

Dr. STANISŁAW ŁUBIEŃSKI

Exemplarz Autorski ✎

OGÓLNE PODSTAWY
BUDOWNICTWA
PRZEMYSŁOWEGO
W GDYNI

Odbitka z Przeglądu Budowlanego zeszyt 1/1937



6083 / M₂

Rozczytywanie się w rozkładach jazdy nie należy do tego rodzaju przyjemności, którym by się oddawano nagminnie i ze szczególnym entuzjazmem. Jednak każdy z nas od czasu do czasu rozkładu jazdy używa i wszyscy się zgadzamy, że bez tego rodzaju rozplanowania ruchu nie moglibyśmy wogóle korzystać z naszych urządzeń komunikacyjnych. Podobnie i każda wogóle praca przedsięwzięta, wymaga w myśl zasad dobrej organizacji ustalenia najprzód planu opartego na uprzednim szczegółowym badaniu wszystkich wchodzących w rachubę czynników. Dopiero na podstawie planu można przejść do wykonywania. To samo postępowanie dotyczyć powinno i kwestii często w prasie fachowej i codziennej poruszanej t. zw. „uprzemysłowienia Gdyni“, która w swej całości tworzy zawile zagadnienie ekonomiczne. Punktem wyjścia niech będzie tu stwierdzony już wielokrotnie na podstawie ogólnego rozwoju Gdyni pewnik, że w porcie i w mieście różne gałęzie przemysłu nie tylko mogą, ale i powinny istnieć. Możliwość przyjęcia się tego posiewu przemysłowego w naszej morskiej stolicy zależy jednak w wielkiej mierze od gleby na którą padnie, czyli od warunków istnienia i rozwoju, na jakie przemysłowiec w Gdyni w początkach swej zamierzonej działalności natrafia.

Warunków tych jest cały szereg, część ich zaś dotyczy każdego rodzaju przemysłu, bez względu na branżę; są to przesłanki, które nazwiemy warunkami ogólnymi.

◊kiem natomiast wszelkich czynników oficjalnych i półoficjalnych, oraz zrzeszeń samego przemysłu, jest doprowadzenie do tego, aby w Gdyni zaistniały wspomniane wyżej ogólne warunki, konieczne dla przemysłowca, do rozpoczęcia swej pracy. Bez odpowiedniego przygotowania gruntu, namiętne dyskusje i mozolne trudy, podejmowane przez nieświadomych a gorliwych, przypominają raczej starania umocowania okien i drzwi na budowie, która niema jeszcze murów.

Niniejsze raczej schematyczne zestawienie ma służyć wszystkim mogącym się przyczynić do urzeczywistnienia w Gdyni wspomnianych ogólnych warunków powstawania przemysłu jako rodzaj vademecum, czy rozkładu jazdy do którego warto od czasu do czasu zajrzeć, celem sprawdzenia jak daleko posunęło się zrealizowanie poszczególnych punktów. Nie mówimy oczywiście tu o powszechnych podstawach wytwórczości przemysłowej, jak bezpieczeństwo, stałość warunków, rentowność, itp., zależnych od ukształ-

1. x { Dopiero, gdy spełnione będą warunki ogólne, celowym będzie bliższe omawianie warunków szczegółowych w każdym dziale pracy wytwórczej. Zastanowienie się nad tymi ostatnimi, przeprowadzenie dokładnych kalkulacji rentowności, oraz analiza rynku i możliwości zbytu, należą już do samych przedsiębiorców, którzy na ich zasadzie będą rozstrzygać o założeniu danego warsztatu. Obowiązkowania się biegu rzeczy w Państwie, ale poruszamy sprawy miejscowe, które w ramach podstaw powszechnych dadzą możliwość zakładania warsztatów przemysłowych w Gdyni. Dopiero gdy dane będą warunki ogólne, wówczas dojdzie do głosu budownictwo, obiektów, jak: olejarnia, ryżownia, chłodnia itp., dla których raczej każdorazowo stwarzano okoliczności faworyzujące ich powstanie.

