

INŻ. EDWARD USAKIEWICZ

CZĘSTOCHOWA W OBLICZU ZAGADNIEŃ REGULACYJNYCH

ZESZYT III

WYDAWNICTWO TOWARZYSTWA POPIERANIA KULTURY REGIONANEJ
W CZĘSTOCHOWIE
NAKŁADEM KSIĘGARNI WŁ. NAGŁOWSKIEGO W CZĘSTOCHOWIE.

1 9 4 7

Od autora.

Praca, umieszczona w wydawnictwie niniejszym, pisana w r. 1943. w warunkach specjalnie ciężkich, nie mogła obejmować dokładniejszych studiów na temat roli, jaką przypadnie miastu po odzyskaniu Niepodległości. Żeby nie popełnić zbyt dużego błędu — przyjęta została teza, że Częstochowa pozostaje w swej dotychczasowej roli. Już pierwsze lata jednak przyniosły zmianę w tym względzie: na Częstochowę zaczęto spoglądać jako na miasto przyszłej siedziby wojewódzkiej, miasto, które ma do spełnienia zadania nie tylko w obrębie swoich granic, ale i w pewnym regionie.

Dziś jesteśmy w posiadaniu opublikowanego przez G. U. P. P. studium planu krajowego, które wyraźnie tę sprawę porusza i akcentuje. Równocześnie, jako wynik konferencji Dyrektorów trzech sąsiednich Dyrekcji Regionalnych Planowania Przestrzennego z czerwca b. r. — rozważana jest w Ministerstwie sprawa uruchomienia przynajmniej ekspozytury Dyrekcji w Częstochowie.

Czy fakty te zmieniają zasadniczo podejście do spraw regulacyjnych Częstochowy? — Sądze, że raczej, pogłębiając je i rozszerzając, wpłyną na szybsze zakończenie prac regulacyjnych i Częstochowa doczeka się wreszcie planu regulacyjnego, na który od szeregu lat bezskutecznie oczekuje.

25. czerwca 1947. r.

CZĘSTOCHOWA W OBLICZU ZAGADNIEN REGULACYJNYCH.

Częstochowa należała przed wojną do większości miast, które nie posiadały zatwierdzonych planów regulacji. Daleko zaawansowane prace przygotowawcze pomiarowe i regulacyjne miały doprowadzić do zatwierdzenia programu ogólnego planu zabudowania — jednakże wybuch wojny zatamował dalszy bieg prac i uniemożliwił dokończenia mozolnie uaktualnionej w roku 1937. sprawy.

Stan taki stwarzał konieczność improwizowania zagadnień regulacyjnych, a że finanse miasta również nie miały trwałych podwalin, całość nie rokowała na dalszą metę pomyślnych wyników.

Katakлизм dziejowy, który obecnie przeżywamy, niewątpliwie odbija się i na naszym mieście: w sensie gospodarczym, ponieważ niewiadomą będzie pozycja jego w stosunkach powojennych (przemysł istniejący przedstawiany jest dla innych potrzeb i celów) — w sensie technicznym, ponieważ będziemy musieli się uporać z zagadnieniami, narzuconymi w okresie wojennym oraz — rozwiązać cały szereg problemów doby powojennej.

Zdawać sobie musimy sprawę z faktu, że plan regulacyjny i zabudowy miasta jest t e c h n i c z n y m u p l a s t y c z n i e n i e m zagadnień g o s p o d a r c z y c h.

Skoro zagadnienia te są nieustalone — trudno opracowywać dokładne plany regulacyjne.

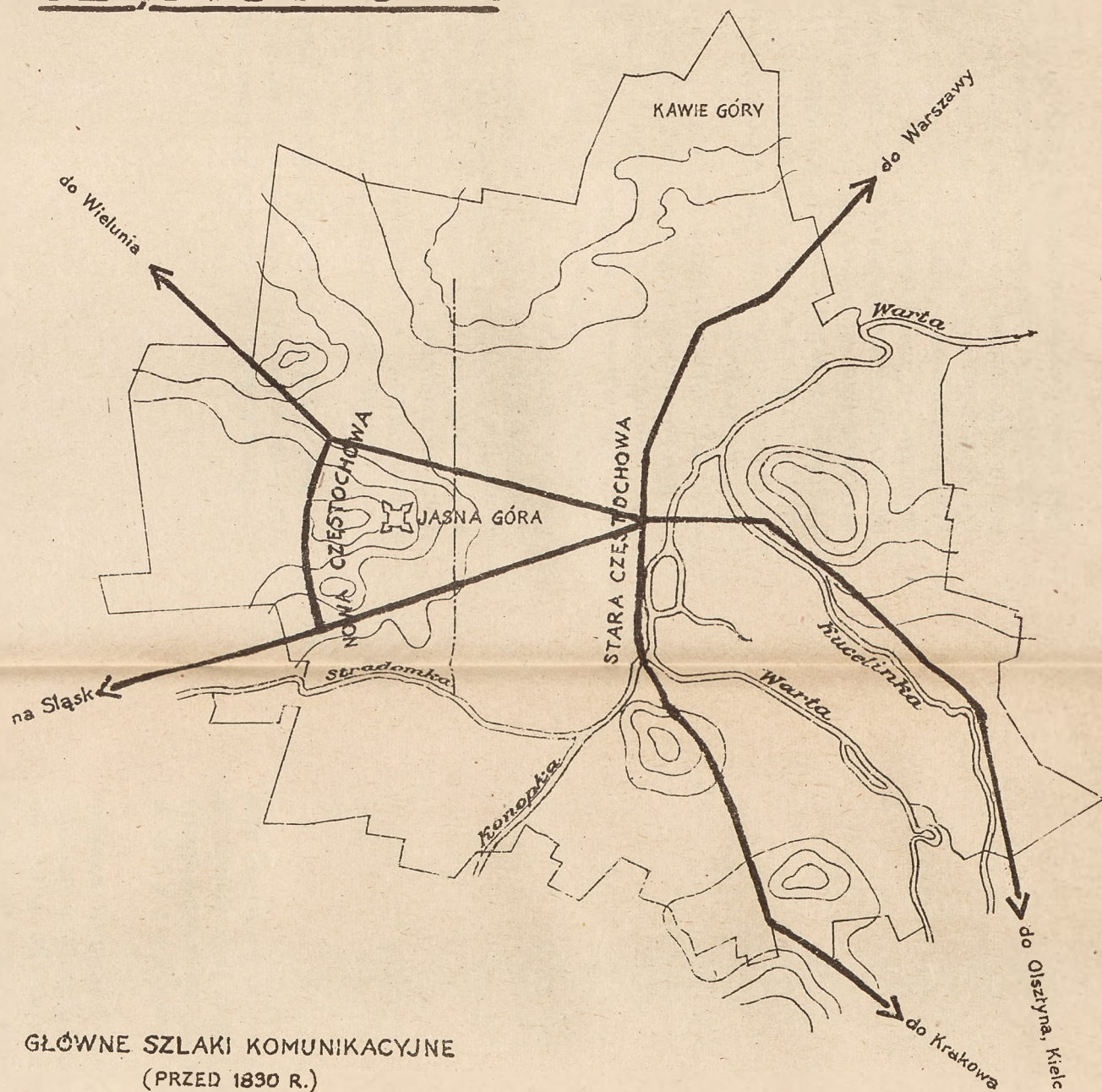
Jest przeto rzeczą konieczną uzmysłwić sobie z a s a d n i c z e postulaty miasta i mieć pewne wytyczne, które by umożliwiły przy wszelkich ewentualnościach zachować prawidłową bu-

dowę organizmu miejskiego i nie zaniedbać spraw, które przy szybkim rozwoju mogą być przeoczone, a które, jak uczy nas przykład miast końca XIX- w. są później albo wcale, albo tylko z najwyższymi trudnościami do odrobienia.

Częstochowa przed wojną była miastem p r z e m y s ł o w y m i — miastem, posiadającym przybytek kultu — K l a s z t o r J a s n o g ó r s k i. — W tej postaci niewątpliwie po wojnie pozostanie. Niewyzyskaną możliwością miasta było jego dogodne położenie komunikacyjne na szlakach północ - południe, wschód-zachód.

Każde miasto nowoczesne, a specjalnie miasto p r z e m y s ł o w e i t u r y s t y c z n e, musi troszczyć się o prawidłowy układ komunikacyjny: nie od rzeczy tedy będzie, jeżeli od tego zagadnienia rozpoczniemy rozważania na temat najistotniejszych potrzeb miasta.

CZĘSTOCHOWA



GŁÓWNE SZLAKI KOMUNIKACYJNE
(PRZED 1830 R.)

1: 60 000

UKŁAD KOMUNIKACYJNY MIASTA.

Ruch kołowy nie stawiał do czasu rozwoju motoryzacji specjalnych wymagań w stosunku do sieci ulicznej: był to przeważnie ruch lokalny i mało wymagający, jeżeli chodzi o przelotowość arterji.

Z chwilą, gdy motor zaczął odgrywać coraz większą rolę w komunikacji — powiększył się zasięg tego środka lokomocji oraz wymagania bezpieczeństwa ruchu. Szereg miast stanęło wobec problemów b. ciężkich, albowiem istniejąca sieć uliczna zaczęła nie spełniać swego zadania, zwarta obudowa tych ulic uniemożliwiła poszerzenie, a podrażała znacznie przeprowadzenie nowych, odpowiednich arterji.

Częstochowa leżała od dawna na skrzyżowaniu szlaków z północy (Warszawa), południa (Kraków), północo - zachodu (Wieluń), południowo-zachodu (Śląsk), wschodu (Kielce — Lublin).

To położenie miasta wytworzyło układ komunikacyjny, przedstawiony schematycznie na ryc. 1., pięknie wkomponowany w układ terenowy.

Z chwilą połączenia dwu odrębnych jednostek administracyjnych, t. j. Nowej Częstochowy i Starej Częstochowy w jedną całość (rok 1830) — powstało najpiękniejsze założenie miasta, t. j. Aleja Najświętszej Marii Panny, ale równocześnie zniekształcony został dotychczasowy układ, któremu zabrakło najprostszych połączeń zachodnich z punktem zbiegu koło kościoła Św. Zygmunta. Założenie pętli kolejowej i przecięcie tych połączeń stworzyło dodatkowe trudności — w ten sposób miasto zachowało nienaruszony układ północ-południe, natomiast kierunki zachodnie połączono przypadkowo, niedogodnie pod względem terenowym z Aleją N. M. P. (rys. 2.).

Dopóki nasilenie ruchu było nieznaczne, stan ten, aczkolwiek niedogodny, nie zmuszał nikogo do zastanawiania się nad nim oraz do szukania dróg poprawy.

Pojawienie się jednak na widowni motoru jako środka transportowego, nasiliło w znacznym stopniu ruch, wyolbrzymiło jego niedogodności przy pokonywaniu przeszkód w okolicy Jasnej Góry oraz wykazywać zaczęło uciążliwości wprowadzenia do śródmieścia ruchu dalekobieżnego towarowego.

Ponadto pojawił się nowy kierunek północ-południe (Śląsk — Łódź), który nie mógł znaleźć właściwego połączenia z układem dotychczasowym, gdyż predystynowana do tego Aleja Wolności urywała się na wcześniej założonych, czynnych fabrykach Peltzerów, co nie pozwalało znaleźć dla niej właściwego wylotu na południe dla połączenia z ulicą Sabinowską.

W ten sposób Aleja N. M. P. oraz Aleja Wolności zostały w rozważaniach regulacyjnych zdegradowane do roli arterii o znaczeniu lokalnym, dla ruchu zaś transportowego konieczne było znalezienie układu obwiedniego, który by z jednej strony odciążył śródmieście od ruchu dalekobieżnego, z drugiej zaś stworzył dla tego ruchu odpowiednie warunki (płynność ruchu, nieznaczne spadki, odpowiednie szerokości, możliwość przerzutów).

Poszukiwania, prowadzone przed wojną w tym kierunku, doprowadziły do umiejscowienia przerzutów ruchu dalekobieżnego, jak zaznaczono na rys. 3., z następującą kolejnością realizacji:

- 1-o Narutowicza — Warszawska, a właściwie korektę tych kierunków w dzielnicy Ostatni Grosz (budowę wiaduktu), Stare Miasto (poszerzenie przy Rynku) i Kamień (ominięcie wzgórza);
- 2-o Św. Rocha — przejazd pod torami — ul. Warszawską;
- 3-o Sabinowska — Pułaskiego — Lubliniecka — Łódzka;
- 4-o Św. Barbary — tor starej kolei Herbskiej — Aleja Wolności — Narutowicza.

Kierunki te wytworzyły pierścień wewnętrzny obwiedni, którego o g n i w o p ó ł n o c n e (arteria W — Z) posiada specjalne znaczenie.

