych na Kępie Bazarowej, projektu Ignacego Tłoczka, oraz budynek administracyjny fabryki „Polchem”. W końcu lat dwudziestych narodowy tradycjonalizm jest stopniowo wypierany przez architekturę kształtowaną zgodnie z hasłami funkcjonalizmu. W przypadku Torunia mamy jednak do czynienia z nielicznymi realizacjami opartymi na osiągnięciach awangardy. Inspiracje czerpane z tego środowiska ograniczyły się zasadniczo do rzeźbiarskiego traktowania bryły lub podkreślenia poziomych kierunków w kompozycji elewacji (zwykle poprzez różnie uzyskiwany efekt leżących pasów okiennych). Tendencje te występują w obiektach wznoszonych przez państwo (budynek Pomorskiej Rozgłośni Polskiego Radia – arch. Antoni Dygat) lub prywatnych inwestorów – dom mieszkalny Tow. Vesta przy Mickiewicza 7 i klinika dr. Czyżaka przy ul. Legionów 15, oba projektu arch. Kazimierza i Wery Sylwestrowiczów, wille przy ul. Słowackiego 56 i Grunwaldzkiej 38 (proj. arch. Płockiego), czy willa przy Legionów 27 projektu Leopolda Jarosławskiego. Do grupy tej należą także dwie realizacje projektów B. Lacharta i J. Szanajcy – dom przy ul. Mickiewicza 34/36 oraz dom bliźniaczy przy ul. Kasprowicza 14/16. Jedyne budynki, w których zastosowano takie rozwiązania, a w których powstanie finansowo zaangażowane były władze samorządowe, to Dom Społeczny (proj. arch. Leopold Jarosławski) oraz szkoła podstawowa na Stawkach.

Ogólna charakterystyka architektury toruńskiej przedstawia się następująco: zdecydowana większość budynków użyteczności publicznej operuje formami zmodernizowanego klasycyzmu. Z tego nurtu wywodzą się reguły kompozycji bryły – czyli symetryczne układy oraz trójpodział w pionie. Często stosowane są pseudoportyki i pilastry podkreślające monumentalizm. Takie cechy architektury najczęściej wprowadzane były na życzenie inwestora – władz miejskich, bowiem w projektach proponowano formy bardziej progresywne. Drugi typ to budynki użyteczności publicznej, których forma jest wyrazem dialogu z historycznym kontekstem miasta. Na repertuar odwołań do tradycji architektonicznej Torunia składały się: używanie nietynkowanej cegły, opinanie bryły lizenami, podkreślanie kierunków wertykalnych, kompozycja bryły nawiązująca do historycznych obiektów, czy wreszcie połączenie wszystkich wymienionych elementów.

W budownictwie mieszkaniowym charakterystyczne są rzadkie odwołania do stylu dworkowego, które wynikały nie tyle z niechęci do nich (nielicz-

ne przykłady świadczą o recepcji tego wzorca), ile ze słabego ruchu budowlanego w okresie największej jego popularności. Nieliczne są także odwołania do stylu dekoracyjnego, ograniczające się do detali i rzeźby. Stosowano dwa typy rozwiązań przestrzennych – położoną w linii zabudowy ulicy kamienicę oraz zespoły bloków. Kamienice najczęściej nawiązywały do kanonów klasycznych (symetria, podkreślanie głównej osi, stosowanie lizen). Architektura niektórych kamienic i wszystkich bloków czerpała z estetyki funkcjonalizmu (brak ozdób, akcentowanie linii poziomych, pseudo-pasy okienne – bądź przez opracowanie tynku bądź przez wypełnienie przestrzeni międzyokien-nych cegłą). Ponadto rzeczą charakterystyczną jest niewielka liczba powstałych willi, często za to występuje typ domu wolnostojącego, z dwoma lub trzema mieszkaniami.

il. 41

Osobne zagadnienie stanowi urbanistyka, ze stosunkowo wcześniej pojawiającymi się nowoczesnymi koncepcjami kształtowania miasta. Niestety analiza możliwa jest jedynie na przykładzie niezrealizowanych projektów. Oddają one jednak w pełni obraz tendencji panujących w urbanistyce, uo-oczniając równocześnie ewolucję podejścia do kwestii rozwoju miasta. Z drugiej połowy lat dwudziestych pochodzą projekty zagospodarowania terenów na Kozackich Górach autorstwa Franciszka Krzywdy-Polkowskiego. Noszą one cechy urbanistyki ukształtowanej w pewnym stopniu pod wpływem stylów historycznych, co widoczne jest zwłaszcza w planie regulacji z 1929 roku. Ewoluuje stopniowo ku funkcjonalizmowi, który w pełni objawił się na początku lat trzydziestych, wraz z działalnością Ignacego Tłoczka. Szczytowe osiągnięcie w dziedzinie sztuki budowy miast w oparciu o cechy funkcjonalne to jego plany zabudowy północnej dzielnicy Torunia z 1934 oraz Ogólny Plan Zabudowania z 1935 roku. Przełom ten związany jest bezpośrednio z działalnością I. Tłoczka, który po ukończeniu w 1930 roku studiów na Wydziale Architektury PW odbywał w Toruniu przeddyplomową praktykę²¹⁹. Dzięki wiedzy w zakresie budowy miast oraz bezpośredniemu poparciu prezydenta miasta, jak i polityce gruntowej magistratu, możliwe było opracowanie planu zabudowania w pełni zaspokajającego potrzeby na wiele lat wprzód. Cechą charakterystyczną projektu było kompleksowe podejście do funkcjonalnego rozdysponowania terenów, zachowania i ochrony historycznej części miasta, rozwiązania problemów komunikacyjnych oraz rozluźnienia zabudowy przez stosowanie układów opartych na osiach północ-południe. Jednocześnie zakładano regulację sieci ulicznej przez wykup gruntów z rąk prywatnych, co traktowano jako niezbędny dla celowego rozwoju ele-

il. 7

il. 10, 11

²¹⁹ I. Tłoczek, *Antoni Bolt...*, s. 75.

ment polityki miasta. Dużą wagę przywiązywano także do zapewnienia odpowiedniej ilości zielonych, niezabudowanych terenów, szczególnie do zachowania pofortecznego pasa otaczającego Stare Miasto, o co przeprowadzono przeciw prawdziwą batalię, w którą zaangażowana była prasa, a za jej pośrednictwem mieszkańcy. Grunty te przez niektóre sfery traktowane były wszak jako doskonale nadające się pod zabudowę ze względu na położenie blisko centrum oraz niskie koszty doprowadzenia mediów miejskich.

Okres dwudziestolecia międzywojennego i ustanowienie w Toruniu stolicy województwa przyniosły szereg przekształceń zarówno w przestrzennej, jak i w społecznej strukturze miasta. Mający dotychczas prowincjonalny charakter, silnie zmilitaryzowany za Pruskich czasów Toruń uzyskał nowy status, który uaktywnił szereg czynników miastotwórczych. Najważniejszym z nich była nowa rola miasta jako siedziby władz wojewódzkich oraz urzędów drugiej instancji, która spowodowała wzrost liczby ludności i idące za tym ożywienie ruchu budowlanego. Rozwój możliwy był dzięki prowadzonym od połowy lat dwudziestych działaniom władz miejskich, mającym na celu przede wszystkim przebudowę przestrzenną i komunikacyjną, oraz zabezpieczenie terenów budowlanych, czemu w pierwszej kolejności służyła likwidacja ograniczających dotychczasowe możliwości rozwojowe fortyfikacji wewnętrznych. Pociągnęło to za sobą scalenie przedmieści ze stanowiącym centrum układu Starym Miastem oraz przyczyniło się do tworzenia nowego centrum administracyjnego. Jednak najważniejszym czynnikiem, którego pozytywnego oddziaływania nie udało się w pełni wykorzystać, był Ogólny Plan Zabudowania z 1935 roku, dający przestrzenno-prawne podstawy dalszych kierunków rozwoju miasta, ujmujący w ramy chaotycznie dotychczas przebiegające procesy. Wojna przerwała realizację dalekosiężnych planów, niemniej jednak zapoczątkowano w dwudziestoleciu międzywojennym działania mające na celu podniesienie rangi miasta i osiągnięto na tym polu pierwsze sukcesy.

II. Inne miasta województwa pomorskiego

Grudziądz

Miastem, które do czasu budowy Gdyni stanowiło najsilniejszy w województwie ośrodek przemysłowy, był Grudziądz. Mimo, że na początku lat dwudziestych stanowił organizm na tyle rozwinięty, by być predestynowanym do roli stolicy Pomorza, położenie zbyt blisko granicy z Niemcami zdecydowało o umiejscowieniu władzy administracyjnej w Toruniu¹. Mimo stopniowej utraty rangi na rzecz Torunia oraz Gdyni, miasto rozwijało się dość dynamicznie, o czym świadczy przyrost ludności. W 1921 roku Grudziądz liczył 33 156 mieszkańców; w 1931 – 50 304; w 1938 – 59 307². Jednak stopniowo zmniejszała się jego rola jako ośrodka administracyjnego, jako że urzędy i instytucje życia społecznego przenoszono do Torunia³. Przez całe dwudziestolecie Grudziądz pozostawał ośrodkiem silnie związanym z wojskiem, funkcjonowało tam Centrum Wyszkożenia Kawalerii, Szkoła Pilotażu oraz stacjonowały liczne jednostki wojskowe. O rozwoju miasta w omawianym okresie decydowały przede wszystkim inwestycje w przemyśle. Największą z nich było założenie w 1923 roku fabryki przemysłu gumowego, tzw. PePeGe⁴. Istotny był także przemysł ceramiczny z Pomorskimi Zakładami Ceramicznymi. Konsekwencją gospodarczego wzmocnienia miasta był rozwój terytorialny, który nastąpił przez zabudowę obszarów położo-

¹ J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu z czasów Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939*, Toruń 1982, s. 13.

² APT, AmG, WB, sygn. 754, 755.

³ R. Sudziński, *op. cit.*, s. 40.

⁴ F. Szima, *Lokalizacja i rozwój Grudziądzkich Zakładów Przemysłu Gumowego w Grudziądzu*, „Rocznik Grudziądzki” 2, 1961, s. 79–130.

nych na północny wschód od kanału Trynka i na północ od obecnej ulicy Waryńskiego. W 1932 roku zakres administracyjny miasta wynosił 2831 ha⁵. W 1935 roku do miasta włączona została gmina Małe Tarpno, znajdująca się na północ od Trynki i Przedmieścia Kwidzyńskiego. Dla obszarów tych plany zabudowy wykonane zostały jeszcze w latach 90. XIX wieku, jednak nie zostały zrealizowane. Kolejny szkicowy projekt zabudowy zamieszczony został na wykreślonym przez Federskiego planie Grudziądza z 1925 roku. Z tego samego okresu pochodzi projekt zabudowy kwartału zamkniętego ulicami: Chełmińską, Bydgoską i Kalinkową⁶, zaprezentowany na odbywającej się w czerwcu 1925 roku w Warszawie wystawie *Mieszkanie i Miasto*. Zakwalifikowano go do Sekcji Polskiej na Międzynarodowej Wystawie Mieszkaniowej w Wiedniu, odbywającej się między 14 a 19 września 1925 roku. Do opracowywania koncepcji zabudowy miasta przystąpiono wszakże dopiero w 1935 roku, co zostało poprzedzone prowadzonymi od 1934 roku pomiarami terenów⁷. Plan wykonywano etapami, w miarę postępu prac mierniczych, na które z roku na rok Magistrat przeznaczał coraz większe kwoty⁸. Autorem poszczególnych części planu był Czesław Kaszycki, absolwent Wydziału Architektury ASP w Krakowie⁹. Przy projekcie współpracowali z nim absolwenci Wydziału Architektury PW, Waclaw Jung (dyplom 1933) i Zdzisław Bratman (dyplom 1938). Ostatecznie zadanie opracowania całościowego planu zabudowy zamierzano zlecić Stanisławowi Filipkowskiemu¹⁰.

il. 44 W początku lat trzydziestych na cele budowlane przeznaczone zostały tereny dawnego folwarku Kuntersztyn, położone na południe od kanału Trynka, na których do wybuchu wojny wzniesionych zostało ok. 150 budynków o oszczędnej w wyrazie architekturze inspirowanej trendami funkcjonalizmu. Budowę domów, na zasadach – jak to dzisiaj byśmy określili developer-
skich, prowadziły także Pomorskie Zakłady Ceramiczne. Wznoszono jedno-, dwu- i trzyrodzinne, murowane, skanalizowane domy, posiadające sieć wodociągową i instalacje elektryczne, na działkach o powierzchni od 400 do 700 metrów kwadratowych. Koszt w zależności od wielkości domu wynosił od 10 800 do 12 300 złotych, przy czym na zakup przyznawano kredyt w wysokości 4000 złotych, oprocentowany na 3,75% w skali roku, na pięt-

⁵ APT, AmG, WB, sygn. 754, 755.

⁶ „Architektura i Budownictwo” 1925, nr 6, s. 37.

⁷ APT, AmG, WB, sygn. 754, 755.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Ibidem*.

naście lat. Do 1934 roku tą metodą postawiono siedemnaście budynków¹¹. Formy obiektów łączyły estetykę funkcjonalizmu z tradycyjnymi środkami kształtowania bryły. Charakterystyczne było stosowanie dwupołaciowych dachów naczółkowych, które w elewacji frontowej niemal w całości zasłaniały kurtynową ścianą. Dzięki takiemu zabiegowi elewacje domów, używając surowy wyraz plastyczny o funkcjonalistycznych proweniencjach, nie ztraciły tradycyjnych cech. Mając na uwadze potrzebę rozwiązania problemów mieszkaniowych robotników, na zlecenie Towarzystwa Osiedli Robotniczych Helena i Szymon Syrkusowie zaprojektowali osiedle tanich domów robotniczych, których budowę rozpoczęto w 1936 roku.

Gimnazjum Mniejszości Niemieckiej

Jedną z najciekawszych pod względem architektonicznym realizacji, powstałych w latach trzydziestych na terenie Grudziądza, było Koedukacyjne Gimnazjum Mniejszości Niemieckiej przy ulicy Herzfelda (obecnie Hoffmana). Na początku tego dziesięciolecia działający na terenie Grudziądza Deutscher Schulverein oddał do użytku okazały gmach szkoły, usytuowany w południowej części miasta, na zakupionym od gminy terenie, w pobliżu którego, w 1925 roku, miała miejsce pierwsza Pomorska Wystawa Przemysłu. Złożono podanie do władz miasta o bezpłatny przydział placu budowlanego. Ostatecznie pod budowę szkoły przeznaczono działkę przy ulicy Herzfelda, w pobliżu Szkoły Budowy Maszyn.

Pierwszy projekt, który nie zyskał akceptacji zamawiających¹², wykonany został przez bydgoskiego architekta Fritza Weidnera w 1929 roku¹³, z tego czasu pochodził także projekt działającego w Grudziądzu, bliżej nie znanego dyplomowanego inżyniera Gramberga¹⁴. Projekt Weidnera zakładał wzniesienie dłuższego skrzydła szkoły, mieszczącego klasy, wzdłuż ulicy Polnej, natomiast krótsze skrzydło, między innymi z aulą, miało stanąć przy narożniku ulicy Herzfelda. Czterokondygnacyjne wschodnie i północne skrzydła oraz

¹¹ „Słowo Pomorskie” 1934, nr z 27 V, s. 13.

¹² Zamawiającym była Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Schulvereins in Polen. Patrz: H. von Enzberg, *Die Goetheschule in Graudenz*, Lüneburg 1994, s. 395.

¹³ I. Jastrzębska-Puzowska, *Poglądy artystyczne i twórczość bydgoskiego architekta Fritza Weidnera, cz. II*, „Materiały do dziejów kultury i sztuki Bydgoszczy i regionu” z. 5, 2000, s. 37. Weidner, urodzony w 1863 roku, zm. w 1952; od 1896 przebywał w Bydgoszczy, skąd wyjechał w 1937 roku.

¹⁴ H. von Enzberg, *op. cit.*, s. 392, 397.

położona od południa sala gimnastyczna otaczały dziedziniec. Bryły nakryte stromymi dachami otrzymały formy charakterystyczne dla wczesnego modernizmu, który, nie pozbywając się historyzujących zasad kompozycyjnych, do minimum ograniczał dekorację lub całkowicie ją odrzucał. Podkreślony został „nowoczesny”, wynikający z artystycznych poglądów Weidnera charakter architektury, osiągnięty dzięki zastosowaniu dużej ilości przeszkleń. Symetrycznie zakomponowana elewacja wschodnia uzyskała ryzalit, opięty czterema pilastrami pozbawionymi głowic, zwieńczony trójkątnym naczółkiem, miała więc klasycyzujący wyraz. Cechy architektury, zwłaszcza artykulacja elewacji, poszukująca równowagi między poziomami i pionami, zdradzają fascynację Weidnera niemiecką i wiedeńską secesją, na ogół powściągliwą i geometryczną¹⁵. Najbliższe stylistycznie wydają się tu być realizacje Otto Wagnera czy Josefa Hoffmanna. Projekt Goetheschule w Grudziądzu przywodzi na myśl formy wiedeńskich willi projektu Hoffmanna: Villa Skywa, Villa Ast czy Villa Beer-Hoffmann. Projekt Weidnera mógłby na dobrą sprawę powstać dwadzieścia lat wcześniej, co więcej, wykazuje zaskakujące pokrewieństwo formalne, zwłaszcza w rozwiązaniu elewacji wschodniej, ze znajdującą się opodal Szkołą Budowy Maszyn, wzniesioną w 1912 roku¹⁶.

Ten, można powiedzieć, dość archaiczny już, wobec panujących trendów architektury, wyraz formalny tłumaczyć może fakt, że okres najpłodniejszej twórczości Fritza Weidnera przypadł na przełom wieków, na czas walki tradycji ze współczesnym życiem¹⁷. W 1928 roku Weidner miał sześćdziesiąt pięć lat, i jako niemiecki architekt, który zdecydował się pozostać w Polsce, miał ograniczony dostęp do zleceń; ponadto znajdował się w pewnej izolacji towarzyskiej ze strony Niemców, spowodowanej jego poglądami politycznymi¹⁸. Być może przyczyniło się to do sentymentalnego postrzegania form panujących w okresie młodości i prosperity, a zatem do wyrazu jego późnej twórczości. Niemniej jednak projekt został odrzucony, co dość mocno dotknęło Weidnera, który podejrzewał, że wybór został z góry przesądzony na rzecz Gdańska¹⁹. Właśnie tam działał Albert Krüger²⁰, którego projekt, określony mianem genialnego, został przeznaczony do realizacji. Pełniący wów-

¹⁵ I. Jastrzębska-Puzowska, *Poglądy artystyczne i twórczość bydgoskiego architekta Fritza Weidnera, cz. I*, „Materiały do dziejów kultury i sztuki Bydgoszczy i regionu” z. 3, 1998, s. 53.

¹⁶ H. von Enzberg, *op. cit.*, s. 397.

¹⁷ I. Jastrzębska-Puzowska, *Poglądy artystyczne...*, cz. II, s. 37.

¹⁸ Weidner był jednym z założycieli Deutsche Volkspartei in Polen bojkotowanej przez skupiającą większość polskich Niemców Deutsche Vereinigung. *Ibidem*, s. 38.

¹⁹ H. von Enzberg, *op. cit.*, 396.

²⁰ *Ibidem*, s. 379.

czas funkcję kierownika Urzędu Budowlanego w Gdańsku architekt wykonał wcześniej projekty Pestalozzischule oraz Helene-Lange-Schule, znajdujących się na terenie Wolnego Miasta Gdańska²¹. W roku 1933 został kierownikiem biura projektów Deutscher Schulverein in Polen w Bydgoszczy²².

Odsunięty od linii ulicy w głąb działki, budynek szkoły założony został na planie litery „L”, z dłuższym skrzydłem wzdłuż ulicy Herzfelda. Oba skrzydła oparte na planach prostokątów, trzytraktowe o korytarzowym układzie, mieściły sale lekcyjne, pokoje dla nauczycieli, jadalnię i gabinety lekarskie. W zachodnim, większym skrzydle, w jego środkowej, ryzalitowo wysuniętej części, ulokowane zostały – w parterze sala gimnastyczna, nad nią, na piętrze – aula. Do sali gimnastycznej przylegały dwa niewielkie baseny, z których jeden służył do treningów kajakarskich. Budynek wzniesiono z cegły, pozostawiając ją nieotynkowaną na wszystkich elewacjach. Prostopadłościenne, nakryte płaskimi dachami, zróżnicowane wysokością skrzydła tworzą układ horyzontalny, podkreślony biegiem otworów okiennych. Jedyne pionowe akcenty to okna doświetlające salę gimnastyczną i aulę w południowej elewacji oraz umieszczona na styku brył, akcentująca pograżoną strefę wejścia, prostopadłościenna wieża z zegarem. Elewacje o surowym wyrazie, pozostawione w cegle (*Rohbau*), stanowiły czytelny znak przynależności kulturowej, który nie ograniczał się jedynie do formy zewnętrznej. Jako instytucja wychowawcza, szkoła posiadała na piętrze galerię sztuki, w której znajdowały się zarówno reprodukcje, jak i oryginały malarstwa i grafiki niemieckiej. Wśród twórców, których prace eksponowano, byli: Otto Dix, Lyonel Feininger, Erich Heckel, Emil Nolde, Max Pechstein i wielu innych²³. Przy wejściu do galerii umieszczone zostały kopie rzeźb przedstawiających Ekkeharda i Utę z katedry w Naumburgu, przed aulą zamierzano umieścić popiersia Platona, Schillera, Bacha (lub Beethovena?) i Kanta. Dojście Hitlera do władzy przerwało dyskusje nad wyborem miejsca w szkole dla popiersi Mickiewicza i Piłsudskiego, będących ukłonem w stronę społeczności polskiej. W obiekcie zawarte zostały wielowątkowe treści służące edukacji na różnych poziomach, nie tylko poprzez właściwe warunki do zdobywania szkolnej wiedzy dzięki doskonale rozwiązanej funkcjonalnej warstwie budynku, ale także w oparciu o stały kontakt ze sztuką, czy szerzej – kulturą niemiecką, co poniekąd zbliża realizację do idei *Gesamtkunstwerk*. Warto w tym miejscu wspomnieć o analogicznej instytucji edukacyjnej przynależnej do polskiego

il. 45

²¹ *Ibidem*.

²² *Ibidem*, s. 382, przyp. 59.

²³ *Ibidem*, s. 407.

kręgu kulturowego – Gimnazjum Macierzy Szkolnej w Gdańsku. W 1936 roku do funkcjonującego budynku dobudowane zostało skrzydło zaprojektowane przez Jana Bochniaka, mieszczące salę teatralną, gimnastyczną, jadalnię i kuchnię²⁴. Podobnie jak w Grudziądzu, i tutaj wprowadzone do wnętrza zostało malarstwo w postaci wykonanych przez Bolesława Cybisa i Jana Zamoyskiego fresków²⁵. Znajdował się tam plafon przedstawiający Polskę z jej dzielnicami, na tle zodiakalnym z uwzględnieniem polskiego nieba, uzupełniony przez dwanaście podokiennych panneaux obrazujących drogę Wisły do Gdańska, nawiązujących w sferze ideowej do *Alegorii łączności Gdańska z Polską* Izaaka van den Blocka.

Pomorska Wystawa Przemysłu i Rolnictwa

Powrót Pomorza do Polski w 1920 roku był szczególnie ważnym wydarzeniem dla odrodzonego państwa. Realizował postulaty terytorialne Polaków, rzutując na całą ekonomikę państwa oraz umacniając jego międzynarodowy prestiż. Przed władzami administracyjnymi Pomorza stanęło zadanie jak najszybszej integracji tych ziem z pozostałymi, co wobec ugruntowanych uczuć patriotycznych i identyfikacji celów Polaków z Pomorza z interesami państwa, nastąpiło stosunkowo szybko.

Pomorze dysponowało odpowiednim potencjałem gospodarczym, by w krótkim czasie stać się znaczącym w gospodarce kraju regionem. Sprzyjała temu prowadzona przez państwo polityka umacniania pozycji Polski nad Bałtykiem. Wszystkie poczynania gospodarcze miały niebagatelne znaczenie dla podwyższania międzynarodowej rangi Polski, szczególnie wobec rewizjonistycznych postaw władz Republiki Weimarskiej. Po pięciu latach od zaślubin z morzem, co miało miejsce 10 lutego 1920 roku w Pucku, jedynym wówczas porcie morskim, jakim dysponowała Rzeczpospolita, postanowiono zaprezentować dotychczasowe osiągnięcia oraz potencjał gospodarczy i kulturowy Pomorza. Z inicjatywy prezydenta Grudziądza inż. Józefa Włodka, który piastował także funkcję prezesa Koła Miast Pomorskich, oraz wojewody pomorskiego Stanisława Wachowiaka, zorganizowano w Grudziądzu w 1925 roku Pierwszą Pomorską Wystawę Rolnictwa i Przemysłu²⁶. Wybór

²⁴ E. Jędrkiewicz, *Wspomnienia*, w: *Gimnazjum Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku. 1922–1939. Księga pamiątkowa*, Wrocław–Gdańsk 1989, s. 235–236.

²⁵ „Teki Pomorska” 1938, nr 1–2, s. 72.

²⁶ *Starostwo Powiatowe w Grudziądzu w latach 1920–26*, „Rocznik Grudziądzki” X, 1992, s. 129.

miejsca na wystawę, która „w pierwszym rzędzie winna być wymowną propagandą na Pomorzu, oraz miała dać obraz całokształtu stosunków gospodarczych, pokazać stan rolnictwa, przemysłu i rzemiosła, handlu, spraw morza, kultury i sztuki”, nie był przypadkowy. Grudziądz należał w tym czasie do najsilniejszych ośrodków gospodarczych Pomorza, był siedzibą niektórych instytucji wojewódzkich, jednocześnie będąc głównym na Pomorzu centrum spółdzielczości niemieckiej. Spełniał więc odpowiednie warunki dla wywołania silnego efektu propagandowego. Mimo, że określany był często jako prowincjonalny, a może właśnie dlatego, postarano się o honorowy patronat Władysława Grabskiego, ówczesnego prezesa rady ministrów i ministra skarbu. Podkreślało to prestiż i wymowę przedsięwzięcia. Na czele Komitetu Honorowego wystawy stanął wojewoda pomorski, a Komitetem Wykonawczym kierował prezydent Grudziądza. W pracach przygotowawczych aktywnie uczestniczył także starosta Leon Ossowski.

Teren pod wystawę przekazało miasto – początkowo przewidywano na ten cel plac przy ulicy Chełmińskiej, ostatecznie wybrano niezagospodarowany plac sportowy przy ulicy Radzyńskiej. Projekt zagospodarowania terenu wykonał z ramienia Ministerstwa Robót Publicznych arch. Jerzy Müller. Cały przeznaczony pod wystawę teren został uregulowany i skanalizowany. Wystąpiły pewne trudności z dotrzymaniem terminów, spowodowane z jednej strony nagłym odwołaniem Jerzego Müllera z zajmowanego stanowiska, czego dokonało MRP. Po interwencji wojewody u ministra Rybczyńskiego przywrócono go na stanowisko²⁷. Z drugiej strony opóźnienia powstały przez ogólnie panujący wówczas zastój w budownictwie i idący za tym brak umiejętności firm przystosowania się do specyfiki targów, czyli efektywnego i szybkiego wykonania prac budowlanych. Występował także brak wykwalifikowanych rzemieślników, a przepisy ograniczały czas pracy. Wszystkie roboty udało się jednak ukończyć w terminie i w dniu 26 czerwca 1925 roku, w obecności prezydenta Rzeczypospolitej, otwarto wystawę. Organizatorzy zadbali o oprawę plastyczną przedsięwzięcia – plakaty ekspozycji zaprojektował artysta malarz Wacław Szczeblewski, wydano także katalog wystawców. Ogółem zaprezentowało się ich 421, głównie z Pomorza, ale i z Wielkopolski oraz dalszych regionów Polski. Szczególnie bogato reprezentowane było rolnictwo – zwłaszcza hodowla, choć i przetwórstwo rolnicze, przemysł obsługujący rolnictwo, przemysł ceramiczny i gumowy. Bardzo urozmaiconą ofertę przedstawiło 117 zakładów rzemieślniczych. Po raz pierwszy na tak szeroką skalę propagowano gospodarkę morską. W oryginalnym pawilonie

²⁷ *Ibidem.*

w formie latarni morskiej udostępniono makietę portu w Gdyni, własny pawilon miała także Liga Morska i Kolonialna. Reklamowano też zabytki i znaleziska archeologiczne. Wystawie towarzyszyły liczne imprezy kulturalne, jak np. wystawa malarstwa uczniów Pomorskiej Szkoły Sztuk Pięknych w Grudziądzu, kierowanej przez wspomnianego już Wacława Szczęblewskiego.

Pierwszą Pomorską Wystawę Rolnictwa i Przemysłu, która trwała od 26 czerwca do 27 lipca 1925 roku, zwiedziło ok. 60 tysięcy osób. Wśród nich były delegacje zagraniczne, m.in. parlamentarzyści brytyjscy oraz przedstawiciele Ligi Narodów.

Prezentacja potencjału gospodarczego Pomorza nie była jedynym zadaniem Wystawy, miała ona także wymowę polityczną, której narzędziem stała się architektura. Przed otwarciem został jasno wyrażony postulat przeprowadzenia „propagandy budownictwa w stylu polskim na Pomorzu, które dotąd stylu nie miało i nie stosowało, hołdując ciężkiemu modernizmowi niemieckiemu”²⁸.

Powstał swego rodzaju program ideowy architektury wystawy, sformułowany przez Władysława Saryusz-Bielskiego, który na łamach „Gazety Pomorskiej” pisał: „[...] wyłania się ważne zadanie, by w wolnej Polsce przywrócić dawne tradycje, otrząsnąć się z cudzych naleciałości stylowych, często przeciwnych z duchem i tradycją narodu polskiego i wskrzesić architekturę polską, którą przed wiekami zachwycali się cudzoziemcy. [...] trudne to zadanie, gdyż niewiele pozostało zabytków tego rodzaju, tem bardziej, że dawna architektura polska była przeważnie drewniana a stałe wojny i najazdy zniszczyły najdrogocenniejsze nasze zabytki. Kto posiada polot artystyczny i ducha polskiego, ten potrafi stworzyć rzeczy czysto polskie, zastosować je do obecnych rozwiązań budownictwa i wlać w nie piękno”²⁹.

Tak określony program ideowy, preferujący formy oparte na stylu narodowym, zrealizowany został przez oddelegowanego z Ministerstwa Robót Publicznych arch. Jerzego Müllera, autora koncepcji przestrzennej wystawy oraz projektanta większości pawilonów wystawowych.

Strona architektoniczna wystawy stała się przedmiotem zainteresowania wydawanego w Warszawie pisma „Architektura i Budownictwo”, które w jednym z numerów z 1925 roku opublikowało zdjęcia z wystawy, opatrzone krótkim komentarzem³⁰. Plan zabudowy cechują zasadnicze osie, które, rozdzielając poszczególne działy wystawy, „[...] pozwoliły na osiągnięcie pew-

²⁸ „Słowo Pomorskie” 1925, nr z 23 V, s. 4.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ „Architektura i Budownictwo” 1925, nr 1, s. 41, 42.

nych momentów architektonicznych, zamykających główne arterie komunikacyjne³¹. Założenie oparte zostało na głównej osi prowadzącej od bramy wejściowej, zamkniętej z przeciwnej strony pawilonem zwieńczonym wieżą latarni morskiej. Liniowy układ założenia podkreślony został umieszczeniem na skrajach osi dwóch wielobocznych placów z diagonalnie w stosunku do niej umieszczonymi pawilonami wystawowymi. Na uwagę zasługują zaprojektowane przez Jerzego Müllera, utrzymane w stylu zmodernizowanego klasycyzmu, pawilony Pomorskiego Towarzystwa Ubezpieczeniowego i Morski. Pierwszy z nich, parterowy, o symetrycznej kompozycji zaakcentowanej środkowym ryzalitem, zwieńczonym płaską kopułą, z podcieniami wspartymi na kolumnach, stylistyką odwoływał się do epoki klasycyzmu. Odmierna była skubizowana forma bryły, nakrytej płaskim dachem, co stanowiło istotną innowację. Pojawiły się tu także elementy inspirowane sztuką grecką, w postaci syntetycznie potraktowanych akroterionów w narożach, nawiązujących bezpośrednio do tradycji architektury antycznej, umiejscawiając architekturę polską w kręgu oddziaływania kultury śródziemnomorskiej.

il. 46

Położony na osi wejścia, w zamknięciu kompozycji przestrzennej całego założenia, pawilon morski o horyzontalnej, symetrycznej, prostopadłościennnej formie podkreślonej cylindryczną wieżą latarni morskiej, organizował przestrzeń terenu wystawy. Dominując nad nią, stanowił równocześnie swoiste *signum*, uwypuklające znaczenie morza i Pomorza. Całość kompozycji architektonicznej pawilonu przywodzi na myśl formę zamku flankowanego prostopadłościennymi wieżami, z umieszczoną centralnie bramą zamkniętą od góry półkolistym łukiem, z panującą nad wszystkim wieżą – donżonem. Wieże jako symbole władzy, zamek jako bastion, miejsce oporu i obrony, oddawały idee trwałości i przywiązania, odzwierciedlając w symboliczny sposób wagę spraw morskich dla Polski. Oba pawilony, w różnym stopniu, wykazują związki formalne z projektami czołowego architekta francuskiego klasycyzmu rewolucyjnego, Étienne'a Louis'a Boullée³². W przypadku pawilonu Towarzystwa Ubezpieczeniowego inspiracja ogranicza się do akroterionów o uproszczonych, syntetycznych formach, jakie Boullée zastosował w projekcie *Grobowca Spartan*. O wiele dalej idące analogie dostrzegamy w przypadku Pawilonu Morskiego, którego architektura żywo przypomina niezrealizowaną *Bramę miejską* zaprojektowaną także przez Étienne'a Louis'a Boullée. Zbliżony jest tu sposób kształtowania bryły architektonicznej, ujętej skrajnymi wieżami w przypadku pawilonu, ryzalitami zaś w projekcie *Bramy miej-*

il. 46

il. 46

³¹ *Ibidem*, s. 42.

³² K. Lipka, *Wizjonerzy w służbie propagandy czyli architektura klasycyzmu rewolucyjnego*, w: *Klasycyzm i klasycyzmy...*, s. 131.

skiej. Bardzo podobnie prezentuje się otwór w centralnej części obu obiektów. Ich pokrewieństwo wynika zarówno z zewnętrznych, odbieranych wzrokiem cech, jak i z wyrazu oraz treści niesionych przez architekturę o klasycznej proveniencji.

Mający miejsce w drugiej dekadzie XX wieku odwrót od modernizmu w kierunku form dawnych: renesansu, klasycyzmu i pozostałych historyzmów, znalazł odzwierciedlenie także w architekturze polskiej³³, objawiając się uprzywilejowaną pozycją klasycyzmu, szczególnie w architekturze gmachów użyteczności publicznej. Źródłem inspiracji w dziedzinie urbanistyki były osiągnięcia szkoły francuskiej³⁴, jak wynika z przedstawionych wyżej przykładów analogie dostrzec można także w samej architekturze, jak i w zjawiskach kulturowych mających wpływ na jej kształt. Propagandowy charakter architektury prezentowanej na wystawie w doskonały sposób posiłkował się formami zaczerpniętymi od architektów francuskich doby oświecenia, przed którymi swego czasu także postawiono zadanie stworzenia architektury mającej być odzwierciedleniem prężności klas, które doszły do władzy w wyniku Wielkiej Rewolucji³⁵. Zamysłem tamtych władz było przebudowanie społeczeństwa w sensie dosłownym, architektonicznym. Sytuacja społeczno-polityczna we Francji po Rewolucji żywo przypominała sytuację odrodzonej Polski. Zrzucenie jarzma niechcianej władzy, potrzeba odbudowy kraju, oparcie na propagandzie oraz ruchach społecznych, były elementami wspólnymi dla obu historycznych wydarzeń. Zatem architektura rewolucyjnego klasycyzmu, opanowana przez treści literackie³⁶, stanowiła doskonały wzór dla polskiego architekta, przed którym też postawiono zadanie stworzenia *architecture parlante*, niosącej treści o charakterze propagandowym.

Pozostałe pawilony, podobnie jak wyżej omówione, utrzymane były w stylistyce odwołującej się do klasycyzmu. Jednak tym razem odniesienia dotyczyły architektury okresu Królestwa Polskiego, ujętej w formy zmodernizowane przez uproszczenia i dążenie do syntezy. Najlepsze przykłady to il. 46 Pawilon Poczty oraz brama wejściowa na teren targów. Interesująco prezentował się także budynek dyrekcji wystawy, o formie inspirowanej dworkami, które w omawianym okresie uznawane były za kwintesencję polskości w architekturze. Tutaj także formy zostały mocno unowocześnione, poprzez uproszczenie. Parterowa bryła nakryta została czterospadowym, wysokim da-

³³ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 116; także: R. Pasieczny, *op. cit.*, s. 197.

³⁴ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 35.

³⁵ K. Lipka, *op. cit.*, s. 131.

³⁶ *Ibidem*, s. 138.

chem. Charakterystyczny dla dworców, wsparty na kolumnach ganek został zredukowany do płytkiego ryzalitu zwieńczonego tympanonem. Wyrazem „nowoczesności” są tu ciężkie, podkreślające w graficzny sposób elementy konstrukcyjne, boniowane niby-słupy w narożnikach oraz w ryzalicie. Jest to jednak zabieg czysto formalny, gdyż materiałem, którego używano ze względów ekonomicznych, była cegła, a więc i tradycyjna była technika budowlana z cegłą związana. Na tym tle interesujący jest zaprojektowany przez Witolda Wiśniewskiego pawilon rękodzieła, reprezentujący jakoby zmodernizowany styl kaszubski. Styl ten zdefiniowany został przez jednego z recenzentów jako charakteryzujący się ślicznymi wiązaniami w słupach podcieniowych, szczytami itd. Dalej autor artykułu pisze, że: „Nie sposób tu wymienić wszystkich znamion charakterystycznych, które wypłynęły z ducha cieśli kaszubskiego, czerpiącego natchnienie z otaczającej go przyrody, przy tworzeniu tak ściśle pięknych i swojskich motywów”³⁷. Z zewnątrz pawilon sprawiał wrażenie starego kaszubskiego kościółka, opartego na planie sześciobocznej rotundy nakrytej stromym dachem, z przylegającym na osi wejścia aneksem, na rzucie prostokąta. Owa wieżycza wewnątrz wsparta była na słupach wiązanych mieczami kaszubskimi. Wejście w stosunku do pierwowzorów zostało nieco zmodernizowane przez zastosowanie kolumn, jak się wyrażono – też polskich, lecz ukłasykcyjnych. Jak na tak niewielki obiekt, krył on bogate treści skupione we wnętrzu. Budowała je sala sztandarów symbolizująca dawne dzieje Pomorza. Przez małe okna wpadała niewielka ilość światła, wyrażająca ideę – tyle światła, ile dawniej było oświaty. Z rotundy, pod łękiem z przedstawieniem orła wspartego na dwóch gryfach, symbolizującym Polskę opartą na Pomorzu, przechodziło się do małej salki zaaranżowanej jako izdebka dawnego rzemieślnika³⁸.

Ciekawym przykładem małej architektury, inspirowanej polską odmianą Art Déco, była znajdująca się w centralnym punkcie placu fontanna. Składała się z trzech stożkowatych mis różnej wielkości ustawionych węższą częścią w dół. Najmniejsza z nich, ta górna, zwieńczona była rodzajem obelisku. Całość sprawiała raczej graficzne niż przestrzenne wrażenie, widać tu było wywodzącą się ze sztuki ludowej, włączoną do repertuaru polskiej sztuki dekoracyjnej „manierę na trójkątno”, zwaną także stylem kozikowo-zaciosowym. Przeszczepiony na grunt architektury, styl ten osiągnął szczytowy punkt rozwoju na paryskiej Exposition des Arts Décoratifs w Paryżu w 1925 roku³⁹.

³⁷ „Słowo Pomorskie” 1925, nr z 25 V, s. 4.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 65.

Motywy te znalazły się między innymi w Pawilonie polskim na wspomnianej wystawie, autorstwa Józefa Czajkowskiego czy Pawilonie Związku Hut Szklanych na poznańskiej Powszechnej Wystawie Krajowej, autorstwa Jana Golińskiego i Henryka Łagowskiego.

Warto zastanowić się, jak na tle innych imprez tego typu, które miały miejsce w pierwszych dziesięcioleciach XX wieku, przedstawiała się oprawa architektoniczna Wystawy Pomorskiej. Jedną z pierwszych wystaw w XX wieku na ziemiach polskich, na której popularyzowane były nowe techniki budowlane i wzorcowe budowle, była Wystawa Rolniczo-Przemysłowa w Częstochowie w 1909 roku, która ze względu na Dom Sztuki autorstwa Jana Koszycza-Witkiewicza⁴⁰, utrzymany w stylu tzw. nowego baroku, przeszła do historii architektury polskiej. Projekty, między innymi dworów i zagród włościańskich prezentowane na tej wystawie stanowiły odpowiedź na pytanie, jak w okresie kryzysu wsi pouwłaszczeniowej wyglądać powinna nowoczesna architektura dla chłopów. Formy modeli i projektów pozostawały pod wpływem poszukiwań solidarystycznej idei stylu narodowego podlegającego z kolei wpływom modernistycznym. Sama wystawa traktowana była jako przygotowanie do wystąpienia Polaków na forum międzynarodowym, czyli na Międzynarodowym Kongresie Architektury w Rzymie w 1910 roku, gdzie postanowiono utworzyć oddzielny dział ekspozycji architektury z pracami między innymi architektów z Polski. Oprawę architektoniczną wystawy w Częstochowie stworzyli architekci należący do pokolenia urodzonego ok. 1880 roku, wśród nich wymienić należy: Alfonsa Władysława Bogusławskiego, Józefa Gałęzowskiego, Konstantego Jakimowicza, Czesława Przybylskiego.

Kolejnym przedsięwzięciem, gdzie architektura odgrywała znaczącą rolę, była Powszechna Wystawa Sztuki Polskiej we Lwowie w 1910 roku⁴¹. W artykule opublikowanym po wystawie Witold Minkiewicz napisał, że widoczna była nadal ekspansja stylów historyzujących w różnych wariantach oraz wyraźnie mówiło się o stylu narodowym⁴². Ponadto wystawa zaowocowała precyzyjnym określeniem panujących wówczas kierunków twórczości architektonicznej, były to style historyczne, kompilacje stylów zabytkowych na czele ze stylem zakopiańskim oraz kierunek, w którym na pierwszy plan wysuwano szczerłość w konstrukcji i prawdę w kompozycji⁴³.

⁴⁰ M. Leśniakowska, *op. cit.*, s. 41.

⁴¹ R. Cielątkowska, *Architektura i urbanistyka Lwowa...*, s. 251.

⁴² W. Minkiewicz, *Pawilon Wystawowy dla stołecznego miasta królewskiego Lwowa*, „Czasopismo Techniczne” XXVIII, 1910, nr 10, s. 85, za: R. Cielątkowska, *Architektura i urbanistyka Lwowa...*, s. 251.

⁴³ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 28.

Kolejną, mającą ogromne znaczenie, bo pierwszą w Polsce tak dużą ekspozycją architektoniczną była Wystawa Architektury i Wnętrz w Otoczeniu Ogrodowym w Krakowie w 1912 roku. Był to okres szczytowych osiągnięć pierwszej fazy modernizmu⁴⁴, kiedy to w pełni objawiła się stylistyka „szkoły krakowskiej”, oparta na formach budownictwa ludowego. Godne podkreślenia są związki prezentowanej architektury dworkowej z wypracowanym przez Charlesa Voyseya i Baillie Scotta angielskim *cottage*. Takie też, anglosaskie korzenie miało owo otoczenie ogrodowe, będące polską wersją angielskiego *garden-city*⁴⁵. Forma niektórych z wystawionych obiektów zdominowana została przez klasycyzm⁴⁶, co było wyrazem obecnych w teorii architektury poglądów o konieczności odnowy sztuki budowania⁴⁷ oraz oparcia jej na dwóch podstawach: architekturze greckiej i rzymskiej oraz na budownictwie ludowym jako głównym źródle architektury narodowej⁴⁸. Zjawisko to miało jednak szerszą płaszczyznę – zachodziło w skali europejskiej. Około 1910 roku, zarówno na starym kontynencie, jak i w Stanach Zjednoczonych nastąpiło odrodzenie form klasycznych, jako opozycji do modernizmu i eklektyzmu. Była to próba stworzenia nowego, uniwersalnego stylu, bazującego na wypróbowanych kanonach architektury. W Polsce objawiło się to zainteresowaniem klasycyzmem i poszukiwaniem jego odrębności, swoistych cech świadczących o polskości.

Jednak, wracając do krakowskiej wystawy stwierdzić należy, że dominującym tam kierunkiem był stworzony na podbudowie sztuki ludowej styl narodowy, wyrażający się w zewnętrznych formach obiektów. Wnętrza przedstawiały linię ewolucji sztuki stosowanej od Wyspiańskiego do Warsztatów Krakowskich.

Podsumowując powyższe rozważania zauważamy, że ówczesne poszukiwania twórcze skupiały się na problemie stylu narodowego. Powstawał on w większym czy mniejszym związku z tendencjami modernistycznymi, sztuką ludową czy politycznie determinowanymi opracowaniami naukowymi, by przypomnieć tu choćby problem „polskości” atyki podnoszony przez Władysława Łuszczkiewicza i Stefana Szyllera. Badania te, będące odpowiedzią na niemiecką dominację w dziedzinie historii sztuki, która miała wykazać zależność innych krajów od kultury germańskiej, przyczyniły się do wy-

⁴⁴ *Ibidem*, s. 69.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ M. Leśniakowska, *op. cit.*, s. 42.

⁴⁷ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 89.

⁴⁸ M. Leśniakowska, *op. cit.*, s. 100 (przyp. 8).

szukiwania wyłącznie rodzimych cech architektury polskiej. Na przełomie wieków pojawiają się zresztą liczne style krajowe, przy czym zdawano sobie sprawę, że są to twory sztuczne, raczej polityczne niż artystyczne. Takie ko-rzenie miał lansowany przez Zygmunta Czartoryskiego styl dworski, który dzięki niekwestionowanemu sukcesowi odsunął na plan dalszy alternatywny wobec niego i stylu zakopiańskiego⁴⁹ tzw. styl mazurski. Jego twórcą i gorącym propagatorem był Józef Witkiewicz, sam zaś styl, charakteryzujący się dachami w kształcie czapki mazurskiej, miał lepiej od zakopiańskiego nada-wać się do płaskiego krajobrazu Polski⁵⁰.

W odniesieniu do Pomorskiej Wystawy zaznaczyć należy, iż wyżej wymie-nione przedsięwzięcia już w założeniach na pierwszym planie stawiały zagad-nienia architektury i sztuki budowania w ogóle. Były miejscem przedstawia-nia społeczeństwu nowych koncepcji, tworzenia związków architektury z życiem codziennym⁵¹, pokazywały nowe technologie i konstrukcje. Wysta-wa Pomorska zaś stanowić miała prezentację potencjału gospodarczego Po-morza. Architektura miała być niejako tłem całego przedsięwzięcia, jednak o roli propagandowej – miała przecież przynieść Pomorzu własny styl, które-go w opinii organizatorów dotychczas nie miało, hołdując ciężkiemu moder-nizmowi niemieckiemu. Z przeglądu realizacji wynika, że przy pomocy ar-chitektury realizowana była polityka integrowania kulturowego tych ziem z pozostałą częścią Polski. Jako wzór do naśladowania przedstawiono archi-teksturę opartą na formach klasycyzmu Królestwa Polskiego i stylu dworsko-wego, które na tym terenie nie występowały. Można zatem przypuszczać, że w oczach ówczesnych władz państwowych klasycyzm uchodził za najwłaś-ciwszy, uniwersalny styl. Jako alternatywę, jak byśmy dzisiaj powiedzieli, po-litycznie poprawną, zaproponowano architekturę opartą na miejscowej trady-cji budowlanej i sztuce ludowej. Podejście takie żywo przypomina dylematy towarzyszące poszukiwaniom „właściwych stylów” z pierwszych lat XX wie-ku. W przypadku Pomorza sięganie po style historyczne, zwłaszcza nie tak dawno rozpoznany badaniami klasycyzm, wynika z jednej strony z ogólnej wówczas tendencji, która przeżywała swoje ostatnie lata niepodzielnego tryumfu. Już niebawem miała ustąpić pola kierunkom awangardowym. Poza tym pamiętać należy, że głównym twórcą koncepcji Wystawy Pomorskiej był

⁴⁹ Por.: D. Crowley, *Polska odnaleziona w Tatrach – regionalne i międzynarodowe cechy stylu zakopiańskiego*, w: *Sztuka około 1900 w Europie Środkowej*, Kraków 1997, s. 195 i następn.

⁵⁰ M. Leśniakowska, *op. cit.*, s. 40; także: A.K. Olszewski, *Przegląd koncepcji stylu narodowego w teorii architektury polskiej przełomu XIX i XX wieku*, „Sztuka i Krytyka. Materiały do Studiów i Dyskusji” 7, 1956, nr 3–4, s. 372.

⁵¹ W. Minkiewicz, *op. cit.*

architekt oddelegowany z ministerstwa, zatem jasne staje się, że główną rolę odgrywały czynniki polityczne, z ich programowym zrywaniem z kulturą niemiecką. Brak polskiego środowiska architektonicznego na tym terenie i pełna dominacja kulturowa ze strony Niemców sprawiły, że nie miały tu miejsca ruchy społeczne jak w cieszącej się sporą autonomią Galicji, czego wyrazem były omówione wyżej wystawy i zagadnienia na nich podnoszone. Jednak dochodziły tu do głosu także lokalne tradycje wyrażone we wspomnianym wcześniej pawilonie w „stylu kaszubskim”, będącym przejawem zachowania pewnej odrębności kulturowej Kaszubów, a zaprojektowanym przez miejscowego architekta.

Przy obecnym stanie badań trudno określić, jak silny wpływ na kształt architektoniczny Pomorza miała przeprowadzona na Wystawie akcja propagandowa. Wydaje się, że wobec awangardowych ruchów, które niebawem się pojawiły, także wobec zmiany podejścia do nich przez „czynniki oficjalne”, propagandowa rola samej Wystawy była w sumie ograniczona. Architektura o takiej, jak zaprezentowana na Wystawie prowienencji, pojawiła się na Pomorzu przede wszystkim za sprawą architektów poznańskich i warszawskich. Niemniej jednak procesy symbolicznego, dzięki architekturze, jednoczenia Pomorza z resztą kraju, które miały miejsce przy okazji prezentacji potencjału gospodarczego regionu, stanowią interesujący fragment historii architektury na omawianym obszarze.

Wejherowo

W pełniącym w okresie międzywojennym funkcję siedziby władz powiatu morskiego Wejherowie zagadnienia rozwoju miasta były ważnym aspektem polityki władz samorządowych. Dla osiągnięcia tego celu powołany został Komitet Rozbudowy Miasta, w skład którego wchodził burmistrz oraz radni wszystkich klubów. Bezpośrednią politykę budowlaną realizował referat budowlany kierowany przez budowniczego miejskiego Witolda Golskiego przy wsparciu Ludwika Wilkowskiego oraz inż. arch. Stanisława Świątkiewicza, legitymującego się zdanymi I i II egzaminem państwowym na Politechnice Lwowskiej⁵². Wypracowana wizja rozwoju miasta opierała się na założeniu, że wobec sąsiedztwa budującej się Gdyni, stanowiącej zbyt dużą konkurencję, rozwój miejscowości oprócz należy na turystyce. Liczne zabytki oraz atrakcyjny krajobraz przyczynić się miały do stworzenia w Wejherowie bazy

⁵² APG, PUBN W, sygn. 1133.

wypoczynkowej dla Gdyni oraz turystów z całej Polski⁵³. Politykę nadawania miastu charakteru uzdrowiska oraz ośrodka turystycznego prowadzono od 1934 roku, wówczas wybudowane zostały korty tenisowe i basen. Wśród gmachów użyteczności publicznej, wzniesionych w okresie międzywojennym, na uwagę zasługuje dwupiętrowy budynek Kasy Chorych zaprojektowany przez Piotra Wiczyńskiego. Zrównoważona, prostopadłościenna bryła o mocno zaakcentowanym cokole i okapie, artykułowana kwadratowymi otworami okiennymi, ujętymi w poziome pasy, zajmuje działkę u zbiegu ulic Św. Jana i Puckiej. Kolejny interesujący obiekt użyteczności publicznej to siedziba Izby Skarbowej, wybudowana w obrębie Starego Miasta, przy ulicy 12-go Marca według projektu Tadeusza Zandfosa. Cofnięta z linii zabudowy, dwupiętrowa, złożona z trzech przenikających się prostopadłościaków bryła została nakryta płaskim dachem. Artykulację pozbawionej dekoracji elewacji frontowej stanowi rytm otworów okiennych. Wśród realizacji mających na celu poprawę warunków mieszkaniowych wymienić należy dwa osiedla robotnicze wzniesione w 1934 roku przy ulicy Gniewkowskiej, na byłych gruntach śmiechowskich hr. Keyserlingka, dzięki staraniom Towarzystwa Ogródków Działkowych i Małych Osiedli Robotniczych⁵⁴. Były to proste, parterowe domki z niewielkimi ogródkami. Dla elit intelektualnych i społecznych, po obu stronach obecnej ulicy Ofiar Piaśnicy, powstała Urzędnicza Spółdzielnia Mieszkaniowa, której projekt wykonał w 1930 roku Stanisław Świątkiewicz. Budowano także prywatne, najczęściej dwupiętrowe, funkcjonalistyczne kamienice, lokalizowane głównie przy ulicy Kościuszki i 3-go Maja. Na obrzeżu miasta, przy ulicy Hallera, w latach trzydziestych powstało kilka funkcjonalistycznych, wolnostojących domów. Mimo, że miały one willowy charakter, faktycznie były domami z ekskluzywnymi mieszkaniami na wynajem. Wśród nich znajdował się wzniesiony w 1932 roku dom własny architekta Stanisława Świątkiewicza, wspomnianego już wyżej autora projektu basenu, kilku kamienic oraz innych domów przy ulicy Hallera. Wśród domów przy tej ulicy A. Nitsch⁵⁵ wymienia także zaprojektowane przez Lecha Niemojewskiego i Józefa Malinowskiego.

Podsumowując stwierdzić należy, że bliskość Gdyni, w której dominowała estetyka funkcjonalizmu, znacząco wpłynęła na kształt architektoniczny obiektów wznoszonych w Wejherowie.

⁵³ B. Breza, *Wejherowo w okresie międzywojennym*, w: *Historia Wejherowa*, pod red. J. Borzyszkowskiego, Wejherowo 1998, s. 239–354.

⁵⁴ APG, PUBN W, sygn. 1133.

⁵⁵ A. Nitsch, *Leksykon architektów i budowniczych działających w Polsce*, mpis w Instytucie Sztuki PAN w Warszawie.

Pas wybrzeża morskiego

Konferencje w sprawie zabudowy wybrzeża

W celu opracowania spójnej, całościowej koncepcji umożliwiającej optymalne wykorzystanie krótkiego odcinka polskiego wybrzeża, Ministerstwo Robót Publicznych zorganizowało w 1924 ankietę, której wyniki zostały omówione na konferencji mającej miejsce w czerwcu tego samego roku. Zaproszeni na nią zostali przedstawiciele ministerstw: Rolnictwa i Dóbr Państwowych, Robót Publicznych, Spraw Wewnętrznych, Zdrowia Publicznego oraz władze samorządowe i reprezentanci organizacji społecznych. Większość diskutowanych kwestii dotyczyła planowanej budowy portu w Gdyni, jednak pojawiły się także głosy podnoszące problematykę przyszłego wykorzystania Półwyspu Helskiego i nadmorskiego pasa, jako potencjalnego miejsca skupienia kąpielisk. Rozmawiano także na temat konieczności ochrony samego półwyspu, którego unikatowy charakter już wówczas doceniano. Przede wszystkim postulowano całkowite wyłączenie tych terenów spod lokalizowania na nich przemysłu, a nawet rolnictwa. Byli i tacy, którzy opowiadali się za wprowadzeniem całkowitego zakazu poruszania się po Półwyspie pojazdami samochodowymi, w celu zapewnienia tym terenom pełnej ochrony. Postulowano także wprowadzenie odpowiednich zapisów uniemożliwiających powstawanie lotnisk czy uzdrowisk w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących już miejscowości o charakterze rybackim, ponadto wyłączenie uzdrowisk spod administracji gmin. Wysunięto też po raz pierwszy pomysł utworzenia na omawianym terenie parku narodowego. Ministerstwo Zdrowia Publicznego zwróciło uwagę na walory lecznicze klimatu panującego na Półwyspie, opowiadając się za rozdzieleniem miejscowości dla leczenia poszczególnych schorzeń⁵⁶. Zobowiązano również wznoszących obiekty powyżej dwóch pięter do uzgodnienia tego z władzami wojskowymi.

Najbardziej doniosłe znaczenie dla dalszego rozwoju turystyki na Półwyspie Helskim, jak i dla powstania np. Juraty, miała wypowiedź dr. Mieczysława Orłowicza⁵⁷, który wskazał na sosnowy bór położony w odległości ok. 2 kilometrów od Jastarni w kierunku Helu, jako na doskonałe miejsce dla powstania uzdrowiska. Kolejna konferencja, która odbyła się w 1927 roku, była ważna przede wszystkim dla powstającego portu w Gdyni i całokształtu spraw gospodarczych z tym procesem związanych. Istotną decyzją, która

⁵⁶ APB, UWP, sygn. 24257.

⁵⁷ M. Orłowicz, *Plan rozwoju polskiego wybrzeża morskiego*, Warszawa 1928, s. 59.

miała później wpływ na rozwój niektórych miejscowości, było ustalenie, że inicjatywa powstawania lotnisk i kąpielisk morskich pozostawiona zostanie inwestorom prywatnym i organizacjom społecznym. Państwo miało jedynie określić ogólny program inwestycyjny oraz wskazać lokalizację przyszłych kąpielisk⁵⁸.

