

# NARODZINY TRÓJMIASTA 1945–1949. KONCEPCJE I TWÓRCY PIERWSZEGO PLANU ZESPOŁU GD

BARBARA BAŃKOWSKA

Gdańsk

**Streszczenie:** Decyzja o odbudowie kraju ze zniszczeń wojennych i konieczna integracja zmienionego po wojnie terytorium Polski wywołały potrzebę stworzenia nowych zasad przestrzennego kształtowania kraju. Poza koniecznością opracowania planu krajowego wskazano węzłowe zadania planistyczne, do opracowania w pierwszej kolejności. Podstawy odbudowy i rozwoju unicestwionej stolicy miało określić Biuro Odbudowy Stolicy (BOS). Odpowiednikiem BOS-u były Regionalne Dyrekcje Planowania Przestrzennego (RDPP), powoływane we wszystkich województwach. W pierwszej kolejności miano uruchomić plany zespołów portowo-miejskich. Suma tych zadań stała się wielkim wyzwaniem dla nielicznej grupy polskich urbanistów ocalałych po wojnie. Do organizacji RDPP na Wybrzeżu wysłany został znany urbanista warszawski, Stanisław Różański, pełniący funkcję dyrektora tej jednostki w latach 1945–1948. Był on twórcą tezy o jedności zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia. Jedność ta różnie była postrzegana. Władysław Czerny, architekt, urbanista, ówczesny wiceprezydent miasta Gdańska, twórca idei odbudowy Głównego Miasta Gdańska w formule historycznej, chciał rozwijać koncepcję „Wielkiego Gdańska”, który w swoje granice administracyjne wchłonie wszystkie okoliczne miasta łącznie z Gdynią. Michał Kaczorowski ówczesny Minister Odbudowy, przerwał te prace, powołując równocześnie Kamila Lisowskiego na dyrektora Biura Planu GD w ramach RDPP i generalnego projektanta Trójmiasta.

**Słowa kluczowe:** zniszczenia wojenne, plany odbudowy, urbaniści, Gdańsk – Sopot – Gdynia, Plan GD, Trójmiasto

## The birth of Tricity (1945–1949). Concepts and creators of the first GD conurbation plan

**Abstract:** The decision to rebuild the country after its wartime destruction and the necessity to integrate Poland's altered territory brought about the need for new rules on the spatial design of the country. Besides the necessity for a country-wide plan, key planning tasks were indicated, which needed to be completed first. The framework for rebuilding and

developing the annihilated capital was to be drawn up by the Bureau for the Rebuilding of the Capital (Biuro Odbudowy Stolicy, BOS). Each voivodeship had an equivalent of the BOS – the Regional Managing Board of Spatial Planning (Regionalna Dyrekcja Planowania Przestrzennego, RDPP). First, plans for the port-city complexes were to be put in motion. The sum total of these tasks became a tremendous challenge for the few Polish urban planners who survived the war. The eminent Warsaw urban planner Stanisław Róžański was sent to the RDPP on the Coast and served as its director from 1945 until 1948. Róžański formulated the idea of the unity of the Gdansk-Sopot-Gdynia conurbation. This unity was understood in various ways. Architect and urban planner Władysław Czerny, the deputy mayor of Gdansk at the time, and the creator of the concept of rebuilding the Main City of Gdansk in a historic formula, wanted to pursue the idea of “Greater Gdansk”, which would absorb, within its administrative borders, all the neighbouring cities and towns, including Gdynia. Minister of Reconstruction Michał Kaczorowski stopped these efforts and nominated Kamil Lisowski to serve as director of the GD Plan Bureau within the RDPP and the general designer of Tricity.

**Keywords:** wartime destruction, plans of reconstruction, urban planners, Gdansk-Sopot-Gdynia, GD Plan, Tricity

„Z początkiem kwietnia 1945r., kiedy jeszcze trwały boje na Wybrzeżu, zjechała do Sopotu, na samochodzie ciężarowym, techniczna grupa operacyjna Prezydium Rady Ministrów, kierowana przez Stanisława Róžańskiego (1899–1981). Grupa ta dała początek czterem przyszłym urządzeniom, a mianowicie: Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy, Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego, Wydziałowi Odbudowy i Wydziałowi Pomiarów Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego”<sup>1</sup>. Tak opisywał w 1948 r. pierwsze chwile na Wybrzeżu profesor S. Róžański, główny organizator RDPP w Gdańsku. W nocy biograficznej autora tego wspomnienia znalazłam informację, że Techniczna Grupa Operacyjna, której był kierownikiem, przybyła do Gdańska już 3 kwietnia 1945 r.<sup>2</sup> Formalnie trwała jeszcze wojna.

4 kwietnia 1945 r. szef Biura Planowania i Odbudowy Kraju przy Prezydium Rady Ministrów, Michał Kaczorowski (1897–1975), powierzył S. Róžańskiemu misję zorganizowania Biura Planowania Regionalnego i Referatu Odbudowy w Gdańsku. Zaledwie pięć dni wcześniej, 30 marca 1945r., w dniu „wyzwolenia” Gdańska, Rada Ministrów wydała dekret o utworzeniu województwa gdańskiego. W jego skład weszło w całości terytorium byłego Wolnego Miasta Gdańska. Dekret stanowił, iż całe prawo obowiązujące dotąd na tym terytorium traci moc

1 S. Róžański, *Działalność Regionalnej Dyrekcji Planowania Regionalnego w Gdańsku*, „Technika Morza i Wybrzeża”, nr 11–12, 1948, s. 11.

2 *Pionierzy Politechniki Gdańskiej*, Komitet Redakcyjny: Z. Paszota, J. Rachoń, E. Wittbrodt, Gdańsk 2005, s. 555.

jako sprzeczne z demokratycznym ustrojem państwa polskiego. W jego miejsce wprowadzono ustawodawstwo obowiązujące w pozostałej części województwa gdańskiego<sup>3</sup>. Obszar ówczesnego województwa tworzyły powiaty należące do przedwojennego terytorium RP: gdyńsko-grodzki, kartusko-morski, starogardzki, tczewski, kościerski oraz terytorium Wolnego Miasta Gdańska.