Tuż przed wojną wysunięto ze strony władz żądanie opracowania w planach regulacyjnych przebiegu dalszych obwiedni plus — minus po granicach miasta o szerokości 60 m (:) w liniach zabudowy — wybuch wojny wstrzymał rozpoczęte w tym kie-

CZĘSTOCHOWA



GŁÓWNE SZLAKI KOMUNIKACYJNE
 (ROK 1939)
 1: 60 000

CZĘSTOCHOWA



GŁÓWNE SZLAKI KOMUNIKACYJNE
(W/G PROJ. REGULACJI)

1: 60 000

- Przerzuty ruchu tranzytowego
- - - Proj. obwodnia zewnętrzna
- == Arteria miejskie
- == Linie kolejowe
- + Przejazd pod torami
- + Wiatłukt nad torami

runku studia, pozostawiając jako niezmienny i niezbędny dla miasta odcinek południowy, t. j. ul. Jagiellońską, któraby łączyła Zacisze, Stradom, Raków.

Przy rozpatrywaniu kierunków wypadowych zwrócić należałoby uwagę na kierunek południowo-wschodni t. j. na Kielce i Lublin.

Znaczenie tego kierunku jest tym większe, że prócz połączenia Częstochowy z okęgami rolnymi na dalszą metę ma ono spełniać zadanie arterii łączącej miasto z lotniskiem.

Niewątpliwie ten nowy środek komunikacji będzie poważnym czynnikiem przyszłości i nie można nie doceniać jego znaczenia. To też dla uproszczenia przebiegu należałoby tę arterię skierować od cmentarza żydowskiego nie ulicą Olsztyńską, lecz dawną trasą historyczną t. j. ul. Złotą do Mirowskiej i Mirowską do Warszawskiej. Inwestycje wojenne, a mianowicie poszerzenie ulicy Mirowskiej na odcinku od Placu Daszyńskiego do rzeki Warty znakomicie ułatwiają sytuację.

Jest jedna rzecz, która przy realizacji tej arterii powinna być troską miasta, t. j. wykupienie stosunkowo wąskiego paska ziemi pomiędzy rzeką Kucelinką a ulicą Złotą i stworzenie jedynej w swoim rodzaju perspektywy z drogi wyżej położonej — na miasto oraz odwrotnie. Piękno tej drogi da się uzmysłwić, jeżeli sobie wyobrazimy na tle pasa zieleni wzdłuż rzeki w dużych różnicach poziomów widok na naświetlone ściany skał „Złotej Góry“. — Nie wiem, czy znajdziemy możność piękniejszego wprowadzenia ruchu dalekobieżnego do miasta i to miasta fabrycznego, a równocześnie stworzenia doskonałego wypadu z terenów sportowych miejskich w kierunku najbliższych lasów olsztyńskich.

Wojna wprowadziła do wyżej opisanego układu pewne zmiany jedynie na terenie Sabinowska — Lubliniecka, bowiem w miejscu, gdzie miały być przekroczone tory kolei Herbskiej, — Niemcy przystąpili do rozbudowy stacji Stradom na stację towarową i przekreślili możność budowy wiaduktu w najwłaściwszym miejscu. Wiadukt ten przewidziany jest obecnie na przedłużeniu ul. Jagielly i wprowadza powikłania w przebiegu trasy Sabinowska — Lubliniecka.

Czas wykaże, czy założenie okupanta, realizowane w okresie wojennym, w którym miasto nie mogło zabrać należytego w tak żywotnej sprawie głosu, nie zostanie zmienione z powodów, jak

nżej podano przy rozpatrywaniu zagadnienia ruchu kolejowego. — Dział Regulacji musi się liczyć z ewentualnym pozostawieniem tej inwestycji.

Nowopowstała przeszkoda zmusiła jednak spojrzeć jeszcze raz krytycznie na przebieg tej trasy i zadać sobie pytanie: czy wskazane jest odcinanie pasmem ruchu dalekobieżnego towarowego Jasnej Góry od Alei i miasta? Skrzyżowanie bowiem Alei z nową trasą w dwu poziomach wydaje się mało prawdopodobne (aczkolwiek technicznie możliwe) z uwagi na skomplikowany charakter połączenia. Konieczność takiego dwupoziomowego skrzyżowania jasno wynika, jeżeli weźmie się pod uwagę znaczenie Alei dla ruchu pątniczego, oraz jego nasilenie w pewnych okresach roku.

W tym wypadku narzuca się możność wykorzystania dla ruchu Śląsk — Łódź ulic Matejki — Zaciszańskiej, Kingi, Jadwigi i dalej na północ całkowicie nową trasą do ulicy Łódzkiej na Kiedrzyń — ulica zaś Lubliniecka — Pułaskiego pozostałyby jako arteria komunikacyjna miejska, łącząca śródmieście z dzielnicą Stradom — Zacisze i przekraczałyby w połączeniu z Aleją Wolności przez Hoene-Wronskiego tory stacyjne w pobliżu stacji Stradom na osi ulicy Jagiełły.

Okres wojenny, wprowadziwszy utrudnienie na projektowanej trasie Śląsk — Łódź, umożliwił równocześnie, dzięki specjalnemu zainteresowaniu się ważnymi zagadnieniami regulacyjnymi Zarządu Miasta w osobie Burmistrza St. Rybickiego, przeprowadzenie na dużym odcinku trasy W — Z (Rynek Wieluński — Warszawska). Rzut oka na skrzyżowanie arterii W — Z z ulicą Warszawską i Kiedrzyńską wskazuje na specjalne znaczenie tego połączenia oraz wielką przyszłość rejonu obecnego Rynku Warszawskiego, tym więcej, że tereny przyległe są obecnie prawie wolne.

Jeżeli przyjrzymy się sieci ulicznej miejskiej, to zwraca uwagę:

- brak połączeń północ-południe na odcinku od Alei Wolności do Pułaskiego w śródmieściu,
- brak połączeń między północną a południową częścią miasta, przedzielonego koleją Herby — Kielce,
- brak połączeń międzydzielnicowych w południowej części miasta.

Sprawa sieci śródmieścia doczekała się częściowego rozwiązania również w okresie wojennym przez otwarcie wylotu ul. Śląskiej na Sobieskiego. Pozostaje konieczność zrealizowania jeszcze jednego połączenia między ulicą Śląską a Pułaskiego. Wprowa-

dzenie tej ulicy do Alei N. M. P. miałoby nastąpić bez przerwy w ciągłości zabudowy (t. j. wylot ulicy byłby swego rodzaju wielką odkrytą bramą, obudowaną ponad parterem normalnym budynkiem) — a to dla utrzymania spokoju przepięknej perspektywy Alei w kierunku Jasnej Góry.

Ważną dla usprawnienia komunikacji inwestycją wojenną jest zrealizowanie ulicy Kopernika na odcinku od Poczty do Pułaskiego, a to z uwagi na możność skierowania obecnego ruchu tranzytowego z kierunku Herby przez ulicę Św. Barbary, Kazimierza do Alei Wolności i przez II. Aleję względnie w niedalekiej może przyszłości pod mostem kolejowym do ulicy Warszawskiej. W ten sposób utrzymana na czwartym miejscu kolejność realizacji połączenia południowego zachód-wschód ma swoje uzasadnienie.

Przebudowa węzła kolejowego w rejonie fabryki Peltzerów i Rzeźni przekreśliła możność przedłużenia Alei Wolności do Ostatniego Grosza i uzyskania najdogodniejszego połączenia części północnej i południowej miasta — cały układ komunikacyjny opierać się więc musi obecnie na ulicy Narutowicza dla dzielnicy Ostatni Grosz i Raków i przedłużeniu Jagielly (zamiast Pułaskiego) dla Zacisza i Stradomia.

Połączenia międzodzielnice w południowej części miasta przewidziane są przez przeprowadzenie przedłużenia ulicy Pias-towskiej wzdłuż kasowanego odcinka kolei oraz bardziej na południu ulicy Jagiellońskiej, jak to wyżej zaznaczono.

Jakiegokolwiek może być w przyszłości podejście do sprawy przerzutów ruchu — jedno jest pewne, że wyżej przyjęty **p i e r-
ś c i e ń o b w i e d n i w e w n ę t r z n y z m i a n o m u l e c
n i e m o ż e** i miasto musi o zachowanie możności zrealizowa-nia go dbać jak o najżywotniejszą swoją sprawę.

Na specjalną uwagę przy rozpatrywaniu ruchu kołowego za-sługuje **r u c h a u t o b u s o w y d a l e k o b i e ż n y t o w a-
r o w y i o s o b o w y**.

Już przed wojną wybitnie zaznaczyła się konkurencja tego środka transportowego z koleją — sądzić należy, że po wojnie sprawy te zostaną o tyle unormowane, że dwa te środki nie tylko nie będą konkurować, lecz współpracować w coraz to większym zakresie.

Rozpatrywanie tego zagadnienia sprowadza się do rozwiąza-nia kwestii **d w o r c ó w a u t o b u s o w y c h: t o w a r o w e g o
i o s o b ó w e g o**.

Jeżeli chodzi o dworzec towarowy, to sam układ komunikacyjny narzuca umiejscowienie go w rejonie skrzyżowania kierunku W — Z z ulicą Warszawską i Kiedrzyńską — istnieje po temu całkowita możliwość terenowa i to tym dogodniejsza, że dworzec towarowo - autobusowy może być powiązany doskonale z dworcem kolejowym „północnym“, projektowanym w dz. Kamień.

Trudniejsze jest trochę umiejscowienie dworca autobusowego osobowego. Istniejący prowizoryczny przy Wałach Wilsona, nie może spełnić swego zadania z uwagi na niedogodny dojazd. Dworzec ten jednak z konieczności powinien być położony w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego (dla uniknięcia dalekich i uciążliwych dojazdów z dworca kolejowego na autobusowy i odwrotnie). Pozostaje zatem konieczność wykorzystania dla tego celu albo terenów nieużytkowanych dla celów kolejowych przy dworcu głównym (na miejscu obecnego ogrodu) względnie zużyć na to posesję naprzeciwko dworca głównego i uzyskać dla nich połączenie z placem Katedralnym.

Nie od rzeczy wreszcie będzie wspomnieć o przewidywanej komunikacji wewnętrznej. Tak jak wszystkie miasta nie obciążone dziedzictwem tramwaj — Częstochowa oprze niewątpliwie swój ruch wewnętrzny na zwrotnej sieci autobusów miejskich, nie wymagających specjalnych torowisk w profilu ulicznym.

Jeżeli spojrzymy na zagadnienie prawidłowej sieci ulicznej choćby tylko komunikacyjnej (nie biorąc pod uwagę ulic mieszkaniowych) z punktu widzenia gospodarzo - technicznego — to widzimy, jaki ogrom zadań czeka miasto: dość powiedzieć, że na trasie projektowanych przerzutów ruchu muszą być pobudowane:

- 1 przejazd pod torami kolejowymi,
- 5 wiaduktów nad torami kolejowymi,
- 3 mosty przez rzeki,

nie mówiąc o konieczności wywłaszczenia gruntów, uzbrojenia terenu i pobudowania nawierzchni.

Jasne jest, że miasto mogłoby tylko z trudem i w bardzo długim okresie czasu sprostać ciążącym na nim zadaniom.

Ruch kolejowy — oparty jest na wykorzystaniu istniejących kierunków, których trasy bez skrupułów dzielą miasto i utrudniają regulację.

Wystarczy pobieżnie tylko przyjrzeć się ilości kierunków wypadowych, żeby zdać sobie sprawę, że Częstochowa jest węzłem kolejowym o dużym znaczeniu.

Już samo krzyżowanie się w mieście kilku kierunków kolejowych, stwarza dużo uciążliwości dla rozwiązania węzła kolejowego. Do tego dochodzi jeszcze konieczność obsłużenia miasta fabrycznego bocznicami kolejowymi oraz konieczność zainstalowania poważniejszej stacji towarowej.

Znaczenie Częstochowy jako węzła kolejowego zrozumieli doskonale Niemcy, skoro niezwłocznie po zajęciu miasta przystąpili do inwestycji, zakrojonych na szeroką skalę — zresztą pod kątem ich potrzeb, w których interes miasta nie był w ogóle brany pod uwagę.

Projekty przedwojenne przebudowy węzła częstochowskiego przewidywały:

- pozostawienie istniejącego układu torów,
- zlikwidowanie parowozowni przy Alei Wolności i przeniesienie jej na Bleszno,
- rozbudowę stacji towarowej na Blesznie,
- budowę dworca czołowego dla pociągów na miejscu skasowanej parowozowni z pozostawieniem istniejącego dworca dla ruchu tranzytowego,
- w dalszym etapie — budowę wielkiej stacji rozrządowej w okolicach Mirowa (za „Złotą Górą“) i włączenie jej do kierunków na Kraków, Kielce, Warszawa, Siemkowice.

