

stawiania skomplikowanych problemów i zdolność ich wielostronnej interpretacji, co świadczy bezspornie o dobrej znajomości omawianej problematyki. Te wielostronne jednak zainteresowania autora i dążność do ich kompleksowego ujęcia spowodowały, że niektóre tezy pracy nie zostały należycie udokumentowane, a przez to osłabiła ich siła przekonywująca. Było to nieuniknione, jeśli porównamy ilość i wagę poruszonych przez autora problemów i stosunkowo niedużą objętość pracy. Zastrzeżenie budzi także sam tytuł pracy. Wprawdzie autor poświęca roli i charakterowi niemieckich monopolii w powojennej sytuacji politycznej i ekonomicznej stosunkowo dużo miejsca, nie one jednak stanowią główny motyw pracy. Głównym motywem natomiast wydaje się problem integracji Europy zachodniej i w tym kontekście analizowana jest rola monopolii niemieckich. Dlatego wybór tytułu pracy nie wydaje się najtrafniejszy, najbardziej odpowiadający jej treści. Mimo tych usterek praca K. H. Domdeya jest jednak bez wątpienia wartościowym opracowaniem i stanowi przyczynek do wielu problemów ekonomicznych, a także i politycznych stanowiących główne zagadnienia obecnej doby.

Zdzisław Nowak

KURT W. LEUCHT: Die erste neue Stadt in der DDR. Planungsgrundlagen und -ergebnisse von Stalinstadt. Berlin 1957. VEB Verlag Technik, s. 98, tab. 9, ryc. 16, fot. 10.

Praca na temat pierwszego w NRD miasta socjalistycznego napisana została przez jednego z jego projektantów, a równocześnie członka Niemieckiej Akademii Budownictwa i dyrektora Instytutu Badawczego Planowania Terenowego, Miast i Osiedli Wiejskich. Zainteresuje ona przede wszystkim urbanistów i architektów (zestawienie wskaźników urbanistycznych, analiza kosztów, porównanie założeń projektowych z ich realizacją). Inni czytelnicy dowiedzą się z niej o sposobach budowania nowoczesnego miasta. Cennym uzupełnieniem tekstu są reprodukowane plany urbanistyczne.

Powstanie miasta Stalinstadt wiąże się ściśle z lokalizacją kombinatu hutniczego. Główną funkcją miastotwórczą jest więc przemysł ciężki. Decyzję o budowie miasta powzięto już w r. 1950, określając jego lokalizację. Prace projektowe, poprzedzone badaniami wstępnymi, przypadają na początek pierwszego planu 5-letniego (1951—1955). Stalinstadt położony jest nad granicą polsko-niemiecką, na zachód od miasta Fürstenberg (między Frankfurtem n. O. a Gubinem).

Lokalizacja położonego na północ od osiedla kombinatu hutniczego podyktowana była m. in. takimi czynnikami, jak:

- 1) dogodnie położenie komunikacyjne (transport surowców Odrą ze Szczecina i Górnego Śląska, bliskość linii kolejowej Moskwa—Berlin i kołowych dróg przelotowych),

- 2) konieczność aktywizacji zniszczonych w czasie wojny i dotychczas słabo uprzemysłowionych terenów nad Odrą (m. in. ożywienie gospodarcze Gubina i Frankfurta n. O.),

- 3) dogodne warunki fizjograficzne (płaski teren, niski poziom wód gruntowych, przewaga wiatrów z kierunków zachodnich, nieurodzajne gleby i in.).

Nowe miasto zaprojektowano jako zespół mieszkaniowy średniej wielkości (do 30 tys. mieszk.), zastrzegając jednakże, że przyszła jego wielkość zależeć będzie od tempa rozwoju huty. W r. 1954 miasto liczyło 14 130 mieszkańców, na r. 1960 przewidywano 22 500 mieszkańców. Po zrealizowaniu planów zabudowy składać się ono będzie z centrum miejskiego i 4 kompleksów mieszkaniowych (do r. 1955 oddano do użytku 2 kompleksy).