11 kwietnia 1945 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę o utworzeniu Ministerstwa Odbudowy. Zakres działania nowego resortu określił dekret z 24 maja 1945 r.<sup>4</sup> Ministrem został Michał Kaczorowski, ekonomista, prawnik, urbanista, wykładowca akademicki na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Minister Odbudowy stał się naczelną władzą w zakresie planowego zagospodarowania kraju. W związku z tym utworzono przy resorcie Główny Urząd Planowania Przestrzennego (GUPP) oraz Regionalne Dyrekcje Planowania Przestrzennego (RDPP) podporządkowane wojewodom, które funkcjonowały przez cztery lata, do kwietnia 1949 r. Zanim powstały nowe struktury organizacyjne, funkcjonowały wcześniejsze urzędy.

19 kwietnia tegoż roku Kamil Lisowski (1895–1957), architekt, urbanista z dużym dorobkiem zawodowym z okresu międzywojnia, ówczesny kierownik Regionu Łódzkiego, otrzymał delegację z funkcjonującego jeszcze Biura Planowania i Odbudowy przy Radzie Ministrów na wyjazd do: Szczecina, Poznania, Gdańska i Bydgoszczy. Termin delegacji, początkowo sześciotygodniowy, przedłużono do końca sierpnia 1945 r. Dla ówczesnych władz wojskowych treść delegacji ręcznie przepisano cyrylicą<sup>5</sup>. Celem tej wyprawy było nawiązanie kontaktów z regionami i autorska „pobieżna ocena” możliwości funkcjonowania portów i miast Wybrzeża, a w szczególności Szczecina, Gdyni i Gdańska. Wynika to z treści siedmiostronicowej notatki datowanej na 19 sierpnia 1945 r.<sup>6</sup> Według jej autora planowanie rozwoju obejmować powinno cały zespół portowo-miejski Gdańska i Gdyni, traktowany jako jeden organizm. Notatkę tę uznać można za inkubację koncepcji stworzenia Trójmiasta.

„Wojna dotknęła główne ośrodki Gdańska i Gdyni w sposób nierównomierny” – pisał w 1947 r. Bolesław Malisz (1910–1995), architekt, urbanista, wykładowca akademicki, profesor zwyczajny<sup>7</sup>. „O ile w Gdyni uległy zniszczeniu nowoczesne urządzenia portowe, a miasto wyszło bez szkód, o tyle w Gdańsku port ciasny i nie zmodernizowany zachował się lepiej. Zniszczeniu natomiast zupełnemu uległo śródmieście wraz z jego zabytkami architektury.

3 M. Stryczyński, *Gdańsk w latach 1945–1948. Odbudowa organizmu miejskiego*, Wrocław 1981, s. 48. Problem inkorporacji terytorium byłego Wolnego Miasta Gdańska był przedmiotem odrębnych opracowań.

4 Dz. U. RP Nr 21, poz. 124 z 1945 r.

5 Z archiwum rodzinnego Kamila Lisowskiego.

6 *Ibidem*.

7 B. Malisz, *Planowanie ośrodków miejskich*, „Architektura”, nr 1, 1947, s. 173.

Nadto zniszczenie wałów wiślanych przez cofających się Niemców spowodowało zalanie wielkich obszarów depresyjnych w delcie Wisły<sup>8</sup>.

„Planowanie przestrzenne wiązało się ściśle z odbudową, co więcej, powiedzieć można, że odbudowa była warunkowana planowaniem przestrzennym. Wojna postawiła nas wobec wielkich zagadnień gospodarczych i technicznych. Odtworzyć życie na ruinach – zadanie to wykonać można było jedynie koncentrując wysiłki na punktach węzłowych. Wyznaczyć te punkty w terenie było wielkim zadaniem planowania przestrzennego” – tak pisał w swoich wspomnieniach M. Kaczorowski<sup>9</sup>. Wśród zadań węzłowych, wymagających nowego spojrzenia, wymieniał między innymi: „przesunięcie granic państwowych, odbudowę stolicy, przetwarzanie portów Gdańska i Gdyni z układów konkurencyjnych w układ współdziałania z równoczesnym formowaniem Trójmiasta”.

Sytuacja ówczesna wymusiła prowadzenie prac badawczych i studialnych w zakresie planowania przestrzennego niemal równoległe w skali planu krajowego, planów regionalnych oraz opracowań dotyczących miast i ich wybranych części. Dla wszystkich tych ujęć przyjęto, że cały okres objęty planowaniem podzielony zostanie na trzy etapy:

- okres odbudowy – do 1950 r., który będzie właściwą podstawą do planowania;
- okres przebudowy – w przybliżeniu 15 lat, w którym nastąpi zmiana struktury gospodarczo-przestrzennej kraju;
- okres rozbudowy, który obejmie przewidywania najdalsze; nieco później przyjęto, że będzie to okres trzydziestoletni, zwany perspektywicznym<sup>10</sup>.

Zakładano wówczas, że ludność kraju wzrośnie do 24 mln mieszkańców w roku 1950, by w 1965 r. osiągnąć 32 mln<sup>11</sup>. Niemal równocześnie z rozpoczętymi pracami studialnymi nad planem krajowym tworzono w terenie sieć Regionalnych Dyrekcji Planowania Przestrzennego. „W Gdańsku ostatecznie dyrektorem został Stanisław Różański, absolwent Politechniki Lwowskiej, bliski współpracownik prezydenta Starzyńskiego i dyrektor działu urbanistyki w Zarządzie Miejskim Warszawy. Do Łodzi wrócił Kamil Lisowski”. Tak opisywał ten czas w swoich wspomnieniach B. Malisz<sup>12</sup>.

Wspominając początki działalności RDPP w Gdańsku, profesor Różański pisał: „Jak i wszędzie początki były niełatwe: zgiełk wojenny, niedostateczne bezpieczeństwo, braki aprowizacyjne, nie zorganizowanie się władz administracyjnych, niedostatek fachowców, komunikacji, niemożność porozumienia się z Warszawą i tym podobne okoliczności pracy

8 *Ibidem*, s. 173.

9 M. Kaczorowski, *Początki odbudowy kraju i stolicy 1944–1949*, Warszawa 1980, s. 67.

10 *Ibidem*, s. 200.

11 W rzeczywistości, według Rocznika Statystycznego 1973 r. w 1950 r. ludność kraju wynosiła 24,8 mln mieszkańców, a w 1965 r. – 31,5 mln.

