



Architecture
and town planning
Quarterly

Kwartalnik architektury
i urbanistyki



Architecture
and town planning
Quarterly
Kwartalnik architektury
i urbanistyki

4/2022
tom XVI
miesiąc: luty
(ISSN 0033-986X)



Joanna Bryg-Stanisławska, *Plan Tadeusza Tołwińskiego „Przebudowa dzielnic śródmiejskich Krakowa nowoczesnego” na tle propozycji urbanistycznych dla miasta z pierwszej połowy XX wieku*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, 2022, z. 4, s. 40-62

Joanna Bryg-Stanisławska, *Tadeusz Tołwiński’s plan “Reconstruction of the downtown districts of modern Krakow” against the background of urban planning proposals for the city from the first half of the 20th century*, “Architecture and Town Planning Quarterly”, 2022, no. 4, pp. 40-76 [English version pp. 63-76]

DOI: 10.17388/WUT.2025.0034.ARCH

Plan Tadeusza Tołwińskiego „Przebudowa dzielnic śródmiejskich Krakowa nowoczesnego” na tle propozycji urbanistycznych dla miasta z pierwszej połowy XX wieku

Joanna Bryg-Stanisławska, mgr
Stowarzyszenie Historyków Sztuki
Oddział Krakowski

Joanna Bryg-Stanisławska, MSc
Association of Art Historians
Krakow Branch

Streszczenie

W 1951 roku periodyk „Miasto” opublikował artykuł autorstwa Tadeusza Tołwińskiego *Przebudowa dzielnic śródmiejskich Krakowa nowoczesnego*. Koncepcja rozwiązań urbanistycznych centrum Krakowa okazała się być ostatnią pracą profesora, przedstawioną szerszemu gronu tuż po jego śmierci. Przewidując szybki rozwój miasta Tołwiński przygotował plan regulacyjny: zdefiniował zasięg dzielnic śródmiejskich, zaprezentował propozycję szeregu zabiegów korygujących układ urbanistyczny, skupiając się przede wszystkim na uporządkowaniu i pozyskaniu terenów zielonych, przebudowie trakcji kolejowych i ukształtowaniu arterii komunikacyjnych. Plan ten wpisuje się w szereg przymysłów profesora, opublikowanych w latach 30. XX wieku w jego monumentalnym dziele *Urbanistyka*. Uwzględnia również wcześniejsze propozycje rozwiązań przestrzennych dla Krakowa, począwszy od pierwszych prób ukształtowania charakteru miasta, czyli do założeń konkursu na plan regulacyjny Wielkiego Krakowa ogłoszonego w 1909 roku, poprzez tzw. „Plan Dziewońskiego” z końca lat 30., aż do rozwiązań proponowanych przez okupanta na początku lat 40. XX wieku. Mimo, że propozycję Tołwińskiego zrealizowano tylko fragmentarycznie, wpłynęła ona na kształtowanie kolejnej koncepcji autorstwa Anny Ptaszyckiej i odcisnęła piętno na późniejszym rozwoju miasta.

Słowa kluczowe

Tadeusz Tołwiński | urbanistyka Krakowa | plan
Krakowa | urbanistyka lat 50. XX w. | plan regulacyjny
| dzielnice śródmiejskie

W 1951 roku w periodyku „Miasto” ukazał się tekst Tadeusza Tołwińskiego, w którym szczegółowo został przedstawiony szkic urbanistyczny „Przebudowa dzielnic śródmiejskich Krakowa nowoczesnego”¹. Koncepcja ta była kolejną z pro-

¹ T. Tołwiński, *Przebudowa dzielnic śródmiejskich Krakowa Nowoczesnego*, „Miasto”, 1951, nr 2, s. 1–14.

pozycji uporządkowania centrum, jakie zostały przedstawione od początku XX wieku. Autor niewątpliwie bazował na pracy swoich poprzedników, czerpiąc z ich pomysłów, rozwiązań i doświadczeń. Najprawdopodobniej sięgnął do plansz przedłożonych na konkurs na plan regulacyjny Wielkiego Krakowa z 1909 roku, nie tylko do projektu zwycięskiego autorstwa Józefa Czajkowskiego, Władysława Ekielskiego, Tadeusza Stryjeńskiego, Ludwika Woytyczki i Kazimierza Wyczyńskiego², lecz także koncepcji laureatów trzeciego miejsca – Stanisława Gorlińskiego, Franciszka Mączyńskiego i Tadeusza Niedzielskiego³. Inspirował się propozycją z końca lat 30. Kazimierza Dziewońskiego⁴, a nawet planem z czasów okupacji niemieckiego architekta Huberta Rittersa⁵. Z kolei „plan Tołwińskiego” stał się punktem wyjścia dla idei przedstawionej przez Annę Ptaszycką na początku lat 50. XX wieku⁶. Celem niniejszego artykułu jest analiza rozwiązań, zaproponowanych przez Tołwińskiego, na tle tych propozycji.

Urbanistyka Krakowa tuż po drugiej wojnie światowej powszechnie kojarzona jest przede wszystkim z idealnym socrealistycznym założeniem przestrzennym – Nową Hutą. Jednak prace architektów nie ograniczały się tylko do tej inwestycji. Zanim w 1949 roku pojawiły się plany budowy największego w Polsce Kombinatu Metalurgicznego, rozpoczęto rozważania na temat modernizacji istniejących dzielnic okalających Stare Miasto. Zamierzano je uporządkować, a wybranym terenom nadać zupełnie inny charakter⁷. Od 1946 roku trwały prace nad projektem ogólnym miasta, prowadzone przez oddział Planowania Przestrzennego Wydziału Zarządu Miejskiego pod kierunkiem Andrzeja Domańskiego i Tadeusza Pieli⁸.

Z tego okresu pochodzi pierwszy, powojenny, publikowany szkic urbanistyczny prezentujący propozycję zagospodarowania dzielnic śródmiejskich Krakowa powstały w latach 1948–1949⁹. Autorem koncepcji był profesor Tadeusz Tołwiński, który na Wydziałach Politechnicznych Akademii Górniczej objął Katedrę

² K.K. Pawłowski, *Początki polskiej nowoczesnej myśli urbanistycznej*, w: *Sztuka około 1900. Materiały z sesji Historyków Sztuki*, Kraków 1967, Warszawa 1969, s. 73.

³ Op. cit., s. 76.

⁴ *Plan inwestycyjny stoł. król. Miasta Krakowa na okres 1937/38–1943/44*, Kraków 1938.

⁵ Ż. Komar, *Architektura okresu okupacji w Krakowie. Zarys problematyki badawczej*, w: *Architektura okresu III Rzeszy w Polsce*, Poznań 2019.

⁶ A. Ptaszycka, *Oblicze urbanistyczne współczesnego Krakowa*, w: *Kraków studia nad rozwojem miasta*, red. J. Dąbrowski, Kraków 1957, s. 371.

⁷ Decyzja budowy w sąsiedztwie Nowej Huty, potężnego przemysłowego centrum, oraz nieco późniejsza koncepcja włączenia go w granicę Krakowa (1951 r.) zdezaktualizowały podejmowane wysiłki projektantów.

⁸ *Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja, t. 1. Miasta Historyczne*, red. W. Kalinowski, Warszawa 1986, s. 225. Zarówno Elżbieta Firlet, jak i Maria Zientara podają, że pierwszy powojenny plan zagospodarowania przestrzennego powstał w 1949 roku w Pracowni Urbanistycznej przy Zarządzie Miejskim: E. Firlet, *Zmiany przestrzenno-urbanistyczne Krakowa w latach 1939-2006*, w: *Kraków: nowe studia nad rozwojem miasta*, red. J. Wyrozumski, Biblioteka Krakowska nr 150, Kraków 2007, s. 677; M. Zientara, *Sztuka Krakowska 1945–2000. Tom 1. Socrealizm i czas „odwilży” (1945–1959/1960)*, Kraków 2020, s. 94; J. Majczyk, A. Tomaszewicz, *Anna Ptaszycka. Harcerka, architektka, urbanistka*, w: *Pionierki. Architektura jest najważniejsza*, Kraków 2019, s. 36, w tej publikacji autorki podają, że w 1951 roku Anna Ptaszycka objęła funkcję kierowniczkę Pracowni Planu Ogólnego i przystąpiła do przygotowania aktualizacji planów rozwoju miasta opracowanych w 1949 roku pod kierunkiem Tadeusza Pieli.

⁹ T. Kotaszewicz, *Tadeusz Tołwiński 1987-1951*, Warszawa 2016, s. 135.

Urbanistyki¹⁰. Idea Tołwińskiego została przedstawiona we wspomnianym tekście *Przebudowa dzielnic śródmiejskich Krakowa nowoczesnego*¹¹. Był to jego ostatni projekt¹². Obszerny artykuł, dość szczegółowo przedstawiający proponowane zmiany, został wydrukowany tuż po nagłej śmierci profesora w 1951 roku. Oddając hołd architektowi w notce wstępnej, podkreślono zarówno jego zasługi w dziedzinie planowania miast, którą zajmował się przez 35 lat, jak i wkład w kształcenie kolejnych pokoleń urbanistów¹³.

Nową sytuację polityczną po roku 1945 Tołwiński przedstawiał jako szansę na wzrost znaczenia urbanistyki¹⁴. Miał nadzieję, iż „innowacyjny system racjonalnego i planowanego rozwoju przestrzennego” da możliwość przekształcenia dzielnic śródmiejskich „odpowiednio do socjalistycznej treści społecznej i gospodarczej”¹⁵. W studium, dla którego inspiracją był przewidywany szybki rozwój miasta, przedstawił szereg zabiegów, korygujących układ urbanistyczny. Skupił się w nim przede wszystkim na uporządkowaniu i pozyskaniu terenów zielonych, przebudowie trakcji kolejowych i ukształtowaniu arterii komunikacyjnych (il. 1, 2)¹⁶.

Uwagę architekta zajmowały dwa okresy rozwoju Krakowa, które według niego zaważyły na jego kształcie: średniowiecze oraz druga połowa XIX wieku. Z pietyzmem podchodził do założenia urbanistycznego z czasów lokacji w 1257 roku, wraz z szachownicowym układem „wypełnionym dziełami architektury” i dawnymi traktami komunikacyjnymi. Podobnie postrzegał znajdujący się obok Kazimierz oraz „fragmenty urbanistyczne”: Stradomia, Kleparza, Krowodrzy, zabudowań klasztornych i architektury podmiejskiej. Natomiast krytycznie oceniał rozrośnięcie się miasta w drugiej połowie XIX wieku¹⁷. Stwierdził, że na jego formę najbardziej wpłynęła z jednej strony infrastruktura związana z rozwojem kolei żelaznej, z drugiej fortyfikacje i urządzenia militarne. Koszary, forty i budynki przy nich powstałe zostały wyłączone z funkcji miasta, toteż zahamowały jego naturalny rozwój wzdłuż dawnych traktów komunikacyjnych. Elementem mającym decydujący wpływ na urbanistykę stały się dwie linie kolejowe wraz z przynależącymi budynkami. Jedna z nich przecięła Kraków na osi północ – południe, a przy niej wybudowano Dworzec Główny. Druga – o charakterze fortecznym – obiegła miasto od północy i zachodu.

¹⁰ Tadeusz Tołwiński z Krakowem związany był już od przełomu 1944/1945 roku, kiedy to został wykładowcą na tzw. Kursach Architektonicznych – działającej na terenie Krakowa konspiracyjnej agendzie Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej. W 1945 roku objął kierownictwo Katedry Urbanistyki. Asystentami profesora byli min. Andrzej Domański i Anna Ptaszycka: op. cit., s. 63.

¹¹ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit.

¹² W tym czasie Tadeusz Tołwiński pracował nad trzecim tomem *Urbanistyki*, pierwotna wersja nosząca tytuł *Miasto – Przyroda – Ogród*, została zniszczona w 1944 roku podczas Powstania Warszawskiego, ostateczną wersję opublikowano po śmierci profesora: T. Tołwiński, *Urbanistyka. T. 3. Zieleń w urbanistyce*, Warszawa 1963.

¹³ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., s. 1.

¹⁴ Było to powszechne przekonanie, w inauguracyjnym numerze „Architektury” pierwszy z artykułów poświęcony jest tematyce zacieśnienia związków architektury i urbanistyki: B. Malisz, *Planowanie ośrodków miejskich*, „Architektura”, 1947, nr 1.

¹⁵ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., s. 3.

¹⁶ Op. cit., s. 3–6.

¹⁷ Op. cit., s. 4–6.

1.



1. T. Tołwiński „Studium dzielnic śródmiejskich Krakowa” – rozplanowanie zieleni poza śródmieściem, źródło: „Miasto”, 1951, nr 2

1. T. Tołwiński “Study of Kraków’s inner city districts” – layout of greenery outside the city centre, source: “Miasto”, 1951, no. 2

To na jej miejscu w okresie międzywojennym założono Aleje Trzech Wieszczów. Do tych urządzeń doszły tereny dworcowe na północy i południu miasta¹⁸.

W XIX wieku wzrastał zarówno handel, jak i przemysł, a co za tym idzie, wzmagaly się potrzeby komunikacyjne i szybko rozwijało budownictwo mieszkaniowe. To wszystko, jak twierdził, odbyło się w chaotyczny, przez nikogo niekontrolowany sposób. Nowe dzielnice zostały gęsto zaludnione, niemalże pozbawione terenów zielonych i wypoczynkowych. Zabrakło w nich miejsca nie tylko dla budynków społecznych, lecz także tych mieszczących instytucje. Tylko pojedyncze elementy Tołwiński uznał za pozytywne. Zaliczył do nich wytyczenie ul. Starowiślniej, czyli szlaku łączącego Kraków z „nowo założonym” [sic!] Podgórzem¹⁹ – miastem, którego rozwój był,

¹⁸ Op. cit., s. 3.

¹⁹ Podgórze zostało założone w 1795 roku.

dłużona oś biegnąca prosto w stronę Wisły, od południa brzeg rzeki, a od zachodu Aleje Trzech Wieszczów do ul. Montelupich i dalej do narożnika Cmentarza Rakowickiego. Na tej przestrzeni priorytetowym zadaniem było wydzielenie terenów zielonych oraz opracowanie głównych arterii komunikacyjnych, które przejęłyby ruch motorowy i stanowiły kościec dla terenów mieszkaniowych, przemysłowych i usług społecznych²³.

Kluczowe zagadnienie, jakie widział przed sobą Tołwiński, to wygospodarowanie miejsca pod zieleńce, jednak nie kosztem wyburzania budynków w dzielnicach historycznych. Dopuszczał tylko rozebranie przestarzałych oficyn wewnątrz bloków mieszkalnych i ewentualnie domów w złym stanie technicznym. Największą ingerencję profesor planował przeprowadzić w obszarze między ulicami Warszawską a Rakowicką, gdzie pragnął wyeliminować urządzenia kolejowe wraz z wiaduktem drogi warszawskiej i oczyścić teren z zabudowań. Wiązało się to z projektowaną zmianą funkcji przestrzeni, ograniczonej od zachodu ulicami Warszawską i Pawią, od północy Cmentarzem Rakowickim oraz ulicami Rakowicką i Zygmunta Augusta od strony wschodniej. Tołwiński argumentował, że jest to fragment miasta z dużą ilością drzew znajdujących się zarówno na Cmentarzu Rakowickim, jak i na obszarze byłej fundacji Lubomirskich. Dodatkowo od strony zachodniej istniała możliwość wyburzenia przestarzałych domów i dzięki temu utworzenia pasma parkowego o szerokości 70 m prowadzącego ze wschodu na zachód, od narożnika ulic Ogrodowej i Warszawskiej, aż do rogu ul. Łobzowskiej i Alei Słowackiego. W ten sposób można by było wytworzyć zielony pas zajmujący około 50 ha. Jego wschodnie ramię sięgnęłoby wzdłuż ul. Lubomirskiego pod nowo wybudowane wielkie skrzyżowanie na ul. Mogiłskiej. Dalej pasmo zieleni zostałoby przedłużone w stronę południową wprost do planowanej linii kolejowej i do połączenia z bulwarami nadwiślańskimi. W tym miejscu konieczne byłoby poszerzenie koryta Wisły, jak również podniesienie lustra wody w rzece. Bulwary należałoby zagospodarować obustronnie, aby utworzyć pasma parkowe, wypoczynkowe i spacerowe, co dałoby ramę dla Wawelu, Skalki oraz całej panoramy Krakowa i Kazimierza. Tutaj również miałyby się znaleźć przystanie wyladunkowe i urządzenia sportowe. Bulwary w zachodniej części miasta połączyłyby się poprzez Aleje Trzech Wieszczów z terenami zielonymi obejmującymi: Błonia, Park Jordana, Stadion Sportowy.

Pasma parkowe, także szerokości 70 m, przewidywane było również od ul. Pawiej, na północ od ul. Ogrodowej przez ul. Warszawską, dalej teren przed kościołem św. Filipa, gdzie znajdował się ładny drzewostan, między kościołem a budynkiem radia na ul. Szlak²⁴, stąd na ul. Wróblewskiego i na północ do ul. Słowiańskiej. Następnie, biegnąc kolejno przez teren między ul. Krowoderską a Łobzowską do Al. Słowackiego. W tym miejscu proponowano klin zieleni jako łącznik z terenami parkowymi projektowanymi wzdłuż ul. Grottgera i Młynówki²⁵.