Do wspomnianych warunków ogólnych zaliczyć wypada następujące kwestie wymagające uregulowania:

F. ⁴przemysłowe reprezentowane dotychczas tylko przez kilka większych obiektów.

I Sprawy terenowe:

- a) rozmieszczenia terenów
- b) ich ceny
- c) komunikacji wodnych, kolejowych i drogowych
- d) uzbrojenia w wodę, kanalizację, światło, telefon, etc.

II Sprawy kredytowe, dzielące się na:

- a) katastralne
- b) hipoteczne i
- c) techniki kredytu.

Każdy z tych dwóch działów (I i II) przedstawia się odrębnie dla *A* portu i *B* miasta.

Ad I A. Sprawy terenowe p o r t u.

Nie ma jeszcze skryształizowanych pojęć, jakie będą wytyczne Min. Przem. i Handlu oraz działającego w ich imieniu Urzędu Morskiego, co do polityki terenowej w porcie. Pod tym względem konieczne jest określenie, jakie grunty w porcie zamierzają władze zatrzymać na własność rządową wzgl. administracji portu, a jakie z nich zamierzają sprzedawać. Od ustalenia tego zależy ustosunkowanie się przemysłowców, z których znaczna część gotowa jest inwestować tylko na gruntach własnych. Rozstrzygając w tej sprawie, czynniki decydujące powinny określić, czy i gdzie w porcie, wzgl. nad kanałem przemysłowym, prywatne przedsiębiorstwa będą mogły nabywać grunty przy wodzie, i jakie będą ich uprawnienia, wzgl. obowiązki co do budowania nadbrzeży.

Ad a) Przemysł w porcie nie ma dotychczas specjalnie określonego miejsca, i pracuje w różnych jego punktach zależnie od raczej przygodnych okoliczności rozwojowych portu przy powstawaniu danego przedsiębiorstwa. Specjalnie określony obszar zyska przemysł dopiero po udostępnieniu terenów położonych nad projektowanym na tor-

~~4~~ fowiskach w stronę Rumii kanałem przemysłowym. W ogólnym planie zabudowy miasta tereny te zostały przeznaczane dla przemysłu tak zwanego „szkodliwego“. Jest tam jednak dosyć miejsca i na innego rodzaju zakłady przemysłowe, w szczególności znaczniejsze oraz takie, które wymagają większych przestrzeni. Potrzeby takich zakładów należałoby przy zabudowie wspomnianego terenu uwzględnić.

Ad b) Ceny terenów muszą być dla przemysłowców dostępne. Kalkulacja czynników inwestujących w budowę kanału przemysłowego i uzbrojenia terenów przyległych musi się zatem opierać na niskoprocentowej długoletniej amortyzacji.

Pierwsze przedsiębiorstwa, które się będą osiedlać w tych częściach portu, powinny mieć szczególnie dogodne warunki. Odpowiednie stopniowanie rozwoju i dokonywanych zasadniczych inwestycji może tu odegrać znaczną rolę. Do linii wodnej jako najdroższej inwestycji powinny być dopuszczane przede wszystkim te przedsiębiorstwa, które kontaktu z wodą dla swej pracy istotnie potrzebują. Dla innych powinna być wyzyskana dość znaczna głębokość terenu po obu stronach w kierunku od osi kanału.

Ad c) Wobec opracowanych już planów sieci kolejowej nad kanałem przemysłowym, koniecznym jest jak najszybsze przerzucenie kosztów około zł. 800.000 poza obręb projektowanego kanału t. zw. bocznicy wojskowej, prowadzącej obecnie do placów „Pagedu“ i do Marynarki Wojennej na Oksywiu. Dopiero skierowanie ruchu idącego tą bocznica, pozwoli na rozpoczęcie pierwszych potrzebnych w tym punkcie prac koło odwodnienia, usunięcia torfu i niwelacji terenu, przeniesienia istniejących dróg etc., na razie przynajmniej w okolicach nasady przyszłego kanału.