12 B. Malisz, *O ład przestrzenny – wspomnienia naukowca i urbanisty*, Warszawa 1996, s. 87.

nie ułatwiały. Przed tworzącą się w tych warunkach Regionalną Dyрекcją Planowania Przestrzennego stanęły jednak od razu trudne zadania, którym musiała podołać. Najtrudniejszą była sprawa stworzenia, właściwej w nowych warunkach, koncepcji dla zespołu portów i miast nadmorskich. Ustalenie dla nich choćby w grubszych zarysach funkcji oraz też rozwoju przestrzennego, powiązań komunikacyjnych i tym podobnych kryteriów wymagało długotrwałych studiów. Przedwojenne koncepcje regionalne, uwzględniające ówczesne położenie granic politycznych w delcie Wisły, nie przedstawiały już żadnej wartości. [...] Szczególną troską RDPP była sprawa planów miast Gdańska, Gdyni i Sopotu. Już w lipcu 1945 r. było jasne, że wszystkie te trzy ośrodki muszą być objęte jednym wspólnym planem. [...] Po dłuższych perypetiach utworzono w obrębie RDPP tzw. Biuro Planu GD<sup>13</sup>.

### MIĘDZYKOMUNALNY ZWIĄZEK TRÓJMIASTA

Jedną z pierwszych prób integracji konkurencyjnych w przeszłości zespołów miejsko-portowych Gdańska i Gdyni było powołanie „Wspólnoty Miast Wybrzeża” jako Związku Międzykomunalnego. Wojewoda Gdański, wówczas Pełnomocnik Okręgowy Rządu RP, podał do ogólnej wiadomości, że Prezydium WRN w Gdańsku w dniu 8 stycznia 1946 r. zatwierdziło uchwały Miejskich Rad Narodowych miast Gdańska, Gdyni i Sopotu w sprawie przystąpienia do Związku Międzykomunalnego i przyjęcia jego statutu. Związek zorganizowano na zasadach rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 czerwca 1928 r. o Związkach Międzykomunalnych<sup>14</sup>. „Celem tego Związku było wspólne rozwiązywanie problemów służby użyteczności w zakresie komunikacji na obszarze gmin będących członkami Związku oraz prowadzenie przedsiębiorstwa pod nazwą «Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk – Gdynia»<sup>15</sup>.

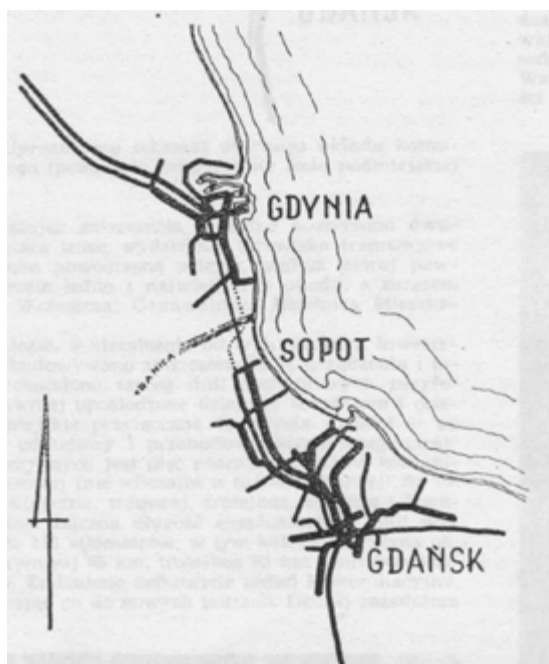
„Powracający do życia organizm miejski i rozpoczynające pracę porty nie mogły się obejść bez komunikacji. Konieczna była natychmiastowa odbudowa. Równolegle trzeba było rozpocząć przebudowę całego układu komunikacyjnego. Aby zrozumieć przyczyny takiego stanu rzeczy, trzeba się cofnąć do okresu międzywojennego, do czasu gdy obok Gdańska, ale oddzielona od niego granicą państwową, wyrosła Gdynia – organizm konkurencyjny i zupełnie odrębny. Nic dziwnego, że sieci komunikacyjne tych dwóch organizmów były również zupełnie odrębne, tworząc układy promieniste wokół centrów Gdańska i Gdyni (il. 1). Jedyne bezpośrednie połączenie obu ośrodków stanowiła normalna linia kolejowa<sup>16</sup>. Opisy-

13 S. Różański, *op. cit.*, s. 12.

14 Dz. U. RP. Nr 39 poz. 386, 1928.

15 Statut Międzykomunalnego Związku Miast Gdańska, Gdyni i Sopotu jako „Wspólnoty Miast Wybrzeża”, w zasobach autorki.

16 Rozwój komunikacji w zespole Gdańsk – Gdynia, „Miasto”, nr 7, 1954, s. 38.



1. Uproszczony schemat układu komunikacyjnego Gdańska i Gdyni przed wojną

Źródło: „Miasto” 1954/7

wana w 1954 r. sytuacja układów komunikacyjnych Trójmiasta oraz dokonań realizacyjnych i zamierzeń inwestycyjnych w tym zakresie nie odwoływała się do istnienia „Międzykomunalnego Zakładu Komunikacyjnego Gdańsk – Gdynia”, co oznaczać mogło, że omawiany wyżej dokument nie wszedł w życie lub też Związek Miast zlikwidowany został w 1949 r., tak jak większość tego typu porozumień samorządowych.

4 grudnia 1948 r. ukazało się Zarządzenie Naczelnego Dyrektora Gdańskiego Urzędu Morskiego o utworzeniu zespołu portowego Gdańsk – Gdynia. Oznaczało to, że z dniem 1 stycznia 1949 r. port handlowy w Gdańsku i port handlowy w Gdyni stanowić miały zespół portowy, administrowany i eksploatowany przez Gdański Urząd Morski jako jeden morski port handlowy.

Według Mariana Podgórskiego<sup>17</sup> w 1949 r. zakończyło swoją działalność Biuro Odbudowy Portów, a nadzór nad rozwojem portów przejął Główny Urząd Morski w Gdańsku. W 1950 r., na mocy rozporządzenia ministra żeglugi, utworzono przedsiębiorstwo Zarząd Portu Gdańsk – Gdynia, które już w 1954 r. przekształcono w Zarząd Portu Gdańsk i Zarząd Portu Gdynia. Regulacje międzykomunalne nie przetrwały.

## PLAN „WIELKIEGO GDAŃSKA”

Niemal w tym samym czasie konstituowały się władze samorządowe miast Wybrzeża. W Gdańsku wiceprezydentem został architekt, urbanista Władysław Czerny (1899–1976), który 1 kwietnia 1945 r. z ekipą „pionierską” przyjechał do płonącego jeszcze Gdańska. W lipcu 1944 znalazł się na prawym brzegu Wisły, gdzie od września do końca marca 1945 r. pełnił urząd wiceprezydenta Warszawy. Przed 1939 rokiem pełnił funkcję architekta miejskiego w Zarządzie Miejskim Warszawy. W Gdańsku przez trzy lata kierował sprawami związanymi

<sup>17</sup> M. Podgórski, *1000 lat Portu Gdańskiego*, Gdańsk 1997, s. 76.

z architekturą i urbanistyką, a przede wszystkim z odbudową Głównego Miasta Gdańska<sup>18</sup>. Jego działania w tym zakresie zostały szeroko opisane<sup>19</sup>.

