

Postulaty Karty Ateńskiej z 1933 r. a wizja rozwoju przestrzennego Torunia z 1935 r.

Bożena Zimnowoda-Krajewska

Obecność toruńskiego tematu na gdyńskiej konferencji może wydawać się mało uzasadniona. Wszak Toruń nie słynie ze szczególnie reprezentatywnej architektury modernistycznej, która – nawiasem mówiąc – została jednak zauważona przez badaczy tego okresu¹. Obydwa miasta łączy fakt przynależności do przedwojennych granic województwa pomorskiego, którego Toruń był stolicą, oraz osoba Tadeusza Tołwińskiego – współtwórcy planu zagospodarowania przestrzennego Kamiennej Góry, ale przede wszystkim, ojca nowoczesnej urbanistyki polskiej. Był on również kierownikiem prac nad szkicowym planem regulacyjnym dla Warszawy, podjętych przez warszawskie Koło Architektów w latach 1915-1916. Projekt ten uwzględniał kompleksowo problematykę miejską, przedstawiając ją w wielu aspektach: rozwoju historycznego, układu komunikacji, istniejących i projektowanych terenów zielonych. Autorzy, dostrzegając specyficzny charakter poszczególnych części miasta, uważali za konieczne „integralne związanie funkcjonalne i przestrzenne wszystkich ośrodków”². Funkcjonalny plan Koła Architektów umożliwiał promienisty rozwój miasta, zapobiegający wzrostowi koncentrycznemu. Tadeusz Tołwiński, jako kierownik Katedry Budowy Miast na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, był promotorem pracy magisterskiej Ignacego Tłoczka, któremu ówczesny prezydent Torunia – Antoni Bolt – zlecił zadanie opracowania planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Młody, bo 28-letni architekt przybył do Torunia w 1930 r., obejmując odpowiedzialne stanowisko kierownika Wydziału Technicznego w Zarządzie Miasta, a nad planem pracował

w latach 1934-1935³. Szczegółowa analiza planu, zachowanego w toruńskim oddziale Archiwum Państwowego, pozwala wnioskować, że jej autor dysponował wiedzą na temat potrzeb rozwoju historycznego miasta, zgodną z zasadami wypunktowanymi w Karcie Ateńskiej z 1933 r. Nie chcę udowodnić, że Tłoczek znał ustalenia tego dokumentu, wszak opublikowano jego treść dopiero w 1942 r., lecz zwrócić uwagę na niewątpliwy wpływ Tadeusza Tołwińskiego, architekta i urbanisty znanego w międzynarodowym środowisku modernistycznych twórców⁴, który umiał i chciał dzielić się wiedzą i doświadczeniem ze swoimi uczniami.

Karta Ateńska, będąca wynikiem prac międzynarodowego kongresu modernistycznych architektów CIAM w 1933 r., odbywającego się podczas rejsu statkiem *Patris*, płynącym z Marsylii do Aten, dotyczyła analizy miasta i jego nowoczesnych problemów⁵. Program Karty odzwierciedlał najbardziej postępowe tendencje, choć często utopijne dla tamtego czasu, dążące do zapewnienia człowiekowi prawa do racjonalnie zorganizowanego życia w warunkach nowej cywilizacji⁶. Treść Karty podzielona została na trzy części. W pierwszej wskazano, że miasto, jako część regionu w jego ekonomicznym, społecznym i politycznym wymiarze, podlega wpływom środowiska, na które składają się: położenie geograficzne, topograficzne, sytuacja gospodarcza i polityczna. Zatem przyczyny rozwoju miasta również ulegają zmianom. W części drugiej, po wyodrębnieniu głównych funkcji, spełnianych przez miasto (mieszkanie, wypoczynek, praca, komunikacja), poddano krytyce stan istniejący i zaproponowano kierunki działań

1. B. Chmielarska, *O niektórych budowach publicznych międzywojennego Torunia*, „Zeszyty Architektury Polskiej”, 1988, nr 5-6, s. 151-152; W. Romaniak, *Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury w województwie pomorskim w latach 1920-1939*, Warszawa 2005; B. Mansfeld, *Sztuka od XIX do początków XXI wieku* [w:] *Dzieje sztuki Torunia*, praca zbiorowa pod redakcją A. Błażejewska, E. Pilecka, J. Tylicki, Toruń 2009, s. 365-513, głównie rozdział: *Polska Odrodzona (1920-1939)*, s. 404-432.