Mający miejsce od początku lat trzydziestych rozwój planowania regionalnego doprowadził do krytyki traktowania miasta jako izolowanego organizmu i spowodował próby zintegrowania go z regionem. Znalazło to odbicie w tekście Karty Ateńskiej, opracowanej na Kongresie CIAM w 1933 roku, w myśl której miasto uznaje się za część regionu, czyli zespołu ekonomicznego, społecznego i politycznego. Wynikał z tego postulat, by plany regionalne zastąpiły zwykłe plany zabudowy miast⁵⁹. Zjawisko to na gruncie polskim Witold Krassowski łączy z „pojawiającym się na początku lat trzydziestych rozwojem przestrzenności architektury i towarzyszącemu mu poszerzaniu jej tematów. Organizowanie przestrzeni nie ograniczało się do budynku i jego bezpośredniego otoczenia, ale przestrzeni w ogóle, nawet w skali całego kraju”⁶⁰. Dzięki takiemu podejściu architekci mogli stanowić kadrę pracowników biur planowania przestrzennego. Pierwsze tego typu biuro powołano do życia w 1930 roku w Warszawie, za sprawą ówczesnego prezydenta miasta Piotra Drzewieckiego, zaś model działania Biura powstał w oparciu o doświadczenia amerykańskie. Na takie właśnie związki – genezę z koncepcji anglosaskich i amerykańskich, zwrócił uwagę Krassowski⁶¹. W 1935 nastąpiło porozumienie stołeczkiego Biura z pozostałymi, prowincjonalnymi, w sprawie koordynacji prac. Zaowocowało to rok później, ze względu na rozpoczynający się wówczas czteroletni plan inwestycyjny, powstaniem Studium Planowania Ogólnokrajowego przy gabinecie wicepremiera, oraz nowelizacją Prawa Budowlanego, do którego wprowadzone zostało pojęcie Regionalnego Planu Zabudowania, kładąc prawne podwaliny dla instytucji planujących poszczególne okręgi państwowe⁶². Już w samym nazewnictwie uwidoczniły się poglądy na planowanie przestrzenne. Kręgi związane z awangardą dążyły do wprowadzenia konkretnego planowania całych obszarów w relacji Kraj–

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ B. Malisz, *Metody planowania regionalnego*, Warszawa 1972, s. 5.

⁶⁰ W. Krassowski, *Problemy architektury polskiej...*, s. 82.

⁶¹ Ł. Heyman, *Komentarz (Akty prawne dotyczące budownictwa i planowania)*, „Zeszyty Architektury Polskiej” 1988, nr 5–6, s. 19.

⁶² A. Kotarbiński, *Jan Chmielewski – sylwetka twórcy i zarys działalności*, w: *Początki planowania przestrzennego w Polsce*, Warszawa 1979 („Studia i materiały do teorii i historii architektury i urbanistyki”, t. XV), s. 14.

Region. Bardziej zachowawcze, konserwatywne grupy opierały się na dotychczasowych pojęciach i normach operujących prawnymi określeniami Planu Zabudowania i bliżej nie sprecyzowanego Okręgu⁶³. W drodze kompromisu, w 1937 roku minister Spraw Wewnętrznych Felicjan Sławoj-Składkowski powołał dziesięć Okręgów Regionalnych Planów Zabudowania, które obejmowały obszar ponad 50% powierzchni kraju. Wśród powołanych biur znalazło się Biuro Zabudowy Północnej Części Województwa Pomorskiego, którego kierownikiem został Bolesław Malisz.

Obszar wchodzący w skład regionu wybrzeża morskiego do roku 1920 dzielił się na dwie części: północną, obejmującą powiaty morski, kościerski i kartuski, w których przeważały słabe gleby i lasy, gospodarczo bierną, natomiast z niewielkim ruchem turystycznym, oraz południową – powiaty tczewski i starogardzki, o aktywnym rolnictwie i przemyśle, spełniające rolę aprowizacyjnego zaplecza Gdańska.

Główne kierunki komunikacyjne przebiegały na osi wschód–zachód, łączącej Niemcy z Prusami Wschodnimi. Powstanie niepodległej Polski spowodowało przeobrażenia struktury komunikacyjnej, która w ruchu kierunkowym została obrócona o 90 stopni. Jak zwracał uwagę Bolesław Malisz, największym przekształceniom podlegała strefa aglomeracji Gdyni oraz wąski pas pobrzeża, co było objawem samorzutnego i niezorganizowanego pędu ku morzu.

Studia nad regionem wybrzeża wykazały, że w latach dwudziestych i trzydziestych wyodrębniły się trzy wyraźne strefy. Pierwszą z nich stanowił pas pobrzeża z Gdynią i jej strefą aglomeracyjną. Na drugą składał się obszar Szwajcarii Kaszubskiej. Trzecią stanowił okręg rolniczo-przemysłowy obejmujący powiaty Starogard i Tczew.

il. 48

Szereg błędów, jakie popełniono w latach dwudziestych, odbiło się niekorzystnie na stosunkach gospodarczych oraz urbanizacyjnych. Nie zabezpieczono odpowiednich rezerw terenowych pod rozwój Gdyni, która do 1926 roku powstawała w zasadzie jako lotnisko. Zbyt nisko ustalono maksymalną granicę przyrostu ludności, nie stworzono systemu komunikacyjnego łączącego miasto z zapleczem, nie próbowano zwrócić aktywności gospodarczej najbliższych obszarów na Gdynię⁶⁴. Wszystkie te błędy wzięły się z rozdzielenia problemów powstawania portu, miasta oraz jego zaplecza, czyli regionu.

W 1936 roku opracowany został plan strefowy, którego naczelnym założeniem i cechą były „praktyczność, korzyść gospodarcza”, polegające na prze-

⁶³ *Ibidem*.

⁶⁴ B. Malisz, *Gdynia na tle regionu...*, s. 140–145.

chwyceniu handlu żywnością i zaopatrzenia Gdyni oraz stworzenie atrakcyjnego zaplecza weekendowego. W ogólnych założeniach plan przewidywał podzielenie terenu położonego między Grudziądzem a Władysławowem na trzy zróżnicowane funkcjonalnie strefy.

Pierwsza z nich – nadmorska, dla której studium zostało ukończone w 1938 roku, miała stać się dominującą, określającą charakter całego regionu. Skupione miały w niej zostać funkcje rybołówstwa, przemysłu i handlu morskiego oraz na samym pobrzeżu funkcje lotniskowe i turystyczne. W wyniku przeprowadzonych analiz warunków geograficznych, jako najdogodniejszy dla przemysłu i handlu morskiego uznano układ pradoliny Kaszubskiej od Gdyni po Rewę. Zakładano tu lokalizację rozbudowanej sieci kanałów łączących węzły portowe Gdyni, Rewy i dalej Władysławowa, wzdłuż której powstać miała potężna, pasmowo rozciągnięta strefa przemysłowo-mieszkalna. Forma takiego układu wywodziła się z koncepcji miasta liniowego Arturo Sorii⁶⁵, była jednocześnie próbą nadania rozwijającej się konurbacji ostatecznego kształtu. Zdając sobie sprawę z ograniczonej ilości terenu, brano także pod uwagę powiększenie zurbanizowanego obszaru przez zasypanie części Zatoki Puckiej. Funkcje lotniskowe, również w układzie liniowym, rozwijać się miały na pozostałych odcinkach wybrzeża, a funkcje turystyczne w pasie odległym o kilometr od linii brzegowej⁶⁶. Dla dwóch pozostałych stref do roku 1939 wykonano ogólne szkice przedstawiające układ głównych połączeń komunikacyjnych oraz przypuszczalne usytuowanie pasm funkcjonalnych, zakładających strefę turystyczno-lotniskową między Kościerzyną a Kartuzami oraz hodowlano-rolniczą między Tczewem, Starogardem a Grudziądzem. Jednak pierwsze działania mające na celu racjonalne zabudowanie i zagospodarowanie nadmorskich terenów miały miejsce jeszcze w latach dwudziestych. Zagadnienie to podjęte zostało przez organizację społeczną, jaką był Związek Celowy dla Eksploatacji Wybrzeża⁶⁷. Celem stowarzyszenia, w skład którego wchodziły powiaty wejherowski i pucki oraz wszystkie gminy położone w pasie siedmiu kilometrów od morza, było stworzenie warunków dla planowej zabudowy wybrzeża i rozwoju pod względem kuracyjnym. W 1931 roku w zagadnienia te wkroczyło państwo, kiedy to decyzją Ministerstwa Robót Publicznych (z kwietnia) utworzono Biuro Zabudowy Wybrzeża, które faktycznie powstało jako organ Wydziału Powiatowego Starostwa Morskiego w Wejherowie⁶⁸. Do zadań Biura należało ogólne kierowa-

⁶⁵ Por.: W. Ostrowski, *Urbanistyka...*, s. 19 i następn.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ *Ruch budowlany na Wybrzeżu*, „Słowo Pomorskie” 1926, nr z 27 VI, s. 5.

⁶⁸ APB, UWP, sygn. 13440.

nie zabudową Wybrzeża, opracowywanie planów zabudowy poszczególnych miejscowości, wydawanie zezwoleń budowlanych oraz opiniowanie planów parcelacyjnych. Pierwszym kierownikiem był inż. Tadeusz Kowalski, od roku 1934 pracami biura kierował inż. Tadeusz Zandfos.

Rozwijający się silnie ruch turystyczny, oraz będące tego skutkiem duże zainteresowanie terenami budowlanymi stworzyły konieczność kontrolowania zachodzących procesów urbanizacyjnych i wpływania na nie. W wyniku wykupu od państwa przez Towarzystwa Kąpielowe i różne spółki akcyjne terenów pod zabudowę powstawały nowe miejscowości uzdrowiskowo-kąpielowe. W 1920 roku zostają założone Hallerowo oraz Jastrzębia Góra, w połowie lat dwudziestych powstaje projekt kąpieliska na Helu, autorstwa Władysława Horodeckiego⁶⁹, w 1928 – spółka Jurata, mająca zająć się parcelacją i zabudową dziewiczych terenów na Półwyspie Helskim. Pod koniec lat dwudziestych rodzi się projekt kolonii mieszkaniowej Jasne Wybrzeże między Hallerowem a Jastrzębią Górą.

il. 52

il. 49

Na słabo zurbanizowanym dotychczas nadmorskim terenie, od 1921 roku ma miejsce pierwsza inwestycja stanowiąca podwalinę jego dalszego rozwoju. To biegnąca od Hallerowa (obecnie Władysławowo) do Karwi „Droga Nadmorska”, opisywana jako „ostatni wyraz techniki, nawet nie spotykanej na zachodzie Europy”⁷⁰. Był to szeroki na trzydzieści metrów pas, na który składały się wykładana bazaltową kostką jezdnia z dwoma chodnikami, obsadzona drzewami, oraz pas zarezerwowany pod torowisko tramwajowe. Droga ta stała się swego rodzaju kręgosłupem umożliwiającym szybki rozwój nadmorskich miejscowości.

Takie podejście do problematyki urbanizacji, gdzie podstawą rozwoju osadnictwa było rozwiązanie problemów komunikacyjnych, wywodzi się z teorii Arturo Sorii (1844–1920), twórcy idei „miasta liniowego”. Naszkicowana przez niego w 1882 roku teoria, opublikowana na łamach madryckiego pisma „El Progreso”, postulowała zakładanie miasta o kształtach długich a wąskich pasm zabudowy, towarzyszącej szlakom komunikacji⁷¹. Koncepcja ta, zrealizowana w pięciokilometrowym odcinku madryckiego miasta liniowego, rozwijana była w późniejszym okresie przez Le Corbusiera,

⁶⁹ S. Łoza, *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1954 (hasło: *Horodecki Władysław*); także: K. Stefański, *Twórczość Władysława Leszka Horodeckiego w Niepodległej Polsce (1920–1928)*, „KAiU” 1991, z. 2, s. 159.

⁷⁰ „D.O.M” 1931, nr 1, s. 18–19.

⁷¹ H. Sawczuk, *Historia budowy miast, materiały pomocnicze*, Białystok 1991, s. 208; także: W. Ostrowski, *Urbanistyka...*, s. 20.

projektującego pasma konurbacji ciągnących się od Uralu po Gibraltar⁷². Takie były inspiracje budowy drogi nadmorskiej, która stała się osią rozwoju miejscowości między Władysławowem a Karwią.

Poszczególne towarzystwa czy spółki, do czasu powołania wymienionego wyżej Biura Zabudowania Wybrzeża Morskiego, zamawiały projekty zabudowania u znanych w kraju urbanistów, niestety niejednokrotnie, dążąc do wygenerowania jak największych zysków, prowadziły dowolną parcelację, odbiegającą od zatwierdzonych projektów.

Jastrzębia Góra i Jasne Wybrzeże

Tereny, na których powstała Jastrzębia Góra, do roku 1921 należały do Niemca Hanemanna, od którego odkupił je wtedy inż. Jerzy Osmołowski z Warszawy, założyciel spółki „Jastgór”. Był to obszar dzisiejszego centrum do Drogi Rybackiej na wschodzie. Dla miejscowości sporządzony został plan parcelacyjny, lecz inwestycje o charakterze komunalnym czynione były w opieszałym tempie⁷³. Pierwsza zabudowa o letniskowym charakterze powstawała w latach 1921–1922. W 1930 roku zbudowany został Dom Zdrojowy „Bałtyk”, dysponujący ponad pół setką pokoi oraz zasilanymi morską wodą basenami. Dla podniesienia prestiżu nowego kąpieliska, ze środków spółki wzniesiono willę „Mewa”, przeznaczoną dla Marszałka Piłsudskiego, oraz dwie sąsiadujące ze sobą wille dla Prezydenta oraz członków rządu. Kolejną inwestycją była konstrukcja w 1938 roku windy „Światowid”, przewożącej plażowiczów z klifu na plażę.

il. 49 Projekt sąsiadującej od wschodu z Jastrzębią Górą kolonii mieszkaniowej „Jasne Wybrzeże” sporządził w 1929 roku Ignacy Drexler⁷⁴. Obszar, bezpośrednio dochodzący do morza, przedzielony został wspomnianą wyżej arterią komunikacyjną na dwie zasadnicze części: północną przeznaczoną pod reprezentacyjne założenia budowlane oraz południową – pod kolonię mieszkaniową. Projekt zakładał parcelację na około trzysta działek budowlanych o zbliżonych do siebie wielkościach, z wyjątkiem trzech – pod obiekty użyteczności publicznej. Charakteryzuje go oszczędna siatka ulic głównych oraz

⁷² C. Bielecki, *Ciągłość w architekturze*, „Architektura” 1974, nr 3–4, s. 36.

⁷³ *Studia nad Regionem (Plan Zagospodarowania Wybrzeża). Materiały na pierwsze posiedzenie Komisji Regionalnego Planu Zabudowania, opracowane przez inż. K. Lisowskiego*, Gdynia 1938.

⁷⁴ I. Drexler, *O oszczędnym projektowaniu sieci komunikacyjnej nowoczesnego miasta*, „D.O.M” 1931, nr 1, s. 6–15.

założenie wewnętrznych uliczek, zamkniętych placykami, komunikującymi jak największą liczbę działek. Ogólnie plan kształtowany jest w duchu miast-ogrodów o „esowatym” biegu ulic i, co za tym idzie, „nerkowatych” formach bloków grupujących działki o nieregularnych kształtach. Urbanistyczne akcenty stanowić miały: usytuowany w północno-zachodniej części większy obiekt oraz projektowany za nim hotel, a także osiowe założenie we wschodniej części osiedla. Początek ulicy-osi dawały dwa symetrycznie umieszczone przy niej budynki, zamknięciem miał być obiekt posadowiony w świetle ulicy na wzniesieniu. Pokrewieństwa formalne sytuują koncepcje Ignacego Drexlera obok planów Kamiennej Góry z 1920 roku autorstwa Tadeusza Tołwińskiego i Tadeusza Zielińskiego⁷⁵, projektu Podkowy Leśnej Antoniego Jawornickiego⁷⁶ czy osiedla w Starachowicach Henryka Stifelmana⁷⁷, wszystkich w prostej linii pochodzących od idei Ebenezera Howarda i rozwiązań komunikacyjnych zawartych w projekcie Welwyn Louis’a de Soissons. Projekt Drexlera wykazuje jednak znamiona racjonalności objawiającej się unikaniem tworzenia ulic niepotrzebnych czy niedostatecznie zabudowanych. Wszystkie dojazdy ślepe i przejścia dla pieszych ułożone zostały w sposób ułatwiający komunikację z nadmorskim bulwarem.

Zabudowę osiedla stanowić miały bliźniacze domy, budowane przez indywidualnych inwestorów. Spośród przewidywanych do wzniesienia budynków o reprezentacyjnym charakterze znany jest jedynie, niezrealizowany zresztą, projekt Hotelu Spółdzielczego, wykonany przez Wacława Wekera. Architektura obiektu utrzymana była w duchu wykazującym silne związki formalne z tzw. skrajną awangardą, opierała się na kanonie pięciu zasad Le Corbusiera. Składający się z trzech skrzydeł budynek o horyzontalnym układzie brył, usytuowany, celem uzyskania najlepszego doświetlenia pokoi, na osi północ-południe, miał uzyskać otoczenie ogrodowe. Projekt stanowi jeden z nielicznych pomorskich przykładów architektury tak wyraźnie osadzonej w nurcie awangardowego modernizmu.

il. 50

Władysławowo (Hallerowo)

Pierwsze wzmianki o osadach, z których powstało Władysławowo, pochodzą z lat 1277 (Cetniewo) oraz 1284 (Wielka Wieś), w którym to roku

⁷⁵ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 71.

⁷⁶ G. Grątkowski, *Architektura Podkowy Leśnej*, Podkowa Leśna 1998, s. 29.

⁷⁷ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 38; także: K. Pawłowski, *Kierunki rozwoju...*, s. 160.

książę pomorski Mściwoj II darował osadę „Velaves” rycerzowi Piotrowi Głabuszy. Na początku XIV wieku wieś przeszła w ręce Krzyżaków i otrzymała przywilej lokacyjny. W 1920 roku na terenie ówczesnego Cetniewa i Poczernina, przy współudziale gen. Hallera, założono letniskowe osiedle – Hallerowo. Staraniem istniejącego od 1926 roku Towarzystwa Przyjaciół Hallerowa w 1929 wzniesiono stację kolejową, natomiast od 1930 roku na gruntach majątku państwowego w Poczerninie założono park publiczny im. Hieronima Derdowskiego. Projekt kompleksu parkowego wykonał Franciszek Krzywda-Polkowski. Wspomniane Towarzystwo w początku lat trzydziestych postawiło kaplicę o formach nawiązujących do architektury pomorskiej, zaprojektowaną przez arch. Juliana Lisieckiego⁷⁸. Na rozwój miejscowości znaczący wpływ miała budowa portu. Rybacy dążyli do wybudowania schronienia dla jednostek pływających wzdłuż wschodnich wybrzeży Bałtyku, gdzie odległość między najbliższymi portami wynosiła 65 mil (Łeba–Hel). W 1929 wojewoda pomorski przyjął delegację rybaków starających się o środki finansowe na budowę portu. Jednak dopiero w 1930, po interwencji u prezydenta Rzeczypospolitej, Rada Ministrów przyznała środki na przeprowadzenie badań odnośnie lokalizacji przyszłego portu. Właściwe prace prowadzono w latach 1935–1937 pod kierunkiem i według projektu inż. Zygmunta Adamskiego oraz inż. Stanisława Huckela. Do 1939 wzniesiono chroniące basen portowy falochrony oraz zaplecze portowe z postaci hali rybnej, kapitanatu portu oraz stacji paliw.

W bezpośrednim sąsiedztwie Hallerowa, po jego zachodniej stronie, znajdowało się Cetniewo, w którym na przestrzeni lat dwudziestych i trzydziestych powstał Wojskowy Ośrodek Wypoczynkowy⁷⁹. W roku 1929 wzniesione zostały trzy wille, w roku następnym oddano do użytku kolejną. Obiekty miały historyzujące formy, luźno nawiązujące do stylu dworskowego. W 1931 roku wybudowane zostało Kasyno, zaprojektowane przez Edgara Norwertha. Interesujący pod względem formalnym, murowano-drewniany budynek, utrzymany w stylistyce funkcjonalizmu, usytuowany został niemal nad samym klifem. Składał się z trzech pełniących odmienne funkcje, wydzielonych w planie brył, zróżnicowanych wysokością, z których na szczególną uwagę zasługuje założona na planie półkola, przeszklona sala, z której otwierał się wspaniały widok na morze. Układ brył i zastosowanie płaskich dachów pełniących funkcję tarasów zdradzają inspiracje architekturą nadbudówek okrętowych.

⁷⁸ *Uzdrowsko Hallerowo, „D.O.M” 1931, nr 8, s. 18–19.*

⁷⁹ *Oficerskie Domy Wypoczynkowe w Cetniewie, Toruń 1931.*

Jastarnia

Kolejną miejscowością położoną na Półwyspie Helskim, w której okres dwudziestolecia międzywojennego przyniósł szereg zmian w infrastrukturze, była Jastarnia. W 1922 roku na półwyspie rozpoczęto budowę linii kolejowej, którą w 1925 roku doprowadzono do Jastarni, co przyczyniło się do wzrostu ruchu turystycznego w tej typowo rybackiej dotychczas miejscowości. W latach 1926–1933 w sezonie letnim przebywało tu od 3 do 3,5 tysiąca letników. W latach 1927–1938 wybudowany został nowoczesny port rybacki z przystanią Żegluga Polskiej, obsługującej linię z Gdynią. Wobec dosyć chaotycznej zabudowy miejscowości, spowodowanej brakiem konieczności wytyczenia stałych dróg (brak komunikacji kołowej do czasu poprowadzenia kolei), oraz dowolnej parcelacji, zaistniała potrzeba uregulowania procesu wzmożonego rozwoju. W 1932 roku w Biurze Zabudowy Wybrzeża Morskiego w Wejherowie przystąpiono do sporządzania Ogólnego Planu Zabudowania osiedla Jastarnia-Bór⁸⁰. Centrum osiedla – dzielnicę handlową – zlokalizowano na osi łączącej dworzec kolejowy z portem. Cały obszar podzielono na funkcjonalne strefy, z których część, ze względu na warunki terenowe, całkowicie wyłączono spod zabudowy. Dla rozwoju przemysłu związanego z rybołówstwem przeznaczono parcele położone w okolicy portu. Budynki użyteczności publicznej skupione miały zostać przy placu w pobliżu zachodniej przystani portu. Wyznaczono miejsca dla zabudowy mieszkaniowej, placów sportowych, szkół i terenów zielonych, pozostawiając w północnej części miejscowości rezerwat leśny. Zaprojektowano także drogi dla komunikacji dalekobieżnej oraz lokalnej. W strefach zabudowanych wytyczone zostały linie zabudowy mające uzdrowić niewłaściwy układ przestrzenny.

Do najciekawszych pod względem architektonicznym realizacji wzniesionych w omawianym okresie należy Dworzec Żegluga Polskiej, zaprojektowany w 1925 roku przez Wacława Tomaszewskiego⁸¹. Architektura budynku zlokalizowanego w zachodniej części portu, o horyzontalnym układzie zwartych brył, z przeszklonym parterem, wspartym na słupach, zwieńczonym dwoma szerokimi, gładkimi pasami attykowymi, z których górny został nieznacznie wysunięty przed lico, w oczywisty sposób nawiązuje do form nadbudówek okrętowych, stanowiąc najprawdopodobniej pierwszy przykład inspiracji techniką okrętową w architekturze polskiej. Drugi przykład w po-

⁸⁰ APB, UWP, sygn. 2123 – *Opis techniczny ogólnego planu zabudowania osiedla Jastarnia-Bór*.

⁸¹ A. Nitsch, *op. cit.*, hasło: *Tomaszewski Wacław*.

dobny sposób kształtowanej formy architektonicznej, osadzonej w nurcie funkcjonalizmu, odnajdujemy w Domu Zdrojowym, o niemal całkowicie przeszklonych elewacjach parteru oraz tarasach ograniczonych barierkami o formie relingów.

Jurata⁸²

Najbardziej spektakularny sukces odniosła działająca od 1928 roku spółka „Jurata”, która na wydzierżawionych od Dyrekcji Lasów Państwowych w Toruniu terenach na Półwyspie Helskim zobowiązała się założyć miejscowość letniskową o „europejskim standardzie” i bogatym programie funkcjonalnym. Plan datowany na 1930 rok przewidywał wytyczenie bardzo rozwiniętej siatki ulic z główną ulicą komunikacyjną w kierunku Helu i Jastarni biegnącą wzdłuż toru kolejowego, która miała bezpośrednio do niego przylegać od strony północno-zachodniej. Siatka ulic dzieliła teren na różnej wielkości bloki, odmienne pod względem formy planu, które skupiały od kilku do kilkunastu działek. Przewidziano wytyczenie czternastu większych parceli przeznaczonych między innymi pod budowę pięciu hoteli, które miały stanowić reprezentacyjne akcenty założenia (dwa nad morzem, jeden bezpośrednio nad zatoką i dwa między torem kolejowym a zatoką). Ponadto na większych parcelach powstać miały: kasyno, sanatorium, restauracje, kawiarnie, szkoła, park i tereny sportowe przylegające do portu usytuowanego nad zatoką. W południowo-wschodniej części uzdrowiska widziano dworzec kolejowy, a przed nim kwadratowy plac o bokach długości ok. 70 metrów, połączony biegnącą w kierunku zatoki ulicą z półokrągłym placem położonym przed planowaną restauracją, z którego prócz wymienionej, wychodziły promienie cztery ulice. Oś ta w kierunku północno-wschodnim znajdowała przedłużenie w ulicy prowadzącej od dworca kolejowego w kierunku nadmorskiego kasyna, za którym zaprojektowano molo. Druga oś, o przebiegu równoległym do omówionej, planowana była nieco dalej w kierunku północno-zachodnim, łączyć miała port z luksusowym hotelem usytuowanym nad morzem, stanowiąc główny deptak miejscowości (dzisiejsza ulica Międzymorze). W zachodniej części uzdrowiska chciano wytyczyć prostokątny rynek, którego północną pierzeję zajmować miały obiekty administracyjne z wewnętrznym dziedzińcem, zaś zachodnią kościół. Po wschodniej stronie rynku zarezerwowano teren pod park o powierzchni ok. 1,2 ha. Ciągi komu-

⁸² Por.: W. Romaniak, *Architektura i urbanistyka Juraty w latach 1928–1939*, w: *Studia z architektury nowoczesnej*, pod red. J. Malinowskiego, Toruń 2000, s. 97–125.

nikacyjne zaprojektowano w układzie dość swobodnym, starając się im miejscami nadać formę geometryczną, jednak ulice prowadzone są w oparciu o łuki. Ogólny układ urbanistyczny cechował duży stopień skomplikowania i eklektyczny charakter doboru form planistycznych. Półokrągły plac z promieniście wyprowadzonymi ulicami, noszący w sobie echa klasycyzmu francuskiego, funkcjonuje obok innych form historycznych, jak np. blok usytuowany na zachód od parku o podziałach parcelacyjnych bezpośrednio odwołujących się do rozwiązań urbanistycznych średniowiecznych miast polskich. Z kolei we wschodniej części uzdrowiska czytelne są nawiązania do swobodnie kształtowanych planów miast-ogrodów.

Kolejny plan zabudowania Juraty powstał w powołanym w 1931 roku Biurze Zabudowy Wybrzeża Morskiego⁸³, które stało na stanowisku, że spółka nie realizuje założeń planu sytuacyjno-parcelacyjnego, prowadząc dowolną parcelację, zmieniając przeznaczenie poszczególnych bloków, czego przykładem była lokalizacja dworca kolejowego, niezgodna z zatwierdzonym planem. Zdaniem biura spowodowane to było błędnymi i niemożliwymi do zrealizowania w terenie założeniami planu. Do słabych stron koncepcji zagospodarowania Juraty zaliczono brak zarezerwowania terenów pod budowę obiektów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania osiedla, jak sklepy czy hale targowe. Projektant nie wziął też pod uwagę, że tereny położone między torami a morzem w przeważającej części nie nadawały się pod zabudowę⁸⁴. W opinii Biura Zabudowy Wybrzeża Morskiego podkreślano także zbyt małe, nieodpowiednio umieszczone i rozdrobnione w stosunku do całości powierzchni przeznaczone pod parki i zieleńce, zbyt rozwiniętą siatkę ulic oraz niewystarczającą ilość terenów sportowych. Przedstawiciele biura odbyli szereg konferencji z zarządem spółki, które miały na celu wypracowanie konkretnych wniosków co do programu zabudowania. Nie dały one jednak pozytywnych rezultatów, ponieważ spółka stała na stanowisku, iż posiadany przez nią plan jest prawomocny i w zupełności wystarczający. Poza tym spółka nie wyrażała zgody na wprowadzenie jakichkolwiek zmian w przebiegu istniejących ulic i placów.

Tak więc pracownicy BZWM mieli utrudnione zadanie, gdyż nowe koncepcje przestrzenne musieli harmonijnie połączyć z zastaną sytuacją. W celu osiągnięcia konsensusu wykonano szkicowy plan zagospodarowania omawianych terenów. Ostatecznie założenia planu zostały uzgodnione z przed-

⁸³ APB, UWP, sygn. I/1456.

⁸⁴ Odpowiadały one kwalifikacji gruntów wymienionych w art. 175, punkt „a”, Rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 16.02.1928 [Dz.U. RP Nr 23, poz. 202], jako nie nadające się pod zabudowę.

stawicielami spółki. Wypada zwrócić uwagę na fakt czynnego udziału w pracach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych⁸⁵. Projekt konsultowano też ze Sztabem Głównym WP, który zażądał pozostawienia niezabudowanego, zalesionego pasa szerokości 100 metrów od strony morza, gdzie jedynymi obiektami miały być Dom Kuracyjny i Kasyno, oraz 50-metrowego od strony Zatoki Puckiej, a także pozostawienia pasa ochronnego gruntów państwowych wzdłuż torów kolejowych. Ponadto Sztab Główny WP zażądał przeznaczenia pod zabudowania i ulice 20% powierzchni oraz zakazu wycięcia lasu na pozostałym obszarze. Na działkach, które sprzedano jako niezalesione, obowiązkiem właściciela czy dzierżawcy było posadzenie drzew⁸⁶. Zabudowa parceli przeznaczonych pod zabudowania willowe mogła obejmować maksymalnie 22% ich powierzchni, natomiast pod Dom Kuracyjny przewidziano 6% powierzchni działki. Wojsko przywiązywało ogromną wagę do tego, aby obiekty nie były widoczne od strony morza i zatoki oraz aby przestrzegano ustalonych wysokości zabudowy, co bezpośrednio wynikało z faktu sąsiedzowania Juraty z Rejonem Umocnionym Hel i obowiązujących przepisów o obronie przeciwlotniczej. Na terenie Juraty dopuszczono budowę obiektów ogniotrwałych. Wymienione wyżej warunki wstępne, które musiał spełniać projekt, postawiły przed jego twórcami szereg problemów, związanych z komunikacją oraz podziałem terenu na działnice o zabudowie willowej, działnice pod większe budynki, użyteczności publicznej (hotele, sanatoria, pensjonaty) oraz tereny niezabudowane (sportowe, parki i zieleńce).

Kwestią zasadniczą była konieczność dogodnego połączenia dwóch stron osiedla przedzielonego torem kolejowym, oraz oddzielenie ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego przebiegającego przez półwysep. W celu rozwiązania tego problemu zaprojektowano „autostradę”⁸⁷, biegnącą równolegle do toru kolejowego po jego płn.-wsch. stronie. Wyeliminowaniu z niej ruchu lokalnego miała służyć równoległa ulica osiedlowa oddzielona od autostrady pasem zieleni. Drugą arterią komunikacyjną zaplanowano w oparciu o istniejącą drogę – ulicę gospodarczą, która łączyła Juratę z Jastarnią. Dwie części osiedla łączyły cztery ulice, które ze względów terenowych zostały poprowadzone na poziomie toru kolejowego. Jednak dla dwóch z nich przewidziano

⁸⁵ Było ono między innymi zaangażowane w opracowanie szkicowego planu zagospodarowania omawianego terenu, APB, UWP, sygn. I/1456.

⁸⁶ Zapis taki znajdował się już w umowie dzierżawnej zawartej między spółką a Dyrekcją Lasów Państwowych w Toruniu.

⁸⁷ Określenie pochodzi z: *Studia wstępne do projektu szczegółowego planu zabudowania osiedla Jurata na Helu*, APB, UWP, sygn. I/1456. Znaczenie jego odbiega od dzisiejszego rozumienia autostrady jako drogi wielopasmowej. Droga planowana w Juracie miała mieć dwa pasy ruchu.

przejścia dla pieszych przerzucone nad torami i autostradą. Od strony morza i zatoki miały powstać bulwary spacerowe, stanowiące równocześnie sztuczne wzmocnienie brzegów półwyspu. Rozbudowę dworca kolejowego planowano w miejscu już istniejącego, przed którym miał się znaleźć plac służący za postój taksówek, w pobliżu zarezerwowano miejsce na dworzec autobusowy. Niezależnie od komunikacji lądowej, biorąc pod uwagę możliwość uruchomienia połączeń przy pomocy statków, od strony zatoki zaprojektowano molo i przystań dla łodzi.

W projekcie przewidziano dwa typy zabudowy: willową jedno- i dwukondygnacyjną oraz o charakterze użyteczności publicznej. Pod ten pierwszy przeznaczono większość terenów położonych między torem a zatoką oraz kilkanaście parceli między torem a morzem. Wyznaczone bloki skupiały od kilkunastu do dwudziestu kilku prostokątnych działek o powierzchni od 800 do ok. 1400 metrów kwadratowych. W dwóch blokach z zabudową willową, na żądanie spółki, wzięto pod uwagę możliwość powstania większych budynków o kilku kondygnacjach (pensjonaty, schroniska, domy wypoczynkowe), zastrzegając, że w przypadku wzniesienia na jednej z parceli takiego bloku obiektu o charakterze willowym, dalsza zabudowa ma iść w tym samym kierunku. Mechanizm ten miał działać także w przypadku postawienia na wymienionych działkach większego obiektu. Tereny pod zabudowę drugiego typu zlokalizowano w części bloków położonych między torem a morzem, powierzchnię ich zabudowy ustalono jako nie mogącą przekraczać 22%. W centralnej części osiedla, w pobliżu dworca, wyznaczono bloki, na których miały być wybudowane hale targowe i sklepy. Plac przed dworcem miał łączyć się krótką uliczką z położonym dalej w kierunku zatoki prostokątnym placem, przy którym skupić się miały budynki: poczty, ratusza, zarządu gminy, straży pożarnej.

Pod parki i zieleńce przeznaczono bloki między torem a morzem, część z nich całkowicie wyłączając spod zabudowy. Tereny sportowe zaplanowano w bloku leżącym na wprost basenu Jachtklubu, połączonym z nimi szerokim przejściem. Autorzy projektu podkreślali doskonałe warunki do rozwoju sportów wodnych, w związku z tym odpowiednio pomyślany basen Jachtklubu miał spełniać także funkcje basenu sportowego. Przewidziano możliwość powstania kortów tenisowych, placów do gier oraz stadionu z bieżnią i boiskiem do piłki nożnej. W bloku tym zarezerwowano teren pod budowę szkoły oraz kościoła, który miał stanąć w zamknięciu osi ulicy biegnącej od placu skupiającego budynki administracyjne.

Ogółem pod zabudowania willowe przeznaczono 476 parceli, z czego 53 pod budynki dwukondygnacyjne, reszta pod jednokondygnacyjne, więk-

szych parcel pod budynki użyteczności publicznej powstało dziewięć. W planie czytelny jest podział terenu na dzielnice o różnicowanej funkcji. Część osiedla położona między torem a zatoką spełniała funkcje mieszkalno-usługowo-administracyjne, natomiast druga rekreacyjne i rozrywkowe. Dominantą przestrzenną części nadmorskiej miał być luksusowy Dom Kuracyjny z Kasynem, zaprojektowany jako zamknięcie osi biegnącej od zatoki w kierunku morza. Swego rodzaju „pylonami”, doprowadzającymi do tej „świątyni luksusu i rozrywki”, miały być dwa większe obiekty ustawione prostopadłe do osi. Za nimi powstać miał prostokątny plac, do którego przylegać miał kolejny – okrągły. Dalej na przedłużeniu osi, za Domem Kuracyjnym, przy plaży powstać miały drewniane łazienki usytuowane pomiędzy trzema obiektami o półkolistym planie, które mieścić miały restauracje i kawiarnie. Pozostałą część tych terenów zajmować miał rozległy park z alejkami i placami.

Celem racjonalnego ujęcia i skupienia ruchu budowlanego, cały teren Juraty objęty planem podzielono na cztery części, które w odpowiedniej kolejności miały być zabudowywane⁸⁸. Jako pierwsze do realizacji skierowano bloki już częściowo zabudowane oraz niektóre z tych przeznaczonych pod zabudowę w strefie nadmorskiej, a także bloki znajdujące się we wschodniej części osiedla. W tym etapie miały również powstać projektowane w centrum dwa place i zabudowa wokół nich. Drugi etap miał obejmować realizację pozostałych bloków z zabudową willową. Potem miała przyjść kolej na bloki otaczające tereny sportowe, na końcu zaś – na pozostałe bloki w strefie nadmorskiej, lecz wymagano dla każdego z nich wcześniejszego opracowania szczegółowego planu zabudowy.

W stosunku do planu parcelacyjnego posiadanego przez spółkę skasowano szereg ulic, według autorów nowego planu „zbędnych, niecelowych i chaotycznie poplątanych”⁸⁹. Zmniejszono powierzchnię przeznaczoną pod zabudowę, zwiększono i skupiono w jeden ciąg tereny parkowe, oraz zarezerwowano miejsca potrzebne dla aprowizacji osiedla. Zaprojektowano wręcz całą strefę administracyjno-handlową, skupioną wokół dwóch placów w centralnej części osiedla, która w przyszłości miała w swym rejonie koncentrować jego życie. Pod względem doboru form planistycznych, czytelne są częściowe nawiązania do wzorów klasycznych i symetrycznych układów osiowych. Nie są one jednak sztywne, co przypisywać można temu, że plan, choć w ograniczonym stopniu, jest jednak kompilacją dwóch koncepcji. Swoboda kształtowania czytelna jest właśnie w części zrealizowanej według założeń pierwszego pla-

⁸⁸ *Opis techniczny szczegółowego planu zabudowania osiedla Jurata na Helu*, APB, UWP, sygn. I/1456.

⁸⁹ *Ibidem*.

nu, gdzie ulice prowadzone są po łukach, a bloki nie mają silnie zgeometryzowanej formy, jak to ma miejsce w przypadku planu drugiego. Ciekawym sposobem kształtowania przestrzeni jest symetryczne umieszczanie na niektórych osiach widokowych większych obiektów, które częściowo zasłaniając dalsze plany, pozostawiają widoczną w przedłużeniu osi partię obiektów znajdujących się za nimi. Uzyskuje się efekt stopniowego otwierania przed patrzącym kolejnych planów i niejako doprowadzania go do „punktów kulminacyjnych”, zamykających osie widokowe. Miały to być kościół, skwer czy luksusowy hotel. Cechą charakterystyczną tego założenia jest przeniesiony na grunt urbanistyki funkcjonalizm. Forma poszczególnych części osiedla określona jest przez funkcje, jakie miały spełniać. Takie projektowanie było wyrazem nowego i racjonalnego sposobu myślenia, który na początku lat trzydziestych coraz częściej dochodził do głosu. W przypadku planu zabudowy Juraty w czytelny sposób wydzielone i ukształtowane zostały tereny służące rekreacji, odmienną formę, wynikającą właśnie z funkcji, otrzymały tereny przeznaczone do zamieszkania, gdzie działki skupiono w bloki o regularnym, geometrycznym kształcie. Funkcjonalizm jako koncepcja znalazł zrozumienie i akceptację zarówno wśród inwestorów, jak i użytkowników zapewne ze względu na to, że „kliniczność”, „czystość” form, którymi operował, doskonale pasowała do miejscowości uzdrowskiej. W ukształtowaniu części południowej plan Juraty wykazuje spore analogie z planem Gdyni wykonanym w 1926 roku przez Adama Kuncewicza⁹⁰. Można przypuszczać, że autorzy planu Juraty dążyli do stworzenia osiedla, które w części mieszkalnej oparte by było w dużym stopniu na siatce prostych ulic przecinających się pod kątem prostym, jednak poczynione już inwestycje i nieugięte stanowisko spółki w sprawie wprowadzania zmian do stanu istniejącego uniemożliwiły pełną realizację takiej koncepcji, widocznej w części parcelowanej po raz pierwszy.

W kształtowaniu przestrzeni widać Bauhausowskie idee zabudowy liniowej, orientowanej w celu lepszego nasłonecznienia według osi wschód–zachód⁹¹. W przypadku Juraty warunki fizjograficzne zadecydowały o tym, że ulice oparte są na osiach północny wschód–południowy zachód. Plan ten był wszakże bezsprzecznie pierwszym nowoczesnym, opartym na najnowszych

⁹⁰ Analogicznym elementem obu planów jest plac o formie trapezu i układ bloków zabudowy wokół niego. Por.: *Plan sytuacyjny zabudowy śródmieścia Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1925/26, nr 5, s. 12.

⁹¹ Pierwsze orientowane w stosunku do stron świata osiedle na terenie Polski to otoczenie krakowskich Błoni, gdzie Jan Rakowicz w 1913 zerwał z typowym układem kamienicy czynszowej. W celu lepszego nasłonecznienia układ bloków zorientowany został w stosunku do stron świata.

tendencjach projektowania, kompleksowym opracowaniem wytycznych do zabudowy nadmorskiego letniska na terenie Polski, reprezentującym koncepcję uzdrowiska o zabudowie ukrytej za drzewami i zielenią.

Najbardziej czytelną różnicą pomiędzy obydwoma planami jest sposób zagospodarowania przestrzeni wynikający z przyjęcia odmiennych założeń i priorytetów. Pierwszy plan przewidywał powstanie osiedla, w którym poszczególne funkcje nie były wydzielone, a większość obszaru przeznaczono pod zabudowę willową, nie rezerwując terenów pod inwestycje obsługujące całe osiedle. Analizując oba plany dochodzimy do wniosku, że pierwszy powstał raczej bez przeprowadzenia dogłębnych studiów wstępnych i bez uwzględnienia nowych wówczas w Polsce tendencji projektowania urbanistycznego. Nie zawierał bowiem odpowiednich rozwiązań zapewniających dogodną komunikację zarówno wewnątrz osiedla, jak i z pozostałymi miejscowościami położonymi na półwyspie. Nie przewidziano w nim też dostatecznej ilości terenów pod ogólnodostępne parki i zieleńce, czy mówiąc szerzej – wyłączonych spod zabudowy. Nie zaplanowano potrzebnych wydzielonych miejsc, w których mogłyby skupić się handel i usługi. Najogólniej rzecz ujmując, twórcy pierwszego projektu dali jedynie bardzo szkicową koncepcję przestrzenną osiedla, która nie zapewniała mu warunków prawidłowego rozwoju.

Hel

W 1892 roku w Helu powstał port umożliwiający komunikację morską. W tym samym roku w Gdańsku założono Towarzystwo Żeglugowe „Weichsel”, które początkowo swymi statkami przewoziło na Hel pocztę i towary oraz stopniowo pierwszych turystów. Z czasem kolejnym celem towarzystwa, chcącego podnieść rentowność przedsięwzięcia, było zorganizowanie na Helu kąpieliska, do którego można by było dostać się drogą morską. Hel był wówczas zapomnianą, romantyczną wioską rybacką, w której dzięki działalności Towarzystwa „Weichsel” czyniono niezbędne inwestycje mające przekształcić ją w kurort. W czerwcu 1896 nastąpiło uroczyste otwarcie kąpieliska, w którym w latach 1898–1899 wzniesiono Kurhaus projektu architekta Henkenhafa, w pobliżu powstawała dzielnica willowa. W 1907 zbudowano basen przeciwpożarowy służący także do kąpeli. Frekwencja kształtowała się na poziomie 400 do 600 letników w sezonie, z czego większość stanowili gdańscy Niemcy. Pierwszym polskim akcentem na Półwyspie Helskim było przybycie w 1906 roku na kilkudniową wycieczkę członków Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego. W 1909 na Helu przebywało już 200 Polaków,

którym pobyt umożliwiło Polskie Towarzystwo Krajoznawcze. Jedyłą należąca do Polaków willą była „Checz Kaszubska”, której właścicielem był poseł sejmiku pruskiego Roman Komierowski.

Wiosną 1922 wykupiono z rąk niemieckich właścicieli kompleks letniskowo-zdrojowy i przeprowadzono remont Domu Zdrojowego, a dokonało tego Pierwsze Polskie Towarzystwo Kąpeli Morskich. W tym samym roku poprowadzono linię kolejową Swarzewo–Hel. To udogodnienie komunikacyjne spowodowało lawinowy wzrost liczby letników. Pierwszy w niepodległej Polsce projekt kąpieliska w Helu wykonał przed 1925 rokiem Władysław Horodecki⁹² dla wyżej wymienionego towarzystwa, dysponującego od 1922 roku terenami położonymi na cyplu półwyspu, na których zamierzano wybudować wielki ośrodek letniskowo-kąpielowy⁹³. Kolejny projekt, opracowany dla terenów należących do Skarbu Państwa, sporządzony został w Ministerstwie Robót Publicznych przez Adama Kuncewicza. Obejmował obszar położony na zachód od istniejącej miejscowości, gdzie na zalesionym terenie miały powstawać letniska, spółdzielnie mieszkaniowe oraz obiekty instytucji społecznych i sanatoriów. Projekt, opublikowany w 1925 roku⁹⁴, zakwalifikowany został do Sekcji Polskiej Międzynarodowej Wystawy Mieszkaniowej, która odbywała się w Wiedniu we wrześniu 1925 roku. Teren, ograniczony od północy drogą, od południa przylegający do wód zatoki, podzielony został siecią ulic na zalesione kwartały, w których zakładano zabudowę obrzeżną, rozproszoną wzdłuż ciągów ulic. Ponadto w centrum zaprojektowano plac z kościołem i budynkiem użyteczności publicznej, na południe od których, nad samą zatoką, znajdować się miał dom kuracyjny. Drugi, mniejszy plac miał być w zachodniej części objętego planem obszaru. Uwagę zwraca ograniczona ilość przewidywanej zabudowy oraz dążność do zachowania jak największej ilości terenów zielonych. W 1927 roku powstał jeszcze jeden projekt uzdrowiska, tym razem położonego na obszarze pomiędzy Helem a Juratą, autorem był architekt Kazimierz Mieszkis⁹⁵. Koncepcja ta, jak wiadomo, nie została zrealizowana, gdyż tereny, na których miało powstać letnisko, zostały w całości przeznaczone na cele wojskowe. W końcu lat dwudziestych, w południowej części miejscowości Hel, na terenach należących do państwa, rozpoczęto wznoszenie domków kolonii rybackiej, która po zasiedleniu przez Polaków przyczynić się miała do zmiany stosunków narodowości-

il. 54

⁹² K. Stefański, *op. cit.*, s. 159 i następne; S. Kileso, *Władysław Leszek Horodecki – przyczynek do twórczości w okresie kijowskim*, „KAIU” 1991, z. 2, s. 139.

⁹³ R. Witkowski, *Hel na straży Wybrzeża 1920–1939*, Gdynia 1984, s. 49.

⁹⁴ „Architektura i Budownictwo” 1925, nr 6, s. 41.

⁹⁵ A. Nitsch, *op. cit.*, hasło: *Mieszkis Kazimierz*.

ciowych panujących w Helu, gdzie dosyć silna była społeczność niemiecka. Impulsem dla tego przedsięwzięcia była zainicjowana przez puckiego starostę powiatowego budowa dwóch domów dla rybaków, przyjeżdżających na Hel z innych miejscowości na zimowe połowy⁹⁶. W związku z dużą popularnością tych budynków postanowiono wznieść całą kolonię rybacką, dodatkowo wzmacniającą pozycję Polaków. Projekt domków, których formy w luźny sposób nawiązywały do architektury polskiej, wykonany został przez Pawła Wędrziągolskiego⁹⁷. Domki były bardzo skromne – założone na rzucie kwadratu, na parterze mieściły dwa pokoje oraz kuchnię i komorę, a na poddaszu dwa pokoje. Przykryte dwuspadowymi dachami, miały tynkowane mury, odróżniające je od tradycyjnych, nietynkowanych domków rybackich. Jeszcze jednym elementem, który stanowił o ich formalnej odmienności, były ganki wsparte na kolumnach bądź podcieniowe naroża. W ten sposób powstała kolonia pięćdziesięciu domków, o odmiennym od otoczenia, symbolicznym wyrazie, których budowę finansował Bank Gospodarstwa Krajowego. Osadnicy byli starannie wybierani spośród chętnych przy bezpośrednim zaangażowaniu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Na Helu zlokalizowana została także główna baza Marynarki Wojennej RP. Umieszczenie tu strategicznej dla kraju bazy wojskowej spowodowało ograniczenie czy wręcz całkowite zahamowanie rozwoju miejscowości. Bezpośrednią przyczyną takiego stanu rzeczy był dekret prezydenta RP z dnia 21 sierpnia 1936 roku, o uznaniu Półwyspu Helskiego za rejon umocniony, określający jego granice⁹⁸. Kilka dni później ukazało się rozporządzenie wojewody pomorskiego o ustanowieniu rejonu bezpieczeństwa w obrębie gminy Hel. Objęło ono nieruchomości należące do różnych właścicieli, między innymi Towarzystwa Kąpieli Morskich. W rozporządzeniu zabraniano wznoszenia domów mieszkalnych, fabryk, warsztatów przemysłowych oraz budowli, które z przeznaczenia swego przewidziane są na stały lub czasowy pobyt ludzi⁹⁹. Spowodowało to całkowity zastój prywatnego budownictwa w Helu oraz przeniesienie aktywności inwestorów do innych miejscowości na Półwyspie, szczególnie do Juraty. Niemniej jednak sytuacja ta nie oznaczała zupełnej stagnacji w budownictwie. Dla potrzeb kadry oficerskiej, stacjonującej na Helu, wynajmowano kwatery u osób prywatnych. Najczęściej były to obiekty zbudowane z myślą o letnikach, a więc nieprzystosowane do

⁹⁶ A. Świerkosz, *Z Wybrzeża Polskiego – Hel*, Puck 1930, s. 89.

⁹⁷ „Architektura i Budownictwo” 1928, s. 356.

⁹⁸ Dz.U. RP nr 71, 1936, poz. 512; R. Witkowski, *op. cit.*, s. 106.

⁹⁹ *Ibidem*.

całorocznego zamieszkania. W związku z tym, w lecie 1935 roku, Kierownictwo Marynarki Wojennej poczyniło pierwsze starania o przyznanie kredytów na budowę domów dla kadry. W lipcu 1935 szef Służby Budowlanej Kierownictwa MW, kmdr por. Tadeusz Kinel, spotkał się z szefem Departamentu Budownictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych¹⁰⁰. Wynikiem spotkania było uzgodnienie dotyczące budowy w ramach Funduszu Kwaterunku Wojskowego dwunastu mieszkań dla oficerów oraz dwudziestu czterech dla podoficerów, które zgrupowane miały być w dwóch budynkach. Tak zwane osiedle oficerskie powstało w północnej części miejscowości w obrębie obecnych ulic Komandorskiej, Bosmańskiej i Obrońców Helu. Początkowo planowano wzniesienie dwóch budynków, ogółem jednak w latach 1936–1938 stanęło ich osiem. Prace projektowe rozpoczęto we wrześniu 1935 roku, roboty budowlane w roku następnym¹⁰¹. Osiedle o luźnej zabudowie, złożonej z jednopiętrowych bloków, usytuowanych wzdłuż ulic, składa się z większego, jednopiętrowego budynku oficerskiego, w którym już podczas budowy postanowiono umieścić kasyno, siedmiu budynków dla podoficerów oraz wzniesionego w 1938 roku, staraniem Koła Rodzin Wojskowych, przedszkola¹⁰². Forma architektoniczna obiektów kształtowana jest z przenikających się prostopadłościennych brył o zróżnicowanej wysokości, wzniesionych z nietynkowanej szarej cegły silikatowej o purystycznym wyrazie. Środkiem plastycznego wyrazu stała się tu światłocieniowa faktura muru. Dla podkreślenia tego elementu zastosowano różne układy cegieł w poszczególnych bryłach, nadające im pewną autonomiczność. Charakterystycznym elementem jest tu kontrastowanie partii gładkich z posiadającymi wyraźną, światłocieniową fakturę poziomymi pasami, szczególnie czytelne w budynku oficerskim. Szereg rozwiązań formalnych, zwłaszcza zaś umiejętne użycie cegły silikatowej i wynikające z tego walory plastyczne, a także opracowanie zaokrąglonych narożników, wreszcie oszczędny funkcjonalizm obiektów, sytuują ich autora w kręgu racjonalizmu środowiska warszawskiego. Spośród przedstawicieli tego środowiska, udział w konkursach ogłaszanych przez FKW¹⁰³ oraz projekty¹⁰⁴ wykonywał między innymi Romuald Gutt.

il. 56

¹⁰⁰ *Ibidem*, s. 92.

¹⁰¹ *Ibidem*.

¹⁰² *Ibidem*, s. 154.

¹⁰³ 1926 – Konkurs zamknięty FKW na zabudowę mieszkaniową przy ulicy Filtrowej róg Suchej, III nagroda. Dom FKW przy Krakowskim Przedmieściu, projekt w konkursie zamkniętym, współautor J. Jankowski. Dane pochodzą z: *Kronika twórczości Romualda Gutta*, „Architektura” 1967, nr 12, s. 533.

¹⁰⁴ 1922–1925 domy mieszkalne dla kolonii oficerskiej na Żoliborzu w Warszawie;

W osiedlu na Helu odnajdujemy te same rozwiązania formalne, jak w gmachu Związku Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych, wzniesionym w latach 1927–1931 w Warszawie, willi przy ulicy Wrońskiego 7 – domu własnym architekta, budynku poczty w Ciechocinku czy Szkole Nauk Politycznych przy ulicy Wawelskiej w Warszawie. Na podstawie analogii kompozycji brył, czy podobnych, o ile nie identycznych, rozwiązań poszczególnych fragmentów i detali¹⁰⁵, wreszcie samej wirtuozerii zastosowania cegły silikatowej, którą „dręczył na różne sposoby, aby wydobyć efekt plastyczny”¹⁰⁶, można wysunąć, niepopartą niestety materiałem źródłowym tezę, że twórcą projektów domów osiedla oficerskiego na Helu był Romuald Gutt.

Podsumowanie

Pas wybrzeża od początku lat dwudziestych był przedmiotem szczególnej troski ze strony państwa, samorządów oraz organizacji społecznych, czego wyrazem były zorganizowane konferencje, mające na celu ustalenie spójnego sposobu zagospodarowania przestrzennego omawianego obszaru.

Lata dwudzieste i trzydzieste charakteryzowała duża dynamika rozwoju – powstały wówczas linie kolejowe oraz sieć dróg dla ruchu kołowego, co było podstawowym czynnikiem, dzięki któremu powstawały nowe miejscowości oraz rozwijały i przekształcały się już istniejące. Dzięki wzmocnionemu ruchowi turystycznemu nastąpił rozwój kąpielisk budowanych przez prywatne spółki. Dotychczasowe wsie rybackie otrzymywały nowe funkcje. Pozostawienie inicjatywy budowy uzdrowisk morskich w prywatnych rękach było oczywiste dla państwa, które ogromne środki inwestowało w gdyński port. Jedynymi działaniami prowadzonymi za państwowe fundusze były budowa portu rybackiego we Władysławowie oraz akcja osiedleńcza i wzniesienie kolonii rybackiej w Helu.

Taki stan rzeczy nie zawsze był korzystny ze względu na priorytety spółek, dążących do uzyskania jak najlepszych wyników ekonomicznych, co pociągało za sobą błędne decyzje psujące relacje przestrzenne w omawianych miej-

1931–1933 dom mieszkalny FKW dla podoficerów przy ulicy Koszykowej w Warszawie, przy współpracy J. Jankowskiego. Typowy dom FKW dla podoficerów przy ulicy Krajewskiego róg ulicy Wiśniowej w Warszawie, współautor J. Jankowski.

¹⁰⁵ Tadeusz Zieliński we wspomnieniu o Romualdzie Gutcie przytacza jego wypowiedź: „Pomysł, do którego autor nie wraca, nie był wart pierwszy raz zastosowania” – T. Zieliński, *Tata Gutt*, „Architektura” 1967, nr 12, s. 542.

¹⁰⁶ A. Dybczyńska, *Impresje o twórczości Romualda Gutta*, „KAiU” 1993, z. 1, s. 85.

sowościach (nadmierne rozdrobnienie działek, niewystarczająca ilość terenów niezabudowanych). Nowopowstające kąpieliska posiadały, wykonane zazwyczaj w drugiej połowie lat dwudziestych, plany parcelacyjne oraz zabudowy. Pomimo ich niewątpliwych zalet i często wysokiego poziomu, nie zawsze ściśle ich przestrzegano. Sytuacja ta trwała do początku lat trzydziestych, kiedy powołane zostało Biuro Zabudowy Wybrzeża Morskiego, co umożliwiło pełną kontrolę nad działaniami przestrzennymi prowadzonymi w pasie wybrzeża. Dalszym krokiem było powołanie Biura Zabudowy Północnej Części Województwa Pomorskiego, gdzie powstawały kompleksowe projekty zagospodarowania przestrzennego. Wprowadzenie nowej jakości do działań urbanistyczno-przestrzennych związane było z pokoleniem młodych architektów i urbanistów wykształconych na Wydziale Architektury PW.

Bez cienia przesady stwierdzić można, że na omawianym terenie nastąpił niespotykany dotąd rozkwit inwestycji – począwszy od budowy portów rybackich, infrastruktury transportowej, po zakładanie zupełnie nowych miejscowości.