Jesienią 1945 r., w celu opracowania planu Trójmiasta, podjęto próbę stworzenia organizacji międzysamorządowej. Pierwszymi projektantami zostali pracownicy Zarządu Miejskiego w Gdańsku. Strukturę tę formalnie zaakceptowano 15 maja 1945 r., z chwilą mianowania jej kierownikiem inż. Władysława Czernego. Była ona początkowo dotowana z kredytów Delegatury Rządu. Pierwsze założenia rozwoju zostały przedstawione już pod koniec czerwca tego samego roku. „Sugerowały one utworzenie jednego organizmu miejskiego od Rumi przez Gdynię, Gdańsk do św. Wojciecha, z centrum w Gdańsku. W lipcu 1946 r. Miejska Rada Narodowa Gdańska postanowiła «połączyć trzy miasta Gdańsk, Gdynię i Sopot w jedną administracyjną całość». Organizm ten miał być powiązany siecią komunikacyjną w postaci arterii podmiejskich, autostrad i dróg międzydzielnicowych<sup>20</sup>. Była to koncepcja „Wielkiego Gdańska”, do której wielokrotnie jeszcze w przyszłości wracano.

Koncepcja ta, degradująca Gdynię do roli ośrodka porównywalnego z Pszczółkami i Żukowem, została przez Ministra Odbudowy odrzucona. Pretekstem stał się brak odpowiednich środków finansowych, lokalu oraz kadr. Z dniem 1 sierpnia 1946 r. Biuro Samorządowe GD pod kierunkiem W. Czernego zostało rozwiązane<sup>21</sup>.

## REGIONALNY PLAN ZESPOŁU PORTOWO-MIEJSKIEGO GD

20 sierpnia 1946 r. wyszło Zarządzenie Ministra Odbudowy „O sporządzeniu regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego dla zespołu portowo-miejskiego Zatoki Gdańskiej” (Planu GD)<sup>22</sup>. Formuła planu regionalnego gwarantowała, że wszystkie decyzje związane z opiniowaniem i uzgadnianiem Planu GD zostaną przeniesione na poziom centralny. Obrońcą Gdynię, wielki sukces okresu międzywojennego, a dyskusje dotyczące „Wielkiego Gdańska” zostały przerwane.

W swoich wspomnieniach M. Kaczorowski napisał, że jesienią 1946 r. RDPP powołało Biuro Planu GD pod kierunkiem inż. architekta Kamila Lisowskiego. Decyzję o odwołaniu Lisowskiego z Regionalnej Dyrekcji w Łodzi i przeniesieniu go do RDPP w Gdańsku podejmowało wówczas ministerstwo. Zapewne istotnym argumentem był fakt, iż „K. Lisowski w 1937 r. był kierownikiem Biura Planu Regionalnego w strukturze Komisariatu Rządu i w krótkim czasie doprowadził do powstania Biura Planu Regionalnego Północnego Pomorza, jednostki

18 W. Gruszkowski, *Rzecznik rekonstrukcji starego Gdańska*, [w:] *Pionierzy Politechniki Gdańskiej...*, s. 148.

19 *Ibidem*, s. 148–150.

20 M. Stryczyński, *op. cit.*, s. 171.

21 *Ibidem*, s. 172.

22 Dz. U. M.O. Nr 5 poz. 79/1946.

samodzielnej, pozostającej poza strukturą organizacyjną Komisariatu Rządu, którą kierował do 1939 r.”<sup>23</sup> Znał problemy regionu północnego i tematykę gospodarki morskiej.

Bolesław Malisz, który po ukończeniu studiów na Wydziale Architektury w Warszawie, w 1934 r. znalazł się w Gdyni, w pracowni urbanistycznej pracującej nad planem zagospodarowania regionu Wybrzeża, w swoich wspomnieniach tak opisał ten czas: „Następcą jego (Filipkowskiego) był Kamil Lisowski, najbardziej doświadczony regionalista polski, który miał się stać drugim, obok Olafa (Jana Chmielewskiego), inspiratorem mej działalności zawodowej. O ile Olaf był para-genialnym marzycielem, który zdawał się z lekka lewitować, to Kamil był niezwykle rzeczowym praktykiem, mocno stojącym na obu nogach. Niezwłocznie też zabrał się do organizacji prawdziwego Biura”<sup>24</sup>.

Pragmatyzm Kamila Lisowskiego w roli nowego wicedyrektora RDPP do spraw Planu GD objawił się opracowaniem planistycznym jednego z najtrudniejszych ówczesnie tematów węzłowych kraju – w okresie zaledwie 20 miesięcy i siłami dziesięcioosobowego zespołu autorskiego. Róžański tak komentował tę sytuację: „W Gdańsku nie rozporządzamy ani tak licznym personelem, ani tak dużymi funduszami, jakie stoją do dyspozycji BOS-u w Warszawie, natomiast zarówno Warszawa, jak Gdańsk – Gdynia projektowane są na około 800 000 mieszkańców, z tym, że zespół „GD” ma liczniejsze i bardziej skomplikowane problemy”<sup>25</sup>.

Nieco wcześniej, 2 kwietnia 1946 r. wszedł w życie dekret o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju<sup>26</sup>, który potwierdzał, że przeprowadza się je na podstawie planów: krajowego, planów regionalnych oraz miejscowych, opracowywanych zgodnie z wytycznymi polityki gospodarczej państwa. Ponadto dekret określał hierarchiczne podporządkowanie planów opracowaniom wyższego rzędu, zakresy działania jednostek powołanych do opracowania planów oraz sposób postępowania przy ich sporządzaniu.

Wprowadzona dekretem hierarchiczność oznaczała, że plan regionalny powinno się sporządzać na podstawie wytycznych planu krajowego, a plany miejscowe musiały być zgodne z wytycznymi planu regionalnego. Brak ówczesnie prawomocnego planu krajowego zastępowano bezpośrednimi kontaktami z komisjami GUPP, a powstające równocześnie plany miejscowe uzgadniano w toku prac. Dekret określał także problematykę planów. Plany regionalne ustalać miały w pierwszej kolejności przeznaczenie terenów na:

„• osiedla z oznaczeniem podstaw ich rozwoju, funkcji administracyjnych, leczniczych, oświatowych, naukowych i innych oraz przybliżonej liczby mieszkańców tych osiedli;

23 M. Sołtysik, *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego: urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 285.