Równocześnie z odwodnieniem i niwelacją koniecznym jest rozpoczęcie prac przygotowawczych i robót nad po-

stawieniem koniecznego u początku przyszłego kanału mostu zwodzonego wzgl. obracającego się, któryby mógł przepuszczać wpływające statki.

Fundamenty i budowę tego mostu należałoby przewidywać w ten sposób, aby umożliwić — ewentualnie w czasie późniejszym, użycie go nie tylko dla ruchu kołowego i pieszego, ale również i dla komunikacji kolejowej. Technika prac około kanału przemysłowego wymaga poświęcenia głównych wysiłków początkowych sprawie budowy mostu a w szczególności jego filarów. Jeżeli w tym roku nie ma środków to już w przyszłym powinny się znaleźć one w takiej ilości, aby prace początkowe poruszyć. ~~Do niedawna było~~ w budżecie środków wystarczających nawet na sporządzenie planów mostu i wysłanie sił fachowych zagranicę celem przestudiowania tego rodzaju nowoczesnych konstrukcyj. Budowa kanału przemysłowego wymaga nawet przy szybkim tempie robót całego szeregu lat, po którym to dopiero okresie będą nad nim mogły powstawać obiekty przemysłowe. Tym bardziej więc należałoby zaraz przyspieszyć przynajmniej prace projektodawcze choćby z środków nadzwyczajnych, aby być dobrze przygotowanym na tę chwilę, gdy, jak to się u nas często zdarza, — kredyty się nagle znajdują.

Koszt ogólny kanału jest dosyć znaczny, ale dwie trzecie tej sumy trzeba wydać dopiero w ciągu ostatniego półtora roku budowy (wchodzą tu głównie prace czerpalne). Przynajmniej tę pierwszą trzecią kosztów powinno się wydać z środków państwowych. Obecny stan tych dzikich pól jest bowiem zbyt odległy od możliwości zabudowy i wykorzystania, aby zachęcić nawet poważniejszych kapitalistów do tworzenia np. grup zainteresowanych w przygotowaniu terenów do eksploatacji przemysłowej. I tutaj też tak jak gdzieindziej w Gdyni trzeba wprzód, przez dokonanie początkowych inwestycji stworzyć bodziec dla działalności czynników prywatnych, inaczej minie drugie $\propto$ udostępnienie terenów nad kanałem przemysłowym na prze-

Obecnie 1212 1200

sześć lat od czasu dokonanego wykupna tych obszarów zanim coś na nich powstawać zacznie. Planowane częściowe ~~z~~ strzeni od obecnego basenu do przyszłego mostu zwodzonego, okazuje się już dziś niewystarczającym. W ich obrębie buduje się właśnie elektrownia, a założone w pobliżu przedsiębiorstwa już się starają o przydzielenie im tych gruntów. Dla innych nowych reflektantów mogą zatem wchodzić w rachubę tylko tereny poza mostem zwodzonym. Wskazuje to tym bardziej na nagłą potrzebę rozpoczęcia robót koło kanału i gruntów przyległych.

Ad d). Według opracowanych w ogólnych zarysach planów, droga prowadząca na Oksywie zostałaby już teraz przeniesioną poprzez trasę kanału w takim miejscu, aby w przyszłości można ją łatwiej przerzucić na most zwodzony. Przewidywana w planach rozbudowy Gdyni idąca od terenów kolejowych Gdynia — Rumia droga tranzytowa wiodąca również przez most i przecinająca w projekcie kanał w kierunku poprzecznym nie jest teraz potrzebna. Przeprowadzenie ~~łreszt~~ uzbrojenia może się odbywać w miarę rozwoju tej dzielnicy.

Ad I B sprawy terenowe m i a s t a.