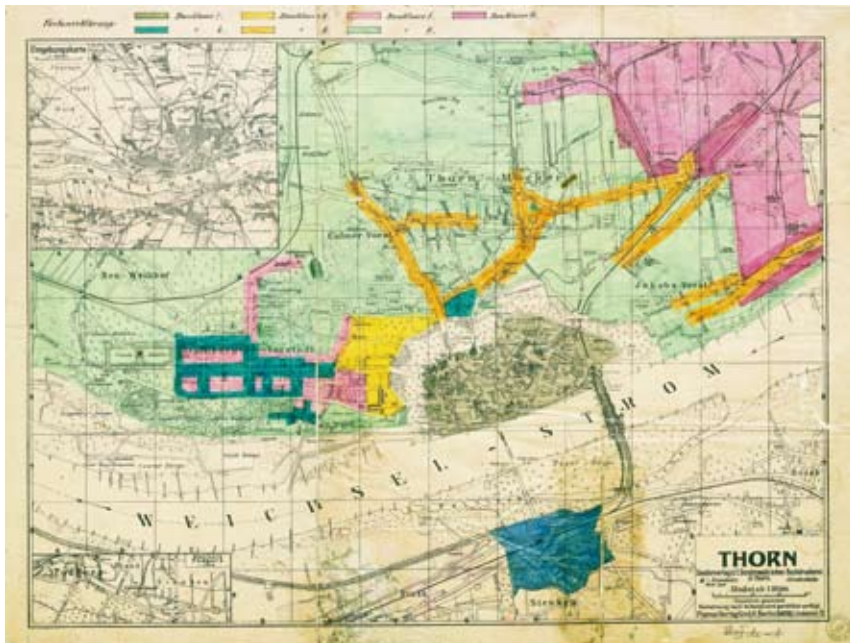
2. K. K. Pawłowski, *Początki polskiej nowoczesnej myśli urbanistycznej* [w:] *Sztuka około 1900. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki Kraków grudzień 1967*, Warszawa 1969, s. 88.

3. B. Mansfeld, *Ignacy Felicjan Tłoczek (1902-1982) architekt i urbanista* [w:] *Artyści w dawnym Toruniu*, pod red. J. Poklewskiego, Warszawa – Poznań – Toruń 1985, s. 183-187; por. też I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930-1939. Wspomnienia urbanisty*, „Rocznik Toruński”, t. 5: 1971, s. 141-161.

4. Tadeusz Tołwiński był członkiem *International Federation for Housing and Town Planning*.

5. P. Biegański, *U źródeł architektury współczesnej*, Warszawa 1972, s. 438-463.

6. Tamże, s. 438.



1. Plan Torunia z ok. 1916 r. (Archiwum Państwowe w Toruniu, sygn. 2860, k.27, Archiwum Państwowe w Toruniu)

naprawczych. Dla lokalizacji dzielnic mieszkaniowych należy wykorzystywać najlepsze tereny o dobrym nasłonecznieniu, a linia zabudowy nie powinna być ustalana wzdłuż dróg komunikacyjnych. Wykorzystanie zdobyczy technicznych przy wznoszeniu wysokich budynków pozwoliłoby uzyskać przestronne tereny zielone wokół nich. Możliwość wypoczynku powinna być dostępna w każdej dzielnicy mieszkaniowej w postaci terenów zielonych urządzonych dla każdej grupy wiekowej mieszkańców (parki, ogródki dziecięce, tereny sportowe, stadiony itp.), oczywiście z wykorzystaniem naturalnych zasobów lokalnych. Uporządkowanie funkcji pracy wiązało się przede wszystkim z oddzieleniem strefą zieleni terenów przemysłowych, które powinny przylegać do sieci kolejowej i drożnej. Centrum administracyjne powinno być skomunikowane ze wszystkimi dzielnicami mieszkaniowymi, przemysłem i rzemiosłem. Rzemiosło poprzez ścisły związek z życiem miejskim, należy sytuować w obrębie miasta. Rozwiązania dla komunikacji uzależniono od wniosków z badań zagadnienia ruchu w mieście i regionie. Powinny one określić przeznaczenie dróg, a tym samym ich klasyfikację (główne, tranzytowe, mieszkaniowe, spacerowe) oraz dopuszczalną na nich szybkość. Trasy szybkiego ruchu należałoby oddzielać pasmami zieleni.