Jak z powyższego wynika Częstochowa była nastawiona na przyjęcie — względnie przepuszczenie **r u c h u p ó ł n o c - p o ł u d n i e**.

Koncepcja wojenna niemiecka zmienia ten układ o 90° i podkreśla tranzytowe znaczenie linii Herby — Kielce — Wschód.

W tych warunkach szuka rozwiązania dla dworca towarowego na Stradomiu oraz koreguje wprowadzenie kierunku Herby do linii Kieleckiej i Warszawskiej.

Pierwszą inwestycję (t. j. dworzec towarowy) należałoby ocenić dla miasta jako częściowo negatywną; drugą (t. j. korektę kierunku Herby) jako pozytywną: połączenie zainwestowane zostało na nieużytkach fabryki Peltzery i Rzeźni, doprowadziło do regulacji rzeki Stradomki i Konopki na tym odcinku oraz umożliwia skasowanie pętli opasującej dzielnicę Ostatni Grosz i wytwarzającej z niej rodzaj wyniosłej wyspy, ponadto umożliwia

wykorzystanie torowiska częściowo na bocznice kolejowe, częściowo na przepuszczenie przedłużenia ulicy Piastowskiej do ulicy Narutowicza.

Rozważmy, jakim warunkom odpowiadać powinien węzeł częstochowski w stosunku do przewidywanej roli miasta przemysłowego i turystycznego:

- 1-o dworzec towarowy winien być powiązany z siecią komunikacyjną miejską oraz leżeć w pobliżu ośrodków przemysłu istniejącego i projektowanego,
- 2-o przemysł powinien mieć zapewnioną możliwość uzyskania własnych bocznic,
- 3-o dworzec dla pątników winien być związany z Aleją N. M. P., która stanowi „viam sacram“ — drogę świętą pątników.

Czy nowo narzucony układ daje możliwość zadośćuczynienia wyżej wymienionym postulatom?

Dworzec towarowy Stradom ma możliwość dowiązania się do sieci obwodni miejskich, lecz leży poza ośrodkiem przemysłowym i scentralizowanie ruchu towarowego na Stradomiu ogromnie podrożyłoby kosztu transportu kołowego do stacji, a nawet w pewnej mierze i kosztu transportu kolejowego dla fabryk, posiadających już własne bocznic. Dworzec ten w żadnym stopniu nie wpłynie na utworzenie nowej dzielnicy przemysłowej, która była logicznie pomyślana w dzielnicy Kamień pomiędzy ulicą Warszawską a rzeką Wartą. Nie mniej ważna jest również i ta okoliczność, że teren dworca, wciśnięty pomiędzy tory główne od południa, a arterię komunikacyjną od północy, nie ma terenów przylegających, które by można zainwestować przemysłowo.

Jeżeli musimy liczyć się z pozostawieniem tej inwestycji, to dworzec Stradom może być traktowany jedynie jako południowy dworzec towarowy, a musimy powrócić do koncepcji dworca towarowego północnego (między ulicą Jaskrowską i Warszawską) po przeprowadzeniu przerzutu na Siemkowice za „Złotą Górą“, względnie nawet wcześniej po dołączeniu poprostu tego dworca do linii na Siemkowice i Warszawę.

Te dwa nowe dworce towarowe, t. j. południowy Stradom i północny Kamień łącznie z istniejącym, przeciążonym dworcem „Wartą“, będą niewątpliwie mogły sprawnie obsłużyć potrzeby przemysłu częstochowskiego.

Jeżeli chodzi o sprawę bocznic, to jako nowe możliwości zjawiają się:

- 1-o bocznicę, powstałą z istniejącej pętlicy kolei Herbskiej. Spowoduje to niewątpliwie uprzemysłowienie północnej części dzielnicy Bór (rozbudowa i uprzemysłowienie Rzeźni, budowa gazowni, przeniesienie fabryk związanych z produkcją gazowni, t. j. przede wszystkim papierni, które dotychczas lokują się w śródmieściu,)
- 2-o bocznicę od przewidzianego połączenia kolejowego dz. Kamień, dającą możliwość obsłużenia terenów, po uregulowaniu rzeki Warty, wybitnie przydatnych.

Sprawa budowy dworca dla pątników może być jedynie pozytywnie załatwiona przez budowę dworca czołowego przy Alei Wolności u wylotu ulicy Kopernika na terenie kasowanej obecnie parowozowni. Takie umieszczenie dworca — z jednej strony umożliwia rzeszom pątników dojście do celu ich pielgrzymki — Jasnej Góry — przez całą niemal długość Alei, z drugiej zaś strony posiada dodatkowe powiązanie dla ruchu kołowego przez ulicę Kopernika z dzielnicą Jasna Góra. Nie od rzeczy będzie wspomnieć, że dworzec ten mógłby przejąć na siebie cały ruch lokalny (ze stacją Częstochowa jako początkową lub końcową) — pozostawiając dla kierunków przelotowych dotychczasowy dworzec, odpowiednio zmodernizowany.

Możnaby zatem powiedzieć, że układ kolejowy nie nasuwa specjalnych zastrzeżeń technicznych — pozostaje natomiast poważne zagadnienie gospodarcze, t. j. sfinansowanie tych kolosalnych bądź co bądź prac. Oczywiście inwestycje te musi przejąć na siebie Państwo, pozostawiając Gminie Miejskiej poważną troskę o uzbrojenie terenów przyległych i dołączenie ich do układu komunikacyjnego miasta.

Ruch lotniczy jest u nas ruchem o nieokreślonym zupełnie charakterze. Niewątpliwie okres powojenny wprowadzi w tej dziedzinie daleko idące zmiany.

Istniejące na terenie Częstochowy, ściślej bezpośrednio przy granicy południowo-wschodniej miasta, lotnisko sportowe — może się stać w przyszłości zaczątkiem portu lotniczego. Wybór lotniska przemysłany, na terenach równych, z możliwością dobrego powiązania z układem komunikacyjnym miasta — pozwala przypuszczać, że nie ulegnie zmianie.

Wszelkie horoskopy co do zakresu tego ruchu byłyby przedwczesne: możnaby jedynie suponować, że lotnisko to może objąć ruch pasażerski, pospieszny towarowy i pocztowy.

Połączenie lotniska z dworcem głównym kolejowym przez ulicę Żłotą, Mirowską i Aleję jest czytelne i możliwie krótkie: pozostaje ponadto możność wykorzystania przystanku kolejowego Bleszno oraz połączenia się bocznica kolejową z linią Kielecką.

UKŁAD WODNY

Częstochowa, leżąca w dolinie rzeki Warty oraz jej kapryśnych dopływów Stradomki, Konopki i Kucelinki — stanowi, jak to rzut oka na załączone szkice wystarczy, dość skomplikowany węzeł wodny. — Wszystkie wymienione rzeki łączą się ze sobą na terenie miasta, obejmując w swym biegu najniższą jego część.

Brak zdecydowanego rozdziału wodnego pomiędzy poszczególnymi wpływami stanowił dla miasta od dawna niebezpieczeństwo powodzi. Niebezpieczeństwo to stale wzrasta w miarę wycinania lasów i zalesienia samego terenu miasta (dzielnica Ostatni Grosz, Bór, Raków) stanowiącego naturalny akumulator wilgoci — zyskiwało zaś na wadze wobec ulokowania się według systemu rzek całego przemysłu miasta.

Znamienne jest, że pomimo ulokowania w tym przemyśle znacznych kapitałów — nie przemysł w obronie swoich zakładów, lecz miasto w obronie mieszkańców niżej położonych dzielnic — wystąpiło przed wojną do realizacji prac nad uregulowaniem rzek i zabezpieczeniem terenów przed powodzią.

Spostrzeżenia hydrograficzne ustaliły, że niebezpieczeństwo powodzi grozi miastu nie tyle ze strony samej Warty, co ze strony jej dopływów.

Ponieważ Stradomka i Konopka jako jedna rzeka znajdują ujście do rzeki Warty w rejonie fabryki Union Textile przy ulicy Narutowicza — koryto rzeki Warty musiało przejąć ich wody powodziowe.

Kucelinka, prawobrzeżny dopływ Warty, miała o tyle korzystniejsze położenie, że wody jej łączyły się z rzeką Wartą na północ od gęsto zabudowanego starego miasta, a bieg górny znajdował się bardzo blisko koryta Warty w rejonie Kręciwilka.

Fakt ten posłużył projektodawcy regulacji rzek częstochowskich do utworzenia z Kucelinki naturalnego kanału ulgi, który by mógł przejąć wody katastrofalne Warty i Kucelinki dla wód katastrofalnych Stradom i Konopki.

Jasnym się staje, że kolejność przy realizowaniu regulacji rzek musiała wyglądać jak następuje:

- regulacja rzeki Kucelinki,
- regulacja rzeki Stradomki,
- regulacja rzeki Warty,
- regulacja rzeki Konopki.

Wtej kolejności przystąpiono przed wojną do robót, zapoczątkowując na dużą skalę przy pomocy Funduszu Pracy roboty ziemne przy budowie wałów rzeki Kucelinki.

Wybuch wojny wstrzymał tylko chwilowo bieg pracy.

Kontynuowano roboty przy rzece Kucelince oraz w związku z przebudową węzła kolejowego przystąpiono do regulacji Stradomki i Konopki w rejonach bezpośrednio do kolei przylegających, a stanowiących kluczowe znaczenie na tym odcinku.

Częściowo uporządkowano obudowę kanału roboczego Warty (koło Papierni i fabryki Henryków).

Przypuszczać należy, że sprawy wodne pozostaną w okresie powojennym w dotychczasowym systemie organizacyjnym, t. j. miasto nie będzie prowadziło samo robót regulacyjnych, będzie natomiast miało prawo i możność zgłaszania i bronięcia swoich postulatów.

Zwrócić tedy należy uwagę, by:

- nie przeoczyć zabezpieczenia — w związku z regulacją rzek — odpowiednich pasów nieobudowanych, któreby się stały podwaliną systemu zieleni,
- wpłynąć na oddanie do użytku ogólnego brzegów rzek wszędzie tam, gdzie ze względów przemysłowych nie jest niemożliwe,
- przeprowadzić uregulowanie brzegów rzek w obrębie gęsto zabudowanego śródmieścia systemem trwałym (bulwary), z odpowiednim pasem zieleni.
- wyjednać od Władz Wodnych wprowadzenia surowej kontroli zanieczyszczeń wód.

W ten sposób rzeki, stanowiące do tego czasu dla miasta niebezpieczeństwo, po uregulowaniu staną się przydatniejsze dla przemysłu, dadzą mu możliwości rozwojowe (dzielnice Bór i Kamień), a dla mieszkańców będą stanowiły olbrzymią pozycję w podniesieniu zdrowotności. —

PODZIAŁ FUNKCYJNY MIASTA:

Układ komunikacyjny miasta nie może być traktowany abstrakcyjnie. — Całą jego wartością jest związanie terenów miejskich w ten sposób, żeby mogły one współpracować w przewidywanym zakresie. Od zamierzchłych czasów organizacja życia miejskiego wytworzyła zróżniczkowanie w przeznaczeniu poszczególnych dzielnic miasta — dziś życie skomplikowało się znacznie i nabrało niepokojącego tempa. Wszystko, co nie jest najekonomiczniejsze, nie jest dobre — wszystko, co nie prowadzi najszybciej do celu, też nie jest dobre. Często to samo zagadnienie, rozpatrywane z rozmaitego punktu widzenia, inaczej powinno być rozwiązane, np. dzielnica mieszkaniowa robotnicza powinna być możliwie najbliżej zakładów pracy, które poszukują terenów najtańszych — a równocześnie musi odpowiadać warunkom zdrowotnym, co narzuca wybór terenów najzdrowszych.

Tylko z trudnością i nigdy całkowicie można sprostać tym nieraz sprzecznym postulatom, to też urbanista, planujący dzielnice miejskie, zawsze może spotkać się z zarzutami przeoczenia tego lub owego ważkiego względu.

Celem miasta takiego jak Częstochowa, t. j. przemysłowego i turystycznego, jest:

- zapewnić mieszkańcom dogodne warsztaty pracy,
- zapewnić zdrowe warunki mieszkaniowe,
- zapewnić zasłużony odpoczynek,
- zapewnić możność współżycia,
- zapewnić turystom, w danym wypadku pątnikom, możność celowego, wygodnego i pożytecznego spędzenia czasu.

Poza tymi zasadniczymi celami miasto musi dbać o zdrowie mieszkańców, musi zapewnić im możność osiągnięcia zdobyczy

wiedzy i kultury itd. w zależności od struktury społecznej środowiska, jego wielkości itp.

