

CZY WARSZAWA MOGŁA BYĆ INACZEJ ODBUDOWYWANA – ALTERNATYWNA HISTORIA MIASTA

JAN MACIEJ CHMIELEWSKI, MONIKA SZCZYPIORSKA

STRESZCZENIE

Zarysowując alternatywną koncepcję powojennej odbudowy Warszawy uznano za celowe przypomnieć, że w latach powojennych dyskutowano nad kształtem przyszłej Warszawy, a nawet nad jej stołecznym statusem. Z jednej strony występowali architekci pragmatycy, którzy nieźle funkcjonowali na prywatnym rynku zleceń projektowych i widzieli szansę odbudowy zniszczonych domów przez ich dotychczasowych właścicieli. Do tej grupy można zaliczyć także miłośników historycznego miasta pragnących odbudować zniszczone zabytki. Z drugiej strony silną grupę tworzyli radykałowie głoszący konieczność totalnych zmian w zabudowaniu miasta kapitalistycznego. Ci o socjalistycznych poglądach, domagali się natychmiastowego przejęcia terenów miejskich przez gminę, ponieważ ich zdaniem bez komunalizacji nie będzie możliwa przebudowa Warszawy. W artykule zestawiono dwie wstępne koncepcje odbudowy Warszawy z początku 1945 roku dla odzwierciedlenia rysujących się

w owym czasie różnic w postawach, także społecznych w środowisku urbanistów i architektów. Omówiono podłoże ideologiczne, typowe nie tylko dla Polski, przyświecające koncepcjom przebudowy miast po zniszczeniach wojennych. Przedstawiono sytuację zniszczonej Warszawy i prowadzone działania Biura Odbudowy Stolicy (BOS). Przypomniano rozważania Lecha Niemojewskiego o odbudowie Warszawy oraz opinię Tadeusza Tołwińskiego o szkicowym planie Warszawy wykonanym przez BOS. Zarysowano prawdopodobne cechy przestrzenne jakie mogłyby uzyskać Warszawa, gdyby jej odbudową sterowała inna grupa planistów. W podsumowaniu wymieniono – co w Warszawie bezpowrotnie utracono, co osiągnięto i czego nie udało się osiągnąć.

Słowa kluczowe: Warszawa, odbudowa, koncepcje, realizacje

COULD WARSAW BE DIFFERENTLY REBUILT – ALTERNATIVE HISTORY OF THE CITY

ABSTRACT

While outlining an alternative concept of post-war reconstruction of Warsaw, it is expedient to recall that the future shape of Warsaw and even its capital status were discussed in the post-war years. On the one hand, there were architects pragmatists who functioned well in the architectural projects market and saw a chance to rebuild the destroyed houses by their current owners. This group included admirers of the historic city who wanted to rebuild damaged monuments. On the other hand, an influential group of radicals promoted the momentous changes of the capitalist city. Those with socialist views demanded immediate taking of urban land by the municipality, because they believed that without communalisation reconstruction of Warsaw was not possible. The article discusses two preliminary concepts for the reconstruction of Warsaw from early 1945 to

reflect the differences in attitudes amongst urban planners and architects. It also discusses the ideological basis, not only typical for Poland, that guided the concepts of urban reconstruction after the World War II. The situation of destroyed Warsaw and ongoing activities of Bureau of Capital Reconstruction (BOS) were also portrayed. The opinion of Tadeusz Tołwiński about the sketch map of Warsaw made in BOS was recalled and the likely spatial characteristics were outlined for reconstruction of Warsaw to show potentially what it would look like if it was reconstructed by another group of planners. The final part summarises: what Warsaw irretrievably lost, what has been achieved and what could not be realized.

Keywords: Warsaw, reconstruction, concepts, implementations

Rozważania Lecha Niemojewskiego podstawą finansowania odbudowy Warszawy

Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk w XI tomie „Studiów Warszawskich” w 1972 roku opublikował szerzej nieznaną materiały z archiwum Lecha Niemojewskiego znajdujące się w zbiorach Archiwum Polskiej Akademii Nauk. Profesor Lech Niemojewski należał do wybitnych architektów i historyków architektury blisko związanych z Warszawą. W okresie okupacji był wiceprzewodniczącym Komisji Rzeczoznawców Urbanistycznych, a także nauczał na konspiracyjnym warszawskim Wydziale Architektury. Do prac nad odbudową Warszawy włączył się już w 1944 roku¹. Był uczestnikiem wraz z Józefem Sigalinem i Bohdanem Lachertem „Grupy Operacyjnej Warszawa”, która w dniach 21–31 stycznia 1945 roku, na polecenie Prezesa Rady Ministrów Rządu Lubelskiego, udała się do Warszawy w celu dokonania pierwszej oceny skali zniszczeń miasta. Grupa miała przygotować na tej podstawie wstępne wytyczne organizacji odbudowy stolicy.

Spostrzeżenia na temat sytuacji Warszawy przedstawił Lech Niemojewski w sprawozdaniu z tej podróży skierowanym 29 stycznia 1945 roku do Biura Planowania i Odbudowy przy Prezydium Rady Ministrów w Lublinie. Napisał wówczas, że z „czterech okresów (zniszczeń) najcięższy był okres ostatni. Według oświadczeń fachowców, którzy przetrwali w Warszawie aż do końca i pozostają nadal na swych stanowiskach, zniszczenie popowstaniowe było prowadzone metodycznie. Miasto podzielono na rejony ponumerowane, a znaki tego podziału malowane białą farbą na murach są jeszcze teraz widoczne. Prace niszczycielskie trwały do ostatniej chwili i leżało w planie całkowite unicestwienie Warszawy. Cały szereg gmachów oraz pomniki uległy zniszczeniu na kilka dni przed zajęciem Warszawy przez wojska polskie i sprzymierzone”.

Koncepcję odbudowy oparł Niemojewski na analizach i wnioskach pochodzących z prac Komisji Rzeczoznawców Urbanistycznych z 1941 roku. Punktem wyjścia do tej koncepcji były sformułowane tezy mówiące, że: „Mieszkańcy Warszawy ponieśli tak wielkie straty w okresie okupacji niemieckiej, że nie

powinno się żadną miarą tych strat powiększać, nawet pod kątem widzenia interesu publicznego. Własność prywatna powinna być w całej swojej rozciągłości uszanowana i restytuowana. Odbudowa własności prywatnej na terenie Warszawy powinna pójść drogą uzgodnienia interesu prywatnego z interesem publicznym w ten sposób, że należy szukać rozwiązań finansowych, gospodarczych i technicznych, które pozwoliłyby na wzajemne wspieranie się interesu prywatnego z publicznym, nie zaś przeciwstawiały je sobie, prowadząc do konfliktów, w rezultacie których strona silniejsza stosowałaby prawo przemocy w stosunku do słabszej.”²

Zauważył, że „na terenie Warszawy można podjąć w tej chwili realizację najfantastyczniejszych pomysłów pod jednym warunkiem – znalezienia środków dla ich realizacji”.

Najważniejszą rzeczą, zdaniem Niemojewskiego, będzie więc zmobilizowanie jak największej ilości kapitału publicznego i prywatnego zarówno krajowego, jak i zagranicznego oraz spopularyzowanie idei odbudowy. Zakładając, że nie uda się zrealizować odbudowy Warszawy wyłącznie z funduszy publicznych, jak również nie ma możliwości przerzucenia obowiązku finansowania odbudowy tylko na Niemców, należałoby uruchomić wszelkie działania, które zachęciłyby do inwestowania kapitał prywatny. Wobec powyższego głównym założeniem powinno być wsparcie właścicieli warszawskich nieruchomości emisją oprocentowanych listów zastawnych, które wydawane byłyby na podstawie dokumentów stwierdzających ich prawa własności. Listy te wydawane byłyby po ocenie poniesionych strat. Wartość nieruchomości mogłaby być oszacowana analogicznie do stosowanych metod po zniszczeniach z września 1939 roku, tj. doświadczeń i rutyn jakie zgromadził wówczas aparat techniczny i Towarzystwo Kredytowe Miejskie. Emisją, obrotem i spłatą oprocentowań papierów wartościowych kierowałaby utworzona w tym celu instytucja finansowa – Kredytu Publicznego. Instytucja ta, na podstawie ustalonych szkód wojennych, wzięłaby na siebie także obowiązek przejęcia należności od Niemiec.

Niemojewski uważał, że na podstawie odpowiednich zestawień obliczonych strat będzie można wysuwać konkretne żądania reparacyjne od winowajców.

¹ Lech Niemojewski o odbudowie Warszawy (wprowadzenie od Redakcji), Warszawa Stolica Polski Ludowej z. 2, „Studia Warszawskie”, t. XI, PWN, Warszawa 1972.

² Rozważania nad stworzeniem podstaw finansowych dla odbudowy Warszawy, załącznik do Referatu sprawozdawczego z podróży inspekcyjnej do Warszawy prof. Lecha Niemojewskiego. Skierowany 24 II 1945 r. do Biura Odbudowy przy Prezydium Rady Ministrów w Lublinie, Warszawa Stolica Polski Ludowej, z. 2, „Studia Warszawskie”, t. XI, PWN, Warszawa 1972, s. 244.

Do czasu ich uzyskania osoba będąca w posiadaniu papieru wartościowego mogłaby gospodarować swoim majątkiem. Przypuszczał, że zapewne wielu właścicieli nie zgłosi się po odbiór dokumentów stwierdzających prawa własności. W tych przypadkach nieruchomości przejmowane byłyby na rzecz władz publicznych, a ich wartości pokrywałyby opłaty procentów wynikających z wydanych listów zastawnych. Takie rozwiązanie odciążałoby właścicieli od trudności hipotecznych i umożliwiło zamianę kapitału płynnego na budowane domy.

Ponieważ zniszczone domy mają konkretną wartość, która stanowi sumę wartości budynków i działek budowlanych, wartość reprezentowana przez działki budowlane powinna być także upłynniona przez wystawienie odpowiednich papierów gruntowych. Konieczna byłaby zatem reforma hipoteczna gruntów warszawskich, zwłaszcza w śródmieściu, gdzie na pewno znaczna powierzchnia terenów bez właścicieli byłaby przejęta przez miasto.

Miejskie władze budowlane, w miarę przygotowania terenów, wyznaczałyby określoną liczbę placów budowlanych pod zabudowę i wykup papierów gruntowych. W ten sposób procesem odbudowy można byłoby racjonalnie sterować. Niemojewski bardzo ważną rolę w procesie odbudowy przypisywał szczegółowym planom odbudowy, które określałyby kolejności i zasady zabudowy poszczególnych posesji i zapobiegałyby tzw. „dzikiej odbudowie” i spekulacjom gruntami. Z chwilą objęcia działki w posiadanie i rozpoczęcia budowy, właściciel otrzymałby księgę hipoteczną, w której byłyby określone założenia wynikające z planu zabudowy zabezpieczające zarówno interes prywatny, jak i publiczny.

W zarysowanej koncepcji procesu odbudowy Warszawy Niemojewski specjalnie omówił konieczność ochrony wartości artystycznych i zabytkowych miasta. Niezależnie od ochrony i odbudowy zabytków postulował wyznaczyć obszar zabytkowy w granicach miasta z początku XIX wieku, na którym obowiązywałyby specjalne warunki, dodatkowo ujęte w ścisłe przepisy miejscowe. Dotyczyłyby one gabarytów i linii zabudowy, rekonstrukcji elewacji budynków oraz zasad dostosowania nowych budynków do zabytkowego otoczenia. Na obszarze tym trzeba by jednak przewidzieć wyższy udział kapitału publicznego w odbudowie.

W komentarzu do publikowanych tekstów redaktor naukowy tomu XI „Studiów Warszawskich” uznał za

konieczne podkreślić, zapewne ze względu na ówczesną poprawność polityczną, że sprawozdanie Lecha Niemojewskiego ze stycznia 1945 roku powstało w okresie, „w którym gospodarcza treść nowego ustroju nie była wyraźnie sprecyzowana, a miejsce kapitału prywatnego, jako jednego z czynników odbudowy, nie było kwestionowane”.

Koncepcja odbudowy Warszawy przedstawiona przez Józefa Sigalina

Odminną koncepcję odbudowy Warszawy przedstawił w listopadzie 1944 roku na zebraniu Stowarzyszenia Architektów Rzeczypospolitej Polskiej (SARP) w Lublinie Józef Sigalin³. Uważał on, że w dziele odbudowy i przebudowy kraju i Warszawy, „według najnowszych wzorów i zasad urbanistyki” znaczący, jeśli nie dominujący udział powinno mieć państwo, „ewentualnie przy wykorzystaniu możliwości uzyskania środków w drodze odszkodowań wojennych i rewindykacji oraz przymusowego zatrudnienia sił roboczych z Niemiec”. Zaproponował stworzenie Banku Odbudowy przy Resorcie Finansów, który pomógłby państwu w dziedzinach technicznej i finansowej odbudowy. Istotną rolę w sprawie odbudowy stolicy miałyby wydawane przez rząd ustawy i powołane do życia Biuro Odbudowy Stolicy (BOS), jako bezpośrednia agenda władz rządowych. Uważał za słuszne „przeprowadzenie miejskiej reformy gruntowej i hipotecznej”, której celem byłoby „ograniczenie praw właścicieli nieruchomości miejskich”, umożliwiające wprowadzanie w życie daleko idących idei urbanistycznych, wykluczających samowolę budowlaną. Założeniem jego koncepcji było powołanie „specjalnych biur polityki gruntowej”, których zadaniem byłoby nabywanie przez miasto jak najrozleglejszych terenów, co umożliwiłoby zwalczanie spekulacji gruntami, sterowanie zabudową oraz wydawanie zakazów zabudowy na terenach nieuzbrojonych.

Budowa, odbudowa i przebudowa gmachów użyteczności publicznej odbywałaby się w ramach celów planowania ogólnokrajowego, regionalnego lub lokalnego – w kolejności przewidzianej w tych planach. Projekty budynków użyteczności publicznej byłyby „uzyskiwane w drodze konkursów ogólnych lub zlecałone pracownikom architektonicznym”. Według Sigalina projektowanie i wykonawstwo powinno należeć do kompetencji właściwych resortów i instytucji rządo-

³ J. Sigalin, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta*, t. 1, PIW, Warszawa 1986.

wych. „Organizacja wykonawstwa i kontrola budownictwa powinna znajdować się w rękach państwowych władz budowy i odbudowy”. W polityce mieszkaniowej państwa popierane powinno być „budownictwo zbiorowe na podstawie typowych rozwiązań budowy mieszkań”. Odpowiadając na zarzuty, że w wygłoszonym referacie nie było mowy o środkach na odbudowę, wyjaśnił, że „nie zastanawialiśmy się nad tym, wychodząc z założenia, że o tym myślą ekonomiści i Rząd”.⁴

Poglądy przyświecające koncepcjom odbudowy i przebudowy miast po zniszczeniach wojennych w Europie

Zniszczenie licznych miast w Europie podczas II wojny światowej było wyzwaniem społeczno-politycznym dla grupy ideologów głoszących konieczność przebudowy miast kapitalistycznych i wzniesienia na ich zgliszczach nowych struktur godnych nowoczesnego społeczeństwa. Otwierała się więc niepowtarzalna szansa przekształcenia miast zgodnie z zasadami ruchu nowoczesnego i Karty Ateńskiej i, jak głoszą, „wprowadzenia geometrii do chaosu” na obszarze stanowiącym „*tabula rasa*”. Teraz realizacja dotąd utopijnych kompozycji przestrzennych mogła być warunkowana tylko naturalnie ukształtowanym „*pragruntem*”.