Ramy rozwoju przemysłu w mieście są określone ogólnym planem zabudowy, który został na wiosnę 1936 przedstawiony władzom nadzorem do zatwierdzenia. Plan ten opracowany przede wszystkim z punktu urbanistycznego, nie został dotychczas krytycznie zbadany z praktycznego punktu widzenia przemysłowego.

Został on sporządzony mimo niezdecydowanej do tej pory przez Ministerstwo Komunikacji sprawy podniesienia poziomu idących przez miasto torów kolejowych i połączonych z tym stacji rozrządowych. O ile dla urbanisty zagadnienie komunikacji w planie miasta może być jednym z kilku najważniejszych ale nie głównym, to dla przedsiębiorcy jest ono zagadnieniem wyjściowym i wagi pierwszorzędnej.

Ad a) Rozmieszczenie terenów przemysłowych w mieście zależy więc przede wszystkim od możliwości komunikacyjnych i to głównie kolejowych. Na rozstrzygnięciach w tym kierunku opierać się będzie sposób traktowania wszystkich dalszych faz zagadnienia terenowego. Przed ich ustaleniem wszelkie rozważania mogą mieć tylko znaczenie ogólnikowe. Wchodzić tu może w rachubę:

- 1) Ilość przestrzeni przeznaczonej na przemysł w stosunku do całego obszaru zabudowy miasta,
- 2) Sposób klasyfikacji gruntów przemysłowych zależnie od rodzaju przemysłu. Pod tym względem brak jest opracowanych kryteriów. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych nie wydało dotychczas odnośnego okólnika. Niewiadomo zatem czy należało uważać za przemysł szkodliwy dla otoczenia, czy stosować kryterium ilości koni mechanicznych użytych, czy robotników zatrudnianych itp.
- 3) Po stwierdzeniu zasad kwalifikacji gruntów, można określić klucz rozdziału tj. wzajemny stosunek ilościowy ustalonych zgodnie z wymogami punktu 2 kategorii gruntów.
- 4) Mając zapotrzebowane przypuszczalne ilości w kategoriach, można przystąpić do rozmieszczenia poszczególnych pól na planie zabudowy co do miejsca i wielkości. Dalsze punkty są szczegółowe, muszą jednak być również ustalone.
- 5) Wielkości oraz proporcje poszczególnych parcel i sposób w jaki one mają być zabudowane.
- 6) Jak dalece stosować budownictwo mieszane, dopuszczając przemysł w dzielnicach mieszkalnych.
- 7) Czy w tym wypadku łączyć budownictwo mieszkaniowe i przemysłowe na tej samej parceli, czy też wyodrębniać parcele przeznaczone tylko dla budynków przemysłowych i zezwalać obok nich na powstawanie budynków mieszkalnych. Sprawa jest tym

trudniejsza, że pod tym względem nie ma jeszcze przepisów lub rozporządzeń, a doświadczenie nasze w Rzeczypospolitej niepodległej w kierunku budownictwa przemysłowego całych dzielnic miejskich, jest powiedzmy — nieznaczące.

- 8) Należałoby dla Gdyni określić dzielnicę przemysłu większego. Mieściłyby się w niej zakłady, które choć nienależące do kategorii „szkodliwych“, powinny się znajdować poza obrębem nawet dzielnicy o zabudowaniu mieszanym przemysłowo - mieszkaniowym a to ze względu bądź na konieczność uzyskania bocznicy kolejowej, bądź też na wskazane umieszczenie się blisko przemysłów zasadniczych znajdujących się nad kanałem przemysłowym, lub też z różnych innych względów.

Ogólny plan rozbudowy przewiduje dotychczas cały obszar na północny wschód od istniejącej linii kolejowej: Gdynia — Wejherowo na przemysł „szkodliwy“, wzgl. na przemysł pracujący przy kanale przemysłowym. Jak już nadmieniliśmy, wskazanym byłoby obszar dla tych przemysłów ściślej ograniczyć, a resztę tej okolicy przeznaczyć dla zakładów większych, potrzebujących ewentualnie połączenia kolejowego. Na tym odcinku uzgodnienie planów przez Komisariat Rządu i Urząd Morski nie tylko leży we wspólnym interesie miasta i portu, ale jest nawet koniecznym.

