

Paweł Knap, IPN Szczecin

„SYLWETA ZAPOWIADAŁA SIĘ TAK KORZYSTNIE...”

KONTROWERSJE WOKÓŁ ODBUDOWY SZCZECIŃSKIEGO STAREGO MIASTA (1945–1970)

W 1945 roku nastąpił koniec niemieckiego Szczecina. Stolica Pomorza Zachodniego, której zabudowa, infrastruktura i kultura materialna kształtowane były przez kilka stuleci zgodnie z tradycją i duchem niemieckim, wyrokiem historii przypadła Polsce¹. Miasto, wskutek działań wojennych wyludnione i w ok. 65 proc. zrujnowane, musiało zmierzyć się z kłopotliwym dziedzictwem.

Początek polskiego Szczecina nierozzerwalnie wiąże się z osobą Piotra Zaremby, pierwszego powojennego prezydenta miasta, z wykształcenia inżyniera sanitarnego i urbanisty, jednego z przedwojennych specjalistów, których pomoc w odbudowie państwa komunistyczne władze uznały za niezbędną².

Pierwsze decyzje o zagospodarowaniu zniszczonego wskutek działań wojennych w prawie 70 proc. miasta podejmowane były *ad hoc*, a poznawanie jego architektonicznych wartości dokonywało się z dnia na dzień. Zajmowała się tym Szczecińska Dyrekcja Odbudowy, powołana w sierpniu 1945 r., której dyrektorem został Bronisław Welcher. We wrześniu 1945 r., po utworzeniu Miejskiego Oddziału Pomiarów i Urbanistyki z Hieronimem Brodniewiczem na czele, rozpoczęły się prace mające na celu sporządzenie pierwszego szkicu urbanistycznego planu Szczecina³. Jak wspomina Zaremba: „Trzeba było już wówczas, gdy nie zaczęła się odbudowa miasta, postawić śmiałą tezę, że celem naszym nie jest odbudowanie miasta, ale jego przekształcenie i zmodernizowanie. Już wówczas obawiałem się, aby bezkrytyczna odbudowa ruin, ścieśniających nabrzeże odrzańskie oraz zaślaniających Wzgórze Zamkowe, nie uniemożliwiła przyszłych nowoczesnych rozwiązań”⁴.

Odbudowa wiązała się z przywróceniem stanu pierwotnego. Według Zaremby przywrócenie miastu stanu sprzed dziesięciu lat zajęłoby dwie dekady, co oznaczałoby cofnięcie się

¹ „Niemcy posiadali Szczecin łącznie wszystkiego 218 lat, a nieprzerwanie [...] wszystkiego 132 lata, podczas gdy Piastowie, czyli książęta słowiańscy, panowali w Szczecinie od historycznej daty 985 do 1637, czyli 652 lata” – pisał Władysław Jan Grabski (*300 miast wróciło do Polski. Informator historyczny 960–1960*, wyd. 3, Warszawa 1960, s. 430), próbując uwiarygodnić propagandowe pojęcie Ziemi Odzyskanych.

² T. Białecki, *Pierwsze lata polskiego Szczecina (1945–1949)* [w:] *Dzieje Szczecina*, red. G. Labuda, t. IV, 1945–1990, red. T. Białecki i Z. Silski, Szczecin 1998, s. 52; S. Latour, *Piotr Zaremba (1910–1993)*, „Nauka” 1996, nr 3, s. 247–252; A.M. Szymski, *Architektura i architekci Szczecina 1945–1995. Architektura Szczecina na tle osiągnięć polskiej architektury współczesnej*, Szczecin 2001, s. 28.

³ A.M. Szymski, *Architektura i architekci...*, s. 35; P. Zaremba, *Wspomnienia prezydenta Szczecina 1945–1950*, Poznań 1980, s. 253, 270.

⁴ P. Zaremba, *Wspomnienia...*, s. 270–271.