Priorytetem było również przeniesienie dworca kolejowego. Dawało to szansę na uwolnienie terenów pod inne funkcje, co zdawało się być nieodzowne, jak

²³ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., s. 6.

²⁴ Siedziba radia mieściła się na ul. Szlak 71 – w pałacu Tarnowskich.

²⁵ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., s. 7–8.

tłumaczył architekt, ze względów „społecznych i zdrowotnych” oraz dla wykorzystania możliwości ukształtowania nowoczesnego układu miejskiego z podstawowymi arteriami komunikacyjnymi. Bezdyskusyjnie duży przelotowy dworzec kolejowy był w mieście konieczny, jednak nie istniała potrzeba lokowania go, jak pisał Tołwiński, w samym centrum, przesunięcie nieco na wschód otwierałoby więcej możliwości. Funkcje techniczne i ruch towarowy mogłyby przejąć dworce: dla linii z północy i zachodu kraju w Krowodrzy, a z południa i wschodu w Płaszowie. W śródmieściu pozostałby tylko kolejowy ruch osobowy, a skrajne dworce miała połączyć nowa magistrała. Toteż na projektowanym Dworcu Głównym pociągi mogłyby zatrzymywać się na krótko, jak na dawnym dworcu Quai d’Orsay w Paryżu czy w przedwojennej Warszawie, gdzie tego typu rozwiązania przetrwały próbę czasu, a nowy dworzec w stolicy powstawał na tych samych zasadach²⁶.

Dworzec w Krakowie urbanista zamierzał usytuować na południe od Ronda Mogińskiego, na przedłużonej osi Al. Marchlewskiego. W takim układzie linia kolejowa miała rozgałęzić się na północy, na wysokości ul. Warszawskiej, pobiec przy południowej granicy cmentarza Rakowickiego, schodząc otwartym wykopem pod poziom otaczających ją ulic. Z ul. Rakowicką przepleść się pod kątem prostym, dalej na południe przejść równolegle do ul. Marchlewskiego, następnie skrzyżować z ulicą Mogińską (poziom ronda powinien być nieco obniżony, aby przejść wiaduktem nad koleją), wyjść z otwartego wykopu i wejść na dworzec. Za dworcem, wiaduktem nad ul. Grzegórzecką tory pobiełyby na południe i weszły na nowy most kolejowy, aby złączyć się z istniejącą stacją w Płaszowie²⁷.

Do nowego Dworca Głównego miały przylegać dwa place, gdzie usytuowano budynki związane z ruchem kolejowym, pocztowym i turystycznym, wielki hotel i stacje autobusów dalekobieżnych. Z placu zachodniego zjazd prowadziłby na ul. Grzegórzecką w stronę mającego powstać placu centralnego przed gmachem PKO. W tym miejscu rozdzielałby się ruch kołowy na poszczególne dzielnice Krakowa. Z placu wschodniego wybiegałaby arteria obsługująca tereny Grzegórek i Dąbia, w którą to stronę przewidywana była ekspansja miasta, co dawałoby możliwość przybliżenia miasta do rzeki²⁸.

Kolejną kwestią, jaką Tołwiński poruszył, było rozplanowanie głównych arterii miejskich, których wytyczenie uważał za równie istotne, jak wykreślenie ulic przy lokowaniu Krakowa w okresie średniowiecza. Trudność zadania polegała jednak na tym, że kościec arterii komunikacyjnych i tereny do niego przylegające należałoby wytyczyć w obszarze ściśle zabudowanym, zawierającym wartości gospodarcze, kulturowe, techniczne i społeczne. Przyświecały temu dwojakie cele, z jednej strony całkowite uchronienie rejonów zabytkowych, jak również poszczególnych obiektów, z drugiej zaspokojenie potrzeby narastającego ruchu motorowego. Rama proponowanych arterii częściowo pokrywała się z odcinkami już istniejących dróg, wymagało to tylko pewnej korekty. Zupełnie nowe ulice miały powstać albo na te-

²⁶ Op. cit., s. 8.

²⁷ Op. cit., s. 8–9.

²⁸ Op. cit., s. 9.

renach niezabudowanych albo na terenach słabo wyzyskanych²⁹. Podstawę tego rozwiązania tworzyłby krzyż dwóch głównych arterii: północno-południowej (N-S) oraz wschodnio-zachodniej (W-Z)³⁰, a łączyłaby je arteria okólna, która stałaby się granicą dzielnic śródmiejskich.

Początek arterii północno-południowej (N-S) planowano w miejscu skrzyżowania Al. 29 Listopada z przedłużoną ul. Montelupich mniej więcej w okolicy obecnego wiaduktu na ul. Warszawskiej. Byłoby to skrzyżowanie wieloramienne o jeździe jednokierunkowej. Od proponowanego ronda odchodziłyby w stronę południa dwie ulice, jedna z nich to ul. Warszawska, dawny szlak historyczny prowadzący do Barbakanu i Bramy Floriańskiej, a równoległe do niej nowa arteria biegnąca przez tereny parkowe do skrzyżowania z drugim głównym szlakiem wschód-zachód (W-Z). To skrzyżowanie, zapewne dwupoziomowe, z ul. Lubicz zostałyby ulokowane na wysokości obecnego wiaduktu kolejowego. Dalej trasa północ-południe (N-S) o szerokości 40 m miała mieć charakter ulicy wielkomiejskiej i pobiec linią obecnego torowiska kolejowego aż do skrzyżowania z ul. Wielopole i Grzegórzecką. W tym miejscu zostałyby utworzony monumentalny plac w formie trójkąta. Po jego jednej stronie znalazłaby się istniejąca fasada gmachu PKO, po stronie przeciwnej konieczne byłoby wzniesienie analogicznej bryły architektonicznej – gmachu publicznego. Podobnie na części osiowej placu powinien powstać okazały budynek o monumentalnej bryle, który dominowałby w dalekiej perspektywie – widziany od ul. Lubicz, zwłaszcza, że tym miejscu poziom arterii w stronę północną nieco by się wznosił, co tworzyłoby idealne warunki dla kompozycji architektonicznych i zauważalnej z oddali dominanty. W tym obszarze konieczne byłoby usunięcie kilku budynków – domów czynszowych wzdłuż ul. Morsztynowskiej – oraz rewitalizacja bloków mieszkalnych.

Z placu przed PKO jedno z odgałęzień prowadzić miało do zachodniego placu przed dworcem, a w stronę południową rozwidlić się na dwie drogi. Pierwsza z nich nazwana N-S-Z to ul. Dietla, która obsługiwałaby dzielnice południowo-zachodnie. Nie wymaga żadnych korekt, poza uporządkowaniem architektonicznym fasad i ewentualnym wyburzeniem domów między ulicami Dietla, Paulińską a św. Stanisława, aby utworzyć punkt widokowy na zabytki Kazimierza i panoramę Wzgórza Wawelskiego. Na pozostałej przestrzeni należałoby wprowadzić tylko niską zielen z odpowiednio skomponowanymi grupami drzew i boiskami sportowymi. Arteria N-S-Z dalej pobiegłaby przez Wisłę i połączyła się z Al. Konopnickiej. Druga z arterii N-S-W miałaby przejąć ruch w stronę Podgórza i tereny południowo-wschodnie miasta, biegnąc na miejscu torowiska kolejowego i łączyć się ze szlakami dalekobieżnymi w kierunku południowym i południowo-wschodnim. Strona wschodnia tego ciągu komunikacyjnego przylegałaby do projektowanego pasma parkowego i do Cmentarza Żydowskiego z pięknym drzewostanem, a od strony zachodniej zaistniałoby miejsce na nową zabudowę architektoniczną. Obydwie arterie odciążłyby z nadmiernego ruchu motorowego Kazimierz, na którego terenie ko-

²⁹ Propozycje utworzenia arterii komunikacyjnych Tołwiński omawia w podrozdziale *Podstawowa sieć głównych arterii miejskich*: T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., s. 9–12.

³⁰ Takie oznaczenia T. Tołwiński stosuje w artykule.

niecznie należało przeprowadzić znaczne roboty konserwatorskie, rewitalizację licznych bloków budynków, usunąć wiele ruder i przybudówek.

Drugi podstawowy szlak wschodnio-zachodni (W-Z) można byłoby utworzyć wykorzystując istniejące ulice i zorganizować je w nowoczesną arterię wielkomiejską. Od ronda Mogińskiego odchodzą ulice: Mogilska, która biegnie dawnym szlakiem handlowym z Krakowa do Mogiły przechodząc w usytuowane równolegle do siebie ulice Lubicz i Kopernika (która dawniej prowadziła do bramy Mikołajskiej) oraz trzecia ul. Lubomirskiego prowadząca do Kleparza i Krowodrzy przez ul. Topolową na ul. Szlak i św. Filipa. Tołwiński porównał to założenie do założenia barokowego, ale współgrającego z nowoczesnymi potrzebami. Rondo to punkt wjazdowy do dzielnic śródmiejskich, wielka brama do miasta od strony wschodniej. Aby nie zakłócić tego układu linia kolejowa powinna przebiegać niżej w otwartym wykopie. Ulica Lubicz miałaby przejąć funkcje wielkiej arterii przeznaczonej tylko dla ruchu samochodowego, a ulice równoległe Kopernika wraz z klinikami, Ogrodem Botanicznym oraz Lubomirskiego otrzymać charakter ulic parkowych adresowanych dla ruchu pieszego i lokalnego. Główna arteria miała bezkolizyjnie skrzyżować się z arterią N-S w miejscu dzisiejszego wiaduktu kolejowego i przejść aż do ul. Asnyka. Na tej trasie należałoby poszerzyć jezdnie, a ruch pieszy przenieść na sąsiednie ulice i Planty. Korzystne byłoby również obniżenie gruntu o jeden metr przy Barbakanie i Bramie Floriańskiej i zniwelowanie powstałych różnic łagodnymi rampami. Od rogu ul. Asnyka arteria wkroczyłaby we wnętrza bloku między ulicami Łobzowską i Karmelicką, pobięła przy północnej stronie budynku klasztornego Karmelitów, skrzyżowała się z ul. Karmelicką i weszła na teren dawnych koszar przy ul. Rajskiej, zajmując część niezabudowaną do ul. Dolnych Młynów i dalej Czarnowiejską do skrzyżowania z arterią okólną. W tym obszarze projekt przewidywał wyburzenia. Następnie ciąg komunikacyjny pobięłby ul. Czarnowiejską i wszedł w drogę regionalną w stronę Śląska. Ze względu na poprowadzenie traktu między blokami mieszkalnymi ten ciąg komunikacyjny nie byłby przeznaczony dla ruchu ciężarowego.

Ostatnim elementem łączącym wszystkie szlaki stałaby się arteria okólna pokrywająca się z granicami śródmieścia. Zadaniem jej byłoby obsługiwanie przemieszczania się zarówno między dzielnicami, jak i przejmowanie ruchu dalekobieżnego, stąd wymagana szerokość – 40 m. Do wykreślenia trasy okólnej należało wykorzystać istniejące ulice i tereny niezabudowane, zaczynając od arterii północnej i drogi warszawskiej. Droga okalająca powinna biec do granicy Cmentarza Rakowickiego w pobliżu nowej linii kolejowej, aby skrzyżować się z ul. Rakowicką, wejść w Al. Marchlewskiego. Dalej poprowadzić do Ronda Mogińskiego i w tym punkcie połączyć się z trasą W-Z. Następnie zostałaby skierowana na południe, przez nowy Dworzec Główny i skrzyżowanie z ul. Grzegorzeczką, doszłaby do Wisły, prowadząc dalej bulwarami i w odległości około pół kilometra od mostu przepłotła się z arterią N-S-W, gdzie planowano zastosować bezkolizyjne skrzyżowanie dwupoziomowe. Wiodąc wzdłuż Wisły połączyłaby się z arterią N-S-Z i pobięła ul. Dietla, przechodząc mostem przez rzekę. Następnie Al. Konopnickiej, przez kolejny most – Dębnicki, Alejami Trzech Wieszców, ul. Montelupich do punktu wyjściowego. Wyburzenia byłyby konieczne

tylko między ul. Raclawicką a Al. Marchlewskiego. Trasa zostałaby usytuowana głównie na obszarach niezabudowanych, a liczne jej odcinki znajdować się miały przy terenach parkowych, spacerowych, zarówno tych istniejących jak Błonia czy Park Krakowski, jak i planowanych np. klin zieleni wzdłuż Młynówki, planty Północne i Wielki Ludowy Park Centralny. We wschodniej i południowej części arterii okólnej towarzyszyłyby pasma zieleni od Ronda Mogińskiego w stronę Wisły oraz bulwary do mostu przy ul. Dietla z widokiem na Kazimierz i Wawel³¹.

Oddzielnym tematem, któremu Tołwiński poświęcił znaczący fragment wywodu, było założenie Wielkiego Parku Ludowego w przestrzeni między ul. Warszawską a Rakowicką, którego centrum miałyby stanowić gmach Domu Kultury z Halą Kongresową oraz gmach Opery. Kompleks zostałby poprzedzony wielkim placem zbiórek, do którego Opera miała przylegać od strony południowej, a Dom Kultury od zachodniej. Okazałe wejście na plac zostałoby ulokowane od strony centralnego skrzyżowania arterii N-S i W-Z, drugie ujęte w portyk od strony wschodniej. Od strony północnej zaprojektował wzniesienie amfiteatru, skąd otworzyć się miała wspaniała perspektywa na całość placu i dalej do skrzyżowania centralnego przed placem PKO. Jako że cały zespół architektoniczny położony w parku byłby odizolowany od zabytkowego centrum, powinien mieć charakter nowoczesny, odpowiadający współczesnemu życiu. To założenie urbanistyczne mogłoby posłużyć jako szlak reprezentacyjny dla pochodów i przemarszów. Pracę nad budynkiem Opery, lokowanym na terenie dawnego Parku Strzeleckiego – wzdłuż ul. Zygmunta Augusta z fasadą wychodzącą na ul. Bosacką – sugerował rozpocząć niezwłocznie, jeszcze przed przeniesieniem dworca³².

Szczegółowego opracowania wymagała dzielnica między Al. Stalina³³ a ul. Gertrudy i między Nowym Dworcem a Wisłą. Nowo wybudowane domy mieszkalne ZOR na Grzegórkach powinny zostać racjonalnie wkomponowane w układ urbanistyczny, a całe osiedle nowocześnie rozbudowane i połączone odpowiednią arterią z Nową Hutą.

Fragmenty dotyczący gotyckiej części Krakowa przewidywały przebudowy konserwatorskie, a przede wszystkim usunięcie XIX i XX wiecznych przybudówek³⁴.

Tekst, którego założenia zostały przedstawione tutaj dość drobiazgowo, powstał po wprowadzeniu realizmu socjalistycznego. Nie jest on wolny od powszechnie stosowanych w owym czasie propagandowych haseł. Jednak samą koncepcję Tołwiński opracował wcześniej, opierając się na długoletnim doświadczeniu. Zarówno konstrukcja wywodu, jak również treść, wskazują na ugruntowane przekonania, które mimo wprowadzenia nowej doktryny politycznej nie uległy korekcie. Projekt przebudowy dzielnic śródmiejskich Krakowa jest spójny z programem ogłoszonym przez Tołwińskiego od lat 30. XX wieku. Wówczas to opublikował swe

³¹ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., s. 12–13.

³² Op. cit., s. 14.

³³ Obecnie ulica Westerplatte.

³⁴ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., s. 4.

poglądy w monumentalnej pracy *Urbanistyka. Budowa miasta w przeszłości*. Tom pierwszy, wydany w 1934 roku, poświęcony był założeniom historycznym i konieczności ich ochrony³⁵. Tom drugi *Budowa miasta współczesnego* to niezwykle krytyczna ocena rozwoju miast XIX i początków XX wieku oraz propozycja naprawy nie-trafionych rozwiązań³⁶. Nad trzecim tomem Tołwiński pracował po wojnie, lecz nie zdążył go ukończyć, uczynili to jego współpracownicy i uczniowie³⁷. Nadzieja, wyrażona przez Tołwińskiego, na wzrost znaczenia urbanistyki nie była bezpodstawna. Jak pisze Bolesław Stelmach „[n]igdy potem władza nie liczyła się ze zdaniem (wybranych co prawda) architektów, a architektura i urbanistyka nie budziły tak silnego społecznego oddźwięku. Nigdy też planowanie przestrzenne nie miało takiej rangi i nie było realizowane w tak dużym stopniu jak w okresie 1945–1956”³⁸.