Ad b) Już teraz stwierdzić można, że ceny na grunty przeznaczone obecnie na cele przemysłowe, są za wysokie. Dotyczy to tak terenów będących własnością prywatną, jak i Towarzystwa Budowy Osiedli, które jest ekspozyturą interesów miasta. Ceny żądane przewyższają kilkakrotnie możliwości kalkulacyjne przedsiębiorców, którzy oferują około 4 zł za metr kwadratowy. W południowej części miasta tj. w stronę Orłowa, przewidziane na przemysł grunty znajdują się tylko w jednym miejscu i wyłącznym

właścicielem jest T. B. Osiedli. Wysokie ceny dyktowane przez T. B. O. jako monopolistę za te tereny mogą doprowadzić do osiedlenia się przemysłu poza granicami gminy gdyńskiej np. w Małym Kacku, gdzie grunty są o wiele tańsze. Gmina straci wówczas dochody podatkowe z tych przedsiębiorstw a bezładnie zabudowany obszar Gdyni i okolic zostanie jeszcze bardziej rozrzucony z ujemą dla całokształtu naszych zagadnień na wybrzeżu.

Dla terenów przemysłowych położonych w innych częściach miasta koniecznym będzie równoczesne opracowanie planów szczegółowych w kilku punktach, aby doprowadzić do współzawodnictwa w cenach. W połowie roku 1936 fakt opracowania w jednym punkcie miasta planów szczegółowych terenu przemysłowego spowodował natychmiastowe poważne podwyższenie cen żądanych przez właścicieli.

Ad c) Koniecznym jest wzajemne uzgodnienie między przedstawicielami interesów portu i miasta postulatów dotyczących komunikacji kolejowej i przeprowadzenie ich w Dyrekcji Kolejowej i Ministerstwie Komunikacji.

Postulaty te winny być formułowane przede wszystkim z uwzględnieniem opinii wytrawnych znawców życia gospodarczego i czynnych zakładów tak w porcie jak i w mieście i traktując zagadnienie przeładunków portowych jako odrębne. Jak wyżej wskazano rozmieszczenie dzielnic przemysłowych zależne jest w wysokim stopniu od ustalonego z góry na cały szereg lat planu komunikacji kolejowej. Plan rozbudowy tej komunikacji będzie musiał uwzględnić przypuszczalne terminy wykonania sieci bocznic.

Na tereny, na których bocznice mogą być urządzone zaraz bez oczekiwania na zasadniczą rozbudowę kolei, podwyższenie torów w mieście itd., przemysł należy już teraz zapraszać.

Ad d) Czynniki kierujące powinny dążyć do tego, aby dla różnorodnych potrzeb przemysłowych. mieć w róż-

nych punktach miasta i portu przynajmniej po kilka parcel w takim stanie, aby można tam zaraz rozpocząć budowę jakiegoś warsztatu pracy.

Na razie nie chodzi o uzbrajanie wielkich obszarów, tylko o danie przedsiębiorcy wyboru pod względem osiedlania się conajmniej w kilku miejscach, w ten sposób jednak, by w tych punktach były zapewnione wszystkie potrzebne inwestycje publiczne. Pięcioletni plan inwestycyj miejskich, oraz plany analogicznych inwestycyj Urzędu Morskiego w porcie powinny być tak układane, wzgl. poprawione, aby zaspokoić tego rodzaju żywotne potrzeby przedsiębiorców rozglądających się za możliwościami pracy na wybrzeżu.

Ad II. Sprawy kredytowe.

