

KONKURSOWY PLAN

REGULACYI

WIELKIEGO KRAKOWA

OPRACOWAŁ
IGNACY DREXLER.

LWÓW — 1911 R.

Z I. ZWIĄZKOWEJ DRUKARNI WE LWOWIE, UL. LINDEGO 4.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000297931

KONKURSOWY PLAN

REGULACYI

WIELKIEGO KRAKOWA

OPRACOWAŁ

IGNACY DREXLER.

LWÓW — 1911 R.

Z I. ZWIĄZKOWEJ DRUKARNI WE LWOWIE, UL. LINDEGO 4.

BIBLIOTEKA
PRZY AKADEMII GÓRNICZEJ
W KRAKOWIE



III 33841

ODBITKA Z „CZASOPISMA TECHNICZNEGO“.

Akc. Nr. 1614/51

Budowa miast jest sztuką stosowaną w wielkim stylu. Nie jest ona tylko czynnością dyrektora galerii, który dla dzieł, powierzonych jego trosce, stwarzać musi odpowiednie środowiska, aby rzeźba, obraz, czy gobelin wystąpiły w całej piękności. Nie. Budowniczy miast tworzy z pojedynczych elementów, będących już dziełami sztuki, nowe, organicznie zamknięte w sobie dzieło. Z budynków świeckich, kościołów, wież, mostów, ogrodów, wód różnych, kolumnad i skał układa on na istniejącym terenie nowe całości, podobnie jak inny artysta łączy doskonale kruszce z pięknymi kamieniami w kolbę, która otoczy kształtną szyję kobiety. Obaj tworzą z myślą o całości dzieła: z ręki złotnika wyjdzie mądrze obmyślany, wiotki a trwałe naszyjnik, nie zaś zlepieniec metali i kamieni, dziełem budowniczego będzie zdrowe, wygodne i piękne miasto, piękne w swej istocie i godne środowisko dla skarbów, przechowywanych w jego murach. I jak jubiler starannie, pomysłowo ujmuje rubiny i smaragdy w oprawę, podnosząc ich blask, tak i tamten artysta tworzy dla arcydzieł architektury i tworów przyrody ramy, potęgujące ich piękno.

Względy estetyczne nie są jednak jedynymi, ani nawet najważniejszymi w budowie miast. Jako produkt sztuki stosowanej powinno miasto przede wszystkim być użytecznym i odpowiadać swemu celowi, a więc dawać możliwie najlepsze warunki życia i rozwoju swoim stałym i czasowym mieszkańcom. Każdy jednak projekt miejski, rozwiązujący problemy higieniczne, komunikacyjne, budowlane czy ekonomiczne, może i powinien być opracowany z myślą o pięknie.

Wrażenie estetyczne, jakie miasto uczyni, nie będzie tem silniejsze, im więcej nagromadzimy w niem dzieł sztuki, ale im właściwiej je ugrupujemy. Budowniczy miasta powinien przetwarzać przestrzeń w dzieło sztuki, przyczem wytycznymi jego działania będą: teren, na którym

się miasto buduje, i potrzeby mieszkańców. A z reguły projekt bardziej dostosowany do tych warunków będzie i tańszy i piękniejszy.

Piękno w mieście nie powinno być zebrane w nielicznych tylko punktach, a reszta pocięta kratką ulic bezmyślnych i schematycznych. Piękno ma przenikać cały organizm miasta i spotykać przechodnia w każdej, nawet najbiedniejszej ulicy. Uzyskać to można, gdy się każdemu placowi, ulicy czy przejściu nada charakterystyczny wygląd i indywidualne cechy.

Ogólne zamięłowanie sztuki w średniowieczu było powodem, ale w pewnej części i skutkiem owego przedziwnie pięknego sposobu zabudowania ówczesnych miast z fantastycznymi liniami gzemśów, dachów, kominów i świętych figur. Jednak nie wracać nam do przeżytych czasów i nie tworzyć cudzemi liniami nie swoich myśli. Pękły mury obronne, rozsypały się wieże rycerskie. Ze zbrojnej warowni, środowiska życia klasztornego i węzła kupieckich interesów przemieniło się miasto średniowieczne w organizm zgoła nowy. Nie dla ochrony od napaści wojsk nieprzyjacielskich, ani po odpusty garną się dziś rzesze ludności do miast. Osiedlają się w nich, bo tam biją najwyższe źródła ruchu duchowego i materialnego. Zupełny przewrót warunków życia ludzkości postawił i miastom tysiączne nowe zadania i cele. Niektóre z tych dążeń rozwiązać, innym ułatwić rozwój i działanie, wszystkim pomódz w pracy i postępie — oto, do czego dąży dziś budowniczy miast.

Po gwałtownym załomie znikającego wieku XVIII. zerwała się nić tradycji w rozwoju budowy miast, ciągnąca się od starożytności przez odrodzenie do baroku. Następne pół wieku zastoju ekonomicznego zatarło do reszty pamięć wielkiej przeszłości. To też niesłychanie szybko postępu-

jący wzrost liczby mieszkańców miast po r. 1848. nie wywołał harmonijnego rozrostu istniejących osad. Tworzą się dzielnice, pocięte w kratkę szachownicy bez względu na teren i potrzeby mieszkańców, bez zamiaru stworzenia racjonalnej całości. Pod znakiem lineału powstają przerażająco szerokie a puste ulice, kryjące wszystkie ciekawe szczegóły w bezkresnej prostej linii domów, stojących w szeregu, jak pruska piechota z wciągniętymi brzuchami, a połyskująca niezmiennie się powtarzającymi guzikami, wyszywkami i hełmami. Rozbudowują się te nieuchwytnie kolosy, liczące miliony mieszkańców.