Postaramy się w ogólnych zarysach zobrazować stan istniejący i projektowany w poszczególnych dziedzinach. Zanim do tego przystąpimy, musimy uprzytomnić sobie niektóre dane, dotyczące Częstochowy.

- Częstochowa posiada obecnie ęa 130,000 mieszkańców; plan regulacyjny i zabudowy przy uwzględnieniu 20-letniego przyrostu naturalnego i imigracji, winien zadość uczynić wymaganiom miasta o 200,000 mieszkańców,
- powierzchnia miasta wynosi w granicach z 1939 r. 47 km² i powiększenie jej nie ma żadnych uzasadnień gospodarczych ani technicznych (obecna wypadkowo powiększona przez przyłączenie części gminy Grabówka powierzchni 101 km²: jest bezsprzecznie tylko czasowa) — w grę mogą wchodzić jedynie rewizje granic szczególnie zachodnich i południowych
- pod względem zatrudnienia ęa 75% czynnych zawodowo stanowią pracownicy najemni, w czym inteligencja pracująca stanowi znikomy procent — miasto jest więc par exelance r o b o t n i c z e, jeżeli się weźmie ponadto pod uwagę, że w pozostałych 25% kryją się samodzielnie wykonywujący rzemiosło lub utrzymujący się z handlu mieszkańcy.

Odpowiednio do celów, do których miasto musi dążyć, różniczkujemy tereny Częstochowy na:

- ośrodek dyspozycji,
- ośrodek pracy,
- ośrodek mieszkaniowy,
- ośrodek wczasów i współżycia,
- ośrodek Kultu.

Ośrodek dyspozycji zarysowuje się wyraźnie wzdłuż II. Alei i ulicy Śląskiej, której znaczenie po uzyskaniu połączenia z ulicą Sobieskiego wzrosło niepomieranie.

Ponieważ ośrodek ten posiada niewyzyskane możliwości terenowe — wydaje się słuszne i dostatecznie przewidujące określenie go na przyszłość prostokątem: od północy arterią W — Z, od zachodu ulicą Dąbrowskiego, od południa projektowaną arterią, od wschodu torem kolei.

Na tej przestrzeni z całą swobodą mogą znaleźć pomieszczenie wszelkie instytucje państwowe, samorządowe, gospodarcze,

banki, zarządy fabryk itp.). Teren ten jest dobrze skomponowany w układ komunikacyjny — odpowiada zatem swemu przeznaczeniu.

Rzecz zrozumiała, że cała powierzchnia tego ośrodka (ca 90 ha) nie będzie wykorzystana dla umieszczenia jedynie gmachów publicznych — znajdziemy tu miejsce na zabudowania poświęcone kulturze i sztuce, sprawom handlowym — wreszcie mieszkaniowym. *D o m i n a n t ą* tego ośrodka winno być pomieszczenie gmachów użyteczności publicznej, wykorzystując dogodną sytuację i warunki terenowe ulicy Sobieskiego, Alei Wolności i Kościuszki.

Z pośród gmachów użyteczności publicznej, których brak względnie niedostateczność już obecnie daje się odczuwać, a które winny być pomieszczone w ośrodku dyspozycji, wymienić należy:

- Magistrat,
- gmach Sądownictwa (Sądy Grodzkie, Sąd Okręgowy, Hipoteka),
gmach Urzędów Skarbowych,
- gmach dla pozostałych Urzędów Państwowych (Inspektorat Szkolny, P. Z. U. W., Urząd Miar i Wag, Delegatura Urzędu Górniczego itp.).

Magistart posiada odpowiednie tereny do rozbudowy Ratusza na obecnie zajmowanej parceli. Należałoby zwrócić uwagę na konieczność uzyskania przedłużenia ulicy Dąbrowskiego do Washingtona. Przy rozwiązaniu sytuacyjnym kompleksu gmachów należy traktować je w *ł ą c z n o ś c i* z projektem przebudowy kościoła Św. Jakuba dla uzyskania właściwego rozwiązania placu oraz monumentalnego wprowadzenia do III— Alei.

Sądy Grodzkie i Okręgowy oraz inne urzędy Państwowe mieszczą się w gmachach prywatnych, niejednokrotnie uragających najprymitywniejszym wymaganiom celowości i higieny. Gmach dla tych Urzędów mógłby znaleźć pomieszczenie na terenach państwowych przy ulicy Sobieskiego.

Urzędy Skarbowe, wykorzystujące obecnie nieodpowiedni prywatny budynek mieszkalny przy ulicy Śląskiej, miałyby właściwsze pomieszczenie przy poczcie Głównej (nieruchomość róg Śląskiej i Washingtona, należące do suke. Hofmana).

Ośrodek pracy kształtuje się zupełnie zdecydowanie wzdłuż biegu rzek i pętli kolejowych. Zrózniczkować musimy: *p r z e m y ś ł , r z e m i o ś ł o , h a n d e l*.

Rozpatrzmy po kolei warunki poszczególnych galezi:

Przemysł częstochowski da się scharakteryzować małą ilością dużych zakładów tekstylnych oraz dużą ilością małych zakładów przemysłu metalowego (na tle jednego większego, t. j. Huty „Częstochowa“). Ponadto kształtuje się wyraźnie na zachodzie miasta przemysł ceramiczny (cegielnie), a na wschodzie wapienniki na „Złotej Górze“.

Przemysł ciężki nie zdradza od czasu zainstalowania się (koniec XIX—początek XX—w.) większego zainteresowania się miastem, natomiast duże tendencje rozwojowe przemysł lekki (fabryki części rowerowych, wózków dzieciennych, łyżew, galanteria celuloidowa, przemysł dewocyjny, fabryki pończoch, swetrów itp.) t. j. przemysł oparty na stosunkowo małej ilości niezbyt ciężkiego, wartościowego surowca lub na półfabrykatakach.

Niewyżyskane możliwości ma przemysł spożywczy i gospodnio-szynkarski, związany z masowym ruchem pątników oraz zaopatrzeniem silnie zaludnionych rejonów Zagłębia i Śląska — jest to wdzięczne pole dla pracy spółdzielczej.

Przemysł częstochowski jest już umiejscowiony i błędem byłoby poszukiwanie dla niego nowych całkowicie terenów — musi on jednak mieć możność rozbudowy w oparciu o środki komunikacji. I tu zarysowują się dwie możliwości, omówione wyżej w związku z ruchem kolejowym: na południu — tereny w dzielnicy Bór, predystynowane dla przemysłu chemicznego, w oparciu o gazownię miejską oraz rzeźnię miejską z zakładami przetwórczymi, ciężące do dworca towarowego Stradom; na północy dz. Kamień, predystynowana dla przemysłu metalowego, wiążąca się z projektowanym dworcem towarowym północnym kolejowym oraz autobusowym.

Przestrzeń nowych terenów wydaje się całkowicie wystarczająca na zaspokojenie potrzeb rozwojowych miasta.

Rzemięsło, przeważnie grupy metalowej, ześrodkowuje się w tych samych rejonach, co drobny przemysł (jest nawet trudno wykreślić granicę, dzielącą oba te działy) t. j. zachodnią część Starego Miasta. Związane jest to oczywiście z dogodnym położeniem komunikacyjnym, opartym na ulicy Warszawskiej i Alei.

Przypuszczać należy, że w związku z przeniesieniem punktu ciężkości układu komunikacyjnego nieco na północ do wylotu nowej arterii W — Z oraz ulicy Kiedrzyńskiej (wypad na Łódź) — za-

interesowanie rzemiosła w umieszczeniu się w tych rejonach wzrośnie. Tereny te po zburzeniu przez Niemców tak zwanego „ghetta“, mają duże możliwości zainstalowania się i dostateczną pojemność.

Rzecz zrozumiała, że granica osiedlenia się zakładów rzemieślniczych nie może być ściśle wykreślona — już choćby rzemiosło związane z grupą usług osobistych, spożywczą — musi być porozmieszczane przy odbiorcy t. j. w pobliżu dzielnic mieszkaniowych a nawet i w nich. Ograniczeniu powinny tylko podlegać zakłady, powodujące uciążliwości dla otoczenia oraz, zatrudniające większą ilość pracowników.

H a n d e l częstochowski, bardzo mało dotychczas aktywny, da podzielić się na trzy grupy:

- handel artykułami pierwszej potrzeby, (przeważnie spożywczy),
- handel artykułami pozostałymi,
- charakterystyczny dla Częstochowy handel dewocyjny.

Wszystkie te grupy noszą niejako charakter lokalny.

Spodziewać się należy, że odpowiednie zorganizowanie zbytu np. produktów ogrodnich na Śląsk — oraz wykorzystanie dogodnego położenia komunikacyjnego, powinno wpłynąć na rozszerzenie rynku handlowego miasta.

Zarówno handel artykułami pierwszej potrzeby, jak i pozostałymi, nie nosi w mieście charakteru zorganizowanego: brak jest hal targowych, brak rynków urządzonych (poza najmniej aktywnym rynkiem Narutowicza na Zawodziu).

Cały handel częstochowski grupuje się właściwie w rejonie I — i II — Alei oraz przyległych terenach Starego Miasta — dla pozostałych dzielnic zauważyć można nieznaczne zgrupowania handlu w dzielnicy Ostatni Grosz (przy ulicy Narutowicza) oraz Częstochówki (Rynek Wieluński, ulica Wieluńska). Taki układ ośrodka handlowego przy braku komunikacji wewnętrznej powoduje niesłychane marnotrawstwo czasu.

Stwierdzić można zatem, że handel częstochowski ma wyjątkowo duże zadania przed sobą:

- zorganizowanie hurtu, związanego z zaopatrzeniem miasta,
- zorganizowanie eksportu artykułów ogrodnich i ziemio-płodów na Śląsk i do Zagłębia,
- zorganizowanie eksportu produktów przemysłu częstochowskiego,

- zorganizowanie wewnętrznego handlu miejskiego,
- zorganizowanie handlu dewocjonaliami.

W jaki sposób plan regulacyjny miasta może uwzględnić i ułatwić wykonanie tych zadań?

Jeżeli chodzi o hurt, związany z zaopatrzeniem miasta, to zależy on jest od możliwości t r a n s p o r t u t o w a r o w e g o, a więc za stacjami towarowymi kolejowymi i autobusowymi oraz możliwością znalezienia dogodnych t e r e n ó w s k ł a d o w y c h w pobliżu.

Sprawa umiejscowienia dworców towarowych jest niemal przesądzona, pozostaje rozpatrzenie, czy istnieje możliwość uzyskania w pobliżu nich terenów składowych.

Jeżeli chodzi o projektowany dworzec kolejowo - autobusowy północny, to warunki terenowe pozwalają całkowicie na zaprojektowanie dostatecznie wielkich magazynów; jeżeli chodzi o dworzec południowy Stradom, to jedyną możliwością byłoby zarezerwowanie dla tych celów nie zajętych przez dworzec gruntów pomiędzy stacją, a arterią komunikacyjną, oraz terenów, ogólnie rzecz biorąc po b. barakach i przyległych. Przy tych terenach znaleźć by mogły również pomieszczenia składowe firmy spedycyjne itp. Dobrze usytuowanie tych terenów pod względem komunikacyjnym zapewnia należyte obsłużenie miasta w dowóz artykułów masowych (węgiel, mąka, produkty zbożowe, materiały budowlane itp.).

Eksport artykułów ogrodnich do Zagłębia i na Śląsk odbywać by się powinien przy użyciu tras autobusowych, jako komunikacji szybszej i sprawniejszej. W tym celu konieczne jest przewidywanie odpowiednio dogodnie usytuowanych m i e j s c s k u p u, związanych z kierunkami dowozowymi i wypadowymi. Zarysowują się tu dwie możliwości:

- zorganizowanie skupu na nowoprojektowanym Rynku Wieluńskim w oparciu o dowóz z Wieluńskiego oraz wytwórczość miejscową częstochowską (Parkitka, Zawady, Łisinieć) i kierunkiem wypadowym na Konopiska,
- na Rynku Narutowicza w oparciu o dowóz ze strony Kielecczyzny (ewentualnie Lubelskiego) i kierunek wypadowy na Katowice.

Oba te punkty mogłyby służyć równocześnie jako miejsca hurtowych targów warzywno-owocowych dla całego miasta (za-

inwestowanie zatem Rynku Narutowicza przez miasto było przedwczesne, lecz nie pozbawione głębszej myśli).

Zorganizowanie eksportu wyrobów przemysłu częstochowskiego dotyczy w pierwszym rzędzie małego przemysłu, lokującego się przeważnie w dzielnicy Stare Miasto. Do czasu pobudowania dworca towarowego sprawa przedstawia się dość beznadziejnie — przemysł ten musi z konieczności korzystać z ciasnego i niedogodnego dworca towarowego „Warta“ względnie dowozić ładunki do stacji Stradom, co niewątpliwie znacznie podroży koszty transportu. Niedogodności te będą mogły być częściowo usunięte przez wcześniejszą budowę towarowego dworca autobusowego, który nie wymaga tak kosztownych i poważnych inwestycji. Z chwilą pobudowania północnego dworca towarowego, przemysł ten zyska uprzywilejowane miejsce, mając do dyspozycji dogodnie wkomponowane, uzupełniające się dwa środki transportu towarowego.