A. W porcie.

Pod względem prawnym sytuacja jest o tyle jasna, że ma się do czynienia z jednym właścicielem gruntów, w którego imieniu występuje Urząd Morski. Zaleta ta staje się jednak wadą wówczas, gdy brak decyzji zatrzymuje lub opóźnia nieraz latami załatwienie jakiejś sprawy. Urzędowi Morskiemu nie udzielono bowiem dostatecznych kompetencji, któreby go upoważniały do samodzielnych rozstrzygnięć, przyspieszających bieg spraw.

ad a). Kataster w Gdyni datuje się z pruskich czasów przedwojennych. Dawne długie zagony chłopskie zupełnie nie odpowiadają obecnym potrzebom i w tej formie nie mogą być podstawą do transakcyj. Na miejscu dawnych łąk wykopano nowe baseny. Gdzie w katastrze figuruje morze, nasypało wiele hektarów nowego lądu. Te obszary nie posiadają poprostu swej „metryki“ i są w podobnym położeniu co nieszczęśliwiec, któremu władza nie chciała uwierzyć, że się narodził, gdyż nie posiadał na to dowodu. Jadł, pił i żył, i dopiero, gdy się chciał ożenić, to się okazało, że „formalnie“ jeszcze go na świecie nie było. I tu-

taj także ład powstał już nieraz od lat, kto posażny i odważny nawet się na nim pobudował, ale gdyby odwaga tego pioniera sięgła tak daleko, by zażądać od Urzędu Skarbowego „podkładki“ katastralnej, to dowie się, że może nią być tylko odblask nieobowiązująco zmarszczonej fali morskiej, która dotychczas płynie w miejscu danego zakładu przemysłowego na urzędowych mapach z zeszłego stulecia.

A już wręcz tragiczne przeżycia przechodzić musi normalne sumienie katastralne, gdy część formalnie i przyzwyczajenie poczętego zagonu chłopskiego została bezpowrotnie razem ze słupkiem granicznym zaprzepaszczone w nowym basenie portowym, resztę zaś jej, trzymającą się jeszcze oburącz brzegu wypada komasować dla takiej np. uparcie usamodzielniającej się Chłodni Portowej. Temu n. b. przedsiębiorstwu, jako zdaje się jedynemu dotychczas udało się tego rodzaju olimpijski wyczyn katastralny.

Choć powody wiadome są tylko Bogom z tegoż Olimpu, stwierdzić musimy, że port mimo różnych w tym kierunku wysiłków dotychczas nie jest należycie pomierzony. Stać nas było na zbudowanie całej Gdyni, ale już zabrakło na to, aby równocześnie mierzyć to, co robiliśmy. Potrzeba zaś na to teraz około stu tysięcy złotych, a po ich zapewnieniu, dwu lat pracy. Jesteśmy więc, jako ten właściciel nowowypudowanej nieruchomości, który niedopłacił przedsiębiorcy lub poprostu niedopilnował, wskutek czego nie wstawiono mu szyb do okien. Z daleka dom wygląda okazale, ale nie można w nim zamieszkać.

ad b). Pozwoliliśmy sobie przerwać powyżej powagę rozważań, traktując na wesoło sprawę doniosłą. O tem, że skutki obecnego stanu są tak nieprzyjemne dla wszystkich zainteresowanych, zaczynamy się dowiadywać w hipotece. Nie ma tam mowy o wydzieleniu jakiejś parceli w odrębną kartę hipoteczną bez podkładek, czyli danych z katastru. Można w takim wypadku chodzić między katastrem i

hipoteką wiele tygodni a i wówczas jeszcze nie wiadomo, czy i jakie będą wyniki. Na razie prace idą w kierunku skomasowania całego terenu portowego na jednej karcie hipotecznej.

ad c). Doprowadzenie do szybkiego załatwiania spraw katastralnych i hipotecznych jest koniecznym, gdyż bez wywołania hipoteki nie może być kredytu hipotecznego, a bez kredytu nie będzie w porcie przemysłu.