Ocena ówczesnego stanu Krakowa opublikowana w „Mieście” była zgodna z poglądami Tołwińskiego przedstawionymi pierwszej części *Urbanistyki*, w której poświęcił fragment historycznemu założeniu miasta, oceniając je jako jedno z najbardziej dojrzałych, pełnych realizacji urbanistycznych w Europie³⁹. W tomie drugim ugruntował swoje przekonania dotyczące historycznych fragmentów założenia. Powinny być one nie tylko zachowane, lecz także otoczone pieczołowitą opieką, gdyż są to dzielnice najbardziej cenione i stanowiące ozdobę całego organizmu miejskiego⁴⁰. Za to zupełnie nie cenił czasów sobie najbliższych, krytycznie postrzegał wiek XIX, kiedy to miasta europejskie przekształcane były w obozy warowne, zabezpieczone kręgami fortyfikacji. Kwestie obronności dominowały nad sprawami miejskimi, problemami mieszkaniowymi i zagadnieniami gospodarczymi. Nie inaczej było w Krakowie, Poznaniu, Lwowie i Warszawie⁴¹.

Wszystkie tezy, które sformułował w latach 30., nadal prezentował pod koniec lat 40., uważając je za aktualne. W jego wcześniejszych pracach również czytamy o konieczność zróżnicowania ulic na arterie komunikacyjne i te, przy których znajdują się budynki mieszkalne⁴². Tołwiński krytykował niedostateczne skoordynowanego ruchu kolejowego z ruchem innych środków komunikacyjnych, wskazywał na brak udogodnień w ruchu osobowym i towarowym, zwłaszcza w zakresie doprowadzenia go do centrum miasta⁴³. Szeroko omawiał kwestie linii kolejowych, które powinny być nieodczownie sytuowane albo na nasypie, albo w wykopie, aby była możliwość wprowadzenia skrzyżowań dwupoziomowych⁴⁴. Nie zmienił zdania na temat potrzeby przebudowy dworców czołowych na przelotowe, które wymagają

³⁵ Idem, *Urbanistyka. T. 1. Budowa miasta w przeszłości*, Warszawa 1934.

³⁶ Idem, *Urbanistyka. T. 2. Budowa miasta współczesnego*, Warszawa 1937.

³⁷ Idem, *Urbanistyka. T. 3*, op. cit.

³⁸ B. Stelmach, *Tożsamość 100 lat architektury polskiej*, w: *Tożsamość 100 lat architektury polskiej*, red. B. Stelmach, K. Andrzejewska-Batko, Warszawa 2019.

³⁹ T. Tołwiński, *Urbanistyka. T. 1*, op. cit., s. 156.

⁴⁰ Idem, *Urbanistyka. T. 2*, op. cit., s. 226.

⁴¹ Op. cit., s. 24–28.

⁴² Op. cit., s. 89.

⁴³ Op. cit., s. 247.

⁴⁴ Op. cit., s. 251.

mniejszego obszaru, a nawet przywoływał te same przykłady, co w przedwojennych publikacjach⁴⁵. Kwestia wydajnej komunikacji i funkcjonowania arterii także została rozwiązana według przedwojennych propozycji, podziału na arterie główne – okólną i przekątną, a także: międzyczelnicowe, odbarczające – prowadzone równolegle, specjalne np. do dworców kolejowych⁴⁶, reprezentacyjne o wybitnym charakterze architektonicznym, wiążące się z istnieniem instytucji publicznych, gmachów monumentalnych i pamiątkowych⁴⁷. Zwracał uwagę na prawidłowo rozwiązane węzły komunikacyjne⁴⁸, niezwykle cenił bezkolizyjne skrzyżowania dwupoziomowe⁴⁹. Przywiązując ogromną wagę do rosnących wymagań ruchu motorowego, nie negował potrzeb przemieszczania się pieszo, stąd oddzielny rozdział poświęcił arteriom spacerowym ułożonym promieniście ku peryferiom miasta, które miały prowadzić do obszarów leśnych, służyć przechadzkom w ładnym otoczeniu i czystym powietrzu⁵⁰. Pasma parkowe powinny łączyć poszczególne elementy miejskiego systemu terenów zielonych⁵¹.

Propozycja dotycząca dzielnic śródmiejskich Krakowa jest przykładem planu regulacyjnego. Umiejętność sporządzania tego typu projektów, zaadaptowanie istniejących ulic w pewien ciąg komunikacyjny oraz kwestii funkcjonalnego strefowania miasta architekci nabywali głównie w szkołach niemieckich⁵². Tołwiński ukończył Wydział Architektury Politechniki w Karlsruhe⁵³, gdzie zapewne spotkał się z metodami pracy nad rozwiązaniami mającymi na celu dostosować istniejące miasta do szybko zmieniających się warunków życia. Zarówno w jego działalności teoretycznej, jak również projektowej jest to jedno z głównych zagadnień.

Profesor w tekście nie odniósł się do żadnej z wcześniej istniejących koncepcji przekształceń Krakowa, a na pewno tego nie zwerbalizował. Być może jest to pewien rodzaj autocenzury ze względu na zaostrzającą się sytuację polityczną, gdyż po dokładniejszej analizie i porównaniu poprzednich propozycji widać, iż korzystał z tradycji, w mniejszym czy większym stopniu ją modyfikując. Nie zabrał także głosu na temat roli urbanistyki w znaczeniu, w jakim była powszechnie dyskutowana od początku XX wieku, tj. jako wypadkowa różnych tendencji mająca na celu pogodzenie konfliktów interesów społecznych czy technicznych, za którymi poszły poszukiwania nowych rozwiązań przestrzennych⁵⁴. Skupił się głównie na tych dru-

⁴⁵ Op. cit., s. 254

⁴⁶ Op. cit., s. 266.

⁴⁷ Op. cit., s. 289.

⁴⁸ Op. cit., s. 268.

⁴⁹ Op. cit., s. 279, 283.

⁵⁰ Op. cit., s. 288.

⁵¹ Op. cit., s. 333.

⁵² K.K. Pawłowski, op. cit., s. 66.

⁵³ T. Kotasiewicz, op. cit., s. 20, 135.

⁵⁴ K.K. Pawłowski, op. cit., s. 63.

gich⁵⁵. Sięgnął do lokalnych rozwiązań, pierwszych prób ukształtowania charakteru miasta, czyli do założeń konkursu na plan regulacyjny Wielkiego Krakowa ogłoszonego w 1909 roku. Granice dzielnic śródmiejskich lokował w tym samym miejscu, w którym widzieli je autorzy projektów konkursowych, a więc na terenie łańcucha XIX-wiecznych fortyfikacji. Podobnie jak oni przywiązywał wagę do arterii obwodowych mających za zadanie odciążyć centrum⁵⁶. Niewątpliwie inspiracją była zwycięska propozycja Józefa Czajkowskiego, Władysława Ekielskiego, Tadeusza Stryńskiego, Ludwika Woytyczki i Kazimierza Wyczynskiego (il. 3), potraktowana jako punkt wyjściowy. Arteria okólna w planie Tołwińskiego biegnie w tym samym miejscu, w którym zaproponował ją zespół architektów na początku XX wieku, a towarzyszy jej, jak w pierwowzorze, pas zieleni. Także projekt Stanisława Gorlińskiego, Franciszka Mączyńskiego i Tadeusza Niedzielskiego (il. 4), który otrzymał trzecią nagrodę, wprowadzał analogiczne rozwiązanie – rodzaj plant na terenach dawnych fortyfikacji, a zaproponowany przez nich system placów i wielkiej arterii miał zapewnić integralne połączenie nowych obszarów z dawnym ośrodkiem⁵⁷. Tołwiński powrócił do zamierzeń swoich poprzedników, gdyż tylko część z ich propozycji została zrealizowana, jak założenie Alei Trzech Wieszców, dalekie echo koncepcji wiedeńskiej Ringstrasse, których funkcja polegała na harmonijnym powiązaniu jądra miasta ze strefą zewnętrzną⁵⁸.

Kolejnym krokiem w rozwoju przestrzennym stał się *Plan inwestycyjny stoł. król. Miasta Krakowa na okres 1937/38–1943/44*⁵⁹, zwany także „planem Dziewońskiego” (il. 5, 6). Prace nad nim trwały od kwietnia 1935 roku⁶⁰ do wybuchu wojny. Koncepcja została oparta na dokładnych badaniach położenia geograficznego, przeprowadzonych studiach: fizjograficznych, ludnościowych, uzbrojenia terenu itd.⁶¹ i dała podstawę dla później tworzonych koncepcji. Zakładała kontynuację istniejącego układu urbanistycznego, opartego o system koncentryczno-promienisty⁶² i na tej podstawie wprowadzenia modyfikacji takich jak np. konieczność nowego opracowania komunikacyjnego miasta. Aleje Trzech Wieszców wraz z ulicą Konopnickiej Dziewoński traktował jako oś przebiegającą z północy na południe, rozszczepiającą się na północy na arterie śląską i warszawską, a na południu

⁵⁵ Mimo, że spotykamy w tekście nawiązania do szerszego traktowania urbanistyki, kwestie społeczne, gospodarcze czy zdrowotne nie są głównym tematem, są wzmiankowane na marginesie. Nie jest to dla Tołwińskiego charakterystyczne spojrzenie, gdyż prowadzona przez niego katedra Budowy Miast na Politechnice Warszawskiej była jedną z pierwszych, która na tego typu problematykę zwracała szczególną uwagę: L. Niemojewski, *Dwie szkoły polskiej architektury nowoczesnej*, „Przegląd Techniczny”, 1934, nr 26, s. 813.

⁵⁶ K.K. Pawłowski, op. cit., s. 70.

⁵⁷ Op. cit., s. 73.

⁵⁸ J. Purchla, *Rozwój przestrzenny, urbanistyczny i architektoniczny Krakowa doby autonomii galicyjskiej i drugiej Rzeczypospolitej*, w: *Kraków nowe studia nad rozwojem miasta*, op. cit., s. 642.

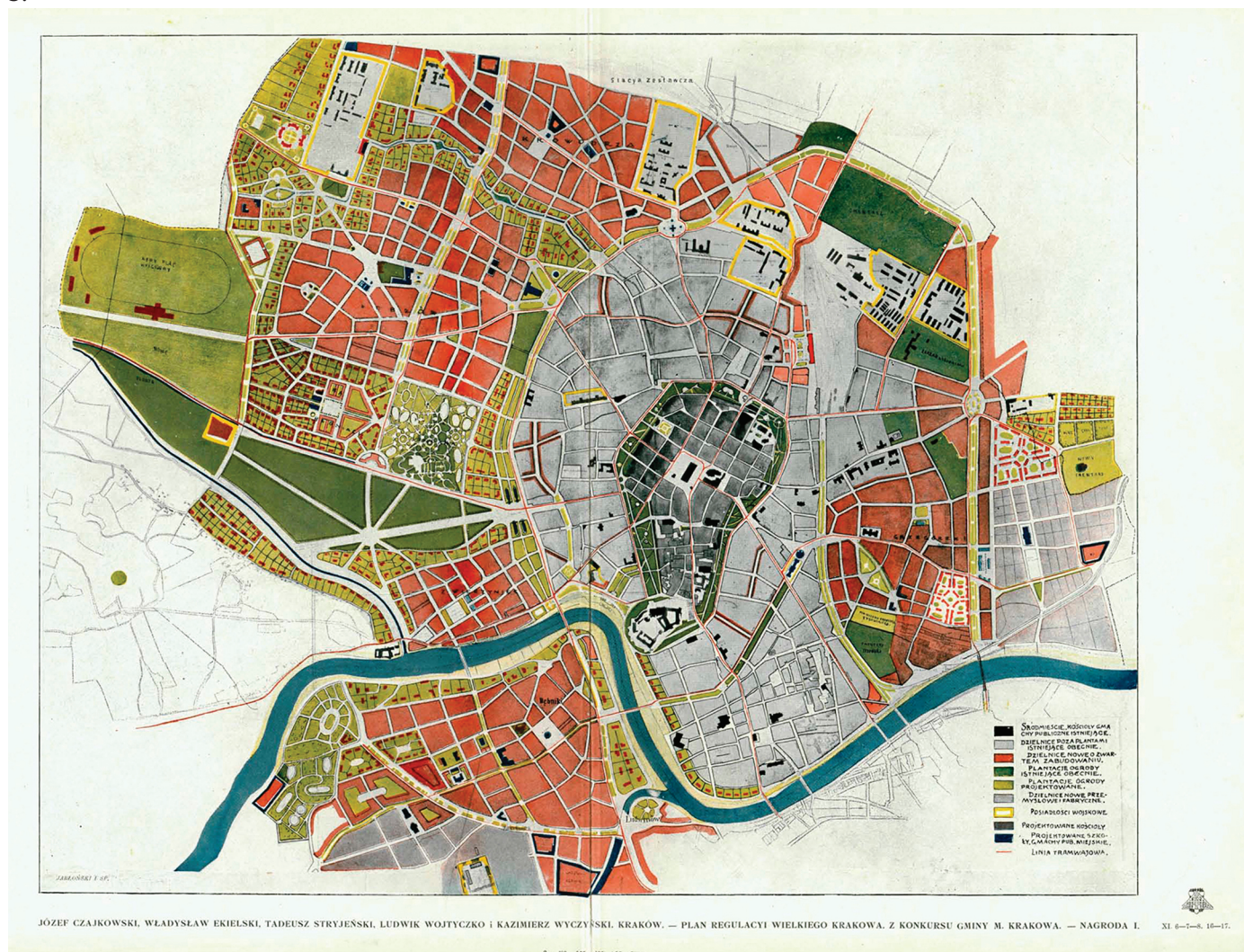
⁵⁹ *Plan inwestycyjny...*, op. cit.

⁶⁰ K. Dziewoński, *Studia wstępne do ogólnego planu zabudowania Krakowa*, „Biuletyn Urbanistyczny”, 1936, nr 3, s. 23.

⁶¹ Ibidem.

⁶² J. Purchla, *Rozwój...*, op. cit., s. 644.

3.



na lwowską i tatrzańską⁶³. Zauważył konstytuowanie się nowego jądra miasta w jego zachodniej części u wylotu ul. Piłsudskiego⁶⁴, gdzie powstające nowe gmachy zaczynały tworzyć dzielnicę reprezentacyjną⁶⁵. Dla równowagi drugie centrum proponował po wschodniej, najbardziej zaniedbanej stronie Krakowa⁶⁶. Miało mieścić administrację, sądownictwo i budynki szpitalne. Główny punkt tej dzielnicy projektant sytuował na miejscu bastionu nr 5, gdzie przewidywał monumentalny plac łączący ul. Lubicz i Kopernika z ul. Mogiłą, oraz z drugą niedokończoną obwodnicą bie-

3. J. Czajkowski, W. Ekielski, T. Stryjeński, L. Wojtyczko i K. Wyczyński, Plan regulacyjny Wielkiego Krakowa – 1910, nagroda I, źródło: „Architekt”, 1910, nr 6-8

3. J. Czajkowski, W. Ekielski, T. Stryjeński, L. Wojtyczko and K. Wyczyński, Regulatory Plan of Greater Krakow – 1910, award I, source: „Architekt”, 1910, no. 6-8

⁶³ K. Dziewoński, op. cit., s. 23, *Plan inwestycyjny...*, op. cit., s. 6.

⁶⁴ W 1913 roku ogłoszono konkurs na ukształtowanie wylotu w owym czasie ul. Wolskiej, co było kontynuacją zapoczątkowanej działalności urbanistycznej, K.K. Pawłowski, op. cit., s. 79.

⁶⁵ K. Dziewoński, op. cit., s. 23.

⁶⁶ Po raz pierwszy koncepcja decentralizacji układu miejskiego została poruszona w projekcie konkursowym na regulację wylotu ul. Wolskiej w 1913 roku przez Jana Rakowicza w którym proponował wydzielenie kilku autonomicznych jednostek – dzielnic, wyposażonych we własne jednostki odciążające centrum, K.K. Pawłowski, op. cit., s. 79.



FRANCISZEK MACZYŃSKI I TADEUSZ NIEDZIELSKI, KRAKÓW. — PLAN REGULACYJNY WIELKIEGO KRAKOWA. — Z KONKURSU GMINY MIASTA KRAKOWA. — NAGRODA III. XI. 6-1. 20-2

4. S. Gorliński, F. k Maczyński i T. Niedzielski, Plan regulacyjny Wielkiego Krakowa – 1910, nagroda III, źródło: „Architekt”, 1910, nr 6-8

4. S. Gorliński, F. Maczyński and T. Niedzielski, Regulatory plan of Greater Krakow – 1910, award III, source: “Architekt”, 1910, no. 6-8

gnącą od Alei Trzech Wieszczów w stronę Wisły⁶⁷, powtarzał schemat wprowadzony przez zwycięski projekt z 1910 roku, który w tym miejscu także wprowadzał owalny plac. Tę koncepcję Tołwiński niemalże skopiował. Monumentalne skrzyżowanie – rondo, widział jako reprezentacyjną bramę prowadzącą do śródmieścia. Pokrywa się to z zaakceptowanym w 1945 roku „długookresowym” planem zagospodarowania przestrzennego przyjętym przez Oddział Planowania Miasta, w którym miały być uwzględnione przedwojenne opracowania zespołu Dziewońskiego i zaktualizowane studia badawcze z lat 30.⁶⁸ i za tymi wytycznymi urbanista podążał.