Stare Miasto w Szczecinie ok. 1930.

w rozwoju Szczecina o trzydzieści lat. W grudniu 1945 r. zanotował kilka tez rozwojowych miasta. Według jednej z nich: „Stare Miasto powinno stać się dzielnicą, gdzie nowa architektura musi sąsiadować z odsłoniętymi i przywróconymi do dawnej świetności zachowanymi zabytkami. Odrę trzeba odsłonić, a wzdłuż jej brzegów poprowadzić nowoczesną arterię komunikacyjną z północy na południe”⁵. Kanwą dla dalszych działań stał się pierwszy projekt urbanistyczny nowego Szczecina, ukończony latem 1946 r. Przewidywał on między innymi: zastąpienie dotychczasowej osi rozwojowej miasta w kierunku na Berlin powiązaniem Szczecina z jego „naturalnym zapleczem”, czyli obszarem Polski, budowę od podstaw nowego centrum miejskiego, „bez tendencji do stosowania zabudowy zabytkowej tam, gdzie już w XIX w. jej nie było” i uszanowanie istniejącego układu przestrzennego z wprowadzeniem doń „śmiałych rozwiązań komunikacyjnych”. Całość w zamierzeniu zapewnić miała pełną ekspozycję przewidzianego do odbudowy Zamku Książąt Pomorskich. Skutkiem tego stała się całkowita przebudowa miasta w jego newralgicznym obszarze obejmującym teren od kolejowego Dworca Głównego na południu po zburzony Most Kłodny. Plan odbudowy Szczecina stał się istotnym elementem działań politycznych komunistycznego państwa na forum międzynarodowym. Był bowiem jednym z pięciu planów prezentowanych przez stronę polską na XVIII Międzynarodowym Kongresie Mieszkalnictwa i Urbanistyki, który w październiku 1946 r. odbył się w angielskim Hastings⁶. Główna idea planu została pozytywnie oceniona przez Tymczasową Komisję Konserwatorską. Zdaniem jej członków: „zabudowa stoków wzgórza, która zeszcpeciła Zamek od strony Odry, wymaga rozbiórki wypalonych budynków celem odsłonięcia pierwotnego widoku na Odrę”⁷. Zaremba kamienice

⁵ *Ibidem*, s. 317, 321–322.

⁶ Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Ziem Odzyskanych, 416; Piotr Zaremba, Sprawozdanie z wyników podróży służbowej do Anglii, odbytej w m-cu październiku 1946 r., 4 XI 1946 r., k. 9–11; A.M. Szyski, *Architektura i architekci...*, s. 40–42; P. Zaremba, H. Orlińska, *Urbanistyczny rozwój Szczecina*, Poznań 1965, s. 96.

⁷ A.M. Szyski, *Architektura i architekci...*, s. 42.

szczecińskiego Podzamcza⁸ uznawał za czynszówki bez historycznej wartości, zasłaniające jedynie Zamek, który winien być odsłonięty i górować bryłą nad portem i całym miastem. Otoczenie zostało zarezerwowane dla zamierzeń przyszłych lat⁹.

Cegły kryjące się w rumowiskach Starego Miasta były wydobywane i oczyszczane, a następnie trafiały na rampy kolejowe w dzielnicach: Grabowo, Turzyn i Pomorzany, skąd transportowano je do odbudowywanych właśnie miast północnej i centralnej Polski¹⁰. Zaremba nie podzielał obaw przewidujących, iż cegiel może zabraknąć do odbudowy samego Szczecina: „Niech Szczecin wykorzysta szansę swego zniszczenia; za lat dziesięć lub piętnaście, gdy odremontuje się to, co się nadaje do odbudowy, przystąpimy do nowego, istotnie nowoczesnego, już nie ceglanego budownictwa”¹¹. Za każdą cegłę uzyskaną z rozbiórki ruin miasto otrzymywało od Centrali Wymiany Towarowej przy Ministerstwie Komunikacji 2,70 zł. Na procedurze tym Szczecin zarabiał 70 groszy, jednak całość uzyskanych w ten sposób pieniędzy przeznaczana była na dalsze odgruzowywanie i prace porządkowe¹². Kółko więc się zamykało.