Ustalenia konserwatorskie Karty Ateńskiej z 1931 r. znalazły również swój ślad w tej z 1933 r. w postaci przypomnienia o konieczności ochrony wartości architektonicznych pod warunkiem, że nie będzie się to odbywać kosztem warunków higienicznych mieszkańców. Reasumując, dla twórców dokumentu ateńskiego najważniejszy był człowiek, a mieszkanie – punktem wyjścia dla wszystkich ustaleń związanych z urbanistyką w mieście. Zauważono również, że urbanistyka powinna brać pod uwagę trzy wymiary, czyli również wysokość.

Przypomnienie głównych zasad zawartych w Karcie ułatwi przeprowadzenie analizy planu zagospodarowania przestrzennego dla Torunia autorstwa Ignacego Tłoczka. Miasto na progu I wojny światowej miało podwójne oblicze. Z jednej strony stano-

wiło ważną pruską twierdzą nadgraniczną, z drugiej zaś podejmowano w nim próby modernizacji struktury przestrzennej (il. 1). Wprowadzenie sieci kolejowej pozwoliło uzyskać połączenie z Berlinem, Wystrucią (Instenburg), Warszawą, Bydgoszczą, Grudziądem i Malborkiem. Efektem unowocześniania miasta była reprezentacyjna aleja obiegająca Stare i Nowe Miasto (Wały) oraz dwa ważne założenia urbanistyczne: Wilhelmstadt po stronie wschodniej oraz Bydgoskie Przedmieście – po zachodniej. Na Bydgoskim zaadaptowano dwa dawne ciągi komunikacyjne (ul. Bydgoska i Mickiewicza), uzupełniając je ciągami prostopadłymi (ul. Konopnickiej, Klonowica, Sienkiewicza). W dalszej kolejności wytyczone zostały ulice równoległe do Mickiewicza: Krasińskiego i Słowackiego. Dzielnica Wilhelmstadt, powstała na terenach pofortecznych, otrzymała regularny układ z centralnym placem św. Katarzyny, siatką ulic: Warszawską, Piastowską, Kazimierza Jagiellończyka i Poniatowskiego, przy których powstały wielkomiejskie kamienice czynszowe. We wschodnim narożu dzielnicy, na przedłużeniu mostu postawiono dworzec kolejowy, obsługujący prawobrzeżną część miasta. Przeważająca część dzielnicy pełnić jednak miała funkcję garnizonową. Na początku XX w. rozszerzono granice miasta o gminę Mokre, gdzie dzięki przebiegowi linii kolejowych i sieci drożnej do Grudziądza zlokalizowano dworzec północny (towarowy), zakłady przemysłowe i zespoły skromnej zabudowy mieszkaniowej. Schemat sieci drogowej opierał się na głównych kierunkach wylotowych (Bydgoszcz, Chełmno, Grudziądz, Włocławek) oraz na drogach okrążających miasto: od zachodu Szosa Okrężna, przechodząca na północy w Polną, która łączyła się ze Wschodnią, a ta z kolei dochodziła do Lubickiej (il. 2). Jedyny most kolejowo-drogowy w sąsiedztwie Fortu Jakuba wspomagała przeprawa przez Wisłę na wylocie Łaziennej. Wzdłuż Wisły biegła nitka kolejowa do portu drzewnego. Jądro układu przestrzennego stanowiło Śródmieście, do którego radialnie przylegały przedmieścia, osnute na arteriach wylotowych, biorących swój początek również w centrum. Wątki powiązania komunikacyjne pomiędzy nimi nie sprzyjały ożywie-

niu wzajemnych kontaktów gospodarczych. Brakowało w nich ośrodków usługowych ponieważ ich funkcje spełniało Śródmieście. Wewnętrzny pas fortów i koszar wzniesiony po 1878 r. na siedemnastowiecznych bastionach ziemnych blokował scalenie przedmieść ze śródmieściem⁷. W sposób wyraźny przeważały garnizonowe cechy miasta fortecznego.