Jedyny Paryż świecił w tych czasach energiczną, celową pracą w przebudowie i rozszerzeniu miasta na podstawie planów, sporządzonych jeszcze w latach rewolucyj. Przykład stolicy świata pociągnął inne wielkie miasta. Od trzech dziesiątków lat silny ruch umysłowy w dziedzinie budowy miast ogarnął Europę całą i Amerykę. Okazało się, że sztuka budowy placów i ulic nie jest rzeczą tak znowu zupełnie prostą. Nie lineału, węgielnicy i cyrkla potrzeba do stwarzania rzeczy pięknych w tej dziedzinie, ale ręki pełnej uczucia. To też wzięto się gorliwie do naprawiania powstałych szkód.

Utworzono na politechnikach katedry budowy miast, literatura tego przedmiotu wzrasta ogromnie. Dziś powstają setkami i wcielają się praktyczne i piękne projekty i pomysły nie można racjonalnego rozwoju miasta bez oparcia o mądrze obmyślany plan zabudowania.

U nas miasto Kraków było pierwszym, które uznając konieczność takiego postawienia kwestyi uzyskało wzorowy plan regulacyjny. I porę wybrało najwłaściwszą.

Gdy już pertraktacje z wojskowością o przesunięcie części rejonów fortyfikacyjnych ukończono, a przyłączenie gmin podmiejskich do Krakowa było tylko kwestyą krótkiego czasu, sporządziło Biuro inżynierskie Magistratu zdjęcia sytuacji i plany warstwowe Wielkiego Krakowa:

1. przeglądowy z granicami Wielkiego Krakowa w skali 1:10000;
2. szczegółowy w granicach nowego rejonu fortecznego i linii zakazu budowy w skali 1:2880.

W planach tych uwidoczniło wszystkie znacznie przewidywane roboty publiczne, jak regulację Wisły i Rudawy, budowę i rozszerzenie stacyj kolejowych, oraz głębokości wód gruntowych. Na podstawie tych rysunków oraz sprawozdania komisji w sprawie przyłączenia do Krakowa sąsiednich gmin i obszarów dworskich, rozpisano konkurs na plan regulacyjny „Wielkiego Krakowa“.

Program ułożono jasno i treściwie, czemu też w znacznej mierze należy przypisać korzystne wyniki konkursu.

Ocena sądu konkursowego nie była w na-

szem czasopiśmie ogłoszoną, dlatego pozwalam sobie ją tu przytoczyć:

Posiedzenia odbyły się 8, 9, 10 i 11 kwietnia 1910 r. Sąd stanowili pp.: Dr. Juliusz Leo prezydent miasta, Józef Sare wiceprezydent, Wandalin Beringer arch. radca miejski, Dr. Julian Nowak prof. Uniw. radca miejski, Jan Peroś arch. radca miejski, Władysław Turski inżynier, radca miejski, Andrzej Kłeczek radca bud. delegat Magistratu, Władysław Kaczmarek arch. delegat krakowskiego Tow. Technicznego, Rajmund Meus arch. delegat krakowskiego stow. budowniczych, Wincenty Rawski arch. delegat Tow. politechnicznego we Lwowie, Franciszek Lilpop arch. delegat stow. techników w Warszawie i delegaci instytucyj art.-kulturalnych w Krakowie: Józef Mehoffer prof. Akademii Szt. Pięk., Dr. St. Tomkowicz c. k. konserwator, J. Warchałowski redaktor *Architekta*.

Prac nadeszło 9. Usunięto jako nie nadające się do nagród ani do zakupu trzy prace: „Wawel“, „Sigma“ i „Znak królewski“. — Nagrodę I-szą (5000 K) przyznano pracy pod godłem „5“ (8-ma głosami na 14 głosujących, przyczem 3 głosy oddano na projekt „Urbs“, a 3 na projekt „Szerokie serce“). Autorowie: Józef Czajkowski art.-malarz i architektki: Władysław Ekielski, Tadeusz Stryjeński, Ludwik Wojtyczko i Kazimierz Wyczyński z Krakowa. — Nagrodę II-gą (3000 K) przyznano pracy „Szerokie serce“ (po dwukrotnem głosowaniu żadna z prac nie uzyskała większości, a mianowicie: 5 głosów oddano na pracę „Urbs“, po 4 głosy na pracę „Szerokie serce“ i „Kraak“ i 1 głos na pracę „Słowacki w kole zielonem“). Wobec tego między pracami „Szerokie serce“ i „Kraak“ zarządzono losowanie, a po wylosowaniu pracy „Szerokie serce“, głosowanie odbyło się pomiędzy 2-ma pracami: „Urbs“ i „Szerokie serce“, przyczem na pracę „Szerokie serce“ oddano 9 głosów, na pracę „Urbs“ 5 głosów. Autor inż. Dr. Jan Rakowicz, prof. w Magdeburgu, rodem z Galicyi. — Nadto przyznał sąd dwie trzecie, równorzędne nagrody po 2000 K. Nagrody te przyznano pracy „Urbs“ (8-ma głosami, przyczem 3 głosy oddano na pracę „Słowacki w kole ziel.“, 2 na pracę „Kraak“, 1 na pracę „Szerokie serce“). Autor: Dr. Stanisław Goliński kraj. instruktor ogrodnictwa w Krakowie, ze współudziałem technicznym Józefa Hojkowskiego, technika ogrodniczego; szkice architektoniczne wykonał Dr. Henryk Kunzek, art.-rzeźbiarz. — Równorzędną III-cią nagrodę przyznano pracy „Kraak“ (12-ma głosami; 2 głosy oddano na pracę „Słowacki w kole ziel.“). Autorowie: arch. Franciszek Mączyński i inż. Tadeusz Niedzielski z Krakowa. Wreszcie zakupiono po 1000 K pracę „Słowacki w kole ziel.“ (autor inż. Ignacy Drexler ze Lwowa), oraz pracę „Crescat Cracovia“ (autorowie: Juliusz Oleś i Szymon Weinberg w Krakowie).