W 1947 r. utworzony został Miejski Urząd Planowania, który rok później przygotował plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta, umożliwiający racjonalizację działań remontowych oraz określenie kierunków rozwoju miasta w przyszłości. Wskazano między innymi na konieczność przeprowadzenia zmian w układzie komunikacyjnym miasta, co uzasadniano zmianą kierunków jego rozwoju w nowych warunkach politycznych i odpowiednim powiązaniem z centrum kraju. W ramach tych zmian został wytyczony nowy przebieg ulicy Wielkiej (dziś Wyszyńskiego), prowadzącej od Mostu Długiego przez Stare Miasto, oraz arteria nadodrzańska¹³.

Na trasie planowanej arterii znajdowały się budynki nadające się do odbudowy. Część kamienic została nawet zagospodarowana i odbudowana przez różne instytucje. Przykładem może być kilka budynków przy ulicy Klasztornej w sąsiedztwie kościoła św. Jana Ewangelisty, w których znalazły siedzibę agendy Urzędu Celnego, po przeprowadzonym własnym sumptem remoncie. Większość budynków Zaremba „przezornie polecił wyburzyć” jeszcze w 1947 r., jedynie Urząd Celny przetrwał do 1948 r.¹⁴

W lutym 1948 r. tak pisał o inwestycji Zaremba wraz z Ciborowskim, ówczesnym kierownikiem Miejskiego Urzędu Planowania Przestrzennego: „Arteria nadodrzańska ma się stać w przyszłości jakby stosem pacierzowym zespołu miejskiego, a da się ona porównać co do wielkości i wagi założenia z projektem Nowej Marszałkowskiej czy trasą W–Z w Warszawie. Z zabudowy staromiejskiej przylegającej do bulwaru pozostaną te fragmenty, które stano-

⁸ Szczecińskie Podzamcze, zwane również Dolnym Miastem, to położona najbliżej Odry część Starego Miasta, rozciągająca się u podnóża Wzgórza Zamkowego.

⁹ P. Zaremba, *Wspomnienia...*, s. 317, 341.

¹⁰ Teoretycznie wszelkie prace rozbiórkowe w ramach akcji odzysku cegły na terenie ośrodków historycznych wymagały zgody Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, jednak konieczna w takim wypadku wizja lokalna w kilkudziesięciu miastach była niemożliwa w ówczesnych warunkach komunikacyjnych. Obawiano się, słusznie zresztą, że akcja odzyskowa spowoduje zniszczenie wielu cennych zabytków jeszcze przed ich inwentaryzacją; J. Pruszyński, *Ochrona zabytków w Polsce. Geneza, organizacja, prawo*, Warszawa 1989, s. 174–179.

¹¹ P. Zaremba, *Wspomnienia...*, s. 488–489.

¹² *Ibidem*, s. 588.

¹³ S. Latour, *Charakterystyka rozwoju architektury Szczecina od średniowiecza do czasów współczesnych*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1997, z. 3, s. 25.

¹⁴ P. Zaremba, *Wspomnienia...*, s. 551, 605, 614.

wią zabytki architektury lub urbanistyki; reszta terenu zostanie pokryta zielenią¹⁵.

Arteria prowadzić miała od Polic przez dzielnice: Stołczyn, Gołęcino, Śródmieście aż do Pomorzán, stanowiąc podstawową oś komunikacyjną między północną a południową częścią szczecińskiej aglomeracji. W rejonie Starego Miasta w zamierzeniu projektanta miała spinać Wały Chrobrego z placem znajdującym się przed kolejowym Dworcem Głównym. Tam właśnie miały zmieścić się dwie jezdnie, szeroka nadrzeczna promenada,

trasa tramwajowa na wydzielonym torowisku oraz pasmo zieleni oddzielające arterię od podnóża skarpy. Teren został podniesiony o ponad dwa metry, gdyż – nie mogąc wywieźć całego gruzu ze zniszczonych nadodrzańskich kamienic – postanowiono go wykorzystać na miejscu do utworzenia nowego nasypu. Powstał tym samym bulwar dwupoziomowy¹⁶.