W publikacji wydanej z okazji otwarcia w maju 1995 roku w Muzeum Historycznym Warszawy wystawy „*Urbanistyka zagłady – urbanistyka nadziei, Warszawa 1939–1945*” umieszczono takie oto stwierdzenia: „*Wojna stwarza zupełnie nowe warunki. Warszawa jest okaleczona i właśnie dlatego zdana na propozycje opierające się na wizjach Le Corbusiera. Dopiero ruiny odkrywają architektom podłoże pierwotne, do którego teraz chętnie nawiązują (...). Nawet polscy architekci żyjący w Londynie oczekiwali w związku z *tabula rasa* możliwości pełnego dysponowania obszarem miejskim (...). Podzielali wizje kolegów z Hamburga, Rotterdamu i Londynu: ponad gruzami miast europejskich z ich milionami ofiar unosiło się nieuchwytnie i obiecujące nowe miasto.*”⁵

Projektanci planów odbudowy Warszawy oczarowani byli dodatkowo możliwościami, jakie stwarzał

wprowadzany ustrój polityczny. Podchwycili te możliwości uznając, że wojna otworzyła nowe warunki i szanse przebudowy wadliwego pod względem społecznym, zdrowotnym i estetycznym miasta według koncepcji wcześniej wymarzonych przez awangardowe grupy architektów o socjalistycznych poglądach.

Stosunek do miasta kapitalistycznego tej grupy architektów wyraził syntetycznie Jan Zachwatowicz w cytacie przywołanym przez Andrzeja Tomaszewskiego w referacie wygłoszonym w 2006 roku na konferencji „*Warszawa odbudowana czy przebudowana*”⁶. Było to zdanie wyjęte ze wstępu do albumu opublikowanego w 1952 roku *Architektura polska do połowy XIX wieku*: „*Od połowy XIX wieku wzrost sił reakcji, utrwalanie się kapitalizmu ze wszystkimi jego sprzecznościami prowadzą do bezplanowej gospodarki miejskiej, antyhumanistycznych form zabudowy miast i osiedli oraz bezideowego narastania form eklektycznych o wybitnie kosmopolitycznym zabarwieniu*”. Tomaszewski przypominając to zdanie wiązał je z ówczesnym stanem europejskiej świadomości historii sztuki i architektury. Zaznaczył, że dopiero lata 60. i 70. ubiegłego stulecia „*przyniosły przewartościowanie poglądów historii sztuki na architekturę drugiej połowy XIX wieku*”. Stwierdził, że „*w oczach środowisk (architektów, urbanistów, inżynierów komunikacji, lecz również polityków, socjologów, ówczesnych ekologów) zniszczenie stwarzało szansę totalnej modernizacji miasta*”.

Stanisław Tołwiński prezydent Warszawy od lutego 1945 roku do maja 1950 roku w artykule opracowanym w 1968 roku, a opublikowanym w całości dopiero w 1972 roku⁷, przypomniał ponury tekst Stefana Żeromskiego z 1925 roku o Warszawie, w którym ten wybitny pisarz, marzyciel o szklanych domach, napisał, że Warszawa „*rosła samopas*”, zaścieniały ją „*klęby dymu fabrycznego*”, a w śródmieściu „*spiętrzały się jedne obok drugich bezładnie stawiane czupiradła*”, zaś „*otoczenie katedry, zamieniło się na brudny i cuchnący zaułek, siedlisko nędzy i rozpusty*”. Po tym cytacie Stanisław Tołwiński wspominał o energicznych działaniach prezydenta Stefana Starzyńskiego, które, jak zaznaczył, nie opanowały „*wolności kapitalistycznej*” i „*nie mogły zmienić charakteru kapitalistycznej zabudowy*”. „*Musiła dopiero przyjść nowa, tym ra-*

⁴ J. Sigalin, op. cit., s. 49.

⁵ N. Gutschow, B. Klein, *Zagłada i utopia. Urbanistyka Warszawy w latach 1939–1945*, Wyd. Deutscher Werkbund e.V. Frankfurt/Main & Muzeum Historyczne m.st. Warszawy, 1995.

⁶ A. Tomaszewski, *Ku mojej filozofii dziedzictwa*, Wyd. Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków 2012.

⁷ S. Tołwiński, *Czy były wątpliwości co do budowy nowej Warszawy na dawnym miejscu?*, Warszawa Stolica Polski Ludowej, z. 2, „*Studia Warszawskie*”, t. XI, PWN, Warszawa 1972.

zem prawdziwa, wolność”, dzięki której uchwalono odbudowę Warszawy, obalając wszelkie koncepcje przeniesienia stolicy do Łodzi czy Krakowa, a także oddalając pomysły „pozostawienia ruin Warszawy na wieczne świadectwo barbarzyństwa faszyzmu” i wybudowania obok „nowoczesnego miasta wieżowców”. Inny pomysł dotyczył „czasowego zamknięcia Warszawy” i „wybudowania baraków dla robotników budowlanych i jeńców niemieckich”, by zasiedlać dopiero całkowicie odbudowane miasto. Nowa wolność ochroniła także miasto od odbudowy „kropka w kropkę, jak wyglądało ono dawniej, żeby niczego ze starego nie uronić”.

Pisząc o czasach, kiedy ruszyły prace planistyczne i budowlane warszawski prezydent Stanisław Tołwiński wspominał także o sporze: jaką rolę w odbudowie odegrała „organizacja społeczna, a jaką żywiołowa działalność ludzi napływających do swego miasta”, przyznając, że „czynnik żywiołowości odegrał większą rolę przy zabezpieczaniu najniezbędniejszych codziennych usług dla ludności oraz robotach remontowych i odgruzowaniu ulic”.

Zdecydowana większość na przykład przedstawicieli sektora prywatnego krytykowała odsunięcie inwestorów prywatnych od odbudowy, oskarżając Stołeczne Przedsiębiorstwo Budowlane o monopol budowlany. Zgłaszano również uwagi, że koncepcje odbudowy uderzają w nietykalność własności prywatnej i powodują brak zaufania tak potrzebnego w okresie odbudowy⁸. Posłowie PPS krytykowali chaotyczność odbudowy i niedopuszczanie do prac budowlanych firm prywatnych oraz brak efektywnych działań, by Warszawa otrzymywała pomoc ze strony innych stolic. Wybitny socjolog Stanisław Ossowski pisał wówczas, że „trzeba odbudować dawną Warszawę w takich granicach, aby dawni warszawiacy widzieli w niej to samo miasto, a nie inne miasto na tym samym miejscu. Trzeba się liczyć z faktem, że indywidualne przywiązanie mieszkańców do dawnych kształtów jest czynnikiem więzi społecznej”⁹.

Koncepcja odbudowy Warszawy przedstawiona przez L. Niemojewskiego nie była więc odosobniona. Nawet przedstawiciele władz, oceniając przedstawiane im plany powstające w BOS, zgłaszali uwagi co do nadmiernej skali planowanych wyburzeń budynków zdalnych do zamieszkania, a także na rozrzutność w wyłączaniu terenów z zabudowy na zieleni rekreacyjną lub izolacyjną. Ranga tych uwag na przykład

ocaliła zabudowę Powiśla przed całkowitym wyczyszczeniem zabudowy, które w pierwszych szkicach otworzyć miało widok na skarpe warszawską i panoramę Warszawy od strony Wisły. Na podstawie cytowanych tekstów łatwo dostrzec, że poglądy na temat odbudowy Warszawy nie były wówczas jednakowe.

Ocena zniszczeń materialnej substancji Warszawy

Biuro Odbudowy Stolicy zakończyło w marcu 1945 roku inwentaryzację stanu zachowania zabudowy Warszawy. Inwentaryzacją objęto 24 338 budynków. Dane o stanie zniszczeń były nanoszone na odbitkach map przedwojennych w skali 1 : 2 500, w 50 sekcjach oraz w skali 1 : 10 000 w granicach Warszawy z 1939 roku. Ponadto w 1945 r. wykonane zostały zdjęcia lotnicze w sekcjach odpowiadających mapom w skali 1 : 2 500 (il. 1, 2).

Dokumenty zachowane w Archiwum Państwowym Miasta Stołecznego Warszawy pokazują, że najbardziej ucierpiała północno-zachodnia część śródmieścia Warszawy. Tu znajdowało się getto żydowskie, które od 1943 roku było przez okupanta systematycznie burzone tak, że jego obszar był równomiernie pokryty zwalami gruzu. Opisano tę część miasta jako: „tereny gruzów byłego getta”. Pozostałą część śródmieścia rozpoznawano szczegółowo, klasyfikując poszczególne budynki jako: „zniszczone całkowicie, wypalone doszczętnie, spalone w dużym procencie – lecz nie całkowicie (np. zachowane stropy), częściowo uszkodzone (np. zawałona część pięter), z uszkodzonym dachem, spalone w bardzo małym procencie (np. dach i kilka lokali) i niezniszczone”. Na mapie w skali 1 : 10 000, tę część śródmieścia określono, jako „wypaloną całkowicie”, z wyjątkiem terenu Starego i Nowego Miasta oraz nielicznych bloków zabudowy, które uznano za „zniszczone całkowicie”.

Obliczono, że obszar śródmieścia i przyległych do niego dzielnic zalegał gruz i ruiny o łącznej objętości ok. 20 mln m³. Z istniejących przed wojną w Warszawie 654 tys. izb mieszkalnych w styczniu nadawało się do użytku tylko 140 tys. Z 957 budynków zabytkowych 782 uległo całkowitemu zniszczeniu, a 141 zostało poważnie uszkodzonych. Zniszczeniu uległa również, głównie naziemna, infrastruktura techniczna miasta. Wszystkie dworce kolejowe zostały wysadzane w powietrze. W wielu miejscach tory kolejowe

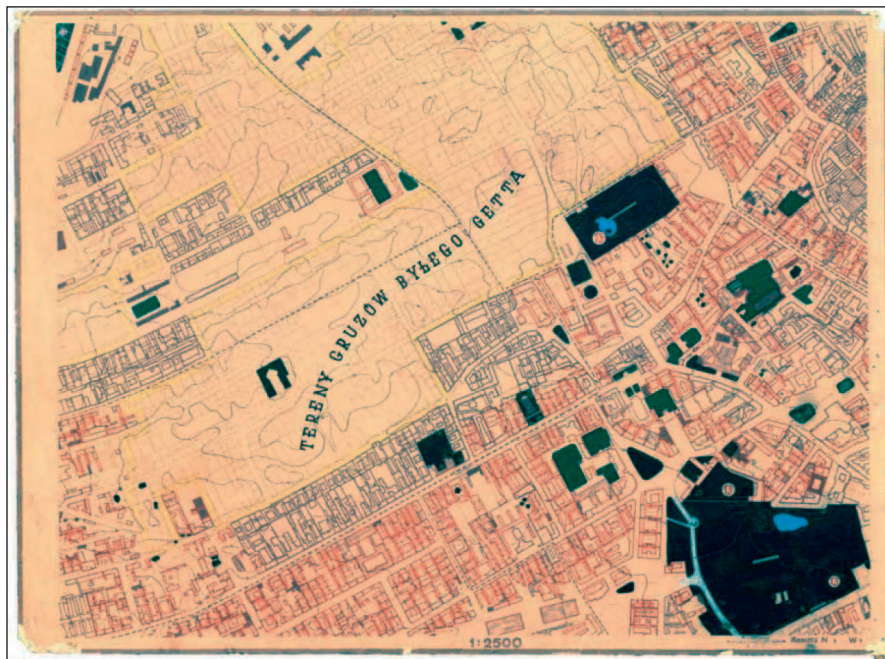
⁸ „Wiadomości Gospodarcze”, 1945, nr 2, s. 13–14.

⁹ „Skarpa Warszawska”, 1946.



1. Mapa zniszczeń Warszawy, opracowana w skali 1:10 000 przez BOS w roku 1945. Mapa wyraźnie różnicuje stopień zniszczeń w poszczególnych rejonach miasta. Źródło: Atlas Historyczny Warszawy, t. 2, Wyd. Stowarzyszenia Przyjaciół Archiwum Państwowego m.st. Warszawy, 2004

1. Map of the destruction of Warsaw, developed to scale 1:10 000 by Bureau of Capital Reconstruction in 1945. The map distinctively differentiates the level of destruction in separate regions of the city. Source: Historic Atlas of Warsaw, Vol. 2, Pub. Association of Friends of the National Archives, Capital City of Warsaw, 2004



GRUPA	PRZEK.	ODRZĘCZENIE	RODZAJ ZNISZCZENIA
A.	I		BUDYNEK NIEUSZKODZONY
	II		BUD. SPALONY W B. MAŁYM % NR DACH I KILKA LOKALI
	III		BUD. Z USZKODZONYM DACHEM
	IV		BUD. CZĘŚCIOWO USZKODZONY (NI ZAWADNA CZĘŚĆ PIETER)
B.	V		BUD. SPALONY W DUŻYM % LECZ NIŻ CIEKAWOŚĆ (NA LACOWANIE SRODNY)
	VII		BUD. NIEWYKORZYSTANY (STAN BURWY)
C.	VI		BUD. WYPALONY DO SZCZĘTNEJ
	VIII		BUD. ZNISZCZONY CAKOWICIE
	IX		BUD. BRZEWIANY SPALONY CAKOWICIE

2. Inwentaryzacja zniszczeń Warszawy wykonana w 1945 roku przez BOS. Sekcja Muranów, zdjęcie lotnicze i mapa w skali 1 : 2 500. Porównanie zdjęcia z mapą ukazuje, jaki stan zniszczenia budynku był określany jako wypalony doszczętnie.

Źródło: Atlas Historyczny Warszawy, t. 2, Wyd. Stowarzyszenia Przyjaciół Archiwum Państwowego m.st. Warszawy, 2004

2. Inventory take of destruction of Warsaw made in 1945 by Bureau of Capital Reconstruction. Muranow section, aerial shot and map to scale 1 : 2 500. Comparison of the picture with the map shows what state of destruction of buildings was defined as totally burnt.

Source: Historic Atlas of Warsaw, Vol. 2, Pub. Association of Friends of the National Archives, Capital City of Warsaw, 2004

zasypane były gruzami. Prawie wszystkie ulice pokrywały zwąły gruzu. Ponadto były one rozryte przekopami, poprzegradzane barykadami, które budowano najczęściej z płyt chodnikowych i bruku¹⁰.