III. Gdynia

Prawnym impulsem, który w pośredni sposób zapoczątkował wieloletni proces powstawania Gdyni jako miasta, była ustawa sejmowa z 23 września 1922 roku. Sejm nowo powstałej II RP podjął wówczas decyzję o popieraniu budowy portu morskiego na terenie przylegającym do pełniącej w tym czasie jedynie letniskowe funkcje, rybackiej wioski. W tym powstającym przez kilkanaście lat, jak należałoby powiedzieć dwubiegunowym, ściśle związanym ze sobą układzie, dominował port, który w ambicjach państwa miał być polskim „oknem na świat”. Owa dwubiegunowość polegała na tym, co określibyśmy jako czasowy brak konkretnej i konsekwentnej wizji miasta, przy jednoczesnym zorganizowanym kierowaniu rozwojem portu. Gdynia bowiem, jako miasto, według świadków jej narodzin, do pewnego momentu powstawała w sposób przypadkowy, samorzutny, bez z góry przyjętej długofalowej koncepcji, odpowiedniej dla nowo powstającego miasta o tak doniosłej roli, jaką miała odgrywać w skali kraju¹. Podejmowano wprawdzie próby

¹ Pogląd taki reprezentował E. Norwerth, *Katastrofa urbanizmu polskiego: Architektura Gdyni*, „Kultura” 1932, nr 5, s. 1, oraz B. Malisz, *Gdynia i region...*, s. 1; *idem*, *Gdynia na tle regionu...*, s. 140–144. Krytyczne uwagi dotyczące pomysłu zabudowy oraz przebiegu procesu wyrażał także T. Jędrzejewski, *O architekturze i budownictwie w Gdyni*, w: *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, Toruń–Lwów 1939, s. 103–107; *idem*, *Architekt w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 5, s. 169–176. Planowej koncepcji rozwoju Gdyni bronił A. Kuncewicz, *Plan zabudowania Gdyni. Z powodu artykułu prof. E. Norwertha: Katastrofa urbanizmu polskiego*, „Kultura” 1932, nr 7, s. 1, oraz ostatnio M. Sołtysik, *Gdynia – miasto...*, s. 376. Spory te toczyły się raczej wokół założeń ogólnych zabudowy, lokalizacji śródmieścia, które E. Norwerth i B. Malisz uznawali za błędne. Faktem pozostaje, że podczas gdy śródmieście i pozostałe dzielnice powstawały według konkretnych projektów, to całości układu przez pewien czas nie przyświecała żadna ogólna idea. Wobec niemożliwości precyzyjnego określenia kierunków i potrzeb rozwoju Gdyni, oraz wobec nieprzewidywalnych czynników, do których należał ogromny napływ ludności, tworzone przestrzenną koncepcję statyczną,

ukierunkowania, okiełznania chaotycznego procesu, kolejne koncepcje planistyczne, mogące zapewnić minimum właściwych warunków rozwoju miasta, ulegały wszakże korektom, zależnym najczęściej, o ile nie jedynie, od potrzeb terenowych portu. Truizmem jest stwierdzenie, że miasto nie powstałoby bez portu, ale i port nie byłby w stanie prawidłowo funkcjonować bez zaplecza, którym było miasto. Zatem dla zrozumienia kształtu przestrzennego, jaki zdołano nadać Gdyni, niezbędne staje się przedstawienie procesu budowy portu oraz czynników, jakie wpływały na jego ostateczną koncepcję.

Budowa portu

Odzyskanie niepodległości przyniosło Polsce dostęp do morza, lecz w zakresie bardzo ograniczonym terytorialnie. Wybrzeże morskie liczyło zaledwie 140 kilometrów długości, z czego blisko połowa przypadała na piaszczysty półwysep Hel. Na obszarze tym znajdowało się jedynie kilka rybackich wiosek. Szczupłość terenu, który należało racjonalnie zagospodarować, spowodowała, że sprawy morskie oraz Pomorza stanowiły najpoważniejszy problem gospodarczy i polityczny międzywojennej Polski. Traktat pokojowy nie przyznał II RP Gdańska, z jego obszaru i okolic utworzono odrębną jednostkę polityczną – Wolne Miasto Gdańsk, pozostające w związku gospodarczym z Polską, ale formalnie – pod egidą Ligi Narodów. Polska otrzymała dostęp do morza przez port w Gdańsku, który włączony został do polskiego obszaru celnego². Nieprzychylnie nastawienie Władz Miasta i Senatu do Polski, oraz napięte stosunki z Niemcami powodowały zagrożenie dla swobody handlu morskiego. Jasne stało się, że dla prawidłowego funkcjonowania państwa niezbędny jest niezależny port.

Sprawą lokalizacji portu wojennego zajmował się Departament Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, którym kierował wiceadmirał Kazimierz Porębski³. W maju 1920 roku zlecił on inżynierowi Tadeuszowi

gdy w warunkach słabo określonego rozwoju właściwsze są rozwiązania dynamiczne, czyli otwarte. Czy poziom ówczesnej wiedzy dotyczącej tak złożonych zagadnień, jak budowa miasta od podstaw, pozwalał na wypracowanie innego rozwiązania, jest wciąż kwestią otwartą, jednak skoro padały słowa krytyki, to oczywiste jest, że istniały inne propozycje. Warto zaznaczyć, że krytyka pod adresem tworzącego się układu miała swój początek u progu lat trzydziestych, czyli 4–6 lat od czasu powstania pierwszych koncepcji przestrzennych Gdyni.

² Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1991, s. 1.

³ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 57.

Wendzie misję badawczą na polskim wybrzeżu, której celem było wskazanie najwłaściwszej lokalizacji portu wojennego. W lutym tegoż roku Sejm otworzył rządowi kredyt finansowy na opracowanie projektu portu rzeczno-morskiego, położonego na terenie województwa pomorskiego. Rozważano możliwość budowy portu morskiego w Tczewie⁴, jednak wymagałby on korzystania z tranzytu przez terytorium Gdańska, poza tym możliwości żeglugi uzależnione byłyby od poziomu wód Wisły. Druga koncepcja zakładała budowę kanału o długości 35 km, biegnącego przez terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Projekt ten dość szybko zarzucono, gdyż sprzeczny był z podstawowym założeniem budowy portu całkowicie niezależnego od mogących zmieniać się zewnętrznych czynników politycznych. Ponadto względy poddyktowane obronnością państwa decydowały o tym, że port musiał znajdować się na własnym terytorium.

Inny, wydawać by się mogło zgoła fantastyczny pomysł, wysunął inż. Julian Rafalski, według jego koncepcji należało odciąć część wód Zatoki Gdańskiej przy pomocy dwunastokilometrowego wału, tworząc w ten sposób jezioro. Przekop u nasady Półwyspu Helskiego umożliwiłby kontakt z otwartym morzem. Rozwiązanie takie pozwoliłoby na swobodne kształtowanie basenów wewnętrznych, jednak, choć interesujące pod względem funkcjonalnym, z ekonomicznego punktu widzenia przerastało możliwości finansowe państwa⁵.

W letnich miesiącach 1920 roku Tadeusz Wenda przeprowadził badania polskiego wybrzeża wskazując osiem możliwych lokalizacji⁶. Czynniki geograficzne i hydrograficzne zadecydowały o wyborze Gdyni na miejsce budowy portu. Po pierwsze Półwysep Helski dawał dobrą ochronę przed silnymi północnymi oraz północno-zachodnimi wiatrami, po drugie obszar wodny w pobliżu Gdyni posiadał dostateczną głębokość, co eliminowało wysokonakładowe prace przy pogłębianiu dna, celem wytyczenia dróg wodnych. Kolejną zaletą był fakt, że wody Zatoki Puckiej rzadko zamarzają w okresie zimowym, umożliwiając tym samym całoroczną żeglugę. Wreszcie ukształtowanie brzegu i przylegającego do niego lądu, z niziną między Gdynią a Oksywiem, stwarzało dobre warunki dla realizacji koncepcji portu wewnętrznego. Ponadto miejsce oddalone było jedynie o dwa kilometry od istniejącej magistrali kolejowej, która zapewnić musiała komunikację z zapleczem portu. Od początku proces jego projektowania przebiegał dwutorowo, pod kierunkiem

⁴ M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926–39*, Gdańsk 1970, s. 21.

⁵ *Ibidem*.

⁶ Brano pod uwagę lokalizację portu na Jeziorze Żarnowieckim, w Wielkiej Wsi, Pucku, Rewie, Zatoce Puckiej, na końcu Półwyspu Helskiego, w Tczewie i Gdyni.

Tadeusza Wendy powstała ogólna, docelowa koncepcja portu, zakładająca budowę awanportu, czyli portu zewnętrznego oraz wewnętrznego, obejmującego kilkanaście basenów. Całość założenia zajmować miała ok. 770 hektarów. Została zaprojektowana w sposób umożliwiający wieloetapową rozbudowę, konieczną ze względów finansowych oraz pozwalającą na normalną pracę portu dzięki budowaniu jego poszczególnych, skończonych części. Pierwszym etapem miała być budowa samego awanportu lub nawet jego partii południowej.

Główna koncepcja, opracowana pod koniec 1920 roku, przewidywała realizację wielofunkcyjnego portu, opartego na systemie basenów wewnętrznych, służących marynarce wojennej, flocie handlowej i rybackiej. Cały teren założenia obejmował w północnej części cztery baseny portu wojennego, siedem usytuowanych w południowej części basenów portu handlowego oraz zlokalizowaną w awanporcie część służącą jako port rybacki. Budowa portu tymczasowego, w postaci osłoniętego falochronem awanportu, realizowana była przez polskie firmy w latach 1921–1923. Narastająca w kręgach władzy świadomość potrzeby ambitnego przedsięwzięcia, jakim była budowa portu, spowodowała we wrześniu 1922 uchwalenie przez Sejm ustawy o budowie portu w Gdyni⁷. Jednak w owym pierwszym okresie większe prace nie miały miejsca, gdyż do roku 1924 prowadzono wstępne rokowania z krajowymi i zagranicznymi konsorcjami. W marcu 1924 roku odbyła się debata sejmowa, w wyniku której rząd został zobowiązany do poczynienia wszelkich kroków mających na celu przyspieszenie tempa prac.

W lipcu 1924 podpisano umowę między rządem polskim a specjalnie utworzonym polsko-francuskim konsorcjum. Zobowiązywało się ono do roku 1930 wybudować awanport i pierwszy basen wewnętrzny za kwotę 29 mln zł w złocie. Prace finansowane miały być w oparciu o wysoko oprocentowany kredyt, którego spłata miała następować od 1926 roku w ośmiu rocznych ratach. Na dobre prace ruszyły na początku 1925 roku, rok później zostało podpisane porozumienie o skróceniu terminu oddania portu. Równocześnie w północnej części prowadzono roboty przy budowie bazy marynarki wojennej, która mieścić się miała na Oksywiu.

Należy zauważyć, że z formalno-prawnego punktu widzenia port istniał od 1922 roku, a oddany do użytku został w kwietniu 1923. Stanowił jednak wówczas raczej symbol woli niż dzieło mające znaczenie w sensie politycznym czy gospodarczym. Ogromny wpływ na kształt przestrzenny, a przede wszystkim na dynamikę rozwoju oraz charakter portu gdyńskiego miały róż-

⁷ Dz.U. RP, 1922, nr 190, poz. 824.

norakie zjawiska, które wystąpiły w kraju i na świecie w latach 1925–1926. Najistotniejszym z nich była narzucona Polsce przez Niemcy wojna celna. W styczniu 1925 roku wygasło jednostronne zobowiązanie Niemiec, zapisane w traktacie pokojowym, nazwane tzw. klauzulą najwyższego uprzywilejowania⁸. Dodatkowo w czerwcu 1925 roku mijał termin obowiązywania konwencji górnośląskiej, podpisanej na podstawie traktatu wersalskiego. Według tego zapisu Niemcy były zmuszone do wpuszczania bez cła produktów górnośląskiego przemysłu z Polski. W interesie obu stron leżało doprowadzenie do porozumienia i podpisania traktatu handlowego. Jednak podczas rokowań strona niemiecka wysunęła polityczne żądania, na które Polska nie mogła się zgodzić⁹. W takiej sytuacji w czerwcu 1925 roku Niemcy zakazały przywozu węgla z Polski. Jakie rzeczywiste zamiary im przyświecały, najlepiej ilustruje cytata z tekstu zamieszczonego we „Frankfurter Allgemeine Zeitung” z 14 czerwca 1925 roku: „Tak czy inaczej musi Polska wyjść z wojny celnej śmiertelnie ranna. Z jej krwią odpłyną jej siły, a wreszcie i jej niepodległość”¹⁰. Wojna celna była zatem jednym z elementów prowadzonej przez Niemcy polityki, mającej na celu rewizję granic¹¹. Lata 1924–1925 charakteryzowała stosunkowo niewielka świadomość wśród elity znaczenia Pomorza w systemie obronnym i gospodarczym Polski¹². W tym momencie, gdy wystąpienie w Polsce kryzysu węglowego mogło przerodzić się w kryzys państwowy i pociągnąć za sobą klęskę narodową, ogromnym talentem oraz zdolnością przewidywania rozwoju wypadków wykazał się minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski, pełniący tę funkcję od czerwca 1926 do maja 1930 roku¹³. Dzięki jego umiejętności przekonywania do idei, co więcej zdolności skupienia wokół niej ludzi, budowa portu od roku 1926 traktowana zaczęła być jako konieczność państwowa, i w związku z tym nabrała tempa i rozmachu. Ponadto, wobec trwającego od maja 1925 roku strajku górników brytyjskich, otworzyła się sposobność wprowadzenia polskiego węgla na niedostępne dotychczas rynki, głównie skandynawskie. Wymagało

⁸ Z. Landau, J. Tomaszewski, *op. cit.*, s. 28.

⁹ Niemcy domagali się od Rzeczypospolitej rezygnacji z prawa wysiedlania osób zamieszkujących dawny zabór pruski, które po odzyskaniu przez Polskę niepodległości zachowały obywatelstwo niemieckie. Drugie żądanie dotyczyło zaprzestania przymusowego wykupu majątków niektórych obywateli niemieckich.

¹⁰ *Gdynia, sylwetki ludzi, oświata i nauka, literatura i kultura*, pod red. A. Bukowskiego, Gdańsk 1979, s. 10.

¹¹ R. Wapiński, *op. cit.*, s. 108.

¹² *Ibidem*.

¹³ Z. Landau, J. Tomaszewski, *op. cit.*, s. 53.

to rzecz jasna ogromnego wysiłku gospodarczego, przestawienia dotychczasowej osi komunikacyjnej Polski, opartej na kierunku wschód–zachód, na kierunek północ–południe. Kolejnymi czynnikami, które przyspieszyły tempo inwestycji na Pomorzu, było ogólne polepszenie sytuacji gospodarczej na świecie, oraz decyzje natury politycznej podjęte przez kształtujące się „pomajowe” władze, które przez zwiększenie aktywności inwestycyjnej w Gdyni oraz budowę magistrali kolejowej Bydgoszcz–Gdynia chciały spacyfikować nieprzychylnie nastawienie społeczeństwa Pomorza¹⁴.

Wiadomym było, że cały eksport węgla musi pójść drogą morską, przez jedyny polski port. Zakładana w pierwszym projekcie zdolność przeładunkowa w wysokości 2,5 mln ton rocznie, w nowej sytuacji okazać się mogła niewystarczająca, wzięto więc pod uwagę potrzebę jej zwiększenia. Zmianie uległ także charakter samego portu, który w zasadniczej części miał stać się portem węglowym, nastawionym na eksport tego surowca. W 1926 zawarto nową umowę, która nie zmieniając ogólnej przepustowości, w przewidywaniach dotyczących struktury przeładunków na pierwszy plan wysuwała jednak węgiel. Zdecydowano, że obrót tym surowcem odbywać się będzie na obszarze portu zewnętrznego, przy południowym moło, którego rozmiary zostały znacznie powiększone. Spowodowało to konieczność znalezienia nowej lokalizacji dla planowanego w tym miejscu portu rybackiego. Ponieważ północny kierunek nie wchodził w rachubę ze względu na funkcjonujący tam port wojenny, pod dalszą rozbudowę przeznaczono tereny położone na południe od dotychczasowych granic portu, znajdujące się poza obszarem chronionym awanportem. Trwająca w latach 1925–1927 doskonala koniunktura spowodowała, że coraz śmielej myślano o ekspansji portu. O jej kierunkach i zastosowanych technologiach zdecydował czynnik czasowy¹⁵ oraz fakt, że docelowa zdolność przeładunkowa uniwersalnego portu określona została na 10 mln ton rocznie. Tak bogaty program nie mógł być w całości zrealizowany w porcie wewnętrznym. Przyjęto zatem nie braną wcześniej pod uwagę możliwość rozwoju portu w kierunku południowym, co miało daleko posunięte konsekwencje, które dotyczyły kształtu urbanistycznego powstającego przy porcie miasta. Nowy plan portu sporządził, na przełomie lat 1927–1928, tak jak poprzedni, Tadeusz Wenda. Na południe od moła węglowego zaprojektował dwa baseny: rybacki i żeglugi przybrzeżnej. W efekcie takich planów granica portu przesunięta została o około osiemset metrów na południe „o ten sam wymiar [projekt] skracał miejsce

¹⁴ R. Wapiński, *op. cit.*, s. 126.

¹⁵ Wykonanie basenów wewnętrznych było bardziej czasochłonne i droższe niż pirsów.

bezpośredniego kontaktu miasta z morzem”¹⁶. Konsekwencją zmian była również konieczność rozbudowania terenów kolejowych, co spowodowało zmniejszenie i tak szczupłych obszarów przewidzianych pod rozwój śródmieścia. Najbardziej wysunięte na południe molo znajdować się miało na osi ulicy 10-go Lutego i otrzymało trapezoidalny kształt. Docelowa koncepcja portu sporządzona została w 1931 roku. Zakładała wprowadzenie zmiany w kształcie południowego molo, które uzyskało prostokątny zarys, z przylegającym od południa basenem żeglarskim. Obiekt ten znalazł się rzeczywiście na osi ulicy 10-go Lutego, zespalał z urbanistycznego punktu widzenia strukturę miasta z portem, stwarzając okazję do otwarcia widoku ze śródmieścia na morze. Obszar ten stał się przedmiotem wyjątkowo sumiennie, jak na Gdynię, przeprowadzonych studiów przestrzennych, wykonanych w oparciu o wyniki konkursu urbanistycznego, o czym szczegółowo będzie mowa w dalszej części pracy.

Analizując wpływ portu na możliwości rozwojowe miasta, zauważamy, że w pierwszym okresie jego realizacji skupiano się na budowie basenów wewnętrznych, co pozwalało na nieskrępowaną rozbudowę śródmieścia położonego na południe od portu. Do tej koncepcji dostosowano pierwsze plany urbanistyczne śródmieścia. Jednak po roku 1925 zarysowują się inne tendencje, związane ze zmianą charakteru przeładunków portowych, wymagające poszerzenia węzła kolejowego, co uczyniono, ograniczając tereny przyszłego centrum¹⁷. Na czoło wysunęła się realizacja portu zewnętrznego oraz postępująca w kierunku południowym jego rozbudowa, co drastycznie wpływało na plany rozwoju śródmieścia.

Problemy urbanistyki

Powstająca jako zaplecze dynamicznie rozrastającego się portu Gdynia stopniowo przekształcała się z rybackiej wioski, najpierw w letnisko, a następnie w miasto. Proces ten przebiegał z różną intensywnością oraz w zmieniających się warunkach natury ekonomiczno-prawnej. W 1924 uchwała Sejmu zobowiązała Rząd do powołania w skład Rady Portu grupy rzeczoznawców, którzy zająć się mieli problemami budowy miasta¹⁸. Powstał zatem Komitet do Spraw Budowy Miasta, którego zadaniem było określanie kie-

¹⁶ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 108.

¹⁷ Por.: E. Norwerth, *Skrzyp urbanistyczny Gdyni (urbanistyka polska)*, „Gazeta Polska” 1935, nr 104 z 14 IV, s. 5.

¹⁸ M. Widernik, *Główne problemy...*, s. 30.

runków rozwoju powstającej Gdyni. Od początku działalności Komitet ów, nie posiadając jakichkolwiek miarodajnych danych pozwalających na określenie przyszłej liczby mieszkańców oraz potrzeb terenowych¹⁹, oparł swe przewidywania na założeniu, że miasto rozwijać się będzie pełniąc dwie funkcje: zaplecza portu i lotniska. W 1924 uważano, że docelowa liczba ludności wynosić będzie 40 tysięcy, rok później podniesiono ją do 60 tysięcy²⁰. Nowa zabudowa powstawała w sposób chaotyczny, przy dawnej sieci drogowej, drogą żywiołowego rozwoju, na terenach wykupywanych od miejscowych chłopów.

Z pierwszą inicjatywą planowego uregulowania kwestii zabudowania wystąpiła gmina, zwracając się do wojewody pomorskiego o objęcie opieki nad budującym się miastem. W tym samym czasie ze strony Ligi Morskiej padła propozycja sfinansowania konkursu na rozplanowanie miasta. Jeden z czołowych działaczy Ligi Julian Rummel ogłosił w związku z tym drukiem w 1925 roku²¹ garść spostrzeżeń stanowiących niejako wskazówkę dla mających opracować koncepcję urbanistów. Na wstępie autor zwrócił uwagę na ekonomiczne względy przemawiające za koniecznością opracowania planu zabudowy. Przewidywał, że Gdynia stanie się „najważniejszym punktem handlowym Polski i główną fasadą Rzeczypospolitej, promieniejącą na wszystkie strony świata”. Podkreślał, że jako fasada Rzeczypospolitej, miasto powinno odpowiadać wymaganiom estetyki²². Zasadniczym problemem, na jaki zwrócił uwagę, była potrzeba ostatecznego określenia granic budującego się portu, gdyż jego zasięg determinował rezerwy terenowe, na których mogło powstawać miasto. Za najwłaściwszą lokalizację dla śródmieścia uznał Rummel trójkąt doliny gdyńskiej, postulował połączenie śródmieścia z centralnym punktem portu szeroką arterią, z komunikacją tramwajową oraz obsadzeniem drzewami. Miała ona pełnić funkcję komunikacyjną oraz bariery przeciwpożarowej. Za południowym moło powstać miała dzielnica rybacka przylegająca do portu, na południe od niej teren aż do Kamiennej Góry zajmować miał pas zieleni²³. Reprezentacyjny plac miejski, z kościołem widocznym z morza, powstać powinien, zdaniem Rummla, u podnóża Kamiennej Góry, w bezpośrednim sąsiedztwie wód Bałtyku. Między parkiem, portem

¹⁹ *Ibidem*, s. 31.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ J. Rummel, *Miasto Gdynia*, „Morze” 1925, nr 1. Wskazówki te zostały opublikowane także w książce J. Rummla, *Gdynia Port Polski*, Toruń 1926, s. 173 i następn.

²² *Ibidem*, s. 174.

²³ *Ibidem*, s. 177.

od północy i torami kolejowymi od zachodu, rozwijać się miała dzielnica biurowo-usługowa, czyli tzw. City²⁴. Dzielnica mieszkaniowa dla najbogatszych powstać miała na Kamiennej Górze oraz na terenach położonych na południe od niej. Pozostałe dzielnice mieszkaniowe, związane ze śródmieściem arteriami komunikacyjnymi, zakładane być miały jako satelitarne miasta-ogrody, na zalesionych wzgórzach otaczających dolinę gdyńską. Rummel przewidywał związenie z portem dzielnic przemysłowych oraz zaproponował budowę kanału przemysłowego, wcinającego się w dzielnice przemysłowe i robotnicze, usytuowanego na osi kanału portowego.

Koncepcja ta, wobec założeń z 1924 roku²⁵, wydawała się nad wyraz racjonalna, logiczna i w dużym stopniu sugerowano się nią podczas odbywającej się w październiku 1925 roku konferencji z udziałem miejscowych władz, ministra Rybczyńskiego z MRP, ministra Kolei inż. K. Tyszki oraz wojewody Stanisława Wachowiaka²⁶. Według przypuszczeń MRP, Gdynia rozwijać się miała w kształcie wachlarza o promieniu 3 kilometrów, zajmując powierzchnię 400 ha. Po całkowitym zabudowaniu, miasto powinno pomieścić 100 tys. mieszkańców, jednocześnie utrzymana została koncepcja rozwoju miasta jako letniska. Jak można sądzić, o wyborze lokalizacji śródmieścia zadecydowały względy dość znacznego zainwestowania prywatnego kapitału na Kamiennej Górze, oraz zabudowania części ulic wchodzących w skład rodzącego się śródmieścia. Czy była to jedyna i słuszna możliwość, powiemy w dalszej części pracy.

Wedle opracowywanego wówczas prawa o zabudowie osiedli i miast, ogłoszonego w 1928 roku, prace projektowe poprzedzone musiały być wykonaniem planów sytuacyjno-wysokościowych oraz stworzeniem prognozy rozwojowej. Pieczę nad całością prac objęło Ministerstwo Robót Publicznych i utworzyło Komitet ds. Rozbudowy Gdyni, w skład którego wchodziłi przedstawiciele kilku ministerstw. Początkowo plany zabudowania zamierzano pozyskać drogą konkursu, do ogłoszenia którego jednak nie doszło i zadanie sporządzenia projektu powierzono Wydziałowi Regulacji Departamentu Budownictwa MRP²⁷.

Jak wyżej wspomniano, plany zamierzano wykonać według skodyfikowanych zasad, opartych o najnowsze tendencje panujące w europejskiej urbani-

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ W 1924 roku zakładano, że Gdynia rozwijać się będzie głównie jako letnisko, stanowiąc także zaplecze portu i osiągnie liczbę 40 tys. mieszkańców. Por.: M. Widernik, *Główne problemy...*, s. 31.

²⁶ J. Rummel, *Gdynia...*, s. 180.

²⁷ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 95.

stycie. W pierwszym etapie, czyli w latach 1925–1926, opracowana została funkcjonalno-przestrzenna struktura dzielnic i portu. Obszar objęty planem zakreślony został w promieniu przewidywanych 3 km od wewnętrznego portu. Przyszłe śródmieście usytuowane zostało na południe od portu, między linią kolejową Gdańsk–Wejherowo a morzem oraz Kamienną Górą od południa, przeznaczoną na główną dzielnicę mieszkaniową. Robotnicze dzielnice, zaprojektowane w formie satelitarnych osiedli, zajmować miały stoki Kępy Oksywskiej, siedlisko Obłuża oraz pasmo towarzyszące linii kolejowej. Tereny przemysłowe rozwijać się miały na północny zachód, wzdłuż portu wewnętrznego. Układ komunikacyjny zaproponowany w *Szkicu Rozbudowy Miasta Gdyni*, składał się z dwóch, niejako odrębnych, ale funkcjonalnie połączonych systemów: portowego i miejskiego, które respektowały istniejącą już sieć połączeń drogowych i kolejowych. Podstawą systemu portowego miał być niezależny węzeł kolejowy, zlokalizowany na terenie portu, ale połączony z głównym szlakiem kolejowym za pośrednictwem odnogi położonej na wysokości Grabówka. Szkic ten został w czerwcu 1926 roku zatwierdzony przez Komitet ds. Rozbudowy. Projekt został oparty na koncepcji wyodrębnionych jednostek funkcjonalnych, zaczerpniętej z teorii miasta przemysłowego Tony'ego Garniera²⁸ i był to pierwszy urbanistyczny plan śródmieścia. Głównym autorem był Adam Kuncewicz, natomiast ogólne kierownictwo nad projektem sprawował Roman Feliński – naczelnik Wydziału VIII Departamentu Budownictwa MRP. Centralne w stosunku do całości układu usytuowanie portu nie pozostawiało, jak się wówczas wydawało, niemal żadnego wyboru dla lokalizacji śródmieścia, jak na terenie położonym między Kamienną Górą a portem, oraz między morzem i torami kolejowymi. Jak widać na pierwszy rzut oka, szkic stanowił rozwinięcie propozycji Juliana Rummla. Umiejscowienie śródmieścia zostało także określone poniekąd samorzutnie powstającymi do roku 1926 inwestycjami na obszarze dawnego siedliska wsi, których nie można było, czy też nie chciano zupełnie zignorować. W skład śródmieścia weszły tereny Kamiennej Góry, dla której plan parcelacji jako letniska, jeszcze w 1920, wykonali Tadeusz Tołwiński i Tadeusz Zieliński²⁹.

il. 57

Punktem wyjścia kompozycji planu śródmieścia został trójkątny plac przed dworcem kolejowym, z którego wyprowadzono ukośnie biegnącą w kierunku północno-wschodnim ulicę łączącą go z centrum dyspozycyjnym portu. Główną oś kompozycyjną stanowiła ulica założona na linii

²⁸ B. Malisz, *Gdynia i region...*, s. 1. Por. także: W. Ostrowski, *Urbanistyka...*, s. 33.

²⁹ M. Sołtyś, *Gdynia, miasto...*, s. 71.

wschód–zachód, poszerzona w środkowej części, otwierająca się na usytuowany nad morzem reprezentacyjny plac miasta³⁰. Układ ten uzupełniony został dwiema równoległe biegnącymi ulicami, jedną zlokalizowaną na północy oraz drugą południową, prowadzącą do funkcjonującego wciąż w strukturze miasta zespołu kąpieliskowego. Na południe od tej ostatniej ulicy znajdował się zespół mieszkaniowy śródmieścia założony w oparciu o ulicę o przebiegu południkowym. Jego główna oś kompozycyjna podkreślona została w połowie biegu dużym placem handlowym na planie trapezu, a jej krańce zaakcentowane zostały przez zlokalizowanie obiektów użyteczności publicznej. Ważną rolę w całym układzie zajmował także bulwar nadmorski, który w północnej części, wychodząc z placu targowego dzielnicy rybackiej, włączał się w układ reprezentacyjnego placu nadmorskiego, dalej biegnąc szerokim bulwarem do podnóża Kamiennej Góry, umożliwiając tym samym kontakt śródmieścia z morzem. Tak przedstawiający się ciąg głównych ulic komunikacyjnych śródmieścia, uzupełniony drugorzędnymi ulicami, wyznaczał kwartały o obrzeżnej zabudowie, których wewnątrz zamierzano przeznaczyć na zieleńce. Tereny zielone miały zostać dopełnione parkami u podnóża Kamiennej Góry z jej północnej i południowej strony. Kompozycja planu oparta została na przejrzystych osiach, wyznaczających symetryczne układy bloków i placów, podkreślonych przestrzennymi dominantami, zamykającymi osie, jak to ma miejsce na linii północ–południe, gdzie na jej końcach zlokalizowano budynki użyteczności publicznej. Osie położone równoleżnikowo pozostały otwarte na morze i port. Takie rozwiązania, odwołujące się formalnie do osiowych założeń doby klasycyzmu, były w Polsce niemal powszechnie stosowane w pierwszym dziesięcioleciu po wojnie. Pierwsze przykłady opartego na historyzmie podejścia do układów urbanistycznych znajdziemy w projektach konkursowych na odbudowę i regulację Kalisza z 1916 roku³¹. Kolejne pochodzą z drugiej połowy lat dwudziestych, a są to projekty zabudowy Łowicza, Chełma³², Włocławka³³ czy Radomia³⁴. Kompozycja planu Adama Kuncewicza i Romana Felińskiego bazuje na sek-

³⁰ Stanowił on pierwszą redakcję koncepcji (późniejsze „forum morskie”), rozwijanej w kolejnych planach zabudowy.

³¹ Przykładami są tu projekty: T. Zielińskiego i Z. Wójcickiego (praca nr 9), Z. Kalinowskiego (praca nr 12), T. Tołwińskiego (praca nr 10). Por.: *Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja*, red. W. Zin, Warszawa 1986, s. 178.

³² Projekt wykonany przez Adama Kuncewicza i Adama Paprockiego – „Architektura i Budownictwo” 1927, s. 29.

³³ Projekt autorstwa Kazimierza Saskiego – *ibidem*, s. 31.

³⁴ Projekt Adama Paprockiego i Jerzego Beilla – *ibidem*, s. 27.

wencji wewnątrz urbanistycznych o różnej skali, rozwijających się szeregiem osi kompozycyjnych i zamkniętych perspektyw z dominantami przestrzennymi, dającymi razem zwartą przestrzeń. Taki sposób kompozycji przestrzeni miejskiej zaproponowany został w XIX wieku przez Camilla Sittego w *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*³⁵, a dla Romana Felińskiego, autora pierwszego polskiego wydawnictwa dotyczącego zasad budowy miast³⁶, idee Sittego stanowiły zapewne teoretyczny punkt wyjścia przy zagadnieniu kompozycji przestrzeni miejskiej. W swojej pracy Feliński pisał, że kościec planu stanowić mają place i budynki publiczne, natomiast ulice i bloki zabudowy stanowią podstawowy element przestrzennej kompozycji³⁷. Powołując się na zasady barokowe pisze: „przeźren w kierunku długości należy zamknąć widokiem budowli, której wielkość i profilowanie zależałoby od długości ulicy”³⁸. Wszystkie wyżej wymienione elementy kompozycji przestrzennej zastosowane zostały w omówionym planie zabudowania śródmieścia Gdyni.

Na skutek opisanej wyżej zmiany koncepcji funkcjonowania portu, która spowodowała jego przestrzenną ekspansję, założenia *Szkicu...* stały się nieaktualne. Konieczność rozbudowy portowego węzła kolejowego, przez który miał być transportowany węgiel, determinowała przesunięcie na południe granicy miasta i portu. Straciła więc rację bytu projektowana na północy śródmieścia reprezentacyjna aleja, łącząca dworzec z nadmorskim placem, który pod naciskiem władz miejskich został zresztą zabudowany domami kolonii rybackiej³⁹. Bulwar nadmorski, wskutek budowy portu zewnętrznego i jego nowych basenów, zredukowany został z planowanej długości jednego kilometra do zaledwie trzystu metrów.

Wobec zaistnienia nowych warunków sporządzony został kolejny plan, spełniający wymogi wprowadzonego w 1928 roku nowego prawa o zabudowaniu osiedli⁴⁰. Według założeń tego planu reprezentacyjna ulica miasta została przesunięta na południe, lecz jej właściwa część, pełniąca rolę reprezentacyjnej osi otwierającej się na morze, zaplanowana została we wschodniej części, w formie wydłużonego placu. Doprowadzony on został jedynie do

³⁵ Ch. Jencks, *Ruch nowoczesny w architekturze*, Warszawa 1987, s. 278; także: H. Sawczuk, *op. cit.*, s. 207.

³⁶ R. Feliński, *op. cit.*

³⁷ *Ibidem*, s. 90.

³⁸ *Ibidem*, s. 78.

³⁹ B. Malisz, *Gdynia i region...*, s. 2.

⁴⁰ Do prawodawstwa budowlanego wprowadzone zostało pojęcie planu ogólnego, w przypadku Gdyni obejmującego teren większy niż śródmieście. Dz.U. RP 1928, nr 23, poz. 202. Por.: W. Ostrowski, *Urbanistyka...*, s. 82.

plaży, chociaż na jego przedłużeniu, według nowego planu budowy portu, powstać miało molo pasażerskie. Mimo drastycznego skrócenia bulwaru nadmorskiego, nie zrezygnowano całkiem z koncepcji jego budowy. Na zapleczu basenów portowych zaprojektowano szeroką aleję, która miała umożliwiać miastu kontakt z morzem. W południowej części śródmieścia nie było konieczności wprowadzania tak daleko posuniętych korekt. Utrzymana została biegnąca w kierunku północ-południe główna oś kompozycyjna dzielnicy mieszkaniowo-handlowej. Zmniejszono jej szerokość oraz rozmiary głównego placu, którego układ przedłużono w kierunku południowym czterema małymi placami. Dla wyeliminowania ruchu drogowego z tej części miasta wprowadzono kilka równoległych, odciażających główny ciąg ulic. W południowej części śródmieścia, u stóp Kamiennej Góry, zaprojektowano jeszcze jedną reprezentacyjną aleję, która stanowić miała kolejne otwarcie śródmieścia w stronę morza. W celu podkreślenia rangi poszczególnych osi, czy zaakcentowania narożników placów, zlokalizowano przy nich budynki użyteczności publicznej. Wobec znacznego zmniejszenia obszaru śródmieścia w części północnej, w jego obręb włączono tereny położone na zachód od torów kolejowych, które przeznaczono pod zabudowę mieszkaniową. Plan w 1931 roku został zatwierdzony przez Ministerstwo Robót Publicznych, dzięki temu śródmieście otrzymało program zabudowy, co zaowocowało wzmoczoną działalnością inwestycyjną w tej dzielnicy. Według założeń planu szczegółowego budynki niemal w całym śródmieściu miały mieć pięć kondygnacji, natomiast niższe, o wysokości do czterech kondygnacji, miały powstawać w częściach przylegających do Kamiennej Góry i basenów portowych.

Jak pokazały następne lata, realizacja założeń omówionego planu, ze względu na kolejną zmianę koncepcji rozbudowy portu, nie była w pełni możliwa do zrealizowania. Istniały zresztą i inne czynniki hamujące publiczne inwestycje na terenie śródmieścia. Główny błąd, według słów Bolesława Malisza, polegał na tym, że „wykupiono jedynie tereny niezbędne na rozwój portu, a nie przeprowadzono tego zabiegu w stosunku do obszaru śródmieścia”. W wyniku tego ceny gruntu na obszarze objętym planem szczegółowym osiągnęły tak wysoki poziom, że nie mógł on być zabudowany w sposób zorganizowany⁴¹, gdyż większość inwestycji w śródmieściu finansowana była przez kapitał prywatny, nastawiony na osiągnięcie jak najwyższego dochodu. Odbiło się to na wyrazie centrum, w którym zabrakło odpowiedniej ilości terenów dla budownictwa publicznego, konstytuującego charakter organizmu śródmiejskiego.

⁴¹ B. Malisz, *Gdynia i region...*, s. 2.

Kolejny etap rozbudowy portu, który wpłynął na zmiany w układzie przestrzennym śródmieścia, miał miejsce w latach 1930–1935⁴². Realizowano wówczas koncepcję portu uniwersalnego, gdzie, jak dotychczas, odbywał się przeładunek drobnicy i towarów masowych, oraz dodatkowo obsługa ruchu pasażerskiego, rybołówstwa i związanej z morzem działalności sportowej. Wobec tak szerokiego programu funkcjonalnego, w 1931 roku powrócono do powstałego jeszcze w końcu lat dwudziestych⁴³ pomysłu budowy prostokątnego mola, znajdującego się na przedłużeniu ulicy 10-go Lutego. Molo, nazwane Południowym, o wymiarach 120 x 600 metrów, z przylegającym od południa basenem jachtowym, stanowić miało część reprezentacyjnego założenia śródmiejskiego. Jego budowę ukończono w 1935 i rok później rozpisanym został ogólnopolski, otwarty „Konkurs na rozplanowanie Mola Południowego i terenów przyległych oraz na projekt szkicowy Żeglarskiego Ośrodka Morskiego w porcie i mieście Gdyni”⁴⁴. Jednak chronologicznie wcześniejszy od projektów powstałych w wyniku konkursu był, wykonany prawdopodobnie przez Jerzego Müllera, projekt Mola i terenów przyległych z 1932 roku⁴⁵. Głównym elementem kompozycji założenia była oś biegnąca ulicą 10-go Lutego, przedłużona na wschód Skwerem Kościuszki, sięgającym do początku mola. U jego nasady zaprojektowany został prostokątny plac zabudowany obrzeżnie. Po południowej stronie mola przewidziano budowę dwóch basenów – mniejszego pływackiego oraz większego jachtowego, przy których znajdować się miał budynek jachtklubu. Molo, na odcinku położonym na wschód od basenów, miało mieć dwustronną zabudowę, a na jego końcu zlokalizowano pomnik Zjednoczenia Ziemi Polskich. Dopełnieniem kompozycji tej części miasta miała być umieszczona na szczycie Kamiennej Góry Bazylika Morska, której projekt wykonał Bogdan Pniewski w roku 1934⁴⁶.

Pomimo, że warunki konkursu nie określały zadania jako poszukiwania rozwiązania przestrzennego dla dzielnicy reprezentacyjnej, to sam fakt, że było to już jedyne wówczas miejsce w śródmieściu, które posiadało bezpośrednią styczność z morzem, spowodował, że właśnie w ten sposób konkurs był traktowany⁴⁷. Jego tematem były dwa zasadnicze zagadnienia. Pierwsze z nich to rozwiązanie urbanistyczne terenów położonych między portem

⁴² M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 185.

⁴³ *Ibidem*, s. 188.

⁴⁴ „Architektura i Budownictwo” 1937, nr 2, s. 43–58.

⁴⁵ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 295.

⁴⁶ *Bazylika Morska w Gdyni*, Gdynia 1934.

⁴⁷ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 297.

a Kamienną Górą, drugie – szkicowy projekt Ośrodka Żeglarskiego, mającego znaleźć się na molo. Sąd konkursowy wybierał te prace, w których zachowane były szczególne walory krajobrazowe miejsca, prace przewidujące powstanie placu z niezastłoniętym widokiem na morze, otwartą kompozycją od strony śródmieścia oraz Ośrodkiem Żeglarskim od strony morza. Stosując się do powyższych założeń, pierwszą nagrodę przyznano pracy Bohdana Damięckiego i Tadeusza Sieczkowskiego. Projekt o osiowo-centralnym charakterze przewidywał poprowadzenie środkiem mola szerokiego bulwaru z zabudową po obu stronach. Od południowej strony, do molo przylegać miał basen żeglarski, przy którym stanąć miał Ośrodek Żeglarski. Na lądzie, w południowej części objętej planem, zaprojektowano reprezentacyjny plac miejski, otoczony z czterech stron ulicami, otwarty na morze, acz oddzielony od niego ulicą biegnącą równoległe do brzegu, przy którym zaplanowano skwer. Drugi, mniejszy plac przewidziano w zachodniej części, u stóp Kamiennej Góry. Ruch na krzyżujących się osiach przeprowadzono w sposób bezkolizyjny dzięki dwupoziomowemu skrzyżowaniu. Podkreślona w ten sposób została dominująca w układzie linia otwierająca widok na morze i usytuowany na końcu molo obelisk. Projekt ten stał się podstawą do sformułowania przez Sąd Konkursowy wytycznych, które miały być uwzględniane przy dalszych pracach nad projektem dzielnicy reprezentacyjnej. Przede wszystkim zwrócono uwagę na trudności kompozycyjne związane z Pomnikiem Zjednoczenia Ziemi Polskich, który, aby stać się widocznym z morza akcentem panoramy miasta, musiałby otrzymać monumentalne rozmiary, niekorzystne dla widoku z lądu. Zaproponowano zatem przesunięcie go z końca mola w pobliże reprezentacyjnego placu. Postanowiono także pozostawić niezabudowane tereny położone na południe od basenu jachtowego, będące jedynym miejscem bezpośredniego styku miasta z morzem. Kwestia reprezentacyjnej dzielnicy miasta, po latach zapomnienia, w drugiej połowie lat trzydziestych cieszyła się szczególnym zainteresowaniem nie tylko grona urbanistów i architektów, ale także władz państwowych. Świadectwem tego, jaką rolę przypisano architekturze i urbanistyce w kształtowaniu wyrazu Gdyni, jako morskiej stolicy Polski, była konferencja mająca miejsce w lipcu 1937 roku. Obok grona wybitnych urbanistów⁴⁸ i przedstawicieli ministerstw, udział wzięli prezydent RP Ignacy Mościcki⁴⁹ oraz wicepremier Eugeniusz Kwiat-

⁴⁸ Środowisko urbanistyczne reprezentowane było przez: T. Tołwińskiego, J. Chmielewskiego, A. Kuncewicza, J. Strzeleckiego i L. Tomaszewskiego. Za: B. Malisz, *Gdynia i region...*, s. 3.

⁴⁹ S. Filipkowski, *Dzielnica reprezentacyjna portowego miasta Gdyni*, „Biuletyn Urbanistyczny” 1938, nr 2, s. 44; także: B. Malisz, *Gdynia i region...*, s. 3.

kowski. Konferencja ta dała możliwość przedyskutowania z najwyższymi władzami zagadnień urbanistycznych, celem było stworzenie nacechowanej symbolicznymi wątkami przestrzeni na styku lądu i morza. Na konferencji zaprezentowany został projekt oraz makieta zabudowania omawianych terenów, wykonane w Pracowni Projektowej Komisariatu Rządu pod kierownictwem Stanisława Filipkowskiego⁵⁰. Zasadniczo nawiązując do projektu Tadeusza Sieczkowskiego i Bohdana Damięckiego, plan wprowadzał zmiany w lokalizacji Ośrodka Żeglarskiego oraz Stacji Morskiej. Zmniejszone zostały także rozmiary położonego na osi basenu żaglowego placu, który w południowo-zachodnim narożniku łączył się z kolejnym, mniejszym, leżącym u stóp Kamiennej Góry. Na jej szczycie, zgodnie z pierwotną koncepcją, znalazła się Bazylika Morska. Wokół projektu wywiązała się dyskusja, w której na pierwszy plan wysunęła się kwestia przesądzonej, jak się wydawało, lokalizacji Bazyliki Morskiej na wzgórzu. Z jednej strony dostrzegano wysokie walory plastyczne sylwety miasta przy posadowieniu świątyni na szczycie. Wątpliwości budziła jednak funkcjonalna zasadność takiego usytuowania, które prowadziło do rozbicia jedności przestrzennej i do stworzenia dwóch ośrodków – jednego u podnóża góry na reprezentacyjnym placu oraz drugiego, na szczycie, w postaci Bazyliki. Rozważane były trzy opcje lokalizacji: na szczycie Kamiennej Góry, na jej wschodnim zboczu, oraz na terenie położonym między nasadą mola a podnóżem wzniesienia⁵¹. Po konsultacjach zespołu rzeczoznawców pod kierownictwem Tadeusza Tołwińskiego, w skład którego wchodził architekt i urbanista, zaproponowano lokalizację u podnóża Kamiennej Góry. O wyborze miejsca decydowały nie tylko względy kompozycji i funkcjonalności układu, ale także czynnik ekonomiczny – koszty wykupu gruntu⁵².

Powyższe ustalenia pozwoliły na początku 1938 roku na opracowanie nowego planu zabudowania dzielnicy reprezentacyjnej, dostosowanego do zrewidowanych wytycznych, w tym dotyczących Bazyliki. Głównymi elementami kompozycji założenia pozostały oś Skweru Kościuszki i Mola Południowego oraz trapezoidalny, niezabudowany plac, otoczony ulicami. Od południa stanąć miała bryła Bazyliki Morskiej, od zachodu zespół budynków biurowych. Od północy, już za osią ciągu skweru – gmach ratusza. Projekt ten również został poddany dyskusji na forum Komisji Rzeczoznawców, którzy jednogłośnie przyjęli koncepcję placu otwartego

⁵⁰ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 300.

⁵¹ *Ibidem*, s. 302.

⁵² *Ibidem*, s. 303.

od wschodu na morze, od południa zamkniętego bryłą Bazyliki, od zachodu jednolitym gmachem biurowo-handlowym, od północy ratuszem⁵³. Zalecono także całkowite wyeliminowanie z placu komunikacji drogowej oraz połączenie Bazyliki z brzegiem morskim monumentalnymi schodami. Gmach biurowo-handlowy i ratusz miały mieć ażurowe przyziemia oraz ujednoczone kompozycyjnie elewacje⁵⁴. Poprawiony projekt, datowany na czerwiec 1938 roku, przewidywał budowę podniesionego nieznacznie nad poziom otoczenia, prostokątnego placu, przy którym skupiały się wyżej wymienione obiekty. Wschodnią elewację Bazyliki od morza dzielić miało zaledwie 70 metrów. Wybuch wojny przerwał realizację tej ambitnej koncepcji, która antycypowała postulat Kazimierza Tołłoczki, by architektura polska była: „architekturą przestrzeni, dalekich perspektyw. [...] Architekturą stwarzającą podatne warunki dla życia zbiorowego [...], wyprowadzającą człowieka na plac miejski”⁵⁵. W ogólnej kompozycji reprezentacyjny plac Gdyni nawiązywał do Piazza San Marco w Wenecji. Wydaje się to zrozumiałe, biorąc pod uwagę skojarzenia z potęgą zbudowaną na handlu morskim, jakie wyzwałała Republika Wenecka. Odniesienie do takiego wzorca, wobec dyskusji o przynależności kultury polskiej do śródziemnomorskiego kręgu kulturowego, jak i fascynacji części sfer rządzących oraz architektów Włochami⁵⁶, wydaje się być niejako logiczną konsekwencją.

Niezrealizowane założenie dzielnicy reprezentacyjnej w Gdyni, jako miejsca o szczególnym znaczeniu w skali kraju, ma swoje odpowiedniki⁵⁷. Jeden z nich stanowi, również zresztą niezrealizowana, dzielnica Marszałka Piłsudskiego w Warszawie⁵⁸. Drugi, tym razem zrealizowany, choć nie w całości, to reprezentacyjne forum w Katowicach⁵⁹. Powstające w ciągu całego dwudziestolecia forum katowickie nie było jednorazowo zaprojektowaną całością.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ K. Tołłoczko, *O wielką architekturę*, „Prosto z mostu” 1939, nr 14–15, s. 13, za: W. Baraniewski, „Sztuka w której się duch tłumaczy”, „Zeszyty Architektury Polskiej” 1988, nr 5–6, s. 29, przyp. 12.

⁵⁶ P. Biegański, *Architektura Włoch Mussoliniego*, „Architektura i Budownictwo” 1938, nr 10, s. 367–377; także: J. Munzer, *Tradycja i racjonalizm w dzisiejszej architekturze Italii*, „Architektura i Budownictwo” 1938, nr 11–12, s. 383–392; E. Norwerth, *Historia Gdyni (urbanistyka polska)*, „Gazeta Polska” 1935, nr 50 z 19 II, s. 3.

⁵⁷ A. Koseski, *op. cit.*, s. 69.

⁵⁸ I. Grzesiuk-Olszewska, *Konkurs na pomnik i dzielnicę im. Józefa Piłsudskiego w Warszawie*, w: *Sztuka lat trzydziestych*, red. A. Gogut, Warszawa 1991, s. 203–233.

⁵⁹ Por.: W. Odorowski, *op. cit.*; E. Chojecka, *Treści ideowe...*; B. Szczypka-Gwiazda, *Reprezentacyjne założenie...*

Jego program wyrażał „treści ideowe współczesniejszej historii, odwołującej się do świadectwa przeszłości, której terażniejszość miała być idealizowanym ukoronowaniem”⁶⁰. Układ tworzony był stopniowo, poprzez skupianie wokół centralnego placu najważniejszych obiektów użyteczności publicznej oraz pomników⁶¹. Jego wyjątkowy charakter wynikał z połączenia architektury klasycyzującej z nowoczesną oraz zestawienia elementów rzeźbiarskich o różnej proveniencji. Nie bez znaczenia dla dalszego wywodu pozostaje fakt, że program znaczeniowy omawianego forum skupiony był, między innymi, wokół postaci Józefa Piłsudskiego. Według interpretacji Waldemara Odorowskiego miało to być odzwierciedleniem stanowiska „śląskiej sanacji, która [...] swój rodowód i legitymację upatrywała w czynie zbrojnym Legionów i ich wodza”⁶². Dzielnica im. Marszałka Piłsudskiego w Warszawie – liniowe założenie, miała też być niezwykle pomnikiem urbanistycznym – hołdem dla Naczelnika, zaprojektowanym przez zespół architektów i urbanistów: Jana Chmielewskiego, Bohdana Pniewskiego i Leonarda Tomaszewskiego. Nowe ukształtowanie Pola Mokotowskiego, jako zespołu mieszkalno-administracyjnego, połączonego z lokalizacją Świątyni Opatrzności, oraz wzoru planowej gospodarki przestrzennej, eliminującej „egoizm architektoniczny”, stanowiło równocześnie symbol porządku zaprowadzonego przez Marszałka. Innym wątkiem tego niewątpliwie najbardziej nasyconego historycznymi, społecznymi i duchowymi treściami przedwojennego założenia, było zachowanie miejsca, gdzie Wódz za życia odbierał defilady wojska i gdzie duchem pozostanie na wieczność⁶³. Zasadniczą cechą kompozycji była wytyczona przez Pniewskiego oś, zamknięta zaprojektowaną także przez niego Świątynią Opatrzności. Dzielnica ta miała być „miejszem pielgrzymek i uroczystości oraz Otwartą Świątynią Narodu Polskiego”⁶⁴.

Analizując historię powstawania Gdyni, spostrzegamy znaczny rozdźwięk między projektami urbanistów a realizacją planów, czego przyczyny leżały poza ich kompetencją. Na indywidualny wyraz miasta wpływały różne czynniki, wśród których jako kluczowe wymieniano: zamierzenia oraz charakter polityki inwestycyjnej i kredytowej prowadzonej przez władze różnych instancji, czyli państwo i samorządy; ustawodawstwo dotyczące warunków rozwoju budownictwa i przemysłu oraz obowiązujące na danym terenie pra-

⁶⁰ *Ibidem*, s. 112.

⁶¹ *Ibidem*, s. 113.

⁶² W. Odorowski, *op. cit.*, s. 161.

⁶³ W. Baraniewski, *op. cit.*, s. 27.

⁶⁴ *Ibidem*.

wo miejscowe; organizację oraz jakość pracy miejscowych urzędów; zamierzenia regulacyjne, ustalające relacje przestrzenne oraz przeznaczenie terenów określane w planach regulacyjnych; poziom kultury oraz możliwości finansowe i potrzeby klienta, zainteresowanego inwestowaniem na danym obszarze. Wreszcie jako ostatni, choć nie najmniej ważny czynnik, wymieniana jest organizacja oraz poziom pracy zawodów architektonicznych i budowlanych⁶⁵.

W oparciu o podane wyżej kryteria przeanalizujemy możliwości rozwoju oraz ograniczenia, jakie istniały w Gdyni w dwudziestoleciu międzywojennym. Politykę inwestycyjną o adekwatnym zakresie mogło prowadzić z jednej strony państwo, z drugiej zaś samorząd. Zaangażowanie państwa, przez tworzenie odpowiedniego prawodawstwa oraz asygnowanie znacznych środków budżetowych rządu na budowę portu, jest faktem powszechnie znanym. Sprawa udziału samorządu, ze względu na jego możliwości finansowe, jest bardziej złożona. Jako miasto, z prawnego punktu widzenia, Gdynia zaczęła funkcjonować dopiero 10 lutego 1926 roku. Co do początkowego okresu jej powstawania trudno w zasadzie mówić o jakiejś celowej, skoordynowanej polityce dotyczącej samego organizmu miejskiego. Zainteresowanie ze strony państwa skupiało się właściwie na porcie. Pomimo powołania gremium, którego zadaniem było opracowanie koncepcji budowy miasta, nie poszły za tym konkretne działania, jak choćby wykupienie z prywatnych rąk odpowiednich terenów dla miasta, co już niebawem spowodowało zjawisko spekulacji gruntami. Niektóre, wygłaszane już po wojnie opinie skłaniały się ku stwierdzeniu, że ze strony państwa nie było to zaniechanie, lecz świadome działanie, służące wzmocnieniu tzw. średniej warstwy⁶⁶ i pobudzaniu prywatnego ruchu inwestycyjnego. Jako przykład decyzji sprzyjającej prywatnemu kapitałowi przytoczyć można tę podjętą w 1927 roku – o zwolnieniu od podatków i opłat przedsiębiorstw tworzonych lub rozbudowywanych na terenie portu w Gdyni⁶⁷. Decyzja ta korzystnie wpłynęła na inwestycje czynione na terenie portu. Dzięki niej to powstawały nowe miejsca pracy, zwiększał się zatem napływ ludności. Nie podjęto jednak działań dotyczących ułatwień w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego, którego intensywny rozwój konieczny był do zaspokojenia narastającego problemu braku mieszkań, zwłaszcza robotniczych. Główną bolączką był brak tanich terenów budowlanych. Zainspirowane przez Eugeniusza Kwiatkowskiego rozporządzenie prezyden-

⁶⁵ T. Jędrzejewski, *O architekturze...*, s. 104.

⁶⁶ M. Spychalski, *Pomiędzy Gdynią a Paryżem*, w: *Fragmety stuletniej historii...*, s. 95.

⁶⁷ Z. Landau, J. Tomaszewski, *op. cit.*, s. 33.

ta RP, w myśl którego miasto miało każdego roku otrzymywać z budżetu państwa przydziały kredytowe⁶⁸, było kroplą w morzu potrzeb. Pewną pomoc niosły zaangażowane w proces finansowania rozwoju miasta banki, udzielające prywatnym inwestorom korzystnie oprocentowanych pożyczek, przeznaczonych na budowę nieruchomości. Kredyty sięgały nawet 80% wartości inwestycji⁶⁹, co niejednokrotnie było wykorzystywane przez oszustów, którzy rozpoczynali inwestycje i nie kończąc ich znikali z gotówką⁷⁰. Państwo, angażując środki finansowe w budowę portu, losy powstającego miasta pozostawiło władzom samorządowym oraz prywatnemu kapitałowi. Taki stan rzeczy, który uległ zmianie dopiero w latach trzydziestych⁷¹, o czym mowa w dalszej części pracy, doprowadził do wystąpienia szeregu nieprawidłowych zjawisk, które krytykowane były już w początku lat trzydziestych: „usytuowanie Gdyni, wzajemny stosunek portu i miasta, plany zabudowy, defekty estetyczne tej zabudowy, wyraz architektoniczny Gdyni taki, jakim jest obecnie – jest rezultatem, i może służyć za obiekt działania niedociągnięć polityki inwestycyjnej państwa, braków organizacji tej wielkiej i bardzo ważnej dziedziny, jaką jest architektura i budownictwo w skali ogólnopaństwowej”⁷².