Taką sytuację zastał główny wizjoner przyszłości miasta – prezydent Antoni Bolt⁸. Z wykształcenia prawnik, objął stanowisko prezydenta w 1924 r. i pełnił je do 1936 r. Jego wizja programu rozwoju miasta zawierała się w dewizie: wielkość Torunia w wielkości Polski. Celem zasadniczym była, zatem, integracja miasta – stolicy województwa pomorskiego – z organizmem geopolitycznym regionu, czyli przekształcenie dawnego garnizonowego i urzędniczego miasta w ośrodek dyspozycyjny na płaszczyźnie ekonomii, kultury, nauki i oświaty (il. 3). Od początku kadencji zadaniem podstawowym była poprawa komunikacji, zarówno o zasięgu regionalnym, jak i lokalnym, scalającej dzielnicę. W pierwszej kolejności rozpoczęto burzyć forty okalające śródmieście i budować drogi wylotowe. W 1924 r. przebita została ul. Chopina, w trzy lata później Jagiellońska, a w latach 1929-1934 Lubicka⁹. Poprzez przemysłową politykę majątkową, zmierzającą do koncentracji gruntów w puli magistratu, Bolt stworzył komunalny fundusz ziemi, ułatwiający realizację planowanych inwestycji. Dostrzegając ogromny potencjał toruńskiego życia intelektualnego, zogniskowanego w Towarzystwie Naukowym, Instytucie Bałtyckim, Archiwum Miejskim, Książnicy i Muzeum, widział konieczność powołania do życia wyższej uczelni. Zdaniem Tłoczka, był mężem opatrnościowym na owe czasy. Sam Tłoczek w swoim wspomnieniu o Antonim Bolcie napisał: „przed Boltem budowano w Toruniu domy, nie budując miasta. Mogę bez cienia przesady wyznać, iż był on prekursorem wdrażania w życie zasad nowoczesnej urbanistyki...”¹⁰.

Założenia ekonomiczne stanowiące trzon planu zagospodarowania przestrzennego, a będące wynikiem studiów nad linią rozwojową miasta i jego rolą w regionie, podjętych na początku kadencji prezydenta Bolta, sprowadzały się do kilku najważniejszych punktów:

- a) kontynuacja rozwoju lokalnego przemysłu rolno-spożywczego, obsługiwanego przez toruński węzeł kolejowy i port rzeczny, przemysłu elektrycznego i chemicznego, maszynowego oraz ceramicznego
- b) obsługa regionu w zakresie obrotu towarowego między rolnictwem, miejscowym przemysłem a odbiorcą lub dostawcą z zewnątrz
- c) rozwój funkcji miasta jako ośrodka szczebla wojewódzkiego
- d) dynamika rozwoju jako regionalnego centrum nauki, oświaty i kultury
- e) wsparcie miejscowych tradycji ogrodniczych i zakładów je wspomagających¹¹.

7. I. Tłoczek, *Toruń w latach...*, op.cit., s.142.

8. I. Tłoczek, *Antoni Bolt – prezydent miasta Torunia w latach 1924-1936*, „Rocznik Toruński”, t. 13, 1978, s. 73-90.

9. Tenże, *Toruń w latach...* op.cit., s.142.

10. Tenże, *Antoni Bolt ...* op.cit., s. 89.

11. I. Tłoczek, *Toruń w latach ...* op.cit., s. 153.

Prognozy demograficzne, dla których plan był przewidywany, zakładały wzrost zaludnienia w ciągu 25 lat od czasu jego opracowania do 150 tys. (w 1936 r. Toruń liczył ok. 39 tys. mieszkańców). Podstawowymi przesłankami do opracowania struktury przestrzennej miasta były:

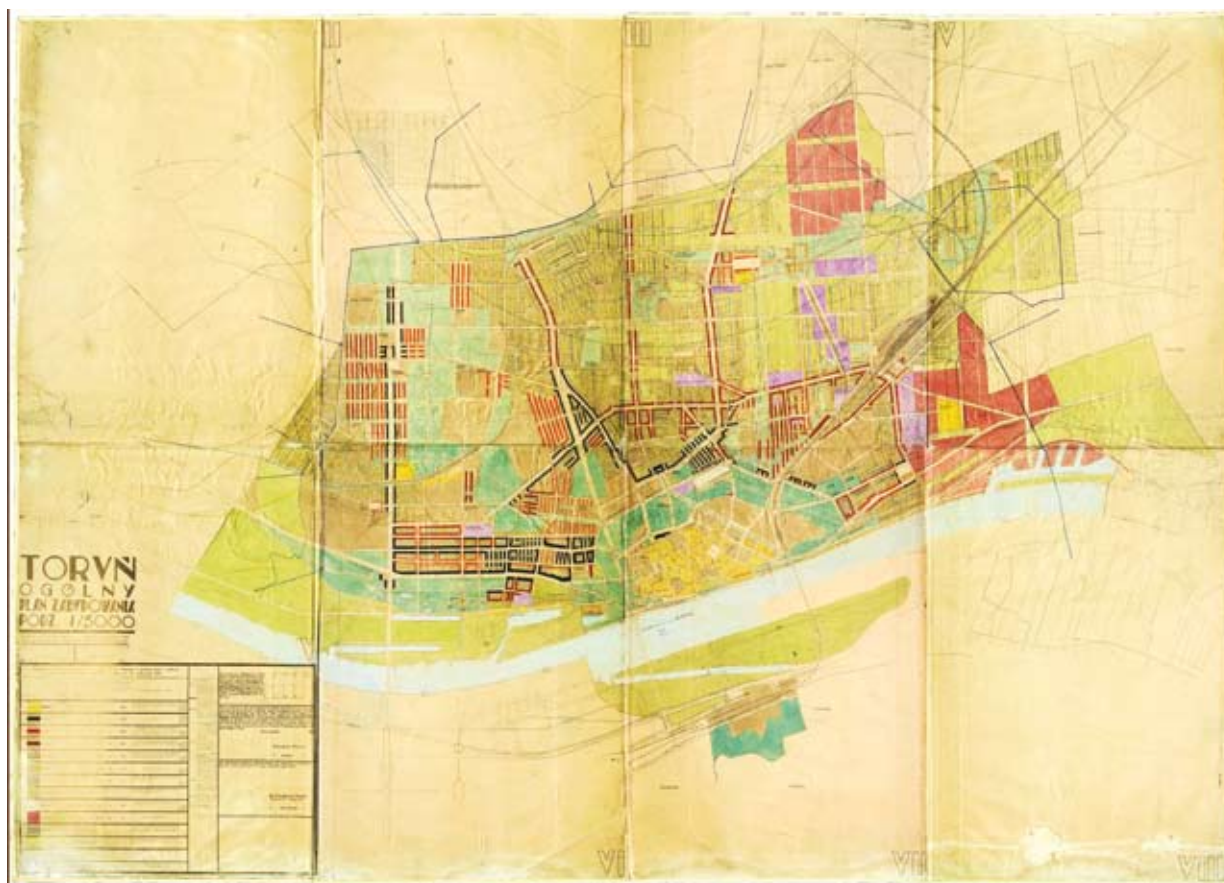
- a) wykorzystanie istniejących zasobów budowlanych w śródmieściu, na Bydgoskim Przedmieściu i częściowo w pozostałych dzielnicach
- b) integracja rozerwanych członów miasta
- c) wykorzystanie istniejącej sieci komunikacyjnej oraz uzbrojenia terenu
- d) respektowanie istniejącego drzewostanu i wprowadzenie go do kompozycji planu zagospodarowania
- e) przeprowadzenie niezbędnych prac melioracyjnych dla uregulowania stosunków wodnych
- f) respektowanie korzystnej struktury własnościowej
- g) zwiążanie miasta z Wisłą jako drogą wodną i miejscem rekreacji
- h) radykalna zmiana układu komunikacyjnego części lewobrzeżnej¹².