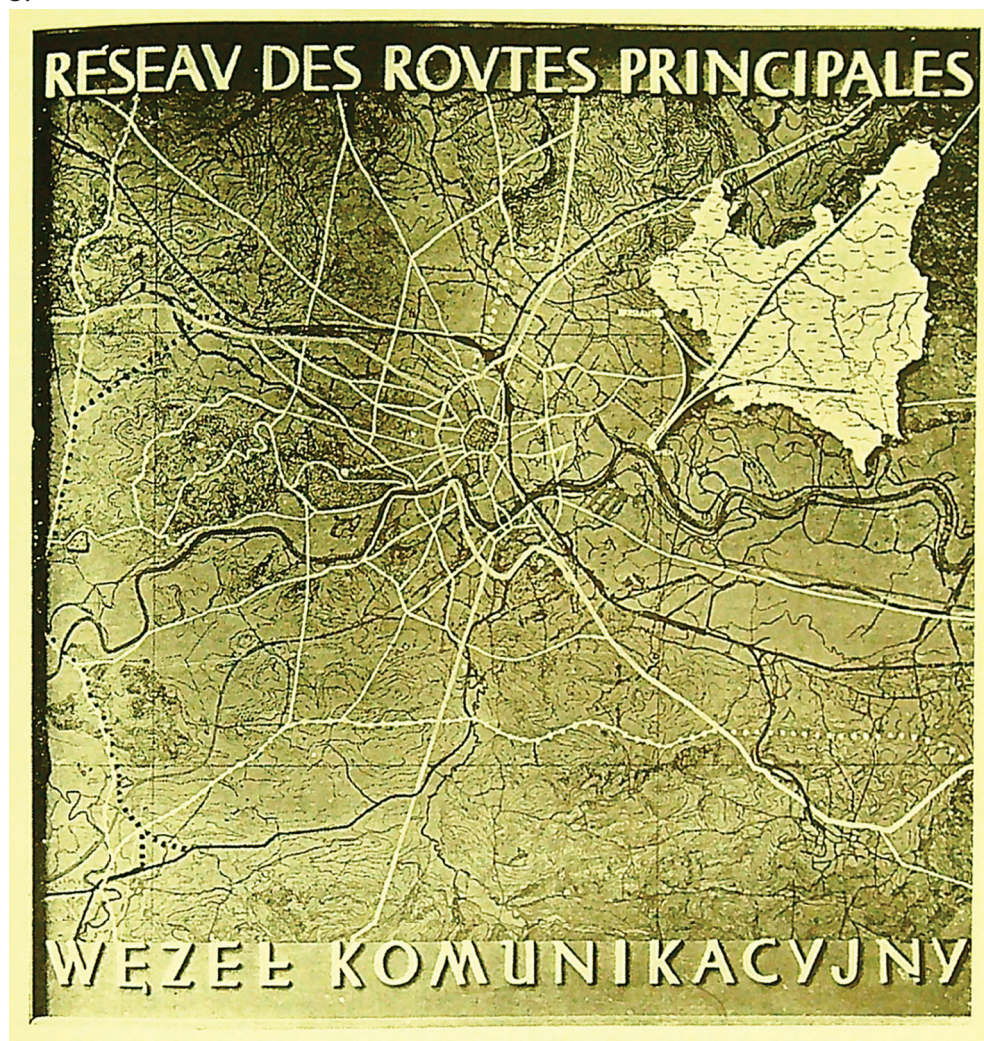
Drugi obszar przejmujący funkcje reprezentacyjne, czyli nowe centrum w zachodniej części miasta, mieszczące się u wylotu ulicy Piłsudskiego, w okresie powojennym postanowiono ostatecznie ukończyć⁶⁹. Była to zatem bezpośrednia kontynuacja „planu Dziewońskiego”. W tę przestrzeń Tołwiński nie ingerował, rozwiąza-

⁶⁷ Plan inwestycyjny..., op. cit., s. 6–7.

⁶⁸ E. Firlet, op. cit., s. 677.

⁶⁹ Pierwszy konkurs na uporządkowanie tego obszaru ogłoszono w 1913 roku: *Konkurs na regulację wylotu ul. Wolskiej i okolicznych gruntów w Krakowie*, „Architekt”, 1914, nr 6-7, s. 89, za: K.K. Pawłowski, op. cit., s. 79.

5.



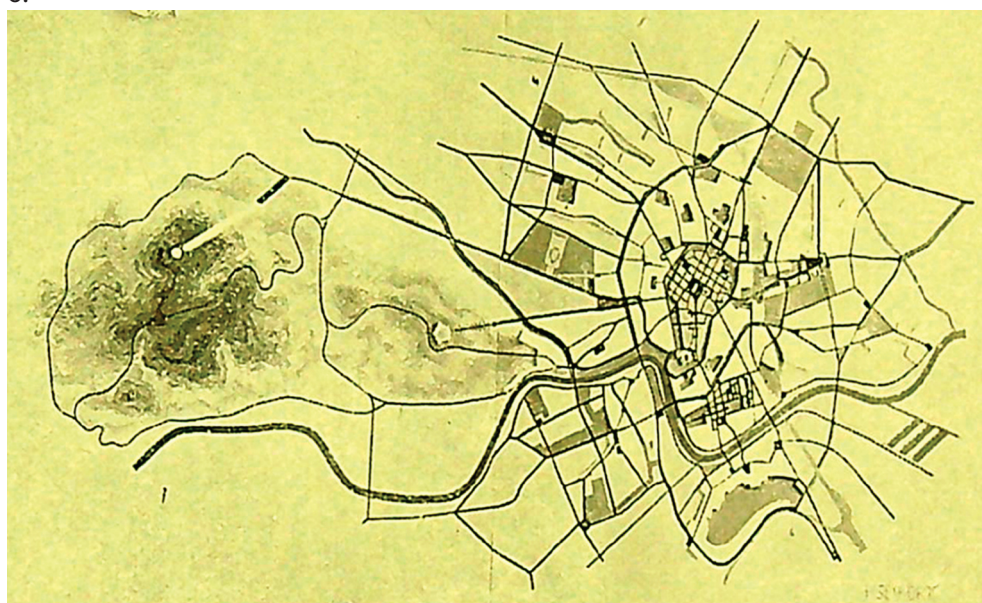
5. „Plan Dziewońskiego”: *Plan inwestycyjny stoł. król. Miasta Krakowa na okres 1937/38–1943/44, 1938*

5. 'The Dziewoński Plan': *Investment plan of the royal capital City of Krakow for the period 1937/38–1943/44, 1938*

6. „Plan Dziewońskiego”: *Plan inwestycyjny stoł. król. Miasta Krakowa na okres 1937/38–1943/44, 1938*

6. 'The Dziewoński Plan': *Investment plan of the royal capital City of Krakow for the period 1937/38–1943/44, 1938*

6.



nia dla niej postanowiono wyłonić w konkursie na otoczenie Muzeum Narodowego, który ogłoszono w 1950 roku w związku z planowaną budową gmachu Okręgowej Rady Związków Zawodowych w Krakowie⁷⁰. To tutaj, w miejscu zapewne znacznie bardziej prestiżowym, a nie w nowo powstającej dzielnicy administracyjnej, w lipcu 1950 roku położono kamień węgielny pod planowany gmach⁷¹. Jednak mimo podobieństw koncepcji Tołwiński oficjalnie nie przywoływał Dziewońskiego. Nie wspominał także, co rozumiał⁷², idei urbanistycznych, jakie zostały zaproponowane dla Krakowa podczas drugiej wojny światowej.

W okresie okupacji powstały dwie wersje nowego, niemieckiego planu regulacyjnego przedstawione przez lipskiego architekta Huberta Rittera⁷³. Tołwiński musiał się z nimi zaznajomić, gdyż widać zapożyczenia pewnych rozwiązań. Obydwaj architekci mieli bardzo podobne zapatrywania na kwestię ochrony dziedzictwa kulturowego w kontekście rozwoju nowoczesnych metropolii⁷⁴. Ritter musiał przestudiować poprzednie projekty, gdyż jego propozycja opierała się w znacznej mierze na planie Dziewońskiego i powtarzała wiele rozwiązań zainicjowanych w latach 30. XX wieku⁷⁵. Projekt Tołwińskiego z końca lat 40. kontynuuje tę samą linię myślenia o rozwiązaniach urbanistycznych i w niektórych aspektach powiela, zaledwie kilka lat wcześniejsze, koncepcje niemieckie. Jedną z nich była próba odwrócenia miasta frontem do Wisły i wydobycie walorów rzeki, druga to idea przesunięcia dworca kolejowego na wschód. Ritter w jednej z wersji planował go w okolicach obecnego Ronda Mogińskiego, a więc na miejsce bastionu numer 5 (il. 7). Dawałoby to szansę na wykorzystanie uwolnionych w ten sposób terenów i domknięcie drugiej obwodnicy⁷⁶.

Tołwiński łączył dwie poprzednie koncepcje, proponując przesunięcie jednego z centrów w stronę wschodu, dokładnie w to miejsce, gdzie widział je Dziewoński, zrezygnował z placu, w zamian za to wprowadził rondo. Jednocześnie, podobnie jak Ritter, był zwolennikiem przeniesienia dworca głównego, tyle że w stosunku do planów z okresu okupacji przesunął go nieco na południe, a nową magistralę prowadził równolegle do drugiej obwodnicy. Przed dworcem, jak na planie z początku lat 40., od strony zachodniej przewidziany został plac, tyle że Tołwiński mając zapewne na uwadze powstające obok miasto Nową Hutę (wtedy jeszcze niebędącą dzielnicą Krakowa), zaproponował drugi umieszczony symetrycznie od strony wschodniej. Także tereny odzyskane w miejsce dawnej magistrali sugerował prze-

⁷⁰ Zwycięski projekt w tym konkursie to praca Jana Kruga i Stanisława Ciechanowskiego, za J. Wowczak, *Dychotomie polskiej architektury XX wieku w twórczości Jana Kruga*, Kraków 2021, s. 121.

⁷¹ Budowę gmachu Okręgowej Rady Związków Zawodowych planowano już od 1946 roku: P.I. Marek, *Rozpoczynamy budowę Domu Krakowskich Związków Zawodowych*, „Gazeta Krakowska”, 1950, nr 199, s. 5.

⁷² Plany niemieckie traktowano jako „dziedzictwo nienawiści”. J. Purchla, *Hubert Ritter i hitlerowskie wizje Krakowa*, „Rocznik Krakowski”, T. 71, 2005, s. 159.

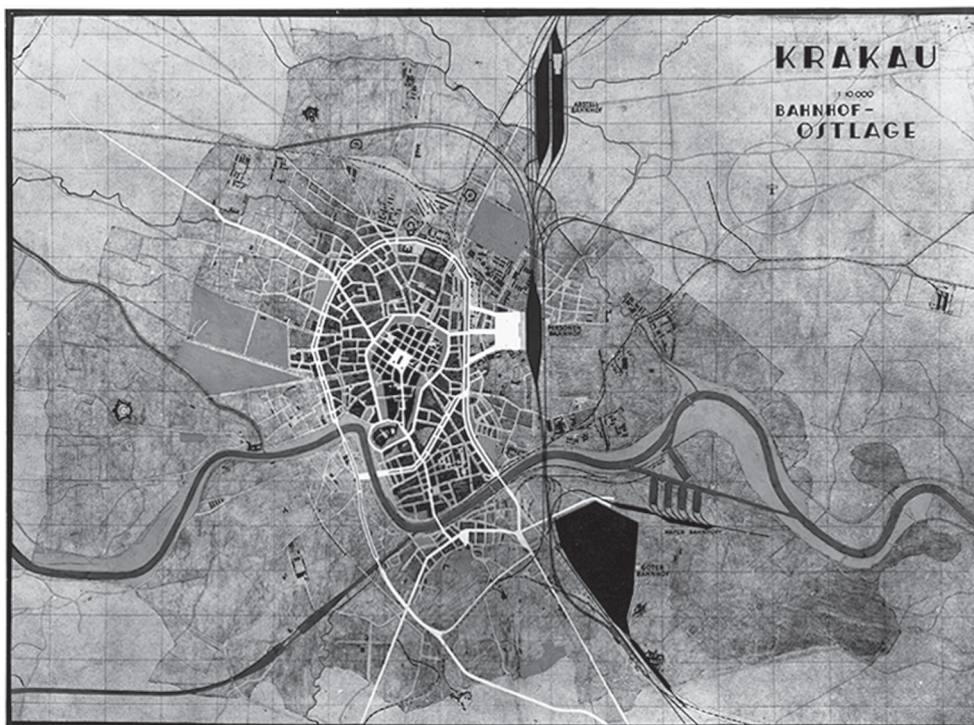
⁷³ Op. cit., s. 162–163.

⁷⁴ Op. cit., s. 165.

⁷⁵ Op. cit., s. 173.

⁷⁶ Z tego rozwiązania zrezygnowano ze względu na zbyt skomplikowane rozwiązania techniczne i powrócono do koncepcji Dziewońskiego, czyli rozbudowy dworca północnego, Ż. Komar, *Architektura okresu okupacji w Krakowie. Zarys problematyki badawczej*, w: *Architektura okresu III Rzeszy w Polsce*, Poznań 2019, s. 134.

7.



7. Plan Krakowa w wersji z dworcem osobowym we wschodniej części miasta 1940–1941, Archiwum Narodowe w Krakowie, sygn. ANK 29/670/0/-/5941
 7. Plan of Krakow with a passenger station in the eastern part of the city 1940–1941, National Archives in Krakow, ref. ANK 29/670/0/-/5941

projektować na arterie komunikacyjną i w ten sposób uzyskać połączenie północ-południe, miała ona jednak tylko odciążyć arterie okólną, a nie – jak w planie Rittera – przejąć cały ruch. Korzystał także z niemieckiego pomysłu budowy małej linii obwodowej, omijającej dworzec główny⁷⁷. Dwa kolejne fragmenty urbanistyczne mające przejąć niektóre z ról centrum, lokowane w niedalekiej odległości od historycznego miasta, to plac przed gmachem PKO oraz Park Ludowy. Przy ich planowaniu przewidywał największą ingerencję w istniejące rozwiązania. Trójkątny plac centralny miał stać się węzłem komunikacyjnym otoczonym monumentalną architekturą budynków publicznych. Tołwiński nie sprecyzował dokładnie ich funkcji, tylko w szkicu graficznym jeden z nich podpisał jako „Gmach województwa”, zapewne dlatego, iż w tym przypadku miały stać się zaledwie oprawą dla reprezentacyjnej przestrzeni. Tłem dla planowanych pochodów i przemarszów podążających w stronę ul. Lubicz, czyli Parku Ludowego. Ten z kolei wraz z znajdującymi się na jego terenie gmachami Opery i Domu Kultury z Salą Kongresową to obszar zarezerwowany dla wypoczynku i kulturalnej, masowej rozrywki. Widzimy tutaj Tołwińskiego jako modernistę, niemalże akademicko realizującego przedwojenne idee porządkowania i strefowania, stosującego rozwiązanie, jakie szczególną aprobatę zyskały w państwach totalitarnych⁷⁸, czyniąc z miast narzędzia mitotwórcze, wszystko podporządkowując celom propagandowym⁷⁹. Nic dziwnego, że takie podejście do przestrzeni

⁷⁷ J. Purchla, *Rozwój...*, op. cit., s. 645.

⁷⁸ N. Gutschow, *Obsesja porządku. Niemieccy architekci planują w okupowanej Polsce 1939-1945*, Warszawa 2021, s. 88.