24 B. Malisz, *op. cit.*, s. 41.

25 S. Róžański, *op. cit.*, s. 13.

26 Na podstawie ustawy z dnia 3 stycznia 1945 r. o trybie wydawania dekretów z mocą ustawy (Dz. U. RP Nr 1, poz. 1).



- rezerwy przyrody lub kulturalno-zabytkowe, parki publiczne, ośrodki wypoczynkowe, turystyczne, wychowania fizycznego i sportowe;
- gospodarkę rolną, leśną i hodowlaną z oznaczeniem podstawowych melioracji;
- cele górnicze i przemysłowe z oznaczeniem rodzajów górnictwa i przemysłu;
- podstawowe urządzenia energetyczne;
- urządzenia wodne;
- szlaki komunikacji lądowej, wodnej i powietrznej o znaczeniu państwowym lub regionalnym wraz z urządzeniami pomocniczymi;
- cele obronności państwa<sup>27</sup>.

Ponadto plan regionalny miał określić podział obszaru regionu na powiaty i gminy. W szczególnych przypadkach dopuszczono sporządzenie planu regionalnego dla części obszaru regionu. Z tego przyzwolenia skorzystało nowo powołane Biuro Planu GD, podejmując prace nad zespołem portowych miast od Pruszcza do Rumi włącznie. Przy czym zarówno Pruszcz jak i Rumia traktowane były w kategoriach funkcjonalnych jako dzielnice Zespołu Miast GD.

Omawiany dekret określał także postępowanie przy sporządzaniu planów zagospodarowania przestrzennego. Na tej podstawie regionalna dyrekcja zobowiązana była uzgadniać opracowywane plany z właściwymi władzami i organami publicznymi, a następnie po zaopiniowaniu przez regionalną radę planowania i wyrażeniu na nie zgody przez GUPP, przedstawić je wojewódzkiej radzie narodowej do uchwalenia. Dokumenty te z chwilą ogłoszenia we właściwym dzienniku wojewódzkim uzyskiwały moc powszechnie obowiązującą. Dekret określał zatem procedurę formalno-prawną opiniowania, uzgadniania i uchwalania planów, natomiast tok postępowania przy sporządzaniu tego typu dokumentów uznawano wówczas za wiedzę ekspercką.

Historię tworzenia tego pionierskiego planu Trójmiasta można w przybliżeniu zrekonstruować na podstawie analizy „Opisu do regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru części zespołu portowo-miejskiego Gdańsk – Gdynia” oraz „Dokumentacji do uprawomocnienia [...]” tegoż planu, które są w moim posiadaniu<sup>28</sup>. Ważną częścią tej dokumentacji jest „Zestawienie planów wykonywanych”<sup>29</sup> oraz „Spis ważniejszych prac specjalistycznych Biura Planu GD”<sup>30</sup>. Jako podstawę rekonstrukcji toku postępowania przy

27 Dekret o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju z dnia 2 kwietnia 1946 r., Dz. U. 1948 Nr 16, poz. 16.

28 W 1978 r. udało mi się uchronić te dokumenty przed spalaniem i przechować je w osobistym archiwum przez 44 lata.

29 Zwane dalej „Zestawieniem”.

30 Zwany dalej „Spisem”.

opracowaniu Planu GD przyjęłam tradycyjne podziały prac, towarzyszące powstawaniu różnego typu opracowań planistycznych<sup>31</sup>. Składają się one z czterech następujących faz:

- faza 1., polegająca na zgromadzeniu niezbędnych materiałów wyjściowych;
- faza 2., obejmująca wyniki badań, analiz i studiów wynikających z problematyki opracowania, traktowana jako dokumentacja planu;
- faza 3., o charakterze syntetycznym, polegająca na opracowaniu dokumentu planu;
- faza 4., związana z przeprowadzeniem procedury formalno-prawnej w zakresie opiniowania, uzgadniania i uchwalania dokumentu planu.

Stworzenie jednorodnych materiałów wyjściowych dla dwóch odrębnie działających w przeszłości obszarów portowo-miejskich musiało być wielkim wyzwaniem dla zespołu autorskiego. W omawianym opracowaniu operowano bardzo różnymi mapami, poczynając od skali 1:100 000, niezbędnej do opracowania obszaru województwa oraz Regionu Deltę Wisły, poprzez skalę 1:25 000 i 1:10 000, stosowaną w opracowaniach dotyczących zespołu portowo-miejskiego Zatoki Gdańskiej oraz skali 1:5 000, dotyczącej studiów poszczególnych miast, takich jak „Analiza zniszczeń Gdańska” (il. 2). Wreszcie map w skali 1:2 000 i 1:1000, w jakich wykonano opracowania dotyczące Głównego Miasta. Wieloskalarność prac projektowo-badawczych prowadzonych wówczas w Biurze Planu GD była jedną z podstawowych cech tego unikatowego zbioru dokumentów.

W okresie powojennym większość map miała charakter tajny, ponadto operowanie układami sekcyjnymi musiało być bardzo kłopotliwe. W związku z tym posłtkowano się robieniem wyrysów w formie matryc kreślonych tuszem na kalce technicznej. W „Zestawieniu” wyliczono łącznie 163 matryce. Uszeregowano je w 12 grupach wynikających zapewne z różnorodności skal. Z matryc tych wykonano ponad 150 światłokopii. Liczba ta wskazuje na wielką różnorodność prac badawczych.

Wśród prac projektowo-badawczych w „Zestawieniu” wyróżnia się grupa tematów związanych z odbudową Głównego Miasta. Są to: Gdańsk zabytkowy – szkic projektu odbudowy, Studium zabytkowe m. Gdańska – część wschodnia i zachodnia, światłokopie fasad (30 szt.), pojedyncze fasady (35 szt.).