W 1927 roku ogłoszone zostało rozporządzenie prezydenta o rozbudowie miast⁷³, które umożliwiło odstępowanie gminom gruntów państwowych w celu rozwijania budownictwa mieszkaniowego i przemysłu. Warunkiem przekazania było posiadanie programu zabudowania i określenia strefy interesu miasta. Działający w Gdyni od 1926 roku Komitet rozpoczął zabiegi o przejęcie obszarów położonych na zachodnich i południowych obrzeżach miasta. Objawił się tu niestety brak koordynacji działań na różnych szczeblach władzy i starania te spełzły na niczym, gdyż nie istniała wówczas prawnie wyznaczona strefa interesów miasta, ponadto nie było prawomocnych planów zabudowania terenów⁷⁴. Innym przykładem chybionych posunięć było niezaliczanie (do 1933 roku), rozwijającej się w szalonym tempie Gdyni do grona wymienionych w prawie budowlanym miast, w których projektowaniem zajmować się mogły jedynie osoby z wyższym wykształceniem.

⁶⁸ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 127.

⁶⁹ T. Jędrzejewski, *O architekturze...*, s. 105.

⁷⁰ Z. Uniłowski, *Gdynia na co dzień*, „Wiadomości Literackie” 1937, nr 27, s. 16.

⁷¹ T. Jędrzejewski wyróżnia dwa zasadnicze i różniące się etapy budowy Gdyni, dla których przełomem był rok 1933; *idem*, *Architekt...*, s. 169.

⁷² *Idem*, *O architekturze...*, s. 103.

⁷³ Dz.U. RP 1927, nr 42, poz. 202.

⁷⁴ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 147.

Wyrazem panującego w początkowym okresie budowy miasta, wszechobecnego chaosu jest kwestia nadzoru budowlanego. Do roku 1926, czyli do czasu nadania praw miejskich, kontrolę budowlaną sprawował urzędujący wójt, nie dysponujący żadnymi siłami fachowymi. Pod względem technicznym zagadnieniami tymi zajmował się Państwowy Urząd Budownictwa Naziemnego w Wejherowie⁷⁵. Po uzyskaniu przez Gdynię praw miejskich, formalnie kontrola nad sprawami budowlanymi należała do burmistrza, natomiast praktycznie w jego imieniu sprawował ją budowniczy miejski – technik Roman Wojkiewicz oraz jeden kontroler⁷⁶. Oczywiście jest, że takie siły nie były w stanie skutecznie nadzorować działalności budowlanej. Dochodziło do tego, że pod naciskiem władz samorządowych, powiązanych ze spekulantami, wydawano pozwolenia na budowy niezgodne z planem urbanistycznym, na terenach przeznaczonych pod ulice⁷⁷. Podsumowując przytoczone wyżej fakty, dochodzimy do wniosku, że początkowy okres historii budowlanej Gdyni charakteryzuje „[...] brak jednolitej myśli przewodniej i ciągłej koordynacji [...] może duża doza ignorancji”⁷⁸, brak przygotowania do ogromu zadań pod względem zarówno organizacyjnym, jak i prawnym. Chaotyczność działań odczuwalna była także w latach trzydziestych: „nad całokształtem życia gospodarczego w Gdyni czuwa pięcioramienny polip biurokratyczny, rozszczepiający najważniejsze administracyjne czynności na pięć urzędów, posiadających swe siedziby z dala od Gdyni: w Warszawie zatwierdzanie budżetu i ogólne kierownictwo portu, w Grudziądzu – Izba Skarbowa, Toruń – województwo – określa finanse i budżety, Poznań – Kuratorium Szkolne, Bydgoszcz – Inspektorat Celny i władze graniczne. Przy takim topograficznym układzie, jakże trudno się porozumieć i wydać skoordynowane zarządzenie, utrzymać tempo rozwoju a nie hamować ten rozwój”⁷⁹.

Kolejny element podlegający analizie to zamierzenia regulacyjne dotyczące relacji przestrzennych i przeznaczenia terenów określone w planach regulacyjnych, ogólnie zwane urbanistyką. Jak już wspomniano, zdania na ten temat były podzielone, można tu przypomnieć słowa Edgara Norwertha: „katastrofa urbanizmu polskiego, czy miasto od początku niosące w sobie wszystkie prawie wady nieracjonalnej zabudowy”⁸⁰, ale też wskazania na „sta-

⁷⁵ M. Widernik, *Główne problemy...*, s. 123.

⁷⁶ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 145.

⁷⁷ M. Widernik, *Główne problemy...*, s. 124.

⁷⁸ T. Jędrzejewski, *O architekturze...*, s. 104.

⁷⁹ „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1936, nr 267, s. 4.

⁸⁰ Jest to opinia sformułowana na II konferencji TUP, która miała miejsce w Gdyni w 1931 roku. Cyt. za M. Widernik, *Główne problemy...*, s. 37.

łe próby uporządkowania struktury miasta i śmiałe, prekursorskie koncepcje urbanistyczne”⁸¹. Zagadnienie to w dużym stopniu dotyczy pytania, jakie staje przed historią urbanistyki jako dziedziny naukowej: czy badaniu poddawać należy same projekty, będące wyrazem woli twórcy, które przecież w swej pierwotniej, wynikającej z zamysłu autora formie raczej nie zostają zrealizowane⁸². Czy może obiektem badań winny być same realizacje, na których ostateczny kształt, jeżeli kiedykolwiek stan taki występuje, urbaniści nie muszą mieć wpływu. Pamiętać rzecz jasna należy, że górna granica chronologiczna analizy, rok 1939, jest datą umowną i nie sposób traktować jej jako momentu, w którym Gdynia osiągnęła apogeum swojego rozwoju. Wybuch wojny przerwał proces, który, jak wykażemy dalej, nabierał coraz większego rozmachu i był w sposób fachowy prognozowany.

Cofnijmy się jednak do początków Gdyni, do określonych przez Juliana Rummela warunków racjonalnej zabudowy. W pierwszej publikacji dotyczącej przyszłej budowy miasta, zwracał on uwagę na kilka spraw, które miały decydować o harmonijnym rozwoju. Wśród nich za podstawowy warunek uznał konieczność określenia granic portu. Po drugie stwierdzał, że „[...] miasta portowe rozwijają się na ogół nader szybko”⁸³, a zatem uwzględnąć należy dalszy rozwój miasta, być może na paręset tysięcy mieszkańców. Znając doskonale specyfikę miast portowych miał świadomość, że Gdynia kurortem nigdy nie będzie. Zdawano sobie sprawę z potrzeby zrównoważonego rozwoju obu organizmów: portu i miasta. Dla jego osiągnięcia, jeszcze w 1927 roku proponowano stworzenie odpowiednich warunków prawno-ekonomicznych, opartych na wzorcach amerykańskich. Sztuczny rozwój miasta miał zostać zapewniony przez stworzenie wolnego portu, który objąłby teren miasta, ściągając tym samym kapitały⁸⁴. Niestety, podrzędna w tym układzie rola miasta została niejako zaprogramowana już w 1922 roku, a zapis znalazła w art. 2 ustawy o budowie portu w Gdyni. Brzmiał on: „budowa portu będzie wykonywana stopniowo, według planu, aby przez częściowe jej urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów i aby dalszy rozwój był możliwy i planowy”⁸⁵. Początkowe założenie budowy portu mniejszych rozmiarów było efektem prowadzonej wówczas polityki nacisku i wyczeki-

⁸¹ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 376.

⁸² Mamy tu na myśli realizacje urbanistyczne XX wieku, gdyż w przeszłości łatwo odnaleźć skończony struktury urbanistyczne, występujące jako niezależne elementy większego układu.

⁸³ J. Rummel, *Gdynia – przyczynek do opracowania planu miasta*, „Morze” 1925, nr 1, s. 3.

⁸⁴ S. Łęgowski, *Port w Gdyni*, „Morze” 1927, nr 5, s. 3.

⁸⁵ Dz.U. RP 1922, nr 90, poz. 824.

wania wobec niechętej Polsce postawy Gdańska. Liczono, że rozpoczęcie budowy własnego portu wpłynie na zmianę nastawienia gdańskich władz⁸⁶. Brak reakcji ze strony adresata tych poczynań skłonił do realizacji koncepcji budowy w pełni niezależnego portu. Oczywiście stała się konieczność jego powiększenia, co wobec sprzyjających warunków gospodarczych następowało w sposób dynamiczny. Wymienione zdarzenia i zjawiska determinowały przestrzenny kształt miasta. Kolejnym potrzebom portu, które objawiły się w programie budowy z lat 1926–1930⁸⁷, podporządkowywana była struktura miasta, a zwłaszcza jego śródmieścia.

Sytuacja ta uległa zasadniczej zmianie w momencie ostatecznego ustalenia kształtu portu, co miało miejsce w 1931 roku⁸⁸. Kilka czynników zbiegło się w czasie, tworząc nowy klimat dla budowy miasta. Nasilająca się od początku lat trzydziestych krytyka panującej bezplanowości, płynąca głównie ze strony konsolidującego się środowiska architektów i urbanistów⁸⁹, zbiegła się z wprowadzeniem zmian ustrojowych we władzach miasta⁹⁰, które pozytywnie wpłynęły na dalsze budowlane losy Gdyni. Od 1931 roku przy Komisariacie Rządu działał Oddział Zabudowy oraz Pracownia Projektów, której kierownikiem został Stanisław Filipkowski, autor planów urbanistycznych Radomia i Poznania. W lutym 1933 roku wdrożona została na terenie Gdyni zawieszona wcześniej ustawa budowlana⁹¹, przywracająca pozycję zawodową architektów. Od 1934 roku prowadzone były szeroko zakrojone prace przy sporządzaniu nowego planu zabudowania, paraliżowane dotąd brakiem planu pomiarowego Gdyni⁹². Został on zaakceptowany przez zespół rzeczoznawców w składzie Teodor Toeplitz, Jan Strzelecki i Kamil Lisowski⁹³. Następnie zaaprobowała go specjalnie powołana Komisja Międzyministerialna działająca przy Radzie Ministrów. Po raz pierwszy pojawił się szeroko zakrojony plan – dla 250 tysięcy mieszkańców. Zakładał zupełną przebudowę dotychczasowego układu komunikacyjnego, zasadą nowego miało być powstanie dwóch oddzielnych systemów dróg: lokalnego oraz łączącego Gdynię

⁸⁶ D. Steyer, *Gdynia w latach 1920–39*, w: *Szkice z dziejów Pomorza*, t. 3: *Pomorze na progu dziejów najnowszych*, Warszawa 1961, s. 460.

⁸⁷ *Ibidem*.

⁸⁸ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 188.

⁸⁹ Od 1928 działało Gdyńskie Koło Architektów (od lipca 1934 oddział SARP).

⁹⁰ Miejsce obieralnego burmistrza 1 października 1930 roku zajął Komisarz Rządu.

⁹¹ T. Jędrzejewski, *Architekt...*, s. 172.

⁹² *Ibidem*, s. 173.

⁹³ S.K. Dąbrowski, *Metody, warunki i wyniki pracy urbanistycznej na przykładzie Gdyni*, „Biuletyn Urbanistyczny” IV, 1938, nr 2, s. 26.

z krajem, którego przebieg przewidywano poza terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Zaproponowano nowe, północne podejście kolejowe do portu, eliminujące ruch tranzytowy ze śródmieścia. Tam przewidywano podniesienie poziomu torów dla stworzenia bezkolizyjnego ruchu oraz nową lokalizację dworca w południowej części.

W kwestii dalszego rozwoju, plan zakładał odejście od liniowego układu osadniczego rozwijanego wzdłuż linii komunikacyjnych na rzecz utworzenia układu radialnego wokół śródmieścia. Poszczególne dzielnice, z własnymi centrami usługowymi, oddzielane miały być pasami zieleni. Problematyka planu Gdyni nie kończyła się na projektach zabudowy samego miasta. Rodząca się wówczas polska szkoła urbanistyczna jako naczelną zasadę przyjęła rozpatrywanie rozwoju miasta w powiązaniu z szerszym kontekstem przestrzennym, w przypadku Gdyni był to obszar nadmorski. Studia nad kierunkami rozwoju tego regionu prowadzone były w utworzonym w 1934 roku Biurze Regionalnego Planu Zabudowy Północnego Pomorza, którego kierownikiem był Stanisław Filipkowski⁹⁴, a następnie Bolesław Malisz. W ramach pracy nad planem Gdyni dużo uwagi poświęcono strefie przymorskiej, szczególnie zaś kierunkom rozwoju portu i miasta. Stworzona koncepcja została poniekąd zasugerowana przez Jana Chmielewskiego, wprowadzającego Bolesława Malisza w arkana planowania przestrzennego. Drugą osobą, która wywarła wpływ na założenia planu, był ekonomista Stanisław Malessa. Zwrócił on uwagę Malisza na konieczność brania pod uwagę mechanizmów gospodarczych oraz celów i priorytetów społeczności zamieszkującej dany obszar⁹⁵. Zdaniem Jana Chmielewskiego zaś lokalizacja śródmieścia była niewłaściwa, a to ze względu na fakt, że w miarę rozwoju portu w kierunku doliny Chylonki jego kontakt z całością aglomeracji stawałby się coraz trudniejszy. Już wówczas zdawano sobie sprawę, że port w zakreślonych granicach nie wystarczy na potrzeby dynamicznie rozwijającej się gospodarki morskiej. Jedynym możliwym w ówczesnych warunkach kierunkiem rozwoju była pradolina wokół Kępy Oksywskiej, oraz przedłużenie w stronę Pucka i Wielkiej Wsi. Wobec takich prognoz, śródmieście Gdyni winno być usytuowane w kontekście całego przyszłego obszaru portowego, czyli na Kępie Oksywskiej. Plan taki dawał doskonałe warunki do stworzenia dogodnej komunikacji kolejowej, która ze względu na różnice wysokości terenu, w przyszłym śródmieściu mogła zostać ukryta pod ziemią. Oczywiście rozumiano, że istnieje już dalece zainwestowane centrum, zakładano jednak, że będzie ono

⁹⁴ B. Malisz, *Gdynia i region...*, s. 1.

⁹⁵ *Ibidem*, s. 3.

funkcjonować do czasu dalszego, skokowego rozwoju portu. Inny problem stanowiła niewłaściwa lokalizacja przystani rybackiej, której funkcja i charakter kolidowały ze śródmieściem. W tym czasie zaczął działać wybudowany od podstaw port rybacki w Wielkiej Wsi. Pomysł na rozwiązanie tej kwestii polegał na poprowadzeniu wzdłuż wybrzeża kanału, biegnącego od Kępy Oksywskiej do portu. Celem budowy kanału miała być aktywizacja tej części na potrzeby gospodarki morskiej, ponadto dzięki bagrowaniu kanału można było stworzyć poldery, które powiększyłyby szcuple w tym rejonie tereny rolnicze⁹⁶.

Urbanistyka w Gdyni przeszła w ciągu zaledwie trzynastu lat (1926–1939) długą drogę ewolucji od koncepcji letniska z funkcją zaplecza portu do projektu konurbacji miejskiej o szeroko zakrojonych horyzontach rozwoju, obejmujących cały region. Charakterystyczne jest to, że pierwsze zamysły umożliwiały dalszy rozwój przez dodawanie kolejnych elementów – jednostek mieszkalnych czy terenów przemysłowych, w miarę rosnących potrzeb. Brak było jednak całościowego, perspektywicznego spojrzenia. Dopiero projekt Stanisława Filipkowskiego oraz prowadzone przez Bolesława Malisza studia nad regionem przyniosły śmiałą wizję całej północnej części Pomorza, sięgającą daleko wprzód. Plany te dawały nadzieję na stworzenie spójnego organizmu, na nadrobienie „straconych szans”. Jak pisał Stanisław Dziewulski: „Niestety, kilkanaście lat temu byliśmy już budowniczymi – nie byliśmy jednak urbanistami. [...] Przestańmy żałować tej Gdyni, którejśmy nie stworzyli, bo zanim obejrzelśmy się, ta prawdziwa niezdarne sklecona rozsądzała swe ramy pod naporem zbyt wielkich zadań. Dziś ukazują się horyzonty po wielokroć szersze poza Kamienną Górę i Oksywie. Jeszcze czas budować Gdynię. Kierunek przyszłości to północ”⁹⁷.

Architektura

Architektura Gdyni w okresie między 1920 a 1928 rokiem była niewątpliwie zdominowana przez narodowy tradycjonalizm, powszechny wówczas w Polsce. Szczególnie popularne były tu dwa nurty tego stylu. Pierwszy najczęściej objawiał się jako kompilacja form pochodzących z architektury polskiego renesansu, baroku i klasycyzmu, czyli jako styl dworski. Drugim trendem był „klasycyzm akademicki, opierający się na nieśmiertelnych atry-

⁹⁶ *Ibidem*, s. 6.

⁹⁷ S. Dziewulski, *Gdynia rośnie*, „Wiadomości Literackie” 1937, nr 27, s. 15.

butach spuścizny antycznej, ujętych w ramy symetrii i dostojnego monumentalizmu”⁹⁸. Wśród twórców najbardziej reprezentatywnych dzieł wymienić należy: Pawła Wędziagolskiego, Mariana Lalewicza i Adolfa Szyszko-Bohusza. Zasady rządzące tym stylem doskonale nadawały się do budowy reprezentacyjnych gmachów dla administracji czy bankowości, których w Gdyni powstawało wiele. Po 1928 roku popularność tego trendu stopniowo spada, wypierany jest on przez nowoczesne tendencje i ostatecznie rok 1930 przypieczętował jego los. Pierwsze budynki użyteczności publicznej, utrzymane w stylu narodowego tradycjonalizmu, powstały w Gdyni w okresie, gdy nie była ona jeszcze miastem, ale także już nie wsią. Uproszczone formy polskiego renesansu czy baroku czytelne są w projektach pierwszego kościoła zaprojektowanego przez Romana Wojkiewicza i Mariana Baranowskiego (1922–1927), czy dworca kolejowego, projektu Romualda Millera. Obiekt ten, który nie przetrwał zawieruchy wojennej, „utrzymany [był] w charakterze późnego renesansu polskiego, stojącego już na pograniczu baroku z uwzględnieniem charakterystycznych motywów pomorskich”⁹⁹. Budynek dworca spotykał się z jednej strony z mocną krytyką, okreśłany jako „nadęty miarą wielkopańską, jakby to była opuszczona siedziba jakaś wielkiego bogacza”¹⁰⁰. Z drugiej strony dostrzegano jego walory architektoniczne, choć styl ów „wielce stosowny gdzie indziej – zwłaszcza może na Podkarpaciu, w Gdyni świadczy o tym, że z początku sprawy portu i morza pojmowane były raczej jako ein sentimentales Puppenspiel”¹⁰¹. Lech Niemojewski określił go jako najdalej na północ wysunięty przykład tak zwanego „baroku polskiego”, rozumianego jako synteza rodzimego tradycjonalizmu¹⁰². Owa budząca rozmaite emocje i komentarze forma była wynikiem założeń konkursu na projekt, które wymagały „by dworzec ten, jako budynek państwowy, wznoszony w dzielnicy Polski przez wieki całe germanizowanej, był pod względem form architektonicznych wyrazem kultury polskiej”¹⁰³. Mamy tu do czynienia z doskonałym przykładem roli architektury w ukazywaniu ciągłości kultury narodu oraz jej pozautylnarnej funkcji – jako manifestacji politycznej.

⁹⁸ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 131.

⁹⁹ J. Wołkanowski, *Dworzec kolejowy w Gdyni*, „Przegląd Techniczny” 1926, nr 43, s. 568.

¹⁰⁰ J. Zubrzycki, *Kościół w Gdyni*, „Ateneum Kapłańskie” 1927, s. 43.

¹⁰¹ H. Chudziński, *Domy, ludzie, architekci. Satyra i coś więcej*, Gdynia 1937 (odb. z „Kuriera Bałtyckiego” 1937, nr od 154 do 164), s. 9.

¹⁰² L. Niemojewski, *Dwie szkoły polskiej architektury nowoczesnej*, „Przegląd Techniczny” 1934, nr 26, s. 812.

¹⁰³ J. Wołkanowski, *op. cit.*, s. 567.

Często związany w Polsce z ideą miast-ogrodów styl dworkowy, w Gdyni reprezentowany jest najliczniej właśnie w tego typu założeniu urbanistycznym – osiedlu na Kamiennej Górze, zabudowanym głównie w latach 1920–1925. W tutejszej architekturze czytelne są odniesienia nie tylko do typowego dworku – willa „Otok”, „Sadyba” według projektu Tadeusza Zielińskiego, ale także do stylu stanisławowskiego – willa „Sokola” tego samego architekta czy wreszcie do architektury klasycyzmu XIX wieku – willa „Śreniawa”¹⁰⁴.

Drugim wyżej wspomnianym stylem panującym w architekturze budynków użyteczności publicznej był akademicki klasycyzm, który po wojnie nie pojawił się nagle, lecz „poważnie zyskał na ogólnej fali zwrotu ku tradycji, stając się obok podopiecznego mu stylu dworkowego, najpoważniejszą formą historyczną”¹⁰⁵. Najlepszymi przykładami realizacji w tym stylu są Zespół Dowództwa Floty i Koszar Marynarki Wojennej na Oksywiu (1924–1930) oraz gmach Państwowego Banku Rolnego, oba według projektu Mariana Lalewicza. Kolejny przykład stanowić może siedziba Banku Polskiego, ukończona w 1929 roku według zamysłu Stanisława Filasiewicza, czołowego projektanta Banku Polskiego. Formy tego stylu odnaleźć możemy także w kilkunastu kamienicach, których projektantami byli Stanisław Pollak, Roman Wojkiewicz czy Roman Maśliński.

Różne odmiany narodowego tradycjonalizmu, raz odwołujące się do detalu o gotyckim rodowodzie (łuki ostre), raz do klasycznej trójdzielnej kompozycji i symetrycznych układów brył, pojawiają się w architekturze Gdyni do początku trzeciego dziesięciolecia XX wieku. Reprezentowany jest również, choć nielicznie, wyrosły z polskiej sztuki dekoracyjnej nurt Art Déco, ujawniający się przede wszystkim w detalu architektonicznym, przykładem głowice kolumn w Banku Polskim (S. Filasiewicz, motyw ten został także zastosowany przez niego w Banku Polskim w Brześciu nad Bugiem) czy wieża gmachu Urzędu Morskiego zaprojektowanego przez Adama Ballenstedta.

Lata 1927–1930 przynoszą stopniowe wypieranie narodowego romantyzmu z architektury Gdyni. Stylem, a właściwie myślą architektoniczną, która tego dokonała, był funkcjonalizm i jego estetyka oraz pokrewne mu nurty czerpiące z nowoczesnych ruchów, opierające swe założenia na prymacie konstrukcji i jej zgodzie z formą architektoniczną oraz na eliminacji historycznego detalu. Proces ten pogłębiał się w wyniku działania wielorakich czynników. Jednym z nich był napływ młodych pokoleń architektów, wykształconych już w niepodległej Polsce, przede wszystkim absolwentów Wy-

¹⁰⁴ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 75.

¹⁰⁵ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 131.

działu Architektury Politechniki Warszawskiej, ówczesnego centrum polskiej awangardy. Przełom nastąpił również w wyniku rozpoczęcia szeroko zakrojonej akcji kredytowej, finansowanej przez zachodnie kapitały. Chodziło zatem o stworzenie nowego oblicza kraju, wprowadzenie go do międzynarodowego grona, czemu służyć miała spełniająca określone cele architektura, podobnie jak w poprzednim okresie, kiedy jej formy miały być symbolem niezależnej tożsamości państwowej, która potrafi wytworzyć własny język form. Generalnie w gdyńskim modernizmie wyróżnić można dwie tendencje: tę, którą można nazwać umiarkowanym modernizmem, czy za Andrzejem Olszewskim – półmodernizmem, oraz drugą, opartą na funkcjonalizmie i jego odmianach. Nurt umiarkowanego modernizmu rozpowszechnił się wśród architektów starszej i średniej generacji. Mamy tu na myśli podział według generacji przeprowadzony przez Lecha Niemojewskiego¹⁰⁶, który w 1934 roku podzielił architektów na pokolenie najstarsze, czyli działających przed 1914, młode, któremu wojna przerwała naukę oraz najmłodsze, działające od lat trzydziestych. Podział ten jest zbieżny z klasyfikacją pokoleń kształtujących modernizm europejski. Jego początków poszukiwać należy w pierwszych dziesięcioleciach XX wieku, kiedy to objawił się w przypadającej na ten okres fazie twórczości Czesława Przybylskiego, Jana Heuricha, syna, czy Romana Felińskiego, oparty był na koncepcjach klasycznych i innych stylach historycznych. Jego późna faza to lata dwudzieste i trzydzieste, kiedy to pozostaje wciąż w mniej lub bardziej ścisłym związku z uproszczonymi formami klasycznymi. Jedną z jego odmian, przez wyartykułowanie niektórych cech konstrukcyjnych, a przez to formalnych, zyskuje miano „wertikalizmu”.

Architektura tworzona od początku lat trzydziestych w Gdyni doskonale mieści się w opisanym wyżej nurcie, zarówno w jego odmianie „wertikalnej”, której najwcześniejszymi przykładami są Bank Gospodarstwa Krajowego Konstantego Jakimowicza, Gmach Komisariatu Rządu Jerzego Müllera czy oddany do użytku w 1933 roku Dworzec Morski. Półmodernizm w dekoracyjnej redakcji reprezentuje Zespół Szkół Zawodowych na Grabowie, zaprojektowany przez Wacława Tomaszewskiego, a raczej zrealizowane budynki: Szkoła Handlu Morskiego – 1929 i Szkoła Morska – 1930. Według projektu tego samego architekta wzniesiono Dom Marynarza oraz Instytut Meteorologiczny, oba utrzymane w konwencji półmodernizmu, niejako otwierały one jego dzieje w Gdyni. Na drugim chronologicznie krańcu znajduje się budynek Izby Arbitrażowej Bawełny z 1938 roku, który swoją asymetryczną strukturą oraz charakterystycznymi dla „wertikalizmu” pionami

¹⁰⁶ L. Niemojewski, *Ku syntezie trzech pokoleń*, „Kurier Warszawski” 1934, nr 352, za: A. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 29.

lizen obrazuje ewolucję półmodernizmu, stopniowo odchodzącego w końcowej fazie od koncepcji klasycznych, na rzecz właściwego funkcjonalizmowi rzeźbiarskiego traktowania bryły. Echa omawianego nurtu czytelne są także w gmachu Urzędu Celnego i Straży Granicznej z 1935 roku, zaprojektowanym przez Stanisława Odyńca-Dobrowolskiego¹⁰⁷ czy ryzalicie Sądu Okręgowego, zaprojektowanego w latach 1934–1935 przez Zbigniewa Karpińskiego, Tadeusza Sieczkowskiego i Romana Sołtyńskiego¹⁰⁸, którego forma żywo przypomina gmach Poczty Głównej w Neapolu we Włoszech, wzniesiony w latach 1929–1935 (proj. G. Vaccaro i G. Franzini)¹⁰⁹.

Kierunkiem, który w szczególny sposób odcisnął piętno na architektonicznym obrazie Gdyni, stając się dla wielu odbiorców jej obliczem, był awangardowy modernizm objawiający się pod postacią funkcjonalizmu i konstruktywizmu. Formy oparte na założeniach funkcjonalizmu rozwijały się dwoma zasadniczymi nurtami. Pierwszy z nich, jak go scharakteryzował Olszewski, „oparty [był] na osiowo klasycznej kompozycji, traktowanej z dużą swobodą, stosujący konstrukcję szkieletową wypełnianą tradycyjnym materiałem – cegłą lub szkłem, bez nadużywania jego dużych powierzchni. Faktura stonowana, surowa w wyrazie plastycznym przez zastosowanie szarej cegły cementowej”¹¹⁰. Drugi nurt, nazywany przez Henry’ego Russela Hitchcocka i Philipa Johnsona „międzynarodowym”, preferował asymetryczną, rzeźbiarską bryłę, konstruowaną przy użyciu szkieletu żelbetowego, w oparciu o pięć punktów Le Corbusiera: zastosowanie wolnego parteru przez ustalenie budynku na słupach, wolnego planu dzięki systemowi szkieletowemu, płaskich dachów z ogrodami, poziomych okien w formie pasów oraz wolnej fasady. Ponadto założeniem była standaryzacja oraz kładzenie nacisku na społeczną rolę architektury i związany z tym program „mieszkania minimum”, zainicjowany przez grupę „Praesens”¹¹¹.

Funkcjonalizm pojawił się niemal równocześnie w zabudowie portowej i w mieście. Najwcześniejszymi przykładami funkcjonalnej architektury w porcie, gdzie charakter wznoszonych budynków szczególnie sprzyjał rozwojowi tego kierunku, są Łuszczarnia Ryżu (1928), Chłodnia Portowa na Nabrzeżu Polskim (1928–1930, II faza 1932–1934) oraz Olejarnia na Na-

¹⁰⁷ *Rozstrzygnięcie Konkursu na Gmach Urzędu Celnego w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1934, nr 6, s. 188–197.

¹⁰⁸ *Konkurs na Gmach Sądu w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1934, s. 315–326.

¹⁰⁹ *Everyday masterpieces: memory & modernity. A study of an international vernacular architecture between the two world wars*, Modena 1988, s. 40.

¹¹⁰ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 30.

¹¹¹ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 38.

brzeżu Indyjskim (1930). W samym mieście pierwszymi przykładami funkcjonalizmu są: Gmach Urzędu Poczтового, zaprojektowany przez Juliana Putermana-Sadłowskiego, wzniesiony w latach 1928–1929, którego architektura należy do przejściowych form między umiarkowanym modernizmem a funkcjonalizmem¹¹². Nowe formy pojawiają się w dobudowanym do starszej części skrzydła hotelu „Victoria Reggia”, zaprojektowanym przez czołowych przedstawicieli omawianego nurtu – Bohdana Lacherta i Józefa Szanajcę w 1927 roku. W tym stylu pomyślany został także Nowy Dom Zdrojowy, zaprojektowany w 1928 roku przez Adama Knauffa, co charakterystyczne – podobnie jak wyżej wymienieni architekta warszawskiego, co potwierdza tezę o ich przewodniej roli w rozpowszechnianiu funkcjonalizmu na terenie Gdyni.

Konstruktywizm – kierunek dążący do osiągnięcia prymatu konstrukcji nad formą, tradycją sięga drugiej połowy XVIII wieku i osiągnięć rewolucji przemysłowej. Prekursorskie konstrukcje mostu na rzece Severn koło Coalbrookdale (1777–1779), Palm House w Kew Decimusa Burтона i Richarda Turnera (1844–1848), Cristal Palace Josepha Paxtona (1851), wieża Gustawa Eiffla (1889) czy Hala Maszyn Ferdinanda Duterta (1887–1889) na Światowej Wystawie w Paryżu, znacząco zmieniły podejście architektów do zagadnień eksponowania konstrukcji, otwierając drogę do jej śmiałego ujawniania i poszukiwania wartości estetycznych w niej samej, czego szczytowe osiągnięcia wiążą się z działalnością rosyjskich artystów doby porewolucyjnej – Władimira Tatlina, Konstantina Mielnikowa, Ilii Gołosowa.

Przykłady konstruktywistycznych budynków w Gdyni znajdujemy przede wszystkim w porcie. Jednym z nich jest Chłodnia Portowa, stawiana etapami w latach 1928–1930 oraz 1932–1934. Prostopadłościenna zwarta bryła z wyeksponowanymi pionowymi, rytmizującymi elewację słupami szkieletowej konstrukcji, wzniesiona została z cegły, nadając całości surowy i oszczędny charakter. Bardzo interesująco konstruktywistyczne podejście do architektury reprezentują zlokalizowane w śródmieściu Gdyni Hale Targowe, zaprojektowane przez Jerzego Müllera i Stefana Reychmana w 1935 roku, postawione w ciągu dwóch następnych lat. Oparta na parabolicznych dźwigarach stalowych konstrukcja, zastosowana w hali głównej, stanowi przebranżowienie na polski grunt, w mniejszej co prawda skali, dokonań Eugène'a Freyssineta, czyli zasady konstrukcyjnej zastosowanej przy budowie hangarów lotniczych na paryskim lotnisku Orly, wzniesionych w latach 1921–1923. Duże podobieństwo do omawianych hal targowych wykazują

¹¹² M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 133.

także projekt hali peronowej dworca kolejowego w Wilnie, wykonany jako praca dyplomowa przez A. Kodelskiego¹¹³ oraz zrealizowany Pałac Wystawowy w Brnie, zaprojektowany przez Jaroslava Valenta¹¹⁴. Drugi przykład tego stylu w Gdyni to portowy magazyn długoterminowy nr 5, zbudowany w latach 1931–1934. Wyeksponowana w elewacjach konstrukcja oparta na żelbetonowych prostokątnych ramach, wzorowanych na stworzonym w latach dziewięćdziesiątych XIX wieku systemie François Hennebique'a, wypełniana jest szkłem. Pionowe akcenty kompozycji stanowią lizeny, w które ujęte są ukryte za nimi ciągi komunikacyjne.

Okres kryzysu gospodarczego oznaczał spadek liczby inwestycji budowlanych, rozpoczynanych przez osoby prywatne. Paradoksalnie spowodował on wzrost liczby mieszkań budowanych przez inwestorów publicznych. Na terenie Gdyni należały do nich Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych, Towarzystwo Budowy Osiedli S.A., Fundusz Kwaterunku Wojskowego oraz Spółdzielnia Budowy Mieszkań Ekonomicznych. Taka zmiana inwestora pociągnęła za sobą zmianę charakteru zabudowy śródmieścia. Miejsce tradycyjnej kamienicy zastąpiły kilkublokowe zespoły mieszkaniowe, których architektura oparta jest na zasadach funkcjonalizmu. Przykłady tego typu realizacji to Domy Mieszkalne FKW z 1934, projektu Juliusza Dzierżanowskiego, zabudowania osiedla „Paged”, zaprojektowane przez Zespół „U” w 1935 roku, osiedle robotnicze TBO autorstwa Bolesława Kuleszy i Andrzeja Uniejewskiego czy Domy pracowników Poczty, Telegrafu i Telefonów, projektu Juliana Putermana-Sadłowskiego z 1937 roku.

Architektura willowa

Struktura przestrzenna Gdyni określona w planach urbanistycznych zakładała powstanie szeregu satelitarnych osiedli mieszkaniowych o charakterze willowym. Funkcje takie pełnić miały: ukształtowana w obrębie śródmieścia Kamienna Góra – o ekskluzywnej zabudowie, Działki Leśne, Redłowo oraz przejmujące funkcje letniskowe Orłowo. Każda z dzielnic posiadała plan urbanistyczny przewidujący podzielenie ich obszaru na działki budowlane, przeznaczone pod indywidualną zabudowę. Stylem, który najwcześniej pojawił się w architekturze dzielnic willowych i dominował w latach dwudziestych, był styl dworkowy oraz odmiany historyzmu oparte o kanony

¹¹³ „Architektura i Budownictwo” 1925/1926, nr 7, s. 34.

¹¹⁴ „Architektura i Budownictwo” 1928, s. 386.

klasycyzmu. Najwięcej budynków utrzymanych w tej romantyczno-historycznej konwencji powstało w elitarnej dzielnicy położonej na Kamiennej Górze. W latach 1928–1930 pojawiają się pierwsze obiekty zwiastujące nadejście funkcjonalizmu¹¹⁵. Najwcześniejszym, co prawda niezrealizowanym projektem funkcjonalistycznej willi był ten sporządzony przez Bohdana Lacherta i Józefa Szanajcę w 1926 roku dla Kazimierzy Scheunertowej. Głównym akcentem formalnym dwukondygnacyjnego domu są zewnętrzne schody wybiegające na wysokości pierwszego piętra z gładkiej płyty elewacji frontowej, a prowadzące na mostek i płaski dach-taras. W pierwszej wersji bieg schodków jest prosty, w drugiej spiralny¹¹⁶. Szereg elementów architektonicznych tego projektu znalazło urzeczywistnienie w wykonanym przez tych samych architektów projekcie rozbudowy pensjonatu Gustawa Pełki na Kamiennej Górze. Projekty architektury opartej na estetyce funkcjonalizmu, autorstwa Włodzimierza Prochaski i Adama Knauffa, prezentowane były w wydawnictwach zarządu Pierwszego Polskiego Towarzystwa Kąpieli Morskich, właściciela terenów na Kamiennej Górze¹¹⁷. Zamieszczone tam projekty warszawskich architektów reprezentowały typ kubicznego funkcjonalizmu o zwartych, różnicowanych wysokością prostopadłościennych bryłach, nakrytych płaskimi dachami z balkonami w formie loggi bądź półkolistymi werandami czy tarasami. Po okresie zastoju budowlanego, przypadającego na lata 1930–1933, dalsza ewolucja form szła w kierunku zwiększenia ekspresji układu plastycznego oraz dekoracyjnego operowania fakturą i detalem architektonicznym¹¹⁸. Dążono do asymetrycznego kształtowania brył, komponowanych na planie zespolonych ze sobą figur geometrycznych i opieranych na formach prostopadłościaków czasami zestawianych z elementami półcyndrycznymi, starając się uzyskać rzeźbiarski efekt. Dominujące były układy horyzontalne, które przez stosowanie tarasów czy pergoli łączyły architekturę z otoczeniem ogrodowym. Późnofunkcjonalistyczna willa często stanowiła nierozzerwalny element projektowanego całościowo układu posesji, podporządkowanego kompozycyjnie dość zindywidualizowanym i bogatym środkiem ekspresji plastycznej. To mikrozałożenie rezydencjalno-ogrodowe było jednocześnie zamkniętą, czytelnie wyodrębnioną z otaczającej struktury urbanistycznej jednostką – „twierdzą prywatności”¹¹⁹. Wzniesione według pro-

¹¹⁵ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 156.

¹¹⁶ A. Koseski, *op. cit.*, s. 153; także: O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 148.

¹¹⁷ *Gdynia jako uzdrowisko*, Warszawa 1928.

¹¹⁸ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 345.

¹¹⁹ *Ibidem*, s. 346.

jektów Jerzego Świdlińskiego, Zbigniewa Kupca i Tadeusza Kossaka, Jerzego Müllera, Władysława Grodzieńskiego czy Wacława Tomaszewskiego wille pozostawały w związkach formalnych z architekturą europejską czy przeniesioną za pośrednictwem Holandii na grunt „Starego Kontynentu” architekturą amerykańską. Związki z purystyczną estetyką Le Corbusiera, objawiające się dużymi płaszczyznami gładko tynkowanymi ścianami czy zastosowaniem na dachu tarasów-ogrodów, czytelne są w domu dwurodzinnym zaprojektowanym w 1937 roku przez Jerzego Świdlińskiego oraz w willi projektu Stefana Kozińskiego i Leona Mazalona z 1935 roku. Odniesienia do architektury amerykańskiej – domów prerii Franka Lloyd Wrighta czy do pozostającego pod wpływem jego twórczości Roberta van't Hoffa, zostały wyeksponowane w willi hrabiny Magdaleny Łosiowej (1936, wg proj. Zbigniewa Kupca i Tadeusza Kossaka) oraz szczególnie w domu mieszkalno-biurowym firmy „Gdynika”, zaprojektowanym w 1936 roku przez Wacława Tomaszewskiego. Interesujący przykład zastosowania płynnych linii w architekturze willowej, dość rzadko występującego w tym typie budownictwa w Gdyni, stanowi zaprojektowany w 1936 roku przez Władysława Grodzieńskiego¹²⁰ dom mieszkalny przy ulicy Nowogrodzkiej 41.

Architektura kamienic

Licznie reprezentowaną grupą budynków, stanowiącą o wielkomiejskim charakterze Gdyni, były wznoszone przez prywatnych inwestorów kamienice, skupione w zespołach wzdłuż głównych ulic śródmieścia. Koniec lat dwudziestych przyniósł szereg realizacji opartych na klasycznych kanonach¹²¹ oraz stylach historycznych, lecz zdecydowana większość to utrzymane w różnych odmianach funkcjonalizmu obiekty, wśród których zastosowane w kompozycji elewacji rozwiązania pozwalają na wyodrębnienie kilku typów. Zasadniczy podział przeprowadzić można biorąc pod uwagę przestrzenne relacje w jakich funkcjonują, czyli na kamienice narożne oraz w zwartych ciągach zabudowy¹²². W obrębie pierwszego rodzaju kamienic dalszy podział typologiczny, przeprowadzony przez M. Sołtysik, wynika ze sposobu uformowania narożników – będą to obiekty o zaokrąglonych narożnikach kształ-

¹²⁰ Władysław Grodzieński był absolwentem Wydziału Architektury PW z 1931 roku. Por.: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 277.

¹²¹ Przykładami są tu kamienice przy ulicy Portowej 4 i Starowiejskiej 11, zaprojektowane przez Romana Wojkiewicza.

¹²² M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 312.

towanych symetrycznie bądź asymetrycznie oraz domy o prostokątnym narożniku¹²³. Spośród domów z zaokrąglonym narożnikiem wymieć należy kamienicę przy ulicy Starowiejskiej 7 o podkreślonym balkonami narożniku i symetrycznie kształtowanej bryle, zaprojektowaną przez Mariana Maślińskiego oraz zamknięte ćwierćkolistości kamienice przy ulicy 10-go Lutego 7, zaprojektowana przez Stanisława Ziółowskiego i Narcyza Obryckiego¹²⁴ oraz 10-go Lutego 32 projektu Jerzego Müllera¹²⁵. Kolejną grupę stanowią kamienice o zaokrąglonym, acz niesymetrycznym narożniku. Należą do nich budynki przy ulicy Świętojańskiej 68, 89 oraz Abrahama 41. Uderzające jest podobieństwo zastosowanych w nich rozwiązań plastycznych, polegające na poszukiwaniu równowagi między masami przenikających się brył, opartych na podstawie, jaką dawał oddzielony pasem gzymsu parter. Częstym zabiegiem formalnym jest także różnicowanie wysokości brył oraz dynamiczne, płynne rozwiązanie narożnika na ich styku. W tych zdecydowanie horyzontalnych układach pobrzmiewają dalekie echa „szkoły chicagowskiej”, zwłaszcza realizacji Louisa Sullivana¹²⁶. Jednym z najciekawszych przykładów narożnej kamienicy z zaokrąglonym narożnikiem jest operująca formami tzw. baroku lat trzydziestych¹²⁷ kamienica przy Świętojańskiej 122, zaprojektowana przez Stefana Kozińskiego i Leona Mazalona¹²⁸. Wyżej opisana zasada kształtowania brył została także tu zastosowana, jednak najbardziej interesującym elementem jest fantazyjnie, barokowo wykrojona linia gzymsu koronującego oraz nadające fasadzie plastyczności półokrągłe balkony. Elewacja pokryta została jasnym tynkiem o wyraźnej fakturalnej strukturze, który swoją szlachetnością podkreślał wysoki poziom architektury.

Jeden z typów stanowią kamienice z prostokątnym narożnikiem, w którym jako elementy kompozycji tej części budynku często wykorzystywane były przeszklenia umieszczanych na narożu werand, lekko wysunięte okna narożnikowe w formie wykusy bądź układ balkonów. Rozwiązania takie znajdujemy w kamienicach projektowanych przez Jerzego Müllera, Zbigniewa Kupca i Tadeusza Kossaka, którzy bardzo często stosowali podkreślające

¹²³ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 312–322.

¹²⁴ *Ibidem*, s. 314.

¹²⁵ A. Koseski, *op. cit.*, s. 233.

¹²⁶ Por.: P. Paszkiewicz, *Szkoła chicagowska. Jej społeczne i technologiczne podłoże*, w: *Sztuka a technika*, Warszawa 1991, s. 231 i następne.

¹²⁷ Termin użyty przez A. Koseskiego, *op. cit.*, s. 291.

¹²⁸ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 316; M. Sołtysik podaje jako autorów projektu Stefana Kozińskiego i Leona Mazalona, natomiast A. Koseski Antoniego Ogańczyka-Brocha.

horyzontalny charakter kompozycji, wysunięte przed lico gzymsy oraz nadproża okienne.

Kolejna grupa to kamienice sytuowane w zwartym ciągu zabudowy, które pod względem stylowym reprezentują różne odmiany funkcjonalizmu. Występują kompozycje o ekspresyjnym zabarwieniu oraz układy funkcjonalistyczno-purystyczne. Podobnie jak w poprzednio omówionych typach przeważają kompozycje horyzontalne, do rzadkości należą wertykalne. Antoni Koseski wyróżnia rzadko w Gdyni spotykany typ kamienicy z wykuszami oraz z oknami klatki schodowej na osi fasady – ul. 10-go Lutego 21 oraz 35. Najczęściej stosowanymi rozwiązaniami, zwykle przez wymienianych już Zbigniewa Kupca i Tadeusza Kossaka, są te purystyczne, podkreślające układem okien loggii bądź gzymsami charakterystyczną cechą gdyńskiej architektury – horyzontalizm. Reprezentatywny przykład to pięciopiętrowa kamienica o poziomych pasach okiennych, licowana piaskowcem, z cofniętą ostatnią kondygnacją oraz otwartym parterem, przy ulicy Abrahama 27, z 1939 roku. Drugi doskonały przykład oszczędnej kompozycji modernistycznej elewacji o poziomych pasach okien, organicznie połączonych z balkonami o wyrazie loggii, których prostotę rekompensuje zastosowana szlachetna okładzina ceramiczna, stanowi kamienica prof. Adama Jurkowskiego przy Skwerze Kościuszki, wzniesiona w 1938 roku¹²⁹.

Architektura „pokryzysowa” w Gdyni, powstająca w latach 1934–1939, nosi piętno odejścia od uproszczeń formalnych skrajnego, kubicznego funkcjonalizmu, zwracając się ku „pewnej dekoracyjności oraz nowo pojmowanej ekspresji uformowań plastycznych”¹³⁰. Źródeł tej zmiany dopatrywać się można w poprawie koniunktury, podsycanej różnymi udogodnieniami kredytowymi i podatkowymi, jak choćby ustawa z 1933 roku pomniejszająca podatek dochodowy o kwoty zainwestowane w budownictwo mieszkaniowe. Następuje poza tym znużenie funkcjonalistyczną estetyką, zainteresowanie wzbudzają bardziej wyszukane wzorce estetyczne o zabarwieniu symbolicznym i „metafizycznym”¹³¹. Najpełniejszą odpowiedź na pytanie o źródła nowej jakości gdyńskiej architektury dają opisane w 1936 roku doświadczenia działającego tam architekta – Tadeusza Jędrzejewskiego¹³². Ogólnie niski poziom architektury w Gdyni do 1933 roku spowodowany był według niego wyłączeniem obszaru miasta spod ustawy budowlanej obowiązującej od

¹²⁹ K. Butelski, *Gdynia w projektach prof. arch. Zbigniewa Kupca. 1932–1939*, „KAiU” 1996, z. 3–4, s. 207–211.

¹³⁰ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 309.

¹³¹ W. Baraniewski, *op. cit.*, s. 23.

¹³² T. Jędrzejewski, *Architekt...*, s. 169–176.

1928 roku, szczególnie spod paragrafów dotyczących uprawnień architektów, inżynierów i techników. W związku z zawieszeniem prawodawstwa polskiego obowiązywała nadal pruska ustawa budowlana, umożliwiająca projektowanie niemal wszystkim osobom, również nie posiadającym uprawnień budowlanych. System ten oparty był o szerokie w tym zakresie kompetencje dawnych urzędników państwowych, rekrutowanych spośród ludzi o wyższym wykształceniu technicznym, dających gwarancję niedopuszczenia do realizacji słabych projektów. W odrodzonej Polsce, wobec braku odpowiednich urzędów, ciągle będących w stadium organizacji i reorganizacji oraz wobec niedostatków kadrowych, prowadziło to do powstawania patologicznych sytuacji. Obrazu dopełniają przytaczane przez Jędrzejewskiego dane statystyczne, z których wynika, że na zatwierdzonych na terenie Gdyni w latach 1927–1932 blisko 800 projektów jedynie około 8% zostało sporządzone przez architektów! Do zmiany tego stanu rzeczy doprowadziło działające od 1928 roku Gdynińskie Koło Architektów, skupiające w momencie rozpoczęcia działalności wszystkich ośmiu architektów pracujących na terenie Gdyni. Jako główne zadania Koła określone zostały: rozciągnięcie na Gdynię zawieszonych na tym terenie do 1938 roku paragrafów ustawy budowlanej, zaliczenia jej do szeregu jedenastu większych miast Polski, wymienionych w powyższej ustawie¹³³, przystąpienie do opracowania planu zabudowy, obejmującego cały region wielkiej Gdyni, czyli zorganizowanie odpowiedniej komórki we władzach budowlanych miasta. Do tych zadań włączono postulat jak najszybszego przygotowania i wprowadzenia w życie miejscowych przepisów budowlanych. W ciągu kolejnych dwóch lat Koło wystosowało szereg memoriałów i pism do władz miejscowych i wyższych, co w 1933 roku zaowocowało wejściem w życie ustawy o uprawnieniach zawodowych w Gdyni. Jak napisał Tadeusz Jędrzejewski, „po wprowadzeniu ustawy [...] widoczne są jej dodatnie rezultaty, poziom przedkładanych do zatwierdzenia projektów znacznie się podniósł tak pod względem ukształtowania planu, jak i architektury zewnętrznej”¹³⁴.

Zaczęły powstawać obiekty o luksusowym charakterze, wykorzystujące szlachetne materiały, operujące interesującymi pod względem formalnym bryłami. Ewolucja funkcjonalizmu, jak wspomniano, szła w kierunku większej reprezentacyjności i wzbogacenia form wyrazu plastycznego, które osią-

¹³³ Końcowy ustęp art. 364 Ustawy Budowlanej wyszczególnia jedenaście miast, w których uprawnienia do projektowania i kierowania robotami przysługują jedynie osobom z wyższym wykształceniem technicznym (Prawo bud. z 16.02.1928, Dz.U. RP, 1928, nr 23, poz. 202).

¹³⁴ T. Jaroszewski, *Architekt...*, s. 172.

gano z jednej strony przez eksponowanie faktury i detalu architektonicznego oraz stosowanie okładzin kamiennych, z drugiej przez ekspresyjnie, dynamicznie kształtowane bryły: zaokrąglone czy wysunięte narożniki, półokrągłe ryzality, uskokowo cofane górne kondygnacje – tzw. sekcje cofnięte. Często są także charakterystyczne dla modernizmu próby poszukiwania równowagi między masami przenikających się brył. Wielokrotnie pojawiają się elementy podkreślające narożnik budynku, kreujące akcenty w skali ulicy, co osiągnięte było przez zestawienie brył różnej wysokości, gdzie balkony występowały jako czynnik wiążący. Poprzez wprowadzanie do repertuaru form daszków, masztów, relingów czy okrągłych, wzorowanych na bulajach okienek, nawiązywano do estetyki nadbudówek okrętowych, tworząc swoistą sublimację budowania okrętów na lądzie. Były to przejawy bardzo charakterystycznego stylu architektonicznego, kojarzonego w Polsce przede wszystkim z Gdynią, który zwany był „okrętowym”. Choć trudno utrzymać tezę o jego występowaniu jedynie w miejscowościach nadmorskich, stwierdzić należy, że właśnie tam znajduje się najwięcej realizacji utrzymanych w tym duchu. Ideowe, a raczej estetyczne podstawy stylu okrętowego sięgają do architektury amerykańskiej, szczególnie zaś do tzw. Streamline Moderne (styl opływowy). Donald J. Bush tak formułuje jego definicję: „Moderne jest wariantem Stylu międzynarodowego z jego surowością i odniesieniami do wieku maszyny. Lecz jeśli mistrzowie De Stijlu i Bauhausu byli w swych dziełach bezkompromisowi w ich przywiązaniu do kanonów geometrycznego funkcjonalizmu, Streamlined Moderne był mniej krzykliwy, jego formy ożywiają linie organiczne. Odznaczał się połączeniem płaskich i zakrzywionych ścian, jasnym kolorytem i często zwieńczeniem srebrnych poręczy z rur otaczających tarasy. Ekstensywnie używano szklanych bloków szczególnie na zaokrąglonych ścianach wokół drzwi wejściowych. Od czasu do czasu zaokrąglone okna równoważą elementy prostokątne. Do budynków Streamlined Moderne nie były stosowane zasady aerodynamiki, lecz zakrzywione linie dachów i zaokrąglone narożniki odznaczają się tą samą gładkością wizualnego doświadczenia, które niosły ze sobą DC-3 i Hiawatha. To doświadczenie określa znaczące formy okresu”¹³⁵.

Z drugiej strony, równie ważną rolę w wykształceniu się stylu okrętowego odegrały obecne w twórczości Le Corbusiera fascynacje transatlantykami. W wydanej w 1923 książce *Vers une architecture*, jako ostatnia ilustracja zamieszczona została fotografia fajki briar (*briar* z ang. wrzosiec). Stanowiąc sama w sobie doskonały przykład modernistycznego designu, fascynowała

¹³⁵ D.J. Bush, *The Streamlined Moderne*, New York 1975, s. 131, za: A. Koseski, *op. cit.*, s. 345.

formą pozbawioną wszelkich ozdób, nasuwając skojarzenia z kształtami kominów okrętowych, których bryły miały inspirować architekturę Le Corbusiera. Prócz wspomnianej fotografii, w książce opublikowany został także szereg ilustracji ukazujących sylwetki oraz detale transatlantyków, których bryły, układy form, czy stosowane przy ich budowie technologie, podporządkowane jedynie funkcji, Le Corbusier przedstawiał jako wzory nowoczesnych rozwiązań doskonale nadających się do zastosowania we współczesnej architekturze. Właśnie te formy zintegrował z architekturą, tworząc purystyczną estetykę modernizmu, w której powszechna była fascynacja maszyną. Obecne w ciągu wieków zaangażowanie artystów w budowanie okrętów, począwszy od projektowanych przez nich elementów wyposażenia czy malowania, czego przykład stanowią geometryczne kamuflaże stosowane na okrętach marynarki brytyjskiej, po rzeźbione figury na dziobach fregat, uległo pogłębieniu na przełomie XIX i XX wieku. Wówczas to wiele budynków pełniących różnorodne funkcje przybierało atrybuty utożsamianych z nowoczesnością transatlantyków¹³⁶.

Jako kolejne źródło inspiracji estetycznych stylu okrętowego, wymieniony został powstały w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej styl streamline, wiązany z prowadzoną przez Theodore'a Roosevelta polityką New Deal¹³⁷ oraz charakterystycznym podejściem tamtejszych projektantów do zagadnień form przemysłowych. Styl ów powszechnie stosowany we wzornictwie przemysłowym, operujący zaokrąglonymi kształtami inspirowanymi aerodynamicznymi formami samochodów, pociągów, samolotów, przeszczepiony został na grunt produkowanych na szeroką skalę dóbr konsumpcyjnych w postaci lodówek, odkurzaczy czy odbiorników radiowych, stając się symbolem nowoczesności. Amerykańscy badacze zjawiska upatrują jego początków w projektach Williama Vose'a Picketta, który w 1844 roku opatentował metalurgiczną architekturę z plastycznych form¹³⁸. Stojąc na stanowisku, że odlewane żelazo nie daje się zastosować do kątów ostrych, pogląd swój podpierał analogiami z logiką krzywych form strukturalnych natury organicznej – szkieletu ludzkiego, w którym przeważają formy koliste i faliste. Jako inne argumenty podawał przykłady budownictwa mostów i okrętów oraz inżynierskie projekty maszyn. Traktowanie maszyny jako wzorca dla architektury popierali rzeźbiarz Horatio Greenough i architekt James Fergusson¹³⁹. Po-

¹³⁶ J. Howard, *W stronę transatlantyków*, „Architektura i Biznes” 2003, nr 1, s. 50–53.

¹³⁷ P. Gossel, G. Leuthauser, *Architecture in the Twentieth Century*, Cologne 2001, s. 205.

¹³⁸ A. Koseski, *op. cit.*, s. 342.

¹³⁹ *Ibidem*.

dobnie Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc postulował projektowanie budynków w oparciu o formy „wyprowadzone” z zasad budowy pojazdów i statków. Praktyczne poszukiwania rozwiązań architektonicznych odrzucających powszechne metody konstrukcyjne, bazujące na umieszczaniu mas na słupach, prowadził w drugiej połowie lat dwudziestych Buckminster Fuller¹⁴⁰. Jako tworzywo zastosował używane w przemyśle lotniczym lekkie metale, konstrukcję opierając na centralnym maszcie, do którego przy pomocy systemu lin podwieszane były kondygnacje. W ten sposób w 1927 roku powstał dom znany później jako *4D house* (*fourth dimension house*) – inspiracje budownictwem okrętowym były oczywiste. Dodatkowo do sukcesu stylu Streamlined przyczyniła się wydana w 1932 roku książka amerykańskiego architekta Normana Bel Geddes’a *Horizons*, w której zawarte zostały szkice opływowych samochodów, autobusów, cylindrycznych pociągów, przypominających torpedy statków oceanicznych czy wreszcie samolotów o opływowych kształtach. O ile miały one uzasadnienie w przypadku zastosowania w środkach transportu, pokonujących opór powietrza, na polu projektowania sprzętów użytkowych oraz architektury sprowadzone zostały do roli nowych form dekoracyjnych. Stało się to za sprawą, jak twierdzi Józef Mrozek, amerykańskiej metody projektowania (*styling*), która w oparciu o analizę marketingową miała doprowadzić do zwiększenia sprzedaży upodabniając produkty do ówczesnego ideału – prędkości, ucieleśnionej w kształtach samolotu¹⁴¹. Badacze amerykańscy twierdzą zgodnie, że Streamline był „stylem naciągającym, inną formą opakowania”, co przypomina spostrzeżenia Philipa Johnsona dotyczące Stylu Międzynarodowego, którego znaczenie nie wynikało z jego funkcjonalności, ale z faktu, że symbolicznie wyrażał maszynę.

Istnieją także poglądy głoszące, że zaczerpnięcie przez amerykańską architekturę płynnej linii nastąpiło dzięki zapoznaniu się z twórczością europejskich architektów. Okazję ku temu dała zorganizowana w 1929 roku w New York Art Center wystawa, na której w jedynej poświęconej architekturze sali zaprezentowane zostały fotografie przedstawiające realizacje Ericha Mendelsohna¹⁴². Czyste formy europejskiej awangardy w ciągu najbliższych lat zaadaptowane zostały przez Amerykanów, jednak interpretowane były w stylistycznie bardziej modny sposób.

Płynna linia pojawiła się w drodze ewolucji stylu międzynarodowego, równocześnie w różnych ośrodkach światowej awangardy. Poparta przez

¹⁴⁰ P. Gossel, G. Leuthauser, *op. cit.*, s. 412.