Sprawa tembardziej się komplikuje, że samo udzielanie pożyczek dla obiektów, przy których właściciel gruntu (państwo) i właściciel budynku stawianego na tym gruncie (przedsiębiorca), nie są tą samą osobą, jest rzeczą tak trudną, że jej w porcie dotychczas zadowolająco nigdzie nie załatwiono. Tu tkwi jedna z największych trudności proceduru uprzemysłowienia Gdyni.

Wyjście z tego położenia daje t.zw. prawo zabudowy („Erbbaurecht“), znane w ustawodawstwie b. dzielnicy pruskiej. Podłożem zastawu jest wówczas prawo zabudowy, powstające na skutek osobnej umowy właściciela gruntu z przedsiębiorcą zamierzającym na tym gruncie budować; prawo to zostaje zahipotekowane jako osobna karta hipoteczna. Jak dotąd nie ma decyzji na zastosowanie w porcie prawa zabudowy i nieokreślono również typowej formy zasadniczego kontraktu o ustanowieniu przez państwo tegoż prawa.

Załatwienie i wyjaśnienie dotychczas wymienionych formalności daje jednak tylko możność otrzymania i zabezpieczenia pożyczki prywatnej. Wielkie zbiorniki kapitałów w bankach państwowych pozostaną mimo to nadal niedostępne. Bank Gospodarstwa Krajowego np. może udzielać na zasadzie prawa zabudowy tylko pożyczek z funduszków gotówkowych, których regulaminowe maximum wynosi... zł. 10.000 każdorazowo. Nie może on natomiast czynić z takich obiektów podstawy do emitowania listów zastawnych. Znalezienie formy, któraby udostępniła tanie większe kre-

dyty hipoteczne z dostatecznym okresem amortyzacyjnym, jest pilną koniecznością.

Gotowość państwowa kredytowego popierania w Gdyni budownictwa przemysłowego na równi z budownictwem mieszkaniowym, wyrażona w ostatniej nowelizacji ustaw o popieraniu rozwoju gospodarczego i rozbudowy Gdyni, pozostać musi dla portu wobec przedstawionych okoliczności — tylko teorią.

B. W mieście.

Wydawałoby się, że pod wspomniane uzupełnione przepisy popierania kredytowego możnaby podciągnąć przemysł w mieście, gdzie parcele są własnością prywatną. Tymczasem czynniki miarodajne nie zgodziły się w roku 1936 na wydzielenie osobnej sumy kredytowej na cele budownictwa przemysłowego. Ponieważ zaś całą kwotę będących do dyspozycji kredytów przyznano właścicielom budujących się domów mieszkalnych, więc tego roku budownictwo przemysłowe wyszło w mieście z kwitkiem. Byli tacy, którzy namawiali wahających się przedsiębiorców do przejściowego inwestowania w 100% własnych kapitałów na budowę, w oczekiwaniu późniejszych przydziałów kredytu. Wystarczył dla odstraszenia wszystkich chętnych przykład pracującego w porcie przedsiębiorstwa, któremu kredytu odmówiono, wobec tego, że w międzyczasie budynek już został wybudowany.

Jak się zaś sprawy będą przedstawiać w roku 1937 nie wiadomo.

ad a). Sprawy katastralne opóźniane wskutek zbyt słabej obsady personalnej działu katastralnego przy Urzędzie Skarbowym w Gdyni, wikłają się jeszcze naskutek niezatwierdzenia planu zabudowy miasta i braku opracowanych planów szczegółowych. Kto w Gdyni chce rozpocząć budowę, powinien się liczyć z tym, że w obecnym stanie rzeczy na same sprawy katastralne i hipoteczne minie mu

kilka miesięcy, po czym dopiero będzie mógł myśleć o następnych etapach swej pracy.