Wewnętrzny handel miejski detaliczny trudniejszy jest do ujęcia. Logiczne jednakże jest podejście do sprawy, by nadać mu zorganizowany charakter przynajmniej w pewnych dziedzinach — przede wszystkim zaś w nabywaniu jarzyn, nabiału, mięsa.

Tylko zorganizowanie w pewną całość (h a l e t a r g o w e), pozwoli na racjonalne rozwiązanie sprawy małych kosztów własnych sprzedawcy, co przy powszechności i ilości artykułów daje poważną pozycję oszczędności społecznej — oraz pozwoli nabywcy znaleźć wybór i należyłą jakość artykułów.

Hale targowe dzielnicowe z konieczności muszą być tak rozmieszczone, by były łatwo dostępne mieszkańcom, t. j. przy ich rozplanowaniu uwzględniona być musi gęstość zaludnienia obecna i przewidywana oraz dogodność połączeń komunikacyjnych.

- W pewnym logicznym porządku powinnyby powstać:
- hale dla śródmieścia, które obecnie jest najniekorzystniej położone w stosunku do czynnych rynków (Zawodzie, Rynek Wielki),
 - dla Starego Miasta,
 - dla dzielnicy Stradom i Zacisze,
 - dla dzielnicy Barbara, Jasna Góra i Częstochówka,
 - dla dzielnicy Zawodzie.

Znalezienie dogodnego miejsca na te inwestycje o pierwszorzędym znaczeniu nie sprawia specjalnych trudności, jeżeli nie brać pod uwagę sprawy ewentualnych wywłaszczeń gruntów.

Miejsce dla hal śródmieścia należałoby uważać za najdogodniejsze pomiędzy ulicami Washingtona i Kopernika względnie Kopernika i Focha w pobliżu Alei Wolności — komunikacyjnie dogodne, leżałoby ono również w miejscu specjalnie nie wybijającym się, a przez to nie naruszającym projektowanego charakteru dzielnicy.

Dla Starego Miasta miejscem najodpowiedniejszym byłyby tereny wyburzonego obecnie częściowo „ghetta“. — Ze względu na charakter detaliczny nie powinny one stanowić konkurencji dla hurtu, zgrupowanego na Rynku Narutowicza.

Dzielnica Ostatni Grosz i północna część Rakowa mogłaby uzyskać hale targowe przy istniejącym ośrodku handlu w pobliżu ulicy Narutowicza, t. j. przy ulicy Pustej (z parcelacji Austenów).

Dla pozostałej części dzielnicy Raków odpowiednim miejscem na hale byłby rejon skrzyżowania Narutowicza i Okrzei; dla Stradomia i Zacisza przy ulicy Ułańskiej i Kościelnej (z terenów OO. Salezjanów); dla Barbary i Częstochówki na nowym rynku Wieluńskim (plac „pod stodołami“) — wreszcie na Zawodziu przy osiedlu „Union Textile“ (ulica Olsztyńska — nowa arteria komunikacyjna).

Ośrodek mieszkaniowy nie może przy tak rozczłonkowanym organizmie miejskim tworzyć zwartej całości. I tu występuje w całej pełni paradoks: najzdrowszą dzielnicą dla celów mieszkaniowych jest część miasta północna i zachodnia — największą aktywność budowlaną wykazuje część miasta południowa i wschodnia:

Na tym tle powstało zainteresowanie terenami Stradomia i Zacisza, które nisko położone, częściowo zalewowe, nie odstraszyły inicjatywy budowlanej — powstały te — tak krytykowane przez niektórych, kilometry bieda — domów: — tereny, które mogłyby być rezerwą przemysłową miasta, a stały się zaczątkiem obszerniej, ale nie pomyślanej zupełnie dzielnicy mieszkaniowej. Fakt godny tym większego ubolewania, że do r. 1928. tereny te stanowiły większą własność rolną, specjalnie dla celów przemysłowych dogodne.

Parceplacja odbyła się metodą „kratkową“, dającą maximum wykorzystania, lecz minimum celowości ze stanowiska użytku ogólnego (brak terenów dla celów szkolnych, urządzeń sportowych, terenów użyteczności publicznej itp.) — już obecnie

zachodzi konieczność wykupywania kilku parcelek budowlanych dla umożliwienia budowy szkoły powszechnej.

Zastanówmy się jak wyglądać będzie zapotrzebowanie terenowe ośrodków mieszkaniowych, uwzględniając — pojemność ośrodków pracy.

Na 200,000 preliminowanej ludności przy zachowaniu tego samego co obecnie procentu pracowników najemnych t. j. 75%, otrzymamy, że ośrodki pracy dadzą utrzymanie 150,000 — czynnym i biernym pracownikom najemnym t. j. + 30,000 rodzinom.

Dla pomieszczenia 30,000 rodzin, przyjmując z uwagi na taniość terenów, że 10%, t. j. 3,000 będzie mieszkało w parterowych domkach jednorodzinnych — pozostałe zaś 27,000 zajmować będą 3-izbowe mieszkania w domach piętrowych o zabudowie zwartej, przy dopuszczalnym procencie zabudowy działek 25% — konieczna powierzchnia określiłaby się:

dla 3,000 domów jednoizbowych $990 \text{ m}^2 \times 3,000 = 297 \text{ ha}$

dla 27,000 mieszkań w zabudowaniu zwartym piętrowym

przy powierzchni mieszkania brutto 80 m^2

$(8 \text{ m}^2 \times 27,000) : 2 : 0,25 \text{ m} = 432 \text{ ha}$

razem netto 729 ha

co daje wraz z ulicami itp. $729 : 0,70$

= ca 1,000 ha

tymczasem: Stradom i Zacisze posiadają ca 400 ha

Raków i Ostatni Grosz 565 ha

Zawodzie 88 ha

to jest Razem ca 1,053 ha

t. j. — już te dzielnice wystarczą na dalszą przyszłość dla przejęcia spodziewanego zaludnienia i to przy bardzo dużych stawkach terenowych, dających zaledwie zaludnienie 150 mieszkańców na hektar.

Z powyższych rozważań wynika jasno:

- 1° Częstochowa posiada zbyt dużą powierzchnię, żeby mogła ją przy spodziewanym zaludnieniu zainwestować,
- 2° dla zabezpieczenia sobie racjonalnych rezerw terenowych oraz dla uniknięcia szkodliwego pod każdym względem przeprowadzenia zabudowy — konieczne jest o g r a n i c z e n i e e k s p a n s j i t e r e n ó w b u d o w l a n y c h oraz rygorystyczne kierowanie prywatną inicjatywą budowlaną.

Można śmiało powiedzieć, że bez zachowania tych warunków dzielnice mieszkaniowe Częstochowy nigdy nie będą mogły spełnić swego zadania — będą stanowiły dziwoląg miasta — wsi i to na daleką przyszłość. Uświadomienie tego powinno przeniknąć głęboko do społeczeństwa i czynników kierowniczych miasta. Częstochowa musi się zdobyć, jeżeli chce być miastem, na logiczny, wieloletni plan strefowy i konsekwentnie go realizować.

Dział Regulacji przy współpracy statystyki musi pilnie śledzić za tendencją rozwojową poszczególnych dzielnic mieszkaniowych poprzez studium zatrudnienia w odpowiednich zakładach pracy i na tej podstawie współdziałać w ustaleniu programów inwestycyjnych publicznych, a kierować inicjatywą prywatną.

Trudnością zrealizowania tego jest fakt, że Częstochowa posiada nadmiar rozparcelowanych terenów i to na wiele lat naprzód: **Miasto musi tylko z najwyższymi trudnościami godzić się na nowe parcelacje** poza terenami objętymi wyżej wspomnianym planem strefowym, którego realizacja powinna by nosić charakter nawet przymusowy.

Częstochowa bowiem, nie posiadając prawie wcale własnych terenów, nie może narzucać polityki zabudowy. Miasto powinno przedsięwziąć wszelkie możliwe kroki, wprowadzające **na k a z z a b u d o w y d z i a ł e k w a d l i w y c h** (z granicami ukośnymi, o zbyt wąskich frontach, działek nie posiadających dostępu bezpośredniego do urządzonych ulic itp.). A trzeba zdać sobie sprawę, że poza śródmieściem, częścią Zacisza i Stradomia napotykamy stale na trudności w związku z wadliwymi ukształtowaniami działek. W tej dziedzinie miasto ma niesłychanie dużo do zrobienia tym bardziej, że „periculum in mora“ — już znacząca się odczuwać poważniejsze trudności, wynikające z takiego stanu rzeczy. Muszą być konsekwentnie przeprowadzane **s c a l e n i a i p r z e k s z t a ł c e n i a**, jeżeli miasto nie ma doprowadzić się do beznadziejnego stanu zabudowy.

Z przewidywanego rozmieszczenia i gęstości zaludnienia w dzielnicach mieszkaniowych wynikną zapotrzebowania na tereny użyteczności publicznej, a mianowicie:

- w dziedzinie oświaty: przedszkola, ogrody jordanowskie, szkoły powszechne, gimnazja, średnie szkoły zawodowe, wyższa uczelnia;
- w dziedzinie religii i kultury: kościoły, cmentarze, domy ludowe, kina, teatry, muzea, wystawy;

— w dziedzinie zdrowia i wychowania fizycznego: parki, boiska sportowe, pływalnie (Częstochowa nie widzi wody, chyba podczas powodzi, a ma jej pod dostatkiem), szpitale.

Część tych inwestycji, służąc dzielnicom mieszkaniowym, stanowi specjalny ośrodek wczasów i współżycia w oparciu o tereny, wolne od zabudowy. Rozmieszczenie tych założeń w planie regulacyjnym i zabudowy stanowi osobno poważne zagadnienie i nie może być w ramach ogólnych rozważań precyzowane, co najwyżej możnaby się zastanowić nad umiejscowieniem najważniejszych, stanowiących akcenty monumentalne, a więc kościołów, szpitali, wyższej uczelni.

W związku z przewidywanymi zmianami w układzie terytorialnym parafii oraz potrzebami zwiększonej ilości wiernych, zachodzi konieczność budowy:

- kościoła św. Jakuba w śródmieściu,
- nowego kościoła dla południowej części śródmieścia,
- nowego kościoła pod wezwaniem Pana Jezusa Konającego,
- kościoła dla dzielnicy Kamień,
- kościoła na Stradomiu.

Przebudowa kościoła św. Jakuba powinna być specjalną troską miasta, a to z uwagi na sytuację świątyni: konieczne bowiem w danym wypadku będzie z jednej strony zachowanie i podkreślenie jedynej w swoim rodzaju perspektywy na Klasztor Jasnogórski, z drugiej zaś umożliwienie wytworzenia placu w śródmieściu. Należy przypuszczać, że sfery Kościelne docenią te momenty przy sporządzaniu projektu, uwzględniając, że cała III— Aleja oraz plac przed Ratuszem objęty został przez Urząd Konserwatorski ochroną zabytków.

Budowa kościoła dla południowej części śródmieścia jest koncepcją zupełnie nową — znalezienie odpowiedniego placu dla świątyni w rejonie ulicy Sobieskiego (może przy projektowanym przedłużeniu ulicy Pułaskiego), nie natrafiłoby na specjalne trudności.

Zbyt szczupły i nieodpowiednio ze względów na bezpieczeństwo ruchu usytuowany kościółek pod wezwaniem Pana Jezusa Konającego na Rynku Wieluńskim musi być skasowany, a wzniesiony kościół parafialny na części gruntów gromadzkich wspólnoty b. mieszczan-rolników na tzw. „placu pod stodołami”. Z uwagi na większą perspektywę z ulicy Bialskiej na wieżę Jasnogór-

ską — konieczne jest utrzymanie i tego kościoła w spokojnym ubryłowaniu.

Budowa kościoła w dzielnicy Kamień została w okresie wojennym zapoczątkowana przebudową kaplicy przydrożnej przy ulicy Warszawskiej. Ponieważ miejsce to ani sytuacyjnie, ani rzeczowo (z uwagi na umieszczenie w terenie parafii) nie odpowiada swemu przeznaczeniu — konieczne jest ze strony miasta dopilnowanie sprawy i nie dopuszczenie do budowy w tym miejscu kościoła stałego. Pięknym krajobrazowo miejscem byłoby usytuowanie kościoła na terenie obecnego folwarku Kamień — własność Stanisława Kaliniewicza. Takie rozwiązanie byłoby tym pożądanejsze, że Kamień stanowi obiekt krajobrazowy, znajdujący się pod ochroną zabytków.