W kwietniu 1948 r. budowie arterii na wysokości Starego Miasta (części zwanej wówczas bulwarem Vasco da Gama) sprzeciwili się lokalni konserwatorzy zabytków. Wyznaczonej trasy nie konsultowano z „czynnikami” konserwatorskimi, co jednak nie było w stanie zatrzymać prac, tym bardziej że przybyły do Szczecina generalny konserwator Jan Zachwatowicz, po zapoznaniu się z planami zagospodarowania tego rejonu miasta, powtórzył to, co wielokrotnie mówił i pisał Zaremba: „odsłonięcie Zamku i skarpy staromiejskiej w Szczecinie da w wyniku niepowtarzalne efekty, wydobywając walory zabytkowego obszaru”¹⁷.

Przeciwno decyzjom ekipy prezydenta Zaremby protestował też szczeciński oddział Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego. Jego członkowie zaczęli domagać się uznania za zabytek całej historycznej dzielnicy staromiejskiej, co miałyby wpłynąć na „miarodajne czynniki” i spowodować zaprzestanie dalszego jej burzenia¹⁸. W liście do Wydziału Kultury i Sztuki Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie uzasadniano: „dawny stary ratusz został pozbawiony charakterystycznego tła Starego Rynku. Nie oszczędzono też bardzo starej uliczki, jaką była ulica Mostowa. Wszystkie resztki murów po dawnych domach kupieckich na podgrodzium przy ulicy Panieńskiej, obecnie Syreny, zburzono również niepotrzebnie”¹⁹.



Ul. Klasztorna przed 1948 r.

¹⁵ *Ibidem*, s. 611.

¹⁶ *Ibidem*, s. 512, 550, 612–613, 637.

¹⁷ *Ibidem*, s. 617; Z. Krzymuska-Fafius, *Uwarunkowania działalności Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie w latach 1945–1950 [w:] 50 lat Polski na Pomorzu Zachodnim. Polityka – społeczeństwo – kultura. Materiały z sesji naukowej, Szczecin 19–20 maja 1995 r.*, red. K. Kozłowski i E. Włodarczyk, Szczecin 1996, s. 179.

¹⁸ Kontrakcją służb konserwatorskich województwa szczecińskiego na akcję odzysku cegieł było wpisanie do Rejestru Zabytków aż 26 zespołów staromiejskich i historycznych osiedli. Teren Starego Miasta w Szczecinie figurował w tym rejestrze pod nr. 1 od 1952 r.; K. Kroman, *Działalność Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie na tle uwarunkowań powojennego pięćdziesięciolecia [w:] 50 lat Polski...*, s. 191; K. Kroman, *Działalność konserwatorska w powojennym Szczecinie. Organizacja służby konserwatorskiej i problemy ochrony zabytków Starego Miasta [w:] Szczecin na przestrzeni wieków. Historia – kultura – sztuka*, red. E. Włodarczyk, Szczecin 1995, s. 182.

¹⁹ Archiwum WKZ (dalej AWKZ) Szczecin, Szczecin – Zabytki nieruchomości, Stare Miasto 1946–1961, II-234, List Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego Oddział Miasto Szczecin z 18 VIII 1949 r. do Wydziału Kultury i Sztuki Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie, b.p.



Giełda przed 1951 r.

Protesty na niewiele się zdały. Równocześnie z pracami nad arterią prowadzona była akcja wyburzania kamienic Dolnego Miasta. Zaremba wspominał: „często ja sam nie znajdowałem już argumentów – chyba że w sukurs przychodził Oddział Odgruzowania i burzył po prostu chybotałe mury, kończąc tym samym całą dyskusję. W taki właśnie sposób poleciłem na własną odpowiedzialność

działność zakończyć spór o to, czy należy odbudowywać dużym kosztem ruiny domów mieszkalnych z drugiej połowy dziewiętnastego wieku”. Swoje postępowanie określał mianem „stwarzania faktów dokonanych”²⁰.