ad b). Wskazanem byłoby spopularyzować formę hipotek umożliwiających ustanowienie prawa zabudowy, również i w mieście. Nie jest wykluczonem, że część właścicieli nie chcących się obecnie wyzybywać swoich gruntów, jak np. ludność kaszubska, gotowa byłaby oddać je do użytku przemysłowego i mieszkaniowego na zasadzie prawa zabudowy, co rozszerzyłoby i urozmaiciłoby podaż parcel.

ad c). Zaznaczyć trzeba, że stosownych pomieszczeń nie ma w Gdyni nawet przemysł drobny i średni, związany z konieczności z istnieniem każdego większego skupiska ludności. W Gdyni, mieście 90-tysięcznym, przemysł ten musi pracować po piwnicach, barakach i tp. Tym, którzy zamierzają w roku 1937 budować sobie lepsze pomieszczenia dla swych warsztatów pracy, trzeba zwrócić uwagę na ten cały splot trudności, które im przyjdzie pokonać, zanim będą mogli się starać oficjalnie o pożyczkę z funduszy rozbudowy dla swego obiektu przemysłowego.

Poza sprawami terenowymi i kredytowymi istnieje jeszcze jedna sprawa, należąca do ogólnych podstaw warunkujących rozwijanie się przemysłu w Gdyni.

Jest nią tani prąd elektryczny dla celów przemysłowych. Dotychczas cena jest bezwzględnie za wysoka i musi ulec wydatnemu obniżeniu tak ze strony zakładów w Gródku dla przemysłu w porcie, jak ze strony Miejskich Zakładów Elektrycznych dla siły używanej do produkcji w mieście.

Rzućmy teraz okiem wstecz na mnogość tych poruszonych zagadnień. Wyobraźmy sobie, że na drodze do rozwiązania każdego z nich stoi kilku urzędowych referentów, wymagających każdy kilku różnych formalności, jeżeli nie

0455/85
40, -

podają. Czy nie wystarczy to, by odstraszyć nawet dzielnych i bojowych ludzi? A co dopiero mówić o tym przeciętnym typie przedsiębiorcy, którego byśmy w Gdyni tak chętnie widzieli, zatrudniającego naszych bezrobotnych.

Czy nie powinnyby się tymi sprawami tak pokierować, aby chętny do osiedlenia się przedsiębiorca wniósł tylko jedno lub dwa podania, ograniczył się przede wszystkim do specyficznych kwestyj swego przedsiębiorstwa, zagadnienia zaś typowe, dla każdego przemysłowca podobne, mogły być załatwiane automatycznie i szybko.

Skoro zaczęliśmy od porównań podróźniczych, to powróćmy do nich i przy końcu. Możliwość podróżowania nie zależy od tego głównie, czy jakieś społeczeństwo lubiałoby jeździć koleją, ale w danej chwili przede wszystkim od tego, czy dysponuje ono torami, wagonami i lokomotywami i czy te składniki ruchu dobrze razem pracują. Problem dziś przez nas poruszony jest zawily i składa się na niego, jak widzimy, również wiele poszczególnych składników, nad którymi trzeba pracować, urzeczywistniając je krok za krokiem. Opracowanie tylko jednego lub kilku ogniw z całego łańcucha choćby bardzo ważnych, nie wystarczy; trzeba tu czuwać nad całokształtem zagadnienia. Przemysłowcowi mającemu osiedlać się w Gdyni należy dać narzędzia jego pracy, t.j. teren i możliwości budowy — niejako do ręki; kto z tej sposobności skorzysta, w jakich dziedzinach przemysłu się zrobi ruch, to już samo życie wykaże.

Bez utorowania tych dróg, uprzemysłowienie Gdyni będzie się nadal kończyć na dobrych chęciach. Dopiero po rozwiązaniu poruszonych tu założeń, powstaną dla Gdyni właściwe problemy przemysłowe.



MUZEUM
MIASTA
GDYNI
BIBLIOTEKA

Zubieniski St.
Ogólne podstawy
Gdynia
6083 / M₂