W opisie Planu GD sygnowanym przez K. Lisowskiego autor wyróżnił „stan istniejący”, zaliczany także do materiałów wyjściowych. W punkcie tym syntetycznie opisał: fizjografię, demografię, charakterystykę gospodarczą, zasadnicze podstawy rozwoju oraz ogólną charakterystykę układu przestrzennego Gdańsk – Gdynia. Każdemu z tych problemów towarzyszyły analizy przestrzenne, na co wskazują zawarte w „Zestawieniu” tytuły plansz. Ten ogrom materiałów wyjściowych zgromadzonych na przełomie lat 1946–1947 pozwala na stwierdzenie, że było to nie tylko przedsięwzięcie merytoryczne, ale także logistyczne. Gdzie

31 M. Nowakowski przy współpracy B. Bańkowska, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast*, Warszawa 2013, s. 171.



## 2. Analiza zniszczeń Gdańska

Źródło: K. Lisowski 1947, w zbiorach autorki

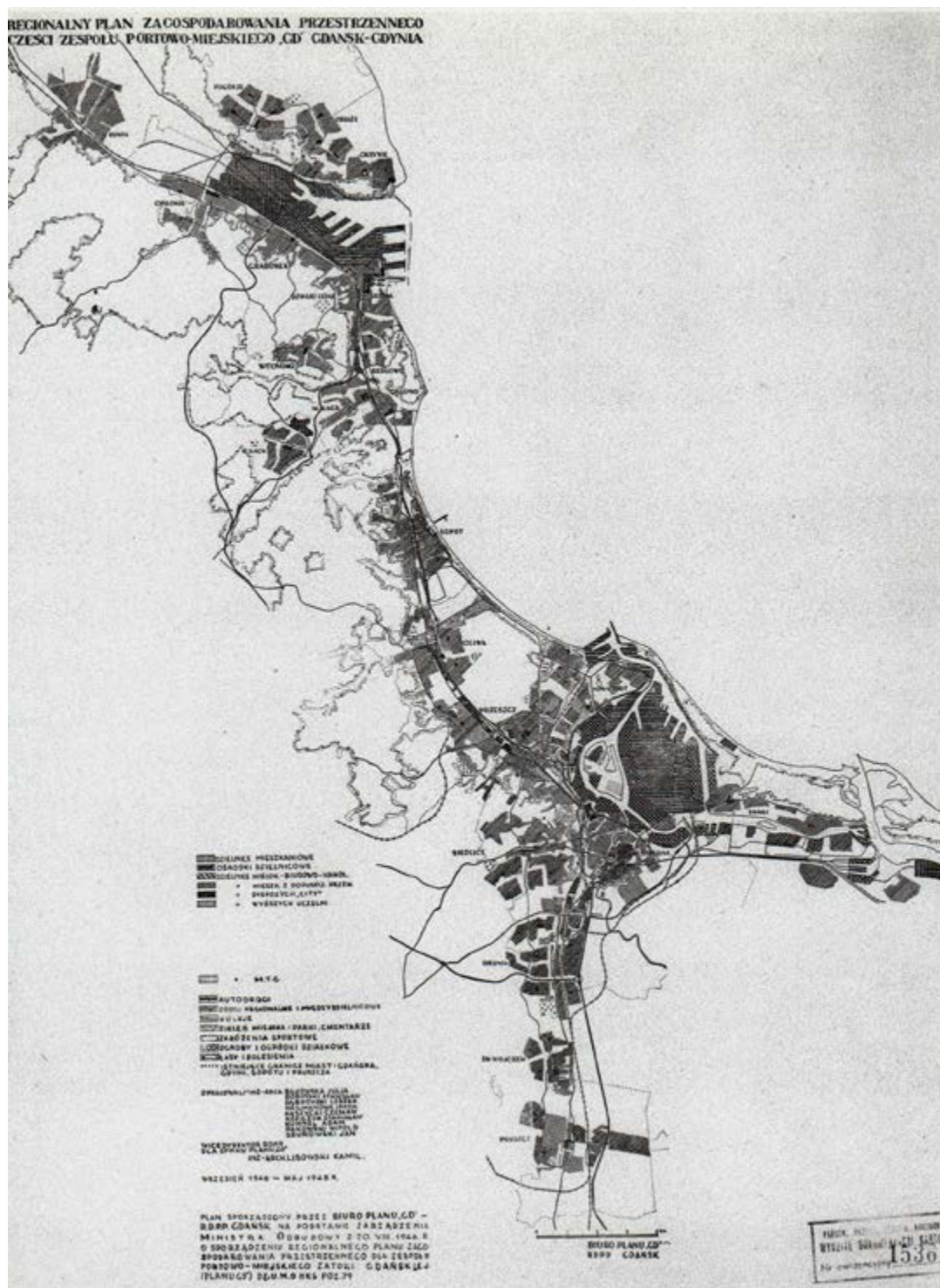
zdoływano wówczas kalkę techniczną oraz tekturę niezbędną do naklejania światłokopii i podkładów geodezyjnych? Kto wykonywał odbitki światłokopijne? A jak znalazły się w zasobie Biura GD farby anilinowe niepokrywające rysunku podkładu? Na te pytania nie będzie już odpowiedzi.

O dokumentacji planu świadczy spis ważniejszych opracowań specjalistycznych załączony do jego opisu. Myślę, że warto przytoczyć go w pełnym brzmieniu i z podaniem autorów, jako dowód na poruszany zakres problemowy:

- Charakterystyka Regionu Delt Wisły w latach 1945–1947 oraz perspektywy rozwojowe, dr Wielopolski Stefan;
- Rozbudowa polskiej żeglugi śródlądowej na tle gospodarczego rozwoju kontynentu, inż. Barbadzki Mieczysław;
- Zagadnienie zespołu portowo-miejskiego

Zatoki Gdańskiej GD, inż. arch. Lisowski Kamil, inż. arch. Szurowski Jan, inż. arch. Bąkowska Julia;

- Planowana struktura ludności zespołu portowo-miejskiego Gdańsk – Gdynia oraz jej rozmieszczenie na poszczególnych obszarach wyznaczonych na planie pojemności terenów, mgr Nieroda Józef, inż. Szurowski Jan, inż. arch. Dąbrowski Leszek;
- Zasady rozwoju przemysłu portowego w delcie Wisły, inż. Umiastowski Henryk;
- Rozbudowa rybołówstwa morskiego na okres 20-lecia (1965), inż. Zięcik Marian;
- Projekt rozmieszczenia przemysłów w zespole portowo-miejskim Gdańsk – Gdynia na okres około 20 lat, inż. Umiastowski Henryk, inż. arch. Bąkowska Julia, inż. arch. Heilmanowa Irena;
- Program obsługi przestrzennej i inwestycyjnej w zakresie wychowania i sportu wodnego na odcinku morskim, inż. Szymborski Stanisław;
- Opracowanie wstępne rozrządu terenów dla użyteczności publicznej w zespole portowo miejskim Gdańsk – Gdynia; inż. arch. Szurowski Jan, inż. arch. Dąbrowski Leszek;
- Plan rozmieszczenia terenów sportowych w zespole miast portowych „GD”, inż. arch. Dąbrowski Leszek.