Priorytetowym zadaniem była integracja dzielnic, z których każda powinna zachować swoje cechy indywidualne i przestrzenne. Śródmieście, poza funkcją mieszkaniową, miało pełnić funkcję centralnego ośrodka usług miejskich (administracja, biura handlowe, rzemiosło, drobny przemysł, opieka społeczna, oświata w już istniejących placówkach, siedziby stowarzyszeń, gastronomia, hotelarstwo, sklepy, targowiska na obu rynkach, przystań żeglugi śródlądowej i inne). Pas terenów pofortecznych, dzięki wykazaniu unikatowych walorów historycznych i krajobrazowych po umocnieniach ziemnych z XVII wieku, udało się Tłoczkowi obronić przed pomysłami wprowadzenia

12. Tamże, s.154.

2. Plan Torunia z ok. 1916 r. – układ komunikacji. Grubszą kreską zaznaczono drogi wylotowe, cieńszą – ulice obiegające śródmieście oraz okalające miasto (oprac. B. Zimnowoda-Krajewska i E. Bożejewicz)





3. Plan zagospodarowania przestrzennego Torunia Ignacego Tłoczka z 1935 r. (Archiwum Państwowe w Toruniu, sygn. 76)

na nich zabudowy jednorodzinnej. Został włączony do kompozycji zielonej podczas budowy alei 700-lecia Torunia¹³. Na obrzeżach zielonego pofortecznego pasa, otaczającego zespół staromiejski, zlokalizowano instytucje o zasięgu regionalnym (gmach województwa, starostwo krajowe i powiatowe, Dyrekcja PKP, Dyrekcja Lasów Państwowych, Bank Rolny, teatr, Muzeum Ziemi Pomorskiej, sądy, Dom Społeczny).

Pozostałe dzielnice tworzyły trzy główne zespoły:

1. Bydgoskie Przedmieście i Bielany o funkcji mieszkaniowej z przewidywaną liczbą ludności 32,5 tys. dla Bydgoskiego i 19,5 tys. dla Bielany.

2. Chełmińskie Przedmieście z zachodnią częścią Mokrego o funkcji mieszkaniowej z przewidywaną liczbą ludności 60 tys. mieszkańców.

3. Wschodnia część Mokrego i Jakubskie Przedmieście o funkcji przemysłowo-mieszkaniowej z przewidywaną liczbą ludności 23 tys. dla Mokrego i 12 tys. dla Jakubskiego Przedmieścia¹⁴.

W każdym z zespołów istniała arteria wylotowa, lokalna sieć komunikacyjna i międzydzielnicowa oraz ośrodek społeczny. Zespoły te oddzielone zostały pasmami zieleni, na których przewidziano parki leśne, boiska, tereny wypoczynkowe i ogrodnicze (il. 5). W każdym zespole miały się znaleźć szkoły, boiska, kościoły, hale targowe. Zabudowę mieszkaniową planowano w myśl zasady: zwarta, wielokondygnacyjna wzdłuż głównych (wylotowych) arterii, od których w miarę oddalania zabudowa stawała się luźniejsza, przedzielona przydomową zielenią (il. 4). Linie zabu-

dowy wzdłuż ulicy zaakceptowano w istniejącym już stanie natomiast w planowanych założeniach projektowano ją najczęściej prostopadłe do ulicy. Dla terenów przemysłowych w planie zagospodarowania przestrzennego znaleziono lokalizację we wschodniej i północno-wschodniej części miasta z uwagi na dominujący kierunek wiatrów zachodni i południowo-zachodni (il. 6). Atutem dodatkowy takiej decyzji stanowiła istniejąca sieć kolejowa i drogowa ułatwiająca funkcjonowanie dzielnicy przemysłowej. Uciążliwym wyjątkiem były Polsko-Belgijskie Zakłady Chemiczne (po wojnie Polchem), które wzniesiono po stronie zachodniej przed przystąpieniem do sporządzenia planu dla Torunia¹⁵.