Założono, że 55% ogółu ludności stanowić będą zawodowoczynni (40% grupa

miastotwórcza i 15% grupa uzupełniająca), a 45% zawodowo bierni. W sumie należało zaplanować ponad 8 000 mieszkań. Największy jest obecnie udział mieszkań 2—3 pokojowych. Za podstawowy typ zabudowy przyjęto bloki 3—4 kondygnacyjne, uznając je za najwłaściwsze pod względem ekonomicznym, technicznym, funkcjonalnym i urbanistyczno-plastycznym. Jedyne na obwodzie zabudowy właściwej mają być zbudowane domki jednorodzinne w celu stworzenia łagodnego przejścia od zabudowy starszej do najnowszej.

Projektowane użytkowanie ziemi ilustruje poniższe zestawienie:

powierzchnia mieszkaniowa w m. Stalinstadt	155,7 ha
„ całego obszaru osiedleńczego (łącznie ze Stalinstadt)	431,2 ha
„ terenów wypoczynkowych	449,2 ha
„ innych terenów (użytki rolne, sady, lasy, nieużytki)	2 375,4 ha

Zrąb komunikacji miejskiej tworzą dwie prostopadłe do siebie arterie komunikacyjne (oś S—N, łącząca miasto z hutą i oś W—E przebiegająca od Placu Centralnego do miasta Fürstenberg), uzupełniane przez ulice i drogi dla pieszych. Dwie linie autobusowe zapewniają łączność miasta z dworcem kolejowym w Fürstenberg i osiedlem Schönfliess. Zorganizowany jest również dowóz pracowników do kombinatu. Plan zakłada usprawnienie transportu wodnego na kanale Odra—Sprewa (budowa przystani, nadbrzeży, placów przeładunkowych), który zaspokoi nie tylko potrzeby huty, ale również samego miasta. Z innych urządzeń komunikacyjnych zaprojektowano kilka parkingów przy głównych drogach oraz garaże wewnątrz kompleksów mieszkaniowych, które są przez autora krytykowane jako nieekonomiczne (14 miejsc postojowych); poza tym zakłócają one spokój mieszkańców.

Zaopatrzenie miasta w wodę, energię elektryczną, ciepło, gaz oraz odprowadzanie ścieków nie przedstawia żadnych trudności. Jediną wadą była opóźniona realizacja ciepłowni, skutkiem czego dwa pierwsze zespoły mieszkaniowe wyposażone zostały w piece kaflowe.

Szczególnie dużo uwagi poświęcono sprawie zazielenienia miasta. Otrzyma ono (częściowo już otrzymało) zielenie uliczną, izolacyjną, park kultury i mniejsze parki, ogródki szkolne itd. Nie przewidziano tylko ogródków działkowych, przypuszczając, że w mieście socjalistycznym nie będzie na nie zapotrzebowania. Takie jednak stanowisko projektantów okazało się niesłuszne, gdyż ludność utworzyła ogródki we własnym zakresie. Dlatego w dalszych pracach planistycznych postanowiono uwzględnić i ten typ użytków miejskich.

Podstawą obliczania rodzaju, wielkości i liczby urządzeń usługowych była struktura wieku ludności. Strukturę tę cechuje obecnie duży udział roczników młodych i dzieci (średni wiek mieszkańca Stalinstadt — 28 lat!).

Niewyrównany jeszcze przyrost naturalny, jak również wysoki procent zatrudnienia kobiet (72%) wpływa np. na planowanie ilości miejsc w żłobkach (dla 50% ogółu dzieci). Ponieważ w przyszłości po unormowaniu stosunków w tej dziedzinie miejsc tych może być za dużo, przewiduje się od razu możliwość innego ich wykorzystania.

Z bogatego wachlarza urządzeń usługowych (sklepy detaliczne, zakłady żywienia zbiorowego, instytucje oświatowe, kulturalne, urządzenia sportowe, placówki służby zdrowia) zrealizowano dopiero niektóre, budowę innych przewiduje się w drugim planie 5-letnim, bądź też w dalszym terminie. Zdaniem autora, nienadążanie budownictwa usługowego za mieszkaniowym jest zjawiskiem wysoce niepożądanym. Poza tym krytykuje on praktykę łączenia funkcji mieszkaniowych z handlowymi (sklepy w dolnych kondygnacjach domów mieszkalnych), proponując osobne pawilony handlowe, łatwo dostępne dla mieszkańców danego kompleksu mieszkaniowego.