Plany odznaczone I, II. i III. nagrodą były bardzo starannie reprodukowane w pięknym wydawnictwie *Architekta* pod tytułem: „Wielki Kraków“. Plany regulacyjne z konkursu gminy m. Krakowa. R. 1910. Odbitka z *Architekta*. Nakładem gminy m. Krakowa“ (zeszyt 6., 7. i 8. XI. rocznika tegoż czasopisma). Oprócz planów nagrodzonych odtworzono tam mapy sytuacyjne (1:10000 i 1:2880) będące substratem opracowań konkursowych.

Przy tej sposobności opublikowano sytuację miasta, sporządzoną w r. 1783. i bardzo pouczającą nową mapę, przedstawiającą, które przestrzenie na terytorium Wielkiego Krakowa są pokryte zielenią. Powtórzono też program i warunki konkursu, oraz ogłoszono orzeczenie sądu konkursowego. W ten sposób stworzono godną pamiątkę wykonanego dzieła i utwierdzono wzór dla innych miast, które wstąpią na drogę przez Kraków obraną.

Plany projektów, zakupionych przez gminę miasta Krakowa, nie były ogłoszone w *Architekcie*. Dlatego podaję mój projekt na łamach *Czasopisma Technicznego*. Reprodukcyje wypadły nieświetnie. Autotypie są trochę zamazane, dla cynkotypij wybrano podziałkę zbyt drobną. Mimo to łatwo się zorientuje w planie sytuacyjnym każdy, znający Kraków, lub kto z mapą Krakowa w ręku zechce plan przestudyować. Planu przeglądowego (1:10000) nie mogę tu podać. A szkoda, bo widać z niego jasno, jak łatwo i po prostu da się włączyć w organizm Wielkiego Krakowa miasto Podgórze. Przez wybudowanie 3-go mostu na Wiśle (w przedłużeniu ul. Starowiślniej) i wprowadzenie do środka miasta obu ulic obwodowych, idących przez Dębniki, Ludwinów i Zakrzówek, stanie się Podgórze faktycznie organiczną częścią Krakowa.

Opis projektu.

I. Uwagi ogólne.

W przedłożonym projekcie starałem się zgodnie z zasadami, wymienionymi w programie, dać podstawy pod rozwój Wielkiego, a przede wszystkim zdrowego, wygodnego i pięknego Krakowa.

Sieć ulic założyłem w ten sposób, aby z danego punktu w mieście łatwo się można dostać do każdego innego. Jednak równocześnie myślałem o tem, aby wielki ruch uliczny skierować na niewiele pierwszorzędną arteryi ruchu, co ze względu na spokój i zdrowie mieszkańców oraz koszta konserwacji ulic uważam za bardzo pożądane.

Punktem wyjścia projektu i wskazówką rozwoju nowych dzielnic miasta, był mi stary Kraków, Dębniki i Podgórze z istniejącymi i projektowanymi urządzeniami. Wisła, Wilga i kolej państwowa dzielą przyłączone terytoria na 5 oddziel-

nych grup. Nadalem każdej z nich indywidualny charakter, starając się w każdej dostosować do miejscowych warunków.

Do sytuacji dołączam szkice sytuacyjne placu na skrzyżowaniu ul. Dietlowskiej z ulicą obwodową na Dębnikach i przejścia prospektu Kościuszki przez nową Rudawę — oraz profil podłużny prospektu i przekroje normalne dróg.

II. Uwagi szczegółowe.

Planty i ogrody.

Znakomity wzór plant mamy w Krakowie samym. Wdzięk ich, wygoda i świeże powietrze pochodzą stąd, że tylko jedną stroną przylegają do arteryj komunikacyjnych o wielkim ruchu, drugą zaś, zwróconą ku środkowi miasta, przytykają do budynków mających dojazd z innej strony, lub do krótkich uliczek o bardzo słabym ruchu. W poprzek przecina je tylko niewielka liczba ulic. To zabezpiecza je od pyłu ulicznego i pozwala pieszym na swobodny ruch, nie zmuszając ich do ustawicznego oglądania się na przejeżdżające pojazdy. Chodniki położone są przy wewnętrznym obwodzie utworzonego przez planty pierścienia. Przechodnie więc poruszają się po najkrótszej linii. Te przymioty starałem się zabezpieczyć także i nowym plantom, ciągnącym się na gruntach pofortecznych od zwierzynieckiego mostu do dworca towarowego. Wał kolei obwodowej, która ma być zniesioną, należałoby rozplantować. Część materiału ziemnego możnaby użyć na nasyp prospektu Kościuszki, część na wały, chroniące Kraków przed powodzią — resztę rozrzucić po przyszłych plantach.

Rozmiary nowych plant są większe od starych. Dziś mogą się wydać trochę zbyt kownymi, ale dla Wielkiego Krakowa będą po wieczne czasy pierwszorzędną ozdobą. Pomieszczą one wygodnie place sportowe i będą w przyszłości rezerwą placów budowlanych pod monumentalne budynki publiczne, gdy już i z zewnętrznej strony pierścienia plant powstanie pas budynków, między którymi nie łatwo będzie można znaleźć odpowiednie grunta na cele publiczne. Takie użycie części plant będzie korzystne i dla urozmaicenia ich wyglądu i dla samych budynków.

Ogrody publiczne staram się również uchronić od wrzawy i pyłu ulicznego, a to przez otoczenie ich wieńcem will, przez co się wyzyskuje też i wartość gruntów. Z wielkich ogrodów publicznych, najważniejszym jest park narodowy. Obejmuje on kopiec Kościuszki, grunta poza kopcem na Sikorniku i Zwierzyńcu, nierozparcelowaną część błoni i łączy się ma z rozszerzonym parkiem Jordana. Obejmuje on też nowy tor wyścigowy, pod który oprócz wojskowych i wielkich tabularnych parcel, trzebaby wykupić 22 parcel włościańskich o łącznej powierzchni 7 morgów.