Arteria, mająca w zamierzeniach projektantów usprawnić znacznie komunikację i ożywić tę część miasta, w rzeczywistości odcięła tylko miasto od rzeki, z którą Szczecin związany był od początku swojej historii. Tradycja ta została brutalnie przerwana przez uległych wobec nowego reżimu polskich urbanistów i architektów działających w stolicy Pomorza Zachodniego po 1945 r.²¹

Bezpośrednio po wojnie w otoczeniu prezydenta Zaremby rozpatrywane były dwie przeciwstawne propozycje dotyczące przyszłego kształtu Starego Miasta w Szczecinie. Jedno rozwiązanie oparte było na założeniu, że po uporządkowaniu terenu powstanie wielka nowoczesna dzielnica, nieuwzględniająca historycznego układu ulic i placów oraz zachowanej pod gruzami struktury przestrzennej, drugie zaś postulowało zachowanie średniowiecznej siatki, odbudowę budowli zabytkowych (oczywiście „zabytkowych” w rozumieniu ówczesnych włodarzy miasta) i wprowadzenie nowego budownictwa mieszkaniowego. W dyskusji zwyciężył pogląd, że powojenne miasto nie powinno odżegnywać się od dorobku historii i urbanistycznego układu Starego Miasta, który „wywodził się jeszcze z XII i XIII w., a więc z okresu słowiańskiego Szczecina”²². Nowoczesna architektura miała ten układ „podkreślić swym zarysem”.

Pojawiały się także głosy optujące za odbudową najstarszej części miasta w formie historycznej, trudno jednak było oczekiwać spełnienia tych wizji w obliczu postępującej dewastacji zachowanych w większym lub mniejszym stopniu z wojennej pożogi budynków. Doskonałym przykładem z Dolnego Miasta był wypalony gmach giełdy. Początkowo planowano dokonać jego odbudowy z przeznaczeniem na Urząd Zatrudnienia²³.

Do odbudowy oczywiście nie doszło. W maju 1951 r. na konferencji poświęconej bieżącym pracom urbanistycznym Marian Benko, dyrektor Departamentu XI Urbanistyki Ministerstwa Budownictwa Miast i Osiedli, stwierdził: „istniejący jeszcze uszkodzony w wyniku

²⁰ P. Zaremba, *Wspomnienia...*, s. 766–767.

²¹ E. Pęska, *Jak długo Szczecin może być odcięty od Odry?* [w:] *Miasto: historia i współczesność. Materiały pokonferencyjne międzynarodowej konferencji naukowej z okazji jubileuszu profesora Stanisława Latoura*, Szczecin 2001, s. 183.

²² P. Zaremba, *Wspomnienia...*, s. 586, 636–637.

²³ AWKZ Szczecin, *Szczecin – Zabytki nieruchomości, Stare Miasto 1946–1961*, II-234, Pismo z 5 XII 1949 roku skierowane przez Urząd Miasta w Szczecinie – Miejscowy Urząd Planowania Przestrzennego do Urzędu Zatrudnienia w Szczecinie ul. Klasztorna 4, b.p.

działań wojennych, a niezamieszkały, a nawet częściowo już rozbierany budynek Urzędu Zatrudnienia winien być zburzony, a arteria nadodrzańska otwarta w tym miejscu dla ruchu kołowego, który się na niej odbywa, a który tym budynkiem, tworzącym przeszkodę na jezdni, jest niewątpliwie utrudniany²⁴.

Choć cały obszar Starego Miasta udało się ostatecznie wpisać do rejestru zabytków, to na огоłoconym terenie pozostały pojedyncze uratowane przed rozbiórką obiekty. Obowiązująca wówczas praktyka eksponowania obiektów zabytkowych jako „pomników historii w oczyszczonej z ruder przestrzeni” pozwalała na akceptację, również przez władze konserwatorskie, takich rozwiązań, nie tylko zresztą w Szczecinie²⁵.