Klasyfikacja budynków, przeprowadzana w ramach inwentaryzacji, według rodzaju zniszczenia została zapewne sporządzona na początku 1945 roku w celu ustalenia zakresu ich odbudowy i możliwej skali przebudowy większych fragmentów miasta. Szczegółowe porównanie map inwentaryzacyjnych ze zdjęciami lotniczymi oraz innymi materiałami ikonograficznymi może budzić wątpliwości, co do obiektywności interpretacji inwentaryzacyjnej. Zdjęcia lotnicze dowodzą, że w większości ściany w budynkach, określanych jako „doszczętnie spalone”, zachowały się do wysokości gzymsów ostatniej kondygnacji i w zasadzie wyglądają podobnie, jak budynki „spalone w dużym procencie” lub jak niektóre z tych „zniszczonych całkowicie”. Oczywiście dzisiejsza interpretacja zachowanych materiałów może być podważona, jednak na jej podstawie można spróbować określić kryteria obowiązujące przy przeznaczaniu budynków, a w kilku miejscach całych kwartałów i znacznych obszarów, do wyburzenia lub do rekonstrukcji.

Zestawienie ustaleń inwentaryzacyjnych z zachowanymi resztkami zabudowy przedwojennej pozwala znaleźć odpowiedź na pytanie, co decydowało o odbudowie, a co o przebudowie miasta. W licznych bowiem przypadkach budynki niezniszczone lub tylko częściowo spalone dziś nie istnieją, a budynki, które oznaczono w inwentaryzacji jako całkowicie zniszczone lub doszczętnie wypalone zostały odbudowane lub zrekonstruowane. Można zatem przypuszczać, że jednym z kluczowych pryncypiów była odbudowa jedynie budynków zabytkowych, zaś o wyburzeniach decydowały generalnie tzw. „względy urbanistyczne”.

Zabudowa niezabytkowa, stanowiąca 96 proc. substancji budowlanej Warszawy, była wówczas uznawana za bezwartościową i mogła być zachowana jedynie wówczas, kiedy zaraz po wyzwoleniu została zasiedlona lub wykorzystana na inne cele oraz w przypadku, kiedy nie kolidowała z koncepcją urbanistycznej przebudowy miasta. W rezultacie nie stan zachowania i konstrukcyjna wartość ocalałych murów i fundamentów decydowały o odbudowie, lecz narzucane przez

planistów woluntarystyczne kryteria urbanistyczne oraz wymuszane przez władze polityczne przesłanki „społecznej melioracji” mieszkańców Warszawy.

Skalę zniszczeń zabudowy i wyposażenia technicznego Warszawy oceniono wówczas orientacyjnie na około 85 proc. Ocena ta opierała się na danych liczbowych dotyczących liczby mieszkań, warsztatów pracy oraz obiektów usługowych i technicznych. Nie była oparta na porównaniu wartości ekonomicznej całej infrastruktury budowlanej miasta sprzed wojny i po wyzwoleniu. Takiej oceny można byłoby niewątpliwie oczekiwać, gdyby wprowadzona była w życie koncepcja finansowania odbudowy Warszawy proponowana przez Lecha Niemojewskiego. Jednak wobec założeń ideologicznych budowy „miasta socjalistycznego” nie akceptujących kapitalistycznych praw rynkowych, jej zasady nie mogły być uznane za właściwe. Nie było również potrzeby wykonania takiego szacunku, gdyż mieszkańcy Warszawy zostali wywłaszczeni z nieruchomości gruntowych. Można przypuszczać, że wycena tych nieruchomości byłaby też taktycznie ryzykowna. Powszechnie bowiem twierdzono, że „*Ci warszawiacy, którzy wrócili bezpośrednio po wojnie (...) to byli ludzie, którzy utracili wszystko co mieli przedtem.*”¹¹

Aby ocenić ówczesną wartość materialną i użytkową zabudowy czynszowej Warszawy można odnieść się do spisu nieruchomości i mieszkań sporządzonego w 1919 roku. Podano w nim, że w śródmieściu Warszawy było 5 415 zabudowanych nieruchomości, z czego tylko 60 nie zawierało mieszkań. Obszar śródmieścia liczył 2 307 ha, co dawało wskaźnik około 72,5 mieszkań/ha. Na tym obszarze liczbę mieszkańców określono na poziomie ok. 652 tys. osób. Ogólna liczba zamieszkałych lokali w śródmieściu wynosiła 147 485, co oznaczało, że przeciętnie na zabudowanej posesji w czynszowej kamienicy było 27,24 lokali mieszkalnych. Największy w śródmieściu przyrost dużych kamienic czynszowych, liczących często ponad 100 mieszkań nastąpił po 1882 r.¹²

Kamienice czynszowe były domami dochodowymi, w których oprócz lokali zamieszkałych mieściły się biura, sklepy, małe zakłady przemysłowe i pracownie rzemieślnicze. Tworzyły one, w dobie rozwoju przemysłu, typowy dla wielkomiejskiego śródmieścia

¹⁰ A. Ciborowski, *Warszawa, o zniszczeniu i odbudowie miasta*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1969.

¹¹ B. Wyporek, „Warszawa odbudowana czy przebudowana”, wypowiedzi dyskusyjne na konferencji TUP, wyd. pokonferencyjne, Warszawa 2006.

¹² Do śródmieścia zaliczono 13 cyrkułów (okręgów) lewobrzeżnej Warszawy wyznaczonych w przybliżeniu granicą miasta sprzed 1916 r.

obszar handlowo-komercyjny¹³. Jak wynika z przeprowadzonego w 1919 r. spisu śródmieście Warszawy, pomimo znacznego zagęszczenia zabudowy, oferowało warunki mieszkaniowe o wiele lepsze niż w dzielnicach obrzeżnych. Były one również lepsze niż we wszystkich niemal stolicach zachodniej i centralnej Europy. Śródmieście Warszawy było zamieszkałe w znacznym procencie przez ludność sytuowaną lepiej niż ludność stref peryferyjnych, a właściciele kamienic zaliczali się do bogatszej, chociaż zróżnicowanej majątkowo grupy społecznej, co miało także wpływ na jakość przestrzeni publicznych Warszawy. Lepsze mieszkania znajdowały się oczywiście w części przyulicznej, a w oficynach były mieszkania małe, nawet jednoizbowe zamieszkałe przez ludzi gorzej sytuowanych. Stan zabudowy śródmiejskiej z przełomu XIX i XX wieku nie zmienił się w sposób znaczący w stosunku do roku 1939, więc można założyć, że kamienica czynszowa opisana w danej strefie miasta w roku 1919 była w swojej strukturze podobna do tej sprzed wybuchu wojny.

Krytyka zabudowy czynszowej jako patologicznej formy burżuazyjnego zagospodarowania miast kapitalistycznych głoszona była głównie przez rzeczników jej całkowitego unicestwienia. Z tych powodów nie dostrzegano i nie badano pozytywnych jej cech oraz nie projektowano sposobów jej możliwej sanacji. W pierwszych miesiącach odbudowy Warszawy, co wielokrotnie było podkreślane, prace budowlane i adaptacyjne prowadzone w zniszczonych wojną kamienicach miały charakter spontaniczny. Dlatego brak jest uporządkowanych danych o sposobie tej odbudowy, naprawy czy adaptacji do zmienionych po wojnie potrzeb. Dokumentacja odbudowy zachowała się w zasadzie tylko dla zabytków, które adaptowane na potrzeby mieszkalne miały przeprojektowywane wnętrza w celu ich dostosowania do obowiązujących standardów zabudowy osiedlowej. Historyczną maskę zachowywały tylko elewacje frontowe budynków.

Pod naciskiem Lecha Niemojewskiego, Jana Zachwatowicza i Piotra Biegańskiego pod koniec 1945 roku w Biurze Odbudowy Stolicy został wyodrębniony Oddział Architektury Zabytkowej, w którym Zachwatowicz uzasadniał „*prawem moralnym program odbudowy zabytków i to w skali urbanistycznej...*”. Takie podejście do ochrony dziedzictwa narodowego umożliwiło odbudowę tzw. Traktu Królewskiego ze

Starym i Nowym Miastem, co prawda nie w postaci wiernej kopii, ale „*neoromantycznej wizji architektoniczno-konserwatorskiej*” o nowej treści społecznej wpisującej się w cele budowy „*socjalistycznej*” Warszawy. Podnoszono, że „*w odbudowie zniszczonych zabytków lub ich zespołów nie istnieje pojęcie kopii, żadna odbudowa nie jest wiernym odtworzeniem stanu poprzedniego, gdyż z wielu względów być nim nie może. Jest współczesną kreacją wyrosłą na pniu historycznym*”¹⁴.

Na podstawie wielu miast europejskich, w tym także Warszawy oraz przyjętego w nich sposobu przeprowadzenia prac rewaloryzacyjnych i restauratorskich w ocalałej zabudowie można opisać najczęściej wówczas podejmowany zakres prac budowlanych. Tam, gdzie większe zespoły kamienic czynszowych oparły się wyburzeniom, ich uzdrowienie następowało najczęściej poprzez rozluźnienie zabudowy oficynowej i w jej miejsce doposażenie wnętrz kwartałów w zieleń rekreacyjną. Ważnymi działaniami było łagodzenie uciążliwości ruchu samochodowego – hałasu, zanieczyszczenia powietrza i braku bezpieczeństwa pieszych. Wówczas właśnie w śródmieściach licznych miast europejskich wprowadzano drastyczne ograniczenia ruchu samochodowego poprzez budowę obwodnic, parkingów strategicznych i rozwój transportu zbiorowego, a w wielkich miastach przez budowę sieci metra.

Generalnie społeczności miejskie tuż po wojnie słabo jeszcze domagały się ochrony zabudowy z przełomu XIX i XX wieku jako cennego materialnego reliktu tożsamości miasta. Powojenny rozwój gospodarczy miast sprzyjał bogaceniu się ich mieszkańców. Posiadanie kamienicy w śródmieściu czy wynajmowanie w niej mieszkania lub lokalu usługowego, dopiero z czasem stawało się atrakcyjne, chociaż komercyjnie opłacalne było zawsze. Następstwem procesu ochrony tych kamienic był proces gentryfikacji społecznej śródmieść, które dzięki wielofunkcyjności dawały nadal podstawę trwałego rozwoju powojennym, europejskim miastom. W różnym czasie, i też znacznie później, służby konserwatorskie zauważyły w zabudowie czynszowej zabytkowe tworzywo historycznego krajobrazu miejskiego.

Powszechnie i długo jeszcze po wojnie stosowaną zasadą modernizacji kamienic było usuwanie fragmentów mniej wartościowych użytkowo. Dotyczyło to głównie oficyn i budynków gospodarczych wy-

¹³ P. J. Martyn, *Przedwojenny układ zabudowy śródmieścia Warszawy w świetle rezultatów spisu nieruchomości i mieszkań z 1919 roku*, Wyd. Zamku Królewskiego, Warszawa 1999.

¹⁴ A. Tomaszewski, op. cit.

pełniających wnętrza kwartałów zabudowy. Często stosowano również całkowitą przebudowę budynku przy zachowaniu tylko elewacji frontowej i najcenniejszych detali. Drewniane stropy i więźby dachowe, niezależnie od stopnia zniszczenia, zastępowano konstrukcją ognioodporną. Wymieniano stolarkę okienną i drzwiową. Wprowadzane były współczesne instalacje i zabezpieczenia.

Znaczna liczba warszawskich kamienic, nawet gdyby nie była zniszczona wojną ulegałaby i tak poważnym przekształceniom w wyniku adaptacji do potrzeb i standardów współczesnych miast. Argument zatem o znacznym wypaleniu budynków nie powinien decydować o ich wyburzeniu. Zachowana substancja budowlana utrzymywała bowiem wartość konstrukcyjną i niewątpliwie miała również pewną cenę na rynku, w tym niewymierne w pieniądzu walory architektoniczno-kulturowe (w wielu budynkach ogień nie naruszył sztukaterii, detali ze szlachetnych materiałów, kamieniarki, elementów metalowych). To potwierdza, że powojenne wyburzanie warszawskich kamienic następowało głównie ze względów urbanistycznych, którym sprzyjała doktryna konserwatorska uznająca za zabytki jedynie obiekty sprzed drugiej połowy XIX wieku oraz powojenna doktryna społeczno-polityczna zmierzająca w imię równości społecznej do likwidacji grupy tzw. „kamieniczników”.

Prawie stuletni dorobek kulturowy warszawskiego mieszczaństwa z okresu dynamicznego rozwoju miasta epoki industrialnej uznawano wówczas za niegodny ochrony. Taka tendencja co prawda była powszechna i w innych miastach europejskich, ale uwarunkowania społeczne i względy ekonomiczne nie pozwalały na totalną wymianę kamienic czynszowych na rzecz nowoczesnej zabudowy. Zakres przebudowy Warszawy potwierdza zatem wątpliwości co do przedstawianej przez BOS bezwzględnej konieczności burzenia wypalonych kamienic.

Pierwszy okres odbudowy – rezultaty i problemy

Pierwszy szkicowy plan odbudowy Warszawy przedstawił przewodniczącemu Krajowej Rady Narodowej w marcu 1945 roku architekt Zygmunt Skibniewski. Szkic ten w sposób najbardziej syntetyczny i jednoznaczny ilustrował ideę przyszłej struktury urbanistycznej Warszawy. W szkicu tym obszar śródmiej-

ski pełnił rolę ośrodka społeczno-politycznego kraju, koncentrującego funkcje stołeczne: administracji, kultury, nauki itp., stanowiąc jednocześnie duże skupienie miejsc pracy. Nie przewidywano tu na przykład wprowadzenia nowej zabudowy mieszkaniowej. Dzielnice mieszkaniowe były bowiem oddzielone od śródmieścia szerokimi pasami zieleni¹⁵. Od wschodu tworzyć je miało uwolnione z zabudowy Powiśle oraz zieleń nadskarpowa, od południa pas wyższych uczelni i parki Ujazdowski, Łazienkowski oraz Pole Mokotowskie, od zachodu pas zieleni jako kontynuacja Pola Mokotowskiego w kierunku powązkowskich cmentarzy, zaś od północy zieleń Osi Saskiej. W planie tym nie wyróżniono historycznego Traktu Królewskiego, a Muranów łącznie ze Starym i Nowym Miastem zaliczono do terenów zabudowy wysokiej. Pozaśródmiejskie dzielnice, oprócz zabudowy wysokiej, skomponowane zostały z zespołów zabudowy niskiej i przemysłowej oddzielonych od siebie szerokimi pasami zieleni. Warszawa została przecięta dwiema szerokimi arteriami ulicznymi będącymi przedłużeniami ulicy Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich, ze skrzyżowaniem tych arterii w ścisłym centrum miasta. Od zewnątrz obszar Warszawy otaczały drogi tranzytowe (il. 3).