Schemat układu komunikacyjnego bazował na ciągach równoległych do Wisły (il. 7). Pierwszy w roli głównej arterii miejskiej, wspartej bulwarem nadrzecznym, tworzyły ulice: Mickiewicza, Wały oraz Lubicka, drugi o funkcji międzydzielnicowej biegł ulicami: Bema, Podgórną, Kościuszki i Żółkiewskiego. W planie przewidziano też odciążającą arterię przelotową na północnym skraju miasta w oparciu o istniejącą Szosę Okrężną. Ciągi prostopadłe do Wisły tworzyły: główna przeprawa na osi Alei 700-lecia, łącząca się z ulicą Chełmińską, oraz planowane dwie przeprawy po obu skrajach miasta, wymuszone względami obronności kraju (Tłoczek nie był ich zwolennikiem). Istniejące arterie wylotowe, radialnie wyprowadzone ze śródmieścia, tworzyły razem z ciągami na osi Wschód – Zachód osnowę komunikacyjną dla dzielnic.

Istotnym elementem planu urbanistycznego

13. Tamże, s. 143.
14. Tamże, s. 156.

15. Tamże, s. 157.



4. Plan zagospodarowania przestrzennego Torunia z 1935 r. z zaznaczonymi terenami pod zabudowę mieszkaniową (oprac. B. Zimnowoda-Krajewska i E. Bożejewicz)



5. Plan zagospodarowania przestrzennego Torunia z 1935 r. z zaznaczonymi terenami zielonymi i rekreacyjnymi (oprac. B. Zimnowoda-Krajewska i E. Bożejewicz)

dla Torunia było zagospodarowanie nadbrzeża Wisły¹⁶. Zarówno prezydent Bolt, jak jego następca Raszeja, widzieli perspektywiczne korzyści ekonomiczne w jego rozbudowie i modernizacji, a w przyszłości – również w budowie przystani na Jakubskim Przedmieściu. Nadbrzeże toruńskie zaopatrzone było w bocznicę kolejową, wyprowadzoną ze stacji Toruń-Miasto. Z uwagi na jej kontrast z zabytkowymi murami obronnymi, planowano jej modernizację przy okazji zamierzonej przebudowy całego bulwaru na odcinku od parku miejskiego na zachodzie do mostu kolejowego na wschodzie. Wystarczająca szerokość bulwaru oraz jego wielopoziomowość pozwalały na wprowadzenie bezkolizyjnego systemu dla ruchu kołowego oraz odpowiednich urządzeń dla obsługi ruchu pasażerskiego i przeładunków drobnicy.

Ignacy Tłoczek, jako architekt miejski, uczestniczył aktywnie w opracowaniu programu prac związanych z porządkiem zabytkowego śródmieścia z okazji uroczystości 700-lecia Torunia¹⁷. Do akcji udało się wciągnąć również właścicieli domów, w wypadkach koniecznych wspomagając ich państwową subwencją. Główne prace jednak skupiły się na ratuszu staromiejskim, kamieniczkach, spichrzach i murach obronnych. Podczas prac budowlanych na Placu Bankowym (obecnie Rapackiego) odsłonięto i wyeksponowano fragment murów obronnych z fosą. Ograniczone środki finansowe nie pozwoliły na szeroki zasięg prac konserwatorskich, przez co np. tereny dawnego zamku krzyżackiego, będące we władaniu władz wojskowych, weszły do planu prac konserwatorskich dopiero w roku 1937. Tłoczek na zlecenie konserwatora pomorskiego Jerzego Chyczewskiego opracował program prac, który przewidywał plan badań naukowych, wykaz robót porządkowych, naprawczych i zabezpieczających oraz uregulowanie stosunków własnościowych w sąsiedztwie zamku. Wybuch wojny przerwał te prace na wiele lat.