W 1950 r. w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej przygotowane zostały wytyczne do opracowania projektu zabudowy Starego Miasta. Budynki, które miały powstać na Podzamczu, już wcześniej planowano przeznaczyć przede wszystkim na cele mieszkalne dla pracowników portowych. Uzasadniano to „dogodnym położeniem terenu oraz dobrą komunikacją tramwajową”²⁶. Wojewódzki konserwator zabytków Henryk Dziurla pisał: „Odbudujemy Stare Miasto w dawnej formie, nadając mu nową treść. Powstanie staromiejska dzielnica mieszkaniowa o higienicznej zabudowie”²⁷.

Do konkursu zamkniętego mającego przesądzić o dalszych losach dzielnicy staromiejskiej zaproszono w 1954 r. trzy zespoły projektowe – z Warszawy, Gdańska i Szczecina. Jego wyniki poddano ocenie władz terenowych i Głównej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej przy ówczesnym Komitecie Urbanistyki i Architektury. Propozycja warszawska przewidywała daleko idącą rekonstrukcję Starego Miasta na wzór gdański. Podzamcze miało być odbudowane, a wlot do miasta od strony Mostu Długiego zaakcentowany dwoma pylonami. Projekt zespołu gdańskiego przewidywał między innymi wyburzenie zachowanych budynków między aleją Niepodległości a ulicą Tkacką i wzniesienie tam kilkunastokondygnacyjnych punktowców, podbudowanych parterową zabudową usługową. Wybrano jednak opracowanie autorstwa zespołu reprezentującego szczeciński „Miastoprojekt”²⁸, będący, jak wówczas twierdzono, „przykładem wiązania podstawowych historycznych wartości kompozycyjnych z na wskroś współczesnymi kierunkami obowiązującymi w architekturze i urbanistyce”, czyli z kanonami budownictwa socjalistycznego. Projekt obejmował

²⁴ Archiwum Państwowe (dalej AP) Szczecin, PWRN w Szczecinie z lat [1948] 1950–1973 [1975], Wydział Budownictwa, Urbanistyki i Architektury, 4796, Protokół konferencji odbytej 18 V 1951 r. dotyczącej rozpatrzenia bieżących prac urbanistycznych wykonanych przez Pracownię Urbanistyczną, 1951, Wypowiedź Dyrektora Departamentu XI Urbanistyki Ministerstwa Budownictwa Miast i Osiedli inż. arch. M. Benko, k. 4.

²⁵ B. Kozińska, *Neue Stadtstrukturen und Symbole des Neuanfangs: die sozialistische Stadt im Gefüge historisch gewachsener Städte*, referat wygłoszony w czasie sesji *Die Schleifung: Zerstörung und Wiederaufbau historischer Bauten. Deutsch-Polnischer Workshop, Berlin 11–12.01.2002*, mps udostępniony przez autorkę, s. 7; J. Nekanda-Trepka, *Teatr na Zamku, czyli byłem asystentem starszego projektanta mgr. inż. architekta Stanisława Latoura* [w:] *Miasto: historia i współczesność...*, s. 22.

²⁶ AWKZ Szczecin, Szczecin – Zabytki nieruchomości, Stare Miasto 1946–1961, II-234, Sprawozdanie z delegacji do Szczecina na podstawie zlecenia Naczelnej Dyrekcji Muzeów i Ochrony Zabytków z dnia 28 I 1949 r., b.p.; B. Kozińska, *Neue Stadtstrukturen...*, s. 7.

²⁷ H. Dziurla, *Zbudujemy nowe Stare Miasto*, „Życie i Kultura”, nr 20, s. 2, dodatek do „Głosu Szczecińskiego”, 30 V 1953.

²⁸ Pełny zespół autorski osiedla „Stare Miasto” w Szczecinie stanowili: W. Furmańczyk (główny architekt), W. Jarzynka, R. Fyda-Karwowska, J. Karwowski, L. Kotowski, W. Michałowski, H. Okrój i R. Wróblewski (według: A.M. Szymiski, *Architektura i architekci...*, s. 57).