⁷⁹ F. Burno, *Opowieści o „nowej Italii”. Modernizacja miast włoskich w latach 1925–1940*, w: *Narracje miejskie. Miasto jako obszar interwencji polityków, architektów i artystów*, red. I. Kozina, T.1, Katowice 2019, s. 134–135.

zdobyło aprobatę również w Polsce Ludowej. Nasuwa się pytanie, czy projekt Tołwińskiego był tylko teoretyczną prezentacją, głosem w dyskusji, czy też miał zostać wprowadzony w życie? Juliusz Demel podaje, że realizacja węzła na rondzie u wylotu ulicy Lubicz to rozwiązanie zaproponowane przez Tołwińskiego w 1949 roku⁸⁰. Podjęto przedwojenne zamierzenie utworzenia w tej części dzielnicy administracyjnej, stąd plan lokowania biurowców. Jak podaje lokalna prasa w 1950 roku pomysł „bramy do śródmieścia” był realizowany, podobnie jak odchodząca od niej nowa „dwutorowa” droga w stronę Grzegórzek⁸¹. W lutym 1951 roku rondo już istniało, przy nim powstawał gmach Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych oraz Centralnego Biura Projektów i Studiów Komunikacyjnych Oddział w Krakowie, prace planowano ukończyć do 1952 roku⁸². Demel, mimo że powołuje się na Tołwińskiego, podkreśla rozciągnięcie miasta na osi wschód-zachód, co jest koncepcją późniejszą znaną z propozycji Anny Ptaszyckiej⁸³, a na pewno nie było celem projektu, który kontynuował promienisto-koncentryczny rozwój miasta. Uwzględniał Nową Hutę jednak tylko jako sąsiednie, przemysłowe miasto, a nie integralną część Krakowa. Idee wprowadzone, czy też podtrzymane, przez Tołwińskiego powróciły w kolejnym, wspomnianym powyżej projekcie Anny Ptaszyckiej⁸⁴, która w 1951 roku objęła kierownictwo Pracowni Planu Ogólnego Krakowa⁸⁵, a w 1952 roku oficjalnie przedstawiła jego pierwszą wersję⁸⁶. Koncepcje Tołwińskiego nie były jej obce, znała je zapewne jeszcze z lat 30., okresu swoich studiów na Politechnice Warszawskiej⁸⁷, na tej uczelni w 1950 roku obroniła pracę doktorską, której profesor Tołwiński był promotorem⁸⁸. W jednej z dwóch podanych przez nią propozycji (il. 8) po raz kolejny podniesiona została kwestia przeniesienia dworca głównego i nowej magistrali kolejowej „biegnącej po wschodnim obrzeżu śródmieścia”. Prowadzona w znacznej części w wykopie, umożliwiała założenie nowej arterii na trasie dawnej linii kolejowej biegnącej aż do ul. Grzegórzeckiej. Nowy przelotowy dworzec miał być lokowany między ulicą Warszawską i Rakowicką, także we wschodniej części miasta, nieco na północ w stosunku do propozycji Rittera. Ptaszycka kontynuowała myśl Tołwińskiego, aby na miejscu dawnej magistrali utwo-

⁸⁰ J. Demel, *Podstawy rozwoju nowoczesnego Krakowa w latach 1846-1956*, w: *Kraków jego dzieje i sztuka*, Warszawa 1963, s. 481. Na il. 1 zostało przedstawione rondo, istnieje duże prawdopodobieństwo, że już w tym czasie istniało.

⁸¹ E. Wichura-Zajdel, *Kraków nowszy i większy*, „Stolica”, 1950, nr 8, s. 10.

⁸² *Zabudowa ronda u wylotu ulicy Lubicz*, „Dziennik Polski”, 1951, nr 32, s. 6.

⁸³ A. Ptaszycka, *Ewolucja planu Krakowa*, „Architektura”, 1953, nr 3, s. 67.

⁸⁴ A. Ptaszycka, *Oblicze urbanistyczne współczesnego Krakowa*, w: *Kraków studia nad rozwojem miasta*, red. J. Dąbrowski, Kraków 1957, s. 371.

⁸⁵ W 1951 roku została powołana pracownia, której celem było opracowanie planu całego Krakowa wraz z Nową Hutą, co sugeruje, że wcześniej działające pracownie zajmowały się tylko terenem miasta Krakowa. B. Malisz, *Plan Wielkiego Krakowa*, „Miasto”, 1952, nr 4, s. 36.

⁸⁶ B. Malisz podaje, że w dniach 24 – 26 lutego 1952 roku odbyła się Regionalna Konferencja Urbanistów na której po raz pierwszy zaprezentowano plan Ptaszyckiej. B. Malisz, *Plan...*, op. cit., s. 36; M. Kaczorowski, *Problemy urbanistyczne Krakowa na tle Nowej Huty*, „Inwestycje i Budownictwo”, 1952, nr 5; W. Kalinowski, op. cit., s. 225.

⁸⁷ J. Majczyk, A. Tomaszewska, op. cit., s. 17.

⁸⁸ Op. cit., s. 35.

8.



8. „Plan Ptaszyckiej”, źródło: *Kraków studia nad rozwojem miasta*, red. J. Dąbrowski, Kraków 1957

8. 'Ptaszycka's plan', source: *Kraków studia nad rozwojem miasta*, ed. J. Dąbrowski, Kraków 1957

rzyc arterię, która służyłaby uroczystościom masowym. Tyle, że Tołwiński widział ją raczej tak, jak formułował to w *Urbanistyce*, jako arterię reprezentacyjną, którą wiązał z powstaniem monumentalnych gmachów instytucji publicznych, mających stanowić tło dla uroczystości publicznych czy defilad wojska⁸⁹ i takie budowle proponował tam umieścić. Ta część miasta stałaby się alternatywnym, drugim centrum, dla tego już istniejącego przy ul. Piłsudskiego. W planie Ptaszyckiej centrum śródmieścia powinno całkowicie zostać przesunięte na wschód „wobec przesunięcia się środka ciężkości miasta w kierunku Nowej Huty”, a nowa reprezentacyjna arteria północ-południe powinna zupełnie przejąć funkcję miejsca pochodów i demonstracji⁹⁰. Jest to zgodne z socrealistyczną wizją kształtowania urbanistyki, tak jak widział to jeden z teoretyków Edmund Goldzamt: „W ogromnej różnorodności rozwiązań przestrzennych socjalistycznych centrów stale powtarza się jednak motyw odświeżonej alei i związanego z nią placu, na którym wznosi się główny gmach społeczny

⁸⁹ T. Tołwiński, *Urbanistyka*. T. 2, op. cit., s. 289.

⁹⁰ A. Ptaszycka, *Ewolucja planu...*, op. cit, s. 66.

miasta. Zasada ta odzwierciedla obyczaj demokratyczne zbiorowych przejawów życia społecznego (święteczne pochody i zgromadzenia, zabawy ludowe na placach)⁹¹. Znanie przedwojenne idee zyskały tutaj nową interpretację, mimo że sposób projektowania pozostał niezmienny. Wprowadzając zielen do miasta Ptaszycka zdecydowanie powtórzyła zapatrywania mistrza. Kontynuowała projekt nowego, wielkiego parku – w tym przypadku nazywanego „Parkiem Kultury”, tyle, że jego usytuowanie również zostało przesunięte w stronę wschodnią, między Krakowem a Nową Hutą. Jednak mimo tak znaczących zmian, jak lokalizacja centrum miasta i rozciągnięcie go na linii wschód-zachód, arteria okólna – obwodnica, wciąż plasowała się w miejscu, w jakim widział ją Tołwiński, być może dlatego, że była już w trakcie realizacji⁹². Kolejna z proponowanych przez Tołwińskiego (i poprzedników) koncepcja, która wciąż powracała, była omawiana, a echa tej dyskusji publikowano w popularnej prasie codziennej⁹³, to zwrócenie się miasta w kierunku rzeki⁹⁴. W jej wyniku, po raz wtóry⁹⁵, został ogłoszony konkurs na uporządkowanie okolic Wawelu⁹⁶. Przedstawione założenia konkursu powtarzają zamiary Tołwińskiego: podniesienie zwierciadła wody w Wiśle, likwidacji niepotrzebnych szpecących obiektów i budynków o nadmiernej wysokości w bezpośrednim sąsiedztwie zespołów zabytkowych, stworzenie skwerów, pasma zieleni połączone z pasmami poszczególnych dzielnic bulwarów i nadbrzeży⁹⁷. Nieco zapomniany „plan Tołwińskiego”, mimo że dotyczył tylko fragmentu miasta i nigdy nie został całościowo zrealizowany, odcisnął piętno na myśleniu o rozwiązaniach urbanistycznych. Był osadzony w realiach, w tradycji modernistycznej, czerpał z rozwiązań proponowanych przez poprzedników. Był również planem stosunkowo mało inwazyjnym, korygującym i regulującym, nie ingerował w znaczącym stopniu w zastany wygląd Krakowa. Przywiązywał wagę do utrzymania, a także wprowadzenia kolejnych terenów zielonych, łącząc je w rozległe spacerowe pasma. Podtrzymywał promieniście-koncentryczny rozwój miasta. Rozpoczęcie inwestycji w okolicy ulicy Lubicz i kontynuowanie budowy drugiej obwodnicy spowodowało, że mimo późniejszych prób przesunięcia centrum w stronę wschodnią i rozciągnięcia go na linii wschód-zachód, aby zżyć istniejące miasto z powstającą Nową Hutą, zamierzenie nie powiodło się. Wyznaczony przez Tołwińskiego obszar śródmieścia nigdy nie został zmieniony, jego granice postrzega się wciąż w tym samym miejscu. Projekt kontynuował przedwojenną drogę planowania, myślenia o funkcji i układzie przestrzennym miasta, toteż trudno uznać

⁹¹ E. Goldzamt, *Architektura zespołów śródmiejskich i problemy dziedzictwa*, Warszawa 1956, s. 22.

⁹² A. Ptaszycka, *Ewolucja planu...*, op. cit., s. 67.

⁹³ M. Rościszewski, *Czy Kraków leży nad Wisłą? Kilka uwag o błędach przeszłości w urbanistyce i nowych osiągnięciach*, „Dziennik Polski”, 1951, nr 151, s. 3.

⁹⁴ A. Ptaszycka, *Ewolucja planu...*, op. cit., s. 67.

⁹⁵ Po raz pierwszy konkurs na uporządkowanie okolic Wawelu został ogłoszony 1938 roku. J. Demel, op. cit., s. 496.

⁹⁶ M. Wiśniewski, *Rozwój architektury Krakowa w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku a metropolitalne funkcje miasta*, w: *Metropolia T.2: Dylematy rozwoju*, red. J. Purchla, Kraków 2017, s. 121.

⁹⁷ M. Statter, *Projekt uporządkowania Wawelu i nadbrzeży Wisły*, „Gazeta Krakowska”, 1952, nr 15, s. 4.

przedstawiony szkic za plan miasta socrealistycznego, na co mogłaby wskazywać data publikacji. To raczej narracja okresu socrealizmu, podobnie jak inne reżimy, promowała modernistyczne rozwiązania jako własne.

Bibliografia

- Burno F., *Opowieści o „nowej Italii”*. Modernizacja miast włoskich w latach 1925–1940, w: *Narracje miejskie. Miasto jako obszar interwencji polityków, architektów i artystów*, red. Kozina I., t.1, Katowice 2019
- Demel J., *Podstawy rozwoju nowoczesnego Krakowa w latach 1846–1956*, w: *Kraków jego dzieje i sztuka*, Warszawa 1963
- Dziewoński K., *Studia wstępne do ogólnego planu zabudowania Krakowa*, „Biuletyn Urbanistyczny”, 1936, nr 3
- Firlet E., *Zmiany przestrzenno-urbanistyczne Krakowa w latach 1939 – 2006*, w: *Kraków nowe studia nad rozwojem miasta*, red. Wyrozumski J., Kraków 2007
- Goldzamt E., *Architektura zespołów śródmiejskich i problemy dziedzictwa*, Warszawa 1956
- Gutschow N., *Obsesja porządku. Niemieccy architekci planują w okupowanej Polsce 1939–1945*, Warszawa 2021
- Kaczorowski M., *Problemy urbanistyczne Krakowa na tle Nowej Huty*, „Inwestycje i Budownictwo”, 1952, nr 5
- Komar Ź., *Architektura okresu okupacji w Krakowie. Zarys problematyki badawczej*, w: *Architektura okresu III Rzeszy w Polsce*, Poznań 2019
- Konkurs na regulację wylotu ul. Wolskiej i okolicznych gruntów w Krakowie*, „Architekt”, 1914, nr 6-7
- Kotaszewicz T., *Tadeusz Tołwiński 1987–1951*, Warszawa 2016
- Majczyk J., Tomaszewicz A., Anna Ptaszycka. *Harcerka, architektka, urbanistka*, w: *Pionierki. Architektura jest najważniejsza*, Kraków 2019
- Malisz B., *Plan Wielkiego Krakowa*, „Miasto”, 1952, nr 4
- Malisz B., *Planowanie ośrodków miejskich*, „Architektura”, 1947, nr 1
- Marek P.I., *Rozpoczynamy budowę Domu Krakowskich Związków Zawodowych*, „Gazeta Krakowska”, 1950, nr 199
- Niemojewski L., *Dwie szkoły polskiej architektury nowoczesnej*, „Przegląd Techniczny”, 1934
- Pawłowski K.K., *Początki polskiej nowoczesnej myśli urbanistycznej*, w: *Sztuka około 1900. Materiały z sesji Historyków Sztuki*, Kraków 1967, Warszawa 1969
- Plan inwestycyjny stoł. król. Miasta Krakowa na okres 1937/38–1943/44*, Kraków 1938
- Ptaszycka A., *Ewolucja planu Krakowa*, „Architektura”, 1953, nr 3
- Ptaszycka A., *Oblicze urbanistyczne współczesnego Krakowa*, w: *Kraków studia nad rozwojem miasta*, red. Dąbrowski J., Kraków 1957
- Purchla J., *Hubert Ritter i hitlerowskie wizje Krakowa*, „Rocznik Krakowski”, T. 71, 2005
- Purchla J., *Rozwój przestrzenny, urbanistyczny i architektoniczny Krakowa doby autonomii galicyjskiej i drugiej Rzeczypospolitej*, w: *Kraków nowe studia nad rozwojem miasta*, red. Wyrozumski J., Kraków 2007
- Rościszewski M., *Czy Kraków leży nas Wisłą? Kilka uwag o błędach przeszłości w urbanistyce i nowych osiągnięciach*, „Dziennik Polski”, 1951, nr 151

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 1950 roku w sprawie zmiany granic miasta Krakowa, Dz. U. Z 1950 r. nr 57, poz. 508, Uchwała nr 205 Rady Ministrów z dnia 17 marca 1951 r. w sprawie utworzenia dzielnicy Nowa Huta w m. Krakowie, M. P. 195, nr 43, poz. 504
- Statter M., *Projekt uporządkowania Wawelu i nadbrzeży Wisły*, „Gazeta Krakowska”, 1952, nr 15
- Stelmach B., *Tożsamość 100 lat architektury polskiej*, w: *Tożsamość 100 lat architektury polskiej*, red. Stelmach B., Andrzejewska-Batko K., Warszawa 2019
- Tołwiński T., *Przebudowa dzielnic śródmiejskich Krakowa Nowoczesnego*, „Miasto”, 1951, nr 2
- Tołwiński T., *Urbanistyka, T.1, Budowa miasta w przeszłości*, Warszawa 1934
- Tołwiński T., *Urbanistyka, T.2, Budowa miasta współczesnego*, Warszawa 1937
- Tołwiński T., *Urbanistyka, T.3, Zieleń w urbanistyce*, Warszawa 1963
- Wichura-Zajdel E., *Kraków nowszy i większy*, „Stolica”, 1950, nr 8
- Wiśniewski M., *Rozwój architektury Krakowa w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku a metropolitarne funkcje miasta*, w: *Metropolia T.2: Dylematy rozwoju*, red. Purchla J., Kraków 2017
- Wowczak J., *Dychotomie polskiej architektury XX wieku w twórczości Jana Kruga*, Kraków 2021
- Zabudowa ronda u wylotu ulicy Lubicz*, „Dziennik Polski”, 1951, nr 32
- Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja, t. 1. Miasta Historyczne*, red. Kalinowski W., Warszawa 1986
- Zientara M., *Sztuka Krakowska 1945–2000. Tom1. Socrealizm i czas „odwilży” (1945–1959/1960)*, Kraków 2020

Tadeusz Tołwiński's plan "Reconstruction of the downtown districts of modern Krakow" against the background of urban planning proposals for the city from the first half of the 20th century

Abstract

In 1951, the periodical "Miasto" ("City") published an article by Tadeusz Tołwiński *Reconstruction of the downtown districts of modern Krakow*. The concept of urban solutions for the centre of Krakow turned out to be the professor's last work, presented to a wider audience shortly after his death. Anticipating the rapid growth of the city, Tołwiński presented a regulatory plan: he defined the extent of the inner city districts, presented a proposal for a series of measures to correct the urban layout, focusing above all on tidying up and acquiring green areas, rebuilding the railway tracks and shaping the traffic arterial roads. The plan is part of a series of reflections by the professor, published in the 1930s in his monumental work *Urbanistyka* [Urban planning]. It also takes into account earlier proposals for spatial solutions for Krakow, from the first attempts to shape the character of the city, i.e. the assumptions of the competition for the regulatory plan of Greater Krakow announced in 1909, through the so-called 'Dziewoński Plan' of the late 1930s, to the solutions proposed by the occupying forces in the early 1940s. Although Tołwiński's proposal was only implemented in a fragmentary way, it influenced the formation of the subsequent concept by Anna Ptaszycka and left its mark on the subsequent development of the city.

Keywords Tadeusz Tołwiński | urban planning of Krakow | plan of Krakow | urban planning of the 1950s | regulatory plan | inner city districts

In 1951, the periodical "Miasto" published a text by Tadeusz Tołwiński in which the urban planning sketch "Reconstruction of the downtown districts of modern Krakow"¹ was presented in detail. This concept was another of the proposals for tidying up the centre that had been put forward since the early 20th century. The author undoubtedly built on the work of his predecessors, drawing on their ideas, solutions and experiences. He most likely drew on the charts submitted for the 1909 competition for a regulatory plan for Greater Krakow, not only the winning design by Józef Czajkowski, Władysław Ekielski, Tadeusz Stryeński, Ludwik Woytyczka and Kazimierz Wyczyński,² but also the concepts of the third place winners Stanisław Gorliński, Franciszek Mączyński and Tadeusz Niedzielski.³ He was inspired by a proposal from the late 1930s by Kazimierz Dziewoński,⁴ and even a plan from the occupation by the German architect Hubert Ritter.⁵ In turn, the 'Tołwiński plan' became the starting point for an idea put forward by Anna Ptaszycka

¹ T. Tołwiński, *Przebudowa dzielnic śródmiejskich Krakowa Nowoczesnego*, "Miasto", 1951, no. 2, pp. 1–14.