### 3. Plan zespołu portowo-miejskiego GD - kierunki rozwoju

Źródło: K. Lisowski z zespołem<sup>32</sup>, 1948 r., w zasobach autorki

32 Julia Bąkowska, Stanisław Bobiński, Leszek Dąbrowski, Irena Heilmanowa, Czesław Kaszycki, Stanisława Koziczuk, Adam Kuhnel, Witold Rakowski, Jan Szurowski.

Wszystkie te studia wykonywane były prawdopodobnie w pierwszej połowie 1947 r., bowiem w listopadzie tegoż roku, w pierwszym powojennym numerze „Architektury”, prezentowany był już fragment rysunku Planu zespołu portowo-miejskiego Zatoki Gdańskiej dotyczący Trójmiasta. W artykule wstępnym do tego numeru B. Malisz opisuje różne ówczesnie planowane ośrodki miejskie, wśród nich obszar Wybrzeża Gdańsk – Gdynia.

„Opracowywany obecnie plan traktuje całość terenów leżących nad Zatoką Gdańską, jako jeden wielki zespół portowo-miejski. Takie ujęcie stało się możliwe dopiero po zlikwidowaniu granic, mechanicznie rozdzielających tę całość [...]. Obszar miast Gdańska i Gdyni stanowi jądro układu i mieści główne funkcje portowe i dyspozycyjne, podczas gdy Wejherowo, Tczew, Malbork i Elbląg stanowią będą ośrodki odciążające dla przemysłu i żeglugi. Przyjęta zasada planu części centralnej układu polega na umieszczeniu funkcji pracy portowo-przemysłowej na zachód od śródmieścia Gdyni i na wschód od śródmieścia Gdańska w oparciu o pas uzbrojony nad kanałem do Elbląga. W ten sposób ruch masowy będzie szedł na zewnątrz układu, pozostawiając odcinek pomiędzy dwoma śródmieściami na cele wewnętrzne rozwoju dzielnic mieszkaniowych. [...] Układ pasmowy oparty o silny zespół linii komunikacyjnych, wiążących oba ośrodki, jest tutaj rozwiązaniem najwłaściwszym. [...] Rolę centrum całości układu spełniać będzie Gdańsk, toteż istotną jest sprawa właściwego umieszczenia jego nowego ośrodka dyspozycji gospodarczej. Z uwagi na ściśle zabytkowy charakter starego Gdańska oraz celem zbliżenia miasta do basenów portowych i zatoki, tendencją planu jest przesuwanie ośrodka w kierunku północnym”<sup>33</sup>. Prace merytoryczne nad projektem tego planu zakończone zostały w maju 1948 r.

Za zgodą ministra odbudowy ze stanowiska zajmowanego w Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego zrezygnował S. Różański. Na jego miejsce, z dniem 1 kwietnia 1948 r., zatrudniony został Stefan Lier (1892–1966), architekt, urbanista, organizator RDPP w Bydgoszczy. Na stanowisku wicedyrektora RDPP do spraw Planu GD pozostał nadal K. Lisowski.

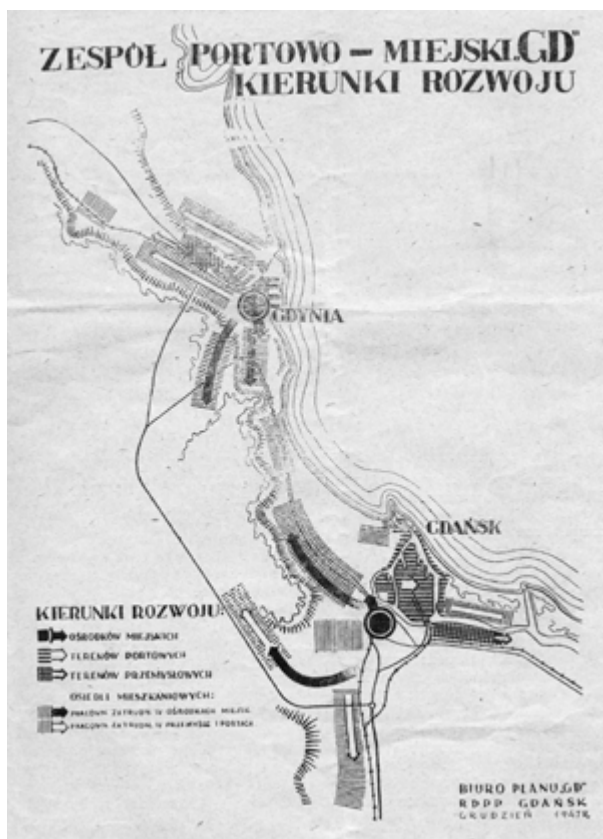
Po akceptacji Planu GD przez GUPP<sup>34</sup> formalną procedurę prezentacji publicznej oraz opiniowania i uzgadniania tego planu rozpoczęto w czerwcu 1948 r.<sup>35</sup> Był to proces wielomiesięczny, przerwany na skutek zmian politycznych. 27 kwietnia 1949 r. nastąpiła reorganizacja Ministerstwa Odbudowy. Po złożeniu dymisji przez M. Kaczorowskiego, Główny Urząd Planowania Przestrzennego i Regionalne Dyrekcje Planowania Przestrzennego zostały rozwiązane. Zaczynały się najtrudniejsze lata terroru stalinowskiego. Procedura formalno-prawna uchwalania Planu GD nie została ukończona i ten pionierski dokument nigdy nie

33 B. Malisz, *Planowanie ośrodków miejskich*, „Architektura”, nr 1, 1947, s. 173.

34 Komisja powołana przez GUPP w składzie: B. Malisz (przewodniczący), S. Filipkowski, S. Lier, obradowała w Gdańsku w dniach 8 i 9 kwietnia 1948 r., materiały w zasobie autorki.