Do kosztu wykupna i zdrenowania tej części parku powinnyby się w znacznej mierze przyczynić Towarzystwo wyścigów. W parku narodowym powinienby znaleźć miejsce zwierzyńiec, akwarium i ogród botaniczny, z odpowiednimi zbiornikami i stacyami naukowymi. W innym miejscu parku, u stóp góry należałoby urządzić stałe boisko sokole, dla odbywania zlotów i świąt narodowych.

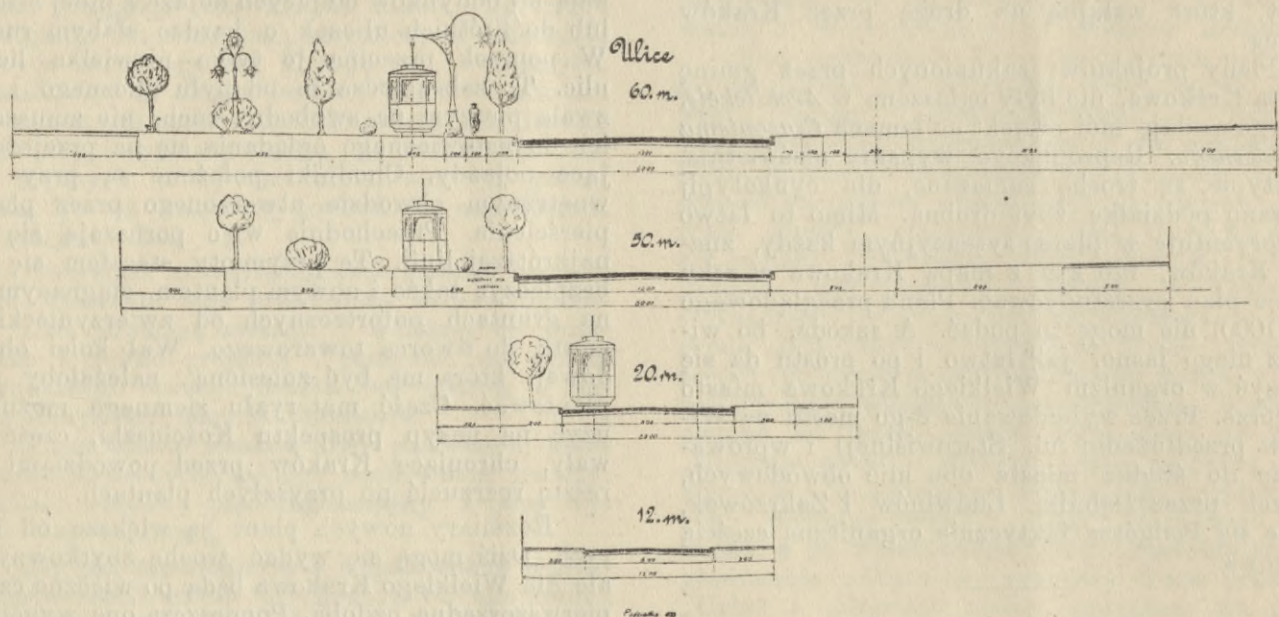
Szerokie ulice.

Prospekt Kościuszkowski, ulica Dietlowska i szerokie ulice obwodowe otrzymały profil poprzeczny 60 i 50 m szer. tego rodzaju, że ruch pojazdów odbywa się po jednym paśmie środkiem ulicy, po obu zaś stronach leżą w cieniu drzew asfaltowane ścieżki dla cyklistów, dalej linie tram-

szą, bo pył łatwiej dostaje się do wnętrza pomieszkań, a hałas uliczny zatruwa mieszkańcom życie.

Mimo to proponuję zostawić istniejące planty na ulicy Dietlowskiej w tej formie, jak dziś istnieją. Przyczyni się to do urozmaicenia wyglądu miasta. Tory tramwajowe umieszczam poza brukowaną częścią ulicy ze względów bezpieczeństwa ruchu, wygody publiczności, oraz kosztów ułożenia i konserwacji toru.

Prospekt Kościuszkowski 60 metrów szerokości, leży na przedłużeniu ulicy Wolskiej. Oś jego przechodzi przez środek kopca Kościuszki. Prospekt kończy się monumentalnymi schodami prowadzącymi do platformy ukoronowanej kolumnadą z białego marmuru, silnie odbijającego od ciemnej zieleni pobocza góry. Ponadto rysowałby się za-



Typowe przekroje ulic.

wajowe, pasma murawy obsadzonej drzewami i krzewami, wreszcie chodniki. Umieszczenie plant w środku uważam za mniej korzystne, ponieważ:

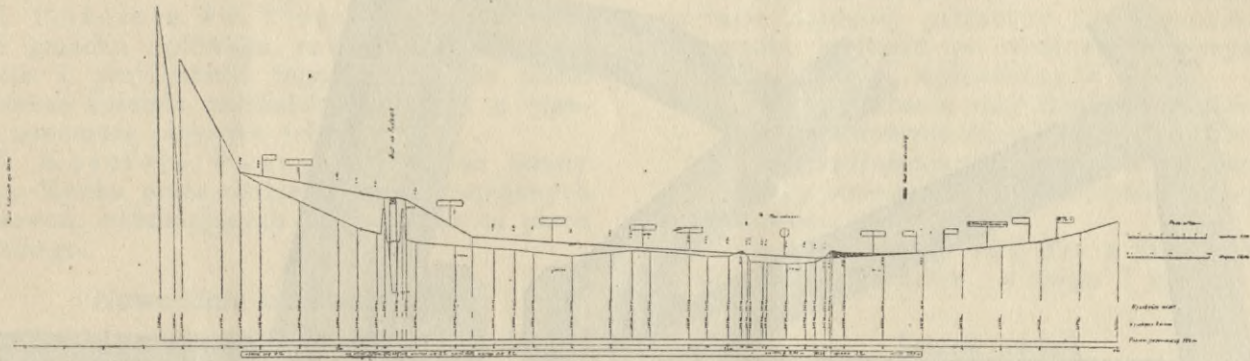
1. zieleni w takich warunkach pokrywa się szybciej warstwą pyłu;
2. przechodnie niechętnie przechodzą z chodnika przez ulicę, aby się dostać na planty, które wskutek tego są zwykle puste;
3. takie urządzenie jest z reguły tańsze, bo jeden pas drogi może mieć mniejszą szerokość od sumy szerokości dwu bocznych pasów. Koszt więc mimo potrzeby urządzania osobnych wjazdów do domów wypadnie niższy;
4. wreszcie dwudzielna ulica z plantami w środku jest pod względem higienicznym gor-