² K.K. Pawłowski, *Początki polskiej nowoczesnej myśli urbanistycznej*, in: *Sztuka około 1900. Materiały z sesji Historyków Sztuki*, Kraków 1967, Warszawa 1969, p. 73.

³ Op. cit., p. 76.

⁴ *Plan inwestycyjny stoł. król. Miasta Krakowa na okres 1937/38–1943/44* [Investment plan of the royal capital City of Krakow for the period 1937/38–1943/44], Kraków 1938.

⁵ Ż. Komar, *Architektura okresu okupacji w Krakowie. Zarys problematyki badawczej*, in: *Architektura okresu III Rzeszy w Polsce*, Poznań 2019.

in the early 1950s.⁶ The purpose of this article is to analyse the solutions, proposed by Tołwiński, against the background of these proposals.

The urban planning of Krakow just after the Second World War is commonly associated primarily with the ideal socialist realist spatial premise – Nowa Huta. However, the architects' work was not limited to this development. Before plans for the construction of Poland's largest Steel Combine emerged in 1949, consideration was given to modernising the existing neighbourhoods surrounding the Old Town. The intention was to tidy them up and give selected areas a completely different character.⁷ From 1946 onwards, work was underway on the general design of the city, carried out by the Spatial Planning Branch of the Municipal Board Department under the direction of Andrzej Domański and Tadeusz Piel.⁸

From this period comes the first, post-war, published urban sketch presenting a proposal for the development of Krakow's inner-city districts created between 1948 and 1949.⁹ The author of the concept was Professor Tadeusz Tołwiński,

who took up the chair of Urban Planning Department at the Polytechnic Faculties of the Mining Academy.¹⁰ Tołwiński's idea was presented in the aforementioned text *Redevelopment of the downtown districts of modern Krakow*.¹¹ This was his last design.¹² An extensive article, setting out the proposed changes in some detail, was printed shortly after the professor's sudden death in 1951. Paying tribute to the architect, the introductory note highlights both his contribution to the field of city planning, which he was involved in for 35 years, and his contribution to the training of successive generations of urban planners¹³.

Tołwiński presented the new political situation after 1945 as an opportunity for the growth of urban planning.¹⁴ He hoped that an "innovative system of rational and planned spatial development" would provide the opportunity to transform inner-city neighbourhoods "according to the socialist social and economic content".¹⁵ In the study, which was inspired by the anticipated rapid growth of the city, he outlined a series of measures to correct the urban layout. It focused primarily on tidying up and acquiring green spaces, rebuilding railway tracks and landscaping traffic arterial roads (Fig. 1, 2).¹⁶

⁶ A. Ptaszycka, *Oblicze urbanistyczne współczesnego Krakowa*, in: *Kraków studia nad rozwojem miasta*, ed. J. Dąbrowski, Kraków 1957, p. 371.

⁷ The decision to build in the neighbourhood of Nowa Huta, a massive industrial centre, and the somewhat later concept of incorporating it into the boundary of Krakow (1951) rendered the designers' efforts obsolete.

⁸ *Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja, t. 1. Miasta Historyczne*, ed. W. Kalinowski, Warszawa 1986, p. 225. Both Elżbieta Firlet and Maria Zientara state that the first post-war zoning plan was drawn up in 1949 by the Urban Planning Workshop at the Municipal Board: E. Firlet, *Zmiany przestrzenno-urbanistyczne Krakowa w latach 1939–2006*, in: *Kraków: nowe studia nad rozwojem miasta*, ed. J. Wyrozumski, Biblioteka Krakowska no. 150, Kraków 2007, p. 677; M. Zientara, *Sztuka Krakowska 1945–2000. Tom 1. Socrealizm i czas „odwilży” (1945–1959/1960)*, Kraków 2020, p. 94; J. Majczyk, A. Tomaszewicz, Anna Ptaszycka, *Harcerka, architektka, urbanistka*, in: *Pionierki. Architektura jest najważniejsza*, Kraków 2019, p. 36, in this publication the authors state that in 1951 Anna Ptaszycka took over as head of the General Plan Studio and set about preparing an update of the city development plans drawn up in 1949 under the direction of Tadeusz Piel.

⁹ T. Kotaszewicz, *Tadeusz Tołwiński 1987–1951*, Warszawa 2016, p. 135.

¹⁰ Tadeusz Tołwiński had been connected with Krakow since the turn of 1944/1945, when he became a lecturer at the so-called Architectural Courses – a clandestine branch of the Faculty of Architecture of the Warsaw University of Technology operating in Krakow. In 1945, he took over the chair of the Department of Urban Planning. The professor's assistants included, among others, Andrzej Domański and Anna Ptaszycka: op. cit., p. 63.

¹¹ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit.

¹² At the time, Tadeusz Tołwiński was working on the third volume of *Urbanistyka*; the original version, entitled *Miasto – Przyroda – Ogród*, was destroyed in 1944 during the Warsaw Uprising; the final version was published after the professor's death: T. Tołwiński, *Urbanistyka. T. 3. Zieleń w urbanistyce*, Warszawa 1963.

¹³ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., p. 1.

¹⁴ This was a common belief, and in the inaugural issue of *Architektura*, the first of the articles is devoted to the theme of strengthening the relationship between architecture and urban planning: B. Malisz, *Planowanie ośrodków miejskich*, "Architektura", 1947, no. 1.

¹⁵ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., p. 3.

¹⁶ Op. cit., pp. 3–6.

The architect's attention was preoccupied with two periods of Krakow's development which, in his opinion, influenced its shape: the Middle Ages and the second half of the 19th century. He was reverent of the urban layout from the time of incorporation in 1257, complete with a chequered layout "filled with architectural works" and ancient traffic routes. He had a similar view of the nearby Kazimierz and 'urban fragments': Stradom, Kleparz, Krowodrza, monastery buildings and suburban architecture. By contrast, he was critical of the city's sprawl in the second half of the 19th century.¹⁷ He stated that its form was most influenced by the infrastructure associated with the development of the railway on the one hand, and fortifications and military installations on the other. The barracks, the forts and the buildings around them were excluded from the city's functions, and so inhibited its natural development along the former transport routes. Two railway lines with their associated buildings have become a decisive element in urban planning. One of these crossed Krakow on a north-south axis, and the Central Station was built alongside it. The second – of a fortress nature – encircled the city from the north and west. It was on its site that the Aleje Trzech Wieszczów was founded in the inter-war period. The station areas to the north and south of the city were added to these facilities.¹⁸

During the 19th century, both commerce and industry grew, and consequently transport needs intensified and housing developed rapidly. All this, he claimed, took place in a chaotic manner, uncontrolled by anyone. The new neighbourhoods have been densely populated, almost devoid of green and recreational areas. They lacked space not only for community buildings but also for those housing institutions. Only isolated elements were considered positive by Tołwiński. He included the delimitation of Starowiślna St., which is the route connecting Krakow with the "newly

established" [sic!] Podgórze¹⁹ – a city whose development was, in his view, supported "in order to lower the vital and economic functions of Krakow itself". He spoke approvingly of the acquisition of green areas – the Planty, on the site of the defence ring, or the purchase of Wolski Forest.²⁰

This diagnosis was to be the basis for further, conscious management of the city's transformation, which was then being challenged by unprecedented factors such as increasing motor traffic and a rapidly growing population, which was soon expected to reach half a million inhabitants.²¹

The urban sketch presented by Tołwiński concerned the centre – the inner city districts. He defined their range as an area whose boundaries were: to the north the area of the Rakowicki Cemetery, to the east Marchlewskiego Avenue²² and its extended axis running straight towards the Vistula River, to the south the riverbank, and to the west Aleje Trzech Wieszczów to Montelupich St. and on to the corner of the Rakowicki Cemetery. In this space, the priority was to set aside green spaces and develop main thoroughfares that would take over motor traffic and provide a backbone for residential, industrial and social service areas.²³

The key issue Tołwiński saw before him was clearing space for green areas, but not at the expense of demolishing buildings in historic districts. He only allowed the demolition of outdated outbuildings inside blocks of flats and possibly houses in a poor state of repair. The professor planned to carry out the greatest interference in the area between Warszawska and Rakowicka Streets, where he wanted to eliminate the railway facilities together with the Warsaw Road flyover and clear the area of buildings. This involved a projected change in the function of the space, bounded by

¹⁷ Op. cit., pp. 4–6.

¹⁸ Op. cit., p. 3.

¹⁹ Podgórze was founded in 1795.

²⁰ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., pp. 5–6.

²¹ Op. cit., p. 6.

²² Past and present Władysława Beliny-Prażmowskiego St.

²³ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., p. 6.

Warszawska and Pawia Streets to the west, the Rakowicki Cemetery to the north and Rakowicka and Zygmunt Augusta Streets to the east. Tołwiński argued that this was a section of the city with a large number of trees located in both the Rakowicki Cemetery and the area of the former Lubomirski Foundation. In addition, on the west side there was the possibility of demolishing the outdated houses and thus creating a 70 m wide park strip leading from east to west, from the corner of Ogrodowa and Warszawska Streets, up to the corner of Łobzowska St. and Słowackiego Avenue. This would produce a greenbelt covering around 50 ha. Its eastern arm would reach along Lubomirskiego St. under the newly constructed major intersection on Mogilska St. Further on, the greenbelt would be extended southwards directly to the planned railway line and to the connection with the Vistula boulevards. At this point, the Vistula riverbed would need to be widened as well as the water table in the river raised. The boulevards should be developed on both sides to create park, leisure and walking strips, which would provide a frame for Wawel, Skalka and the entire panorama of Krakow and Kazimierz. This is also where landing stages and sports facilities would be located. The boulevards in the western part of the city would connect via Aleje Trzech Wieszczów with green areas including: Błonia, Jordan Park, Sports Stadium.

A park strip, also 70 m wide, was also envisaged from Pawia St., north of Ogrodowa St. via Warszawska St., then the area in front of the church of St. Phillip with nice stand of trees, between the church and the radio building on Szlak St.,²⁴ from here to Wróblewskiego St. and north to Słowiańska St. Then, running consecutively through the area between Krowoderska and Łobzowska Streets to Słowackiego Avenue. A wedge of greenery was proposed at this location as a link to the parkland projected along the Grottgera St. and Młynówka.²⁵

The relocation of the railway station was also a priority. This provided an opportunity to free up land for other functions, which seemed indispensable, the architect explained, for 'social and health' reasons and to take advantage of the opportunity to shape a modern urban layout with basic thoroughfares. Undisputedly, a large through railway station was necessary in the city, but there was no need to locate it, as Tołwiński wrote, in the very centre; moving it slightly to the east would open up more possibilities. Technical functions and freight traffic could be taken over by stations: for lines from the north and west of the country in Krowodrza, and from the south and east in Płaszów. Only rail passenger traffic would remain in the inner city and the outlying stations were to be connected by a new main line. Thus, trains could stop briefly at the planned Central Station, as at the former Quai d'Orsay station in Paris or in pre-war Warsaw, where this type of solution has stood the test of time, and the new station in the capital was built along the same lines.²⁶

The railway station in Krakow was intended by the urban planner to be located south of the Mogilskie Roundabout, on the extended axis of Marchlewskiego Avenue. In this layout, the railway line was to branch off to the north, at the level of Warszawska St., run along the southern boundary of the Rakowicki cemetery, descending through an open trench below the level of the surrounding streets. From Rakowicka St. to cross at a right angle, then southwards parallel to Marchlewskiego Street, then cross Mogilska Street (the level of the roundabout should be slightly lowered to go over the flyover over the railway), exit the open pit and enter the station. Behind the station, the tracks would run south across the flyover over Grzegórzecka Street and enter a new railway bridge to connect with the existing station in Płaszów.²⁷

Two plazas were to be adjacent to the new Central Station, where buildings related to railway,

²⁴ The radio station's headquarters were located on 71 Szlak St. – at the Tarnowski Palace.

²⁵ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., p. 7–8.

²⁶ Op. cit., p. 8.

²⁷ Op. cit., pp. 8–9.

postal and tourist traffic, a large hotel and long-distance bus stations were to be located. From the west square, an exit would lead onto Grzegórzecka St. towards the central square to be built in front of the PKO building. At this point, traffic would be distributed between the different districts of Krakow. An arterial road serving the Grzegórzki and Dąbie areas would run from the eastern square, in which direction expansion of the city was envisaged, providing an opportunity to bring the city closer to the river.²⁸

Another issue Tołwiński addressed was the layout of the main urban arterial roads, the delineation of which he considered as important as the plotting of streets when Krakow was located in the medieval period. The difficulty of the task, however, lay in the fact that the arterial road backbone and the areas adjacent to it would have to be delimited in a strictly built-up area containing economic, cultural, technical and social values. The objectives were twofold, on the one hand to completely protect the historic areas as well as the individual sites, and on the other hand to meet the need for increasing motorised traffic. The framework of the proposed arterial roads partly overlapped with sections of already existing roads, only requiring some adjustment. Brand new streets were to be built either on undeveloped land or on poorly exploited land.²⁹ The basis of this solution would be a cross of two main arterial roads: north-south (N-S) and east-west (W-Z),³⁰ and they would be linked by a circular arterial road that would become the boundary of the downtown districts.

The start of the north-south (N-S) arterial road was planned at the junction of 29 Listopada Avenue with the extended Montelupich Street more or less in the vicinity of the current flyover on Warszawska Street. This would be a multi-

arm intersection with one-way travel. Two streets would diverge from the proposed roundabout towards the south, one of which is Warszawska St., the former historical route leading to the Barbican and St Florian's Gate, and parallel to it a new arterial road running through the parklands to the junction with the other main east-west (W-Z) route. This intersection, presumably a two-level one, with Lubicz St. would be located at the level of the current railway flyover. Further north-south (N-S) route with a width of 40 m was to have the character of a metropolitan street running along the line of the current railway track up to the junction with Wielopole and Grzegórzecka streets. A monumental square in the form of a triangle would be created on this site. On one side of it would be the existing façade of the PKO building, on the opposite side an analogous architectural block would have to be erected – a public building. Similarly, on the axial part of the square, there should be a grand building with a monumental body that would dominate in the far perspective – seen from Lubicz St., especially as the level of the arterial road to the north would rise slightly at this point, creating ideal conditions for architectural compositions and a dominant feature noticeable from afar. In this area, several buildings would need to be removed – rental houses along Morsztynowska St. – and the revitalisation of residential blocks.

From the square in front of the PKO, one of the branches would lead to the western square in front of the railway station, and to the south it would fork into two roads. The first of these, named N-S-Z is Dietla Street, which would serve the south-western districts. It does not require any corrections, apart from the architectural tidying up of the façades and the possible demolition of the houses between Dietla, Paulińska and Św. Stanisława Streets to create a vantage point for viewing the sights of Kazimierz and the panorama of Wawel Hill. The remaining space would only need to be introduced with low greenery with appropriately composed groups of trees and sports

²⁸ Op. cit., p. 9.

²⁹ Tołwiński discusses proposals for the creation of traffic arterial roads in the subsection *Basic network of major urban arterial roads*: T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., pp. 9–12.

³⁰ Such designations are used by T. Tołwiński in the article.

itches. The N-S-Z arterial road would continue to run across the Vistula and connect to Konopnicka Avenue. The second arterial road, N-S-W, would take traffic towards Podgórze and the south-eastern areas of the city, running on the site of the railway track and connecting with long-distance routes to the south and south-east. The eastern side of this thoroughfare would be adjacent to the projected park strip and to the Jewish Cemetery with its beautiful stand of trees, while on the western side there would be space for new architectural development. Both arterial roads would have relieved the excessive motor traffic in Kazimierz, where considerable restoration work needed to be carried out, numerous blocks of buildings revitalised and many hovels and outbuildings removed.

A second primary east-west (W-Z) route could be created using existing streets and organised into a modern metropolitan arterial road. The following streets diverge from the Mogilskie roundabout: Mogilska, which runs along the former trade route from Krakow to Mogiła, passing into Lubicz and Kopernika Streets (which formerly led to the St. Nicholas's Gate), which are situated parallel to each other, and the third Lubomirskiego St. leading to Kleparz and Krowodrza via Topolowa St. to Szlak i św. Filipa streets. Tołwiński likened the composition to a baroque composition, but one that harmonises with modern needs. The roundabout is the entry point to the inner city districts, the great gateway to the city from the east. To avoid disrupting this layout, the railway line should run lower in an open trench. Lubicz Street would take on the functions of a major arterial road for motor traffic only, while the parallel Kopernika Street with the clinics, the Botanical Garden and Lubomirski Street would be given the character of park streets addressed to pedestrian and local traffic. The main arterial road was to intersect collision-free with the N-S arterial road at the site of today's railway flyover and go all the way to Asnyka St. On this route, the carriageways would need to be widened and pedestrian traffic relocated to neighbouring streets and Planty. It

would also be beneficial to lower the ground by one metre at the Barbican and St. Florian's Gate and to bridge the resulting gaps with gentle ramps. From the corner of Asnyka St., the arterial road would enter the interior of the block between Łobzowska and Karmelicka Streets, run along the northern side of the Carmelite monastery building, and intersect with Karmelicka Street and entered the site of the former barracks on Rajska Street, occupying the undeveloped part up to Dolnych Młynów St. and continue along Czarnowiejska St. to the junction with the circular arterial road. In this area, the project envisaged demolition. The route would then run along Czarnowiejska St. and entered the regional road towards Silesia. Due to the routing of the tract between the residential blocks, this traffic route would not be designed for heavy traffic.