¹⁴¹ J. Mrozek, *Wprowadzenie do współczesnego wzornictwa przemysłowego*, „Architektura” 1988, nr 4–5, s. 37 i 40.

¹⁴² A. Koseski, *op. cit.*, s. 348.

funkcjonalistów, dostrzegających umowność granicy między architekturą i techniką, teza Corbusiera o domu jako „maszynie do mieszkania”, przyczyniła się do dynamizacji statycznych struktur budynków. Z jednej strony nastąpiło to przez stosowanie urządzeń mechanicznych – wind, przesuwanych ścian, itp., z drugiej przez używanie właściwych dla techniki materiałów. Wreszcie jako wyraz afirmacji maszyny dynamicznie zaczęto kształtować same bryły budynków. Przykłady takiego podejścia znajdujemy na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych na terenie Niemiec: dom towarowy Schockena w Stuttgarcie (1926–1928), dom towarowy Petersdorfa we Wrocławiu (1928), oba autorstwa Ericha Mendelsohna; budynek mieszkalny na wystawie „Werkbundu” we Wrocławiu Adolfa Radinga czy wzniesiony na tej samej wystawie Dom Hotelowy dla Osób Samotnych (1929), zabudowa osiedla Siemensstadt (1930) czy willa Schminke w Löbau (1933) Hansa Scharouna. W Holandii tendencje te czytelne są w twórczości Jacobusa Johannes Pietera Ouda – Domy Robotnicze Hoek van Holland (1924–1927). W Wielkiej Brytanii najbardziej reprezentatywne przykłady to: Penguin Pool Bertholda Lubetkina i firmy Tecton (1934) czy pawilon De La Warr w Bexhill-on-Sea Ericha Mendelsohna (1934–1935). Wreszcie we Francji spośród wielu wymienić należy L’Hôtel Latitude w Saint-Tropez, projektu Georges’a Henri’ego Pingusson’a (1931–1933) czy sztandarową już realizację Corbusiera i Pierre’a Jeaneret’a – willę Savoye w Poissy (1929–1931). Liczne przykłady znajdujemy w Stanach Zjednoczonych, szczególnie w Kalifornii – Dom Jutra Normana Bel Geddesa (1931), budynek kasyna Aquatic Park Casino w San Francisco Williama Moosera (1935), Coca Cola Bottle Works w Los Angeles Roberta W. Derrana czy Johnson’s Wax Company Administration Building w Racine Franka Lloyd Wrighta (1938–1939).

Omówione wyżej tendencje projektowe wywarły wpływ także na polską architekturę, która w miarę upływu czasu, dzięki coraz szerszym kontaktom młodego pokolenia z zagraniczną twórczością, coraz więcej czerpała z dorobku światowego. Nie tracąc przy tym swoich indywidualnych cech, zdołała wykreować specyficzną, lokalną odmianę streamline’u. Nim jednak do tego doszło, pojawiały się pewne elementy płynnego kształtowania brył budynków. Najwcześniejsze przykłady to realizacje z ćwierć- bądź półkolistymi narożnikami przepartymi poziomymi pasami okien oraz pojawiające się w końcu lat dwudziestych zaokrąglone narożniki czy półkoliste balkony obecne w projektach grupy „Blok” bądź Romualda Gutta. W latach trzydziestych krzywa linia stała się jedną z programowych form architektonicznych, którą jako pierwsi w praktyce zastosowali Bohdan Lachert i Józef Szanajca w Pawilonie Centrocementu oraz Bohdan Pniewski w pawilonie firmy Bogusława

Herse na PWK w 1929 roku. Zaokrąglone, przeszklone ryzality mieszczące najczęściej klatki schodowe stosowane były często przez działającego na Śląsku Karola Schayera, którego fascynacje formalne zdają się być bliskie projektom Waltera Gropiusa i Adolfa Meyera. Następnie płynnie kształtowana linia pojawiła się w całych elewacjach, był to motyw typowy dla neobaroku lat trzydziestych¹⁴³. Nie cała jednak architektura operująca zakrzywioną linią muru może być zaliczona do stylu opływowego, prowadzącego często do jej powierzchniowego, czysto dekoracyjnego wykorzystania, sprowadzenia do roli detalu. Jako najdalej posunięte w swoim wyrazie estetycznym uznać należy budynki, które łączyły w „bryle o zaokrąglonych narożnikach Le Corbusierowskie okna jasnych elewacji, niekiedy bulaje, długie poziomy metalowych barierki balkonów i tarasów, wreszcie nadbudówki na dachu”¹⁴⁴. Dopełnieniem takiej kompozycji były maszty antenowe, nabierające w tym zestawieniu znaczenia oprzyrządowania okrętów. Taka kompilacja wzajemnie powiązanych elementów nazwana została przez Henryka Chudzińskiego, gdyńskiego krytyka i publicystę, mianem „stylu okrętowego w architekturze”. W Gdyni styl ów reprezentowany jest przez siedem obiektów¹⁴⁵. Protoplastą tego modnego od połowy lat trzydziestych nurtu był wzniesiony w latach 1927–1929 pensjonat „Różany Gaj”, zaprojektowany przez Stanisława Odyńca-Dobrowolskiego i Włodzimierza Prochaskę. Elementami, które decydują o jego przynależności stylowej są: obiegające ryzality metalowe barierki, typu relingowego oraz wieńcząca wieżę bryła walca przepruta okienkami zgrupowanymi w pas, upodabniająca ją do „gniazda kapitańskiego”. Najwcześniejszym przykładem pełnej redakcji stylu okrętowego był wzniesiony w latach 1934–1935 budynek dla Zarządu Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transporowego „Poskarob”. Postawiony został na obszernej działce położonej na Kamiennej Górze, według projektu Stanisława Płoskiego¹⁴⁶. Wyznaczniki stylu Antoni Koseski dostrzega tu w rytmizacji stosunku mas muru do otworów okiennych w niższym skrzydle, w efekcie zamknięcia prostopadłej do ulicy części zaokrąglonym narożnikiem zwieńczonym półokrągłą, przeszkloną nadbudówką oraz w operującym takimi samymi rozwiązaniami ogrodzie zimowym. Kolejny, można by rzec spektakularny przykład, to zaprojektowany w 1935 roku przez Stanisława Ziółowskiego budynek mieszkalno-biurowy BGK przy ulicy 3-go Maja. Pomijając gigantyczne kosz-

il. 59

¹⁴³ *Ibidem*, s. 349.

¹⁴⁴ *Ibidem*, s. 361.

¹⁴⁵ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 355; także: A. Koseski, *op. cit.*, s. 350.

¹⁴⁶ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 329; także: A. Koseski, *op. cit.*, s. 352.

ty, jakie poniesiono na budowę, należy on do najlepszych realizacji omawianego okresu, w skali nie tylko Gdyni. Inspiracje „szkołą chicagowską”, w tym przypadku Carson Building Louisa Sullivana, czytelne w ukształtowaniu półkolistego ryzalitu, przesuniętego po zbudowaniu zachodniej części z narożnika w kierunku środka elewacji, unaoczniają wielopłaszczyznowe związki gdyńskiej architektury. Wyraz plastyczny nadają także uskokowo kształtowane dwie ostatnie, cofnięte kondygnacje, o których formie zadecydowały względy ekonomiczne. Jednym z bardziej znanych gdyńskich budynków, stanowiących wizytówkę miasta, był zaprojektowany w 1934 roku przez Romana Piotrowskiego mieszkalno-usługowy gmach Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Zbudowany na narożnej działce przy skrzyżowaniu ulic 10-go Lutego i 3-go Maja, składa się z trzech brył o różnej wysokości. Wydłużona, horyzontalna, pięciopiętrowa, z dynamicznie ukształtowanym narożnikiem, położona jest wzdłuż ulicy 10-go Lutego. Od strony ulicy 3-go Maja znajdują się parterowa, także półkuliście zamknięta bryła przepruta oknami oraz górująca nad nią siedmiopiętrowa, prostopadłościenna bryła stanowiąca statyczny element kompozycji. Przy użyciu minimum środków formalnych osiągnięto surowy, ale i szlachetny wyraz plastyczny, a to dzięki organizującym elewację poziomym pasom okien, redukującym do minimum masę muru. Ich bieg, nadający całości zdecydowanie horyzontalny charakter, rytmizowany jest przez ujawniające konstrukcję budynku słupy. Całość obłożona jasnym piaskowcem kontrastuje z ciemnym parterem, dając złudzenie optyczne zawieszenia mas nad ziemią. Według Marii Sołtysik architektura budynku ZUS nawiązuje do wzorców niemieckich i holenderskich, a konkretnie do Petersdorfa Ericha Mendelsohna oraz domów osiedla Kieffhoek w Rotterdamie J.J.P. Ouda¹⁴⁷, choć równie bliski zdaje się być Pawilon Włoski na Wystawie Światowej w Chicago w 1933 roku (proj. A. Libera, M. de Renzi). Następnym przykładem to wznoszony w etapach budynek przy Skwerze Kościuszki. Budowa zakończona została w 1937 roku, projekt w 1932 wykonał Tadeusz Jędrzejewski. Mamy tu do czynienia z kolejną realizacją składającą się z elementów charakterystycznych dla gdyńskiej architektury okrętowej. Zestawieniem przenikających się brył zamkniętych na planie zbliżonym do litery „L” z podkreśloną, wyższą częścią narożnikową, stanowiącą kulminacyjny punkt budynku, oraz nieodłącznym atrybutem gdyńskiej architektury w stylu okrętowym – ćwierćkolistym stykiem brył, zwieńczonym w piątej kondygnacji półkolistą nadbudówką oraz tarasem nad prawym skrzydłem. Horyzontalny charakter podkreślają pasy boniowań partii okiennych oraz

il. 60

¹⁴⁷ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 333.

balkony akcentujące bieg ćwierćkolistego spływu. Układ brył zbliżony jest swoją strukturą do gmachów BGK i ZUS, powiększa więc liczbę gdyńskich „statków na lądzie”, które „wyrafinowaną perfekcję” osiągną w Domu Żeglarskiego. Budynek, którego projekt wykonany został przez warszawskich architektów Bohdana Damięckiego i Tadeusz Sieczkowskiego, miał być głównym akcentem zaplanowanego na Molo Południowym ośrodka żeglarskiego, którego koncepcja przestrzenna wyłoniona została w drodze konkursu¹⁴⁸. Główny budynek w stanie surowym zrealizowany został w latach 1938–1939, natomiast hangary zbudowano już po wojnie. Tu znów znajdujemy pełny repertuar form decydujących o stylowej przynależności obiektu, w którym „ogniskują się trzy charakterystyczne cechy: gradacja, zmiękczenie i przenikanie się brył podkreślające płynnością i elegancją linii morski charakter budynku zarówno w jego funkcji jak i formie transponującej na grunt polski pięć zasad Le Corbusiera przewartościowanych w kierunku Streamlined z jego typowymi formami”¹⁴⁹. Trzypiętrowe skrzydła ustawione pod kątem prostym, spięte zostały czterokondygnacyjnym półkolistym ryzalitem zwieńczonym przeszkloną nadbudówką, stylizowaną na formę nadbudówki okrętowej. Elewacje organizowane są poziomymi pasami okien podkreślonymi galeriami oraz nieprzerwanymi pasami okien w półkolistym ryzalicie. W środkowej części budynku pozostawiony został w parterze prześwit, nadający całości wrażenie lekkości.

Gdynia powstała, jak to określiła M. Sołtysik, „z kaprysu historii z powodu dość sztucznie rozerwanych więzi między Gdańskiem a jego naturalnym zapleczem, w połączeniu z ambicjonalnym i niemal mocarstwowym działaniem odwetowym dopiero co odrodzonego państwa zaowocowało stworzeniem nowoczesnego, wielkiego, największego na Bałtyku portu, a za tym już niejako automatycznie poszedł rozwój miasta. Ale można by też powiedzieć nie mniej a raczej bardziej słusznie, że Gdynia jako port i miasto powstała z woli życia narodu, który po długich latach mocno ograniczonej swobody poczuł się gospodarzem swojej ziemi i kowalem własnego losu”¹⁵⁰. Miasto to, jego urbanistyka i architektura, skupiają niczym w soczewce wszystkie kierunki i tendencje, które pojawiały się okresie dwudziestolecia międzywojennego na obszarze Polski. Począwszy od niemal bezplanowej zabudowy w latach dwudziestych po śmiałe koncepcje przestrzenne z lat trzydziestych, od sentymentalnej formy stylu dworkowego, przez różne odmiany history-

¹⁴⁸ *Konkurs na rozplanowanie Mola Południowego i terenów przyległych oraz na Żeglarski Ośrodek Morski w porcie i mieście Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1937, nr 2, s. 43–58.

¹⁴⁹ A. Koseski, *op. cit.*, s. 361.

¹⁵⁰ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 376.

zmów, po funkcjonalizm, konstruktywizm czy wykształconą na gdyńskim gruncie regionalną odmianę streamline'u, która stała się niejako wizytówką miasta. W krótkim czasie stała się Gdynia ośrodkiem koncentrującym prężnie działające środowisko architektów, wytwarzając własny styl, który w czytelny sposób realizował aspiracje miasta o europejskim standardzie.

IV. Architekci na Pomorzu w latach 1920–1939

Po ratyfikacji przez Niemcy traktatu wersalskiego, administracja polska przystąpiła do przejmowania części terenów województwa poznańskiego, oraz przyznanych na Pomorzu obszarów, wchodzących dotychczas w skład Prus Zachodnich. Na mocy ustawy Sejmu z sierpnia 1919, obszary te włączone zostały w skład województwa pomorskiego¹. Procesowi formowania się nowej państwowości i obejmowania urzędów przez polską administrację towarzyszyło zjawisko masowego odpływu ludności niemieckiej. Większość opuściła teren Pomorza jeszcze przed styczniem 1920². Spowodowane było to z jednej strony obawami przed retorsjami ze strony Polaków, z drugiej zaś wymogły to względy ekonomiczne – potrzeba znalezienia nowych źródeł utrzymania. O ile znane są liczby określające odpływ ludności niemieckiej, sięgający w miastach nawet 80% przedwojennego stanu, to niewiadomą pozostaje struktura społeczna czy zawodowa emigrantów³. Prawdopodobne wydaje się, że główna część złożona była z osób związanych z rozbudowanym aparatem państwowym, zatem większość stanowiła inteligencja. W grupie tej znajdowali się aktywni przed wojną architekci⁴, którzy w przypadku Torunia związani byli z Miejskim Urzędem Budowlanym (Stadtbauamt). Miejscowe firmy budowlane, jak np. prężnie działająca spółka Ulmer&Kaun⁵, realizo-

¹ R. Wapiński, *op. cit.*, s. 41.

² *Ibidem*, s. 42.

³ *Ibidem*.

⁴ Określenia architekt używam tu w znaczeniu osoby wykonującej pewną działalność, nie zaś legitymującej się dyplomem absolwenta wyższej uczelni. Przed I wojną i w okresie międzywojennym architektami często nazywano osoby nie posiadające wyższego wykształcenia, a zajmujące się projektowaniem.

⁵ B. Zimnowoda-Krajewska, *Toruńska kamienica...*; *eadem*: *Dom przy ulicy Kazimierza*

wały projekty pochodzące zazwyczaj od berlińskich architektów⁶. Podobnie obiekty o prestiżowym charakterze, jak budynki państwowe, gmachy sądowe, bankowe czy teatr⁷, wznoszone były według projektów zamawianych u architektów z innych miast, znów głównie z Berlina⁸. Toruń nie stanowił wówczas silnego ośrodka skupiającego wybitne osobowości, tym bardziej takiego, który mógłby promieniować na zewnątrz, role te odgrywały raczej pobliska Bydgoszcz oraz Poznań. Peryferyjne położenie miasta na mapie ówczesnych Niemiec, oraz zaliczenie go do grona twierdz Cesarstwa nie sprzyjały intensywniejszemu rozwojowi, ani wytworzeniu się silnego środowiska architektów. Na taki stan rzeczy zapewne nie bez wpływu pozostawał precyzyjnie działający, określony ścisłymi przepisami, scentralizowany system nadzoru nad budownictwem oraz przyjęta w Niemczech praktyka projektowa. Pruskie prawo budowlane umożliwiało projektowanie praktycznie każdemu, nie wymagając odpowiedniego przygotowania teoretycznego czy praktycznego⁹. Oznaczało to jednak konieczność przedłożenia każdego projektu do oceny i zatwierdzenia instytucji państwowego nadzoru budowlanego, a także spełnienia warunków miejscowego prawa budowlanego. Większość dyplomowanych architektów zatrudniana była w rozbudowanym aparacie nadzoru państwowego, jak i w państwowych biurach projektowych działających przy urzędach, takich jak Dyrekcja Poczty, Dyrekcja Kolei czy Bank Rzeszy. Dyplomowani architekci prowadzili rzecz jasna także prywatne pracownie projektowe, jednak te znajdowały się w większych ośrodkach miejskich. Warto tu zaznaczyć, że w pobliskiej Bydgoszczy, przeżywającej bujny rozwój na przełomie XIX i XX wieku, wśród wielu projektujących udokumentowane wykształcenie wyższe posiadał tylko jeden(!) architekt¹⁰. Pozostali projektanci tytułowali się: „Bauwerkmeister”, „Bautechniker” czy „Bauführer”¹¹.

W wyniku zmian politycznych ośrodki wzmoczonego przed wojną rozwoju gospodarczego, jak Bydgoszcz czy Gdańsk, pozostały poza granicami no-

Jagiellończyka 4 w Toruniu a problem neorenesansu niemieckiego, „AUNC” 1996, z. 298, „Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo” XXVII, s. 160.

⁶ *Ibidem*, s. 159.

⁷ B. Mansfeld, K. Wajda, *op. cit.*, s. 148.

⁸ B. Zimnowoda-Krajewska, *Toruńska kamienica...*, s. 159; także: J. Kucharzewska, *Budynek Poczty Głównej...*, s. 90; L. Gerc, *Juliusz Habicht...*

⁹ T. Jędrzejewski, *Architekt...*, s. 171.

¹⁰ P. Winter, *Ulica Augusta Cieszkowskiego w Bydgoszczy, zespół architektoniczny z przełomu XIX i XX wieku*, Bydgoszcz 1996, s. 13.

¹¹ *Ibidem*, s. 13–15.

wo utworzonego w ramach Polski województwa pomorskiego. W stosunku do dotychczasowej, prowincjonalnej w skali Prus roli Torunia, zarysowały się nowe możliwości rozwoju, związane przede wszystkim ze stołeczną rolą miasta oraz umiejscowieniem tu urzędów drugiej instancji. Ta decyzja polityczna wywarła wpływ na kształt środowiska architektonicznego czy może słuszniej byłoby powiedzieć, że spowodowała zainteresowanie Toruniem architektów z innych części Polski. W latach dwudziestych, w związku z początkami działalności budowlanej na terenie miasta, wobec niewielkiej liczby miejscowych architektów, główną rolę odgrywać zaczynają architekci pochodzący głównie z Wielkopolski, a konkretnie z Poznania. Wywołany trudną sytuacją gospodarczą brak zamówień od inwestorów prywatnych czy samorządowych był przyczyną ogólnego zastoju w budownictwie, który miał miejsce na początku lat dwudziestych. Regres ten sprawił, że jedną z możliwości zarobkowania dla architektów stał się udział w konkursach architektonicznych, inną zaś zatrudnienie na państwowych posadach w administracji, traktowane w środowisku jako rodzaj zawodowej degradacji¹². Pozostawała wreszcie trzecia droga – założenie własnej pracowni i, po uzyskaniu uprawnień, staranie się o zlecenia. Wzrosła przez to konkurencyjność na rynku wolnego zawodu architekta i, co za tym idzie – potrzeba poszukiwania zleceń na terenie całego kraju.

Pomorze funkcjonowało wówczas, z punktu widzenia możliwości pozyskania zleceń, jako swego rodzaju „ziemia niczyja”. Jej atrakcyjność dla Wielkopolan wynikała z jednej strony z niedalekiego położenia, z drugiej – organizowały się tu jednostki administracji rządowej, potrzebujące siedzib, które należało wznieść. Wreszcie nie bez znaczenia dla związków między regionami pozostawał fakt, że na początku swojej działalności urzędy województwa pomorskiego siedziby miały właśnie w Poznaniu¹³.

Wyżej wymienione czynniki przyczyniły się zatem do ekspansji wielkopolskich architektów na teren Torunia i Pomorza. Wartym zaznaczenia wydaje się być fakt, że grupa, która w tym czasie odegrała główną rolę, składała się z będących wówczas w wieku około czterdziestu lat architektów, posiadających już wyrobioną pozycję w środowisku zawodowym¹⁴. Z Poznania do Torunia przeniósł się Kazimierz Ulatowski, pierwsze projekty dla Muzeum Ziemi Pomorskiej zamówione zostały u prowadzącego w Poznaniu własną

¹² R. Piotrowski, *Życie zawodowe, towarzyskie i stowarzyszeniowe architektów*, w: *Fragmety stuletniej historii...*, s. 41.

¹³ K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej...*, s. 32.

¹⁴ K. Sobkowicz, *Architekci Wielkopolscy. Biogramy, dzieła, stowarzyszenia. Część pierwsza, lata 1886–1939*, Poznań 1988, s. 9.

pracownię Stefana Cybichowskiego. Podobnie projekty nadesłane na pierwszy konkurs na gmach urzędu województwa pochodziły z pracowni poznańskich (Marian Andrzejewski, Jan Trzciniński, Jan Cieśliński). Omawianą grupę stanowili na ogół architekci wykształceni w niemieckich uczelniach, urodzeni w ostatniej ćwierci XIX wieku¹⁵.

W pierwszej połowie lat dwudziestych rozpoczyna się współpraca między magistratem a Franciszkiem Krzywdą-Polkowskim (I i II konkurs na gmach urzędu województwa, plany regulacyjne dla Kozackich Gór, plan regulacji Torunia z 1929 roku czy wreszcie otwarty konkurs na Muzeum Ziemi Pomorskiej). W połowie lat dwudziestych do grona projektujących dla Torunia dołącza Marian Lalewicz (Pomorska Izba Rolnicza¹⁶, później Państwowy Bank Rolny – 1937)¹⁷. Kilka projektów, przede wszystkim konkursowych, wykonał także Czesław Przybylski, po raz pierwszy pojawiający się w połowie lat dwudziestych¹⁸.

Wśród działających w Toruniu architektów wymienić należy także Kazimierza Milewskiego i Feliksa Niekrasza¹⁹, uczestników obu konkursów na Gmach Województwa, autorów zrealizowanych projektów domów przy ulicy Słowackiego, utrzymanych w formach stylu dworkowego. Biorąc udział w ogólnopolskich konkursach otrzymali pierwszą nagrodę za projekt Gmachu Szpitala w Łodzi w 1927 roku, wyniki tego konkursu opublikowane zostały w „Architekturze i Budownictwie”. Drugą nagrodę otrzymali w konkursie na projekt Państwowej Szkoły Rzemiosł w Poznaniu w 1926 roku²⁰.

Z powyższego wynika, że w latach dwudziestych na terenie Torunia działali przede wszystkim architekci wykształceni na zagranicznych uczelniach, którzy swe zawodowe doświadczenie zdobywali przed odzyskaniem niepodległości. Zjawisko to miało miejsce w skali całego kraju z wyjątkiem Galicji – trzon architektów w pozostałych zaborach składał się z ludzi wykształco-

¹⁵ Jan Trzciniński, ur. 1893, absolwent Wydziału Architektury Politechniki w Sterlitz z 1915 roku. Marian Andrzejewski, ur. 1882, absolwent Politechniki w Charlottenburgu. Jan Cieśliński, ur. 1899, studia na Politechnice w Charlottenburgu oraz na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Dane pochodzą z: A. Nitsch, *op. cit.* (hasło: *Trzciniński Jan*).

¹⁶ APT, AmT, WB, Dokumentacja techniczna, sygn. 46.

¹⁷ B. Chmielarska, *Między tradycją a nowoczesnością...*, s. 53–54.

¹⁸ „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 8–9–10, s. 295, 296; także: G. Jonkajtys-Luba, *op. cit.*, s. 28.

¹⁹ Feliks Niekrasz, ur. 1888, absolwent Wydziału Architektury Politechniki Lwowskiej, pełnił funkcję wiceprezesa toruńskiego oddziału SARP oraz zastępcy naczelnika Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego.

²⁰ K. Sobkowicz, *op. cit.*, s. 55.

nych poza granicami²¹. Do tego grona należał także mieszkający w Toruniu od 1920 roku Kazimierz Ulatowski, który w latach 1903–1906 studiował na Wydziale Architektury Politechniki w Berlinie-Charlottenburgu. Następnie w 1908 roku ukończył Politechnikę w Stuttgarcie i do roku 1910 praktykował u Franciszka Mączyńskiego w Krakowie²². Niemal taką samą edukację przeszedł działający głównie na terenie Wielkopolski i Pomorza Stefan Cybichowski (1881–1939), wychowanek Politechniki w Charlottenburgu²³, docent Akademii Przemysłowej w Berlinie w latach 1907–1909²⁴, rozstrzelany *notabene* przez Niemców w 1939 roku.

Od początku lat trzydziestych w kreowaniu toruńskiej architektury znaczący udział wzięli środowiska warszawskie, reprezentujące twórczość wywodzącą się z awangardowych nurtów. Z Warszawą związani byli: il. 31 Bohdan Lachert, Józef Szanajca (zespół domów mieszkalnych ZUS, budynek mieszkalny przy Mickiewicza, dom bliźniaczy przy ul. Kasprowicza), il. 39 Antoni Dygat (Rozgłośnia Polskiego Radia) i Jerzy Wierzbicki (projekt Muzeum Ziemi Pomorskiej, Komunalna Kasa Oszczędności). Byli to architekci 22, 25 29, 33 tzw. młodego pokolenia, wykształconego już w niepodległej Polsce, dzięki ich działalności pojawiają się realizacje utrzymane w duchu funkcjonalizmu. Na początku lat trzydziestych aktywność zawodową zaczyna Ignacy Tłoczek (1902–1982)²⁵, absolwent Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej (studiował w latach 1924–1931), który w 1931 roku objął stanowisko kierownika Wydziału Technicznego, równocześnie od 1934 prowadził prace nad Ogólnym Planem Zabudowy Torunia, ukończonym w 1935 roku. Wśród pozostałych „młodych” architektów, działających w Toruniu, wymienić trzeba: Zygmunta Wahla²⁶ (projekt i realizacja Dworca Autobusowego, oraz Gmachy Sądów Grodzkich) oraz Kazimierza i Werę Sylwestrowiczów²⁷ il. 37 (projekt i realizacja budynku mieszkalnego „Vesty” przy Mickiewicza oraz kliniki dr. Czyżaka przy ul. Legionów). Wspomnieć należy Kruma Petrowa, także absolwenta WA PW²⁸ z 1930 roku, autora projektu i realizacji budyn-

²¹ R. Piotrowski, *op. cit.*, s. 39.

²² *Toruński Słownik Biograficzny*, red. K. Mikulski, t. 1, Toruń 2000, s. 241.

²³ K. Sobkowicz, *op. cit.*, s. 8.

²⁴ A. Nitsch, *op. cit.*, hasło: *Cybichowski Stefan*.

²⁵ *Toruński Słownik...*, s. 247.

²⁶ Absolwent WA PW z 1935 roku; por.: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 295, poz. 2561.

²⁷ Kazimierz Sylwestrowicz, ur. 1900 w Batumi, studia na WA PW.

²⁸ *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 288, poz. 1807.

ku mieszkalnego przy ulicy Matejki 46, oraz kpt. Leopolda Józefa Jarosławskiego, absolwenta WA Politechniki Lwowskiej, członka Konfraterni Artystów²⁹, czynnie biorącego udział w życiu kulturalnym Torunia³⁰, według projektu którego wzniesiono Dom Społeczny przy ulicy Mickiewicza, kasyno wojskowe przy pl. Św. Katarzyny, oraz willę przy ul. Legionów; ponadto arch. Edmunda Gabriela Płockiego (1906–1995), absolwenta Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej, autora projektów willi przy ulicy Słowackiego 56 i Grunwaldzkiej 38, będącej jego domem własnym.

il. 40

il. 38

Stowarzyszenie Inżynierów Architektów Pomorza

Lata dwudzieste i trzydzieste to okres organizowania się architektów w związki zawodowe i stowarzyszenia służące przede wszystkim ochronie zawodu. Zjawisko to miało miejsce także na terenie Pomorza, i tak na początku lat trzydziestych działający tu architekci powołali do życia Stowarzyszenie Inżynierów Architektów Pomorza z siedzibą w Toruniu³¹. Powstało ono zapewne z inicjatywy osiadłego w Toruniu Kazimierza Ulatowskiego³², który wcześniej zaangażowany był w organizację Stowarzyszenia Inżynierów i Architektów w Poznaniu³³. Głównym celem tej toruńskiej organizacji zawodowej była, jak zapisano w statucie uchwalonym w styczniu 1931 roku: „praca nad rozwojem wiedzy i twórczości architektonicznej [...] propaganda architektury wśród najszerzych warstw społecznych i propaganda architektury polskiej za granicą”. Ponadto chciano starać się o wysoki poziom fachowy i etyczny architektów oraz bronić ich interesów zawodowych. Członkami organizacji zostać mogły osoby legitymujące się dyplomem Wydziału Architektury wyższej uczelni oraz, w wyjątkowych wypadkach, wobec wszechstronnych kwalifikacji fachowych, architekci bez dyplomu³⁴.

il. 61

W latach 1930–1933 Stowarzyszenie Inżynierów Architektów Pomorza (SIAP) występowało jako zrępowanie architektów wchodzące w skład

²⁹ I. Tłoczek, *Toruński Oddział SARP*.

³⁰ Z ramienia Dowództwa Okręgu Korpusu VIII był członkiem sądu w konkursie ogłoszonym w 1929 roku przez TUP i Stowarzyszenie Architektów na Pomorzu, na szkicowy projekt zabudowy i regulacji wylotu nowego mostu drogowego i usytuowania pomnika Wolności i Zwycięstwa. „D.O.M” 1929, nr 1.

³¹ APT, AmT, Rejestr Stowarzyszeń, sygn. 78.

³² *Toruński Słownik...*, s. 242.

³³ K. Sobkowicz, *op. cit.*, s. 50.

³⁴ APT, AmT, Rejestr Stowarzyszeń, sygn. 78.

Konfaterni Artystów. W okresie późniejszym stowarzyszenie, choć formalnie wydzielone, na zewnątrz występowało wspólnie z wyżej wymienioną organizacją skupiającą artystów³⁵. Wynikiem współpracy była wystawa *Toruń Współczesny*, będąca transpozycją obrazu miasta, nakreślonego rok wcześniej w śmiałych odczytach i publikacjach prasowych. W Konfraterni także poddano publicznej ocenie plan urbanistyczny Torunia³⁶. Jak wyżej wspomniano, działalność rozpoczęto w 1931 roku, w którym do Stowarzyszenia należało sześciu członków. Jednak już w ciągu roku liczba ta wzrosła do piętnastu³⁷ (włączając architektów działających w Bydgoszczy). Mając w pamięci spór między Toruniem i Bydgoszczą o prymat w regionie, zaskakująca wydaje się być decyzja bydgoskich architektów, by przyłączyć się do toruńskiej organizacji skupiającej architektów Pomorza³⁸. Z nielicznie zachowanych protokołów zebrań wynika, że w ciągu dwóch lat odbyło się sześć zebrań, których owocem było wystosowanie listu do biskupa Okoniewskiego w sprawie projektów nowych kościołów na Pomorzu. Drugą ważką sprawą, która pojawiła się na kilku spotkaniach, była kwestia podniesienia poziomu etycznego w stosunkach między architektami. Bezpośrednio dotyczyła, jak można przypuszczać, pretensji środowiska wobec postępowania Stefana Cybichowskiego. List, jak to określono, w sprawie kolegi Cybichowskiego, wysłany został do Kurii Biskupiej w Pelplinie, Ministerstwa Robót Publicznych, Koła Architektów w Poznaniu oraz do Koła Architektów Wybrzeża Morskiego. Znając adresatów listu, można domyślać się, że chodzić musiało o spór wokół projektu bądź realizacji jednego z kościołów na Pomorzu, których Stefan Cybichowski zaprojektował niezmiernie dużo. Ten niekwestionowany rekordzista projektów budowli sakralnych otrzymał nawet od Stolicy Apostolskiej tytuł szambelana papieskiego³⁹. Pozostałe kwestie dyskutowane na zebraniach dotyczyły przygotowań do otwarcia wystawy prac członków stowarzyszenia, uruchomienia poradni architektonicznej, organizacji wieczorów dyskusyjnych, oraz udziału w obchodach 700-lecia Torunia.

Do 1932 roku członkami Stowarzyszenia zostali⁴⁰: Kazimierz Ulatowski, Feliks Niekrasz, Michał Bojakowski, Zygmunt Knothe, Petrow Krum, Tade-

³⁵ I. Tłoczek, *Toruński Oddział SARP*.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ APT, AmT, Rejestr Stowarzyszeń, sygn. 78.

³⁸ Do czasu reformy administracyjnej z kwietnia 1938 roku Bydgoszcz wchodziła w skład województwa poznańskiego.

³⁹ K. Sobkowicz, *op. cit.*, s. 153.

⁴⁰ Pisownia nazwisk wg protokołów zebrań, APT, AmT, Rejestr Stowarzyszeń, sygn. 78.

usz Landfos⁴¹, Ignacy Tłoczek, Leopold Jarosławski, Wera Sylwestrowicz, Kazimierz Sylwestrowicz, inż. Roth, inż. Nawrowski, Małkowski, Eysymont, Orlicz. Siedziba oddziału mieściła się w Urzędzie Wojewódzkim, a konkretnie w Wydziale Komunikacyjno-Budowlanym, gdzie sprawami stowarzyszenia zajmował się inż. arch. Franciszek Wojciechowski. W skład zarządu wchodził: Stanisław Klonowski – prezes, Kazimierz Sylwestrowicz – wiceprezes, Mikołaj Flak – sekretarz oraz Zbigniew Wahl – skarbnik⁴².

Toruńskie stowarzyszenie podjęło decyzję o wstąpieniu do Związku Stowarzyszeń Architektów Polskich (ZSAP)⁴³, który powołany został podczas II Zjazdu Polskich Techników Zrzeszonych, w 1929 roku w Poznaniu⁴⁴. Komitetowi Organizacyjnemu, wyłonionemu podczas wyborów, powierzono opracowanie statutu oraz zwołanie zjazdu ZSAP. Ukonstytuowanie Związku nastąpiło na I Zeździe, który miał miejsce w marcu 1930 roku. W ciągu roku przystąpiły do ZSAP organizacje skupiające architektów ze środowisk: warszawskiego, katowickiego, gdyńskiego, łódzkiego, częstochowskiego, lubelskiego i poznańskiego⁴⁵, oraz jak wynika z dokumentów – także toruńskiego, na co wskazuje też obecność w Komitecie Organizacyjnym SARP, wyłonionym z członków ZSAP, członka toruńskiego stowarzyszenia – Kazimierza Sylwestrowicza⁴⁶. Od początku działalności zakładano przejściowy charakter organizacji, dążąc do stworzenia jednolitego, powszechnego, obejmującego całą Polskę związku architektów⁴⁷. Nastąpiło to ostatecznie na przełomie maja i czerwca 1934 roku. Wśród powołanych trzynastu terenowych oddziałów znalazł się także toruński, który w 1935 roku liczył piętnastu, rok później dwudziestu członków, co biorąc pod uwagę liczebność architektów w poszczególnych miastach, stawiało Toruń w nie najlepszej sytuacji⁴⁸. Dysproporcji ilościowych pomiędzy ośrodkami nie należy interpretować jako wyznacznika potencjału rozwojowego poszczególnych miast. Przykłado-

⁴¹ Tadeusz Zandfos (1902–1980), absolwent WA PW, w latach 1934–1939 kierownik Biura Zabudowy Wybrzeża Morskiego w Wejherowie.

⁴² K. Sobkowicz, *op. cit.*, s. 118.

⁴³ W protokole z zebrania Stowarzyszenia z dnia 29.01.1932 znajduje się sformułowanie: „wobec przystąpienia stowarzyszenia do ZSAP”, APT, AmT, Rejestr Stowarzyszeń, sygn. 78.

⁴⁴ K. Sobkowicz, *op. cit.*, s. 98.

⁴⁵ *Ibidem*, s. 99. We Lwowie architekci zrzeszeni byli w Sekcji Inżynierów Architektów, działającej przy Polskim Towarzystwie Politechnicznym, por. „Architektura i Budownictwo” 1933, s. 267.

⁴⁶ K. Sobkowicz, *op. cit.*, s. 105.

⁴⁷ *Ibidem*, s. 100.

⁴⁸ Mniej członków liczyły oddziały: łucki, kielecki i częstochowski.

wo w dynamicznie rozwijających się Katowicach w początkowym okresie do SARP-u należało jedynie dwóch architektów⁴⁹. Zdecydowanie najsilniejszym, czy może najbardziej licznym, był ośrodek warszawski⁵⁰, co zdaje się rozumiało, biorąc pod uwagę obecność Wydziału Architektury PW, prestiż stolicy oraz idące za tym możliwości zarobkowe⁵¹. Na kolejnym miejscu znajdujemy oddział lwowski, którego liczebność zdają się tłumaczyć te same okoliczności, wyjąwszy „prowincjonalne położenie”. Wypadałoby zwrócić tu uwagę na fakt, że w omawianym okresie większość zleceń pochodziła od instytucji państwowych, szanse na ich uzyskanie zwiększały się w miastach posiadających status centrów władzy czy w ośrodkach wzmożonego rozwoju. Na tym tle rozumiało staje się, iż Toruń, jako stolica województwa, był atrakcyjny z punktu widzenia możliwości zarobkowych, i jak na liczące pod koniec lat trzydziestych ok. 60 tysięcy mieszkańców miasto, skupiał sporą grupę wykwalifikowanych architektów.

Kolejną organizacją zrzeszającą architektów na Pomorzu było działające od 1928 roku Gdyńskie Koło Architektów, skupiające w momencie rozpoczęcia działalności wszystkich ośmiu(!) dyplomowanych architektów pracujących na terenie miasta⁵². Mimo to stawiali sobie oni ambitne cele i wiele osiągnęli⁵³.

W okresie międzywojennym na terenie województwa pomorskiego działały zatem dwie organizacje zawodowe zrzeszające architektów, powstałe na początku lat trzydziestych, z siedzibami w Toruniu i Gdyni. Miały one swoje reprezentacje podczas I Walnego Zebrania SARP w Warszawie w dniach 30 czerwca i 1 lipca 1934 roku, w osobach Jana Stefanowicza (Oddział Gdyński) oraz Kazimierza Sylwestrowicza i Janusza Witwickiego z Oddziału w Toruniu⁵⁴. Rok później oddziały skupiały łącznie czterdziestu jeden architektów. Można przyjąć, że jest to w przybliżeniu liczba czynnych na obszarze województwa architektów, do której należy wszakże dodać osoby zrzeszone poza pomorskimi oddziałami, a prowadzące działalność zawodową na jego terenie, jak to miało miejsce w przypadku architektów warszawskich czy poznańskich, posiadających własne pracownie i starających się o zlecenia na terenie całego kraju. W samej Gdyni zauważalny jest bardzo dynamiczny

⁴⁹ W. Odorowski, *op. cit.*

⁵⁰ W 1936 roku oddział liczył 428 członków.

⁵¹ R. Piotrowski, *op. cit.*, s. 40 i następne.

⁵² T. Jędrzejewski, *Architekt...*, s. 170.

⁵³ Por. s. 189.

⁵⁴ K. Sobkowicz, *op. cit.*, s. 108.

wzrost liczby architektów – pamiętając o ośmiu aktywnych w końcu lat dwudziestych, w roku 1935 znajdujemy dwudziestu sześciu, a w roku następnym już czterdziestu⁵⁵. Świadczy to dobitnie o wzroście znaczenia architektonicznego Gdyni, jako najdynamiczniej, obok Warszawy, rozwijającego się organizmu miejskiego.

Jak wspomniano na wstępie, jedną z możliwości zatrudnienia dla architekta była praca w urzędzie budowlanym. W tym miejscu postaramy się prześledzić funkcjonujące na obszarze województwa pomorskiego urzędy budowlane, pod kątem zatrudnienia w nich dyplomowanych architektów.

W 1931 roku, decyzją Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 15 kwietnia, utworzono Biuro Zabudowy Wybrzeża Morskiego, które faktycznie powstało 1 czerwca 1931 jako organ Wydziału Powiatowego Starostwa Morskiego w Wejherowie. Do zadań Biura należało ogólne kierowanie zabudową Wybrzeża, opracowywanie planów zabudowy, wydawanie zezwoleń budowlanych oraz opiniowanie planów parcelacyjnych. Pierwszym kierownikiem był inż. Tadeusz Kowalski, od roku 1934 pracami biura kierował inż. Tadeusz Zandfos⁵⁶. Według raportów opiniowano rocznie ok. 700 projektów. Zespół pracowników wykonał Szczegółowy Plan Zabudowania Osiedla Jurata na Helu oraz takie plany dla Hallerowa⁵⁷ i Jastrzębiej Góry. Niestety nie udało się ustalić pełnego składu osobowego Biura. W Wejherowie siedzibę miał także Powiatowy Urząd Budownictwa Naziemnego, którego pracą do lipca 1930 roku kierował inż. Stanisław Świątkiewicz, o którym wiadomo, że legitymował się zdaniem I i II egzaminem państwowym na Politechnice Lwowskiej⁵⁸. Był on autorem sporządzonego w 1930 roku planu zabudowy, przeznaczonej dla elit intelektualnych i społecznych, Urzędniczej Spółdzielni Mieszkaniowej o powierzchni 23 ha⁵⁹, kilku willi przy ul. Hallera, kamienicy przy ul. 3-go Maja i basenu w Wejherowie. Jego zastępcą był Kazimierz Izdebski, który sprawował kierownictwo budowy gmachu Starostwa Morskiego w Gdyni, tamtejszego Urzędu Skarbowego oraz budynku PUBN w Wejherowie. W lipcu 1930 Świątkiewicz wyjechał na leczenie do Szwajcarii⁶⁰. Jego stanowisko objął na krótko Władysław Wyka, który przeniesiony został w październiku do Chojnic, gdzie piastował funkcję kierownika miejscowe-

il. 47

⁵⁵ A. Koseski, *op. cit.*, s. 69.

⁵⁶ APB, UWP, sygn. 13440.

⁵⁷ „D.O.M” 1931, nr 8, s. 19.

⁵⁸ APG, PUBN W, sygn. 1140.

⁵⁹ B. Breza, *op. cit.*

⁶⁰ APG, PUBN W, sygn. 1140.

go PUBN. W Grudziądzu funkcję rejonowego architekta pełnił Józef Rogowski, absolwent WA PL⁶¹.

Jeszcze jedną instytucją zatrudniającą architektów, pozostającą pod auspicjami państwa, było powołane w 1934 roku Biuro Regionalnego Planu Zabudowy Północnego Pomorza. Na jego czele stanął Stanisław Filipkowski, zespół pracowników początkowo stanowili: Bolesław Malisz i Andrzej Uniejewski. Na przestrzeni lat w pracowni zatrudnieni byli: Stanisław Dąbrowski, Wiesław Oyrzanowski, Zbigniew Błeszyński, architekt Kaszycki, technik Kowalski oraz Bohdan Damięcki i Tadeusz Sieczkowski⁶².

Pas pobraża, silnie urbanizowany w omawianym okresie, przyciągał architektów ze wszystkich stron Polski. W końcu lat dwudziestych projekt kąpieliska w Helu sporządził Władysław Horodecki, architekt wykształcony i działający do czasu wybuchu rewolucji w Kijowie⁶³, który później związany był ze spółką Ulen&Co, budującą między innymi hale targowe, rzeźnie i wieże ciśnień. Po roku 1928 wyjechał z kraju, obejmując w ówczesnej Persji stanowisko naczelnego budowniczego kolei. Przed rokiem 1928 występuje w dokumentach jako pełnomocnik spółki „Lasmet”, pierwszego dzierżawcy terenów, na których w późniejszym czasie powstała Jurata⁶⁴.

Absolwenci Wydziału Architektury Politechniki Lwowskiej

Jednym z przedwojennych ośrodków kształcenia architektów był Lwów, gdzie na Politechnice od 1872 roku istniał wyspecjalizowany wydział. Po pierwszej wojnie ten kierunek nauczania został dość szybko aktywowany⁶⁵. Apogeum wieloletniej działalności stanowił okres międzywojenny, kiedy to wykształcone zostało „młode” pokolenie architektów. Głównymi twórcami metod nauczania projektowania byli wówczas profesorowie Władysław Derdacki i Witold Minkiewicz, wyznaczający twórczy horyzont kształconego przez siebie pokolenia. Zasadniczy kierunek wpajany przez nich oparty był na zasadach funkcjonalizmu w architekturze, rozumianego nie jako rozposzechniona ideologiczna maniera projektowa, lecz ugruntowane na do-

⁶¹ A. Nitsch, *op. cit.*, hasło: *Rogowski Józef*.

⁶² B. Malisz, *Gdynia i region...*, s. 2.

⁶³ K. Stefański, *op. cit.*, s. 159, także: S. Kileso, *op. cit.*, s. 139.

⁶⁴ APB, UWP, sygn. 24254.

⁶⁵ A. Frydecki, *op. cit.*, s. 51 i następne.

świadczeniu przekonanie⁶⁶. Efekt plastyczny dzieł architektonicznych kształtowany miał być w oparciu o tę podstawową zasadę oraz respektowanie wszystkich jednostkowych i zbiorowych potrzeb człowieka.

Działający w pasie pobraża Ignacy Drexler był profesorem Politechniki Lwowskiej i organizatorem odbywających się od 1913 kursów z zakresu teorii budowy miast, należy go wręcz uznać za pioniera tej dyscypliny w Polsce⁶⁷. Był autorem projektu kolonii mieszkaniowej Jasne Wybrzeże, sporządzonego w 1929 roku na zamówienie spółki o tej nazwie⁶⁸, który częściowo został zrealizowany. Wśród wykształconych na lwowskiej uczelni architektów, którzy odcisnęli piętno na przestrzennym kształcie części Pomorza, a konkretnie Gdyni, wymienić trzeba Romana Felińskiego, autora pierwszych publikacji z dziedziny urbanistyki⁶⁹. Jako naczelnik Wydziału Regulacji Ministerstwa Robót Publicznych, w latach 1925–1926, wspólnie z Adamem Kuncewiczem, wykonał plan rozbudowy Gdyni. Ważną postacią był także profesor Stanisław Filipkowski – kierownik Katedry Urbanistyki na Wydziale Architektury PL, autor planu ogólnego Gdyni z 1935.

Z lwowskiego środowiska, ceniącego „inżynieryjne podejście do architektury”, wywodził się również absolwent WA PL z 1932 roku – Zbigniew Kupiec⁷⁰. Jeden z etapów jego zawodowej aktywności związany był z Gdynią, gdzie w latach 1933–1939, wraz z inż. Tadeuszem Kossakiem prowadzili pracownię architektoniczną. Działalność pracowni koncentrowała się na dwóch grupach projektów: budynkach użyteczności publicznej oraz budynkach mieszkalnych. Na lwowskiej uczelni architektoniczne wykształcenie zdobyli także: działający w Gdyni, Juracie oraz biorący udział w konkursach na Muzeum Ziemi Pomorskiej w Toruniu Jan Bolesław Bochniak – kierownik Oddziału Architektury magistratu w Gdyni oraz Michał Izyzdor Bojakowski, członek toruńskiego oddziału SARP, według projektów którego zrealizowano gimnazjum w Działdowie (1930–1935) oraz kościoły w Jastarni i Tucholi (1930–1935)⁷¹. Przypomnieć należy też ponownie Feliksa Niekraza i Leopolda Jarosławskiego, czynnych w Toruniu, oraz krótko związanych z omawianym terenem Juliana Duchowicza i Zygmunta Majerskiego, laureatów drugiej nagrody ogłoszonego przez gdyński oddział SARP konkursu na

⁶⁶ *Ibidem*, s. 52.

⁶⁷ O. Czerner, H. Listowski, *op. cit.*, s. 19.

⁶⁸ „D.O.M” 1931, nr 1, s. 11.

⁶⁹ R. Feliński, *op. cit.*

⁷⁰ K. Butelski, *op. cit.*, s. 207 i następne.

⁷¹ A. Nitsch, *op. cit.*, hasło: *Bojakowski Jan*.

hotel, łaźienki i Dom Zdrojowy w Juracie⁷². Przy obecnym stanie badań udało się zidentyfikować jedenastu architektów aktywnych w latach 1920–1939 na terenie Pomorza, którzy byli absolwentami WA PL. Większość z nich, z wyjątkiem Ignacego Drexlera oraz Juliana Duchowicza i Zygmunta Majerskiego, przynajmniej w owym okresie zamieszkiwała na terenie Pomorza. Jeden z nich, Jan Bochniak, wraz z mieszkającym w Wejherowie absolwentem WA PW, Tadeuszem Zandfosem, podczas zamkniętego konkursu na Muzeum Ziemi Pomorskiej zostali zaproszeni do udziału w nim jako „architekci z Pomorza”. Fakt ten wskazuje, że dla „przeciętnego” odbiorcy architektury, znaczenie miały nie tyle poszczególne szkoły, których absolwentami byli architekci, ile obszar, na którym miała miejsce ich aktywność zawodowa, co nie było zresztą odosobnionym zjawiskiem w skali kraju, gdyż w podobny sposób podchodzono do architektów na Śląsku⁷³.

Absolwenci Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej

Na architektoniczno-urbanistyczny kształt Pomorza wpływ mieli także autorzy wywodzący się ze środowiska warszawskiego. Mówiąc o środowisku mamy tu na myśli grupę osób wykształconych na WA PW, oraz z nim związanych, których twórczość odznaczała się racjonalistyczno-konstrukcyjnym⁷⁴ podejściem oraz wyczuleniem na społeczną rolę architektury. Grupa ta, jako „szkoła warszawska”, opisana została przez Lecha Niemojewskiego w początku lat trzydziestych ubiegłego wieku⁷⁵. Dominacja warszawskiego środowiska była oczywista, biorąc pod uwagę, że na ogólną liczbę wykształconych w latach 1918–1925 architektów dyplomowanych, nieomal co drugi był absolwentem WA PW⁷⁶. Był wśród nich m.in. Jerzy Wierzbicki, twórca projektu, według którego wzniesiono w Toruniu budynek Starostwa Krajowego⁷⁷, uczestnik dwóch konkursów na Muzeum Ziemi Pomorskiej w Toruniu, autor projektu gmachu Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni, nagrodzonego

⁷² „Architektura i Budownictwo” 1934, nr 11, s. 298.

⁷³ W. Odorowski, *op. cit.*, s. 42.

⁷⁴ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 77.

⁷⁵ L. Niemojewski, *Dwie szkoły...*

⁷⁶ K. Tołoczko, *Związek zawodu architekta z państwem*, „Komunikat SARP” 1939, nr 2, s. 32.

⁷⁷ J. Z. [J. Zachwatowicz], *Gmach Starostwa Krajowego...*

w konkursie zamkniętym i przeznaczonego do realizacji, która jednak niestety nie doszła do skutku.

Wybitnymi przedstawicielami warszawskiego środowiska byli pracujący wspólnie Bohdan Lachert i Józef Szanajca, autorzy blisko 150 projektów różnej skali, z czego wybudowano 40 obiektów⁷⁸, m.in. w Gdyni⁷⁹ i Toruniu⁸⁰. Wychowankami WA PW byli również wymieniani już Tadeusz Zandfos, autor projektu Domu Wczasowego Rodziny Urzędniczej w Juracie⁸¹, oraz Ignacy Tłoczek, zawodowo związany z Toruniem, którego projekty i realizacje zostały powyżej szczegółowo przedstawione.

Środowisko warszawskie, jako najliczniejsze w kraju, było aktywne także na Pomorzu, jego reprezentanci brali udział w konkursach i realizacjach na terenie przede wszystkim Gdyni. Stanowili bardzo silną grupę, czego przykładem mogą być wyniki konkursu na budynek Sądów⁸² – wszystkie nagrodzone prace pochodziły z warszawskich pracowni, oraz konkursu na gmach Urzędu Celnego, gdzie na siedem przyznanych nagród aż sześć przypadło warszawiakom⁸³. Zatrudnianie architektów przez instytucje państwowe, które prowadziły własne pracownie projektowe⁸⁴, powodowało, że na omawianym obszarze współistniały wpływy obu środowisk: warszawskiego i lwowskiego. Wśród architektów wykształconych na WA PW, których działalność miała miejsce na Pomorzu, znajdujemy: Jerzego Müllera, Władysława Pieńkowskiego, Tadeusza Jędrzejewskiego, Włodzimierza Prochaskę, Lecha Niemojewskiego, Bolesława Malisza, Stanisława Dąbrowskiego, Wiesława Oyrzanowskiego, Zbigniewa Błęszyńskiego, Bohdana Damięckiego i Tadeusza Sieczkowskiego. Uwidacznia się swego rodzaju podział wykonywanych zadań. Większość tych związanych z planowaniem miast czy osiedli w początkowym okresie, czyli w ciągu lat dwudziestych, wypełniali architekci i urbaniści związani z lwowską uczelnią. Istotne jest przy tym, że zaangażowani byli w tworzenie organizmów miejskich od podstaw (Jasne Wybrzeże, Gdynia). Oni również stanowili większość zatrudnionych w zajmujących się pro-

⁷⁸ B. Lachert, *Józef Szanajca...*, s. 148.

⁷⁹ M. Sołtysik, *Gdynia, miasto...*, s. 156, 209.

⁸⁰ APT, AmT, WB, sygn. 2559.

⁸¹ APB, UW, sygn. II/61.

⁸² *Konkurs na Gmach Sądu...*

⁸³ *Rozstrzygnięcie Konkursu na Gmach Urzędu Celnego...*

⁸⁴ Ministerstwo Poczty i Telegrafów, gdzie w latach 1936–1939 kierownikiem był Józef Szanajca, a wcześniej Julian Puterman-Sadłowski, czy Ministerstwo Robót Publicznych, gdzie zatrudnieni byli m.in. Adam Paprocki, Adam Kuncewicz, Jerzy Müller.

jektowaniem urbanistycznym urzędach, pełniąc niejednokrotnie kierownicze funkcje.

Architekci w latach 30.

Od początku lat trzydziestych coraz większego znaczenia nabierali architekci wykształceni w Warszawie. W niektórych przypadkach zatrudnieni byli na etatach państwowych czy samorządowych na terenie Pomorza (Tadeusz Zandfos, Bolesław Malisz oraz Ignacy Tłoczek), byli to głównie ci, którzy uzyskiwali dyplom na początku lat trzydziestych⁸⁵. Pozostali byli obecni w tej części kraju poprzez prowadzenie własnych pracowni projektowych, bądź zatrudnienie w warszawskich biurach projektowych przy państwowych instytucjach. W gronie tym odnajdujemy Bohdana Lacherta, w latach 1932–1935 zatrudnionego w biurze projektowym Stowarzyszenia Budownictwa Mieszkaniowego ZUS⁸⁶ w Warszawie, prowadzącego także wspólnie z Józefem Szanajcą prywatną pracownię. Przedstawicielami „szkoły warszawskiej” pracującymi dla Pomorza byli: Marian Lalewicz, autor monumentalnych założeń Dowództwa Marynarki Wojennej na Oksywiu czy gmachu BGK w Toruniu, Paweł Wędziagolski, twórca projektów domów kolonii rybackiej na Helu⁸⁷ oraz Czesław Przybylski, według projektu którego wzniesiono na Helu trzy wille⁸⁸. Dwie wille projektu Juliusza Nagórskiego powstały w Juracie⁸⁹, tam również postawiono szereg domków osiedla mieszkaniowego, zaprojektowanych przez Romana Sigalina⁹⁰, oraz hotel, którego projekt sporządzony został przez Jerzego i Janinę Poznańskich⁹¹, projekty wnętrz i otoczenia willi wykonywał Piotr Lubiński⁹². Do grona działających na Pomorzu architektów należał także mieszkający w Gdyni Antoni Śpiewakowski, autor wielu realizacji na terenie Gdyni i Juraty⁹³, gdzie prowadził swoją pracownię.

il. 53

⁸⁵ Por. spisy absolwentów zamieszczone w: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 270–298.

⁸⁶ B. Lachert, *Józef Szanajca...*, s. 148.

⁸⁷ „Architektura i Budownictwo” 1928, s. 356.

⁸⁸ G. Jonkajtys-Luba, *op. cit.*, s. 27.

⁸⁹ APG, Akta Starostwa Morskiego, sygn. 850.

⁹⁰ S. Łoza, *op. cit.*, hasło: *Sigalin Roman*.

⁹¹ APB, UWP, Dokumentacja techniczna, sygn. II/62, II/63.

⁹² P.M. Lubiński, *Nowe wnętrza w Juracie*, „Arkady” 1937, nr 3, s. 148–150.

⁹³ APG, Akta Starostwa Morskiego, sygn. 849, 876, 881; także APB, UWP, Dokumentacja techniczna, sygn. II/132.

Pierwszy okres, obejmujący lata 1920–1928, na terenie Torunia charakteryzuje się słabym ruchem budowlanym, a co za tym idzie, małą aktywnością zawodową architektów, których środowisko zostaje zdominowane przez związanych z innymi ośrodkami absolwentów zagranicznych uczelni, należących do pokolenia urodzonych w ostatnim dwudziestolecu XIX wieku. Głównym polem ich działania był wówczas udział w konkursach architektonicznych. Wykształcenie zdobyte na uczelniach o tradycyjnym, akademickim profilu nauczania⁹⁴ owocowało preferowaniem stylów opartych na antyczno-palladiańskiej spuściznie oraz klasycyzmie akademickim.