Budowa kościoła na Stradomiu jest już pod względem regulacyjnym przemyślana: kościół ma powstać na terenach OO. Salezjanów przy ulicy Powstańców i uzyskać otwartą przestrzeń na ulicę Sabinowską. W ten sposób prowizoryczny drewniany obecny kościółek będzie mógł pozostać nienaruszony do czasu ukończenia nowego.

Sprawa rozwiązania b u d o w y s z p i t a l i w Częstochowie absorbuje umysły i energię sfer kierowniczych miasta i świata lekarskiego od dawna. Szpitale miejskie mieszczą się w budynkach na ten cel nieodpowiednich — są za małe, nie mogą więc spełnić swego zadania. Dość powiedzieć, że wzniesiony w końcu XIX w. szpital wewnętrzny Najśw. Maryi Panny przy Alei znajduje się obecnie w bezpośrednim sąsiedztwie parowozowni.

Problem budowy szpitali w Częstochowie napotyka od samego początku na duże trudności z powodu olbrzymich kosztów inwestycyjnych. Ponieważ założenie takiego obiektu musi się rozpocząć od sprawy terenowej, zaczęto szukać wyjścia, idąc po linii najmniejszego oporu. Znalezione teren dość znaczny, pięknie położony, odpowiadający warunkom zdrowotnym, lecz przy ulicy Mazowieckiej na Parkitce. Zaangażowano się w kosztowny projekt, rozpoczęto starania kredytowe — wszystko zdawałoby się mogło być przygotowane do realizacji — a jednak, pomimo gwałtownej konieczności, do budowy nie doszło i miasto wkroczyło znowu na drogę łatania i naprawiania starych i nieodpowiednich budynków. Dlaczego? Trzeba zdać sobie sprawę z faktu, że Częstochowę nie stać na założenie szpitala o obsłudze lekarskiej wyłącznie ze szpitalem związanej — tak ze względów fi-

nansowych, jak i osobowych. Przypuszczać należy, że stan ten, szczególnie jeżeli chodzi o wzgląd osobowy, wybitnie się po wojnie pogorszy: przybędzie chorych, lecz ubędzie lekarzy. Zaprojektowanie zatem szpitala na krańcu miasta, które nie posiada, a może i długo nie będzie posiadać komunikacji wewnętrznej — utraciło realność tego projektu nie ze względu na koszty, lecz raczej ze względów osobowych.

Gdzież zatem należałoby szukać odpowiedniego miejsca na szpital, któreby, odpowiadając warunkom zdrowotnym, mogło równocześnie być zbliżone bardziej do śródmieścia? Względ zdrowotności narzuca nam północną część miasta — wzgląd dobrego powiązania komunikacyjnego — rejon przedłużenia Alei Kościuszki.

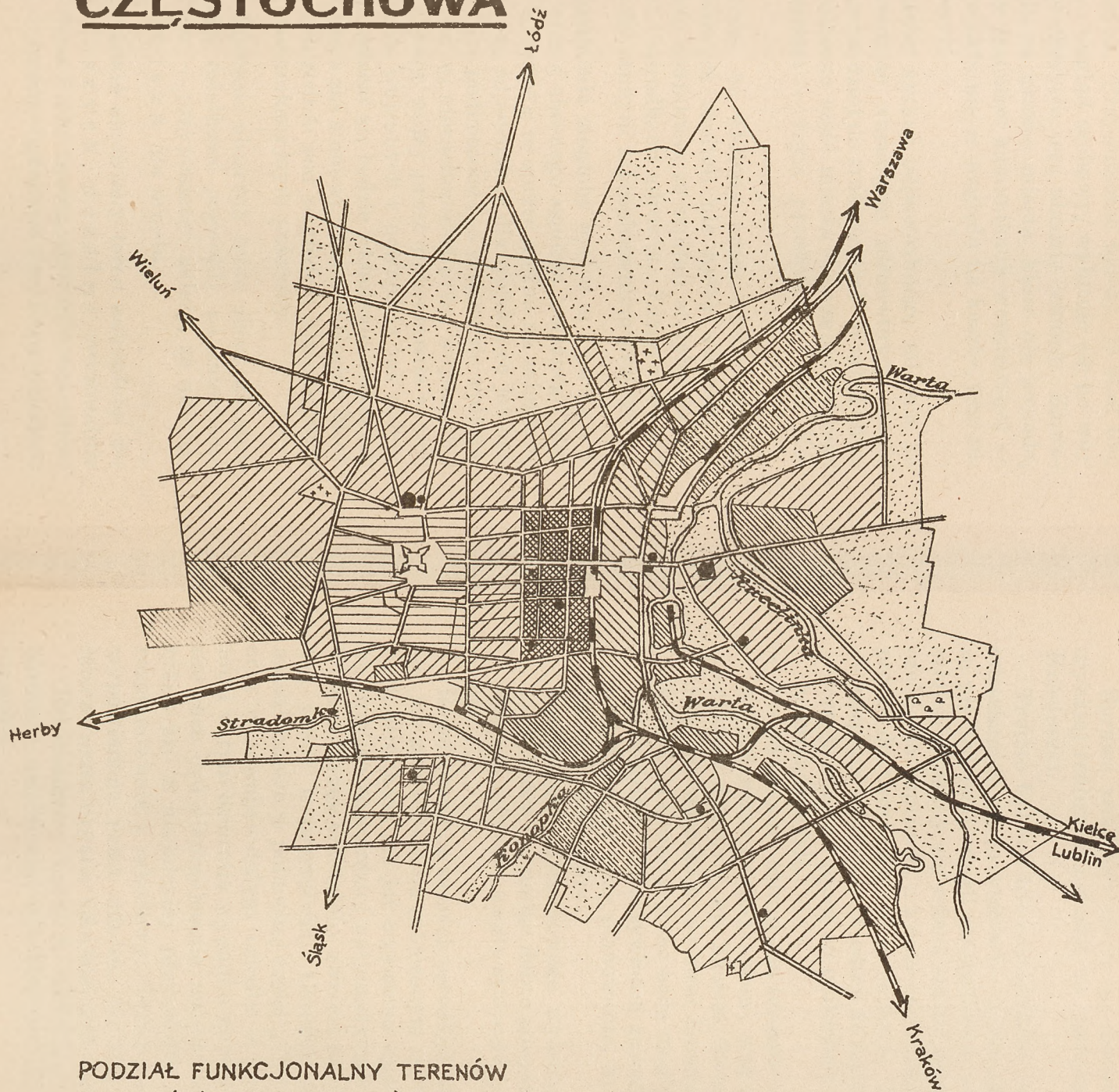
Jest rzeczą zrozumiałą, że włożony przez Gminę nakład w urządzeniu dotychczasowych szpitali nie byłby stracony — zmieniłyby one tylko swój charakter: ze szpitali stałyby się rejonowymi ambulatoriami i ośrodkami zdrowia. Zarezerwowany zaś teren na Parkitee byłby cennym zabezpieczeniem przyszłości.

Alternatywą tego zagadnienia mogłoby być u m i e s z c z e n i e s z p i t a l i na terenie obecnego szpitala zakaźnego plus teren koszar „Zawady“. Koncepcję tę oprzeć można na założeniu, że 1-o koszary północne nie są odpowiednie dla wojska, co już niejednokrotnie było przed wojną podnoszone i co w zasadzie wpływało na opóźnienie wykupienia tej nieruchomości przez wojsko, 2-o dewastacja budynków w okresie wojny przez umieszczenie w nich przeludnionego obozu jeńców wojennych z pewnością tak daleko pójdzie, że praktycznie nie opłacać się będzie wkładanie większych inwestycji w budynki — teren zaś stanowi własność Gminy Miejskiej, jest dość obszerny i dogodnie pod względem higienicznym (stok południowy) jak i komunikacyjnym położony.

Z uwagi na to, że dostatecznie obszerny teren obecnego szpitala plus przyległe ogródki działkowe pozwoliły na zainwestowanie go racjonalne odrazu — przypuszczać należy, że alternatywa ta byłaby r e a l n i e j s z a dla miasta.

W tym wypadku poprzednio omówiony teren należałoby zarezerwować na teren w y ż s z y c h u c z e l n i ewentualnie również s z k ó ł z a w o d o w y c h, tworząc dzielnicę monumentalnie założoną, opartą o tereny ogrodowe i willową dzielnicę przyszłości.

CZĘSTOCHOWA



PODZIAŁ FUNKCJONALNY TERENÓW
(W/G PROJ. REGULACJI)
1:60 000

- | | |
|---|----------------------------|
| | Ośrodek dyspozycji |
| | " pracy (przemysł) |
| | " pracy (przemysł lekki) |
| | " pracy projektowany |
| | " mieszkaniowy |
| | " kultu |
| | " wczasów i tereny niezab. |
| ● | Rynek hurtowy |
| • | Hale rejonowe |

Sprawa zainwestowania tej dzielnicy mogłaby się doczekać szybkiej realizacji z uwagi na zapoczątkowane przedłużenie Alei Kościuszki.

Trudno byłoby dziś zastanawiać się nad szczegółami dzielnic mieszkaniowych przyszłości — zdać sobie musimy sprawę z faktu, że nie będziemy mogli otrząsnąć się całkowicie z grzechów przeszłości. Musimy się jednak starać naprawić wszystko to, co jeszcze się da naprawić, a z całą ostrożnością i sumiennością przystępować do tworzenia rzeczy nowych. Zwrócić należy uwagę na:

- rozplanowanie odpowiednio do istotnych możliwości gospodarczych miasta, przez co unikniemy terenów nieuzbrojonych, nieurządzonych,

- projektowanie uzbrojenia terenów odpowiednio do możliwości gospodarczych mieszkańców, względnie przewidzianego charakteru dzielnicy, np. Zacisze, Stradom i Raków przez długie lata nie doczekają się sieci kanalizacyjnej, bowiem wysokie koszty tej inwestycji nie będą mogły być zamortyzowane przy przewidzianej intensywności zabudowy — fakt ten musi być uwzględniony przy planowaniu, by nie dopuścić do antysanitarnych warunków.

- konieczność odśrodkowego wykorzystania terenów budowlanych, które by, mając dobre powiązania pomiędzy poszczególnymi ośrodkami, mogły stworzyć prawidłowy organizm miejski.

Rozmieszczenie samych ośrodków mieszkaniowych zarysowuje się, jak zaznaczono na załączonym szkicu. Pojemność poszczególnych ośrodków, jak już wykazano wyżej, jest dostatecznie wielka, by przyjąć najbardziej optymistyczny wzrost zaludnienia. Największą uwagę należałoby zwrócić na dzielnicę Kamień oraz ośrodek pracy w przyszłości. Ośrodek ten miałby zabezpieczenie mieszkaniowe w północnej części „Złotej Góry“, w dzielnicy Kule oraz w nowopowstałym osiedlu w majątku Wyczerpy. Miasto musi w tym ostatnim wypadku zwrócić baczniejszą uwagę, jeżeli nie chce być nieprzyjemnie zaskoczona trudnościami, które wynikną już w niedalekiej przyszłości z powodu nieracjonalnego rozplanowania i zabudowy. Przed wojną opinie w tej sprawie, wypowiedane przez miasto, nie były, niestety, w dostatecznej mierze przez organa administracji ogólnej doceniane.

Przechodzimy teraz do omówienia następnego ośrodka, tak bardzo z dzielnicami mieszkaniowymi związanego, t. j. ośrodka wczasów.

Ośrodek wczasów nie ma w Częstochowie zdecydowanego do tego czasu oblicza. Na skutek rozrucenia terenów mieszkalnych, luźnej stosunkowo zabudowy, dużej ilości zieleni prywatnej oraz braku organizacji życia zbiorowego — sprawa publicznej zieleni i związanych z nią terenów sportowych, nie była traktowana z dostatecznym zrozumieniem. Jaskrawym przykładem tego może służyć zaniedbana dzielnica Starego Miasta, gdzie, poza plantacjami na placu Daszyńskiego i Starym Runku, nie było skrawka terenu zielonego, a Stare Miasto liczyło sobie ca 30% mieszkańców — może służyć również niedocenywanie wartości terenów przybranych wzdłuż skomplikowanego dość systemu wodnego w Częstochowie.

A te właśnie tereny są najważniejszym czynnikiem w skomponowaniu racjonalnego układu zieleni, umożliwiając wprowadzenie jej nawet do najbardziej zabudowanych dzielnic — są przy tym jak najlepszym czynnikiem odświeżenia powietrza, — o ile nie znajdują się w rękach prywatnych i nie powodują czegoś wręcz przeciwnego przez niechlujne utrzymanie nieruchomości.