rys kopca, otoczonego zygzakiem murów obronnych. Całości dopełniałby szereg rzeźb zdobiących to dzieło architektoniczne. Celem takiego dzieła byłoby harmonijne ukoronowanie linii prospektu, a z drugiej strony piękny widok na miasto.

W *Km 0.8.—0.9.*, licząc od początku ulicy Wolskiej, projektuję plac, który sobie pozwoliłem nazwać placem Wolności. Uchodzi weni 8 ulic. Pragnąłbym, żeby przy nim zbudowano kilka wielkich budynków publicznych. W jednym rogu znalazłoby miejsce monumentalne wejście do parku Jordana. W środku placu stanąłby wspinały pomnik, któryby się pięknie rysował na tle wspomnianej kolumnady. Kierunek prospektu jest wprost ze wschodu na zachód, czyli jedna strona ulicy zwraca się ku północy, druga ku południowi. Dlatego niewłaściwą rzeczą byłoby cały prospekt za-

budować w pełnej linii. Projektuję zabudowanie zwarte prospektu tylko do *Km 1.2* (obustronnie).

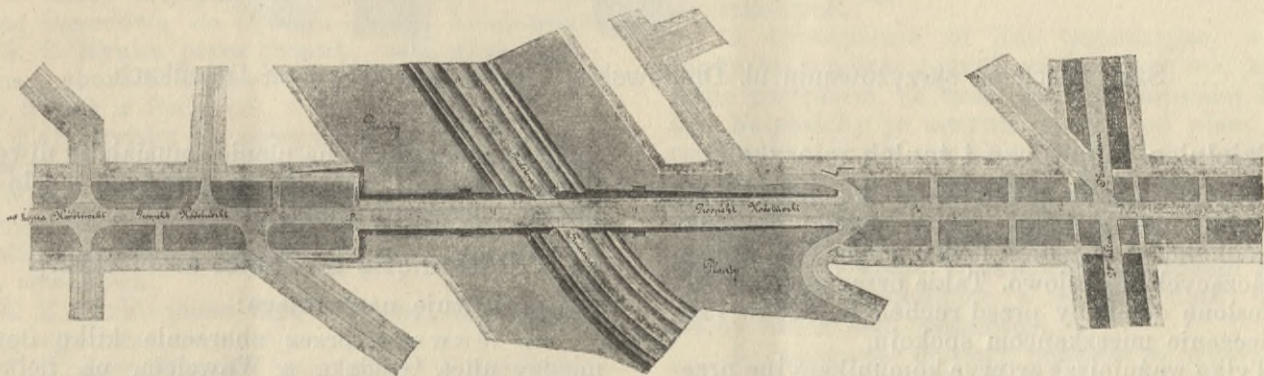
części budynku, jako podjazdy lub otwarte podwórce.



Profil podłużny prospektu Kościuszki.

W dalszym ciągu stosowne będzie zabudowanie willowe i to, odpowiednio do znacznej szerokości prospektu, dwu- i trzypiętrowymi willami o silnie zróżnicowanych rzutach poziomych.

Parcele, które uważam za najstosowniejsze pod budynki publiczne obwiodłem na planach linią fioletową.



Szkic skrzyżowania prospektu Kościuszki z przełożoną Rudawą.

Oprócz prospektu Kościuszki otrzymały znaczne szerokości ulica Dietłowska i ulice obwodowe. Mierzą one po *50 m* szerokości. Typ profilu poprzecznego jest podobny do typu prospektu.