Przy lokalizacji usług technicznych kierowano się następującymi kryteriami:

- 1) dobre położenie komunikacyjne,

2) położenie po wschodniej, odwietrznej stronie miasta,

3) odpowiedni przydział powierzchni, zapewniający rozdział poszczególnych zakładów (istotny ze względu na ich funkcje jak i zasady higieny miejskiej),

4) lepsze wykorzystanie poszczególnych urządzeń przez ich skupienie.

W szczególności chodziło o takie usługi techniczne, jak piekarnia mechaniczna, mleczarnie, kombinat mięsny, pralnie chemiczne, przedsiębiorstwo oczyszczania miasta, ciepłownia, stacje transformatorowe i in.

Pracę zamykają wnioski, określone jako ważne dla dalszego rozwoju urbanistyki socjalistycznej. Niektóre z nich warto za autorem przytoczyć. Należy jego zdaniem:

1) ściślej wiązać planowanie urbanistyczne z regionalnym,

2) określać każdorazowo pozycję polityczną, gospodarczą i kulturalną miasta w regionie (Stalinstadt jest od r. 1953 powiatem miejskim, miastem powiatowym jest Fürstenberg, w przyszłości jednak przewiduje się przeniesienie siedziby powiatu do Stalinstadt i włączenie do niego miasta Fürstenberg oraz osiedla Schönfliess),

3) opierać decyzje lokalizacyjne na podstawie badań prowadzonych ścisłymi metodami naukowymi,

4) określać dokładnie czynniki miastotwórcze na podstawie perspektywicznego planowania gospodarczego,

5) planować urządzenia usługowe biorąc za podstawę analizę przewidywanego zapotrzebowania całego obszaru ciężenia gospodarczego (w Stalinstadt pewne urządzenia usługowe są zbyt duże w stosunku do potrzeb),

6) ograniczyć szerokość wewnętrznych dróg dla pieszych ze względów ekonomicznych i higienicznych (zajmują one tereny przewidziane na trawniki).

Powyższe omówienie, jak również wnioski, wyprowadzone z praktyki budowy Stalinstadt, pozwalają stwierdzić, że pierwsze niemieckie miasto socjalistyczne nie uniknęło pewnych błędów popełnionych przy budowie analogicznych miast lub dzielnic miejskich w Polsce, mimo to reprezentuje ono walory nowoczesnego miasta, zbudowanego w całości według jednolitego planu, pierwszego tego rodzaju w NRD.

Teresa Kiedrowska-Lijewska

ANNEMARIE LANGE: Berlin zur Zeit Bebel's und Bismarck's. Berlin 1959, s. 448.

Na wstępie trzeba stwierdzić, iż jest to książka o charakterze popularnonaukowym, choć z pewnością cechuje ją gruntowna znajomość materiału. Zajmuje się ona opisem dziejów Berlina w okresie 1870—1900. Autorka wyróżniła w tym dość krótkim, ale bardzo doniosłym okresie cztery „podokresy”: I — 1870—1873, II — 1873—78, III — 1878—1890 i IV — 1890—1900. W obrębie tych czterech części opowiadanie ujęto w 21 rozdziałów, których tytuły dość wyraźnie oddają ich problematykę. Oto one: Berlin staje się miastem cesarskim, Berlin około 1871, Nędza mieszkaniowa, Socjaldemokracja i Związki Zawodowe, Miliardy na zbrojenia, „Grynderzy”. Spekulacja gruntami, Ulica Wilhelmowska, Krach grynderski, Lata głodu, Era Tessedorfa (prokuratura — prześladowcy socjalistów), Strzały na (ul.) „Pod Lipami”, Berlin pod prawem antysocjalistycznym. Nowe lata grynderskie, Berlin — stolica cesarstwa, Nauka i technika, Lata trzech cesarzy, „Nowy kurs” Wilhelma II, Poeci i malarze, Pod zwykłym prawem, Przełom i wydzwitek. Tekst uzupełniony jest tabelką chronologiczną najważniejszych wydarzeń oraz indeksem osobowo-rzeczowym.

Już powyższy przegląd zagadnień unaocznia dość zasadnicze luki w uwzględnionej problematyce: np. brak zupełnie zagadnień samorządu i administracji miejskiej, gospodarki komunalnej, systematycznego opracowania uwarstwienia ludności,