16. Tamże, s. 151-152.

17. Tamże, s. 146-150.

Podsumowanie

Wychodząc ze szkoły urbanistycznej Tadeusza Tołwińskiego, Ignacy Tłoczek starał się w swoim planie zrealizować „humanistyczną ideę troski o człowieka oraz rozważę ekonomicznego rachunku”¹⁸. Jak widać z przedstawionej analizy, plan Tłoczka uwzględnił w zasadzie wszystkie postulaty Karty Ateńskiej. Czytelne są działania przestrzenne wynikające z roli Torunia jako stolicy województwa pomorskiego. W kategorii mieszkanie, przewidywany rozwój uwzględniał najkorzystniejsze lokalizacje dla osiedli mieszkaniowych. Systemy zabudowy uzależniono od stref, w jakich występowały: wraz z oddaleniem od głównych ulic zabudowa stawała się luźniejsza i niższa. Na ogół nie przewidywano ustawiania nowych budynków mieszkalnych wzdłuż ruchliwych ulic, lecz prostopadłe do nich dla zmniejszenia uciążliwości ulicznego hałasu. W każdej dzielnicy miały się znaleźć najpotrzebniejsze

18. Tamże, s. 160.

6. Plan zagospodarowania przestrzennego Torunia z 1935 r. z zaznaczonymi terenami przemysłowymi (oprac. B. Zimnowoda-Krajewska i E. Bożejewicz)





7. Plan zagospodarowania przestrzennego Torunia z 1935 r. – układ komunikacji. Grubszą kreską zaznaczono drogi wylotowe, cieńszą ulice o zasięgu miejskim, międzydzielnicowym oraz okalającym miasto. (oprac. B. Zimnowoda-Krajewska i E. Bożejewicz)

usługi miejskie (ośrodki społeczne, kościoły, szkoły, hale targowe). W kategorii praca Tłoczek musiał zaakceptować złą lokalizację już istniejących zakładów przemysłowych, lecz nowe przewidywał już w części wschodniej i północno-wschodniej miasta, oddzielone pasem zieleni. Wypoczynek zapewniały obszerne tereny zielone, okalające zespół śródmiejski (w tym istniejący już park miejski na Bydgoskim Przedmieściu) oraz kliny oddzielające poszczególne zespoły mieszkaniowe. W każdym zespole były przewidziane: stadion, ogródki dziecięce, boiska itp. Najważniejsze osiągnięcie planu Ignacego Tłoczka to logiczna komunikacja, wiążąca zarówno dzielnice między sobą, jak i z centrum.

Najpełniejszą recenzję planu przedstawił sam autor w słowach: „niewiele miast w Polsce mogło w okresie międzywojennym pozwolić sobie na tak gruntowną przebudowę układu komunikacyjnego, scalenie dzielnic, założenie kompleksu zieleni opasującej unikalny zespół staromiejski, koncentrację obiektów społecznych w sposób niebanalny, złagodzenie kry-

zysu mieszkaniowego i przeprowadzenie remontów w starej substancji budowlanej, nie wykonywanych od 1914 r.”¹⁹.

Słuszność koncepcji zawartych w planie Ignacego Tłoczka potwierdziło wprowadzenie wielu z nich w planach powojennych. Jedną z ostatnich decyzji jest realizacja planowanego przez Tłoczka połączenia Alei 700-lecia (obecnie Jana Pawła II) z Szosą Chełmińską, znacznie usprawniającego komunikację wylotową na północ. Harmonijna symbioza przeszłości Torunia z wizją jego przyszłości stanowi znakomity sprawdzian wartości planu urbanistycznego Tłoczka, który miał szczęście konstruktywnie współpracować z inicjatorem tego planistycznego przedsięwzięcia – prezydentem Antonim Boltem. Przede wszystkim jednak plan ten świadczy o wysokim poziomie szkoły urbanistycznej profesora Tadeusza Tołwińskiego, charakteryzującej się humanistyczną ideą troski o człowieka oraz rozważą ekonomicznego rachunku²⁰.

19. Tamże, s. 159-160.

20. Tamże, s. 160.

■ **Część druga**

***Ochrona architektury modernistycznej
Teoria i praktyka***