The final element connecting all routes would become a circular arterial road that coincides with the city centre boundaries. Its task would be to serve the movement of both inter-district and long-distance traffic, hence the required width – 40 m. Existing streets and undeveloped areas were to be used to plot the circular route, starting with the northern arterial road and Warsaw Road. The surrounding road should run to the boundary of the Rakowicki Cemetery near the new railway line to intersect with Rakowicka St. and enter Marchlewskiego Avenue. Then, continue to Mogilskie roundabout and connect to the W-Z route at this point. It would then be diverted southwards, via the new Central Station and the junction with Grzegorzewska St., it would reach the Vistula River, continue along the boulevards and, at a distance of about half a kilometre from the bridge, intertwine with the N-S-W arterial road, where a collision-free two-level crossing was planned. Leading along the Vistula, it would connect with the N-S-Z arterial road and run along Dietla St., crossing the bridge over the river. Then along Konopnicka Av., over the next bridge – the Dębnicki Bridge, along Aleje Trzech Wieszczów, Montelupich St. to the starting point. Demolition

would only be required between Raławicka St. and Marchlewskiego Avenue. The route would be located mainly in undeveloped areas, with many sections located next to park and walking areas, both existing ones such as Błonia and Park Krakowski, as well as planned ones such as the green wedge along the Młynówka, Planty Północne and the Great Central People's Park. The eastern and southern parts of the circular arterial road would be accompanied by bands of greenery from Mogilskie roundabout towards the Vistula River and boulevards up to the Dietla Street bridge with views of Kazimierz and Wawel.³¹

A separate topic, to which Tołwiński devoted a significant section of the argument, was the establishment of the Great People's Park in the space between Warszawska and Rakowicka Streets, the centre of which would be the Cultural Centre with the Congress Hall and the Opera House. The complex would be preceded by a large gathering square, to which the Opera House was to be adjacent to the south and the Community Centre to the west. An imposing entrance to the square would be located on the side of the central intersection of the N-S and W-Z arterial roads, the other framed by a portico on the east side. On the north side, he designed the erection of an amphitheatre, from where a magnificent perspective was to open up over the entire square and beyond to the central intersection in front of PKO Square. As the entire architectural ensemble located in the park would be isolated from the historic centre, it should have a modern character in keeping with contemporary life. This urban setting could serve as a representative route for parades and marches. Work on the Opera House building, located on the site of the former Strzelecki Park – along Zygmunt Augusta St. with a façade facing Bosacka St. – he suggested starting immediately, even before the station was moved.³²

The neighbourhood between Stalina Av.³³ and Gertrudy St. and between Nowy Dworzec and the Vistula River. The newly built ZOR housing in Grzegórzki should be rationally integrated into the urban layout and the entire housing estate should be modernised and connected to Nowa Huta via a suitable arterial road.

The fragments concerning the Gothic part of Krakow envisaged conservation redevelopments and above all the removal of 19th and 20th century additions.³⁴

The text, whose assumptions are presented here in some detail, was written after the introduction of social realism. It is not free of the propaganda slogans commonly used at the time. However, Tołwiński had developed the concept itself earlier, based on years of experience. Both the construction of the argument and the content indicate well-established beliefs that, despite the introduction of doctrine, have not been corrected. The project for the redevelopment of Krakow's inner-city districts is consistent with the programme preached by Tołwiński since the 1930s. It was then that he published his views in the monumental work *Urban planning. The construction of the city in the past* volume one, published in 1934, was dedicated to historical assumptions and the need to protect them.³⁵ Volume Two *Construction of the Modern City* is a highly critical assessment of the development of cities in the 19th and early 20th centuries and a proposal to rectify misguided solutions.³⁶ Tołwiński worked on the third volume after the war, but did not manage to complete it; this was done by his colleagues and students.³⁷ The hope, expressed by Tołwiński, for an increase in the importance of urban planning was not un-

³³ Now Westerplatte Street.

³⁴ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., p. 4.

³⁵ Idem, *Urbanistyka. T. 1. Budowa miasta w przeszłości*, Warszawa 1934.

³⁶ Idem, *Urbanistyka. T. 2. Budowa miasta współczesnego*, Warszawa 1937.

³⁷ Idem, *Urbanistyka. T. 3*, op. cit.

³¹ T. Tołwiński, *Przebudowa...*, op. cit., pp. 12–13.

³² Op. cit., p. 14.

founded. In the words of Bolesław Stelmach: “[n]ever afterwards did the authorities pay any heed to the opinion of (admittedly elected) architects, and architecture and urban planning did not arouse such a strong public response. Nor has urban planning ever had such prominence and implementation as much as in the period 1945–1956”.³⁸

The assessment of the then state of Krakow published in *The City* was in line with his views presented in the first part of *Urban planning*, in which he devoted a section to the city’s historical foundation, assessing it as one of the most mature, complete urban developments in Europe.³⁹ In volume two, he consolidated his beliefs about the historical fragments of the foundation. They should not only be preserved, but also lovingly cared for, as these are the neighbourhoods that are most valued and which are the ornament of the entire urban organism.⁴⁰ For this, he completely disregarded the times closest to his own, taking a critical view of the 19th century, when European cities were transformed into fortified camps, secured by circles of fortifications. Defence issues dominated urban affairs, housing problems and economic issues. It was no different in Krakow, Poznań, Lviv and Warsaw.⁴¹

All the theses he formulated in the 1930s, he continued to present in the late 1940s, considering them up to date. His earlier work also reads of the need to differentiate streets into thoroughfares and those with housing.⁴² Tołwiński criticised the inadequate coordination of rail traffic with that of other modes of transport, and pointed out the lack of facilities for passenger and freight traffic, especially in terms of getting it to the city centre.⁴³ He discussed extensively the issue of railway lines,

which should inevitably be located either on an embankment or in a trench so that there is the possibility of introducing two-level crossings.⁴⁴ He did not change his mind about the need to convert head stations into through stations, which require a smaller area, and even cited the same examples as in pre-war publications.⁴⁵ The issue of efficient communication and the functioning of arterial roads was also solved according to pre-war proposals, the division into main arterial roads – circular and diagonal, as well as: inter-district, decongesting – running in parallel, special ones e.g. to railway stations,⁴⁶ representative ones of outstanding architectural character, involving the existence of public institutions, monumental and commemorative edifices.⁴⁷ He paid attention to properly solved traffic junctions,⁴⁸ highly valued collision-free two-level intersections,⁴⁹ While attaching great importance to the growing demands of motorised traffic, he did not negate the need to travel on foot, hence he devoted a separate chapter to pedestrian arterial roads arranged radially towards the outskirts of the city, which were to lead to forested areas, for strolling in nice surroundings and clean air.⁵⁰ Park strips should link the different elements of the urban green space system.⁵¹

The proposal for Krakow’s inner city districts is an example of a regulatory plan. The ability to draw up this type of design, to adapt existing streets into a certain traffic flow and the question of the functional zoning of the city were mainly acquired by architects at German schools.⁵² Tołwiński graduated from the Faculty of Archi-

³⁸ B. Stelmach, *Tożsamość 100 lat architektury polskiej*, in: *Tożsamość 100 lat architektury polskiej*, ed. B. Stelmach, K. Andrzejewska-Batko, Warszawa 2019.

³⁹ T. Tołwiński, *Urbanistyka. T. 1*, op. cit., p. 156.

⁴⁰ Idem, *Urbanistyka. T. 2*, op. cit., p. 226.

⁴¹ Op. cit., pp. 24–28.

⁴² Op. cit., p. 89.

⁴³ Op. cit., p. 247.

⁴⁴ Op. cit., p. 251.

⁴⁵ Op. cit., p. 254.

⁴⁶ Op. cit., p. 266.

⁴⁷ Op. cit., p. 289.

⁴⁸ Op. cit., p. 268.

⁴⁹ Op. cit., p. 279, 283.

⁵⁰ Op. cit., p. 288.

⁵¹ Op. cit., p. 333.

⁵² K.K. Pawłowski, op. cit., p. 66.

ture at Karlsruhe Polytechnic,⁵³ where he probably encountered working methods for solutions to adapt existing cities to rapidly changing living conditions. In both his theoretical and design activities, this is one of the main issues.

The professor in the text did not refer to any pre-existing concept of transforming Krakow, and certainly did not verbalise this. Perhaps this is a kind of self-censorship due to the aggravating political situation, since, on closer examination and comparison of previous proposals, it is apparent that he drew on tradition, modifying it to a greater or lesser extent. Nor did he speak on the role of urban planning in the sense in which it had been commonly discussed since the beginning of the 20th century, i.e. as the resultant of various trends aimed at reconciling conflicts of social or technical interests, followed by the search for new spatial solutions.⁵⁴ He focused mainly on the latter.⁵⁵ He reached back to local solutions, the first attempts to shape the character of the city, namely the assumptions of the competition for the regulatory plan of Greater Krakow announced in 1909. He located the boundaries of the inner-city districts in the same place where the authors of the competition designs saw them, i.e. within the chain of 19th-century fortifications. Like them, he attached importance to peripheral arterial roads designed to relieve congestion in the centre.⁵⁶ It was undoubtedly inspired by the winning proposals of Józef Czajkowski, Władysław Ekielski, Tadeusz Stryeński, Ludwik Woytyczka and Kazimierz Wyczyński (Fig. 3), taken as a starting point. The

circular arterial road in Tołwiński's plan runs in the same place where it was proposed by the team of architects in the early 20th century, and is accompanied, as in the original, by a green belt. Also designed by Stanisław Gorliński, Franciszek Mączyński and Tadeusz Niedzielski (Fig. 4), which was awarded the third prize, introduced an analogous solution – a type of plantation on the sites of former fortifications, and their proposed system of squares and a grand arterial road was intended to provide an integral link between the new areas and the former centre.⁵⁷ Tołwiński returned to the intentions of his predecessors, as only some of their proposals were realised, such as the establishment of the Aleje Trzech Wieszców, a distant echo of the concept of Vienna's Ringstrasse, whose function was to harmoniously link the city's core with the outer zone.⁵⁸

The next step in spatial development became *Investment plan of the royal capital City of Krakow for the period 1937/38–1943/44*⁵⁹, also known as the 'Dziewoński Plan' (Fig. 5, 6). Work on it lasted from April 1935⁶⁰ until the outbreak of war. The concept was based on a thorough study of the geographical location, the studies carried out: physiography, population, land development, etc.⁶¹ and provided the basis for the concepts created later. It assumed a continuation of the existing urban layout, based on the concentric-radial system⁶² and, on this basis, the introduction of modifications, such as the need for a new communication design for the city. He saw Aleje Trzech Wieszców, together with Konopnickiej Street, as an axis running from north to south, splitting in

⁵³ T. Kotaszewicz, op. cit., pp. 20, 135.

⁵⁴ K.K. Pawłowski, op. cit., p. 63.

⁵⁵ Although we encounter references in the text to a broader treatment of urban planning, social, economic or health issues are not the main theme, they are mentioned in passing. This is not a peculiar view for Tołwiński, as the chair of Urban Planning Department at the Warsaw University of Technology that he chaired was one of the first to pay particular attention to this type of issue: L. Niemojewski, *Dwie szkoły polskiej architektury nowoczesnej*, "Przegląd Techniczny", 1934, no. 26, p. 813.

⁵⁶ K.K. Pawłowski, op. cit., p. 70.

⁵⁷ Op. cit., p. 73.

⁵⁸ J. Purchla, *Rozwój przestrzenny, urbanistyczny i architektoniczny Krakowa doby autonomii galicyjskiej i drugiej Rzeczypospolitej*, in: *Kraków nowe studia nad rozwojem miasta*, op. cit., p. 642.

⁵⁹ *Plan inwestycyjny...* [Investment Plan...], op. cit.

⁶⁰ K. Dziewoński, *Studia wstępne do ogólnego planu zabudowania Krakowa*, "Biuletyn Urbanistyczny", 1936, no. 3, p. 23.

⁶¹ Ibidem.

⁶² J. Purchla, *Rozwój...* op. cit., p. 644.

the north into the Silesian and Warsaw arterial roads and in the south into Lviv and Tatra arterial roads.⁶³ He noted the constitution of a new nucleus of the city in its western part at the exit of Piłsudskiego St.,⁶⁴ where new edifices under construction were beginning to form a representative district.⁶⁵ For balance, he proposed a second centre on the eastern, most neglected side of Krakow.⁶⁶ It was to house the administration, judiciary and hospital buildings. The designer located the focal point of this district on the site of Bastion No. 5, where he envisaged a monumental plaza linking Lubicz and Kopernika Streets with Mogilska St., and with a second unfinished ring road running from Aleje Trzech Wieszców towards the Vistula River,⁶⁷ repeated the scheme introduced by the winning design of 1910, which also introduced an oval square at this location. This concept was almost copied by Tołwiński. He saw the monumental intersection – a roundabout – as a representative gateway leading into the inner city. This coincides with the ‘long term’ zoning plan approved by the City Planning Branch in 1945, which was to take into account pre-war studies by Dziewoński’s team and updated research studies from the 1930s.⁶⁸ and these guidelines were followed by the town planner.

The second area taking over representative functions, the new centre in the western part of the city, located at the exit of Piłsudskiego Street, was finally completed in the post-war pe-

riod.⁶⁹ It was therefore a direct continuation of the ‘Dziewoński Plan’. Tołwiński did not interfere with this space; the solutions for it were decided upon in the competition for the surroundings of the National Museum, which was announced in 1950 in connection with the planned construction of the building of the Regional Council of Trade Unions in Krakow.⁷⁰ It was here, in what was arguably a much more prestigious location rather than in the newly emerging administrative district, that the foundation stone for the planned building was laid in July 1950.⁷¹ However, despite the similarities in concept, Tołwiński did not officially invoke Dziewoński. Nor, understandably,⁷² did he mention the urban planning ideas that were proposed for Krakow during the Second World War.

During the period of occupation, two versions of the new German regulatory plan were produced, presented by the Leipzig architect Hubert Ritter.⁷³ Tołwiński must have been familiar with them, as you can see the borrowing of certain solutions. Both architects had very similar views on the protection of cultural heritage in the context of the development of modern metropolises.⁷⁴ Ritter must have studied previous projects, as his proposal was largely based on the Dziewoński’s plan and duplicated many of the solutions initiated in the 1930s.⁷⁵ Tołwiński’s project from the late

⁶³ K. Dziewoński, op. cit., p. 23, *Plan inwestycyjny...* [Investment Plan...], op. cit., p. 6.

⁶⁴ In 1913, a competition was announced to shape the exit of what was at the time Wolska Street, which was a continuation of the urban planning activity initiated, K.K. Pawłowski, op. cit., p. 79.

⁶⁵ K. Dziewoński, op. cit., p. 23.

⁶⁶ For the first time, the concept of decentralising the urban layout was addressed in the competition design for the regulation of the exit of the Wolska St. in 1913 by Jan Rakowicz, in which he proposed the separation of several autonomous units – districts, equipped with their own units relieving the centre, K.K. Pawłowski, op. cit., p. 79.

⁶⁷ *Plan inwestycyjny...* [Investment Plan...], op. cit., p. 6–7.

⁶⁸ E. Firlet, op. cit., p. 677.

⁶⁹ The first competition for the ordering of the area was announced in 1913: *Konkurs na regulację wylotu ul. Wolskiej i okolicznych gruntów w Krakowie*, „Architekt”, 1914, no. 6-7, p. 89, after: K.K. Pawłowski, op. cit., p. 79.

⁷⁰ The winning design in this competition was the work of Jan Krug and Stanisław Ciechanowski, after J. Wowczak, *Dychotomie polskiej architektury XX wieku w twórczości Jana Kruga*, Kraków 2021, p. 121.

⁷¹ The construction of a building for the District Council of Trade Unions had already been planned since 1946: P.I. Marek, *Rozpoczynamy budowę Domu Krakowskich Związków Zawodowych*, „Gazeta Krakowska”, 1950, no. 199, p. 5.

⁷² The German plans were treated as a ‘legacy of hatred’: J. Purchla, *Hubert Ritter i hitlerowskie wizje Krakowa*, „Rocznik Krakowski”, T. 71, 2005, p. 159.

⁷³ Op. cit., pp 162–163.

⁷⁴ Op. cit., p. 165.