Częstochowa jest w tym szczęśliwym położeniu, że może zaniedbania w tej dziedzinie odrobić i to stosunkowo dość łatwo, z uwagi na przeprowadzoną obecnie regulację rzek, przy której możnaby pasem wywłaszczenia objąć tereny nieco większe i stworzyć w ten sposób podwaliny systemów wczasów przyszłości.

Najszybszej decyzji w tej sprawie oczekują dzielnice najgęściej zaludnione, t. j. Stare Miasto i Ostatni Grosz.

I tu znajdujemy pierwszorzędną możliwość zainwestowania terenów pomiędzy fabryką „Union Textile“ — Tartakiem Faktora a „Częstochowianką“. Tereny te pod względem budowlanym nieprzydatne, (nasypowe) dotychczas zalewowo, — stanowią po uregulowaniu rzek doskonały materiał na urządzenie **parku ludowego** oraz połączenia go z jednej strony poprzez tereny ogródków działkowych ze **stadionem sportowym** przy ulicy Olsztyńskiej (na którym pomimo znacznego składu obecnie krówki się pasą i piaseczek skrzętni mieszkańcy kopią), z drugiej zaś strony — wzdłuż Warty do najbliższego lasu.

Stare Miasto ma doskonałą możliwość w postaci zachowania pasa przybrzeżnego po zburzonym przez Niemców t. zw. „ghetta“ w stanie niezabudowanym i połączenia go z obecnym terenem po szpitalu żydowskim i Parkiem Narutowicza. Tereny te stanowią dostateczny rezerwat zieleni, są już częściowo zainwesto-

wane i mogą mieć połączenie wodne na płn-wschód z prześlicznym przelomem Warty pod Mirowem oraz lasem Jaskrowskim drogą wodną (kajakową); w kierunku zaś płd.-wschód wzdłuż Kucelinki ze stadionem i wypadem na Olsztyn.

Układ zieleni na zachód od torów kolejowych opiera się na zieleni Podjasnogórskiej, która tworzy doskonale wkomponowaną plamę i łączy się łatwo alejami arterii komunikacyjnych z wyżej opisanymi Parkiem Narutowicza i układem południowym.

Dzielnica Stradom i Zacisze opiera swoje rezerwy terenów zielonych na przybrzeżach rzeki Stradomki i Konopki, które, jako zalewne, zachowały się, a które po przeprowadzonej regulacji rzek będą stanowiły wartościowe tereny wypoczynkowe.

Schematyczny układ zieleni podany jest na załączonym szkicu.

Ponieważ miasto wielkich możliwości ani finansowych, ani terenowych dla przeprowadzenia tego programu posiadać prawdopodobnie nie będzie, musi z konieczności uciec się do polityki utrzymywania tych terenów w stanie wolnym od zabudowy i stopniowo konsekwentnego realizowania pasm zieleni publicznej — które po latach utworzą arterie zdrowotne miasta.

Zwrócić tu musimy jeszcze uwagę na konieczność roztoczenia specjalnej opieki nad zielonym obramowaniem Jasnej Góry, które, podnosząc walor krajobrazowy, nie umniejszą ani oszpecają przypadkową architekturą przepięknego widoku na Klasztor. Sprawa ta stanowi od lat troskę miasta, uwieńczoną już pewnymi rezultatami, że wspomnieć można o umiejscowieniu Domu Rekolekcyjnego O. O. Jezuitów przy ulicy Jadwigi.

Jak już wyżej wspomniałem, pierwszorzędne znaczenie dla miasta stanowią t e r e n y p r z y b r z e ż n e już to dla zachowania rezerwatów zieleni, już to dla możliwości upowszechnienia sportu wodnego, jednego z najpiękniejszych i najzdrowszych sportów letnich. Wagę tych spraw zrozumiemy, jeżeli przypomnimy sobie, że Częstochowa stanowić będzie miasto robotnicze, któremu właśnie w okresie letnim najbardziej będzie brak kontaktu ze słońcem i świeżym powietrzem.

Sprawa budowy kąpieliska ludowego była już przedmiotem dość dawnych rozważań — mimo to nie posunęła się w realizacji naprzód. Zamiast kąpieliska nadrzecznego, Częstochowa uzyskuje basen kąpielowy przy ulicy Sobieskiego — inwestycję wprawdzie konieczną lecz przypadkową. Częstochowa ma dostateczną ilość

wody przepływowej, żeby musiała zaczynać od basenów, napełnianych drogą wodociagową.

Rzecz zrozumiała, że sprawy kąpieli rzecznych nie rozwiąże jedno wielkie kąpielisko — nie spełni ono najważniejszego zadania, t. j. nie będzie łatwo dostępne, a przez to powszechne. Zarysowuje się tu możliwość wykorzystania trzech miejsc do tego celu:

- na Stradomiu na terenach „po Bogusławskim“, względnie na nowo-nabytym przez miasto terenie przy cegielni Zacisze nad rzeką Stradomką,
- nad rzeką Wartą w rejonie parku ludowego,
- przy stadionie sportowym nad rzeką Kucelinką.

Z tych trzech miejsc najpotrzebniejsze byłoby założenie kąpieliska nad rzeką Wartą (po wprowadzeniu przez Władze Wodne surowej kontroli zanieczyszczeń wód) — najrealniejsze nad Stradomką na terenach „po Bogusławskim“. To też spodziewać się należy, że tam powstanie pierwsze kąpielisko Częstochowy, które uświadomi społeczeństwo co do znaczenia tej gałęzi sportu.

Dobrze pomyślane i udostępnione tereny weczasów — to zdrowie społeczeństwa: to dla miasta zmniejszenie kosztów leczenia, to inwestycja, rentująca się bardziej od budowy pawilonu szpitala.

Ośrodek Kultu. Przechodzimy wreszcie do omówienia w ogólnych zarysach ośrodka o specjalnym znaczeniu dla Częstochowy: **O s r o d k a K u l t u**, związanego z masowym ruchem pielgrzymek na Jasną Górę do Cudownego Obrazu Najśw. Marii Panny. Ruch ten, notowany od wieków — wzmógł się w ostatnich latach, dzięki upowszechnieniu środków lokomocji bardzo znacznie i zaczął przeradzać się z jednej strony z ruchu sezonowego (lato, okres po żniwach — do późnej jesieni) na ruch całoroczny — z drugiej zaś strony obejmować co raz szersze kręgi społeczeństwa katolickiego i promieniować w coraz większym zasięgu.

Żeby stanąć na wysokości zadania w stosunku do rzeszy pielgrzymów, żeby ich bytność połączyć z pewnym pożytkiem dla miasta — słuszne, celowe i konieczne wydaje się przewidywanie w planie miasta specjalnego ośrodka Kultu.

Ośrodek Kultu, jako związany z Jasną Górą, musi, rzecz jasna, dostosować się terenowo do Klasztoru i stanowić jego obrazowanie i podkreślenie. Ma on do spełnienia szereg poważnych zadań:

- zapewnić dogodne połączenie Podjasnogórza z układem komunikacyjnym miasta, (kołowym i kolejowym),
- zapewnić należyty ruch pielgrzymek w bezpośrednim otoczeniu Klasztoru,
- zapewnić dogodne rozmieszczenie rzesz pątniczych na pobyt kilkudniowy, (sprawa udostępnienia nabożeństw, wyżywienia, noclegu),
- zapewnić wygodne zaopatrzenie się pielgrzymów w artykuły dewocyjne,
- dać możność rzeszom pątników zaznajomić się ze zdobyczami kultury i wiedzy.

Że miasto docenia ważność tego zagadnienia, niech stanowi fakt, że pomimo bardzo skromnych możliwości finansowych przed wojną, Zarząd Miejski w porozumieniu ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich miał rozpisać konkurs na urbanistyczne rozwiązanie otoczenia Jasnej Góry. Tylko wybuch wojny przeszkodził wykonaniu tego zadania: wszystkie materiały podkładowe i program zostały opracowane i czekały na ogłoszenie.

Nie mając możliwości w ramach ogólnego traktowania zagadnienia rozwiązywać szczegółów, zastanówmy się, czy i w jaki sposób ma teren Podjasnogórza możliwości spełnienia wyżej podanych pięciu zadań.

Już przy omawianiu układu komunikacyjnego Miasta podkreśliliśmy znaczenie budowy *d w o r c a* dla pątników przy Alei Wolności oraz dobre powiązanie go z terenami pod Jasną Górą przy pomocy Alei Najśw. Marii Panny (dla ruchu pielgrzymek) oraz ulicą Kopernika, Kazimierza dla ruchu kołowego, związanego z dworcem. Ewentualnym zabezpieczeniem sprawności, szczególnie jeżeli chodzi o odjazd, mógłby być dworzec Stradom dobrze dostępny przez ulicę Pułaskiego. Widzimy więc, że wyżej nakreślone związanie Jasnej Góry z dworcami kolejowymi powinno dobrze spełnić swoje zadanie. To samo widoczne jest, jeżeli chodzi o sieć kołową miejską: przebiegające obrzeżnie arterie komunikacyjne odsuwają zgiełk ruchu od samej Jasnej Góry, ale równocześnie umożliwiają szybkie dołączenie do tego ruchu w dowolnym kierunku. Ponieważ pielgrzymki kołowe były ostatnio notowane jedynie z najbliższych okolic — układ ten dla samego ruchu pielgrzymek posiada nie tak doniosłe jak do tego czasu znaczenie.

Zapewnienie należytego ruchu pielgrzymek w bezpośrednim sąsiedztwie Klasztoru dotyczy w pierwszym rzędzie ruchu okólnego zewnętrznego wzdłuż ogrodzenia Klasztoru, w drugiej zaś — ruchu Jasna Góra — kościół Św. Barbary. Okólny ruch wzdłuż Klasztoru został osiągnięty w okresie wojennym przez uruchomienie przejścia od strony północnej, tzw. ulicą Różaną, (choć daleko jej do wonności związanej z tą nazwą) — nie rozwiązuje to całkowicie sprawy, ale ją akcentuje i inicjuje. Jasna Góra powinna uzyskać od północy obramienie w postaci bulwaru, urządzanego na terenie obecnego ogrodu Zakładu dla Paralityków, ze szczególnym podkreśleniem „okopu szwedzkiego“ i uzyskać połączenie kołowe ulicy 3 Maja z ulicą Paulińską. Od strony zachodniej winna być poszerzona do kilkudziesięciometrowej szerokości ulica Klasztorna i po zburzeniu obecnych hal noclegowych uzyskać otwarcie przepięknego widoku w kierunku zachodnim, wiążąc się układem zieleni ulicą św. Barbary i 7 Kamienic. Jeżeli chodzi o ruch pomiędzy Klasztorem a związanym z nim ściśle kościołem Św. Barbary (Fundacji O. Prowincjała Zakonu Paulinów Gołdonowskiego) — to jest on zasadniczo zapewniony; — chodziłoby jedynie o architektoniczne rozwiązanie Alei Św. Barbary, mającej znaczne spadki podłużne i poprzeczne.

Sprawa udostępnienia rzeszom pobożnych uczestniczenia w nabożeństwach, łączy się z koniecznością rozwiązania placu podjasnogórskiego „Pod Szczytem“, w łączności z przyległymi terenami parkowymi. Plac „Pod Szczytem“ stanowi wdzięczny, lecz trudny temat do rozwiązania, a to z uwagi na duże spadki i działalność erozyjną wód opadowych: zmniejszenie spadków oraz wprowadzenie skarp stanowi pewne niebezpieczeństwo dla masowego ruchu; pozostawienie spadków dotychczasowych zmusza projektodawcę do zabezpieczenia powierzchni trwałym, a więc i kosztownym materiałem. Najwłaściwsze byłoby inoże zastosowanie w danym wypadku rozwiązania o typie chodników płytowych, stosowanych w ogrodach, — pozwoliłoby to na umocnienie nawierzchni, uregulowanie spływu oraz wprowadzenie do obszernego placu momentu dekoracyjnego w postaci trawników lub nisko założonych krzewów dla podkreślenia pewnych kierunków. Nie od rzeczy byłoby wspomnieć o konieczności zapewnienia patnikom, długi czas pozostającym pod działaniem promieni słonecznych, schronienia w pobliskich terenach zadrzewionych, a przy kościele Św. Barbary częściowo choćby udostępnienie pięknego ogrodu oraz powiększenie, lepsze związanie i zaakcentowanie Św.

Źródła przy Kościele, przez wykorzystanie nienżytecznego obecnie pod żadnym względem klina pomiędzy istniejącym ogrodzeniem a ulicą.