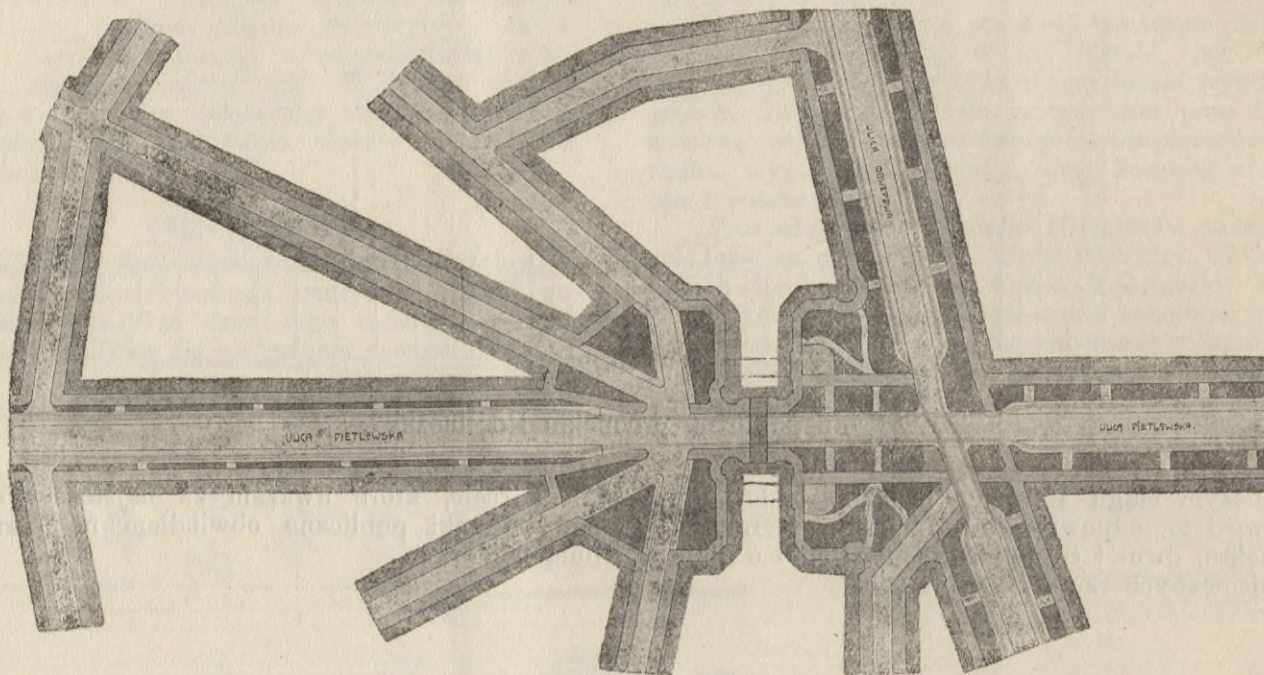
Wszystkie ulice szerokie i węższe oznaczyłem liniami prostymi. Ale proponuję, aby dla urozmaicenia wyglądu ulic i zyskania większej ilości światła dla mieszkań, wymagano od budujących pewnego odstępywania od linii regulacyjnych i członkowania linii granicznej domów według szczegółowych planów, któreby dla każdej ulicy miał sporządzić urząd budowlany miejski. Także wytrasowanie niektórych ulic w liniach lekko krzywych byłoby pożądane. Przy pałacach i monumentalnych budowlach, szczególnie publicznych, wolnoby było zostawić wolne miejsca między występującymi skrzydłami, a cofniętą linią główną

Podcienia.

Dla zachowania starego charakteru ulicy Grodzkiej, a równocześnie dla zadośćuczynienia potrzebom ciągle wzmagającego się ruchu na tej ulicy, projektuję wzdłuż zachodniej połaci ulicy założenie podcieni, przy zachowaniu dzisiejszej linii frontów. Podcienia miałyby się zaczynać u wlotu ulicy Grodzkiej do Rynku i sięgać do ulicy koło kościoła św. Idziego, a w dalszym ciągu iść przez całą ulicę Krakowską od ulicy Dietłowskiej aż do Wolnicy. Podcienia ciągnęłyby się bez przerwy, przechodząc przez przecinające ulicę Grodzką ulice, jako kolumnady. W ten sposób uzyska się też harmonijne zamknięcie placów przed Magistratem i kościołem św. Katarzyny. Wogóle radbym widzieć w przyszłym Krakowie szerokie zastosowanie tego pięknego motywu architektonicznego. Projektuję je też na placu przy

skrzyżowaniu ulicy Dietlowskiej z ulicą obwodową na Dębnikach i w innych punktach miasta.

towej od wylotu ulicy Lubicz do mostu w 81. Km Wisły. Gdyby szluzą pozostała w pierwotnym



Szkic placu na skrzyżowaniu ul. Dietlowskiej z ulicą obwodową na Dębnikach.

Dzielnice robotnicze i tanich mieszkań

projektuję jako zabudowane domkami wolno stojącymi, lub z jedną tylko ścianą wspólną, z ogródkami o wązkich lekko pogiętych liniach nie łączących się osiowo. Takie urządzenie ma na celu osłonę dzielnicy przed ruchem pojazdów i zabezpieczenie mieszkańcom spokoju.

Tylko ważniejsze arterye komunikacyjne przechodzące przez te dzielnice mają większe szerokości i prowadzą w liniach prostych.

Cmentarze.

Zgodnie z postawionem zadaniem projektuję dwa nowe cmentarze. Jeden na północy na Łobzowie w otoczeniu budowli c. k. Skarbu wojskowego, drugi na południu na Kapelance. Obydwa niedaleko miasta, a przecież w ustroniu, zacisznym położeniu i tak odosobnione, że dalszemu rozwojowi miasta nie staną na przeszkodzie.

Młynówkę królewską

proponuję przesklepić w obrębie Krakowa, a wody jej używać do płókania kanałów.

Pływalnię wojskową

umieszczam obok nowego toru wyścigowego, a zaopatruję wodą ze sąsiedniego potoczka, w którym zapewne trzeba będzie w tym celu ustawić jaz.

Przesunięcie szluzy komorowej na Dąbiu w górę rzeki jest wywołane założeniem drogi por-

miejsu oznaczonym na planie, musiałyby niweleto drogi, a także i most być podniesione o całą wysokość spiętrzenia wody.

Odślonięcie arcydzieł architektury

projektuję następujące:

1. Wawelu przez zburzenie kilku domów między ulicą Grodzką a Wawelem, na południe od kościoła św. Idziego i przyległej wikarówki, do ulicy Dietlowskiej, oraz dwu kamienic stojących pod Wawelem po przeciwnej stronie (od ul. Podzamcze).

2. Kościoła św. Katarzyny przez zburzenie kompleksu domów między ulicami: Krakowską, Skaleczną, Augustyańską i św. Katarzyny. Powstały w ten sposób plac odciałbym kolumnadą od ulicy Krakowskiej, założyłbym z trzech stron ulice, a środek przemienił w ogródek ozdobiony pomnikiem n. p. Kordeckiego. Kraków zyskałby jeden z najpiękniejszych placów, wązko zabudowana dzielnica pożądana miejsce spoczynku, a cudowna absyda kościoła i dzwonnica wystąpiłyby w całej piękności.