Po roku 1928 stopniowo na obszarze Pomorza zaczynają działać architekci generacji wykształconej już na polskich uczelniach – Politechnikach w Warszawie i Lwowie. Jednocześnie z początkiem ich działalności następuje odejście od stylów historycznych na rzecz wyrosłego z haseł awangardy funkcjonalizmu i konstruktywizmu. Zbiega się to ze zjawiskiem ewolucji form stosowanych przez grupę architektów starszego pokolenia, którzy stopniowo, pod wpływem zachodzącej na świecie zmiany w twórczości architektonicznej, do swego repertuaru wprowadzają nowoczesne tendencje, by ostatecznie całkowicie porzucić projektowanie bazujące na stylach historycznych. Zjawisko to w skali Pomorza przebiega w jego głównych ośrodkach w sposób niemal równoczesny, acz nierównomierny. Pierwsze realizacje utrzymane w duchu funkcjonalizmu w Gdyni pojawiają się już w latach 1927–1928⁹⁵, podczas gdy w Toruniu na początku lat trzydziestych, choć właściwie również już w 1928 roku⁹⁶. W tym czasie, w obu miastach, obok funkcjonalizmu, występują wszelkie półmodernizmy, należące do późnej fazy rozwojowej modernizmu⁹⁷, trwające, w różnym nasileniu, w architekturze obu miast aż do wybuchu wojny. Jednak charakterystyczne, że w stosunku do Gdyni architektura Torunia zostaje bardziej zachowawcza, z silną dążnością do podkreślania klasycznego pierwiastka. Realizacje, które można by zaliczyć do nurtu funkcjonalistycznego, należą do nielicznych, zupełnie zaś nie ma obiektów konstruktywistycznych. Mogło to być spowodowane specyfiką typu przestrzennego charakterystycznego dla miasta portowego – hali czy magazynu, które w Toruniu nie miały zastosowania. Niemniej jednak, wpływ

⁹⁴ J. Zachwatowicz, *Szkolnictwo architektoniczne na świecie (próba charakterystyki)*, w: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 215, 217.

⁹⁵ A. Koseski, *op. cit.*, s. 5.

⁹⁶ Projekt F. Krzywdy-Polkowskiego gmachu UWP czy K. Ulatowskiego – Dyrekcji Lasów Państwowych.

⁹⁷ A.K. Olszewski, *Nowa forma...*, s. 31.

na stan rzeczy miały zapewne także osobiste preferencje architektów, wynikające z ich przynależności pokoleniowej i wykształcenia.

Dwa ostatnie czynniki znalazły też odzwierciedlenie w działaniach na polu urbanistyki. Plany wykonane przez należących do „starszego” pokolenia Ignacego Drexlera, Tadeusza Tołwińskiego, Tadeusza Zielińskiego czy nieznanego z nazwiska autora pierwszego projektu Juraty, oparte były na formach planistycznych nawiązujących do miast-ogrodów. W zasadzie ograniczały się do wytyczenia sieci ulic oraz parcelacji na działki⁹⁸. Na drugim biegunie znajdujemy projekty urbanistyczne wykonane przez urbanistów młodszej generacji – Tadeusza Zandfosa, Ignacego Tłoczka, *notabene* doskonale wykształconych przez wyżej wymienionych starszych twórców. Oparte na funkcjonalnych teoriach urbanistycznych, nie traciły z oczu potrzeb użytkowników danego terenu, zapewniając optymalne warunki pracy, wypoczynku i komunikacji, wykazując w praktyce związek projektowania z problematyką społeczno-gospodarczą. Na obu wspomnianych architektów-urbanistów wpływ wywarł klimat panujący na uczelni w okresie ich studiów, by przywołać choćby działalność grupy „Praesens”. Niewątpliwie zmiana w podejściu do zagadnień urbanistycznych, z jaką mamy do czynienia od początku lat trzydziestych, związana jest z dojściem do głosu młodego pokolenia, kształconego po 1925 roku, kiedy to w programie nauczania daje się zauważyć zwiększenie liczby godzin poświęconych urbanistyce⁹⁹. Z drugiej strony mógł tu oddziaływać czynnik zewnętrzny w postaci coraz silniej dającego się odczuć kryzysu ekonomicznego, który odegrał w pewnym sensie pozytywną rolę. Okres dekoniunktury spowodował spowolnienie tempa inwestycji, a co za tym idzie, wobec braku konkretnych realizacji, stworzył dogodne warunki dla przeprowadzenia szeregu niezbędnych studiów, umożliwiających w przyszłości racjonalne przeznaczenie i urządzenie terenów, a więc stworzenie jak najlepszych warunków rozwoju danego obszaru. Można postawić tezę, że jednym z zadań, jakie miały spełnić tworzone w pierwszej połowie lat trzydziestych Biura Planowania Regionalnego, było zmniejszenie problemu bezrobocia narastającego wśród opuszczających mury uczelni absolwentów urbanistyki i architektury. Podobne zresztą podłoże miało powołanie w latach trzydziestych Towarzystwa Osiedli Robotniczych, stawiającego sobie za główny cel budowę mieszkań dla warstw najuboższych, jednak mającego także przyczynić się

⁹⁸ Por. plany lotnisk „Kamieniec Polski”, „Jasne Wybrzeże”, „Jurata”.

⁹⁹ P. Biegański, *Ewolucja programu nauczania na wydziale w okresie 50-lecia jego istnienia*, w: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 61.

do zwiększenia zatrudnienia w sektorze budownictwa. W działalność TOR zaangażowane były duże środki pochodzące z budżetu państwa¹⁰⁰.

W dwudziestoleciu międzywojennym zarysowała się również tendencja do obejmowania przez architektów coraz większych zakresów działalności. O ile w początkach ich aktywności zawodowej na terenie Pomorza, czyli w latach dwudziestych, projektowanie ograniczało się do tworzenia pojedynczych obiektów o zróżnicowanej skali – od willi do budynku użyteczności publicznej, o tyle stopniowo, wraz z pojawiającymi się inwestycjami o charakterze państwowym i prywatnym, skala działalności zaczynała się rozszerzać. Dominujące niegdyś kwestie kompozycji przestrzennej stały się jednym z wielu elementów urbanistyki i często musiały być podporządkowane problemom społecznym, ekonomicznym i technicznym¹⁰¹. Powstawały pierwsze projekty urbanistyczne – począwszy od zakładanych od podstaw kąpielisk morskich czy osiedli mieszkaniowych poprzez plany regulacji istniejących organizmów miejskich oraz projektowanie nowego miasta aż do skali planowania regionalnego. Proces ten przebiegał dzięki pojawieniu się na rynku zawodowym kadry architektów wykształconych w działających na terenie kraju uczelniach architektonicznych.

W miarę upływu czasu, czynniki zewnętrzne w postaci zmian o skali światowej, jak ogólny postęp w wielu dziedzinach nauki czy doktryna gospodarki planowej, oraz czynniki wewnętrzne – głównie potrzeba rozwiązywania problemów społecznych i gospodarczych, zmuszały uczelnie do ciągłego rozszerzania programów nauczania, które do wykształcenia architekta czy urbanisty włączały coraz to nowe dziedziny. Kolejne pokolenia stykały się z odmiennymi problemami i różne były sposoby ich rozwiązywania, w końcu lat trzydziestych niejednokrotnie czerpiące z zagranicznych wzorów¹⁰².

¹⁰⁰ W. Krassowski, *Z zagadnień architektury warszawskiej...*, przyp. 12.

¹⁰¹ K. Pawłowski, *Kierunki rozwoju...*, s. 159.

¹⁰² Przykłady stanowią tu amerykańskie doświadczenia w planowaniu przestrzennym przejęte przez Różańskiego czy radzieckie doświadczenia K. Lisowskiego i B. Malisza, por. S. Różański, *Plany regionalne i ogólne wielkich miast*, w: *Zagadnienia urbanistyki w Polsce*, Warszawa 1931, s. 29 i następane; *idem*, *60 lat...*, s. 2–3.

Zakończenie

Pomorze, obok Śląska, urosło do rangi symbolu niezależności państwowej międzywojennej Polski. Przyczyniły się do tego osiągnięcia gospodarcze, jakie uzyskano dzięki sprzężeniu położonego na południu ośrodka wydobywania węgla z portem w Gdyni, przez który surowiec ten był eksportowany do wielu krajów. Odzyskany po latach dostęp do morza miał kluczowe znaczenie dla możliwości rozwoju gospodarki Polski, stabilności politycznej, spełnienia międzynarodowych, wręcz mocarstwowych aspiracji. W ruch przywracania niejako, czy też tworzenia morskiej świadomości narodu, zaangażowani byli zarówno artyści, wśród których największą rolę odegrali literaci, jak i klasa polityczna, która bez względu na różnie przebiegające podziały, utrzymywała jednomyślność w kwestii wagi spraw morskich. Wreszcie niezmiennie ważne okazały się organizacje społeczne, by wspomnieć choćby przewodzącą na tym polu Ligę Morską i Kolonialną. Był to zatem ogólnonarodowy spójny front działań, skupiony wokół budowania i wzmacniania pozycji Polski w świecie, co wówczas rozumiane było jako jej obecność nad Bałtykiem.

Wobec danych odzwierciedlających strukturę społeczno-ekonomiczną w początkach II RP, gdzie przy zdecydowanie rolniczym charakterze kraju istniał poważny nadmiar siły roboczej nie mogącej znaleźć zatrudnienia w tej gałęzi gospodarki, a jednocześnie słabe było uprzemysłowienie, jasne staje się, że jedyną drogą rozwiązania tego złożonego problemu była industrializacja. W tej sytuacji niejako darem od losu okazała się wojna celna z Niemcami, której konsekwencjami były powstanie wspomnianego układu zależności między Śląskiem a Pomorzem oraz budowa portu w Gdyni, które pociągnęły za sobą konieczność stworzenia potężnej infrastruktury kolejowej.

Dla uzmysłowienia wagi budowy portu dla handlu zagranicznego wystarczy przytoczyć dane, z których wynika, że jeden kilometr wybrzeża morskie-

go był trzydziestokrotnie aktywniejszy od kilometra granicy lądowej¹. Dalszym, oczywistym skutkiem czysto politycznej decyzji o powołaniu do życia Gdyni było rozpoczęcie, nie mającego odpowiedników w ówczesnym świecie procesu budowy od podstaw miasta, którego powstanie zmieniło obraz nie tylko Pomorza, ale całego kraju. Obszar województwa pomorskiego zaczął stanowić rodzaj przedbramia Gdyni łączącej Polskę ze światem, będąc równocześnie jej najbliższym, pełniącym różnorodne funkcje zapleczem. Wszystko to przyczyniło się do postrzegania Gdyni i Pomorza w kategoriach legendy narodowej, a w praktyce – do rozwoju przylegającego bezpośrednio do morza pasa, na obszarze którego w zaskakująco szybkim tempie umacniały się funkcje turystyczno-rekreacyjne.

Równocześnie dzięki politycznym decyzjom aktywizowany został drugi ośrodek miejski, który zaczął pełnić funkcję stolicy województwa – Toruń, przez co zarysował się binarny układ przestrzenny i funkcjonalny w ramach omawianego obszaru administracyjnego. Owa dwubiegunowość charakteryzuje też szerszą gamę zjawisk, poczynawszy od różnego w obu miastach podejścia do kwestii ich zabudowy, ściślej mówiąc do stworzenia warunków wyjściowych dla w przypadku Gdyni budowy, a Torunia rozbudowy. Przyczynami uderzającej odmienności podejścia do opisanej w poprzednich rozdziałach polityki gruntowej były działająca na korzyść, mająca setki lat tradycja samorządności oraz umiejętność dalekowzrocznego spojrzenia na zagadnienia rozwoju w Toruniu. Z kolei w Gdyni sukces gospodarczy i lawinowa ekspansja wydawały się być zaskoczeniem dla wszystkich odpowiedzialnych za jej dalsze losy, co powodowało opóźnione w stosunku do stanu faktycznego decyzje zarówno administracyjne, organizacyjne, jak i planistyczne, u podłoża których leżała zresztą polityczna decyzja o popieraniu przede wszystkim budowy portu. Toruń, posiadający niemałe własne środki finansowe, wsparty państwowymi dotacjami pożytkował je na trzy zasadnicze cele: na stworzenie planów kierujących procesy rozbudowy, na realizacje budujące prestiż stolicy województwa oraz na inwestycje głównie komunikacyjne, uzdrawiające funkcjonujący przeciw organizm. Gdynia, wobec niewspółmiernie większych potrzeb, bo wybudować trzeba było wszystko – poczynawszy od sieci kanalizacyjnej, wodociągowej, ulic i wreszcie domów, także wobec narastających problemów natury społecznej, liczyć mogła na niewielki w Polsce kapitał prywatny oraz pomoc mającego przez długi czas inne priorytety państwa. Sygnalizowane wyżej zagadnienia, jak byśmy powiedzieli – natury urbanistycznej, łączy obecna w obu miastach charaktery-

¹ „Morze” 1928, nr 6, s. 8.

styczna cecha. U podstaw prac nad kierunkami ich rozwoju legły prowadzone z pozycji laików rozważania Juliana Rummla odnośnie Gdyni i Mariana Sydowa – dotyczące Torunia. Co znamienne, wiele z ich przemyśleń, spostrzeżeń i sugestii znalazło się w realizowanych później przez fachowców planach zabudowania, ujawniając potrzebę włączania do procesu projektowania miasta jak najszerszych kręgów społecznych, co w czasach panujących w ówczesnej urbanistyce doktryn modernizmu należało do rzadkości.

Omawiana dwubiegunowość zachodzi także w sferze form architektonicznych. Gdynia była miejscem występowania wszystkich kierunków obecnych w architekturze dwudziestolecia międzywojennego w Polsce. Jednak tymi, które odcisnęły najsilniej piętno na obliczu miasta były odmiany konstruktywizmu i funkcjonalizmu czy wyrastającego z nich stylu międzynarodowego, stanowiące niejako wyznaczniki nowoczesności, która to cecha często była podkreślana w publikacjach o architekturze Gdyni. Właśnie takie formy, związane z nurtami europejskimi czy amerykańskimi, wybijały się na pierwszy plan, decydując o wizualnym odbiorze miasta, w którym przeważały układy horyzontalne i elewacje o jasnej kolorystyce. Oddziaływanie tych cech gdyńskiej architektury widzimy przede wszystkim w położonych w pasie pobrzeża miejscowościach kąpieliskowych, ale echa ich znajdujemy w odległej przecież Brodnicy, gdzie zespół kilku domów, jasno tynkowanych, z poziomymi ciemniejszymi pasami, zyskał lokalnie funkcjonującą nazwę Nowej Gdyni.

W Toruniu z kolei formy wiązane z awangardowymi ruchami czy stylem międzynarodowym oczywiście występują, jednak w dość ograniczonym zakresie. O charakterze architektury miasta decydowały realizacje oparte na różnych odmianach półmodernizmów, często odwołujących się w wyrazie do lokalnej tradycji budowlanej, z silnymi tendencjami do ukłasyfikowania, stosowania symetrycznej zasady kompozycji i skłonnością do podkreślania pionowych układów. Koniec lat trzydziestych przynosi jeszcze jedną charakterystyczną cechę zabudowy Torunia, której źródeł poszukiwać należy w oddziaływaniu na wyobraźnię architektów historycznej zabudowy. Było nią stosowanie, stopniowo wracającej do łask, nietynkowanej cegły, dającej w stosunku do architektury białej Gdyni opozycyjny wizualnie wyraz.

Niewątpliwie w obu miastach wypracowany został własny język stylowy, nadający im tożsamość, w Toruniu opierał się on na związkach z tradycją, natomiast w Gdyni – z nowoczesnością. Ciekawie w tym świetle wyglądają zapatrywania przywoływanych już Mariana Sydowa i Juliana Rummla. Zbieżność ich opinii objawiła się raz jeszcze, gdy wykładali swoje poglądy na kierunki poszukiwań dróg rozwoju polskiej architektury – obaj zwracali

spojrzenie w stronę krajów skandynawskich. Sydow w architekturze szwedzkiej widział doskonały przykład umiejętnego połączenia nowoczesności z tradycjonalizmem, z kolei Rummel w szkicu *Sen o Gdyni* pisał: „Swego czasu dokładnie przestudiowana została architektura i urbanistyka Stockholmu i Kopenhagi, najpiękniejszych wówczas miast na Bałtyku [...] zastosowanie niektórych zasad tam przyjętych, na podłożu sztuki polskiej, wytworzyło styl gdyński, do którego powstania przyczynili się głównie utalentowani gdyńscy architekci, a który łączy powagę i stateczność skandynawską z wytwornością i motywami nowej sztuki polskiej. Polscy architekci umiejąc z talentem ustosunkować się do rzeczywistości, niecałkowicie zrealizowali zasady francuskiego urbanisty Corbusiera”².

Niestety wybuch wojny i zupełna zmiana sytuacji w okresie powojennym uniemożliwiły sprawdzenie, na ile ich wizje mogły być prorocze. Niemniej jednak faktem pozostaje, że okres dwudziestolecia międzywojennego diametralnie zmienił obraz ziem wchodzących w skład województwa pomorskiego. Powstały nowy port i miasto fascynujące całe przedwojenne społeczeństwo, postrzegające je jako: „zaczarowane miasto z bajki – biała, polska Gdynia [...] szybkobieżne niemowlę morskie, które milowymi krokami dogania stracone wieki”³.

² J. Rummel, *Sen o Gdyni*, Gdynia 1938, s. 17.

³ M.H. Szpyrkówna, *Powrót na Bałtyk*, Warszawa 1935, księga 2: *Miasto na żaglach*, s. 8; cyt. za: R. Karwacki, *Reporterskie obrazy Gdyni*, w: *Gdynia, sylwetki ludzi...*, s. 304.

Selected Problems of Urban Planning and Architecture in the Province of Pomerania, 1920–1939

Abstract

In revived Poland which gained the access to the sea due to the decisions of the Paris Peace Conference, Pomerania, beside Silesia, developed into a symbol of independence and sovereignty of the Second Polish Republic. The young state was facing a difficult task to unite the recovered territories, reconstruct the war-torn country, and revamp the economic system. To a large extent Pomerania was devoid of the Polish elites, Polish private capital and greater Polish regional cultural tradition, comparable with that of Lvov or Poznań. In the atmosphere of continuous confrontation with the Free City of Gdańsk and in the face of political tension around the “Pomeranian Corridor”, in a short time the authorities of the Polish Republic strengthened their rule and almost from scratch built the functional, spatial settlement structures, as well as industrial and transportation ones. They encompassed the seaside zone with numerous dynamically developing resorts owing to the private capital, and a future town and port of Gdynia. Considerable spatial transformations were made in Toruń – until now not a big, frontier town, enclosed in its own fortress – which was developed into a modern urban architectural pattern and was serving in the function of a province capital.

The role of capital city brought about a significant population growth, mainly civil servants, which in turn increased demand for apartments and directly led to the rapid development of construction works. The land policy led by the town authorities prevented speculation which was a permanent practice in nearby Gdynia. In the discussed time-frame there were built in Toruń several public utility buildings, apart from a number of tenement houses. In accordance to the General Plan of Development designed in 1935 by architect Ignacy Tłoczek, there was a tendency to place them – apart from a few exceptions – outside the post-fortress green belt enclosing the Old

Town. From the moment of revival of building activity, i.e. from 1928, there were built the following buildings: Pomeranian Voivodeship Office (architect Franciszek Krzywda-Polkowski), for which the first architectural competitions were organised as early as in 1925; the Municipal Exhibition Hall, Social Insurance Company, Head Office of State Forests designed by architect Kazimierz Ulatowski. In the 1930s there were built the buildings of: District Office (architect Marian Lalewicz), Pomeranian Broadcasting Station of Polish Radio (architect Antoni Dygat). Some other buildings were also started, but not finished before the war: the Museum of Pomerania (architects Stefan Putowski and Tadeusz Kaszubski), the Courts of Appeal Office (architect Zbigniew Wahl) and Municipal Savings Bank (architect Ignacy Tłoczek). As regards the form, among the public utility buildings prevailed a modernised classicism with growing by the end of the 1930s references to the local building tradition (emphasis on vertical patterns, use of unplastered bricks or the tower symbolism). There were also the constructions built in the aesthetics of functionalism (two realisations of the designs by leading Polish avant-gardists: Bohdan Lachert and Józef Szanajca), but they were mainly the private investments and not very often made.

Another town with a rapid spatial growth was Grudziądz. In 1925 there was held the First Pomeranian Exhibition of Agriculture and Industry and the exhibition pavilions designed by architect Jerzy Müller were to propagate in Pomerania a new architectural style. In the early 1930s there was also built one of the more interesting school buildings associated with the German culture – the German Minority Gymnasium Building, designed by an architect from Gdańsk, Albert Krüger.

The equally dynamic growth displayed Wejherowo, where after 1934 were erected the buildings of public utility (architects Tadeusz Zandfos and Piotr Wicznyński) and a number of interesting residential houses, mainly designed by architect Stanisław Świątkiewicz.

In the late 1920s in the seashore zone and on the Hel Peninsula there was established by private companies a network of seaside resorts. Among the elites the most famous of them, apart from Jasne Wybrzeże, designed architecturally by architect Ignacy Drexler, or Hallerowo, was Jurata, designed architecturally by Tadeusz Zandfos (1933), with the houses designed by, among others, the architects: Roman Sigalin, Janina and Jerzy Poznański, Juliusz Nagórski and Antoni Śpiewakowski.

The biggest and most spectacular investment in Pomerania was the building of a new port and town of Gdynia, which in a short time became the pride of the Second Polish Republic. From the urban planning perspective,

the biggest problem was inappropriate – in the opinion of specialists – relationship between the town and port, the building of which was a main goal, and as such it led to gradual reduction of the land area allocated for the building of city centre, which in turn caused, among other things, land speculation. There were, however, some efforts made in the latter part of the 1930s to make up for the partially lost chances of creating a symbolic space worthy of the town aspiring to be a sea capital of Poland.

The architecture of Gdynia developed in a way typical for the Polish architecture from realisations in the styles of national traditionalism, through modernised classicism to the forms based on the avant-garde trends: functionalism and constructivism. Gdynia also had its own architectural style, a native modification of Streamline Moderne, which symbolised the relationship between the town and the sea.

The architects working in Pomerania were members of professional organisations which later became the part of all-Polish organisation called the Union Of Polish Architects (Polish acronym: SARP). The first organisation was established in Gdynia (1928), the next – in Toruń (1931). Their purpose was to protect the profession of architect, work out the local building regulations, organise architectural competitions, raise the level of architecture of the Pomeranian region and its popularisation.

Translation by Grażyna Waluga

Bibliografia

Archiwalia

Archiwum Państwowe w Toruniu:

Archiwalia miasta Torunia – Akta Wydziału Budownictwa (APT, AmT, WB) oraz Wydziału Kultury. Archiwalia miasta Grudziądz – Akta Wydziału Budownictwa (APT, AmG, WB).

Archiwum Państwowe w Bydgoszczy:

Akta Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Województwa Pomorskiego (APB, UWP).

Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni:

Akta Starostwa Morskiego oraz Państwowego Urzędu Budownictwa Naziemnego w Wejherowie (APG, PUBN W).

Czasopisma

„Architektura i Budownictwo” – lata 1925–1939.

„AUNC” – „Acta Universitatis Nicolai Copernici”.

„Biuletyn Urbanistyczny” – lata 1934–1939.

„D.O.M” – „Dom. Osiedle. Mieszkanie” – lata 1928–1939.

„KAIU” – „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”.

„Słowo Pomorskie” – lata 1924–1939.

Prace niepublikowane

Biskup K., Narębska B., Narębski L., *Studium historyczno-konserwatorskie pierścienia ze-wnętrznego twierdzy Toruń*, Gdańsk–Kalisz–Toruń 1993, mpis w zbiorach Urzędu Miejskiego Konserwatora Zabytków w Toruniu.

Koseski A., *Architektura Gdyni w latach 1922–1939*, praca doktorska, 1992, mpis, Zbiory Specjalne Instytutu Sztuki PAN w Warszawie, nr inw. 1627/D.

Nitsch A., *Leksykon architektów i budowniczych działających w Polsce*, mpis w Instytucie Sztuki PAN w Warszawie.

Literatura

- Asanowicz A., Łukasiewicz J., *Pół wieku CIAM*, „Architektura” 1977, nr 9–10.
- Banham R., *Rewolucja w architekturze. Teoria i projektowanie w pierwszym wieku maszyn*, z ang. przeł. Z. Drzewiecki, Warszawa 1979.
- Baraniewski W., „Sztuka w której się duch tłumaczy”, „Zeszyty Architektury Polskiej” 1988, nr 5–6, s. 23–30.
- Bazylika Morska w Gdyni*, Gdynia 1934.
- Biegański P., *Architektura Włoch Mussoliniego*, „Architektura i Budownictwo” 1938, nr 10, s. 367–377.
- Biegański P., *Ewolucja programu nauczania na wydziale w okresie 50-lecia jego istnienia*, w: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 57–72.
- Bielecki C., *Ciągłość w architekturze*, „Architektura” 1974, nr 3–4, s. 26–54.
- Biskup K., Stankiewicz J., *Twierdza Toruń cz. I*, „Zapiski Historyczne” 37, 1972, z. 4; *Twierdza Toruń cz. II*, „Zapiski Historyczne” 38, 1973, z. 1; *Twierdza Toruń cz. III*, „Zapiski Historyczne” 38, 1973, z. 4; *Twierdza Toruń cz. IV – Drugi okres budowy twierdzy pruskiej – etap pierwszy*, „Zapiski Historyczne” 43, 1978, z. 4.
- Biskup K., *Twierdza Fortowa Toruń 1877–1914*, w: *Fortyfikacja*, t. V, Warszawa–Kraków 1998.
- Biskup K., *Twierdza Toruń – obwód wewnętrzny 1814–1914*, w: *Fortyfikacja*, t. V, Warszawa–Kraków 1998.
- Bogdanowski J., *Kierunki w kompozycji zieleni lat międzywojennych południowo-zachodniej Polski*, w: *Architektura i urbanistyka w Polsce w latach 1918–1978*, Warszawa 1989 („Studia i materiały do teorii i historii architektury i urbanistyki”, t. XVII), s. 13–25.
- Bonusiak A., *Galicja i jej dziedzictwo*, t. 3: *Lwów w latach 1918–1939*, Rzeszów 2000.
- Breza B., *Wejherowo w okresie międzywojennym*, w: *Historia Wejherowa*, pod red. J. Borzyszkowskiego, Wejherowo 1998, s. 239–354.
- Brukalscy B. i S., *Nasza praca nad mieszkaniem robotniczym*, w: *Osiedle robotnicze*, Warszawa 1937 („Zeszyt specjalny Biblioteki Polskiego Towarzystwa Reformy Mieszkaniowej”, seria 1, nr 8).
- Budownictwo Wojskowe 1918–1935*, praca zbior. pod red. mjr. inż. A. Króla, t. I i II, Warszawa 1936.
- Bush D.J., *The Streamlined Moderne*, New York 1975.
- Buszko H., Franta A., *Polska architektura Górnego Śląska i Zagłębia w latach 1918–1978*, w: *Architektura i urbanistyka w Polsce w latach 1918–1978*, Warszawa 1989 („Studia i materiały do teorii i historii architektury i urbanistyki”, t. XVII), s. 31–43.
- Butelski K., *Gdynia w projektach prof. arch. Zbigniewa Kupca. 1932–1939*, „KAiU” 1996, z. 3–4, s. 207–211.
- Cegielski J., *Stosunki mieszkaniowe w Warszawie w latach 1864–1964*, Warszawa 1968.

- Chmarzyński G., *Zagadnienie nacjonalizmu w średniowiecznej sztuce Torunia*, „Mestwin” 1933, nr 8.
- Chmielarska B., Łoś W., *Tradycja klasyczna i gotycka w architekturze Torunia czasów II Rzeczypospolitej*, w: *Sztuka a historia*, Materiały z XXXVIII Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Warszawa 1991, s. 373–386.
- Chmielarska B., *Między tradycją a nowoczesnością – o niektórych budowlach publicznych międzywojennego Torunia*, „Zeszyty Architektury Polskiej” 1988, nr 5–6, s. 47–55.
- Chmielewski J., *Na drodze do planowania ogólnokrajowego*, „D.O.M” 1937, nr 11–12.
- Chmielewski J., *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*, Warszawa 2001.
- Chojcka E., *Architektura i krajobraz przemysłowy*, w: *Sztuka Górnego Śląska od średniowiecza do końca XX wieku*, Katowice 2004, s. 275–281.
- Chojcka E., *Architektura i urbanistyka Bielska-Białej (1855–1939)*, Katowice 1987.
- Chojcka E., *Treści ideowe Muzeum Śląskiego w Katowicach*, w: *Ziemia Śląska*, red. L. Szaraniec, Katowice 1988, s. 33–47.
- Chudziński H., *Domy, ludzie, architekci. Satyra i coś więcej*, Gdynia 1937 (odb. z „Kurier Bałtyckiego”, nr 154–164).
- Cielątkowska R., *Architektura i urbanistyka Lwowa II Rzeczypospolitej*, Zblewo 1998.
- Cielątkowska R., *Targi Wschodnie we Lwowie*, „KAiU” XLI, 1996, z. 2, s. 135–160.
- Cieślak E., Biernat C., *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1975.
- Crowley D., *Polska odnaleziona w Tatrach – regionalne i międzynarodowe cechy stylu Zakopiańskiego*, w: *Sztuka około 1900 w Europie Środkowej*, Kraków 1997, s. 195–203.
- Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, t. 1: *Wiadomości ogólne – planowanie przestrzenne*, t. 2: *Miejsce pracy i zamieszkania*, t. 3: *Krajobraz i tereny zielone*, t. 4: *Sieć komunikacji dalekiego zasięgu*, t. 5: *Sieć komunikacji miejskiej*, t. 6: *Region miasta*, Warszawa 1960–1965.
- Czerner O., Listowski H., *Awangarda polska, urbanistyka i architektura*, Warszawa 1981.
- Davies N., *Boże igrzysko*, Kraków 2004.
- Dawidowski R., Długopolski R., Szymski A., *Architektura modernistyczna lat 1928–1940 na obszarze Pomorza Zachodniego*, Szczecin 2001.
- Dąbrowski S.K., *Architektura Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 5, s. 146–155.
- Dąbrowski S.K., *Metody, warunki i wyniki pracy urbanistycznej na przykładzie Gdyni*, „Biuletyn Urbanistyczny” IV, 1938, nr 2, s. 25–26.
- Diecezja toruńska. Historia i teraźniejszość*, t. 15/16/17, Toruń 1995.
- Dopierała B., *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej. Studia historyczne*, Poznań 1978.
- Drexler I., *O oszczędnym projektowaniu sieci komunikacyjnej nowoczesnego miasta*, „D.O.M” 1931, nr 1, s. 6–15.
- Drexler I., *Wielki Lwów*, Lwów 1920.
- Dybaś B., *Początki nowożytnych fortyfikacji Torunia w świetle źródeł pisanych*, „Zapiski Historyczne” LIX, 1994, z. 1.
- Dybczyńska A., *Impresje o twórczości Romualda Gutta*, „KAiU” 1993, z. 1, s. 79–91.
- Dziewulski S., *Gdynia rośnie*, „Wiadomości Literackie” 1937, nr 27, s. 15.

- Enzberg H. von, *Die Goetheschule in Graudenz, Lüneburg* 1994.
- Everyday masterpieces: memory & modernity. A study of an international vernacular architecture between the two world wars*, Modena 1988.
- Faryna-Paszkiwicz H., *Geometria wyobraźni. Szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Gdańsk 2003.
- Faryna-Paszkiwicz H., *Saska Kępa 1918–1939: architektura i urbanistyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1989.
- Feliński R., *Budowa miast*, Lwów 1916.
- Filipkowski S., *Dzielnica reprezentacyjna portowego miasta Gdyni*, „Biuletyn Urbanistyczny” 1938, nr 2, s. 44.
- Filipkowski S., *Zagadnienie rozmieszczenia kwestii mieszkaniowej w Gdyni*, „D.O.M” 1936, nr 3–4, s. 2.
- Frydecki A., *Początki nowoczesnej architektury w środowisku polskich architektów we Lwowie w latach 1918–1939*, w: *Architektura i urbanistyka w Polsce w latach 1918–1978*, Warszawa 1989 („Studia i materiały do teorii i historii architektury i urbanistyki”, t. XVII), s. 51–59.
- Garliński S., Jędrzejewski T., *Koło Architektów Polskich Pobrzeża Morskiego z siedzibą w Gdyni. Zbiór przepisów budowlanych obowiązujących na terenie miasta Gdyni*, Grudziądz 1932.
- Garliński S., *O ustrój zawodu architekta*, Gdynia 1938.
- Gdynia jako uzdrowisko*, Warszawa 1928.
- Gdynia, sylwetki ludzi, oświata i nauka, literatura i kultura*, pod red. A. Bukowskiego, Gdańsk 1979.
- Gerc L., *Juliusz Habicht, architekt Banku Rzeszy*, w: *Studia z architektury nowoczesnej*, pod red. J. Malinowskiego, Toruń 2000, s. 27–64.
- Giętkowski M., Karpus Z., Rezmer W., *Twierdza Toruń. Stan w latach dwudziestych XX wieku. Dokumenty*, Toruń 2001.
- Gimińska K., *Park na Bydgoskim Przedmieściu*, Toruń 1997.
- Głazek D., *Architektura międzywojenna w Katowicach. Historyzm? Nowoczesność?*, w: *Architektura modernistyczna Katowic i innych miast polskiego i czeskiego Śląska*, Katowice 2002, s. 11–22.
- Gossel P., Leuthauser G., *Architecture in the Twentieth Century*, Cologne 2001.
- Grątkowski G., *Architektura Podkowy Leśnej*, Podkowa Leśna 1998.
- Gregorkiewicz K., *Toruń, przestrzenny rozwój miasta*, Toruń 1983.
- Grzebiuk-Olszewska I., *Konkurs na pomnik i dzielnicę im. Józefa Piłsudskiego w Warszawie*, w: *Sztuka lat trzydziestych*, red. A. Gogut, Warszawa 1991, s. 203–233.
- Heyman Ł., *Komentarz (Akty prawne dotyczące budownictwa i planowania)*, „Zeszyty Architektury Polskiej” 1988, nr 5–6, s. 19–22.
- Heyman Ł., *Nowy Żoliborz 1918–1939: architektura – urbanistyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1976.
- Heyman Ł., *Uzdrowiska górskie. Problemy architektury*, w: *Sztuka dwudziestolecia międzywojennego*, Warszawa 1982.
- Howard J., *W stronę transatlantyków*, „Architektura i Biznes” 2003, nr 1, s. 50–53.
- J. Z. [J. Zachwatowicz], *Gmach Starostwa Krajowego i Gródka w Toruniu*, „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 12.

- Jaroszewski T., *Od klasycyzmu do nowoczesności*, Warszawa 1996.
- Jastrzębska-Puzowska I., *Poglądy artystyczne i twórczość bydgoskiego architekta Fritza Weidnera*, cz. I, „Materiały do dziejów kultury i sztuki Bydgoszczy i regionu” 3, 1998; cz. II, *ibidem*, 5, 2000, s. 37–47.
- Jaworowski H., Walczak W., *Planowanie przestrzenne w procesie rozwoju Łodzi w latach 1918–1939*, „Miscelanea Łódzkie” 1984, z. 1.
- Jencks C., *Ruch nowoczesny w architekturze*, Warszawa 1987.
- Jędrkiewicz E., *Wspomnienia*, w: *Gimnazjum Polskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku. 1922–1939. Księga pamiątkowa*, Wrocław–Gdańsk 1989, s. 234–237.
- Jędrzejewski T., *Architekt w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 5, s. 169–176.
- Jędrzejewski T., *O architekturze i budownictwie w Gdyni*, w: *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, Toruń–Lwów 1939, s. 103–107.
- Jonkajtys-Luba G., *Czesław Przybylski*, Warszawa 1989.
- Karwacki R., *Reporterskie obrazy Gdyni*, w: *Gdynia, sylwetki ludzi...*, s. 295–315.
- Kileso S., *Władysław Leszek Horodecki – Przyczynek do twórczości w okresie kijowskim*, „KAiU” 1991, z. 2.
- Kissinger H., *Dyplomacja*, wyd. 3., Warszawa 2002.
- Konkurs na Gmach Sądu w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1934, s. 315–326.
- Konkurs na Muzeum Ziemi Pomorskiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Toruniu*, „Architektura i Budownictwo” 1937, nr 7, s. 193–206.
- Konkurs na rozplanowanie Mola Południowego i terenów przyległych oraz na Żeglarski Ośrodek Morski w porcie i mieście Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1937, nr 2, s. 43–58.
- Konkursy architektoniczne w Polsce w latach 1918–1939*, Wrocław 1970.
- Konowicz W., *Wrocław. Kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym*, Wrocław 1997.
- Kotarbiński A., *Jan Chmielewski – sylwetka twórcy i zarys działalności*, w: *Początki planowania przestrzennego w Polsce*, Warszawa 1979 („Studia i materiały do teorii i historii architektury i urbanistyki”, t. XV).
- Krakowski P., *Recepcja Bauhausu w architekturze Polskiej*, w: *Sztuka XX wieku*, Warszawa 1971, s. 99–114.
- Kraków i Lwów w cywilizacji europejskiej*, Materiały międzynarodowej konferencji zorganizowanej 15–16 listopada 2002, Kraków 2003.
- Krassowski W., *Problemy architektury polskiej między trzecią ćwiercią XVIII w. a drugą połową XX w.*, „Architektura” 1978, nr 11–12, s. 44–97.
- Krassowski W., *Z zagadnień architektury warszawskiej dwudziestolecia międzywojennego*, w: *Sztuka XX wieku*, Warszawa 1971, s. 133–151.
- Kronika twórczości Romualda Gutta*, „Architektura” 1967, nr 12, s. 533–536.
- Księga adresowa miasta Torunia wg stanu z czerwca 1936*, oprac. i wydał M. Reinke – dyrektor Biura Zarządu Miejskiego w Toruniu, Toruń 1936.
- Kucharzewska J., *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871–1920*, Warszawa 2004.
- Kucharzewska J., *Budynek Poczty Głównej w Toruniu jako przykład architektury historycznej*, „AUNC” 2002, z. 355, „Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo”, t. XXXIII, s. 79–212.

- Kuncewicz A., *Plan zabudowania Gdyni. Z powodu artykułu prof. E. Norwertha: Katastrofa urbanizmu polskiego*, „Kultura” 1932, nr 7, s. 1.
- Kutta J., *Druga Rzeczpospolita i Kaszubi 1920–1939*, Bydgoszcz 2003.
- Lachert B., *Józef Szanajca*, w: *Fragmenty stuletniej historii. Ludzie. Fakty. Wydarzenia, Oddział Warszawski SARP*, Warszawa 2001, s. 148–149.
- Lachert B., *Katedry Projektowania Architektonicznego*, w: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 73–112.
- Lalewicz M., *Konkurs ograniczony na projekt gmachu Muzeum Narodowego w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1925/1926, nr 8.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1991.
- Lauterbach A., *Zagadnienia muzealne*, „Pamiętnik Muzealny” II, 1933.
- Leśniakowska M., *Jan Koszyc-Witkiewicz i budowanie w jego czasach*, Warszawa 1998.
- Lipka K., *Wizjonerzy w służbie propagandy czyli architektura klasycyzmu rewolucyjnego*, w: *Klasycyzm i klasycyzmy*, Materiały sesji SHS, Warszawa 1994, s. 131–143.
- Lisowski B., *Początki twórczości Le Corbusiera*, w: *Sztuka XX wieku*, Warszawa 1971.
- Lisowski B., *Skrainie awangardowa architektura XX wieku, 1900–1914*, Kraków 1962.
- Lubiński P.M., *Nowe wnętrza w Juracie*, „Arkady” 1937, nr 3, s. 148–150.
- Łęgowski S., *Port w Gdyni*, „Morze” 1927, nr 5, s. 3.
- Łoza S., *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1954.
- M.S. [M. Sydow], *O „pas zieleni” naokoło Starego Torunia*, „Słowo Pomorskie” 1934, nr 146, s. 9.
- Majdowski A., *Studia z historii architektury sakralnej w Królestwie Polskim*, Warszawa 1993.
- Makowski B., *Sztuka na Pomorzu. Jej dzieje i zabytki*, Toruń 1932.
- Malisz B., *Gdynia i region północnego Pomorza w pracach urbanistycznych okresu międzywojennego*, „Miasto” 1976, nr 7, s. 1–6.
- Malisz B., *Gdynia na tle regionu wybrzeża morskiego*, „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 5, s. 140–145.
- Malisz B., *Metody planowania regionalnego*, Warszawa 1972.
- Małachowicz E., *Architektura dwudziestolecia międzywojennego w Wilnie*, w: *Architektura i urbanistyka w Polsce w latach 1918–1978*, Warszawa 1989 („Studia i materiały do teorii i historii architektury i urbanistyki, t. XVII”), s. 121–141.
- Mansfeld B., Wajda K., *Budowa teatru miejskiego w Toruniu*, „Rocznik Toruński” 11, 1976, s. 143–162.
- Marzyński S., *Urbanistyka*, Warszawa 1966.
- Mączyński F., *Siedem lamp architektury*, „Architekt” 1902, nr 11–12, 1903, nr 1–7.
- Minkiewicz W., *Pawilon Wystawowy dla stołecznego miasta królewskiego Lwowa*, „Czasopismo Techniczne” XXVIII, 1910, nr 10, s. 85.
- Minorski J., *Polska nowatorska myśl architektoniczna w latach 1918–1939*, Warszawa 1970.
- Minorski J., *Próba oceny architektury polskiej okresu 1918–1939*, „Architektura” 1953, nr 12, s. 297–308.
- Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, praca zbior. pod red. J. Lachowskiego, Toruń–Łwów 1939.
- Mrozek J., *Wprowadzenie do współczesnego wzornictwa przemysłowego*, „Architektura” 1988, nr 4–5.

- Munzer J., *Tradycja i racjonalizm w dzisiejszej architekturze Italii*, „Architektura i Budownictwo” 1938, nr 11–12, s. 383–392.
- Niemojewski L., *Dwie szkoły polskiej architektury nowoczesnej*, „Przegląd Techniczny” 1934, nr 26, s. 808–816.
- Niemojewski L., *Marian Lalewicz 1876–1944*, „Rocznik Towarzystwa Naukowego Warszawskiego” 45, 1954.
- Norwerth E., *Katastrofa urbanizmu polskiego: Architektura Gdyni*, „Kultura” 1932, nr 5, s. 1.
- Norwerth E., *Historia Gdyni (urbanistyka polska)*, „Gazeta Polska” 1935, nr 50 z 19 II, s. 3.
- Norwerth E., *Skrzyp urbanistyczny Gdyni (urbanistyka polska)*, „Gazeta Polska” 1935, nr 104 z 14 IV, s. 5.
- Odorowski W., *Architektura Katowic w latach międzywojennych (1922–1939)*, Katowice 1994.
- Oficerskie Domy Wypoczynkowe w Cetniewie*, Toruń 1931.
- Oleksy J., *Prąd dla Pomorza*, „Nowości” 1998, nr z 24 VI, s. 17.
- Olszewski A.K., *Architektura Warszawy (1919–1939)*, w: *Warszawa II Rzeczypospolitej*, z. 1, Warszawa 1968 („Studia warszawskie”, t. I), s. 287–320.
- Olszewski A.K., *Nowa forma w architekturze polskiej 1900–1925. Teoria i praktyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1967.
- Olszewski A.K., *Polska na paryskiej Exposition Internationale Arts et Techniques dans la Vie Moderne w 1937 roku*, „Biuletyn Historii Sztuki” 1986, nr 1, s. 99.
- Olszewski A.K., *Przegląd koncepcji stylu narodowego w teorii architektury polskiej przełomu XIX i XX wieku*, „Sztuka i Krytyka” 1956, nr 3/4, s. 292–300.
- Olszewski A.K., *Styl 1937 w świetle krytyki i historii*, w: *Mysli o sztuce*. Materiały sesji zorganizowanej z okazji czterdziestolecia istnienia SHS, Warszawa 1976, s. 205–227.
- Olszewski A.K., *Z problematyki architektury dwudziestolecia międzywojennego w Polsce. Koncepcje architektury w kręgu ideologii grupy „Blok”*, w: *Z zagadnień plastyki polskiej w latach 1918–1939*, zbiór studiów pod red. J. Starzyńskiego, Wrocław 1963.
- Orłowicz M., *Plan rozwoju polskiego wybrzeża morskiego*, Warszawa 1928.
- Ostrowska-Kęmbłowska Z., *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, Warszawa–Poznań 1982.
- Ostrowski W., *Urbanistyka współczesna*, Warszawa 1975.
- Ostrowski W., *Zespoły zabytkowe a urbanistyka*, Warszawa 1980.
- Owczarek A., *Zapomniana cywilizacja*, „Zeszyty Architektury Polskiej” 1988, nr 5–6, s. 31–32.
- Pabich M., *Polska architektura muzealna w dwudziestoleciu międzywojennym*, w: *Ars sine scientia nihil est*, Warszawa 1997, s. 187–197.
- Pasieczny R., *Klasycyzm akademicki w twórczości Mariana Lalewicza*, w: *Klasycyzm i klasycyzmy*, Materiały sesji SHS, Warszawa 1994, s. 197–213.
- Paszkiewicz P., *Szkoła chicagowska. Jej dzieje i technologiczne podłoże*, w: *Sztuka a technika*, Warszawa 1991.
- Pawłowski K., *Kierunki rozwoju urbanistyki polskiej okresu międzywojennego a ewolucja osiedla mieszkaniowego*, w: *Sztuka XX wieku*, Materiały Sesji SHS, Warszawa 1971, s. 153–188.
- Pawłowski K., *Tony Garnier, pionier urbanistyki nowoczesnej*, Warszawa 1992.

- Pawłowski K., *Współczesna myśl urbanistyczna w Polsce. Zarys rozwoju*, cz. I: *Okres do 1939*, Warszawa 1964 („Materiały III krajowego przeglądu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”, z. 2).
- Piotrowski R., *Życie zawodowe, towarzyskie i stowarzyszeniowe architektów*, w: *Fragmety stuletniej historii. Ludzie. Fakty. Wydarzenia, Oddział Warszawski SARP*, Warszawa 2001, s. 39–44.
- Piotrowski R., Ponikiewski M., Sadowski J., *Akcja budowlano-mieszkaniowa Zakładów Ubezpieczeń Społecznych w latach 1930–1933*, Warszawa 1934.
- Ponikiewski M., *Budownictwo mieszkaniowe Zakładów Ubezpieczeń Społecznych*, „D.O.M” 1932, nr 3, s. 15–30.
- Projekt Domu Agencji Państwowego Banku Rolnego w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1928, s. 346–347.
- Przybyszewski K., *Kazimierz Ulatowski (1884–1975). Architekt i działacz społeczny*, w: *Wybitni ludzie dawnego Torunia*, Warszawa 1982, s. 293–299.
- Przybyszewski K., *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994.
- Purchla J., *Jak powstał nowoczesny Kraków*, Kraków 1990.
- Purchla J., *Kraków i Lwów. Zmienność relacji w XIX i XX wieku*, w: *Kraków i Lwów w cywilizacji europejskiej...*
- Purchla J., *Urbanistyka. Architektura. Budownictwo*, w: *Dzieje Krakowa. Kraków w latach 1918–1939*, red. J. Bieniarzówna i J.M. Małecki, Kraków 1997, s. 149–188.
- Romaniak W., *Architektura i urbanistyka Juraty w latach 1928–1939*, w: *Studia z architektury nowoczesnej*, pod red. J. Malinowskiego, Toruń 2000, s. 97–125.
- Romaniak W., *Konkursy architektoniczne na projekt Muzeum Ziemi Pomorskiej w Toruniu*, „AUNC” 2002, z. 355, „Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo” XXXIII, s. 113–145.
- Rozplanowanie śródmieścia Gdyni*, „Biuletyn Urbanistyczny” 1938, z. 2, s. 67.
- Rozstrzygnięcie Konkursu na Gmach Urzędu Celnego w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” 1934, nr 6, s. 188–197.
- Różański S., *60 lat rozwoju Warszawy*, „Stolica” 1979, nr 33 z 19 VIII, s. 2.
- Różański S., *Planowanie przestrzenne Warszawy (1916–1939)*, w: *Warszawa II Rzeczypospolitej*, z. 1, Warszawa 1968 („Studia warszawskie”, t. I), s. 321–346.
- Różański S., *Plany regionalne i ogólne wielkich miast*, w: *Zagadnienia urbanistyki w Polsce*, Warszawa 1931.
- Ruch budowlany na Wybrzeżu*, „Słowo Pomorskie” 1926, nr z 27 VI, s. 5.
- Ruch budowlany w Toruniu*, „Słowo Pomorskie” 1928, nr z 18 IV.
- Rummel J., *Gdynia Port Polski*, Toruń 1926.
- Rummel J., *Gdynia, przyczynek do opracowania planu miasta*, „Morze” 1925, nr 1, s. 3–4.
- Rummel J., *Miasto Gdynia*, „Morze” 1925, nr 1, s. 3–4.
- Rummel J., *Sen o Gdyni*, Gdynia 1936.
- Rybka A., *Centralny Okręg Przemysłowy a polska awangardowa urbanistyka międzywojenna*, Rzeszów 1995.
- Sawczuk H., *Historia budowy miast, materiały pomocnicze*, Białystok 1991.
- Serczyk J., *Wspomnienie o Toruniu z czasów Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939*, Toruń 1982.

- Skuratowicz J., *Architektura Poznania w latach 1890–1918*, Poznań 1991.
- Skuratowicz J., *Architektura Wielkopolski w dwudziestoleciu międzywojennym*, w: *Sztuka dwudziestolecia międzywojennego*, Materiały sesji SHS, Warszawa 1982, s. 257–275.
- Sobkowicz K., *Architekci wielkopolscy. Biogramy, dzieła, stowarzyszenia. Część pierwsza, lata 1886–1939*, Poznań 1988.
- Sołtysik M., *Gdynia – 60 lat, „Spotkania z Zabytkami”* 1986, nr 4, s. 7–12.
- Sołtysik M., *Gdynia, miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993.
- Sołtysik M., *Na styku dwóch epok. Architektura gdyńskich kamienic okresu międzywojennego*, Gdynia 2003.
- Spychalski M., *Pomiędzy Gdynią a Paryżem*, w: *Fragmenty stuletniej historii. Ludzie. Fakty. Wydarzenia, Oddział Warszawski SARP*, Warszawa 2001, s. 95–96.
- Starostwo Powiatowe w Grudziądzu w latach 1920–26*, „Rocznik Grudziądzki” X, 1992.
- Stasiak M., *Gmach dawnego oddziału PBR w Lublinie. Kilka uwag na kanwie zakończonych prac modernizacyjno-konserwatorskich*, „Lubelszczyzna” 1996, nr 1, s. 155.
- Stefański K., *Twórczość Władysława Leszka Horodeckiego w Niepodległej Polsce (1920–1928)*, „KAiU” 1991, z. 2.
- Steyer D., *Gdynia w latach 1920–39*, w: *Szkice z dziejów Pomorza*, t. 3: *Pomorze na progu dziejów najnowszych*, Warszawa 1961, s. 453–506.
- Studia nad Regionem (Plan Zagospodarowania Wybrzeża). Materiały na pierwsze posiedzenie Komisji Regionalnego Planu Zabudowania, opracowane przez inż. K. Lisowskiego*, Gdynia 1938.
- Sudziński R., *Przekształcenia strukturalne miasta Torunia w latach 1920–1975*, Toruń 1993.
- Surowiak H., *Gmach Urzędu Wojewódzkiego i Sejmu Śląskiego w Katowicach oraz jego program ideowy*, „Rocznik Katowicki” 1993.
- Sydow M., *Oblicze nowego Torunia. Uwagi o architekturze najnowszej*, „Mestwin” 1928, nr 4, s. 101.
- Sydow M., *Pierwiastek rodzimy w budownictwie monumentalnym*, „Mestwin” 1925, nr 2, s. 15–16.
- Syrkus H., *Ku idei osiedla społecznego 1925–1975*, Warszawa 1976.
- Syrkus S., *Osiedle Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej na Rakowcu*, „D.O.M” 1931, nr 5.
- Szczyпка-Gwiazda B., *Reprezentacyjne założenie placu-forum Katowic jako próba stworzenia przestrzeni symbolicznej*, w: *Przestrzeń. Architektura. Malarstwo. Wybrane zagadnienia sztuki górnośląskiej*, red. E. Chojecka, Katowice 1995, s. 105–116.
- Szczyпка-Gwiazda B., *Architektura i urbanistyka Autonomicznego Województwa Śląskiego w obrębie II Rzeczypospolitej 1921–1939*, w: *Sztuka Górnego Śląska*, Katowice 2004, s. 325–344.
- Szima F., *Lokalizacja i rozwój Grudziądzkich Zakładów Przemysłu Gumowego w Grudziądzu*, „Rocznik Grudziądzki” 2, 1961, s. 79–130.
- Szolginia W., *Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich. Architektura i budownictwo*, wyd. 3, Warszawa 1991.
- Szpyrkówna H., *Powrót na Bałtyk*, Warszawa 1935.

- Szwankowski E., *O realizacjach urbanistycznych Warszawy 1919–1939*, w: *Warszawa II Rzeczypospolitej 1918–1939*, z. 2, Warszawa 1970 („Studia Warszawskie”, t. IV), s. 49–65.
- Świerkosz A., *Z Wybrzeża Polskiego – Hel*, Puck 1930.
- Tłoczek I., *Antoni Bolt – prezydent miasta Torunia w latach 1924–1936*, „Rocznik Toruński” 13, 1978, s. 73–90.
- Tłoczek I., *Rozwój Torunia – Stolicy Wielkiego Pomorza*, w: *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, Toruń–Lwów 1939.
- Tłoczek I., *Toruń w latach 1930–1939. Wspomnienia urbanisty*, „Rocznik Toruński” 5, 1971, s. 141–160.
- Tłoczek I., *Toruński Oddział SARP*, „Nowości” 1976, nr 36 (2459) z 15 II, s. 3.
- Tołłoczko K., *O wielką architekturę*, „Prosto z mostu” 1939, nr 14–15.
- Tołłoczko K., *Pisać o Przybylskim*, „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 8–9–10.
- Tołłoczko K., *Związek zawodu architekta z państwem*, „Komunikat SARP” 1939, nr 2, s. 32.
- Tołwiński T., *Urbanistyka*, t. I i II, Warszawa 1948.
- Tomczak E., *Twierdza Toruń w XVII i XVIII wieku*, „Rocznik Toruński” 5, 1971.
- Tomczak E., *Twierdza Toruń*, „Studia i materiały do historii wojskowości” XII, 1966.
- Toruń – Królowa Wisły*, Agencja Wschodnia 1928.
- Toruń się buduje*, „Słowo Pomorskie” 1932, nr 2 z 7 VIII, s. 3.
- Toruński Słownik Biograficzny*, red. K. Mikulski, t. 1, Toruń 2000.
- Uniłowski Z., *Gdynia na co dzień*, „Wiadomości Literackie” 1937, nr 27, s. 16.
- Uzdrowisko Hallerowo*, „D.O.M.” 1931, nr 8, s. 18–19.
- Wajda K., *Gospodarka, rozwój przestrzenny i społeczeństwo Torunia w okresie budowy twierdzy fortowej w XIX w.*, w: *Fortyfikacje*, t. V, Warszawa–Kraków 1998.
- Wapiński R., *Życie polityczne Pomorza w latach 1920–1939*, Warszawa–Poznań–Toruń 1983 („Roczniki Towarzystwa Naukowego w Toruniu” R. 81, z. 2).
- Warszawska Szkoła Architektury 1915–1965*, praca zbior. pod red. kierowników Katedr Wydziału Architektury PW, Warszawa 1967.
- Wejhert K., *Projektowanie urbanistyczne i planowanie przestrzenne*, w: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 113–125.
- Wesołowski J., *Dziedzictwo architektoniczne Łodzi*, „Renowacje i zabytki” 2000, nr 4, s. 13–25.
- Widernik M., *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926–1939*, Gdańsk 1970.
- Widernik M., *Magistrala węglowa Śląsk–Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne” XLIX, 1984, z. 2, s. 31–53.
- Winter P., *Ulica Augusta Cieszkowskiego w Bydgoszczy, zespół architektoniczny z przełomu XIX i XX wieku*, Bydgoszcz 1996.
- Wisłocka I., *Awangardowa architektura polska 1918–1939*, Warszawa 1968.
- Witkowski R., *Hel na straży Wybrzeża 1920–1939*, Gdynia 1984.
- Witruwiusz, *O architekturze ksiąg dziesięć*, Warszawa 1999.
- Wojciechowski M., *Powrót Pomorza do Polski 1918–1920*, Warszawa–Poznań–Toruń 1981.
- Wołkanowski J., *Dworzec kolejowy w Gdyni*, „Przegląd Techniczny” 1926, nr 43, s. 567–568.