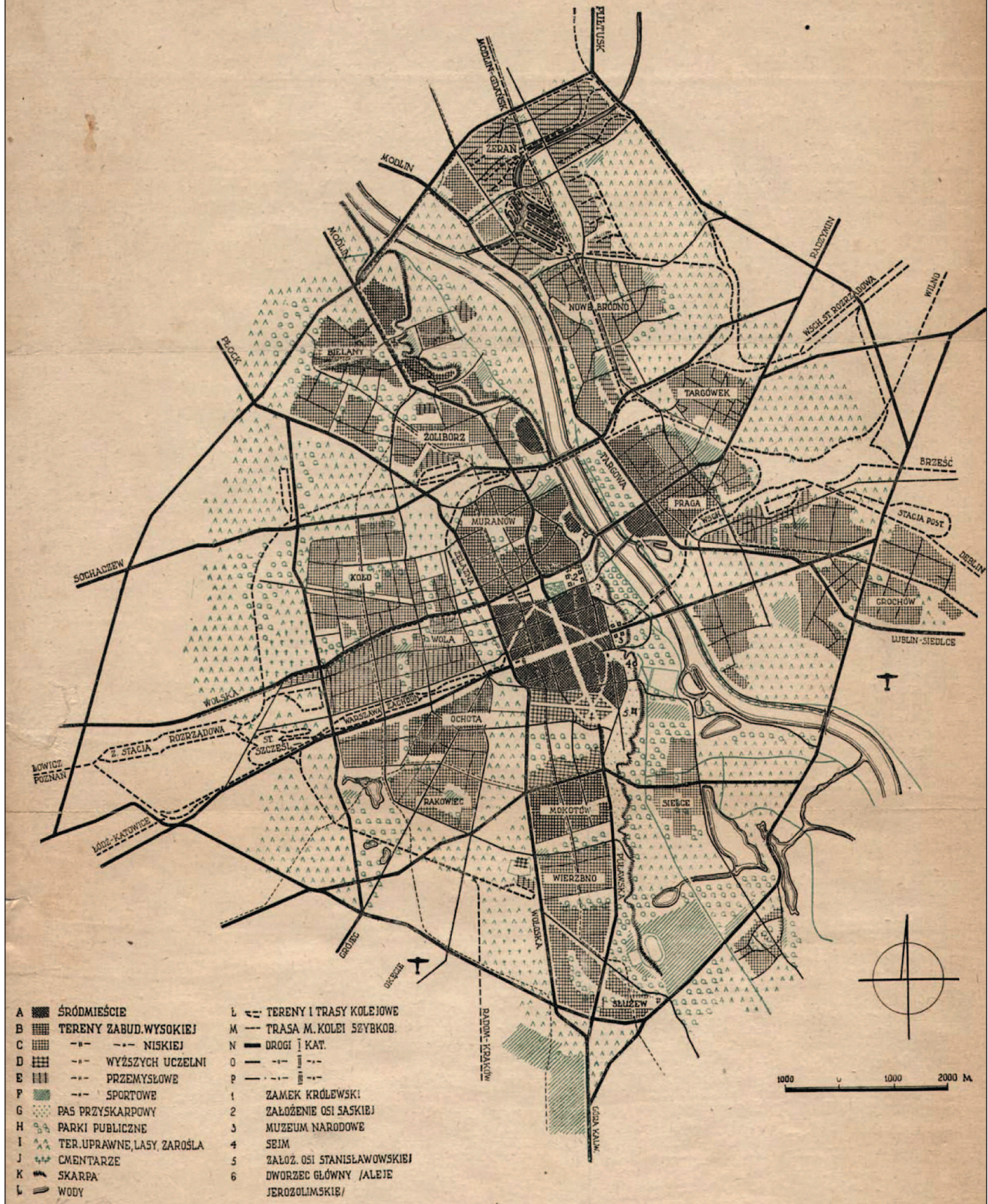
Kolejny plan zagospodarowania przestrzennego Warszawy opracowany w 1947 roku, był już bardziej szczegółowy i zawierał więcej ustaleń, przede wszystkim odnoszących się do struktur osiedlowych. Zasadnicza idea planu pozostała zbliżona do szkicu z 1945 roku. Wprowadzone zmiany wynikały z toczących się dyskusji oraz przebiegu realizacji odbudowy. Obszar śródmieścia został rozszerzony w kierunku północnym do wytyczonej już wówczas trasy W-Z. Pas nadskarpowy od rynku Starego Miasta do ulicy Pięknej został określony jako „stołeczne ośrodki życia społecznego”. Na rysunku planu datowanym na listopad 1947 nie wyróżniono strefy zabudowy historycznej. Tereny Starego i Nowego Miasta opisano jako „zabudowę mieszkaniową wysoką”. Obszar śródmiejski podzielony został szerokimi prostymi ulicami, a ulicę Marszałkowską poszerzono o równoległy pas zieleni. W rejonie dzisiejszego Pałacu Kultury wskazano „teren zabudowy wieżowej”.

Podstawą formalną odbudowy były wydane już w 1945 roku dekrety rządowe:

- dekret z 24 maja 1945 roku o odbudowie m.st. Warszawy, zmieniony następnie ustawą z 3 lipca 1947 roku o odbudowie m.st. Warszawy;

¹⁵ E. Szwankowski, *Warszawa – rozwój urbanistyczny i architektoniczny*, Państwowe Wydawnictwa Techniczne, Warszawa 1952.

PLAN ODBUDOWY WARSZAWY



3. Pierwszy szkic planu odbudowy Warszawy wykonany w marcu 1945 roku w BOS, opublikowany w pierwszym powojennym numerze miesięcznika „Architektura”. Źródło: Atlas Historyczny Warszawy, t. 2, Wyd. Stowarzyszenia Przyjaciół Archiwum Państwowego m.st. Warszawy, 2004
3. First sketch of the Warsaw reconstruction plan created in March 1945 in Bureau of Capital Reconstruction, published in first postwar issue of monthly magazine “Architecture”. Source: Historic Atlas of Warsaw, Vol. 2, Pub. Association of Friends of the National Archives, Capital City of Warsaw, 2004

– dekret z 26 października 1945 roku o własności i użytkowaniu gruntów na obszarze m.st. Warszawy.

Pierwszy dekret dawał wielkie uprawnienia dla Biura Planowania i Odbudowy. Został on jednak wkrótce zmieniony ustawą z 1947 r., która zmieniła opiniodawczą Państwową Radę Odbudowy m.st. Warszawy w rządową Naczelną Radę Odbudowy m.st. Warszawy. Rada miała za zadanie ustalać zasady, programy i ogólne projekty odbudowy, a także koordynować prace nad odbudową i czuwać nad przebiegiem prac. Do zakresu działań Rady należało uchwalanie planów zagospodarowania przestrzennego Warszawy i Warszawskiego Zespołu Miejskiego. Utworzone Biuro Odbudowy Stolicy oraz powołana Warszawska Dyrekcja Odbudowy zostały podporządkowane ministrowi odbudowy. Zmiana ta nadała odbudowie Warszawy mocną rangę polityczną, co miało wpływ na rozwiązania planistyczne oraz skalę przekształceń.

Drugi dekret przekazał do dyspozycji miasta wszystkie grunty leżące w granicach Warszawy z 1939 roku co – jak twierdzono – było niezbędnym warunkiem realizacji planów odbudowy i przebudowy miasta. Według dekretu na rzecz gminy przeszła własność gruntów, ale ich posiadanie i własność budynków zniszczonych lub uszkodzonych, aż do momentu przejęcia, pozostawały przy dotychczasowych właścicielach¹⁶. Dekret jednak w efekcie wydziedziczył właścicieli nieruchomości powodując w praktyce zaniechanie obrotu pracami budowlanymi, tym samym tereny utraciły wartość jako zabezpieczenie kredytowe. Dopiero po zmianie ustroju w 1990 roku okazało się, że dekret o własności i użytkowaniu gruntów na obszarze m.st. Warszawy był w około 17 tys. przypadków naruszany. Dotyczyło to przede wszystkim właścicieli około 5 tys. budynków w śródmieściu, którzy mieli tuż po wojnie udokumentowane prawa własności¹⁷.

Uchwalony trzyletni plan odbudowy i rozbudowy Warszawy na lata 1947–1949 stanowił pierwszą próbę wiązania działalności gospodarczej i inwestycyjnej. Podjęto decyzję wzajemnego powiązania planowania społecznego i gospodarczego z planowaniem urbanistycznym i inwestycyjnym, co odmieniło system finansowania odbudowy. W efekcie dopiero po 1948 roku zaczęły powstawać w Warszawie pierwsze większe osiedla mieszkaniowe. Środki inwestycyjne na ich

finansowanie były bowiem przeznaczane z budżetu państwa.

Po planie trzyletnim powstał gospodarczy sześcioletni plan odbudowy (1950–1955), przyjęty w formie ustawy uchwalonej przez sejm 21 lipca 1950 roku, zawierający także sześcioletni plan inwestycyjny dla m.st. Warszawy. Do planu tego załączone były wytyczne Komitetu Warszawskiego Partii z lipca 1949 roku. W 40. tezach wytycznych sformułowane zostały postulaty wynikające z doświadczeń realizacji planu trzyletniego. Zawierały one krytyczną ocenę „*dysproporcji w odbudowie Warszawy i zaspokajaniu potrzeb ludności*”. Stwierdzono, że „*Stolecznosc Warszawy, szczególnie pod względem administracyjnym, zdobyła sobie nadmierny prymat nad potrzebami gospodarki komunalnej*.”¹⁸ Priorytetem planu sześcioletniego, mimo tej krytycznej oceny, była dalsza budowa siedzib naczelnych instytucji politycznych oraz centralnych władz państwowych, a także realizacja systemu komunikacyjnego miasta, w tym kształtowanie monumentalnych założeń urbanistycznych w śródmieściu.

Statystyka Inspekcji Budowlanej Zarządu Miejskiego¹⁹ stwierdzała, że ludność Warszawy natychmiast po powrocie przystąpiła do odgruzowywania i odbudowy tego wszystkiego, co było możliwe do zasiedlenia. Dokumentuje to liczba 1 280 nowych izb mieszkalnych oddanych do użytku w 1945 roku. Proces spontanicznej odbudowy zatrzymało jednak wprowadzenie dekretu 26 października 1945 roku, który zapewne sprawił, że w 1946 roku przyrost nowych izb równał się zero, a w kolejnych latach był minimalny: 1947 r. – 230, 1948 r. – 468. Władze państwowe musiały bowiem w stolicy stworzyć planistyczne, organizacyjne i budowlane podstawy inwestowania w skali dotąd nie praktykowanej. W 1948 roku dopiero powołano Zakład Osiedli Robotniczych (ZOR) – instytucję państwową spełniającą rolę inwestora. ZOR budował całe jednostki urbanistyczne, na które składały się zarówno mieszkania, jak i osiedlowe urządzenia usługowe takie, jak szkoły, przedszkola, żłobki, sklepy, osiedlowe kotłownie centralnego ogrzewania oraz sieć ulic osiedlowych.

Dopiero więc od 1949 roku przyrost mieszkań wyraźnie się zwiększał i osiągnął w 1949 roku liczbę 4 800 izb. Przedwojenny stan izb mieszkalnych osiągnęła Warszawa dopiero w 1960 roku, po 15 latach

¹⁶ A. Ciborowski, op. cit.

¹⁷ J. S. Majewski, T. Markiewicz, *Warszawa nieodbudowana*, Wyd. DiG, Warszawa 1998.

¹⁸ S. Tołwiński, op. cit.

¹⁹ M. Gajewski, *Odbudowa warszawskich urzędów komunalnych (1944–1951)*, Warszawa Stolica Polski Ludowej, z. 2, „Studia Warszawskie”, t. XI, PWN, Warszawa 1972, s. 98.

odbudowy²⁰. Trudno obecnie dedukować jak szybko wzrastałaby liczba izb mieszkalnych, jeśli realizowano by koncepcję odbudowy według Niemojewskiego. Porównując tempo odbudowy, w równie mocno zniszczonych miastach Niemiec Zachodnich, przy zwielokrotnionej liczbie inwestorów mógłby być to okres znacznie krótszy, niż w centralnie zarządzanej gospodarce. W 1965 roku liczba ludności Warszawy (1 mln 256 tys.) zbliżyła się do liczby ludności z 1939 roku (1 mln 289 tys.).

Chwytnie hasło „cały Naród buduje swoją Stolicę” przetrzucało problemy lokalne na barki władz krajowych. Kwestie finansowe stawały się nieistotne, interesy indywidualnych obywateli marginalne, ponieważ realizacja idei była sprawą wiodącą. Propagandowe hasło zwolniło decydentów z liczenia się z warszawską społecznością i upoważniało do podejmowania decyzji w imieniu narodu. Przyjęcie przez państwo zadania odbudowy miało więc ważne konsekwencje społeczne dla mieszkańców stolicy, szczególnie dla właścicieli nieruchomości miejskich. Pozbawiło ich czynnego uczestnictwa w odbudowie i praktycznie wykluczyło ze środowiska decydującego o przyszłym kształcie odbudowywanego miasta. Umacniał się roszczeniowy stosunek ogółu mieszkańców względem władz miejskich. Charakterystyczny był także brak zaufania do prowadzonej polityki miejskiej. Zmieniała się też struktura przestrzenna Warszawy w kierunku miasta strefowego, którego czynnikiem miastotwórczym był państwowy przemysł. Produkcja przemysłowa nie tylko wytwarzała masę towarową, ale przede wszystkim powiększała udział w społeczności miejskiej wielkoprzemysłowej klasy robotniczej, której liczebność była podstawą planowanego społeczno-gospodarczego rozwoju i gwarancją wprowadzanego komunistycznego ustroju.

Warszawa przedwojenna była miastem drobnego, prywatnego przemysłu i rzemiosła. Dane z 1931 roku podają, że w Warszawie zamieszkałej przez 1 mln 172 tys. mieszkańców większy przemysł zatrudniał 15 proc. ludności, przemysł drobny i rzemiosło – 27,6 proc., a handel – 20,1 proc.²¹ Zatrudnienie w przemyśle z poziomu ok. 100 tys. osób w roku 1939, przy zbliżonej liczbie mieszkańców w 1965 roku, wzrosło do 224,8 tys.²² Według danych GUS zatrudnienie

w gospodarce uspołecznionej w przemyśle i budownictwie w tym roku wynosiło 307,5 tys. pracowników, co stanowiło 45 proc. ogółu zatrudnionych. Odsetek ten w kolejnych latach obniżał się. W 1970 roku był na poziomie 38,5 proc., z zaznaczeniem jednak, że poważny w tym udział mieli wówczas zatrudnieni w tzw. przemyśle kluczowym (47,4 proc.)²³, który po 1990 r. praktycznie w Warszawie przestał istnieć.

W wyniku przyjętej po wojnie doktryny Warszawa pozbawiana tradycji mieszczańskich odbudowywana była w duchu zasad ruchu nowoczesnego, a następnie sowieckiego socrealizmu. Totalnej przebudowie struktury przestrzennej stolicy Polski towarzyszyła bowiem rewolucja społeczna w kraju. To, co w miastach Europy Zachodniej hamowało zapędy socjalistycznych modernistów i burzycieli materialnego dziedzictwa kolejnych pokoleń mieszczaństwa, w Warszawie wspomagał wprowadzany siłą ustrój wzorowany na sowieckim modelu społeczno-politycznym. Za jego wdrożenie Józef Stalin deklarował pomoc Bolesławowi Bierutowi w pokryciu połowy kosztów odbudowy Warszawy. Założenia planu generalnego Warszawy konsultowali specjaliści z Moskwy, którym przewodniczył premier Ukrainy Nikita Chruszczow²⁴. Zapewne ich dyrektywy zadecydowały też o odrzuceniu pomocy proponowanej Polsce w postaci planu Marshalla i dobrowolnym zrzeczeniu się przez Polskę reparacji wojennych deklaracją z 23 sierpnia 1953 roku²⁵.