3. Kościoła Bożego Ciała przez przecięcie ulicy w bloku kamienic między ulicami Krakowską, Bożego Ciała, Józefa. Otworzyłby się widok na fasadę kościoła i zyskało nową ulicę długości 90m. Wzrost wartości gruntów przyległych do nowej ulicy może pokryć łatwo kosztą nowej ulicy. Przeprowadzenie tego projektu by-

łoby rzeczą właścicieli dotyczących gruntów, Rada miejska mogłaby takie przedsięwzięcie tylko poprzeć.

4. Kościoła św. Piotra przez zburzenie części gmachu sądowego, zasłaniającego absydę kościoła i przyłączenie tego miejsca do plant. Podwórzec kościoła należałoby połączyć z plantami, zapomocą pięknych schodów.

5. Kościoła Panny Maryi od strony Małego Rynku przez zburzenie części niepięknych zabudowań, oddzielających Mały Rynek od placu kościelnego.

Nowe linie tramwajowe

projektuję w przedłużeniu następujących ulic:

1. Ulicy Wolskiej przez prospekt Kościuszkowski do stóp wzgórza Bronisławy.

2. Ulicy Dietlowskiej przez przyszyły most na Wiśle (*Km 77.3.*) przez Dębniaki, drugi most na Wiśle w *Km 74.* i dalej do Bielani.

3. Ulicy Zwierzynieckiej przez Półwie Zwierzynieckie, most na Rudawie i w połączeniu z linią poprzednią do Bielani.

4. Ulicy Floryańskiej przez plac Matejki i ulicę Ogrodową do nowego dworca kolejowego.

5. Z Rynku przez Sienną, całą ulicę Starowiślną, obecnie budowany most na Wiśle, na Mały Rynek w Podgórzu, a stąd dalej ulicą Lwowską, Kalwaryjską na nową ulicę obwodową przez Ludwinów i Zakrzówek, przez projektowany most na Wiśle w *Km 76.1.*, Półwie Zwierzynieckie, Czarną Wieś, Nową Wieś, ulicę Długą i Sławkowską do Rynku. Będzie to więc tramwajowa linia obwodowa.

6. Z Rynku przez ulicę Szewską, Karmelicką, do nowego cmentarza na Łobzowie.

7. Z placu Matejki przez ulicę Warszawską, koło cmentarza Rakowickiego w kierunku do Prądnika Czerwonego.

8. Przez ulicę Lubicz, Rakowicką do cmentarza Rakowickiego.

9. Od wylotu ulicy Lubicz do portu na Dąbiu, z ulicy obwodowej (nieдалeko Podgórza) do cmentarza na Kapelance.

10. Z ulicy Dietlowskiej przez Grzegórzecką do skrzyżowania z poprzednią linią.

Z miejscowości w okolicy Krakowa proponuję połączyć z miastem tylko Bielany.

Mosty.

Nowe mosty projektuję:

1. W *Km 74.4.* Wisły jako połączenie przedłużonej przez Dębniaki ulicy Dietlowskiej z drogą do Bielani.

2. W *Km 76.0.*, na ulicy obwodowej między Dębnikami a Zwierzyniecem.

3. W *Km 76.4.* Most dzisiejszej kolei obwodowej, o pokładzie wzniesionym 1.50m ponad pokład obok położonego mostu drogowego, należałoby

użyć jako most dla pieszych i zaopatrzyć schodami z obu stron.

4. Pod Wawelem w *Km 76.9.* Ten most jest na razie najmniej potrzebny i wykonanie jego powinno nastąpić po zbudowaniu wszystkich innych mostów tu wymienionych.

5. W przedłużeniu ulicy Dietlowskiej *Km 77.2.*

6. W przedłużeniu ulicy Krakowskiej *Km 78.3.*

7. W przedłużeniu ulicy Starowiślniej *Km 79.0.*

8. Przy jazie w *Km 81.0.* jako połączenie portu z Krakowem.

Tak więc między 74.4. *Km* a 81. *Km* Wisły miałyby być 9 mostów, z czego 7 nowych a 2 istniejące.

Luźne uwagi

dotyczące przyszłej ustawy budowlanej Wielkiego Krakowa.

Pożądanymi byłyby następujące zmiany:

1. Zniesienie mieszkań suterenowych, albo ograniczenie ich do kuchni, łazienek i gospodarczych urządzeń w willach wolno stojących lub w domach zamieszkiwanych przez jedną rodzinę, a ułatwianie i popieranie budowy mieszkań stryżkowych.

2. Odstąpienie od linii regulacyjnej w kierunku ku wnętrzu parceli nie powinno być krępowane przepisem, że musi wynosić najmniej 3 metry. Należałoby je uczynić zależne od planu sporządzonego przez miejski Urząd budowlany lub od każdorazowego zezwolenia Magistratu i domagać się bardziej zróżnicowanej linii frontu.

3. Rozszerzenie chodnika miałyby być uskutecznione na koszt budującego, przyczem grunt między linią regulacyjną a frontem domu pozostałby nadal jego własnością.

4. Popieranie budowy podcieni w wybranych częściach miasta. Balkony mogą wystawać przy odpowiednio szerokich ulicach i w odległości 2.5m od granicy sąsiada, 1.2m—1.8m wedle uznania władzy budowniczej. Urząd budowniczy, względnie grupa architektów i artystów, którymby Rada miejska tę czynność poruciła, miałaby sporządzić ogólne plany fasad, dla całych ulic i placów i stosownie do tych planów ogólnych miałyby być stawiane nowe domy, to znaczy w charakterze linii dla danego miejsca projektowanych.

5. Dla nowych domów powinna powierzchnia podwórza zajmować przynajmniej $\frac{1}{4}$ część całego gruntu, a nie jak w dotychczasowej ustawie $\frac{1}{5}$ część zabudowanej przestrzeni czyli $\frac{1}{6}$ całej parceli. Poniżej tej normy możnaby zejść jedynie w wyjątkowych przypadkach jak np. domy naróżne lub przylegające do plant i ogrodów.

Dworzec osobowy.