⁷⁵ Op. cit., p. 173.

1940s continues the same line of thinking about urban solutions and in some aspects duplicates, only a few years earlier, German concepts. One was the attempt to turn the town with its front to the Vistula and bring out the river's qualities, the other was the idea of moving the railway station to the east. Ritter, in one version, planned it in the vicinity of the present Mogilskie roundabout, thus on the site of Bastion No. 5 (Fig. 7). This would provide an opportunity to use the land thus freed up and close the second ring road.⁷⁶

Tołwiński combined the two previous concepts, proposing to move one of the centres towards the east, exactly where Dziewoński saw it, dispensed with the square, and introduced a roundabout instead. At the same time, like Ritter, he was in favour of relocating the main station, except that he moved it slightly southwards compared to the plans from the occupation period, and ran the new main line parallel to the second ring road. In front of the station, as on the plan from the early 1940s, a square was planned on the west side, but Tołwiński, probably bearing in mind Nowa Huta (then not yet a district of Krakow), which was being built nearby, proposed a second square symmetrically located on the east side. He also suggested that the land reclaimed in place of the former trunk road should be redesigned as a traffic arterial road and thus achieve a north-south connection, but it was only to relieve the pressure on the circular arterial road and not, as in Ritter's plan, to take over all traffic. He also used the German idea of building a small ring line, bypassing the main station.⁷⁷ Two other urban fragments intended to take over some of the roles of the centre, located not far from the historic city, are the square in front of the PKO building and People's Park. In planning them, he anticipated the greatest

interference with existing solutions. The triangular central square was to become a transport hub surrounded by monumental architecture of public buildings. Tołwiński did not specify their exact function, only signing one of them in a graphic sketch as the "Province Government Building", probably because in this case they were to become a mere setting for a representative space. The backdrop to the planned processions and marches heading towards Lubicz Street, or People's Park. This, in turn, together with the Opera House and the House of Culture with the Congress Hall on its site, is an area reserved for leisure and cultural mass entertainment. Here we see Tołwiński as a modernist, almost academically implementing pre-war ideas of ordering and zoning, applying a solution that gained particular approval in totalitarian states,⁷⁸ turning cities into myth-making tools, subordinating everything to propaganda purposes.⁷⁹ Not surprisingly, this approach to space also won approval in People's Poland. The question arises as to whether Tołwiński's project was just a theoretical presentation, a voice in the discussion, or was it to be put into practice? Juliusz Demel states that the implementation of an interchange at the roundabout at the exit of Lubicz Street is a solution proposed by Tołwiński in 1949.⁸⁰ The pre-war intention to create an administrative district in this part was taken up, hence the plan to locate office buildings. According to the local press, in 1950 the idea of a 'gateway to the inner city' was being pursued, as was a new 'two-track' road diverging from it towards Grzegórzki.⁸¹ In February 1951 the roundabout was already in place, with the

⁷⁶ This solution was abandoned on the grounds that the technical solutions were too complicated and Dziewoński's concept, the extension of the north station was revisited. Ż. Komar, *Architektura okresu okupacji w Krakowie. Zarys problematyki badawczej*, in: *Architektura okresu III Rzeszy w Polsce*, in: *Architektura okresu III Rzeszy w Polsce*, Poznań 2019, p. 134.

⁷⁷ J. Purchla, *Rozwój...*, op. cit., p. 645.

⁷⁸ N. Gutschow, *Obsesja porządku. Niemieccy architekci planują w okupowanej Polsce 1939–1945*, Warszawa 2021, p. 88.

⁷⁹ F. Burno, *Opowieści o „nowej Italii”*. *Modernizacja miast włoskich w latach 1925–1940*, in: *Narracje miejskie. Miasto jako obszar interwencji polityków, architektów i artystów*, ed. I. Kozina, Vol. 1, Katowice 2019, pp. 134–135.

⁸⁰ J. Demel, *Podstawy rozwoju nowoczesnego Krakowa w latach 1846–1956*, in: *Kraków jego dzieje i sztuka*, Warszawa 1963, p. 481. In fig. 1, a roundabout was depicted, there is a high probability that it already existed at that time.

⁸¹ E. Wichura-Zajdel, *Kraków nowszy i większy*, "Stolica", 1950, no. 8, p. 10.

building of the State Railway Construction Directorate and the Central Office of Transport Projects and Studies, Krakow Branch, being constructed next to it, with work scheduled to be completed by 1952.⁸² Demel, although citing Tołwiński, emphasises stretching the city along an east-west axis, a later concept known from Anna Ptaszycka's proposal,⁸³ and certainly not the aim of the project, which continued the radial-concentric development of the city. He considered Nowa Huta, however, only as a neighbouring industrial city and not as an integral part of Krakow. The ideas introduced, or sustained, by Tołwiński returned in the next project, mentioned above, by Anna Ptaszycka,⁸⁴ who in 1951 took over the management of the Krakow General Plan Studio,⁸⁵ and in 1952 officially presented its first version.⁸⁶ Tołwiński's concepts were not unfamiliar to her, she was probably already familiar with them from the 1930s, the period of her studies at the Warsaw University of Technology,⁸⁷ at this university in 1950 she defended her doctoral thesis, of which Professor Tołwiński was the supervisor.⁸⁸ In one of the two proposals she submitted (Fig. 8), the issue of the relocation of the main station and the new mainline railway "running along the eastern edge of the inner city" was once again raised. Conducted largely in an excavation, it enabled a new arterial road to be established along the

route of the former railway line running as far as Grzegorzewska Street. The new through station was to be located between Warszawska and Rakowicka Streets, also in the eastern part of the city, slightly north of Ritter's proposal. Ptaszycka continued Tołwiński's idea of creating an arterial road on the site of the former thoroughfare to serve mass celebrations. Only that Tołwiński saw it rather as he formulated it in *Urban Planning*, as a representative arterial road, which he associated with the construction of monumental edifices of public institutions, intended as a backdrop for public ceremonies or military parades,⁸⁹ and he proposed to place such buildings there. This part of the city would become an alternative, second centre to the one already in place on Piłsudskiego Street. In Ptaszycka's plan, the centre of the city centre should be completely shifted eastwards "in view of the shift of the city's centre of gravity towards Nowa Huta", and a new representative north-south arterial road should completely take over as the venue for marches and demonstrations.⁹⁰ This is in line with the socialist realist vision of shaping urban planning, as seen by one theorist Edmund Goldzamt: "In the great variety of spatial solutions of socialist centres, however, the motif of a festive avenue and its associated square, on which the main social edifice of the city rises, is constantly repeated. This principle reflects the democratic mores of the collective manifestations of social life (festive processions and assemblies, people's games in the squares)".⁹¹ Familiar pre-war ideas have been given a new interpretation here, although the design method has remained the same. In introducing greenery into the city, Ptaszycka resolutely echoed the master's views. It continued the project for a new, large park – in this case called the 'Culture Park', except that its location was also shifted to the east, between Krakow and Nowa Huta. However, despite such significant changes as the location of

⁸² Zabudowa ronda u wylotu ulicy Lubicz, "Dziennik Polski", 1951, no. 32, p. 6.

⁸³ A. Ptaszycka, *Ewolucja planu Krakowa*, "Architektura", 1953, no. 3, p. 67.

⁸⁴ A. Ptaszycka, *Oblicze urbanistyczne współczesnego Krakowa*, in: *Kraków studia nad rozwojem miasta*, ed. J. Dąbrowski, Kraków 1957, p. 371.

⁸⁵ In 1951, a studio was set up to develop a plan for the entire of Krakow, including Nowa Huta, suggesting that the earlier studios only dealt with the area of the city of Krakow. B. Malisz, *Plan Wielkiego Krakowa*, "Miasto", 1952, no. 4, p. 36.

⁸⁶ B. Malisz reports that a Regional Conference of Town Planners was held from 24 to 26 February 1952, at which the Ptaszycka plan was presented for the first time. B. Malisz, *Plan of...*, op. cit., p. 36; M. Kaczorowski, *Problemy urbanistyczne Krakowa na tle Nowej Huty*, "Inwestycje i Budownictwo", 1952, no. 5; W. Kalinowski, op. cit., p. 225.

⁸⁷ J. Majczyk, A. Tomaszewska, op. cit., p. 17.

⁸⁸ Op. cit., p. 35.

⁸⁹ T. Tołwiński, *Urbanistyka. T. 2*, op. cit., p. 289.

⁹⁰ A. Ptaszycka, *Ewolucja planu...*, op. cit., p. 66.

⁹¹ E. Goldzamt, *The architecture of inner-city complexes and heritage issues*, Warszawa 1956, p. 22.

the city centre and stretching it east-west, the circular arterial road, the ring road, was still positioned as Tołwiński saw it, perhaps because it was already under construction.⁹² Another of Tołwiński's (and his predecessors') proposed concepts, which kept coming back, was discussed again and again, and echoes of this discussion were published in the popular daily press,⁹³ was to turn the city towards the river.⁹⁴ It resulted, for the second time,⁹⁵ in a competition to clean up the area around Wawel Castle.⁹⁶ The competition assumptions presented reiterate Tołwiński's intentions: to raise the water table in the Vistula, to eliminate unnecessarily disfiguring buildings and buildings of excessive height in the immediate vicinity of historic complexes, to create squares, bands of greenery linked to strips of individual boulevard districts and waterfronts.⁹⁷ The

somewhat forgotten 'Tołwiński plan', although it concerned only a fragment of the city and was never realised in its entirety, left its mark on thinking about urban solutions. It was grounded in reality, in the modernist tradition, and drew on solutions proposed by its predecessors. It was also a relatively non-invasive, corrective and regulatory plan, and did not significantly interfere with Krakow's existing appearance. He attached importance to the maintenance as well as the introduction of more green spaces, linking them into extensive walking strips. He supported the radial-concentric development of the city. The commencement of development in the vicinity of Lubicz Street and the continued construction of the second ring road meant that, despite subsequent attempts to move the centre eastwards and stretch it along an east-west line to knit the existing city together with the emerging Nowa Huta, the intention failed. Tołwiński's demarcation of the inner city area has never been changed, its boundaries are still seen in the same place. The project continued the pre-war way of planning, thinking about the function and spatial layout of the city, so it is difficult to consider the sketch presented as a plan of a socialist realist city, as the date of publication might indicate. Rather, it was the narrative of the Socialist Realist period that, like other regimes, promoted modernist solutions as its own.

⁹² A. Ptaszycka, *Ewolucja planu...*, op. cit., p. 67.

⁹³ M. Rościszewski, *Architektura zespołów śródmiejskich i problemy dziedzictwa*, „Dziennik Polski”, 1951, no. 151, p. 3.

⁹⁴ A. Ptaszycka, *Ewolucja planu...*, op. cit., p. 67.

⁹⁵ For the first time, a competition to clean up the area around Wawel Castle was announced in 1938. J. Demel, op. cit., p. 496.

⁹⁶ M. Wiśniewski, *Rozwój architektury Krakowa w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku a metropolitalne funkcje miasta*, in: *Metropolia T.2: Dylematy rozwoju*, ed. J. Purchla, Kraków 2017, p. 121.

⁹⁷ M. Statter, *Projekt uporządkowania Wawelu i nadbrzeży Wisły*, „Gazeta Krakowska”, 1952, no. 15, p. 4.

Bibliography

Burno F., *Opowieści o „nowej Italii”. Modernizacja miast włoskich w latach 1925–1940*, in: *Narracje miejskie. Miasto jako obszar interwencji polityków, architektów i artystów*, ed. Kozina I., Vol.1, Katowice 2019

Demel J., *Podstawy rozwoju nowoczesnego Krakowa w latach 1846–1956*, in: *Kraków jego dzieje i sztuka*, Warszawa 1963

Dziewoński K., *Studia wstępne do ogólnego planu zabudowania Krakowa*, „Biuletyn Urbanistyczny”, 1936, no. 3

Firlet E., *Zmiany przestrzenno-urbanistyczne Krakowa w latach 1939–2006*, in: *Kraków nowe studia nad rozwojem miasta*, ed. Wyrzowski J., Kraków 2007

Goldzamt E., *Architektura zespołów śródmiejskich i problemy dziedzictwa*, Warszawa 1956

Gutschow N., *Obsesja porządku. Niemiecy architekci planują w okupowanej Polsce 1939–1945*, Warszawa 2021

- Kaczorowski M., *Problemy urbanistyczne Krakowa na tle Nowej Huty*, „Inwestycje i Budownictwo”, 1952, no. 5
- Komar Ź., *Architektura okresu okupacji w Krakowie. Zarys problematyki badawczej*, in: *Architektura okresu III Rzeszy w Polsce*, Poznań 2019
- Konkurs na regulację wylotu ul. Wolskiej i okolicznych gruntów w Krakowie*, „Architekt”, 1914, no. 6-7
- Kotaszewicz T., *Tadeusz Tołwiński 1987–1951*, Warszawa 2016
- Majczyk J., Tomaszewicz A., Anna Ptaszycka. *Harcerka, architektka, urbanistka*, in: *Pionierki. Architektura jest najważniejsza*, Kraków 2019
- Malisz B., *Plan Wielkiego Krakowa*, „Miasto”, 1952, no. 4
- Malisz B., *Planowanie ośrodków miejskich*, „Architektura”, 1947, no. 1
- Marek P.I., *Rozpoczynamy budowę Domu Krakowskich Związków Zawodowych*, „Gazeta Krakowska”, 1950, no. 199
- Niemojewski L., *Dwie szkoły polskiej architektury nowoczesnej*, „Przegląd Techniczny”, 1934
- Pawłowski K.K., *Początki polskiej nowoczesnej myśli urbanistycznej*, in: *Sztuka około 1900. Materiały z sesji Historyków Sztuki*, Kraków 1967, Warszawa 1969
- Plan inwestycyjny stoł. król. Miasta Krakowa na okres 1937/38–1943/44* [Investment plan of the royal capital City of Krakow for the period 1937/38–1943/44], Kraków 1938.
- Ptaszycka A., *Ewolucja planu Krakowa*, „Architektura”, 1953, no. 3
- Ptaszycka A., *Oblicze urbanistyczne współczesnego Krakowa*, in: *Kraków studia nad rozwojem miasta*, ed. Dąbrowski J., Kraków 1957
- Purchla J., *Hubert Ritter i hitlerowskie wizje Krakowa*, „Rocznik Krakowski”, Vol. 71, 2005
- Purchla J., *Rozwój przestrzenny, urbanistyczny i architektoniczny Krakowa doby autonomii galicyjskiej i drugiej Rzeczypospolitej*, in: *Kraków nowe studia nad rozwojem miasta*, ed. Wyrozumski J., Kraków 2007
- Rościszewski M., *Czy Kraków leży nas Wisłą? Kilka uwag o błędach przeszłości w urbanistyce i nowych osiągnięciach*, „Dziennik Polski”, 1951, no 151
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 1950 roku w sprawie zmiany granic miasta Krakowa, Dz.U. Z 1950 r. nr 57, poz. 508, Uchwała nr 205 Rady Ministrów z dnia 17 marca 1951 r. w sprawie utworzenia dzielnicy Nowa Huta w m. Krakowie, M.P. 195, nr 43, poz. 504 [Regulation of the Council of Ministers of 19 December 1950 on changes to the boundaries of the city of Krakow, Journal of Laws Z 1950, No. 57, item 508, Resolution No. 205 of the Council of Ministers of 17 March 1951 on the establishment of Nowa Huta district in the city of Krakow, M.P. 195, No. 43, item 504]
- Statter M., *Projekt uporządkowania Wawelu i nadbrzeży Wisły*, „Gazeta Krakowska”, 1952, no. 15
- Stelmach B., *Tożsamość 100 lat architektury polskiej*, in: *Tożsamość 100 lat architektury polskiej*, ed. Stelmach B., Andrzejewska-Batko K., Warszawa 2019
- Tołwiński T., *Przebudowa dzielnic śródmiejskich Krakowa Nowoczesnego*, „Miasto”, 1951, no. 2
- Tołwiński T., *Urbanistyka, T.1, Budowa miasta w przeszłości*, Warszawa 1934
- Tołwiński T., *Urbanistyka, T.2, Budowa miasta współczesnego*, Warszawa 1937
- Tołwiński T., *Urbanistyka, T.3, Zieleń w urbanistyce*, Warszawa 1963
- Wichura-Zajdel E., *Kraków nowszy i większy*, „Stolica”, 1950, no. 8
- Wiśniewski M., *Rozwój architektury Krakowa w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku a metropolitarne funkcje miasta*, in: *Metropolia T.2: Dylematy rozwoju*, ed. Purchla J., Kraków 2017
- Wowczak J., *Dychotomie polskiej architektury XX wieku w twórczości Jana Kruga*, Kraków 2021
- Zabudowa ronda u wylotu ulicy Lubicz*, „Dziennik Polski”, 1951, no. 32
- Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja, t. 1 Miasta Historyczne*, ed. Kalinowski W., Warszawa 1986
- Zientara M., *Sztuka Krakowska 1945–2000. Tom1. Socrealizm i czas „odwilży” (1945–1959/1960)*, Kraków 2020