Widok na Podzamcze ok. 1948 r.

obszar o powierzchni 55 ha, na którym powstać miała dzielnica mieszkaniowa z pełnym programem usług podstawowych, a więc z wydzieleniem niezależnych terenów pod szkoły, przedszkola, żłobki i przychodnię zdrowia²⁹. Stare Miasto miało też stanowić główne centrum handlowe i przejąć tym samym w dużym stopniu funkcje pełnione dotąd przez „dość prowizorycznie zaadaptowane partery” wzdłuż al. Wojska Polskiego³⁰.

W projekcie przyjęto, przynajmniej w teorii, zasadę uszanowania istniejącej siatki ulic, podporządkowując jej przebiegowi nowo projektowaną zabudowę. Część ulic została wykorzystana na dojazdy do budynków, niektóre (na przykład Szewska) zostały zamienione na ciągi piesze. Największe zmiany wprowadzono w osi Mostu Długiego, który po odbudowie miał stać się jedynym wjazdem do miasta ze wschodu, a więc i jedynym połączeniem Szczecina z resztą kraju. Skłoniło to projektantów do przekształcenia ulicy Wielkiej w dużą arterię komunikacyjną o szerokości 18 m, czego efektem było zniwelowanie kwartałów leżących między ulicami: Bednarską, Sołtysią, Mściwoja i Nikłota.

Jej trasa przebiegała przez środek Starego Miasta u stóp kościoła św. Jakuba, rozcinając je na dwie odrębne części. Obserwacja ruchu w osi Mostu Długiego utwierdziła władze miasta w przekonaniu o konieczności budowy kolejnej konstrukcji na Odrze w miejscu dawnego Mostu Kłodnego. Po latach plany te zaowocowały powstaniem Trasy Zamkowej³¹.

Na Podzamczu autorzy zaprojektowali cztery 11-kondygnacyjne budynki mieszkalne. Punktowce otaczałaby niska zabudowa usługowa, mieszcząca sklepy, warsztaty rzemieślnicze czy restauracje, co w mniemaniu projektantów sprzyjać miało rozwojowi ruchu turystycznego w tym rejonie miasta. Sylwety punktowców nakrywały się jednak z bryłą kościoła św. Jakuba, sprawiając, że właśnie ta część projektu stała się kością niezgody między zwolennikami niskiej zabudowy zgodnej z historycznym układem ulic a opowiadającymi się za kontrastem bryłowym³². W 1961 r. odbyło się w Warszawie specjalne posiedzenie

²⁹ *Ibidem*, s. 54–55; B. Sekuła, *Odbudowa i rozbudowa miast i osiedli Pomorza Zachodniego w latach 1945–1965*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1965, z. 3, s. 22; AWKZ Szczecin, Wytyczne architektoniczno-konserwatorskie do odbudowy Starego Miasta w Szczecinie, 1954, k. 6.

³⁰ AP Szczecin, PWRN w Szczecinie z lat [1948] 1950–1973 [1975], Wydział Handlu, 5454, Program sieci handlu dzielnicy Stare Miasto w Szczecinie 1954–1956, Z protokołu wspólnego posiedzenia zespołu roboczego do opracowania programu sieci usługowej przy Starym Mieście oraz Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych przy Prezydium WRN w Szczecinie, odbytego 4 I 1956 r., b.p.

³¹ B. Sekuła, *Przegląd realizacji architektonicznych Szczecina*, „Architektura” 1961, z. 11–12, s. 412; R. Makoła, *Utopia zrealizowana. Odbudowa Starego Miasta w Szczecinie*, „Pogranicza” 1995, nr 1, s. 4; AWKZ Szczecin, *Wytyczne architektoniczno-konserwatorskie...*, k. 14; J. Barańska, S. Lattour, L.J. Lipiński, *Modelowe przykłady rewaloryzacji wybranych zespołów zabytkowych na Pomorzu Zachodnim*, Szczecin 1990, s. 202; P. Zaremba, *Planowanie rozwoju przestrzennego Szczecina*, „Przegląd Zachodni” 1959, nr 4, s. 364.

³² B. Sekuła, *Przegląd realizacji architektonicznych...*, s. 412; B. Sekuła, *Odbudowa i rozbudowa miast...*, s. 19.