Przed dworcem projektuję plac o wymiarach 110m x 160m. Część placu zajmie ogródek 50m x 100m ozdobiony pomnikiem zapewne któregoś z zasłużonych prezydentów miasta. Linię

budynków, naprzeciw frontu budynku stacyjnego zajmie szereg hoteli.

Urządzenie ruchu projektuję w taki sposób:

Przez ulicę Ogrodową jechałyby tramwaje i pojazdy osobowe tam i z powrotem, oraz wozy pocztowe w kierunku ku stacji — wszystkie inne jazdy, a przede wszystkim przewóz towarów w obie strony i ruch pocztowy z dworca ku miastu, miałyby się odbywać po ulicy „Kurniki“.

Zakłady miejskie.

Elektrownię i gazownię projektuję w dzielnicy fabrycznej na Dąbiu. Część dzisiejszej elektrowni można użyć na rozszerzenie remizy tramwajowej.

Główny zakład czyszczenia miasta umieszczam w dzielnicy przemysłowej na Piaskach.

Urząd wodociągowy obok rzeźni.

Dzielnice tanich mieszkań i willowe.

Dzielnice tanich mieszkań projektuję na tańszych gruntach budowlanych, wyłącznie jako wolno stojące domki z ogródkami. Dzielnice willowe projektuję nie na obwodzie miasta jako zamknięty pierścień, ale w luźnych grupach, które przy dalszym rozroście miasta będzie można przydłużać i rozszerzać klinowo w kierunku dalszego rozwoju.

Niektóre części tych dzielnic, szczególnie place publiczne, należy ze względów architektonicznych i użytkowych zabudować w pełnych liniach.

Korzystając ze sposobności ogłoszenia planu konkursowego, podaję projekt przekroju poprzecznego dla ul. Dietlowskiej na długości od ul. Krakowskiej do Wisły, jako drogi okazałej, typ pośredni między ogólnie przyjmowanym układem z dwoma torami jezdnyymi po skrajach

Ten przekrój 52-metrowej ulicy składa się z chodnika i jednego szerokiego toru jezdnego dla pojazdów wszelkiego rodzaju po lewej stronie drogi (nb. patrząc z ul. Krakowskiej ku Wiśle). Dalej mamy tam obsadzony drzewkami tor cyklistów, tory tramwajowe, 20 m szerokie planty, wreszcie drogę dojazdową do przyległych domów (5.5 m szerokości) i znowu chodnik.

Z całej szerokości ulicy 52 m przypadnie na zadrzewioną i osłoniętą od pyłu część ulicy 38 m tj. $\frac{3}{4}$, co z pewnością da przechodniom możliwość spokojnej i zdrowej przechadzki.

Taki typ drogi łączyłby przymioty obu tamtych i tem racjonalniej może być użyty przy Dietlowskiej ulicy, że omawiana część ma kierunek prawie dokładnie ze wschodu na zachód. Lewa więc połać kamienic, zwrócona ku północy, nie otrzymuje zbyt wiele światła. Nie należy jej zatem zaciemniać jeszcze drzewami, które zresztą, leżąc przeważnie w cieniu, mogłyby tylko bardzo marny wieść żywot.

Za granicą spotyka się często ułożenie toru tramwajowego za korpusem drogowym. Przymioty takiego urządzenia są przede wszystkim następujące:

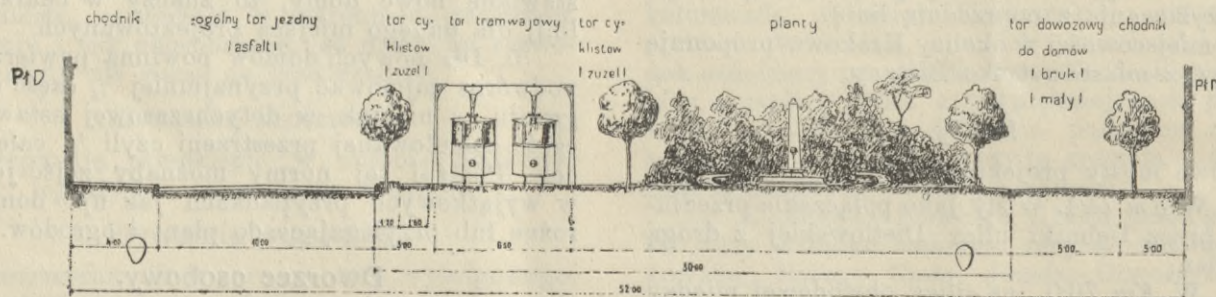
1. znaczna oszczędność w kosztach budowy i utrzymania torów;
2. ładniejszy wygląd ulicy przez ukrycie słupów i przewodów elektrycznych między drzewa, gdzie się też znajdują odpowiednie miejsca na czekalnie;
3. większa pewność ruchu i szybkość wozów tramwajowych wskutek wykluczenia z toru częstych przeszkód, które przy zwykłym urządzeniu są nieuniknione;
4. ilość nieszczęśliwych wypadków znacznie się zmniejsza.

Prócz tego należy zważyć, że tor cyklistów mógłby służyć w razie nawalnej śnieżycy za skład śniegu, że tylko jedna pierzeja domów be-

Projektowany przekrój.

ul. Dietlowskiej

na przestrzeni od ul. Stradom do Wisły



i plantami we środku, a gorąco przezemnie w uwagach do projektu zalecanym jednotorowym systemem z plantami po obu stronach.

dzie narażona na pył i gwar ruchu ulicznego i że urozmaicenie przekroju ulicy jest także z estetycznych względów pożądane.



Konkursowy plan regulacji „Wielkiego Krakowa“ pod godłem „Słowacki w kole zielonym“ — autor inż. Ignacy Drexler.



Reprodukcja planu sytuacyjnego w podziale 1: 2880.

TJABLONSKI & Sp. KRAKÓW.

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



33841

L. inw.

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000297931



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-33841

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000297931