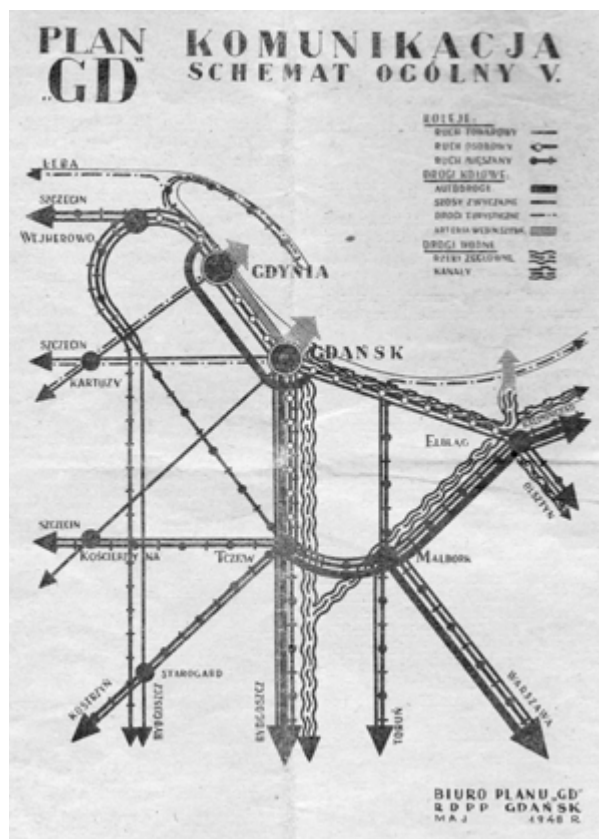
35 Ogłoszenie RDPP w Gdańsku z dnia 17 czerwca 1948 r. o przystąpieniu do sporządzenia regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego części regionu gdańskiego, [w:] *Gdański Dziennik Wojewódzki* Nr 14, 1948.





4. Idee zawarte w regionalnym planie zagospodarowania przestrzennego zespołu portowo-miejskiego Gdańsk – Gdynia. Kierunki rozwoju Planu GD

Źródło: K. Lisowski 1948 r., w zasobach autorki



5. Idee zawarte w regionalnym planie zagospodarowania przestrzennego zespołu portowo-miejskiego Gdańsk – Gdynia. Schemat komunikacji

Źródło: K. Lisowski 1948 r., w zasobach autorki

został opublikowany. Zawarte w nim idee do chwili obecnej zachowały jednak aktualność i funkcjonują w świadomości społecznej. Przykładem może być zaprojektowany wówczas system komunikacyjny wyróżniający: Drogę Zieloną (nadmorską) oraz Drogę Czerwoną (towarzystającą trasie SKM) czekający na pełną realizację<sup>36</sup>. Definiowaną wówczas obwodnicę Trójmiejską zrealizowano dopiero w latach 70.

O idei utworzenia Trójmiasta zdecydowało pokolenie specjalistów architektów i urbanistów urodzonych na przełomie XIX i XX w., wykształconych i uformowanych w okresie międzywojnia, i mimo niesprzyjającego politycznego systemu powojennego, zaangażowanych w odbudowę kraju. Postacie te i ich dzieło ciągle jeszcze czekają na odkrycie i szersze opisanie.

<sup>36</sup> Szereg elementów Drogi Czerwonej i Drogi Zielonej czeka ciągle jeszcze na pełną realizację, a pojęcia te w dyskusjach środowiskowych są nadal stosowane.

## BIBLIOGRAFIA

### Akty prawne:

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 czerwca 1928 r. o związkach komunalnych, Dz. U. RP. 1928 Nr 39 poz. 386 .

Ustawa z dnia 3 stycznia 1945 r. o trybie wydawania dekretów z mocą ustawy, Dz. U. 1945 Nr 1 poz. 1.

Dekret z dnia 24 maja 1945 r. o utworzeniu Ministerstwa Odbudowy, Dz. U. 1945 Nr 11 poz. 124.

Dekret z dnia 2 kwietnia 1946 r. o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju, Dz. U. 1946 Nr 16 poz. 109.

Zarządzenie Ministra Odbudowy z dnia 20 sierpnia 1946 r. o sporządzeniu regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego dla zespołu portowo-miejskiego Zatoki Gdańskiej, Dz. U. M. O. 1946 Nr 5 poz. 79.

Ogłoszenie RDPP w Gdańsku z dnia 17 czerwca 1948 r. o przystąpieniu do sporządzenia regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego części regionu gdańskiego, G. Dz. W. 1948 Nr 14.

### Opracowania:

Bąkowska J., Heilmanowa I., Lisowski K., Szurowski J., *Opis regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego zespołu portowo-miejskiego Gdańsk – Gdynia (Plan Gd)*, „Technika Morza i Wybrzeża”, nr 11/12, 1948.

Gruszkowski W., *Rzecznik rekonstrukcji starego Gdańska*, [w:] *Pionierzy Politechniki Gdańskiej*, Komitet Redakcyjny: Z. Paszota, J. Rachoń, E. Wittbrodt, Gdańsk 2005.

Kaczorowski M., *Początki odbudowy kraju i stolicy 1944–1949*, Warszawa 1980.

Malisz B., *Planowanie ośrodków miejskich*, „Architektura”, nr 1, 1947.

Malisz B., *O ład przestrzenny, wspomnienia naukowca i urbanisty*, Warszawa 1996.

Nowakowski M., przy współpracy B. Bańkowska, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910–2010)*, Warszawa 2013.

Podgórski M., *1000 lat Portu Gdańskiego*, Gdańsk 1997.

Rozwój komunikacji w zespole Gdańsk – Gdynia, „Miasto”, nr 7, 1954.

Różański S., *Działalność Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Gdańsku*, „Technika Morza i Wybrzeża”, nr 11/12, 1948.

Sottysik M., *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego*, Warszawa 1993.

Stankiewicz J., Szermer B., *Gdańsk, rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*, Warszawa 1959.

Stryczyński M., *Gdańsk w latach 1945–1948. Odbudowa organizmu miejskiego*, Seria Monografii GTN nr 77, Wrocław 1981.

Szermer B., *Gdańsk – przeszłość i współczesność*, Warszawa 1971.

## O AUTORCE

**Barbara Bańkowska** – architekt, doktor urbanistyki, absolwentka Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, główny projektant około 200 opracowań projektowych i projektowo-badawczych. Laureatka dziesięciu nagród resortowych za osiągnięcia twórcze w dziedzinie planowania przestrzennego i ochrony środowiska. Autorka ponad 100 artykułów fachowych, książek *Urbanistyka i ja* (2012), *Od polis do metropolis* (2021) i współautorka *Stu lat przestrzeni polskich miast 1910–2010* (razem z Maciejem Nowakowskim, 2013).

e-mail: ipu.gdansk@gmail.com