- Wystawa Pomorska w Grudziądzu, „Architektura i Budownictwo” 1925, z. 9, s. 41–42.
- Zabytki architektury i urbanistyki w Polsce. Odbudowa i konserwacja, red. W. Zin, Warszawa 1986.
- Zachwatowicz J., *Rozwój przestrzenny, urbanistyczny i architektoniczny Warszawy międzywojennej*, w: *Warszawa II Rzeczypospolitej*, z. 3, Warszawa 1971 („Studia Warszawskie”, t. VIII), s. 275–289.
- Zachwatowicz J., *Szkolnictwo architektoniczne na świecie (próba charakterystyki)*, w: *Warszawska Szkoła Architektury...*, s. 158–174.
- Zagadnienie regulacji Torunia, „Słowo Pomorskie” 1932, nr 2 z 27 II, s. 13.
- Zieliński T., *Tata Gutt*, „Architektura” 1967, nr 12, s. 542.
- Zimnowoda-Krajewska B., *Dom przy ulicy Kazimierza Jagiellończyka 4 w Toruniu a problem neorenesansu niemieckiego*, „AUNC” 1996, z. 298, „Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo”, t. XXVII.
- Zimnowoda-Krajewska B., *Toruńska kamienica czynszowa pdrzelomu XIX–XX wieku na wybranych przykładach*, „Materiały do dziejów kultury i sztuki Bydgoszczy i regionu” 2001, z. 6.
- Ziółkiewicz A., *Sanktuarium Matki Boskiej Nieustającej Pomocy na toruńskich Bielanych*, „Pomorze i Kujawy” 2000, nr 3 (10).
- Zubrzycki J., *Kościół w Gdyni*, „Ateneum Kapłańskie” 1927, t. 20, s. 41–45.
- Żychowska M., *Między tradycją a awangardą. Problem stylu w architekturze Krakowa lat międzywojennych*, Kraków 1991.
- Żygulski Z. jun., *Druza Wojna Światowa w doświadczeniu Krakowa i Lwowa*, w: *Kraków i Lwów w cywilizacji europejskiej...*

Indeks topograficzny

- Aleksandrów Kujawski 20
Pawilon Włoski na Wystawie Światowej
1933 roku 195
- Berlin 199, 202
Osiedle Siemensstadt 193
- Bexhill-on-Sea 193
De La Warr Pavilion 193
- Brodnica 17, 218
Zespół domów (tzw. Nowa Gdynia) 218
- Brno 50, 184
Pałac Wystawowy 184
- Brześć nad Bugiem 180
Bank Polski 180
- Bydgoszcz 16, 44, 53, 55, 67, 68, 121,
159, 174, 199, 204
- Celle 66
Osiedle Italienischer Garten 66
- Chełm 164
- Chełmno 44
- Chełmża 17, 44
- Chicago 195
Carson Building 195
- Chojnice 17, 207
- Ciechocinek 152
Budynek Poczty 152
- Coalbrookdale 183
Most na rzece Severn 183
- Częstochowa 128
Dom Sztuki na Wystawie Rolniczo-Prze-
mysłowej w 1909 roku 128
- Działdowo 17, 209
Gimnazjum 209
- Gdańsk 5, 14, 18, 19, 48, 121, 122, 135,
148, 155, 156, 163, 176, 177, 196,
199, 220
Gimnazjum Macierzy Szkolnej 122
Helene-Lange-Schule 121
Pestalozzischule 121
Wrzeszcz 48
- Gdynia 5, 7-9, 12, 15, 16, 18-20, 49, 94,
95, 109, 111, 112, 117, 124, 132-133,
135, 136, 141, 147, 154-190, 194-
197, 206, 207, 209-213, 216-222
Bank Gospodarstwa Krajowego 181

- Bank Polski 180
 Baza Marynarki Wojennej 157
 Bazylika Morska 167, 169, 170
 Budynek przy Skwerze Kościuszki 195
 Chłodnia Portowa 182, 183
 Dom Marynarza 181
 Dom mieszkalny przy ul. Nowogrodzkiej 41 186
 Dom pracowników Poczty, Telegrafu i Telefonów 184
 Dom Żeglarza Polskiego 196
 Domy kolonii rybackiej 165
 Domy Mieszkalne FKW 184
 Dowództwo Marynarki Wojennej 212
 Dworzec kolejowy 165, 179
 Dworzec Morski 181
 Działki Leśne 184
 Grabów 181
 Grabówek 163
 Hale Targowe 183
 Hotel „Victoria Reggia” 183
 Instytut Meteorologiczny 181
 Izba Arbitrażowa Bawełny 181
 Jachtklub 167–169
 Kamienica przy ul. Portowej 4 186
 Kamienice przy ul. 10-go Lutego 7, 21, 32 i 35 187, 188
 Kamienice przy ul. Abrahama 27 i 41 187, 188
 Kamienice przy ul. Starowiejskiej 7 i 11 187
 Kamienice przy ul. Świętojańskiej 68, 89 i 122 187
 Kamienna Góra 161–164, 166–169, 178–180, 184, 185
 Komisariat Rządu 181
 Kościół NMP 179
 Liga Morska i Kolonialna 210
 Łuszczarnia Ryżu 182
 Molo Południowe 167–169, 196
 Nowy Dom Zdrojowy 183
 Obłuzka 163
 Oksywie 156, 157, 163, 178, 180, 212
 Olejarnia 182, 183
 Osiedle „Paged” 184
 Osiedle na Kamiennej Górze 180
 Osiedle robotnicze TBO 184
 Państwowy Bank Rolny 180
 Pensjonat „Różany Gaj” 194
 Pensjonat G. Pełki 185
 Pomnik Zjednoczenia Ziem Polskich 167, 168
 Port morski 7, 8, 15, 16, 19, 124, 133, 136, 154–169, 172, 173, 175–178, 182–184, 196, 216, 217, 219–221
 Portowy magazyn długoterminowy nr 5 184
 Ratusz 169, 170
 Redłowo 184
 Sąd Okręgowy 182, 211
 Starostwo Morskie 207
 Śródmieście 154, 164, 165, 183, 222
 Urząd Celny i Straży Granicznej 182, 211
 Urząd Morski 180
 Urząd Pocztowy 183
 Willa „Otok” 180
 Willa „Sadyba” 180
 Willa „Sokoła” 180
 Willa „Śreniawa” 180
 Willa hrabiny M. Łosiowej 186
 Zakład Ubezpieczeń Społecznych 195
 Zespół Dowództwa Floty i Koszar Marynarki Wojennej 180
 Zespół Szkół Zawodowych (Szkola Handlu Morskiego, Szkoła Morska) 181
 Żeglarski Ośrodek Morski 167–169, 196
- Grudziądz** 8, 17, 18, 117–127, 130, 131, 136, 174, 208, 221
 Domy Pomorskich Zakładów Ceramicznych 118
 Koedukacyjne Gimnazjum Mniejszości Niemieckiej (Goetheschule) 8, 119, 120, 221
 Kuntersztyn 118
 Małe Tarpno 118
 Osiedle TOR 119
 Pawilony Pierwszej Pomorskiej Wystawy Rolnictwa i Przemysłu w 1925 roku 123–131, 221

- Szkoła Budowy Maszyn 119, 120
- Hel** 7, 133, 137, 140, 142, 144, 148–152, 155, 207, 208, 212
Dzielnica willowa 148
Kolonja rybacka 149, 150, 212
Kurhaus (Dom Zdrojowy) 148, 149
Osiedle oficerskie 151, 152
Port rybacki 148, 152
Trzy wille proj. Cz. Przybylskiego 212
Willa „Czecz Kaszubska” 149
- Jasne Wybrzeże** 137–139, 209, 211, 214, 221
- Jastarnia** 133, 141, 142, 144, 209
Dom Zdrojowy 142
Dworzec kolejowy 141
Kościół 209
Osiedle Jastarnia-Bór 141
Port rybacki 141
Przystań i Dworzec Żegluga Polskiej 141
- Jastrzębia Góra** 137, 138, 207
Dom Zdrojowy „Bażyk” 138
Willa dla członków rządu RP 138
Willa dla Prezydenta RP 138
Willa „Mewa” 138
Winda „Światowid” 138
- Jurata** 133, 137, 142–150, 207–212, 214, 221
Dom Wczasowy Rodziny Urzędniczej 211
Dom Zdrojowy 210
Dwie wille proj. J. Nagórskiego 212
Hotel 210, 212
Łazienki 210
Osiedle mieszkaniowe proj. R. Sigalina 212
- Kalisz** 164
- Kamieniec Polski** 214
- Kamienna Góra** 139
- Karlsruhe** 66
Osiedle Dammerstock 66
- Kartuzy** 136
- Karwia** 137, 138
- Katowice** 39, 40, 81, 88, 90, 91, 97, 105, 170, 206
Bank Gospodarstwa Krajowego 106
Bogucice 39
Brynów 39
Dąb 39
Ligota 39
Muzeum Śląskie 40, 81, 90, 91
Pomnik Bolesława Chrobrego 40
Pomnik Józefa Piłsudskiego 40
Syndykat Polskich Hut Żelaza 106
Śląskie Techniczne Zakłady Naukowe 88
Śródmieście 40
Urząd Wojewódzki i Sejm Śląski 40, 71, 105
Urzędy Niezespalone 40
Załęże 39
Zespół domów robotniczych 97
- Kew** 183
Palm House 183
- Kijów** 208
- Kolonia** 50
- Kopenhaga** 219
- Kościerzyna** 17, 136
- Kowalewo** 44
- Kraków** 10, 22, 25, 28–31, 45, 65, 72, 81, 103, 104, 113, 129, 147
Akademia Górnicza 30, 72, 104
Bank PKO 29, 104

- Bank Polski 29, 104
 Biblioteka Jagiellońska 30
 Błonia 22, 30, 147
 Dom im. Józefa Piłsudskiego 30
 II Dom Akademicki 30
 Izba Skarbowa 29
 Kasa Chorych 29
 Kazimierz 29
 Miejski Dom Wycieczkowy 30
 Most na Wiśle 29
 Muzeum Narodowe 30
 Oleandry 30
 Państwowe Gimnazjum Żeńskie 30
 Park Krakowski 30
 Podgórze 29
 Pomnik Adama Mickiewicza 29
 Siedziba YMCA 29
 Sukienice 29, 113
 Szpital im. Gabriela Narutowicza 30
 Urząd Wojewódzki 28
 Zakład Ubezpieczeń Społecznych 29
- Królewska Huta (Chorzów) 80**
- La Chaux-de-Fonds 88**
 Willa Schwob 88
- Lizbona 66**
- Löbau 193**
 Willa Schminke 193
- Londyn 183**
 Cristal Palace 183
 Penguin Pool 193
- Los Angeles 193**
 Coca Cola Bottle Works 193
- Lublin 79**
 Bank Rolny 79
- Lwów 10, 25–28, 102–104, 128, 205, 206, 208, 211, 213, 220**
 Budynek przy Rynku 13 103
- Dworzec Główny 27
 Halickie 26
 Kolonia Profesorska 27
 Kolonia TOR na Sygniówce 28
 Krakowskie 26
 Łyczakowskie 26
 Miejskie Zakłady Elektryczne – bydynek administracyjny 28
 Osiedle domków jednorodzinnych na Żelaznej Wodzie 27
 Park Kościuszki 27
 Park Stryjskich 27
 Pawilon firmy Okocim na Międzynarodowych Targach Wschodnich 103
 Poczta Główna 103
 Politechnika 27, 72
 Polskie Towarzystwo Historyczne 28
 Rozgłośnia Polskiego Radia 80
 Sygniówka 28
 Śródmieście 26, 27
 Ubezpieczalnia Społeczna 28
 Uniwersytet 27
 Wydziały Mechaniczne Politechniki 28
 Związek Zawodowy Kolejarzy 28
 Żelazna Woda 27
 Żółkiewskie 26, 27
- Łeba 140**
- Łowicz 164**
- Łódź 25, 34–36, 73, 112, 201**
 Marysin 35
 Osiedle TOR na Rogach 35
 Park Ludowy 35
 Polesie Konstantynowskie 25
 Radogoszcz 35
 Rogi 35
 Rokicie 25
 Szpital 73, 112, 201
 Śródmieście 34, 35
- Neapol 182**
 Poczta Główna 182

- Opawa** 50
- Paryż** 66, 88, 183
 Garaż proj. A. Perreta 88
 Hala Maszyn 183
 Lotnisko Orly 183
 Pawilon polski na Exposition des Arts Décoratifs w 1925 roku 128
 Wieża Eiffla 183
- Podkowa Leśna** 139
- Poissy-sur-Seine** 193
 Willa Savoye 193
- Poznań** 25, 37–39, 44, 45, 73, 112, 128, 174, 176, 199–201, 203, 220
 Akademia Królewska 37
 Bank Spółdzielczy 38
 Biblioteka Cesarska 37
 Bloki mieszkalne na Zawadach 39
 Bloki mieszkalne przy ul. Bukowskiej 39
 Collegium Anatomicum 38
 Collegium Chemicum 38
 Dębiec 39
 Dębin (ujęcie wody) 38
 Dom Akademicki 38
 Dyrekcja Poczty 38
 Elektrownia miejska 38
 Jeżyce 38
 Kamienice secesyjne na Jeżycach 38
 Kamienice secesyjne na Łazarzu 38
 Kamienice secesyjne na Wildze 38
 Komisja Kolonizacyjna 38
 Lotnisko cywilne 38
 Ławica 38
 Łazarz 38
 Międzynarodowy dworzec autobusowy 38
 Muzeum Cesarskie 38
 Oczyszczalnia i przepompownia ścieków 38
 Osiedle willowe Abisynia 39
 Osiedle willowe na Dębcu 39
 Osiedle willowe na Sołacz 38
 Osiedle willowe Ostroroga 39
- Państwowa Szkoła Rzemiosł 201
 Pawilon Związku Hut Szklanych na Powszechniej Wystawie Krajowej 128
 Port rzeczny 38
 Rozgłośnia radiowa 38
 Sołacz 38
 Spalarnia śmieci 38
 Spółdzielcze osiedle mieszkaniowe 39
 Teatr Miejski 37
 Wilda 38
 Wyższa i średnia Szkoła Handlowa 38
 Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych 73
 Zamek Cesarski 37
 Zawady 39
 Ziemiaństwo Kredytowe 38
- Puck** 17, 156, 177
- Racine** 193
 Johnson's Wax Company Administration Building 193
- Radom** 25, 164, 176
- Rewa** 136, 156
 Port 136
- Rotterdam** 193
 Osiedle Hoek van Holland 193
 Osiedle Kiefhoek 195
- Rzym** 102
 Panteon 102
 San Stefano Rotondo 102
- Saint-Tropez** 193
 Hôtel Latitude 193
- San Francisco** 193
 Aquatic Park Casino 193
- Sankt-Petersburg** 69
 Kamienica M. Pokoitolowej 69

- Sosnowiec 69
Bank 69
- Stanisławów 55
Osiedle Rogalszczyzna 55
- Starachowice 139
- Starogard (Gdański) 17, 136
- Stuttgart 193
Dom towarowy Schockena 193
- Szczecin 10
- Sztokholm 109, 219
Ratusz 109
- Tczew 17, 136, 156
- Tomaszów 69
Bank 69
- Toruń 5–8, 10, 11, 12, 16–19, 41–102,
106–109, 111–117, 174, 199–206,
209–213, 217, 218, 220
Administracja fabryki Polchem 114
Bank Rzeszy 43
Bielany 61, 100
Bloki kolejowe przy ul. Czarneckiego 65
Bloki mieszkalne dla kadry podoficerskiej
na Podgórzu 97
Bloki mieszkalne koło Pułku Lotniczego 97
Bloki mieszkalne przy ul. Jagiellońskiej 97
Bloki mieszkalne przy ul. Łódzkiej 97
Bloki przy ul. Staszica 65, 96
Brama Bydgoska 47
Budynek mieszkalny przy ul. Matejki 46
203
Budynek przy ul. Gregorkiewicza 97
Budynek Sądu przy ul. Fosa Staromiejska
64, 113
Bydgoskie Przedmieście 42, 44, 47, 48,
59, 61, 74
Chełmskie Przedmieście 44, 61
- Cmentarz staromiejski przy ul. św. Jerzego
46
Cmentarz św. Jakuba 61
Cztery bliźniacze domy przy ul. Słowackiego 98, 112, 113, 201
Dom bliźniaczy przy ul. Kasprowicza
14/16 114, 202, 203
Dom mieszkalny przy ul. Mickiewicza
34/36 114
Dom mieszkalny Towarzystwa Vesta przy
ul. Mickiewicza 114, 202
Dom Społeczny 64, 114, 203
Domy mieszkalne przy Łuku Cezara 65
Domy pracowników PKP przy ul. Gru-
dziańskiej 96
Domy Spółdzielni „Strzecha” przy ul. Sło-
wackiego 66, 98
Dworzec autobusowy 68, 111, 202
Dworzec kolejowy 42, 44
Dworzec kolejowy Wschodni 42
Dwór Artusa 42, 66
Dyrekcja Dróg Wodnych 64
Dyrekcja Kolei 108
Dyrekcja Lasów Państwowych 75–77,
101, 108, 109, 221
Elektrownia 42
Gazownia 42, 46, 61
Jakubskie Przedmieście 44, 61
Kamienice przy ul. Piekary 48
Kaplica redemptorystów na Rudaku 100
Kasyno wojskowe przy placu św. Katarzy-
ny 203
Klinika dr. Czyżaka przy ul. Legionów 15
114, 202
Kolonia kilkurodzinnych domów przy ul.
Żwirki i Wigury 57, 65
Komunalna Kasa Oszczędności 65, 77,
111, 202, 221
Koszary 43, 100
Kościół Chrystusa Króla 100–102, 108
Kościół garnizonowy 43
Kościół i klasztor redemptorystów 100,
101
Kozackie Góry 50, 51, 53, 55, 58, 59, 61–
68, 112, 115, 201

- Łuk Cezara 48, 65
 Małe Mokre 51
 Miejska hala wystawowa 74, 75, 111, 221
 Mokre 44, 46, 61, 65–67, 100, 101
 Most drogowo-kolejowy 42, 47, 48
 Most drogowy 56, 60, 63, 64, 203
 Muzeum Ziemi Pomorskiej 7, 68, 69, 80–93, 112, 113, 200–202, 209, 210, 221
 Nowe Miasto 41, 43, 45, 47, 61
 Osiedle mieszkaniowe przy ul. Fałata 65, 66, 99
 Osiedle robotnicze w pobliżu Portu Drzewnego 97
 Ośrodek Sportów Wodnych na Kępie Bazarowej 114
 Państwowy Bank Rolny 64, 68, 78, 79, 111, 201
 Park na Bydgoskim Przedmieściu 44
 Pas forteczny 42–45, 47, 49, 63
 Poczta 42, 66
 Podgórz 44, 46, 60, 79, 97
 Pomnik Wolności i Zwycięstwa 48, 203
 Pomorska Izba Rolnicza 68–70, 112, 113, 201, 221
 Pomorska Rozgłośnia Polskiego Radia 79, 80, 114, 202, 221
 Pomorskie Starostwo Krajowe 64, 68, 77, 78, 111, 210
 Port Drzewny 97
 Port rzeczny 58, 61
 Ratusz 71, 79, 111
 Remiza Straży Pożarnej 42, 43
 Rudak 44, 100
 Rzeźnia 42, 61
 Sąd Apelacyjny 65, 68, 221
 Sądy Grodzkie 202
 Stare Miasto 41, 43, 45, 47, 48, 50, 56, 63–65, 67, 68, 76, 77, 107, 116, 220, 221
 Stawki 60, 111, 114
 Szkoła podstawowa na Stawkach 111, 114
 Szkoła Przemysłowa 43
 Szpital 43
 Śródmieście 46, 56, 60, 63, 66
 Teatr Miejski 43
 Ubezpieczalnia Społeczna (Kasa Chorych) 76, 77, 101, 108, 109, 202, 221
 Uniwersytet 61
 Urząd Województwa Pomorskiego 64, 68, 70–74, 78, 108, 109, 111–113, 201, 221
 Wilhelmstadt 42, 44
 Willa przy ul. Grunwaldzkiej 38 114, 203
 Willa przy ul. Legionów 27 114, 203
 Willa przy ul. Moniuszki 114
 Willa przy ul. Słowackiego 56 114, 203
 Wille przy ul. Bydgoskiej 114
 Winnica 44
 Wodociągi 42
 Zespół budynków ZUPU przy ul. Mickiewicza 65, 66, 96, 202
Troppau 50
Tuchola 209
 Kościół 209
Warszawa 9, 22, 23, 25, 31–34, 53, 60, 69, 73, 81, 83, 96, 104, 108, 112, 134, 151, 152, 170, 174, 202, 206, 207, 210, 211–213
 Cytadela 31, 33
 Dom mieszkalny FKW przy ul. Koszykowej 152
 Dom mieszkalny przy ul. Krajewskiego róg ul. Wiśniowej 152
 Dworzec Główny 33
 Dyrekcja Kolei 69
 Dzielnica reprezentacyjna im. Józefa Piłsudskiego 33, 170, 171
 Kolonia „Lubeckiego” 34
 Kolonia „Staszica” 34
 Kolonia mieszkaniowa WSM na Rakowcu 25, 34, 105
 Kolonia mieszkaniowa WSM na Żoliborzu 25, 34, 96, 105
 Koło 34, 105
 Lotnisko na Okęciu 32

- Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświe-
 cenia Publicznego 105
 Mokotów 32, 34
 Most Poniatowskiego 31
 Muzeum Narodowe 83, 84, 105
 Osiedle TOR na Kole 34, 105
 Państwowa Wytwórnia Papierów Wartoś-
 ciowych 73
 Państwowy Bank Rolny 69
 Powiśle 34
 Rakowiec 25, 34, 105
 Saska Kępa 34
 Szkoła Nauk Politycznych 152
 Śródmieście 32–34
 Wiadukt przy Dworcu Gdańskim 33
 Willa przy ul. Wrońskiego 7 152
 Ząbki 22, 23
 Związek Ubezpieczeń Pracowników Umy-
 słowych 152
 Żoliborz 25, 32–34, 105, 151
 Żoliborz Oficerski 33, 151
 Żoliborz Urzędniczy 33
- Wejherowo** 8, 12, 17, 20, 112, 131, 132,
 136, 141, 163, 174, 207, 221
 Basen 132, 207
 Dom arch. S. Świątkiewicza przy ul. Hal-
 lera 132
 Domy przy ul. Hallera 132, 207
 Dwa osiedla robotnicze przy ul. Gniew-
 kowskiej 132
 Izba Skarbowa 132
 Kamienice przy ul. 3-go Maja 132, 207
 Kamienice przy ul. Kościuszki 132
 Kasa Chorych 132
 Korty tenisowe 132
 Państwowy Urząd Budownictwa Naziem-
 nego 207, 210
 Stare Miasto 132
 Urzędnicza Spółdzielnia Mieszkaniowa
 132, 207
- Welwyn** 139
- Wenecja** 170
- Wiedeń** 50, 97, 118, 120
 Osiedle Karl-Marx-Hof 97
 Willa Ast 120
 Willa Beer-Hoffmann 120
 Willa Skywa 120
- Wilno** 10, 25, 36, 37, 184
 Antokol 36
 Bank Gospodarstwa Krajowego 36
 Hala peronowa dworca kolejowego 184
 Katedra 37
 Osiedle na Antokolu 36
 Państwowa Kasa Oszczędności 36
 Pomnik Józefa Piłsudskiego 37
 Ubezpieczalnia Społeczna 36
- Władysławowo** 136–140, 152, 207
 Cetniewo 139, 140
 Hallerowo 137, 139, 140, 221
 Kaplica 140
 Kasyno Wojskowego Ośrodka Wypoczyn-
 kowego 140
 Park publiczny im. H. Derdowskiego 140
 Poczernin 140
 Port rybacki 136, 140, 152, 178
 Stacja kolejowa 140
 Wielka Wieś 139, 156, 177, 178
 Wojskowy Ośrodek Wypoczynkowy 140
- Włocławek** 16, 164
- Wrocław** 10, 193
 Budynek mieszkalny na Wystawie „Werk-
 bundu” 193
 Dom Hotelowy dla Osób Samotnych na
 Wystawie „Werkbundu” 193
 Dom towarowy Petersdorfa 193, 195
- Zamość** 66
- Żur** 20
 Elektrownia 20

Indeks osób

- Adamski Zygmunt 140
Aleksandrowicz, pułkownik 47
Andrzejewski Marian 71, 73, 112, 201
Bach Johann Sebastian 121
Ballenstedt Adam 180
Baranowski Marian 179
Bartel Kazimierz 18
Beethoven Ludwig van 121
Beill Jerzy 164
Berliner Jerzy 35, 55
Biasion Jan 71
Block Izaak van den 122
Błęszyński Zbigniew 208, 211
Bochniak Jan Bolesław 86, 88, 122, 209, 210
Bogusławski Alfons Władysław 128
Bojakowski Michał Izydor 204, 209
Bojemski Aleksander 23, 33, 85
Bolesław Chrobry (Piast) 40, 91
Bolt Antoni 62, 71, 84, 85, 107, 108
Boratyński Czesław 3
Boullée Étienne Louis 125
Bratman Zdzisław 118
Brejski Józef 47
Brukalska Barbara 96, 105
Brukalski Stanisław 96, 105
Bukowski Stanisław 36
Burton Decimus 183
Chmarzyński Gwido 85
Chmielewski Jan 25, 168, 171, 177
Cieśliński Jan 71, 112, 201
Cybichowski Stefan 74, 82, 83, 100, 108, 112, 113, 201, 202, 204
Cybis Bolesław 122
Czajkowski Józef 128
Czarnecki Władysław 39
Czartoryski Zygmunt 130
Damięcki Bohdan 168, 169, 196, 208, 211
Dandelski Zdzisław 71
Dąbrowski Leszek Teodozy 36
Dąbrowski Stanisław 208, 211
Derdacki Władysław 208
Derran Robert W. 193
Dix Otto 121
Dmowski Roman 13
Dobrzyńska Jadwiga 88
Dobrzyński Władysław, lekarz 21
Dobrzyński Władysław, architekt 71
Drecki Józef 80
Drexler Ignacy 22, 26, 29, 53, 138, 139, 209, 210, 214, 221
Drzewiecki Piotr 134
Duchowicz Julian 209, 210
Dumnicki Juliusz 30
Durmowicz 101
Dutert Ferdinand 183

- Dygat Antoni 73, 79, 80, 114, 202, 221
 Dzierżanowski Juliusz 184
 Dzięwoński Kazimierz 30
 Eber Edward 23
 Ehn Karl 97
 Eiffel Gustave 183
 Ekkehard 121
 Engelmann, architekt 55
 Eysymont Witold 205
 Federski 118
 Feininger Lyonel 121
 Feliński Roman 22, 24, 163–165, 181, 209
 Fergusson James 191
 Filasiewicz Stanisław 180
 Filipkowski Stanisław 39, 118, 176–178, 208, 209
 Flak Mikołaj 205
 Frankowski Eugeniusz 89
 Franzi Gino 182
 Freyssinet Eugène 183
 Fuller Buckminster 192
 Gałęzowski Józef 128
 Gałęzowski Stefan 77
 Garnier Tony 62, 163
 Geddes Norman Bel 192, 193
 Goliński Jan 128
 Golski Witold 131
 Gołomski Bernard 101
 Gołosow Ilia 183
 Grabski Władysław 123
 Graefe Jan 39
 Gramberg, inżynier 119
 Greenough Horatio 191
 Grodzieński Władysław 186
 Gropius Walter 66, 194
 Gutt Romuald 36, 37, 85, 89, 105, 151, 152, 193
 Haesler Otto 66
 Haller Józef 140
 Hanemann 138
 Hartman A., architekt 71
 Heckel Erich 121
 Henkenhaf, architekt 148
 Hennebique François 184
 Herse Bogusław 194
 Heurich Jan, syn 181
 Hitchcock Henry-Russel 182
 Hitler Adolf 121
 Hoff Robert van't 186
 Hoffman Alfons 20
 Hoffmann Josef 120
 Hoffmann Teodor 29
 Holewiński Józef 23
 Horodecki Władysław Leszek 137, 149, 208
 Howard Ebenezer 139
 Huckel Stanisław 140
 Izdebski Kazimierz 207
 Jabłoński Władysław 23
 Jakimowicz Konstanty 128, 181
 Janicki Stanisław 71
 Jankowski Bronisław 114
 Jankowski Józef 24, 85, 89, 151, 152
 Jankowski Karol 23, 105
 Jarosławski Leopold Józef 114, 203, 205, 209
 Jawornicki Antoni 24, 39, 139
 Jaworski, architekt 71
 Jeanneret Pierre 193
 Jędrzejewski Tadeusz 188, 195, 211
 Johnson Philip 182, 192
 Jung Wacław 118
 Juraszyński Janusz 30
 Jurkiewicz Piotr 71
 Jurkowski Adam 188
 Kalinowski Z., urbanista 164
 Kant Immanuel 121
 Karpiński Zbigniew 182
 Kaszubski Tadeusz 90, 92, 221
 Kaszycki Czesław 118, 208
 Keyserlingk, hrabia 132
 Kinel Tadeusz 151

- Kirtiklis Stefan 84, 85
 Klonowski Stanisław 205
 Kłeczek Andrzej 29
 Kłos Juliusz 23
 Knauff Adam 183, 185
 Knothe Zygmunt 204
 Kodelski Aleksander 184
 Kokuszyn Władysław 71
 Komierowski Roman 149
 Kontkiewicz Marian 33
 Kossak Tadeusz 186–188, 209
 Koszycz-Witkiewicz Jan 128
 Kowalski Tadeusz 137, 207, 208
 Kosiński Stefan 186, 187
 Kreisler Edward 30
 Krüger Albert 120, 221
 Krzywda-Polkowski Franciszek 51–53,
 63, 69, 71, 73, 74, 89, 112, 113, 115,
 140, 201, 213, 221
 Krzyżanowski Waclaw 30
 Kulesza Bolesław 184
 Kuncewicz Adam 24, 147, 149, 163, 164,
 168, 209, 211
 Kunze Edward 89
 Kupiec Zbigniew 186–188, 209
 Kurland Franciszek 101
 Kwiatkowski Eugeniusz 158, 168, 172

 Lachert Bogdan 96, 105, 114, 183, 185,
 193, 202, 211, 212, 221
 Lalewicz Marian 69, 78, 79, 111, 112,
 179, 180, 201, 212, 221
 Lauterbach Alfred 81, 89
 LeCorbusier (właśc. Charles Édouard Jean-
 neret) 25, 88, 137, 139, 182, 186, 190,
 191, 193, 196, 219
 Libera A., architekt 195
 Lilpop Franciszek 23, 105
 Lisiecki Julian 140
 Lisowski Kamil 39, 176, 215
 Lloyd George David 14
 Lubetkin Berthold 193
 Lubiński Piotr 212
 Łagowski Henryk 128
 Łącki, starosta toruński 85
 Łoboda Zygmunt 88
 Łobos Tadeusz 97
 Łosiowa Magdalena 186
 Łukaszewski 23
 Łuszczkiewicz Władysław 129

 Majerski Zygmunt 209, 210
 Malessa Stanisław 177
 Malinowski Józef 132
 Malisz Bolesław 137, 177, 178, 208, 211,
 212, 215
 Małkowski 205
 Martynowski Franciszek 110
 Maśliński Marian 187
 Maśliński Roman 180
 Matusik 101
 Matuszewski Karol 110
 Mazalon Leon 186, 187
 Mączyński Zdzisław 85, 86
 Mączyński Franciszek 110, 202
 Mendelski Leon 71
 Mendelsohn Erich 192, 193, 195
 Meyer Adolf 194
 Michalski Władysław 23
 Mickiewicz Adam 36, 121
 Mielnikow Konstantin 183
 Mieszkiś Kazimierz 149
 Milewski Kazimierz 71, 73, 111, 112, 201
 Miller Romuald 89, 105, 109, 179, 186,
 187
 Minkiewicz Witold 208
 Mooser William 193
 Mościcki Ignacy 140, 168
 Mściwoj II (książę pomorski) 140
 Müller Jerzy 123–125, 131, 167, 181,
 183, 186, 211, 221

 Nagórski Juliusz 212, 221
 Najman Jan 96
 Nawrowski Mieczysław 71, 113, 205
 Nelkowski 101
 Niekras Feliks 71, 73, 98, 111, 112, 114,
 201, 204, 209
 Nielsen Juliusz 39

- Niemojewski Lech 132, 211
 Nolde Emil 121
 Norwerth Edgar 85, 140
 Nowicki A., architekt 71
 Obrycki Narcyz 187
 Oderfeld Henryk 55
 Odrzywolski Sławomir 30
 Odyniec-Dobrowolski Stanisław 92, 182, 194
 Ogańczyk-Broch Antoni 187
 Okoniewski, biskup 102, 204
 Olański Dionizy 96
 Orlicz 205
 Orłowicz Mieczysław 133
 Orłowski Jan 71
 Osmołowski Jerzy 138
 Ossowski Leon 123
 Ostberg Ragnar 109
 Oud Jacobus Johannes Pieter 193, 195
 Oyrzanowski Wiesław 208, 211
 Pajzdowski Sylwester 23, 71, 83
 Paprocki Adam 164, 211
 Pawłowski Paweł 71
 Paxton Joseph 183
 Pechstein Max 121
 Pelka Gustaw 185
 Perret Auguste 88
 Petrow Krum 202, 204
 Pieńkowski Władysław 211
 Piłsudski Józef 13, 37, 40, 89, 91, 92, 121, 138, 171
 Pingusson Georges Henri 193
 Piotr Głabusza 140
 Piotrowski Roman 96, 195
 Piwowarczyk Stefan 71
 Platon 121
 Płocki Edmund Gabriel 114, 203
 Płoski Stanisław 194
 Pniewski Bohdan 81, 85, 86, 167, 171, 193
 Pokorski Tadeusz 24
 Pollak Stanisław 180
 Porębski Kazimierz 155
 Poznańska Janina 212, 221
 Poznański Jerzy 212, 221
 Prochaska Włodzimierz 185, 194, 211
 Prystor Aleksander 95
 Przybylski Czesław 23, 81, 83–86, 90, 91, 112, 128, 181, 201, 212
 Puget Zbigniew 71
 Puterman-Sadłowski Julian 183, 184, 211
 Putowski Stefan 90, 92, 221
 Racziewicz Władysław 15
 Raczyński Jerzy 24
 Rading Adolf 193
 Rafalski Julian 156
 Rakowicz Jan 22, 29, 49, 147
 Renzi Mario de 195
 Reński Józef 39
 Reychman Stefan 183
 Rogowski Józef 208
 Ronikier Adam Feliks 23
 Rooswelt Theodore 191
 Roth, inżynier 205
 Różański Stanisław 215
 Ruchniewicz 101
 Ruciński Kazimierz 71
 Rummel Julian 161–163, 175, 218, 219
 Ruskin John 110
 Rybczyński, minister MRP 123, 162
 Sasaki Kazimierz 24, 164
 Sas-Zubrzycki Jan 110
 Scharoun Hans 193
 Schayer Karol 194
 Scheunertowa Kazimiera 185
 Schiller Friedrich 121
 Schmidt Bolesław 30
 Schmidt Stanisław 114
 Schneider 101
 Schneider Franciszek 102
 Scholtzówna Alina 89
 Schonhofer Karol 114
 Scott Baillie 129
 Sieczkowski Tadeusz 168, 169, 182, 196, 208, 211
 Siennicki Jerzy 23

- Sigalin Roman 212, 221
 Sikorski Lucjan 97
 Sitte Camillo 22, 165
 Sławoj-Składkowski Felicjan 135
 Sławski Roger 71
 Słońska Miruta 39
 Sobiecki 101
 Soissons Louis de 139
 Sołyński Roman 182
 Soria y Mata Arturo 136, 137
 Sosnowski Oskar 24
 Spsychalski Marian 39
 Starzyński Stefan 108
 Stefanowicz 101
 Stefanowicz Jan 206
 Steinborn Otto 85
 Stifelman Henryk 139
 Stresemann Gustav 16
 Strzelecki Jan 168, 176
 Stübben Joseph Hermann 21, 37
 Sullivan Louis 187, 195
 Sydow Marian 66, 108–111, 218, 219
 Sylwestrowicz Kazimierz 114, 202, 205, 206
 Sylwestrowicz Wera 114, 202, 205
 Syrkus Helena 35, 119
 Syrkus Szymon 25, 35, 59, 60, 119
 Szanajca Józef 96, 105, 114, 183, 185, 193, 202, 211, 212, 221
 Szczeblewski Wacław 123, 124
 Szereszewski Witold 35
 Szmidt Bolesław 89
 Szukalski Stanisław 40
 Szulman Walery 71
 Szyller Stefan 129
 Szyszko-Bohusz Adolf 30, 69, 72, 179

 Śpiewakowski Antoni 212, 221
 Świątkiewicz Stanisław 131, 132, 207, 221
 Świdliński Jerzy 186
 Świerczyński Rudolf 85, 96, 105
 Świącicki Zygmunt 71

 Tarasin Zygmunt 71

 Tatlin Władimir 183
 Tłoczek Ignacy 47, 48, 50, 53–55, 58, 59, 62, 64, 67, 68, 107, 111, 114, 115, 202, 205, 211, 212, 214, 220, 221
 Toeplitz Teodor 176
 Tołłoczko Kazimierz 85, 97, 170
 Tołwiński Tadeusz 22, 23, 26, 32, 53, 83, 139, 163, 164, 168, 169, 214
 Tomaszewski Leonard 168, 171
 Tomaszewski Wacław 141, 181, 186
 Treter Mieczysław 81, 83
 Trzciniński Gustaw 23
 Trzciniński Jan 71, 112, 201
 Turner Richard 183
 Tyszka K., inżynier 162

 Ulatowski Kazimierz 64, 71, 74–78, 96, 97, 101, 102, 107, 108, 112, 200, 203, 204, 213, 221
 Uniejewski Andrzej 184, 208
 Uta 121

 Vaccaro Giuseppe 182
 Valent Jaroslav 184
 Viollet-le-Duc Eugène Emmanuel 192
 Vose Pickett William 191
 Voysey Charles 129

 Wachowiak Stanisław 18, 71, 122, 123, 140, 161
 Wagner Otto 120
 Wahl Zbigniew 111, 202, 205, 221
 Walentowicz 101
 Weidner Fritz 119, 120
 Weker Wacław 139
 Wenda Tadeusz 156, 157, 159
 Wędziagolski Paweł 150, 179, 212
 Wiczyński Piotr 132, 221
 Wierzbicki Jerzy 77, 81, 83, 85, 87, 92, 111, 202, 210
 Wilkowski Ludwik 131
 Wilson Woodrow 14
 Wiśniewski Witold 127
 Witkiewicz Józef 130
 Witruwiusz 75

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Witwicki Janusz 206 | Zamoyski Jan 122 |
| Włodek Józef 122, 123 | Zandfos Tadeusz 86–88, 132, 137, 205,
207, 210–212, 214, 221 |
| Wodiczka Adam 39 | Zborowski Brunon 24 |
| Wojciechowski Franciszek 205 | Zelek Ignacy 75, 77 |
| Wojciechowski Stanisław 123 | Zieliński Tadeusz 23, 139, 163, 164, 180,
. 214 |
| Wojkiewicz Roman 174, 179, 180, 186 | Ziołowski Stanisław 187, 194 |
| Woytyczko Ludwik 71 | |
| Wójcicki Z., architekt 164 | |
| Wright Frank Lloyd 186, 193 | |
| Wybicki, starosta pomorski 81 | Żakowski Juliusz 24 |
| Wyczyński Kazimierz 29, 71 | Żeleński Stefan 71 |
| Wyka Władysław 207 | Żeromski Stefan 16 |
| Wyspiański Stanisław 129 | |

Spis ilustracji

1. Toruń, widok na wschodnią część Starego Miasta, niezabudowane tereny poforteczne i przedmieście Mokre, przed 1930, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. MT/HN/I/1300.
2. Toruń, widok na Stare Miasto i tereny poforteczne, widoczny niezabudowany pas otaczający zespół staromiejski i położone poza nim przedmieścia, stan przed 1930, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. MT/HN/I/1299.
3. Toruń, budowa mostu drogowego, przed 1934, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. MT/HN/I/1446.
4. Toruń, widok od zachodu na tzw. Łuk Cezara, czyli przebiecie komunikacyjne w dolnych kondygnacjach kamienic przy ulicy Piekary, łączące Bydgoskie Przedmieście ze Starym Miastem, wykonane wg projektu I. Tłoczka w 1936, stan z lutego 1940, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. A. 1635.
5. Toruń, projekt zabudowy terenów „Kozackie Góry”, około 1924, APT, AmT, WB, sygn. 3076/56.
6. Toruń, projekt zabudowania terenów „Kozackie Góry” autorstwa F. Krzywdy-Polkowskiego, 1929, AmT, WB, sygn. 3076/136.
7. Toruń, plan regulacji Torunia sporządzony przez Oddział Mierniczy Wydziału Budowlanego Magistratu, wg projektu F. Krzywdy-Polkowskiego, kwiecień 1929, APT, AmT, WB, Dokumentacja techniczna, sygn. 165.
8. Toruń, plan zabudowania Kozackich Gór sporządzony przez I. Tłoczka w 1933, APT, AmT, WB, sygn. 3076/78.
9. Toruń, plan zabudowania Kozackich Gór sporządzony przez I. Tłoczka w kwietniu 1933, APT, AmT, sygn. 3077.
10. Toruń, Szczegółowy Plan Zabudowania Północnej Dzielnicy Torunia, sporządzony przez I. Tłoczka, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 155.
11. Toruń, Ogólny plan zabudowania Torunia, sporządzony przez I. Tłoczka, 1935, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 76.
12. Toruń, Pomorska Izba Rolnicza, u góry: projekt sporządzony ok. 1924 przez M. Lalewicza, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 46, u dołu: projekt sporządzony przez F. Krzywdę-Polkowskiego i A. Szyszko-Bohusza, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 11.

13. Toruń, pierwszy konkurs na gmach Urzędu Województwa Pomorskiego, 1925, u góry po lewej: projekt K. Milewskiego i F. Niekrasza, u góry po prawej: projekt F. Krzywdy-Polkowskiego, u dołu po lewej: projekt M. Andrzejewskiego, u dołu po prawej: projekt J. Trzecińskiego i J. Cieślińskiego, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. T. 36, T. 37, T. 38.
14. Toruń, drugi konkurs na gmach Urzędu Województwa Pomorskiego, 1927, u góry: projekt K. Milewskiego i F. Niekrasza, w środku: projekt M. Andrzejewskiego, u dołu: projekt F. Krzywdy-Polkowskiego, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. T. 36, T. 37, T. 38.
15. Toruń, gmach Urzędu Województwa Pomorskiego, u góry: model budynku, reprod. z: *Toruń. Monografia Miasta*, Toruń 1929, u dołu: stan po realizacji ok. 1930, reprod. z: G. Chmarzyński, *Toruń dawny i dzisiejszy*, Toruń 1933.
16. Toruń, Miejska hala wystawowa, u góry po lewej: widok na tereny wystawowe, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. A. 21, u góry po prawej: widok hali od południowego wschodu, reprod. z: „Architektura i Budownictwo” 1932, nr 1, u dołu po lewej: rzut parteru, reprod. z: *ibidem*, u dołu po prawej: widok hali od południowego zachodu, reprod. z: *Toruń. Monografia Miasta*, Toruń 1929.
17. Toruń, gmach Dyrekcji Lasów Państwowych, proj. K. Ulatowski, stan ok. 1930, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. A. 18.
18. Toruń, gmach Dyrekcji Lasów Państwowych, koncepcja projektowa K. Ulatowskiego, reprod. z: *Toruń – Królowa Wisły*, Agencja Wschodnia 1928.
19. Toruń, gmach Ubezpieczalni Społecznej, proj. K. Ulatowski, 1929, u góry po lewej: widok elewacji frontowej, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. A. 19, u góry po prawej: widok klatki schodowej, reprod. z: „Architektura i Budownictwo” 1932, nr 1, u dołu po lewej: widok od strony dziedzińca, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. A. 20, u dołu po prawej: rzut parteru, reprod. z: „Architektura i Budownictwo” 1932, nr 1.
20. Toruń, gmach Starostwa Krajowego, proj. J. Wierzbicki, 1935, u góry: widok od strony Alei 700-lecia, stan z 1940, fot. K. Grimm, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. A. 1654, u dołu: widok wzdłuż ulicy Fosa Staromiejska, stan z 1940, fot. K. Grimm, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. A. 1653.
21. Toruń, gmach Państwowego Banku Rolnego, proj. M. Lalewicz, 1937, stan z 2005, fot. autor.
22. Toruń, Pomorska Rozgłośnia Polskiego Radia, proj. A. Dygat, stan ok. 1935, reprod. z: „Architektura i Budownictwo” 1935, nr 9.
23. Toruń, projekt gmachu Muzeum Ziemi Pomorskiej wykonany przez S. Cybichowskiego, 1925, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 3.
24. Toruń, projekt gmachu Muzeum Ziemi Pomorskiej wykonany przez Cz. Przybylskiego, 1925, reprod. z: „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 8–9–10.
25. Toruń, pierwszy konkurs na gmach Muzeum Ziemi Pomorskiej, 1935, u góry po lewej: projekt T. Zandfosa, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 8, u góry po prawej: projekt J. Wierzbickiego, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 10, u dołu po lewej: projekt J. Bochniaka, APT, AmT, Dokumentacja techniczna, sygn. 1, u dołu po prawej: projekt Cz. Przybylskiego, reprod. z: „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 8–9–10.

26. Toruń, drugi konkurs na gmach Muzeum Ziemi Pomorskiej, 1935, u góry po lewej: projekt F. Krzywdy-Polkowskiego, u góry po prawej: projekt Cz. Przybylskiego, u dołu po lewej: projekt T. Kaszubskiego i S. Putowskiego, u dołu po prawej: projekt S. Odyńca-Dobrowolskiego, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1935, nr 6.
27. Toruń, drugi konkurs na gmach Muzeum Ziemi Pomorskiej, 1935, szkice koncepcyjne Cz. Przybylskiego, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1936, nr 8–9–10.
28. Katowice, Muzeum Śląskie, proj. K. Schayer, 1934, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo”.
29. Toruń, drugi konkurs na gmach Muzeum Ziemi Pomorskiej, 1935, projekt J. Wierzbickiego, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1935, nr 6.
30. Toruń, Muzeum Ziemi Pomorskiej, realizowany projekt T. Kaszubskiego i S. Putowskiego, stan ok. 1938, „Teka Pomorska” III, 1938, nr 1/2.
31. Toruń, osiedle ZUPU przy ulicy Mickiewicza, stan ok. 1933, G. Chmarzyński, *Toruń dawny i dzisiejszy*, Toruń 1933.
32. Toruń, domy robotnicze przy ulicy Staszica, zbudowane wg projektu K. Ulatowskiego, u góry: stan po zakończeniu budowy ok. 1930, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. MT/HN/I/989, u dołu: L. Sikorki, T. Łobos, projekt domów dla robotników w Katowicach, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1925/26, nr 10/11.
33. Toruń, gmach Komunalnej Kasy Oszczędności, proj. I. Tłoczek, 1938, stan z lutego 1940, fot. K. Grimm, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. A. 1634.
34. Toruń, dom dla podoficerów przy ulicy Gregorkiewicza (u dołu), fot. autor, u góry: projekt domu dla podoficerów przy ulicy Ułańskiej w Warszawie, proj. K. Tołłoczko, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1929.
35. Toruń, willa A. Rosochowicza przy ulicy Bydgoskiej, proj. B. Jankowski, stan w czasie budowy w 1925, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. MT/HN/I/989.
36. Toruń, willa P. Ossowskiego przy ulicy Moniuszki, proj. S. Schmidt, wzniesiona w 1925, stan w okresie międzywojennym, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. MT/HN/I/989.
37. Toruń, budynek mieszkalny Towarzystwa Ubezpieczeń Wzajemnych Vesta z Poznania, przy ul. Mickiewicza, proj. W. i K. Sylwestrowiczowie, 1934, stan z 2005, fot. autor.
38. Toruń, willa E.G. Płockiego przy ulicy Grunwaldzkiej, proj. E.G. Płocki, stan z 2005, fot. autor.
39. Toruń, projekt domu bliźniaczego przy ulicy Kasprowicza, proj. B. Lachert, J. Szanajca, 1933, wzniesiony 1933–1934, APT, AmT, WB „G”, sygn. 1492–1493.
40. Toruń, Dom Społeczny, proj. L. Jarosławski, 1935, Muzeum Okręgowe w Toruniu, sygn. MT/HN/III/207.
41. Toruń, kamienica przy ulicy Mickiewicza/Matejki, proj. B. Jezierski, 1936, wzniesiona 1937–1938, stan z 2006, fot. autor.
42. Toruń, kościół i klasztor redemptorystów na Bielanych, projekt S. Cybichowskiego, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1927.
43. Kościół Chrystusa Króla w dzielnicy Mokre, proj. K. Ulatowski, przed 1930, reprodukcja z: „Słowo Pomorskie” 1934, nr 136.
44. Grudziądz, dom wzniesiony przez Pomorskie Zakłady Ceramiczne 1933/34, stan obecny, fot. autor.

45. Grudziądz, Gimnazjum Mniejszości Niemieckiej tzw. Goetheschule przy ulicy Herzfelda, wzniesione 1930–1932 wg projektu A. Krügera, u góry: widok elewacji frontowej i wschodniego skrzydła, u dołu: widok od strony boiska, fot. autor.
46. Grudziądz, Pierwsza Pomorska Wystawa Rolnictwa i Przemysłu, 1925, u góry po prawej: pawilon Dyrekcji Poczty, u góry po lewej: Pawilon Towarzystwa Ubezpieczeniowego, u dołu po lewej: pawilon dyrekcji wystawy, u dołu po prawej: Pawilon Morski, wszystkie obiekty zaprojektowane przez J. Müllera, wzniesione w 1925, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1926.
47. Wejherowo, zespół domów przy ulicy Hallera, wzniesionych 1934–1937, fot. autor.
48. Schemat zagospodarowania północnej części województwa pomorskiego, oznaczenia: 1) lasy, 2) obszary rolne, 3) pasy przemysłowe, 4) pasy turystyczno-przemysłowe, 5) powiązania komunikacyjne, reprodukcja z: „Biuletyn Urbanistyczny” 1938, nr 2.
49. Projekt urbanistyczny osiedla Jasne Wybrzeże (obecnie Jastrzębia Góra) wykonany przez I. Drexlera, 1929, reprodukcja z: „DOM” 1930, nr 1.
50. Projekt hotelu w Jasnym Wybrzeżu (obecnie Jastrzębia Góra), wykonany przez W. Wekera, reprodukcja z: „DOM” 1931, nr 6.
51. Cetniewo, kasyno wojskowego ośrodka wypoczynkowego, proj. E. Norwerth, 1931, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1933.
52. Jurata, projekt szczegółowy zabudowania Juraty wykonany w 1933 w Biurze Zabudowy Wybrzeża Morskiego przez T. Zandfosa, APB, UWP, sygn. I/1456.
53. Jurata, Hotel Lido zaprojektowany przez J. i J. Poznańskich, wzniesiony 1932–1934, stan w okresie międzywojennym, fot. ze zbiorów autora.
54. Hel, projekt zabudowy terenów państwowych wykonany w Ministerstwie Robót Publicznych przez A. Kuncewicza ok. 1925, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1925/26, nr 5.
55. Hel, projekt domu kolonii rybackiej wykonany przez P. Wędziągolskiego przed 1928, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1928.
56. Hel, fragment domu osiedla oficerskiego, fot. autor.
57. Gdynia, szkic rozbudowy miasta wykonany w Ministerstwie Robót Publicznych w 1926 przez R. Felińskiego i A. Kuncewicza, reprodukcja z: *Gdynia jako uzdrowisko*, Nakładem Pierwszego Polskiego Towarzystwa Kąpieli Morskich, także: „Architektura i Budownictwo” 1926.
58. Gdynia, projekt konkursowy dzielnicy reprezentacyjnej wykonany przez B. Damięckiego i T. Sieczkowskiego w 1936, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1937.
59. Gdynia, budynek biurowo-mieszkalny Banku Gospodarstwa Krajowego, zaprojektowany przez Stanisława Ziółowskiego, zrealizowany 1935–1937, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1937, nr 4/5.
60. Gdynia, budynek biurowo-mieszkalny Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, proj. R. Piotrowski, 1934, wzniesiony 1935–1936, reprodukcja z: „Architektura i Budownictwo” 1935, nr 5.
61. Pieczęć Stowarzyszenia Inżynierów Architektów Pomorza, APT, Rejestr Stowarzyszeń, sygn. 78.
62. Mapa województwa pomorskiego w granicach do 31.03.1938, fot. ze zbiorów autora.

Spis treści

Wstęp	5
Źródła i stan badań	9
Województwo Pomorskie – rys historyczny	13
Planowanie przestrzenne głównych miast międzywojennej Polski	21
I. Urbanistyka i architektura Torunia	41
Wpływ XIX-wiecznych fortyfikacji na kształt przestrzenny miasta	41
Rozwój przestrzenny i działania urbanistyczne	45
Przebudowa układu komunikacyjnego miasta	46
Przewłaszczanie terenów i plany urbanistyczne	49
Plan zabudowania północnej części miasta	53
Ogólny plan zabudowania – 1935	58
Podsumowanie	63
Budynki użyteczności publicznej	67
Pomorska Izba Rolnicza	68
Konkursy architektoniczne na gmach Urzędu Województwa Pomorskiego ..	70
Miejska hala wystawowa	74
Dyrekcja Lasów Państwowych	75
Ubezpieczalnia Społeczna – Kasa Chorych	76
Gmach Pomorskiego Starostwa Krajowego	77
Państwowy Bank Rolny	78
Pomorska rozgłośnia Polskiego Radia	79
Konkursy architektoniczne i realizacja Muzeum Ziemi Pomorskiej	80
Budownictwo mieszkaniowe	93
Architektura sakralna	100
Kościół i klasztor redemptorystów	100
Kościół Chrystusa Króla w dzielnicy Mokre	101
Podsumowanie	102

II. Inne miasta Województwa Pomorskiego.....	117
Grudziądz	117
Gimnazjum Mniejszości Niemieckiej.....	119
Pomorska Wystawa Przemysłu i Rolnictwa.....	122
Wejherowo.....	131
Pas wybrzeża morskiego	133
Konferencje w sprawie zabudowy wybrzeża.....	133
Jastrzębia Góra i Jasne Wybrzeże	138
Władysławowo (Hallerowo).....	139
Jastarnia.....	141
Jurata.....	142
Hel.....	148
Podsumowanie.....	152
III. Gdynia	154
Budowa portu	155
Problemy urbanistyki	160
Architektura.....	178
Architektura willowa.....	184
Architektura kamienic	186
IV. Architekci na Pomorzu w latach 1920–1939.....	198
Stowarzyszenie Inżynierów Architektów Pomorza.....	203
Absolwenci Wydziału Architektury Politechniki Lwowskiej.....	208
Absolwenci Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej.....	210
Architekci w latach 30.....	212
Zakończenie.....	216
Abstract	220
Bibliografia	223
Indeks topograficzny.....	234
Indeks osób.....	242
Spis ilustracji.....	248

117	II. Inne miasta Województwa Pomorskiego	117
117	Gryfów	117
119	Gminna Mińskości Niemieckiej	119
122	Pomorska Wyższa Szkoła Techniczna i Rolnicza	122
131	Wejherowo	131
133	Fas wydział morskiego	133
133	Konferencje w sprawie zabudowy wybrzeża	133
138	Jazdów Góra i Jazdów	138
139	Władysławowo (Halsztown)	139
141	Jastarnia	141
142	Jutawa	142
148	Hel	148
152	Podsumowanie	152
157	III. Gdynia	157
157	Budowa portu	157
160	Problemy mieszkalne	160
167	Architektura	167
181	Architektura willowa	181
185	Architektura kamienic	185
198	Architektura na Pomorzu w latach 1930-1939	198
207	Stowarzyszenie Inżynierów Architektów Politycznych	207
208	Absolwenci Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej	208
210	Absolwenci Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej	210
212	Architektura w latach 30.	212
216	Zakończenie	216
220	Bibliografia	220
223	Bibliografia	223
224	Kontakty architektoniczne na Pomorzu	224
225	Miejska i państwowa wystawa	225
225	Ludzie	225
228	Udział w Wystawie Międzynarodowej w Poznaniu	228
27	Główny Urząd Miejski	27
28	Państwowy Bank Rolny	28
29	Pomorska Izba Inżynierów	29
30	Konkurs architektoniczny na budowę Muzeum Ziemi Pomorskiej	30
31	Budownictwo mieszkaniowe	31
31	Architektura zakładowa	31
31	Książki i klasztor redemptorystyczny	31
31	Kościół Chrystusa Króla w dzielnicy Międzyzdroje	31
32	Podsumowanie	32

1. Toruń, widok na wschodnią część Starego Miasta, niezabudowane tereny poforteczne i przedmieście Mokre, przed 1930.

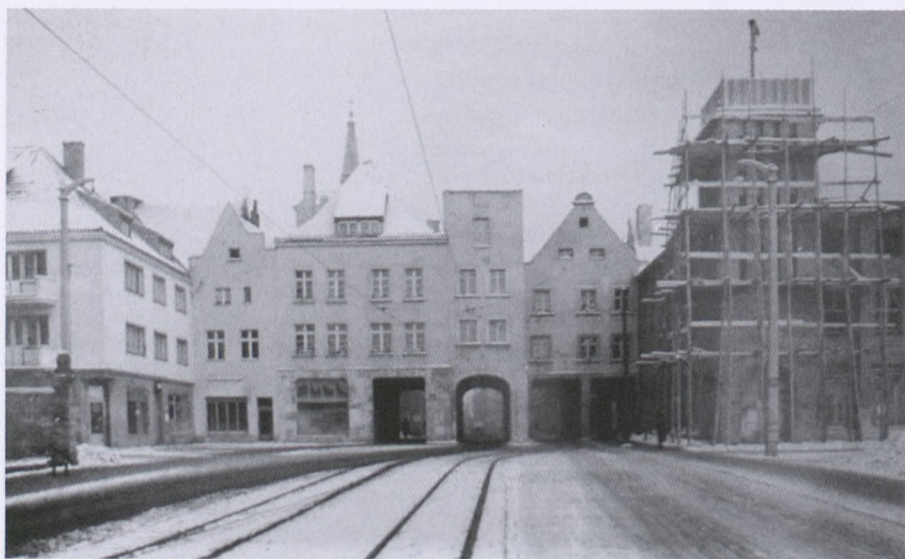


2. Toruń, widok na Stare Miasto i tereny poforteczne, widoczny niezabudowany pas otaczający zespół staromiejski i położone poza nim przedmieścia, stan przed 1930.