Główniej Komisji Konserwatorskiej w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego Starego Miasta w Szczecinie. Waław Furmańczyk przedstawił plany projektantów dotyczące zabudowy Podzamcza: by wyjaśnić wszelkie wątpliwości, zamierzano ustawić makietę w skali... 1:1, a dzielnicę „rozwiązać jako zespół wypoczynkowy z przewagą zieleni i wydzielonym miejscem na »Skansen«, w którym byłyby ustawione modele dawnych chałup pomorskich”³³. Komisja przyjęła następujący wniosek: „Ustanowienie w nadbrzeżnym pasie punktowców nie jest wykluczone, jednak udzielenie opinii ze stanowiska konserwatorskiego będzie możliwe w tej sprawie po wykonaniu i ustawieniu makiety w skali 1:1. Sylweta znajdującego się w toku odbudowy Starego Miasta zapowiada się tak korzystnie, że powzięcie decyzji co do budowy punktowców bez uprzedniego sprawdzenia wizualnego ich właściwej pozycji w pasie nadodrzańskim byłoby w wysokim stopniu ryzykowne. Dlatego wykonanie makiet w skali 1:1 jest niezbędne”³⁴.

Realizacja w latach 1956–1970 osiedla „Stare Miasto” nie została nigdy w pełni ukończona, tak jak nigdy nie wykonano makiet w skali 1:1. Nie ukończono arterii nadodrzańskiej, nie zrealizowano zabudowy na Dolnym Mieście, z wyjątkiem hotelu „Arkona”. Zwycięski projekt, mimo późniejszych zmian, m.in. zarzucenia jego istotnej części, został jednak wysoko oceniony przez Komitet Urbanistyki i Architektury. W 1956 r. zespołowi autorskiemu została przyznana nagroda II stopnia. W 1960 r. Piotr Zaremba zaprezentował go na konferencji urbanistycznej UNESCO w Paryżu jako przykład „polskiej szkoły urbanistyki”. W tym samym roku projekt uzyskał nagrodę Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, a trzy lata później prezentowany był na sesji Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej we wschodnim Berlinie, która obradowała pod hasłem „Socjalistyczne rekonstrukcje (przebudowy miast istniejących)”³⁵.

Mimo iż często podkreślano, że nowo projektowane budynki były podporządkowane historycznej siatce ulic, faktycznie rozmieszczano je bez związku z dawną linią zabudowy. Linie regulacyjne zostały złamane budynkami punktowymi, wchodzono też zabudową w głąb кварталów.

Problemy nadodrzańskiej części Starego Miasta stały się ponownie w centrum zainteresowania urbanistów, architektów i konserwatorów na początku lat siedemdziesiątych. Stowarzyszenie Architektów Polskich zorganizowało konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej tak zwanej Osi Odrzańskiej, co wiązało się z programem zabudowy Podzamcza, a także projektem drugiej przeprawy przez Odrę³⁶. Rozważano wykorzystanie Podzamcza jako stałego terenu odświeżonych imprez i okolicznościowych wystaw.

Pierwszym etapem na drodze do zabudowy Podzamcza stał się jednak dopiero konkurs Towarzystwa Urbanistów Polskich z 1983 r. Akt erekcyjny pod nową dzielnicę Szczecina wmurowano w 1995 r. Zabudowa trwa.

Zdjęcia udostępnione przez Portal Miłośników Dawnego Szczecina sedina.pl

³³ AWKZ Szczecin, Zabytki nieruchomości, plany zagospodarowania przestrzennego, zespoły urbanistyczne, miasto i powiat Szczecin 1961–1977, II-85, Protokół nr 2616 posiedzenia Główniej Komisji Konserwatorskiej z dnia 10 I 1961 r. w sprawie zmiany części planu zagospodarowania przestrzennego Starego Miasta w Szczecinie, b.p.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ A.M. Szymiski, *Architektura i architekci...*, s. 59; B. Sekuła, *Odbudowa i rozbudowa miast...*, s. 17.

³⁶ Konkurs SARP nr 469 (za: K. Kroman, *Działalność konserwatorska w powojennym Szczecinie...*, s. 182, 185).