Rezultatem było rozpowszechnienie się cech miasta wschodnioeuropejskiego, w którym mieszczenie zostali przemienieni w lokatorów, a następnie w posiadaczy kabin sypialnych zwanych mieszkaniami według wzorów sowieckich domów-komun. W propagowanym modelu miasta ulice miały zastąpić drogi o zróżnicowanym hierarchicznie natężeniu ruchu samochodowego, domy miejskie powinny stać swobodnie w przestrzeni, mieszkania być maksymalnie nasłonecznione, a osiedla organizować życie rodzin i poszczególnych ludzi bez pytania o ich zadanie. Prywatnego inwestora powinien zastąpić inwestor państwowy. Miasto-maszynę jako model wzorcowy wychwalał architekt Szymon Syrkus, jeden z ideologów urbanistycznej koncepcji rozwoju Warszawy.

²⁰ M. Gajewski, op. cit.

²¹ *Warszawa Przyszłości*, Wyd. Komitetu wystawy „Warszawa Przyszłości”, 1936.

²² *400 lat stołeczności Warszawy w świetle statystyki 1596–1996*, Wyd. Polskie Towarzystwo Statystyczne, Warszawa 1997.

²³ Koncepcja zagospodarowania przestrzennego WZM dla okresu perspektywicznego – 1990, na tle planu kierunkowego, wariant III, (maszynopis), BPRW, Warszawa 1973.

²⁴ S. Tołwiński, op. cit.

²⁵ W. Czapliński, *Problematyka reparacji wojennych w stosunkach polsko-niemieckich*, ekspertyza BSiE nr 303 IP-105 P, 2003.

Już w pierwszych powojennych szkicach planistycznych zarysowała się sprawa udroźnienia śródmieścia Warszawy. Narosłe przez stulecia śródmieście miało nie tylko przed wojną nadmiernie zagęszczoną zabudowę, ale również zagmatwaną siatkę ulic zestawioną z historycznych szlaków drogowych, dróg narolnych i nowożytnych założeń urbanistycznych. Zwłaszcza przejazd przez śródmieście na kierunku N-S był utrudniony. Ulica Marszałkowska kończyła się na Ogródzie Saskim, ulica Bonifraterska wyprowadzona z Żoliborza od wiaduktu przy dworcu Gdańskim kończyła się na placu Krasińskich, by następnie wąską ulicą Miodową połączyć się z Krakowskim Przedmieściem. Warszawskie place Zamkowy, Teatralny i Żelaznej Bramy były w tej sieci głównymi węzłami komunikacyjnymi. Już w przedwojennych planach Warszawy²⁶ zakładano konieczność przebiecia w kierunku północnym trasy na przedłużeniu ul. Chałubińskiego oraz realizację trasy wyprowadzonej z ulicy Chłodnej tunelem pod Osią Saską w kierunku nowego mostu w rejonie ulicy Karowej.

W wyniku zaplanowanych zmian śródmieście – zgodnie ze szkicem z 1945 roku – zostało przecięte krzyżem szerokich tras. Skrzyżowanie tych tras wyznaczyło środek miasta, wokół którego miało rozwinąć się centrum Warszawy skupiające instytucje stołeczne i usługi najwyższego szczebla. Wyznaczony krzyż drogowy uzupełniany był kolejnymi trasami wspomagającymi takimi, jak nowa trasa W-Z z tunelem pod placem Zamkowym (dzisiejsza aleja Solidarności), nowa trasa N-S, nawiązująca do planowanego przedwojennego przebiegu (dzisiejsza aleja Jana Pawła II), a także na tym samym kierunku Wisłostrada.

Cechą tworzonej sieci ulicznej w centralnej strefie Warszawy było poszerzanie ulic, które umożliwiały ruch tranzytowy przez centrum. Tak powstały, oprócz Marszałkowskiej, szeroka ulica Świętokrzyska, którą z zachodniego kierunku wspomagało połączenie ulic Królewskiej z Grzybowską oraz szeroka ulica Krucza. Planowano także poszerzenie ulicy Emilii Plater, ale ze względu na zamieszkałe kamienice linie zabudowy ulicy zostały tylko fragmentarycznie wycofane. Takie lokalne przesunięcia linii zabudowy dotknęły także liczne inne ulice, sprzyjały temu wyburzenia wypalonych kamienic, zwłaszcza ich reprezentacyjnych fa-

sad. Ruch tranzytowy wprowadzony został również w ciąg tzw. Traktu Królewskiego. Tylko w tym przypadku udało się uniknąć wyburzeń ciągów zabudowy uznanej za zabytkową, co nie było regułą w stosunku do wszystkich zabytkowych budynków. Nie odbudowano na przykład fragmentu pierzei pomiędzy ulicą Karową a kościołem Wizytek, a także nie odtworzono wschodniej pierzei w rejonie Pałacu Staszica i Placu Trzech Krzyży. We wszystkich tych przypadkach zdecydowały propozycje otwarć widokowych z Traktu Królewskiego w kierunku Wisły.

Do lat 80. XX wieku powstałe w Warszawie przejazdy przez centrum pozwalały na odkładanie budowy obwodnic drogowych, zarówno śródmiejskiej, międzydzielnicowej, jak i pozamiejskiej. Trasy tych obwodnic już w latach 70. XX wieku były wyznaczone i tylko na kilku odcinkach zostały skorygowane lub wymazane z planów²⁷ (Trasa Tysiąclecia, Trasa Mszczonowskiej i inne). Budowa obwodnic współcześnie trwa nadal, co sprawia, że ich standard w związku z narastającym ruchem samochodowym staje się niewystarczający. Gdyby w strefie śródmiejskiej odbudowywane były kamienice, a zębna tendencja wpuszczania ruchu tranzytowego była wcześniej uświadomiona, to zarówno budowa obwodnic, jak i linii metra stałaby się koniecznością realizacyjną w pierwszym okresie odbudowy, jak miało to miejsce w licznych miastach Europy Zachodniej.

Wstępna opinia z 1946 r. Tadeusza Tołwińskiego o szkicowym planie Warszawy wykonanym przez BOS²⁸

Oceniając powojenne koncepcje planistyczne tworzone w BOS profesor Tadeusz Tołwiński uważał, że zabudowanie w międzywojniu esplanady cytadeli warszawskiej osiedlami Żoliborza i Bielania umożliwi powrót do naturalnego rozwoju Warszawy wzdłuż Wisły zwłaszcza w kierunku północnym. Przyjął więc za „konieczne przesunięcie na północ nowoczesnie zorganizowanego obszaru Warszawy i przyjęcie osi założenia saskiego za podstawową linię prostopadłą do rzeki w kompozycji planu miejskiego, założonego od Bielania do Królikarni”. Podkreślał, że Warszawa powinna utrzymać „zwartość jej konstrukcji i racjonalny

²⁶ Miasto Stołeczne Warszawa, Szkic wstępny planu regulacyjnego z 1916 r., Ogólny plan zabudowania m.st. Warszawy z 1931 r., Plan miasta stołecznego Warszawy – projekt z 1938 r.

²⁷ *Atlas historyczny Warszawy*, t. II. Plany zagospodarowania przestrzennego z lat 1916–2002, Stowarzyszenie Przyjaciół Archiwum Państwowego m.st. Warszawy, Warszawa 2004.

²⁸ T. Tołwiński, *Wstępna opinia o szkicowym planie Warszawy wykonanym przez BOS*, Warszawa Stolica Polski Ludowej, z. 2, „Studia Warszawskie”, t. XI, PWN, Warszawa 1972.

podział funkcji (...) jednolitego dzieła planistycznego i przestrzennego (...) już po pierwszym okresie odbudowy".

W omawianej opinii Tołwiński oszacował potrzeby terenowe dla planowanej wówczas ośmiusettyśmiej Warszawy. Przyjął, że w najbardziej zniszczonej, lewobrzeżnej części miasta, zamieszkać mogłoby ok. 550 tys. ludności, dla których wystarczający byłby obszar około 4 000 – 4 360 ha. Obliczając potrzeby terenowe przyjął następujące wielkości: gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych 350 mieszkańców na 1 hektar, tj. 1 571 ha; 200 pracowników na 1 hektar dla 250 tys. miejsc pracy, tj. 1 250 ha; 220 ha na cele szkolno-wychowawcze dla 110 tys. dzieci i młodzieży, przy wskaźniku 500 osób na 1 hektar oraz 1 320 ha zieleni, przy wskaźniku 24 m² zieleni na mieszkańca. W kalkulacji potrzeb terenowych Tołwiński nie przewidział powierzchni komunikacyjnej, która zwykle pochłania od 20 proc. do 50 proc. terenów miejskich. Zapewne powierzchnię ulic włączył do szacowanych terenów miejskich, bowiem średnia gęstość zaludnienia ok. 126 osób/ha, chociaż stosunkowo wysoka, potwierdzałyby to przypuszczenie. Tołwiński odnosił przyjęte wskaźniki do miast zachodnioeuropejskich, gdzie gęstość zaludnienia wynosiła z reguły ponad 100 mieszkańców na hektar. Są to jednak miasta o zwartej strukturze zabudowania, z wielofunkcyjnymi śródmieściami i zachowaną zabudową z przełomu XIX i XX wieku. Taką więc zapewne widział odbudowaną Warszawę, czyli odmienną od modelu osiedlowego, który wdrażały plany BOS²⁹.

Tołwiński przyjął, że historyczna, śródmiejska część Warszawy, tj. „obszar Warszawy Stanisławowskiej³⁰ o powierzchni 3400 ha.(...) zmieści w sobie przeważającą część funkcji wyznaczonych Warszawie lewobrzeżnej”. Był zdania, że „podziału funkcjonalnego – w szczególności w dzielnicach Śródmieścia – nie należy traktować rygorystycznie”. Założył, że pozostałe, pozaśródmiejskie ok. 1 000 ha, umożliwi rozmieszczenie uzupełniających „warsztatów pracy, gmachów i instytucji życia państwowego i społecznego stolicy państwa”. Podkreślił, że na obrzeżach miasta „należy do maksimum rozszerzyć tereny rolno-ogrodowe i leśne, kasując w miarę możliwości rozsianą chaotycznie zabudowę przypadkową i komasując

przestrzenie zielone w większe zespoły". Negatywnie ocenił więc przyjętą przez BOS zasadę „funkcjonalnego podziału obszarów mieszkaniowych i warsztatów pracy”. Zwracał uwagę, że planowanie nadmiernie oddalonych terenów mieszkaniowych od ośrodków pracy wywoła „konieczność olbrzymich inwestycji komunikacyjnych jednorazowych” i ogromne szkody dla „społeczeństwa w postaci straty czasu przejazdów i znacznych kosztów utrzymania tychże sieci”.

Odnosząc się do zasad kształtowania zabudowy podnosił celowość maksymalnego wykorzystania zachowanego wyposażenia miejskiego, w tym wypalonych części domów, murów, fundamentów i stropów. „W związku z powyższym najzupełniej niecelowe jest burzenie murów traktów frontowych domów mieszkalnych”. Uważał, że znaczna większość wypalonych domów „umożliwia przeplanowanie i budowę mieszkań całkowicie odpowiadających dzisiejszym potrzebom społecznym i zdrowotnym”. Jednak podkreślił, że „warunkiem racjonalnej odbudowy (...) jest przeprowadzenie gruntownej sanacji bloków przez wyburzenie tylnich i częściowo bocznych oficyn, obniżenie zbyt wysokiej zabudowy, urządzenie ogrodowe pozostałych w ten sposób większych zespołów dziedzińców i wewnątrz bloków”.

Omawiając zagospodarowanie Powiśla przyjął za właściwe zbliżenie zabudowy do rzeki na odcinku od ulicy Karowej do Osi Stanisławowskiej. Był więc krytyczny wobec koncepcji BOS izolowania ogrodami Wisły od miasta. Napisał, że „Warszawa nie leży tylko na skarpie (...) lecz przede wszystkim leży nad Wisłą – główną rzeką ziem polskich, mającą bezmierne znaczenie społeczne i gospodarcze”.

W opinii Tołwiński przedstawił również koncepcję przebudowy warszawskiego węzła kolejowego tak, aby mógł on obsłużyć osobowy ruch miejski zwłaszcza dogodnymi dojazdami do ścisłego centrum, którym stać się powinien „plac Żelaznej Bramy z wieńcem placów dookoła Ogrodu Saskiego”. Wyznaczone centrum mogłoby być od południa obsługiwane Alejami Jerozolimskimi, od północy – trasą ulicy Konwiktorskiej wprowadzoną na most w rejonie cytadeli, od zachodu – planowaną trasą N-S (dzisiejszą al. Jana Pawła II), a od wschodu – Wisłostradą. Zdaniem Tołwińskiego dla ruchu towarowego po-

²⁹ W 2006 roku w centralnych dzielnicach lewobrzeżnej Warszawy (Mokotów, Ochota, Śródmieście, Wola, Żoliborz) gęstość zaludnienia wynosiła tylko 72,5 mieszkańców/ha, Rocznik Statystyczny Warszawy, Urząd Statystyczny w Warszawie, 2007.

³⁰ Tołwiński tak nazywał obszar lewobrzeżnej Warszawy z końca XVIII w. wyznaczony wałami Lubomirskiego.

winy być przeznaczone obwodowe trasy kolejowe, które lepiej spełnią rolę w tranzytowym transporcie niż arterie drogowe.

Zarysowana w opinii propozycja przekształcenia sieci ulicznej na obszarze Miasta Stanisławowskiego może współcześnie nasuwać wiele uwag, zwłaszcza w zakresie nadmiernego przecinania tego obszaru prostymi długimi arteriami. Na przykład wątpliwa wydaje się propozycja Tołwińskiego mówiąca o koncepcji przebicia arterii drogowej pod Osią Saską z mostem w rejonie ulicy Karowej i z likwidacją mostu Kierbedzia. Słusznie natomiast zaproponował, że z gęstej istniejącej sieci ulic należy wydzielić ulice komunikacyjne i ulice mieszkaniowe, które można by przebudować „na sposób ogrodowy”.

Opinia profesora Tołwińskiego ma wyraźnie charakter praktycznych wytycznych odbudowy Warszawy, liczących się z realiami gospodarczymi i społecznymi. Mimo licznych stwierdzeń akceptujących rozwiązania BOS daleka jest jednak – w świetle proponowanych rozwiązań – od kierunku wytyczonego przez planistów z tego biura i tym samym wydaje się bliższa przypomnianej wcześniej koncepcji Lecha Niemojewskiego. W tym miejscu warto przypomnieć, że zarówno Lech Niemojewski, jak i Tadeusz Tołwiński byli profesorami Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej i cieszyli się wysokim uznaniem w środowisku architektów i urbanistów. Niemojewski był w pierwszych latach po wojnie prezesem SARP, zaś Tołwiński w latach 1936–1939 – prezesem TUP. Ich poglądy zatem na kierunek odbudowy Warszawy nie mogły być odosobnione.