Ruch pielgrzymów nie da się ująć i rozdzielić w ten sposób, by było równomierne nasilenie wiernych na Jasnej Górze (w pewnej mierze może tu dużo wpłynąć stanowisko Kleru) — to też tereny przyległe muszą mieć możność w sposób bardzo elastyczny przyjmować znaczne tłumy pątników (dochodzące do kilkuset tysięcy). Z tego wypływa zrozumiały wniosek, że inwestować budynki o charakterze hotelowym możnaby tylko dla pewnej ograniczonej ilości osób — tłumy zaś muszą znaleźć możność pobytu nie raz kilkudniowego w sposób możliwie prosty, ale równocześnie niewłaczający ani powadze miejsca, ani nieuragający najprymitywniejszym wymaganiom higieny (noclegi po bramach przyległych domów, na klatkach schodowych, wynajmowanie komórek itp.). Rozwiązanie to jest możliwe jedynie w oparciu o większe tereny, których na szczęście Jasna Góra posiada od strony zachodniej dostateczną rezerwę. Tereny te należałoby jedynie zainwestować w drogi, sieć wodociagową i oświetleniową — sprawę zaś noclegu potraktować namiotowo lub systemem składanym prowizorycznych baraków, stawianych w miarę zapotrzebowania. Jako stałe budynki należałoby jedynie pomyśleć kuchnie, któreby zapewniły tanie, masowe pożywienie. Miejsce, przeznaczone pod stawianie samych namiotów lub baraków, mogłoby do czasu przyjsia masowych pielgrzymek (koniec sierpnia) być używane jako tereny rolne dla wczesnych ziemioplodów.

Z pobytem pielgrzymów i ich upodobaniem do nabywania pamiątek z Częstochowy, łączy się potrzeba zapewnienia im wygodnego, niewłaczającego powadze miejsca, ośrodka nabywania dewocjonalii. Jasne jest, że sprzedaż powinna być usunięta z placu, przeznaczonego dla modłów, t. j. z całej wschodniej strony Jasnej Góry. Powstają dwie możliwości: miejsce to obrać przy trasie Jasna Góra — Św. Barbara lub przy terenach, przeznaczonych na masowe noclegi. Jest to celowe z punktu widzenia sprzedawcy i nabywcy. Miejsca te winny być ściśle oznaczone i wszelka sprzedaż poza nimi zabroniona dla wyeliminowania szkodliwej konkurencji, gorszącej pobożnych. Miasto zainicjowało przed wojną sprawę uregulowania tego handlu przez budowę rynku dewocyjnego przy ulicy Św. Barbary — nie dało to jednak spodziewanego rezultatu: nie dało się usunąć niezorganizowanego handlu podklasztornego i rynek skazany był na wegetację. Powodu tego

możnaby szukać może w niewłaściwym obraniu miejsca, (choć terenowo wydaje się ono bardzo dobre) — należałoby na ten cel wykorzystać częściowo ogród OO. Paulinów, który położony jest bliżej Jasnej Góry oraz powiązać go z ulicą Kordeckiego dla uzyskania dostępu od strony płn.-zachodniej, predystynowanej dla pomieszczenia masowych pielgrzymek. Takie rozwiązanie byłoby poniekąd połączeniem alternatywy 1 i 2 i mogłoby dać dobre wyniki.

Wreszcie przechodzimy do rozważań, w jaki sposób dzielnica Kultu ma możliwość przyczynić się do szerzenia wśród pańników zdobyczy wiedzy i kultury. Musimy sobie zdać sprawę, że większość pańników stanowią rolnicy, że uświadomienie ich społeczne, wiadomości fachowe, wiadomości ogólne dużo pozostawiają do życzenia i stanowią wdzięczne pole do działania. Ale działanie to w związku z pielgrzymką na Jasną Górę musi być potraktowane bardzo poważnie i umiejętnie oraz posiadać oparcie w takich inwestycjach, jak: wystawy okresowe, muzeum regionalne, pokazy wytwórczości przemysłowej, masowe kino o poważnym i starannie dobranym programie. Dla tych celów należałoby wykorzystać tereny miejskie po obu stronach ulicy Św. Barbary, jako leżące blisko, ale jednak nie za blisko ośrodka głównego zainteresowania pielgrzymów t. j. Jasnej Góry.

Jeżeli zastanowimy się nad potrzebami najbliższych lat, obejmującymi rozmaite dziedziny, a absorbującymi umysły społeczeństwa i sfer kierowniczych miasta, możnaby w ogólnych zarysach wyszczególnić następujące prace:

- w ramach inicjatywy współudział w budowie arterii W — Z,
p a ń s t w o w e j: współudział przy budowie wiaduktu
 na ulicy Narutowicza,
 dokończenie przebudowy węzła kolejowego,
 budowę dworca dla pańników,
 budowę dworców autobusowych,
 dokończenie regulacji rzek,
 budowę wyższej uczelni,
 budowę szkół zawodowych,
 budowę gmachu Sądownictwa,
 budowę gmachu Urzędów Skarbowych;

- w ramach iniejatywy
s a m o r z ą d o w e j:
 - uaktualnienie pomiarów miasta,
 - sporządzenie planu zabudowania,
 - rozpisanie konkursu na uregulowanie otoczenia Jasnej Góry,
 - budowę arterii W — Z,
 - budowę wiaduktu na ul. Narutowicza,
 - uregulowanie placu przed Jasną Górą i ulicy Św. Barbary,
 - uzbrojenie Nowego Rynku Wieluńskiego,
 - urządzenie terenów zielonych na zburzonej części Starego Miasta,
 - budowę hal targowych dla Starego Miasta i Śródmieścia,
 - budowę szkoły powszechnej na Zaciszu;
- w ramach iniejatywy
s p o ł e c z n e j:
 - urządzenie kąpieliska na Stradomiu,
 - zorganizowanie przemysłu przetwórczo-spożywczego,
 - zorganizowanie handlu eksportowego,
 - współpraca przy uregulowaniu otoczenia Jasnej Góry,
 - budowę kościoła w śródmieściu (Św. Jakuba),
 - budowę Domu Ludowego,
 - budownictwo mieszkalne robotnicze.

Na tym zakończyćby należało rozważania nad najważniejszymi zagadnieniami regulacyjnymi miasta. Nie rozwiązują one ani wszystkich, ani może nawet w dostateczny sposób spraw poruszonych — podkreślają jednak ich wagę i stwarzają możność programowego ich zakwalifikowania i realizowania.

Z rozważań tych wynika, że Częstochowa ma wszelkie dane po temu, by móc stać się prawidłowym organizmem miejskim, doceniającym i spełniającym te zadania: podkreślają to możliwości geograficzne i techniczne. Nie wystarcza to wszystko do realizacji, która przemawia silniej, niż najpiękniejsze projekty.

Zakreślony program prac przewiduje kolosalne wysiłki finansowe miasta, nie wyczerpując wszystkich świadczeń, jakie Gmina Mejska ponosić będzie zmuszona. To też, żeby te wysiłki, zdążające do uregulowania najistotniejszych zagadnień, nie poszły na

marne, musimy stworzyć równoległe plan sfinansowania tych inwestycji. Jest rzeczą zrozumiałą, że jak skala zagadnień jest rozmaita, tak też do realizacji ich muszą się przyłożyć skoordynowane wysiłki społeczeństwa, miasta, państwa.

Jeżeli chodzi o realizację układu komunikacyjnego, (kołowego i kolejowego), to logiczny w nich będzie udział państwa, boć przecież usprawnienie tak ważnego węzła komunikacyjnego jakim jest Częstochowa, leży w interesie państwowym (szlaki głównych dróg państwowych); to samo będzie dotyczyło np. budowy wyższej uczelni lub szkół zawodowych. Sprawa postawienia na odpowiednim poziomie dzielnicy Podjasnogórskiej natomast — musi być troską całego społeczeństwa — Jest to zadanie ponad możliwości jednej gminy miejskiej. Spodziewać się należy, że w tym wypadku z wydatną pomocą miastu przyjdzie całe społeczeństwo przez Kościół w ogóle, a Zakon OO. Paulinów w szczególności i wysiłek ten doprowadzi do postawienia na odpowiednim poziomie przybytku Najśw. Marii Panny.

Opracowanie programu gospodarczego, ściślej rzecz biorąc — finansowego i oparcie go w łączności z planem technicznym na zdrowych podstawach gospodarczych — to wdzięczny problem dla ekonomistów, znających dobrze miasto i pragnących go widzieć takim, jakim by ono być mogło dla siebie i społeczeństwa.

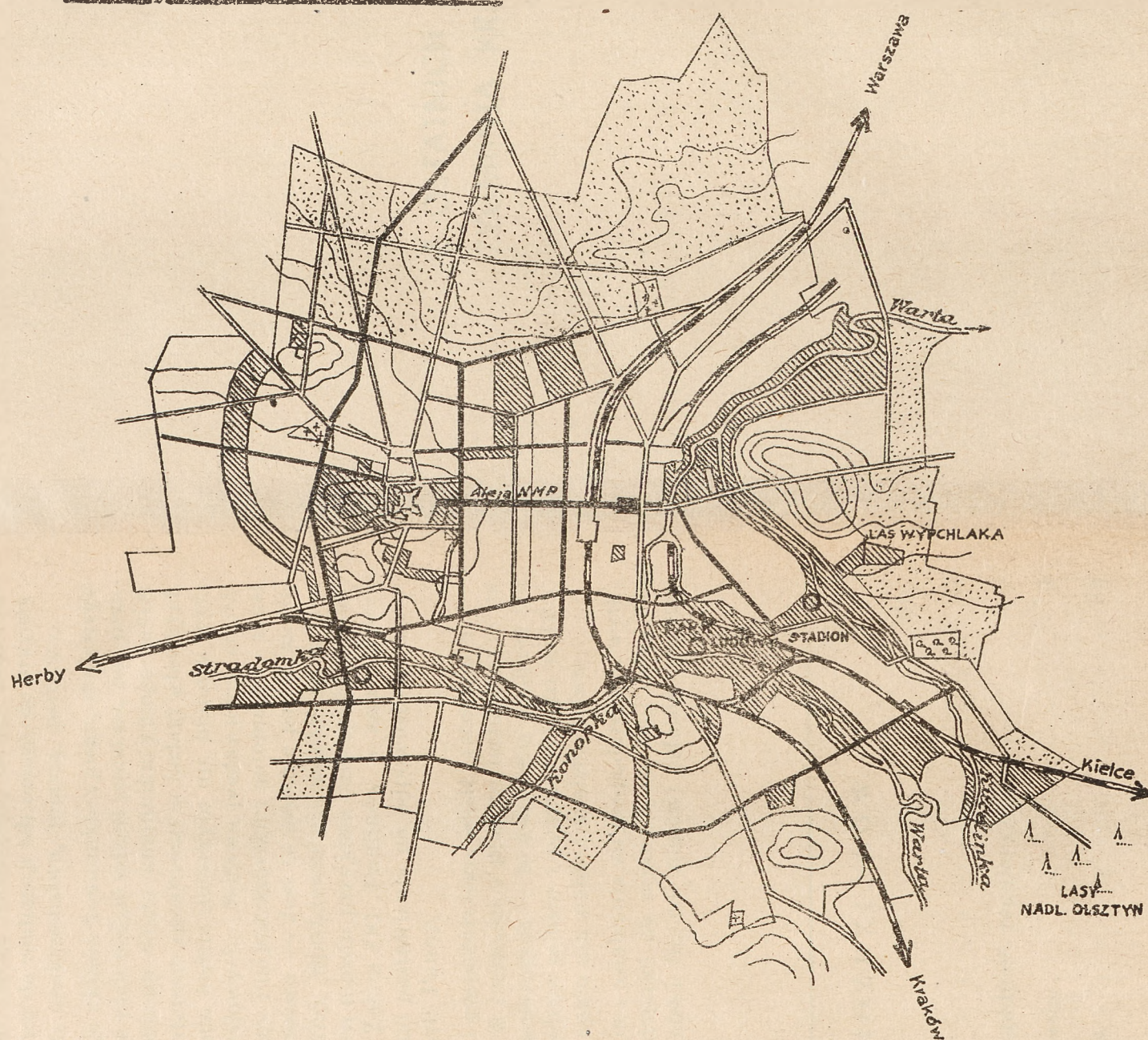
W dniach zaś zwątpienia i osłabienia sił gospodarczych wytknięcie dalekiego celu nie dopuści do zejścia z obranej drogi, — pozwoli przekazać potomności to, co stanowi istotną wartość miasta.

w grudniu 1943.

S P I S R O Z D Z I A Ł Ó W.

	Str.
Od autora , , ,	3
Częstochowa w obliczu zagadnień regulacyjnych	5
Układ komunikacyjny miasta	7
Podział funkcyjny miasta	18

CZESTOCHOWA



UKŁAD TERENÓW ZIELONYCH
(W/G PROJ. REGULACJI)
1:60 000

- Zieleni publiczna
- Tereny wolne od zabudowy
- Arterie zielone
- Kąpieliska