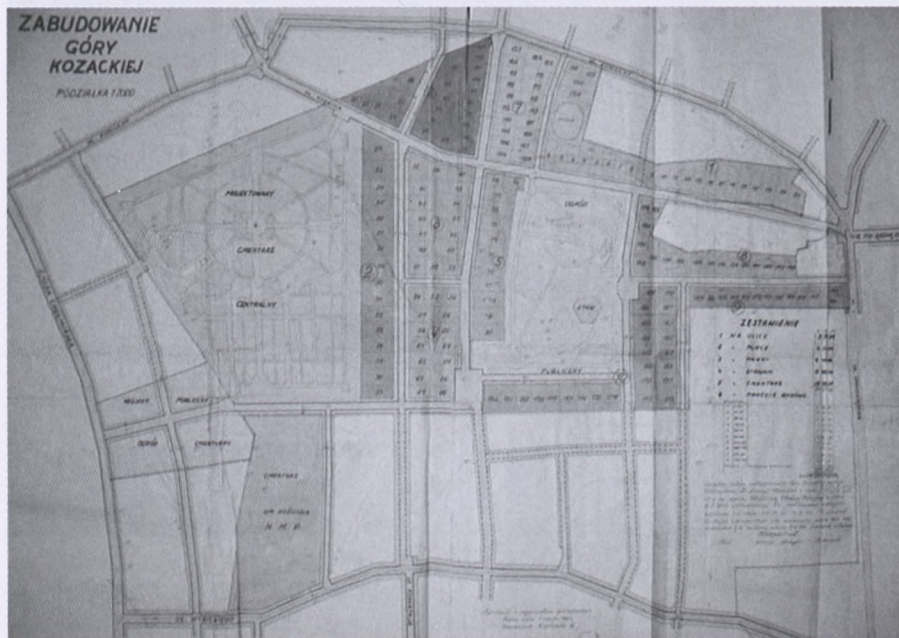
3. Toruń, budowa mostu drogowego, przed 1934.



4. Toruń, widok od zachodu na tzw. Łuk Cezara, czyli przebiecie komunikacyjne w dolnych kondygnacjach kamienic przy ulicy Piekary, łączące Bydgoskie Przedmieście ze Starym Miastem, wykonane wg projektu I. Tłoczka w 1936, stan z lutego 1940.



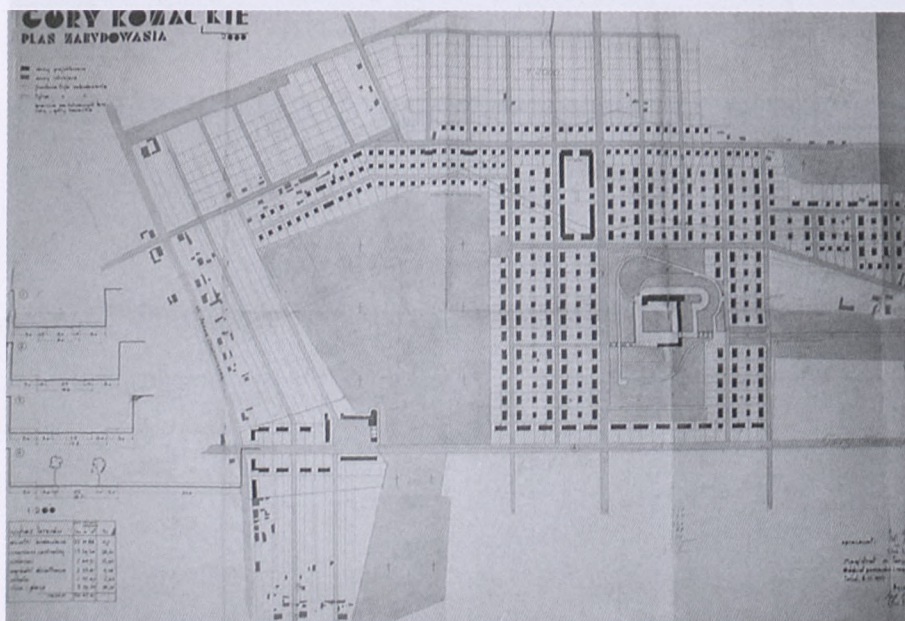
5. Toruń, projekt zabudowy terenów „Kozackie Góry”, około 1924.



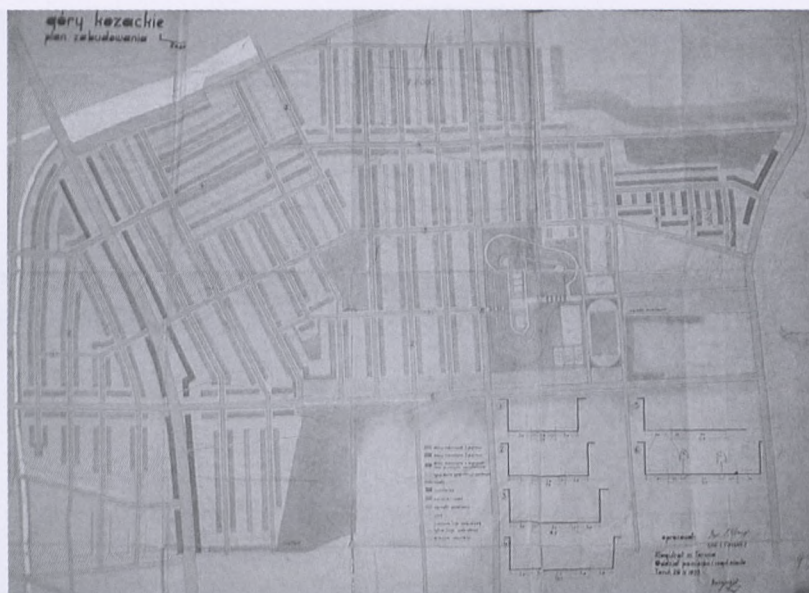
6. Toruń, projekt zabudowania terenów „Kozackie Góry” autorstwa F. Krzywdy-Polkowskiego, 1929.



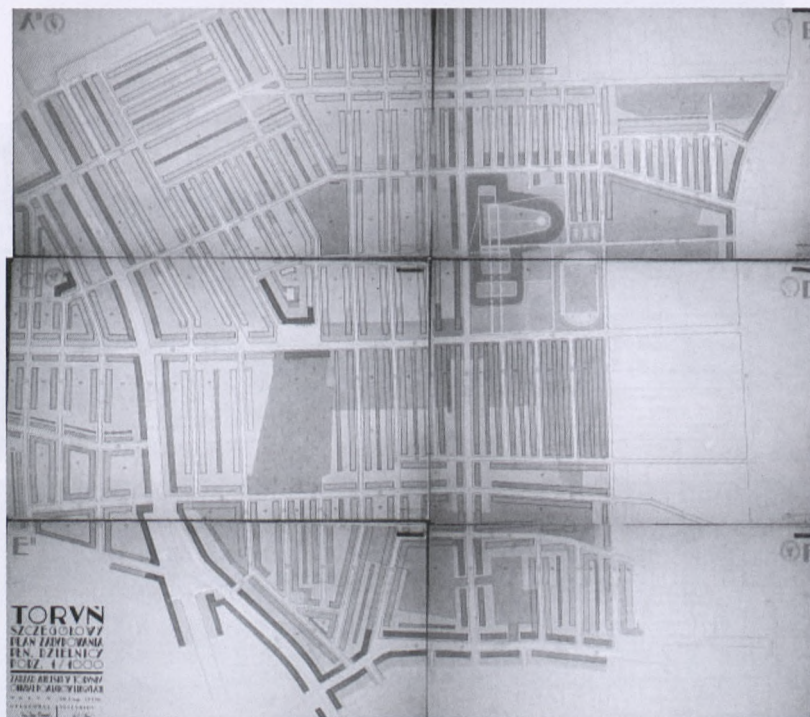
7. Toruń, plan regulacji Torunia sporządzony przez Oddział Mierniczy Wydziału Budowlanego Magistratu, wg projektu F. Krzywdy-Polkowskiego, kwiecień 1929.



8. Toruń, plan zabudowania Kozackich Gór sporządzony przez I. Tłoczka w 1933.



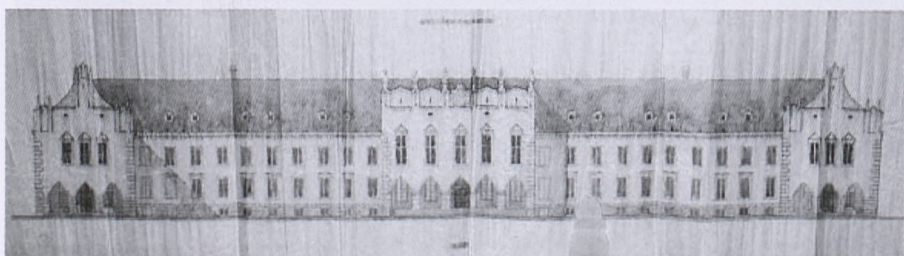
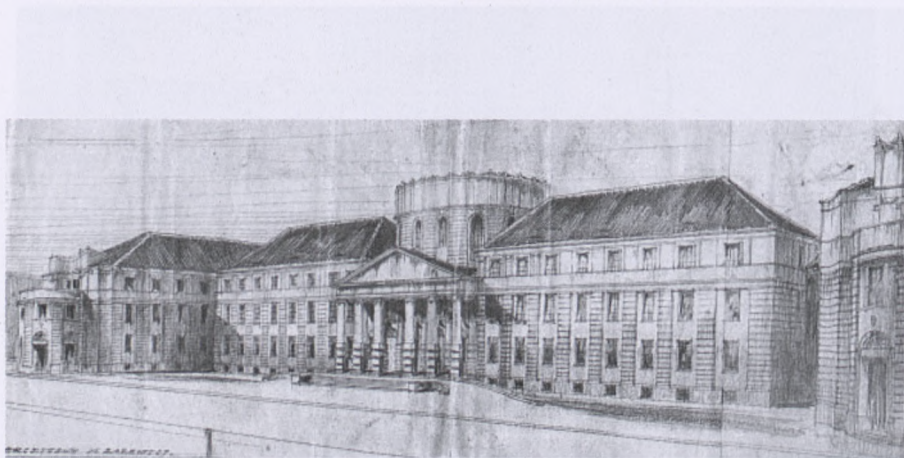
9. Toruń, plan zabudowania Kozackich Gór sporządzony przez I. Tłoczka w kwietniu 1933.



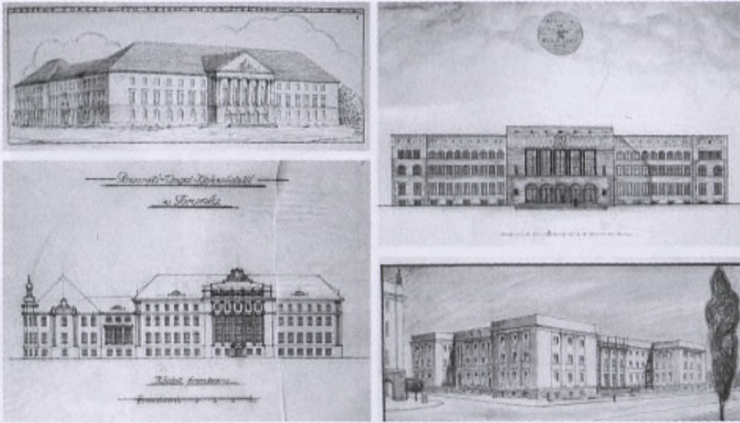
10. Toruń, Szczegółowy Plan Zabudowania Północnej Dzielnicy Torunia, sporządzony przez I. Tłoczka.



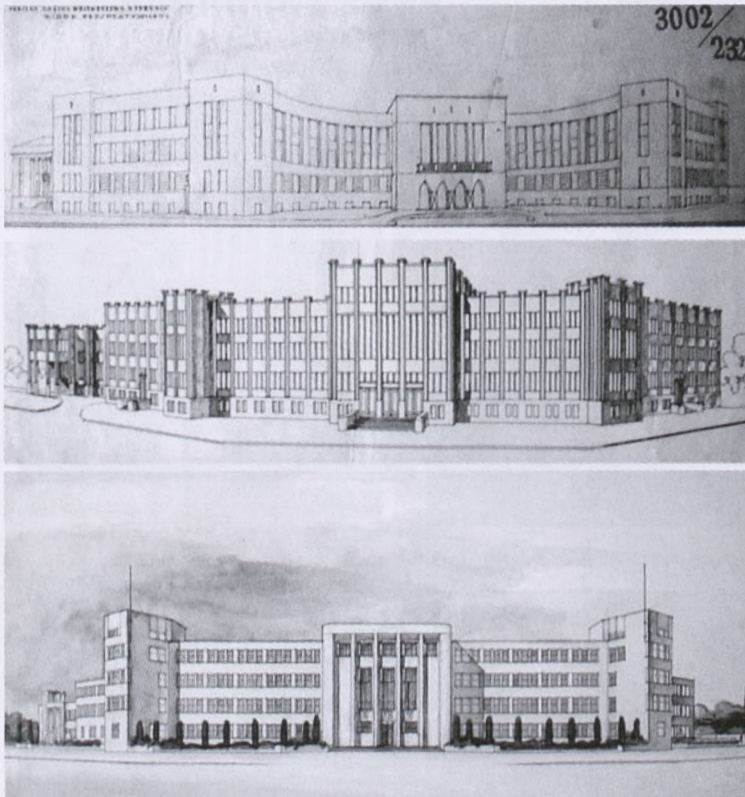
11. Toruń, Ogólny plan zabudowania Torunia, sporządzony przez I. Tłoczkę, 1935.



12. Toruń, Pomorska Izba Rolnicza, u góry: projekt sporządzony ok. 1924 przez M. Lalewicza, u dołu: projekt sporządzony przez F. Krzywdę-Polkowskiego i A. Szyzko-Bohusza.



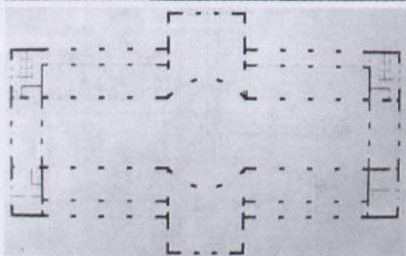
13. Toruń, pierwszy konkurs na gmach Urzędu Województwa Pomorskiego, 1925, u góry po lewej: projekt K. Milewskiego i F. Niekrasza, u góry po prawej: projekt F. Krzywdy-Polkowskiego, u dołu po lewej: projekt M. Andrzejewskiego, u dołu po prawej: projekt J. Trzcńskiego i J. Cieślińskiego.



14. Toruń, drugi konkurs na gmach Urzędu Województwa Pomorskiego, 1927, u góry: projekt K. Milewskiego i F. Niekrasza, w środku: projekt M. Andrzejewskiego, u dołu: projekt F. Krzywdy-Polkowskiego.

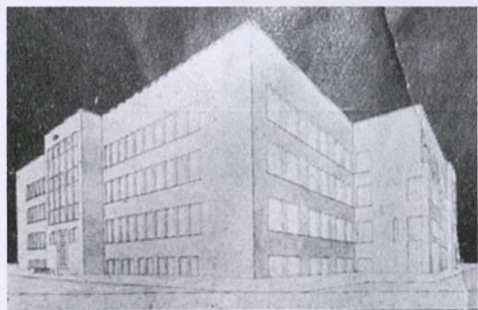


15. Toruń, gmach Urzędu Województwa Pomorskiego, u góry: model budynku, u dołu: stan po realizacji ok. 1930.

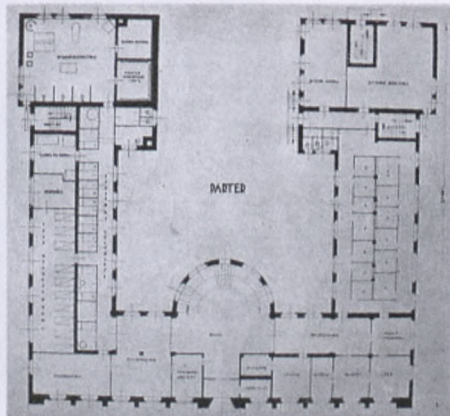
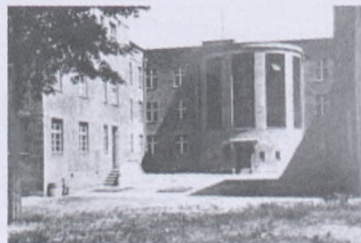
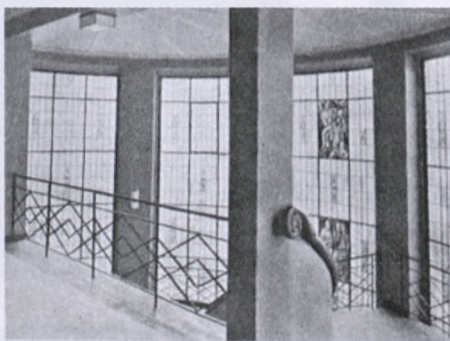


16. Toruń, Miejska hala wystawowa, u góry po lewej: widok na tereny wystawowe, u góry po prawej: widok hali od południowego wschodu, u dołu po lewej: rzut parteru, u dołu po prawej: widok hali od południowego zachodu.

17. Toruń, gmach Dyrekcji Lasów Państwowych, proj. K. Ulatowski, stan ok. 1930.



18. Toruń, gmach Dyrekcji Lasów Państwowych, koncepcja projektowa K. Ulatowskiego.



19. Toruń, gmach Ubezpieczalni Społecznej, proj. K. Ulatowski, 1929, u góry po lewej: widok elewacji frontowej, u góry po prawej: widok klatki schodowej, u dołu po lewej: widok od strony dziedzińca, u dołu po prawej: rzut parteru.

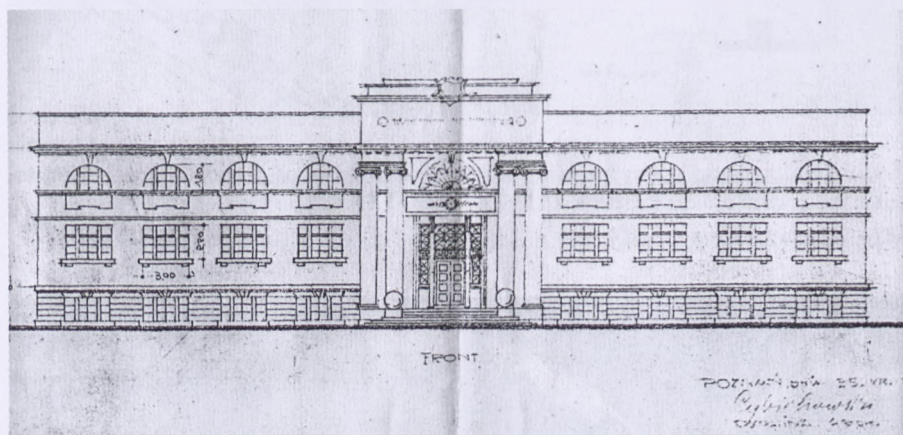


20. Toruń, gmach Starostwa Krajowego, proj. J. Wierzbicki, 1935, u góry: widok od strony Alei 700-lecia, stan z 1940, u dołu: widok wzdłuż ulicy Fosa Staromiejska, stan z 1940.

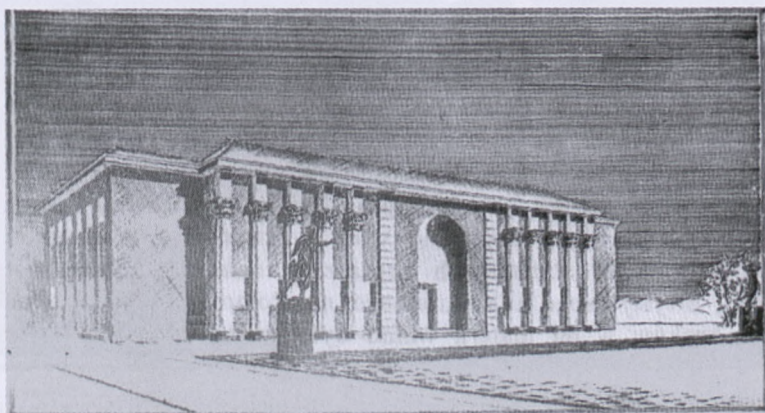


21. Toruń, gmach Państwowego Banku Rolnego, proj. M. Lalewicz, 1937, stan z 2005.

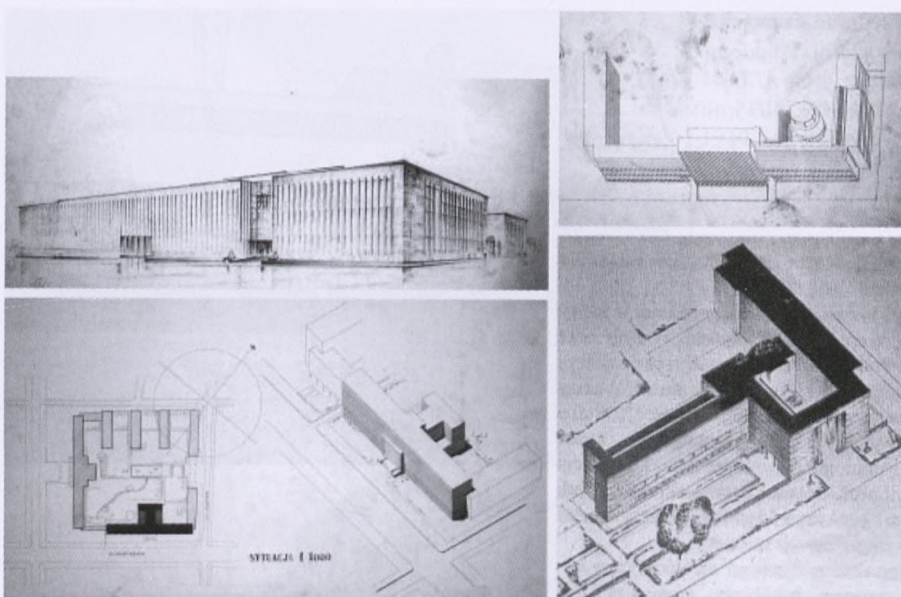
22. Toruń, Pomorska
Rozgłośnia Polskiego
Radia, proj. A. Dy-
gat, stan ok. 1935.



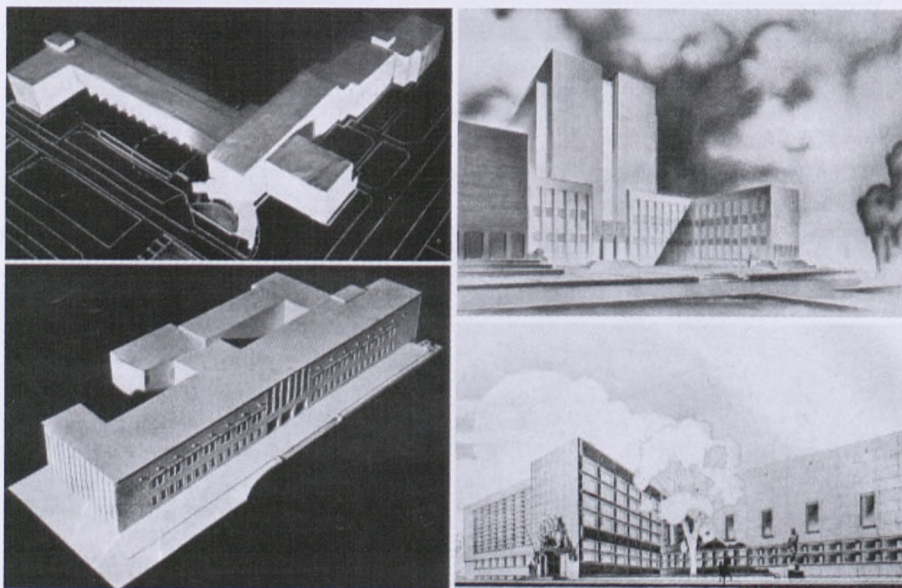
23. Toruń, projekt gmachu Muzeum Ziemi Pomorskiej wykonany przez S. Cybichowskiego, 1925.



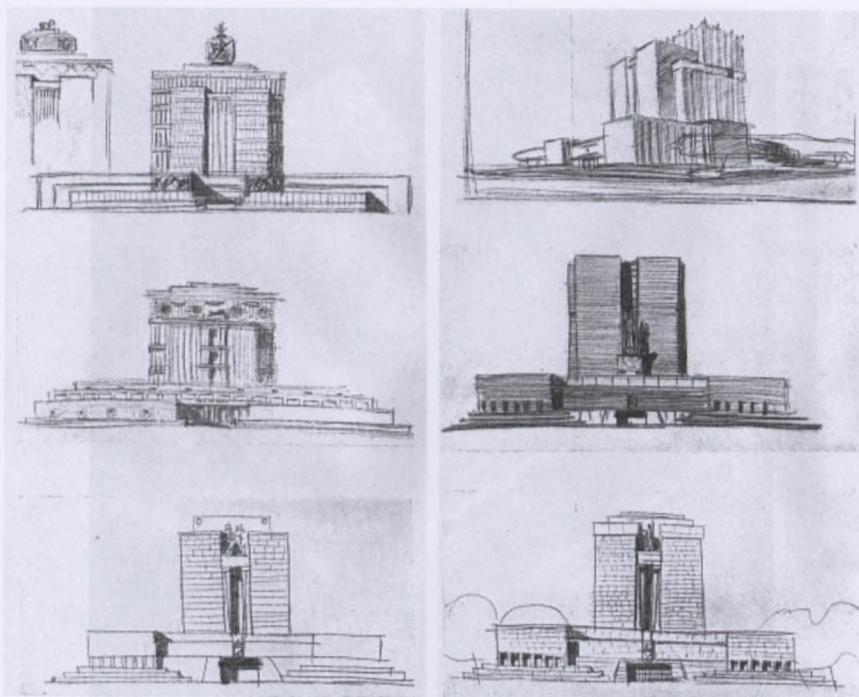
24. Toruń, projekt gmachu Muzeum Ziemi Pomorskiej wykonany przez Cz. Przy-
bylskiego, 1925.



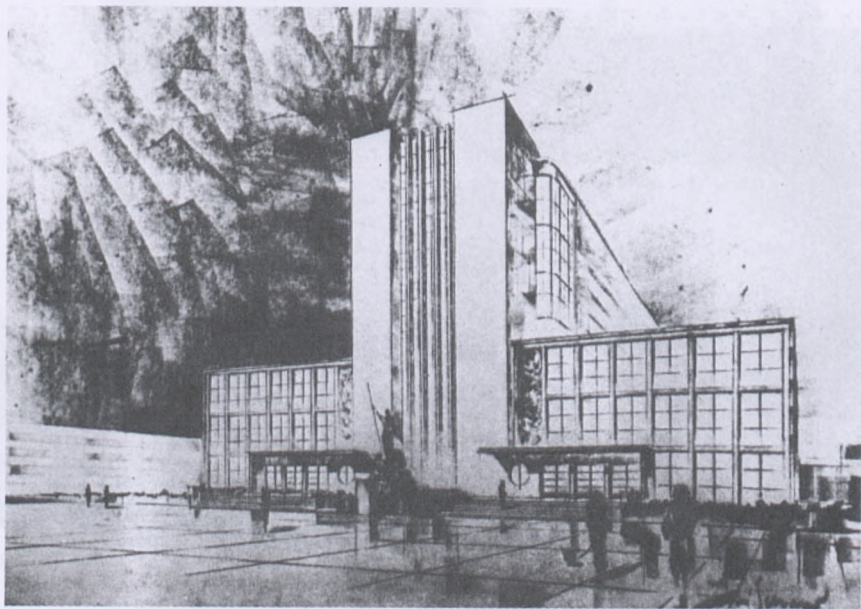
25. Toruń, pierwszy konkurs na gmach Muzeum Ziemi Pomorskiej, 1935, u góry po lewej: projekt T. Zandfosa, po prawej u góry: projekt J. Wierzbickiego, u dołu po lewej: projekt J. Bochniaka, u dołu po prawej: projekt Cz. Przybylskiego.



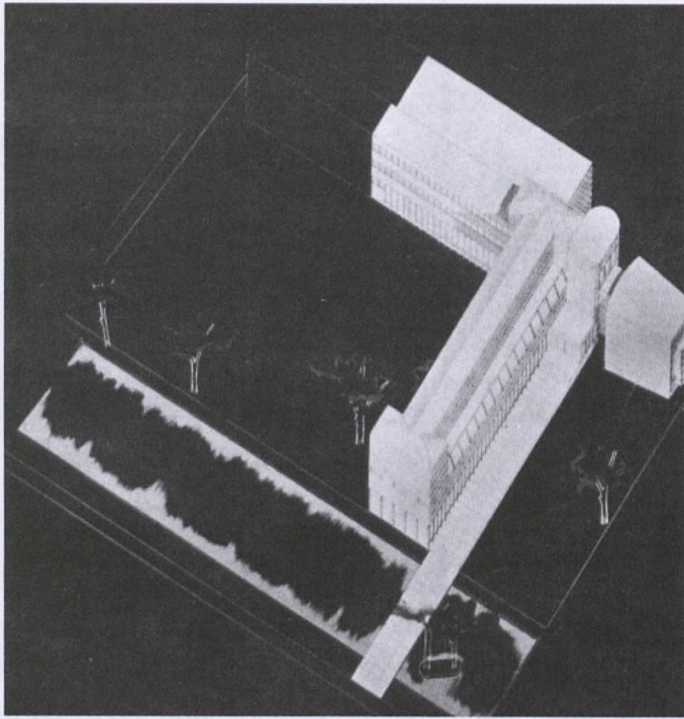
26. Toruń, drugi konkurs na gmach Muzeum Ziemi Pomorskiej, 1935, u góry po lewej: projekt F. Krzywdy-Polkowskiego, u góry po prawej: projekt Cz. Przybylskiego, u dołu po lewej: projekt T. Kaszubskiego i S. Putowskiego, u dołu po prawej: projekt S. Odyńca-Dobrowolskiego.



27. Toruń, drugi konkurs na gmach Muzeum Ziemi Pomorskiej, 1935, szkice koncepcyjne Cz. Przybylskiego.



28. Katowice, Muzeum Śląskie, proj. K. Schayer, 1934.



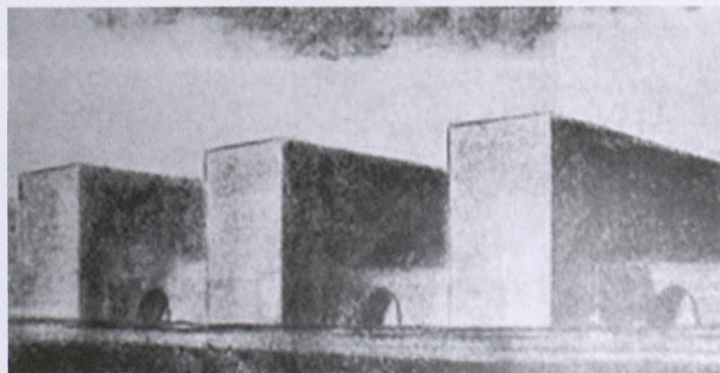
29. Toruń, drugi konkurs na gmach Muzeum Ziemi Pomorskiej, 1935,
projekt J. Wierzbickiego.



30. Toruń, Muzeum Ziemi Pomorskiej, realizowany projekt T. Kaszubskiego i S. Putowskiego,
stan ok. 1938.



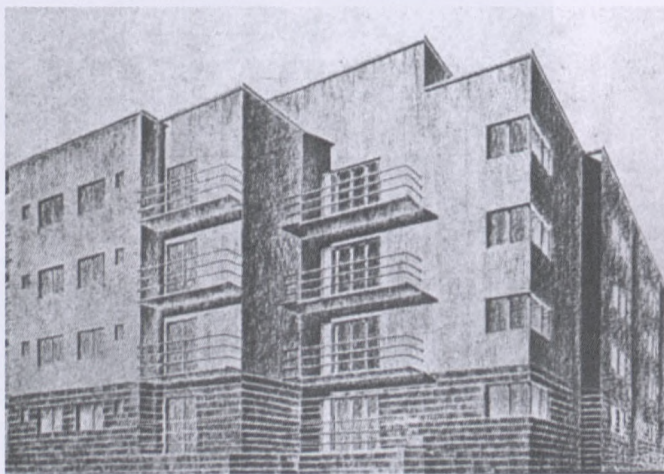
31. Toruń, osiedle ZUPU przy ulicy Mickiewicza, stan ok. 1933.



32. Toruń, domy robotnicze przy ulicy Staszica, zbudowane wg projektu K. Ulatowskiego, u góry: stan po zakończeniu budowy ok. 1930, u dołu: L. Sikorki, T. Łobos, projekt domów dla robotników w Katowicach.



33. Toruń, gmach Komunalnej Kasy Oszczędności, proj. I. Tłoczek, 1938, stan z lutego 1940.



34. Toruń, dom dla podoficerów przy ulicy Gregorkiewicza (u dołu), u góry: projekt domu dla podoficerów przy ulicy Ułańskiej w Warszawie, proj. K. Tołłoczko.



35. Toruń, willa A. Rosochowicza przy ulicy Bydgoskiej, proj. B. Jankowski, stan w czasie budowy w 1925.

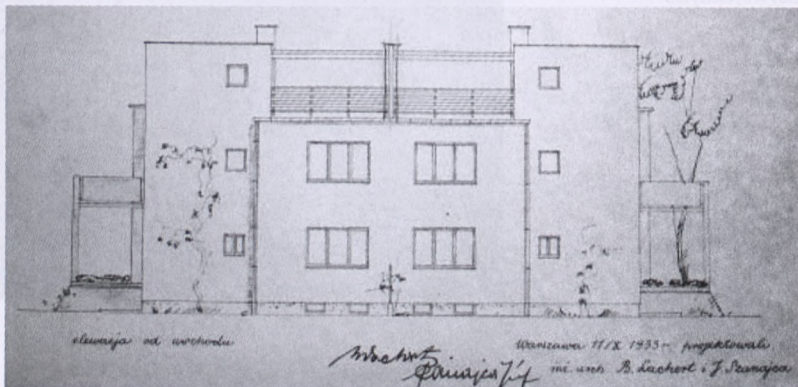
36. Toruń, willa P. Ossowskiego przy ulicy Moniuszki, proj. S. Schmidt, wzniesiona w 1925, stan w okresie międzywojennym.



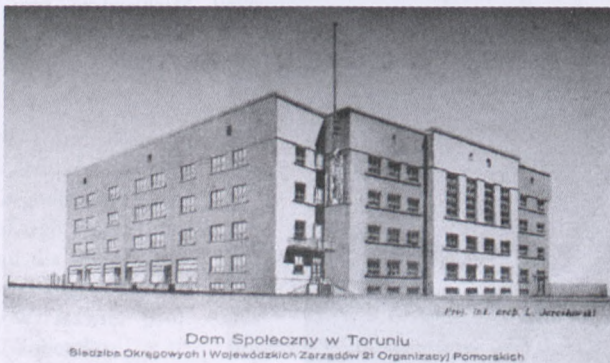
37. Toruń, budynek mieszkalny Towarzystwa Ubezpieczeń Wzajemnych Vesta z Poznania, przy ul. Mickiewicza, proj. W. i K. Sylwestrowiczowie, 1934, stan z 2005.



38. Toruń, willa E.G. Płockiego przy ulicy Grunwaldzkiej, proj. E.G. Płocki, stan z 2005 roku.

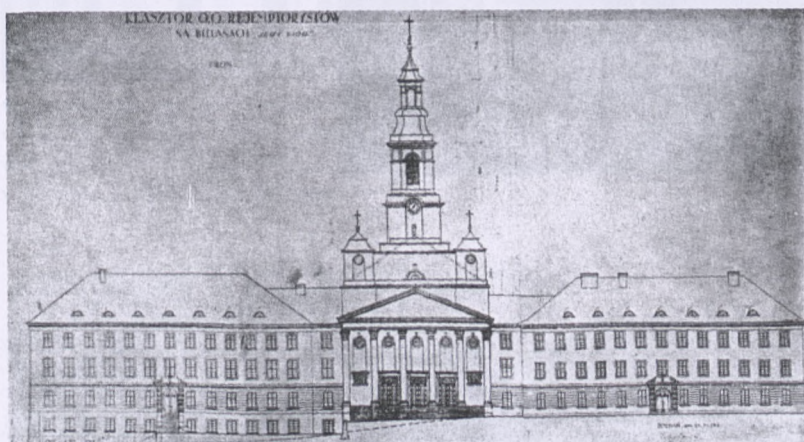


39. Toruń, projekt domu bliźniaczego przy ulicy Kasprowicza, proj. B. Lachert, J. Szanajca, 1933, wzniesiony 1933–1934.

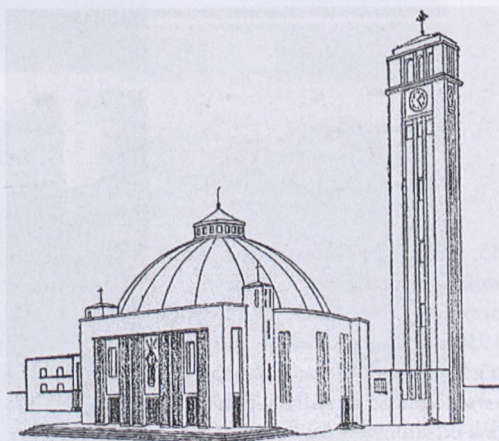


40. Toruń, Dom Społeczny, proj. L. Jarosławski, 1935.

41. Toruń, kamienica przy ulicy Mickiewicza/Matejki, proj. B. Jezierski, 1936, wzniesiona 1937–1938, stan z 2006.



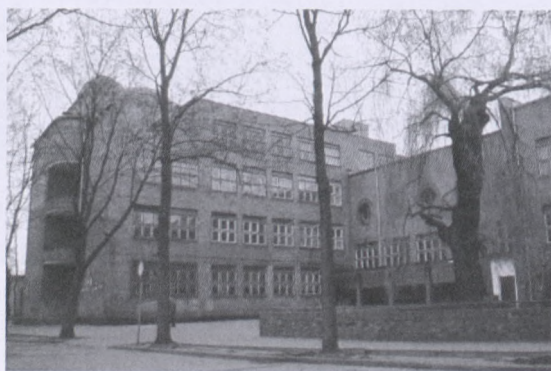
42. Toruń, kościół i klasztor redemptorystów na Bielanych, projekt S. Cybińskiego.



43. Kościół Chrystusa Króla w dzielnicy Mokre, proj. K. Ulatowski, przed 1930.

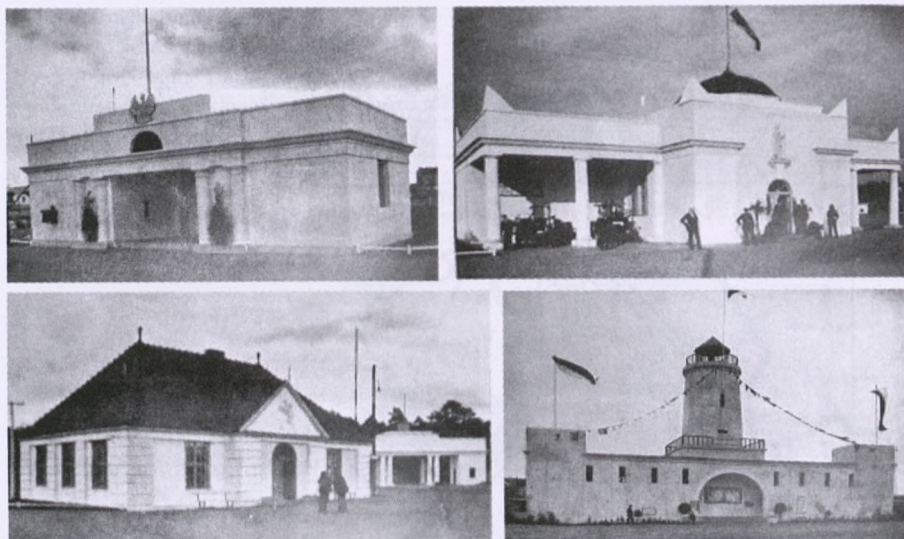


44. Grudziądz, dom wzniesiony przez Pomorskie Zakłady Ceramiczne 1933/34, stan obecny.



45. Grudziądz, Gimnazjum Mniejszości Niemieckiej tzw. Goetheschule przy ulicy Herzfelda, wzniesione 1930–1932 wg projektu A. Krügera, u góry: widok elewacji frontowej i wschodniego skrzydła, u dołu: widok od strony boiska.

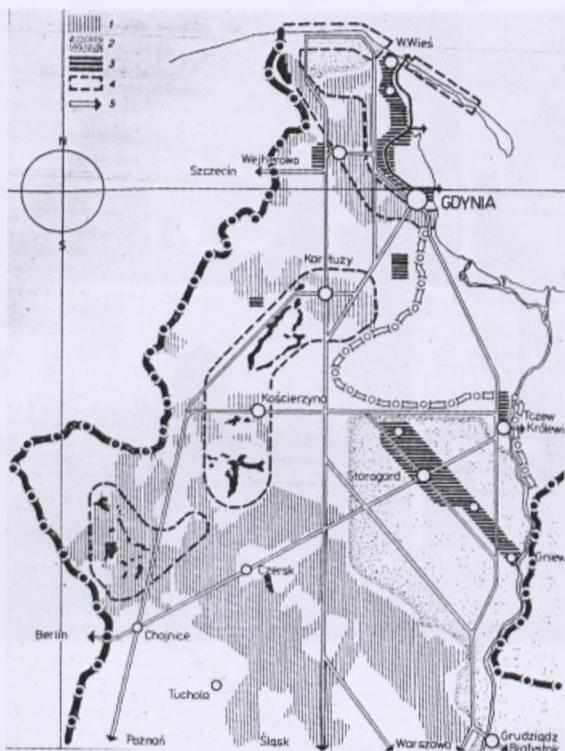




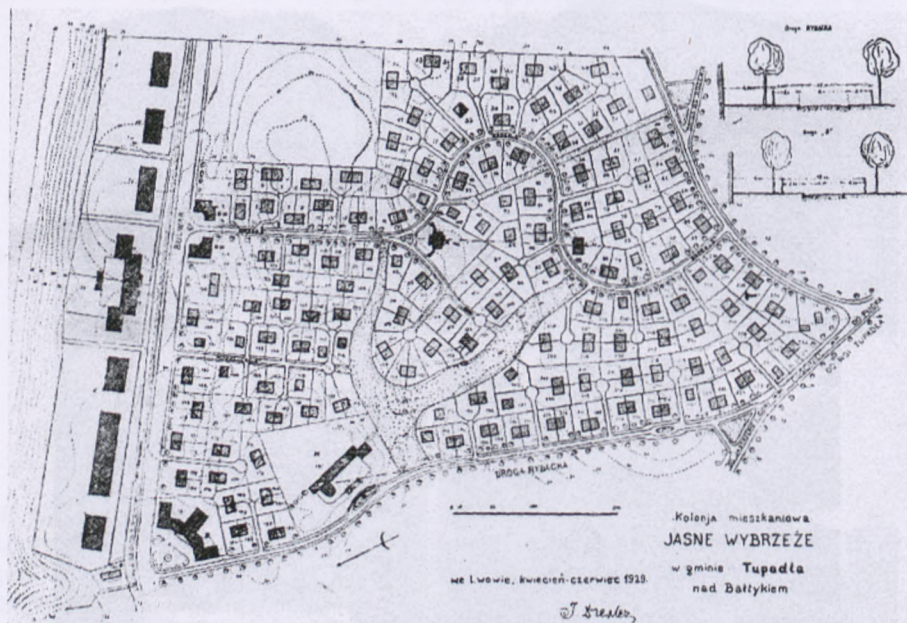
46. Grudziądz, Pierwsza Pomorska Wystawa Rolnictwa i Przemysłu, 1925, u góry po prawej: pawilon Dyrekcji Poczty, u góry po lewej: pawilon Towarzystwa Ubezpieczeniowego, u dołu po lewej: pawilon dyrekcji wystawy, u dołu po prawej: Pawilon Morski, wszystkie obiekty zaprojektowane przez J. Müllera, wzniesione w 1925.



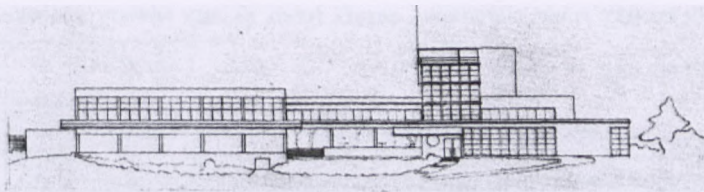
47. Wejherowo, zespół domów przy ulicy Hallera, wzniesionych 1934–1937.



48. Schemat zagospodarowania północnej części województwa pomorskiego, oznaczenia: 1) lasy, 2) obszary rolne, 3) pasy przemysłowe, 4) pasy turystyczno-przemysłowe, 5) powiązania komunikacyjne.

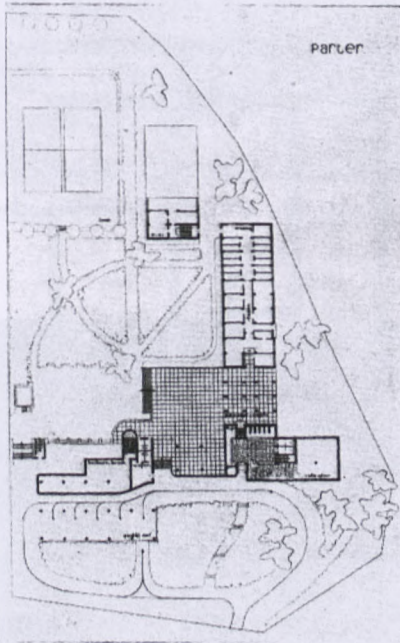


49. Projekt urbanistyczny osiedla Jasne Wybrzeże (obecnie Jastrzębia Góra) wykonany przez I. Drexlera, 1929.

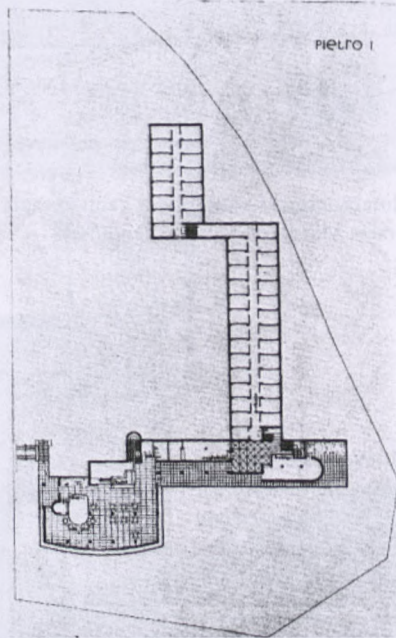


rys. 295

Elevacja

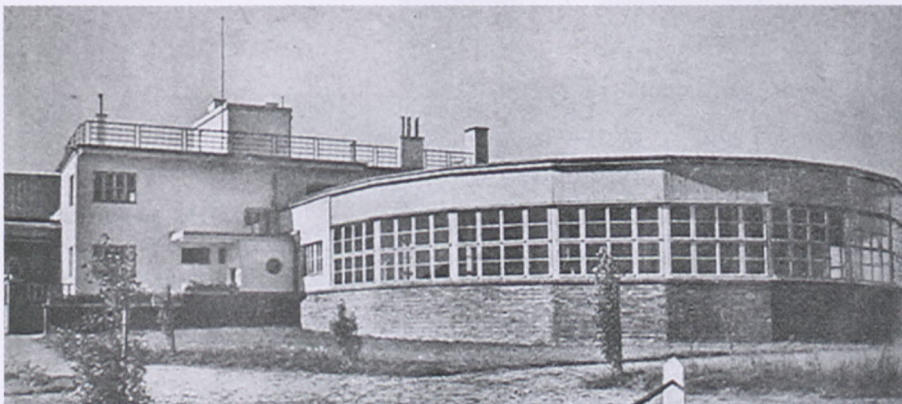


parter



piętro I

50. Projekt hotelu w Jasnym Wyrzeżu (obecnie Jastrzębia Góra), wykonany przez W. Wekera.

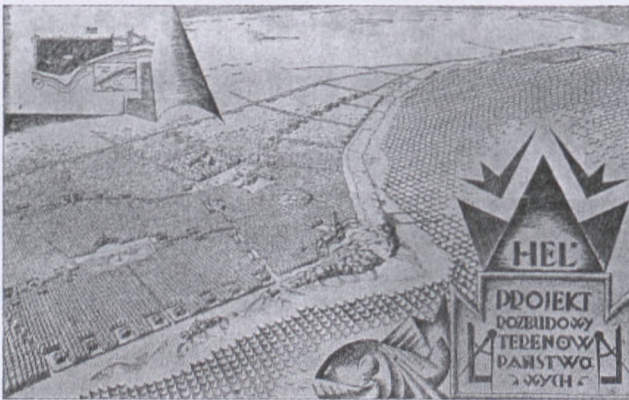


51. Cetniewo, kasyno wojskowego ośrodka wypoczynkowego, proj. E. Norwerth, 1931.

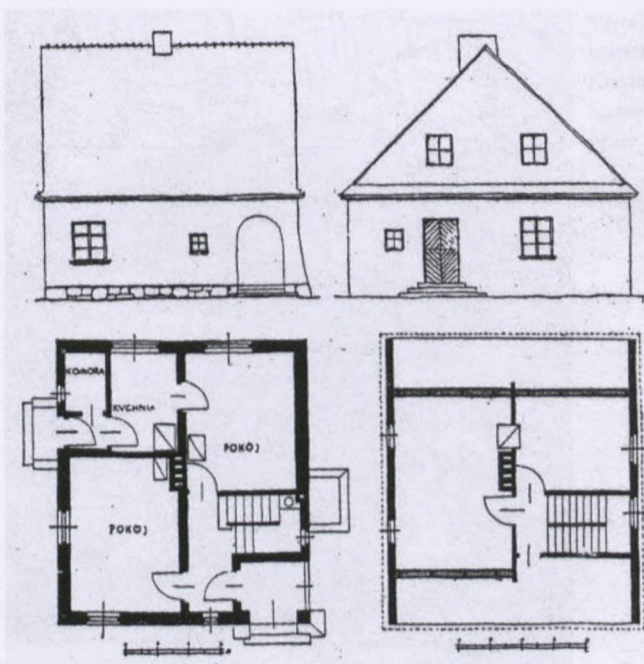


52. Jurata, projekt szczegółowy zabudowania Juraty wykonany w 1933 w Biurze Zabudowy Wybrzeża Morskiego przez T. Zandfosa.

53. Jurata, Hotel Lido zaprojektowany przez J. i J. Poznańskich, wzniesiony 1932–1934, stan w okresie międzywojennym.



54. Hel, projekt zabudowy terenów państwowych wykonany w Ministerstwie Robót Publicznych przez A. Kuncwicza ok. 1925.

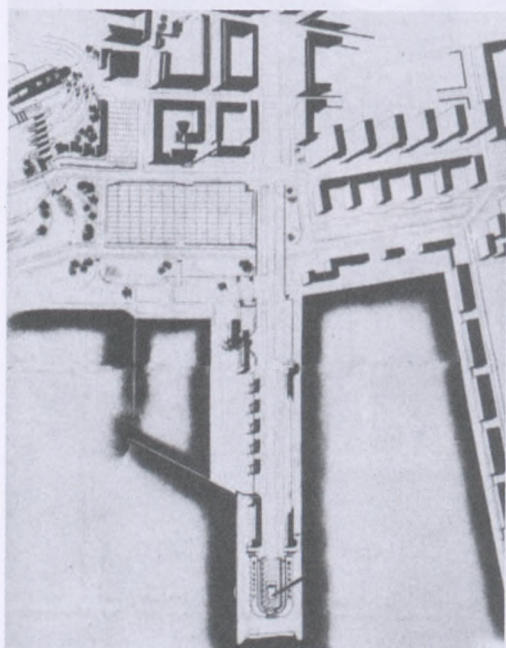


55. Hel, projekt domu kolonii rybackiej
wykonany przez P. Wędziągolskiego przed
1928.



56. Hel, fragment domu osiedla ofi-
cerskiego.

57. Gdynia, szkic rozbudowy miasta wykonany w Ministerstwie Robót Publicznych w 1926 przez R. Felińskiego i A. Kuncewicza.



58. Gdynia, projekt konkursowy dzielnicy reprezentacyjnej wykonany przez B. Damińskiego i T. Sieczkowskiego w 1936.



59. Gdynia, budynek biurowo-mieszkalny Banku Gospodarstwa Krajowego, zaprojektowany przez Stanisława Ziółowskiego, zrealizowany 1935–1937.



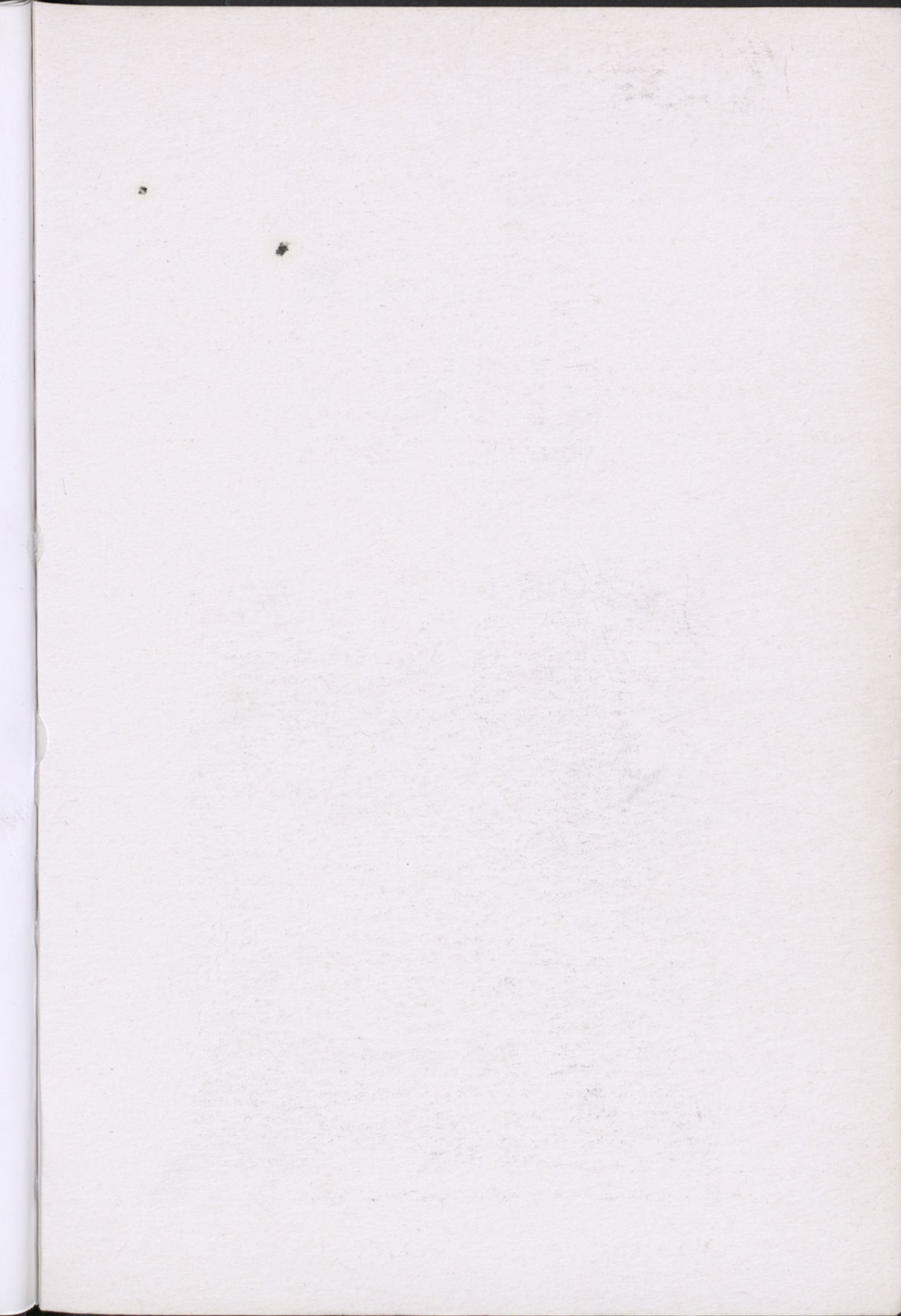
60. Gdynia, budynek biurowo-mieszkalny Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, proj. R. Piotrowski, 1934, wzniesiony 1935–1936.



61. Pieczętka Stowarzyszenia Inżynierów Architektów Pomorza.



62. Mapa województwa pomorskiego w granicach do 31.03.1938.



Biblioteka Główna UMK



300042602372

Czyt. Pomorz.

Biblioteka

Główna

UMK Toruń

925158

W odrodzonej Polsce Pomorze obok Śląska urosło do rangi symbolu niepodległości II Rzeczypospolitej. Przed młodym państwem stało trudne zadanie zjednoczenia odzyskanych ziem, odbudowy ze zniszczeń wojennych, przebudowy gospodarczej kraju. W klimacie politycznego napięcia wokół „pomorskiego korytarza” władze II Rzeczypospolitej w krótkim czasie stworzyły niemal od podstaw struktury przestrzenno-osadnicze, przemysłowe i komunikacyjne. Obejmowały one pas nadmorski z szeregiem dynamicznie rozwijających się dzięki prywatnemu kapitałowi kąpielisk oraz przyszłe miasto i port Gdynię – morską stolicę kraju. Znaczne przekształcenia przestrzenne miały miejsce w Toruniu – niewielkim dotychczas, przygranicznym mieście zamkniętym w pierścieniu twierdzy, które rozbudowano w nowoczesny układ urbanistyczno-architektoniczny pełniący funkcje stolicy województwa.

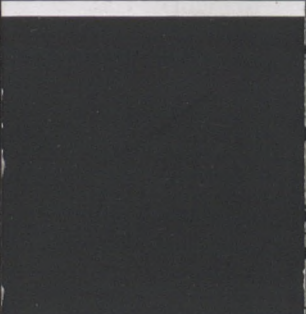
Działający na terenie Pomorza architekci stworzyli organizacje zawodowe (w Gdyni – w 1928, w Toruniu – w 1931 roku), które następnie weszły w skład ogólnopolskiej organizacji – SARP. Ich celem była ochrona zawodu architekta, opracowanie miejscowych przepisów budowlanych, organizowanie konkursów, podnoszenie poziomu architektury na Pomorzu oraz jej popularyzacja.

Wojciech Romaniak (1972), absolwent Wydziału Sztuk Pięknych (kierunek konserwatorstwo) UMK w Toruniu. Laureat Nagrody Generalnego Konserwatora Zabytków i Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków w konkursie na najlepsze prace studialne i naukowe dotyczące ochrony zabytków i muzealnictwa w 1999 roku. Współpracuje z Zakładem Historii Sztuki Nowoczesnej UMK, kierowanym przez prof. Jerzego Malinowskiego. Jego zainteresowania skupiają się wokół zagadnień urbanistyki i architektury dwudziestolecia międzywojennego w Polsce.

ISBN 83-89729-47-4



9 788389 729477



OpCARD 101 v2