Zmiany polityczne w powojennej Polsce sprawiły, że grupę decydującą w BOS tworzyły osoby związane z przedwojennym awangardowym pismem „Praesens” oraz Pracownią Architektoniczno-Urbanistyczną (PAU). W 1951 roku umiera relegowany z BOS za opinię o planach BOS Tadeusz Tołwiński, a w roku 1952 roku – pozbawiony tytułu profesora Politechniki Warszawskiej Lech Niemojewski. Po likwidacji BOS w 1951 roku znaczna część liderów tego biura zasiliła Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej.

Założenia do alternatywnego modelu odbudowy Warszawy

Po siedemdziesięciu latach od podjęcia decyzji o sposobie i kierunkach odbudowy Warszawy można bez emocji nie tylko próbować ocenić te decyzje, ale też pokusić się o zarysowanie możliwej alternatywy odbudowy idąc śladem myśli wielkich profesorów Toł-

wińskiego i Niemojewskiego. Przyjmując, że powojenna historia Polski określiła warunki ustrojowe odbudowy Warszawy w takich ramach, jakie w roku 1945 stały się faktem, przyjęto hipotezę, że niewątpliwie znaczący wpływ na plany i techniczno-ekonomiczne założenia przebudowy Warszawy miała zaangażowana do tego zadania grupa zawodowych specjalistów. Z przytoczonych wyżej opinii wynika, że była to grupa, której poglądy na odbudowę Warszawy nie były powszechnie akceptowane, chociażby z uwagi na prezentowaną wizję miasta styczną do politycznych celów ówczesnych władz rządu lubelskiego. Na dobór współpracowników zapewne mocny wpływ mieli architekci silnie związani z polityką tacy, jak pułkownik Ludowego Wojska Polskiego – Marian Spychalski, oficer polityczny tego wojska – Józef Sigalin oraz członek Krajowej Rady Narodowej – Roman Piotrowski. Byli to działacze pragnący nie tylko zmienić ustrój w Polsce, ale również przebudować strukturę przestrzenną kraju, a szczególnie miast – w tym Warszawy.

Gdyby jednak ówcześni planiści przy okazji odbudowy Warszawy nie wymusili konieczności jej totalnego przekształcenia, zapewne współczesny obraz stolicy byłby inny. Czy lepszy? Na to pytanie można obecnie szukać odpowiedzi dysponując doświadczeniami siedemdziesięcioletniej, powojennej historii stolicy.

Gdyby decydenci polityczni uznali społeczne zaangażowanie w odbudowę Warszawy powracających do miasta mieszkańców, o czym pisali Lech Niemojewski oraz Stanisław Ossowski i dokumentowały relacje z pierwszych miesięcy po wyzwoleniu, zapewne rozłożenie zadań dotyczących odbudowy byłoby inne.

Gdyby potrafiiono docenić ekonomiczne wartości ocalałej substancji budowlanej i gruntów tak, jak przedstawiono w opinii urbanisty Tadeusza Tołwińskiego, to zapewne skala wyburzeń byłaby o wiele mniejsza.

Gdyby w końcu powojenne dekrety rządowe dotyczące Warszawy nie były ukierunkowane na jej totalne przekształcenie społeczne i własnościowe, to zakres przestrzennych przekształceń miasta byłby mocno ograniczony.

Podejmując racjonalne decyzje, nawet w państwie budującym „ludową demokrację”, wykluczenie prawie milionowej społeczności z możliwości decydowania o odbudowie własnych domów i miasta, powinno budzić wątpliwości. Niewykorzystanie zachowanej substancji budowlanej solidnych murów i fundamentów, tylko ich rozbiórka i wywóz na gruzowe hałdy nie mógł być również uzasadniony ekonomicznie. Dekret o komunalizacji ok. 140 km² gruntów przedwojennej Warszawy, najsilniej zniszczonej tylko na obszarze

ok. 34 km², co wyraźnie ilustruje mapa stanu zniszczeń z 1945 roku, było przejawem nieodpowiedzialnej zachłanności. Komunalizacja gruntów w zniszczonym Rotterdamie (przykładzie niejednokrotnie przywoływanym przez warszawskich planistów) objęła na przykład tylko 3,5 km² najbardziej zniszczonego śródmieścia. Być może zakres komunalizacji w Warszawie należało ograniczyć tylko do obszaru Muranowa, tj. powierzchni ok. 3 km². Za dowód politycznej nieodpowiedzialności można uznać również powierzenie BOS prawie wszystkich kompetencji związanych z odbudową, bez należytej nad nią kontroli społecznej.

Przy odbudowie można było silniej wykorzystać międzywojenny dorobek planistyczny Warszawy, zwłaszcza w zakresie lokalizacji obiektów o randze metropolitalnej, do których można by zaliczyć projektowane z rozmachem założenie urbanistyczne na Polu Mokotowskim, rezerwę przestrzenną pod przyszłe tereny wystawowo-targowe na Skaryszewie oraz pod kompleks olimpijski i inne na Łuku Siekierkowskim³¹. Planowane inwestycje w tych miejscach umożliwiłyby zapewne rozwój dzielnicy rządowo-dyplomatycznej na Polu Mokotowskim w powiązaniu z Alejami Ujazdowskimi. Rondo Waszyngtona uwolniłoby się od Stadionu Narodowego, którego lokalizacja na Siekierkach była by dla funkcji miejskich mniej kolizyjna niż obecna. Tereny targowe w powiązaniu z zielenią parku Skaryszewskiego, Portem Praskim i Wisłą ukształtowałyby na prawym brzegu Warszawy zespół urbanistyczny o jakości przewyższającej obecny biało-czerwony kosz stadionowy. Z planowanych rozwiązań komunikacyjnych na pewno ważne w tym obrazie miasta byłyby projekty metra, węzła kolejowego z dworcami oraz przebieg niektórych arterii drogowych.

Propozycja Tołwińskiego rozwoju miasta wzdłuż Wisły, równomiernie tak na południe, jak i na północ, być może uchroniłaby Warszawę przed lokalizacją kombinatu metalurgicznego – Huty Warszawa w rejonie Młocin. Huta zamknęła ten kierunek rozwoju, podobnie jak carska cytadela po powstaniu listopadowym. Beładne rozprzestrzenianie się miasta czy to w postaci luźno rozmieszczanych osiedli, czy zabudowy jednorodzinnej, powinno być kontrolowane szacunkiem potrzeb przyrostu terenowego, załączanego do każdej koncepcji planistycznej, jak proponował Tołwiński.

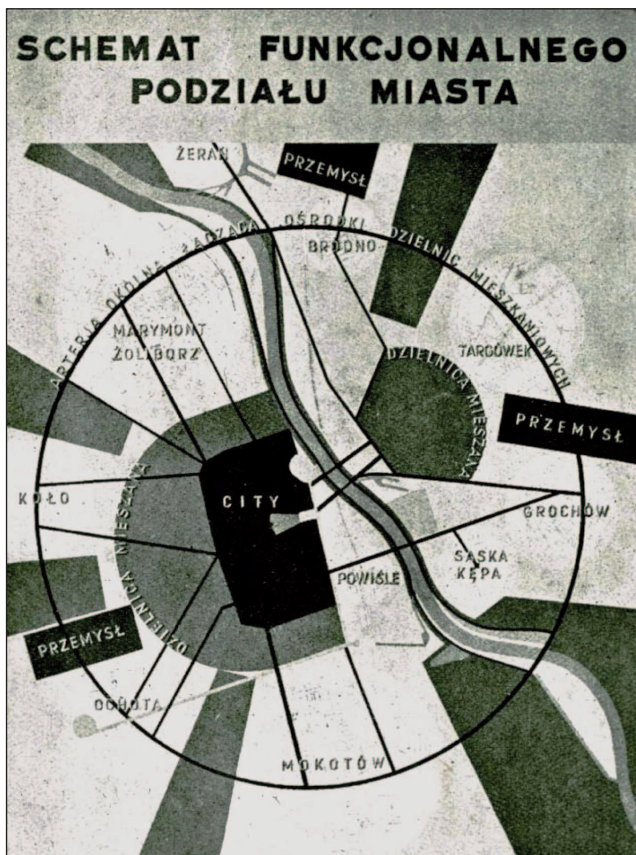
Otoczenie zwartej zabudowy miasta pierścieniem zieleni, podobnie jak po wojnie zastosowano w licznych wielkich miastach Zjednoczonego Królestwa, powinno być wprowadzone również w Warszawie. Po wojnie taki pierścień mógł być wyznaczony poprzez połączenie zieleni fortecznej i podwarszawskich lasów takich, jak Młociński, Wolski, Wawerski, Olszynki Grochowskiej i Tarchomina. Od pierścienia tego w kierunku śródmieścia mogłyby być wprowadzane nawietrzające kliny zieleni, o szerokości około 200 m. Rekompensowałyby one niewielki udział parków w tkance zabudowy śródmiejskiej. Pierścień, jak i kliny zieleni nie ograniczałyby terenów przyszłego rozwoju. Wskaźniki potrzeb terenowych w granicach tak wytyczonego pierścienia zieleni proponowane przez Tołwińskiego gwarantowałyby rozwój Warszawy do 2 mln mieszkańców. W obszarze Warszawy poza śródmieściem mogłyby rozwijać się dzielnice mieszkaniowo-usługowe oraz większe koncentracje przemysłowe, spięte miejską obwodnicą komunikacyjną (il. 6).

W powojennych koncepcjach planistycznych od początku dostrzegano znaczenie kształtowania Warszawskiego Zespołu Miejskiego. Zasady nawiązywały do koncepcji Warszawy Funkcjonalnej Chmielewskiego i Syrkusa, a także wytycznych określonych w planie powiatu warszawskiego z lat 20. XX wieku. Krzyż pasm osadniczych wzdłuż linii kolejowych od Grodziska do Wołomina i od Modlina do Góry Kalwarii był racjonalnie zaproponowany, niestety zabrakło tym razem skutecznych mechanizmów regulujących taki rozwój, co w kolejnych dziesięcioleciach zaowocowało suburbanizacją charakteryzującą się patologicznym rozproszeniem zabudowy.

Zarys alternatywnej koncepcji urbanistycznej Warszawy

W ogólnym planie zabudowania m.st. Warszawy zatwierdzonym w 1931 roku obszar śródmiejski odpowiadał w przybliżeniu granicom Miasta Stanisławowskiego poszerzonego na prawym brzegu o centralny rejon Pragi (il. 4). Warto zauważyć, że obszar ścisłego centrum „City” w szkicach Stanisława Różańskiego na południu wyznaczały Aleje Jerozolimskie (il. 5). Tadeusz Tołwiński w opinii sugerował utrzy-

³¹ J. Trybuś, *Warszawa niezaistniała. Niezrealizowane projekty urbanistyczne i architektoniczne Warszawy dwudziestolecia międzywojennego*, Wyd. Muzeum Powstania Warszawskiego, Muzeum Narodowe, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2012.

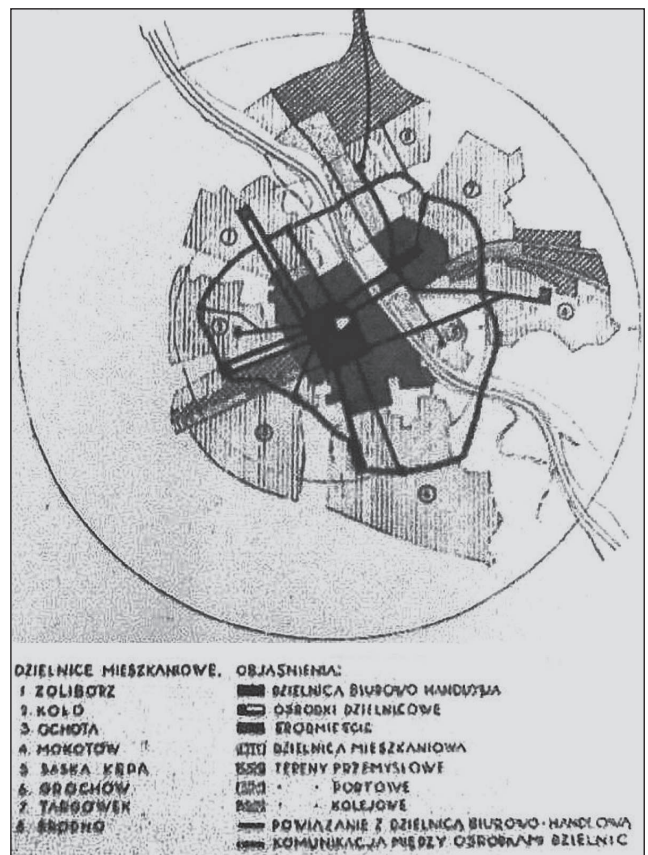


4. Schemat do uchwalonego w 1931 roku planu zabudowania Warszawy, w którym wskazano „City” rozwinięte wokół Ogrodu Saskiego. Źródło: Warszawa Przyszłości, Wyd. Komitetu wystawy „Warszawa Przyszłości”, 1936

4. The outline for buildings plan of Warsaw established in 1931 that shown the “City” developed around Saxon Gardens. Source: Warsaw of the Future, Pub. Committee of “Warsaw of the Future” exhibition, 1936

manie historycznego centrum miasta wokół Ogrodu Saskiego. Centrum w tej lokalizacji miałyby wielki walor kompozycyjny wynikający z wieńca placów otaczających ogród. Place te połączone historycznymi ulicami i ozdobione zabytkowymi gmachami mogłyby ukształtować system przestrzeni publicznych o wybitnie kulturowym dla miasta znaczeniu. Tym samym centrum utrwaliłoby przestrzenną tożsamość poszerzającą Trakt Królewski o walory, które utracono w związku z osiedlowym modelem odbudowy rejonów placów Teatralnego, Bankowego, Grzybowskiego i Za Żelazną Bramą.

Gęsto zabudowane centrum należałoby uwolnić od tranzytowego ruchu samochodowego i większym stopniu obsłużyć ruchem pieszym i transportem zbiorowym. Tak wyodrębniona część śródmieścia utrwałać powinna historyczny krajobraz Warszawy. Celowe byłoby objęcie tych historycznych terenów strefą ochrony konserwatorskiej. Centrum powinno być otoczone obwodnicą komunikacyjną, której przebieg zapewne

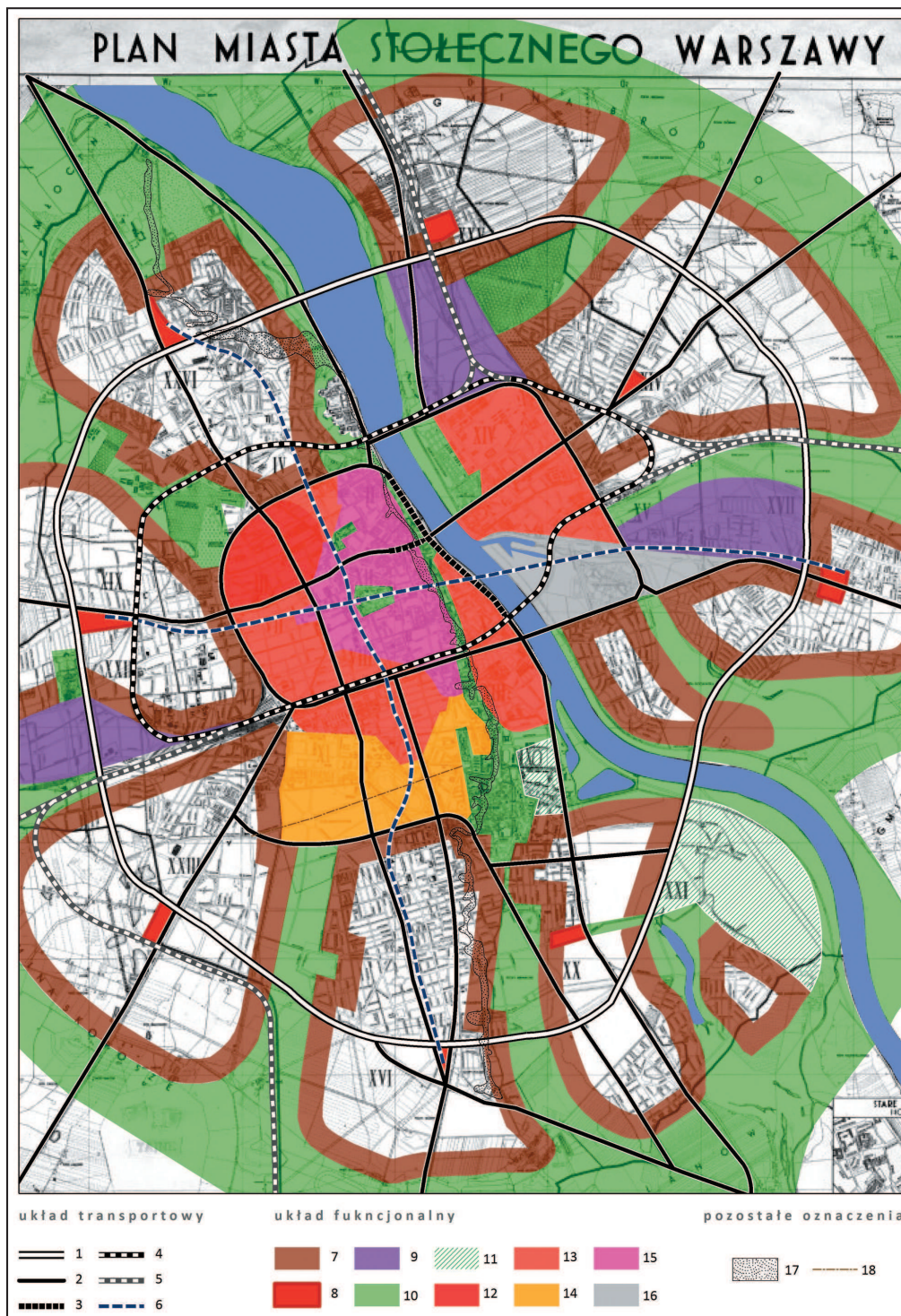


5. Schemat rozwoju Warszawy opracowany przez architekta Stanisława Różańskiego jako wytyczna kierunkowa do planu zabudowania sporządzonego w latach 1928–1930. Źródło: A. Kowalewski, *Warszawa, problemy rozwoju*, Książka i Wiedza, Warszawa 1981

5. The outline of development of Warsaw developed by architect Stanisław Różański as a direction guideline for building plan developed in 1928–1930. Source: A. Kowalewski, *Warsaw's development problems*, Book and Knowledge, Warsaw 1981

mogłyby być zbliżony do zaplanowanego w latach 70. XX wieku, z tym, że na południowym odcinku rolę obwodnicy mogłyby pełnić Aleje Jerozolimskie, odcinające południową część śródmieścia o funkcji mocniej nasyconej mieszkalnictwem. Na pełnym, rozległym obszarze śródmiejskim – Miasta Stanisławowskiego – wyróżniałyby się strefy o przeważających funkcjach ukształtowanych zależnie od zakresu adaptowanej zabudowy oraz układu wewnętrznej sieci ulicznej. W sieci tej przebita zostałaby trasa W-Z, obecnie al. Solidarności i trasa N-S, obecnie al. Jana Pawła II, a także ukryta w tunelu Wisłostrada, które byłyby jedynymi przelotowymi ulicami śródmieścia.

Obszar Muranowa, z którego okupant uprzętnął całkowicie zabudowę pozostawiając tylko zwały gruzu, można by zabudowywać wielofunkcyjną zabudową wysoką w przewodzie biurową, dużymi obiektami handlu, kultury i rozrywki oraz mieszkalnictwem o podwyższonym standardzie, kształtując warszawską dzielnicę biznesu CBD. Projekt takiej dzielnicy



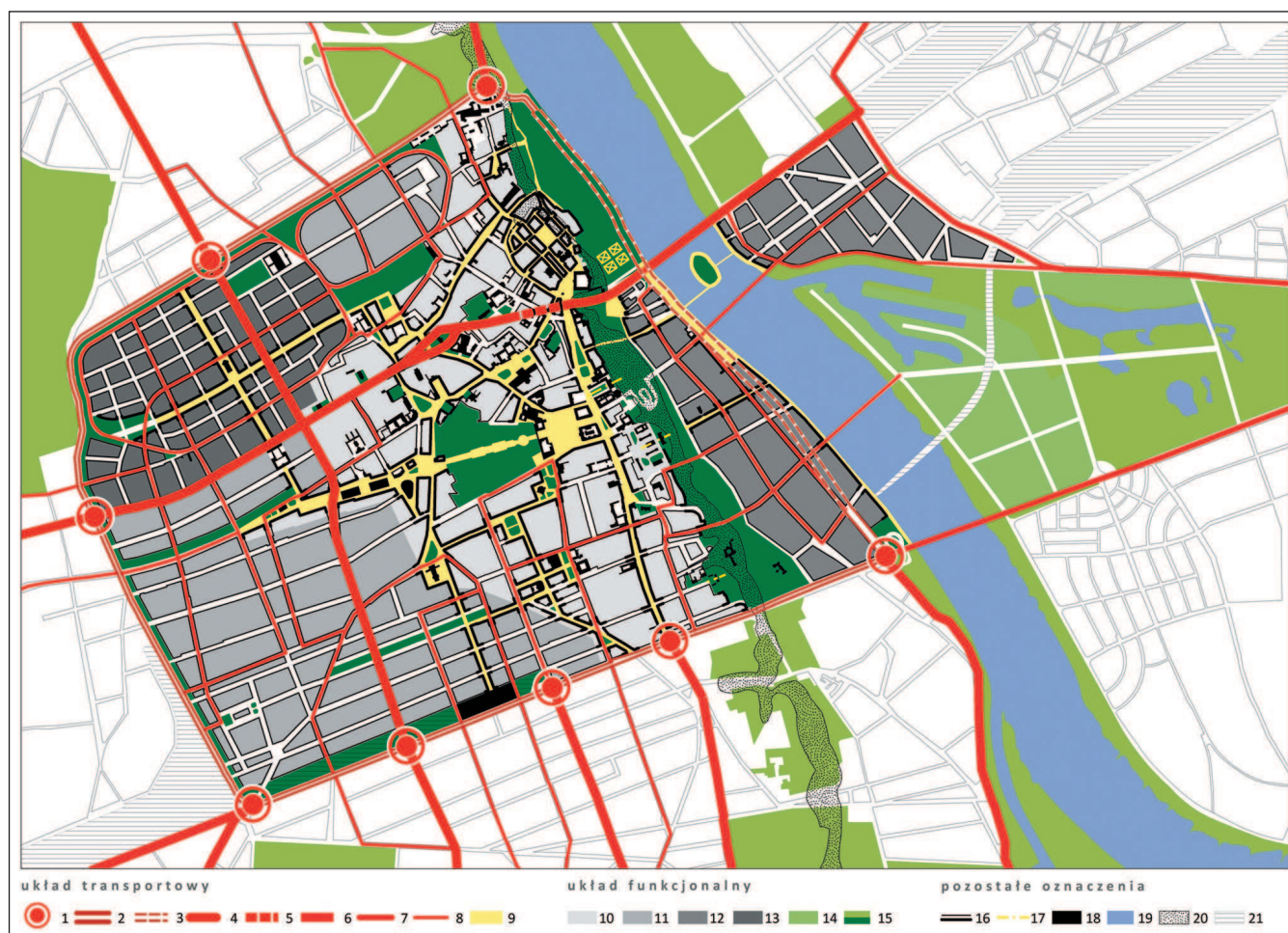
6. Koncepcja zagospodarowania przestrzennego Warszawy opracowana na podstawie raportu prof. L. Niemojewskiego i opinii prof. T. Tołwińskiego, wykonana w ramach pracy dyplomowej magisterskiej Moniki Szczypiorskiej pt. „Koncepcja alternatywnej odbudowy Warszawy wg propozycji prof. Niemojewskiego w świetle współczesnych uwarunkowań”: 1 – obwodnica miejska; 2 – obwodnica śródmiejska i drogi wylotowe z miasta; 3 – obwodnica śródmiejska (przebieg w tunelu); 4 – kolejowa obwodnica miasta; 5 – linie kolejowe; 6 – metro; 7 – strefa zabudowy mieszkaniowej; 8 – lokalne centra usługowe; 9 – strefa urządzeń przemysłowych oraz magazynów; 10 – zielen miejska; 11 – strefa sportu i rekreacji; 12 – strefa śródmieścia biurowo-administracyjnego CBD; 13 – śródmiejska strefa usługowo-mieszaniowa; 14 – strefa koncentracji funkcji stołecznych; 15 – strefa śródmieścia zabytkowego; 16 – strefa wystawowa, targowa; 17 – skarpa warszawska; 18 – oś zabytkowa

6. The concept of Warsaw’s spatial development plan developed on the basis of report by professor L. Niemojewski and opinion of professor T. Tołwiński, created within the Masters Degree dissertation, written by Monika Szczypiorska, titled “The concept of alternative reconstruction plan of Warsaw according to professor Niemojewski in the light of modern regulations”: 1 – City ring road; 2 – City centre ring road and city exit roads; 3 – City centre ring road (tunnel); 4 – Railway city ring road; 5 – Railroads; 6 – Subway/metro; 7 – Housing area; 8 – Local service centres; 9 – Industrial equipment area and warehouses; 10 – City greens; 11 – Sport and recreation area; 12 – City centre office-administrative area; 13 – City centre service-housing area; 14 – Capital features concentration area; 15 – City centre conservation area; 16 – Exhibition-market area; 17 – Warsaw escarpment; 18 – Historic axis

mógłby powstać w wyniku międzynarodowego konkursu, jego realizację ułatwiłaby przeprowadzona na tym obszarze komunalizacja gruntów.

Zgodnie z zaleceniem Tołwińskiego na odcinku od mostu trasy W-Z do Solca należałoby ukształtować dolne śródmieście Warszawy, być może połączone niskowodnym, zwodzonym mostem pieszym na przykład w rejonie ulicy Karowej lub Bednarskiej. Most taki spinałby dolne lewobrzeżne śródmieście ze śródmieściem Pragi w miejscu, gdzie zabudowa na obu brzegach jest najbardziej zbliżona do siebie

i do brzegów Wisły. Przeważającymi funkcjami dolnego śródmieścia powinny być usługi wyższego rzędu, w tym kultury, obiekty uniwersyteckie oraz mieszkalnictwo. Pomiędzy dolnym a górnym śródmieściem należałoby chronić pas skarpowy przed zabudową. Limitowana także powinna być wysokość zabudowy Powiśla tak, aby z przyczółków mostowych nie zasłaniała historycznej panoramy Warszawy. Uzyskane fronty miasta od strony wody nadawałyby rzece na tym odcinku miejski charakter, a Warszawie – walor miasta położonego nad Wisłą (il. 7).



7. Koncepcja zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia opracowana na podstawie raportu prof. L. Niemojewskiego i opinii prof. T. Tołwińskiego, wykonana w ramach pracy dyplomowej magisterskiej Moniki Szczypińskiej pt. „Koncepcja alternatywnej odbudowy Warszawy wg propozycji prof. Niemojewskiego w świetle współczesnych uwarunkowań”: 1 – węzły komunikacyjne; 2 – obwodnica śródmiejska; 3 – obwodnica śródmiejska (przebieg w tunelu); 4 – główne drogi relacji N-S i E-W; 5 – główne drogi relacji N-S i E-W (przebieg w tunelu); 6 – drogi wylotowe z miasta; 7 – drogi zbiorcze; 8 – drogi lokalne; 9 – ciągi piesze; 10 – strefa śródmieścia zabytkowego; 11 – strefa śródmieścia usługowo-mieszaniowego; 12 – strefa śródmieścia dolnego; 13 – strefa śródmieścia biurowo-administracyjnego CBD; 14 – strefa wystawowa, targowa; 15 – zieleń miejska; 16 – linia zabudowy; 17 – oś zabytkowa; 18 – obiekty zabytkowe; 19 – rzeka Wisła; 20 – skarpa warszawska; 21 – tereny kolejowe

7. The concept of spatial development of the Downtown, on the basis of report by professor Niemojewski and opinion of professor Tolwinski, created within the Masters Degree dissertation, written by Monika Szczypińska, titled “The concept of alternative reconstruction plan of Warsaw according to professor Niemojewski in the light of modern regulations”: 1 – An interchange; 2 – City centre ring road; 3 – City centre ring road (tunnel); 4 – Major roads of relation N-S and E-W; 5 – Major roads of relation N-S and E-W (tunnel); 6 – City exit roads; 7 – Service roads; 8 – Local roads; 9 – Pedestrian lanes; 10 – City centre conservation area; 11 – City centre service-housing area; 12 – City centre downtown area; 13 – City centre office-administrative area; 14 – Exhibition-market area; 15 – City greens; 16 – Building line; 17 – Historic axis; 18 – Historic monuments; 19 – Vistula river; 20 – Warsaw escarpment; 21 – Railway areas

Pozostałe obszary śródmiejskie charakteryzowałyby się przewagą funkcji mieszkaniowych w przeważającej większości wprowadzanej do odbudowanych kamienic. Naturalnie odbudowa kwartałów zabudowy czynszowej powinna polegać na adaptacji tylko konstrukcyjnie wytrzymałych ścian i fundamentów oraz na uwalnianiu z zabudowy wnętrz blokowych, z przeznaczeniem ich na zieleń oraz parkingi dla mieszkańców. Zachowane ciągi elewacji powinny być zabezpieczane przed degradacją architektoniczną. Jeżeli ich wystrój w pierwszym okresie odbudowy nie byłby możliwy do uzupełnienia, celowa byłaby inwentaryzacja architektoniczna pozostałości tak, aby w przyszłości była możliwa ich całościowa rekonstrukcja.

Elewacje kamienic utrwaliłyby historyczne linie zabudowy ulic, które nie powinny być naruszane. Partery zabudowy udostępniane byłyby dla sklepów i innych usług centrotwórczych. Ulice zatem utrzymałyby swoje poprzednie gabaryty i cechy funkcjonalne. Zmuszałoby to do wprowadzania na obszarze śródmiejskim stosunkowo wcześniej ograniczeń w ruchu i parkowaniu samochodów. Dojazdy do funkcji śródmiejskich wskazane byłoby kształtować w formie pętli wprowadzających i odprowadzających ruch samochodowy w tym samym kierunku. Przejazd przez śródmieście powinien być dopuszczony tylko środkami transportu zbiorowego. Przebicie ulicy Marszałkowskiej przez teren zabytkowego Ogrodu Saskiego i przez plac Bankowy być może nie byłoby potrzebne.

Z obecnego punktu widzenia oczywiście wskazana byłaby odbudowa Warszawy na zasadach gospodarki rynkowej, z poszanowaniem praw ekonomii i prawa własności, a także ze wspomoczeniem finansowym reparacjami wojennymi. Te zasady jednak musiałyby uwzględniać doktryny wprowadzanego wówczas w kraju ustroju. Na pewno lepiej byłoby w związku z procesem odbudowy nie uchylać dla Warszawy dekretów szczególnych, a przede wszystkim uchwalone prawo nie powinno być łamane „powielaczowymi” rozporządzeniami i dyrektywami ani woluntarystycznymi decyzjami administracyjnymi, zwłaszcza aparatu planistyczno-budowlanego. Przestrzeganie prawa oraz rachunek ekonomiczny uchroniłyby na pewno w większym procencie przedwojenną tkankę budowlaną. Bardziej powszechnym zabiegiem byłaby odbudowa na bazie zachowanej substancji, co ze względów ekonomicznych wydaje się być dziś bardziej uzasadnione niż totalna jej wymiana.

Podsumowanie

Przedstawiona w artykule wizja innej Warszawy nawiązuje do koncepcji finansowania odbudowy zaproponowanej przez Lecha Niemojewskiego oraz do sugestii rozwiązań urbanistycznych sugerowanych przez Tadeusza Tołwińskiego, a także uwzględnia niektóre międzywojenne plany i projekty. Jej opracowanie traktuje się jako metodę ułatwiającą ocenę procesu przebudowy Warszawy w latach powojennych. Istotna jest bowiem odpowiedź na stawiane dziś pytania – co w wyniku tej przebudowy niepotrzebnie utracono, co osiągnięto, a czego nie dało się osiągnąć ze względu na powojenną sytuację kraju. Ocena ta o cechach retrospekcji ma tę właściwość, że wiemy już, co się zdarzyło w ciągu 70. powojennych lat, jakie były skutki tych zdarzeń, a także możemy ekstrapolować zdarzenia przyszłe, mając za sobą aktualne doświadczenia i wiedzę.

Co niepotrzebnie utracono?

Przede wszystkim zatarto formę urbanistyczną przedwojennego europejskiego śródmieścia, z jego kształtami placów i ulic, wielofunkcyjną strukturą i cechami przestrzeni publicznych, które swoją fizjonomią zwykle animują życie miejskie, nadając mu zindywidualizowane cechy świadczących o bogactwie walorów estetycznych i kulturowych. Zniszczono tło i kontekst krajobrazowy odbudowanych zabytków, które utraciły wiele ze swych kompozycyjnych i estetycznych wartości, gdy zostały wstawione w skonstrastowane z nimi otoczenie. Zniknęły liczne materialne dobra kultury z najintensywniejszego w dziejach Europy okresu rozwoju miast. Obecnie byłyby objęte ochroną konserwatorską, nie tylko ze względu na wiek, ale również jako przekaz ówczesnej wrażliwości estetycznej, a w Warszawie w licznych przypadkach patriotycznych postaw społeczeństwa miejskiego. W procesie odtwarzania infrastruktury miejskiej nie powstała Warszawa zwarta, spójna wewnętrznie. Nie wykorzystano substancji budowlanej, która technicznie mogła być użyta do odbudowy, a w większości została wywieziona na składowiska gruzu, co współcześnie oceniane jest krytycznie, nie tylko jako materialne marnotrawstwo, ale również przez wprowadzenie do środowiska obcych mu materii. W końcu zmarnowano społeczne i indywidualne zaangażowanie obywatelskie, w wyniku czego zagnieździły się w społeczeństwie Warszawy brak zaufania do samorządu i rozszerezeniowy stosunek do władz i jego działań.

Co osiągnięto?

W pierwszym rządzie polepszo warunki życia mieszkańców Warszawy, likwidując praktycznie strefy nędzy i społecznego wykluczenia. Stworzono miejsca pracy dla ludności aktywnej zawodowo, nie tylko dla warszawian, ale też dla mieszkańców strefy podmiejskiej. Zadbano o sferę usług bytowych i w rezultacie uzyskano społeczno-gospodarczy efekt, dzięki któremu stolica Polski ma współcześnie wiele atutów w konkurencji z innymi wielkimi miastami Europy. W pierwszym okresie tuż po wojnie uniemożliwiono spekulację gruntami i ograniczono wydatnie spontaniczne sposoby odbudowy miasta. Warszawę określa się dziś jako miasto zieleni, która występuje w sąsiedztwie prawie wszystkich zamieszkałych budynków, co sprzyja względnie dobrym warunkom zdrowotnym i klimatycznym. Powstał czytelny w mieście układ transportowy, a także zabezpieczono dla niego rezerwy przestrzenne, które pozwoliły, aby przez kolejne dziesięciolecia poruszanie się po mieście było względnie płynne. Obecnie transport nie stwarza takich problemów, jak ma to miejsce w innych miastach. Dotyczy to także chłonności parkingowej, która mimo braku podziemnych i spiętrzonych garaży, jest ciągle znaczna. Niestety powiodła się również, na szczęście w ograniczonym zakresie, sowietyzacja przestrzeni miejskiej, której najbardziej dobitnym symbolem jest zlokalizowany w centrum miasta Pałac Kultury i Nauki imienia Józefa Stalina.

Czego nie udało się osiągnąć?

Warszawa nie stała się modelowym miastem wymarzoną przez krzewicieli ruchu nowoczesnego. Pomimo sprzyjających warunków ustrojowych oraz centralnego planowania i zarządzania przebudową miasta konieczne okazały się decyzje kompromisowe. Potwierdza to tezę, że wielokrotnie złożonego organizmu, jakim jest miasto, nie da się stworzyć metodą budowlanych przedsięwzięć inwestycyjnych, nawet gdy są znakomicie zaplanowane i konsekwentnie realizowane.

Urbanistyka Warszawy nie tworzy skomponowanej całości. Ma rejony ładne, brzydkie i nijakie. Przykre, że te najładniejsze są pastiszami odbudowanej przeszłości, a brzydkie i nijakie są efektem współczesnej przebudowy. Stolicy nie odbudowywał cały naród. W wielu zakresach odbudowa Warszawy prowadzona była kosztem innych miast, a o jej przyszłym kształcie nie decydował naród tylko aparat partyjno-rządowy.

Nie osiągnięto tempa odbudowy satysfakcjonującego mieszkańców. Większość planowanych inwestycji powstawała z opóźnieniem, oddawane były w częściowym zakresie lub z usterkami wynikającymi z narzucanych oszczędnościowych norm i wymuszanego pośpiechu. Opóźnienia realizacyjne wywoływały napięcia, prowadząc w wielu przypadkach do rezygnacji z planowanego zadania, zubożenia funkcjonalnego lub drastycznego odsunięcia czasu realizacji. Nie powiodło się także, mimo zadekretowania prawem, planowanie zintegrowane społeczno-gospodarczo-prze-strzenne. Komunalizacja gruntów nie uregulowała hipoteki w takim zakresie, aby mógł być w mieście założony kataster nieruchomości ułatwiający działalność inwestycyjną w dłuższym horyzoncie czasu. Powtarzające się kryzysy polityczne przeszkadzały harmonijnemu rozwojowi Warszawy. Władze miasta zamiast tworzyć nowoczesną techniczną i socjalną infrastrukturę miejską, w pierwszym okresie przejęły pełny ciężar odbudowy, w tym mieszkań, miejsc pracy, usług i wypoczynku. Nie zadbały równocześnie o racjonalną pomoc zewnętrzną czy to w postaci reparacji wojennych, czy inwestycji prowadzonych przez podmioty zagraniczne.

Rysujące się szanse rozwoju Warszawy

Na tle przedstawionych materiałów postawione może być kolejne pytanie o szanse rozwoju w odzyskiwaniu przez Warszawę cech miasta zachodnio-europejskiego. Należałoby przyjąć, że przyjęta po wojnie zasada budowy skończonych i niepodatnych na przekształcenia struktur urbanistycznych minęła. Miasta współczesne podejmują programy odnowy, ale nie poprzez ekspansję terytorialną, ale przebudowę istniejących struktur. W tym duchu można zakładać, że przyszłe planowanie Warszawy opierać się będzie na budowie miasta zwartej, ale wyposażonego w większe tereny zieleni tworzące stabilne ekologiczne ciągi. Można rozpocząć studia nad możliwością przekształcenia osiedlowej zabudowy w śródmieściu, aby utracone historyczne formy urbanistyczne mogły być restytuowane. Oczywiście to wymagałoby zmian w planowaniu oraz w gospodarowaniu przestrzenią. Wymagałoby też efektywnej współpracy z sektorem prywatnym i użycia marketingu urbanistycznego w promowaniu miasta na zewnątrz, ale także w uświadamianiu społeczeństwu konieczności odnowy miasta w kierunku podobnym, jak ma to miejsce w innych stolicach Europy.

Bibliografia

J. Andrzejewski, *Warszawa 1939–1945*, Wydawnictwo Państwowego Instytutu Wydawniczego, Warszawa 1946.

Atlas Historyczny Warszawy, t. 2, *Plany zagospodarowania przestrzennego z lat 1916–2002*, Stowarzyszenie Przyjaciół Archiwum Państwowego m.st. Warszawy, 2004.

E. Borecka, *Portret Warszawy lat międzywojennych*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1974.

A. Ciborowski, *Warszawa, o zniszczeniu i odbudowie miasta*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1969.

W. Czaplinski, *Problematyka reparacji wojennych w stosunkach polsko-niemieckich*, ekspertyza BSiE nr 303 IP-105 P, 2003.

W. Fałkowski, *Straty Warszawy 1939–1945. Raport*. Warszawa: Miasto Stołeczne Warszawa, 2005.

N. Gutschow, B. Klain, *Zagłada i utopia: urbanistyka Warszawy w latach 1939–1945*, Wydawnictwo Deutscher Werkbund e.V. Frankfurt/Main & Muzeum Historyczne m.st. Warszawy, Warszawa 1995.

S. Jankowski, A. Ciborowski, *Warszawa 1945, dziś, jutro*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa 1979.

Koncepcja zagospodarowania przestrzennego WZM dla okresu perspektywicznego – 1990, na tle planu kierunkowego, wariant III, (maszynopis) 1973, BPRW, Warszawa.

T. Kotasiewicz, *Koncepcje przestrzennego rozwoju Warszawy w pracach Tadeusza Tołwińskiego 1916–1946*, Gmina Warszawa Centrum, Warszawa 1994.

J. Majewski, T. Markiewicz, *Budujemy nowy dom. Odbudowa Warszawy w latach 1945–1952*, Dom Spotkań z Historią, Warszawa 2012

J. Majewski, T. Markiewicz, *Warszawa nieodbudowana*, Wydawnictwo DiG, Warszawa 1998.

R. Marcinkowski, *Ilustrowany Atlas Dawnej Warszawy*, Wydawnictwo „PANGEA”, Warszawa 2004.

P. J. Martyn, *Przedwojenny układ zabudowy śródmieścia Warszawy w świetle rezultatów spisu nieruchomości i mieszkań z 1919 roku*, Wydawnictwo Zamku Królewskiego, Warszawa 1999.

M. Nowakowski, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast 1910–2010*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2013.

Rocznik Statystyczny Warszawy, 2007, Urząd Statystyczny w Warszawie.

S. Różański, *Osadnictwo a środowisko Polski*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1979, s. 172–187.

J. Sigalin, *Warszawa 1944–1980: z archiwum architekta*, t. 1, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1986.

E. Szwankowski, *Warszawa – rozwój urbanistyczny i architektoniczny*, Państwowe Wydawnictwa Techniczne, Warszawa 1952.

S. Tołwiński, *Czy były wątpliwości co do budowy nowej Warszawy na dawnym miejscu?*, Warszawa Stolica Polski Ludowej, z. 2, „Studia Warszawskie”, t. XI, PWN, Warszawa 1972.

A. Tomaszewski, *Ku mojej filozofii dziedzictwa*, Wydawnictwo Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków 2012.

J. Trybuś, *Warszawa niezaistniała. Niezrealizowane projekty urbanistyczne i architektoniczne Warszawy dwudziestolecia międzywojennego*, Wydawnictwo Muzeum Powstania Warszawskiego, Muzeum Narodowe, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2012.

Warszawa Stolica Polski Ludowej, Zeszyt 2, „Studia Warszawskie”, t. XI, Instytut Historii Polskiej Akademii Nauk, Warszawa 1972.

Warszawa u progu XXI wieku, Materiały sympozjum naukowego, Warszawa 24 czerwiec 1996, wypowiedź Stanisława Jankowskiego, str. 82, Wydawnictwo Akapit-DTP, Warszawa.

B. Wyporek, „Warszawa odbudowana czy przebudowana”, wypowiedzi dyskusyjne na konferencji TUP, wyd. pokonferencyjne, Warszawa 2006.

400 lat stołeczności Warszawy w świetle statystyki 1596–1996, Wydawnictwo Polskie Towarzystwo Statystyczne, Warszawa 1997.

Źródła mapowe:

Mapa zniszczeń Warszawy, skala 1 : 2 500, 1945, Biuro Odbudowy Stolicy, Archiwum Państwowe m.st. Warszawy.

Ogólny plan zabudowania miasta stołecznego Warszawy, 1938 r., Archiwum Państwowe m.st. Warszawy.

Ogólny plan zabudowania Warszawy, 1931 r., Archiwum Państwowe m.st. Warszawy.

Plan m.st. Warszawy, skala 1 : 10 000, 1939 r., Wydawnictwo Świt.

Szkic wstępny planu regulacyjnego, 1916 r., Archiwum Państwowe m.st. Warszawy.

Warszawa – mapa miasta wraz z inwentaryzacją zniszczeń popełnionych przez Niemców w latach 1939–1945, skala 1 : 20 000, 1945 r., Archiwum Państwowe m.st. Warszawy.

Zdjęcia lotnicze Warszawy, 1935 r., Archiwum Państwowe m.st. Warszawy.

Zdjęcia lotnicze Warszawy, 1945 r., Archiwum Państwowe m.st. Warszawy.

Jan Maciej Chmielewski, prof. dr hab. inż. arch.
Wydział Geodezji i Kartografii
Politechniki Warszawskiej
Monika Szczypiorska, mgr inż.