

*Kamil Piskala*

Uniwersytet Łódzki, Wydział Filozoficzno-Historyczny, ul. Kamińskiego 27a, 90-219 Łódź;  
e-mail: kamil.piskala@uni.lodz.pl; ORCID 0000-0001-9955-0472

*Agata Zysiak*

Uniwersytet Warszawski, Instytut Studiów Społecznych im. R. Zajonca, ul. Stawki 5/7,  
00-183 Warszawa; e-mail: a.zysiak@uw.edu.pl; ORCID 0000-0002-6058-3506

## OD SKROMNEJ MODERNIZACJI DO INWESTYCYJNEJ GIGANTOMANII. WIZJE ROZWOJU MIASTA CZASU „ŁAGODNEJ REWOLUCJI” (ŁÓDŹ, 1945–1949)<sup>1</sup>

**Streszczenie:** Miasto socjalistyczne kojarzy się głównie z imperialną architekturą Mińska czy wschodniego Berlina, funkcjonalnym podziałem dzielnic, monumentalnymi budynkami publicznymi bądź blokowiskami. Artykuł ma na celu rekonstrukcję wizji rozwoju miasta w pierwszym okresie powojennym 1945–1949. Na przykładzie Łodzi, największego miasta Polski przy zburzonej Warszawie i robotniczej stolicy przemysłu włókienniczego, rekonstruuje prasowe dyskursy modernizacyjne, pokazując, że w pierwszym okresie odbudowy proponowano skromne wizje rozwoju miasta, dostosowane do potrzeb mieszkańców i wygody życia codziennego. Dopiero z zastrzeżeniem kursu politycznego po 1948 r. zostały one zastąpione przez śmiałe wizje socjalistycznego miasta, gigantycznych inwestycji i budowy nowych dzielnic dla robotniczych mas.

**Słowa kluczowe:** powojnie, prasa, łagodna rewolucja, skromna modernizacja, miasto funkcjonalne, Łódź

## FROM MODEST MODERNISATION TO INVESTMENT GIGANTOMANIA: THE PROSPECTS OF CITY DEVELOPMENT FROM THE TIMES OF THE ‘GENTLE REVOLUTION’ (ŁÓDŹ, 1945–1949)

**Abstract:** A socialist city is mainly associated with the imperial architecture of Minsk or East Berlin, the functional division into districts, monumental public buildings, or housing developments. This article aims at restructuring the prospect of city development in the first post-war period, i.e. 1945-1949. Based on the example of Łódź – Poland’s biggest city in view of the demolished Warsaw as well as the working-class capital of textiles – I reconstruct modernisation discourses in press, showing that in the first period of the reconstruction, modest suggestions as to the city development were made, ones adjusted to the needs of its inhabitants and the comfort of everyday life. It was only with the aggravation of the political course after the year 1948 when these were replaced with

---

<sup>1</sup> Artykuł został zrealizowany w ramach projektu badawczego, który otrzymał wsparcie Narodowego Centrum Nauki w ramach programu Opus2 (UMO-2011/03/B/HS6/01874). Materiały pomocnicze pochodzą także z badania wspartego w ramach programu Preludium 2 (UMO-2011/03/N/HS6/01948). Prezentowane ustalenia powstały na bazie kwerendy prowadzonej przez Kamila Brzezińskiego, Wiktora Marca, Kamila Piskalę i Agatę Zysiak. Szersza analiza badanych materiałów została opublikowana w książce *From Cotton and Smoke* (Piskala i Zysiak 2018).

more daring prospects of a socialist city, gigantic investments, and the construction of new districts for the working-class masses.

**Keywords:** the post-war period, press, gentle revolution, modest modernisation, functional city, Łódź

Państwowy socjalizm był w realiach polskich projektem *par excellence* modernizacyjnym. Zazwyczaj jednak w literaturze naukowej i wypowiedziach publicystycznych jako symbol modernizacyjnego rozmachu okresu tzw. Polski Ludowej przywoływane są „wielkie budowy socjalizmu” – przytłaczające swą skalą i onieśmiałające rozmachem, imitujące w rodzimych realiach zapory Dnieprostroju i wielkie fabryki Magnitogorska powstałe podczas stalinowskich pięciolatek. Charakterystyczny dla tych ikonicznych przedsięwzięć monumentalizm często jednak przesłania inny, bardziej umiarkowany nurt obecny w dyskursie modernizacyjnym polskiego wariantu państwowego socjalizmu, szczególnie silnie zaznaczający swoją obecność w pierwszych powojennych latach. Początki Polski Ludowej to czas, gdy podjęto wysiłek pomyślenia świata na nowo i prze-modelowania ram, w jakich płynąć powinno życie społeczne. Debata na ten temat miała własną dynamikę i nie toczyła się jedynie w cieniu monumentalnych inwestycji i zapierających dech planów radykalnej transformacji przestrzennej.

Warto odnotować, że modernizacyjny wymiar powojennego doświadczenia zdaje się w ogóle umykać znacznej części rodzimej historiografii, która – jakby obsługując bieżące polityczne zapotrzebowanie – koncentruje się przede wszystkim na opisie zmagania „obcej”, narzuconej władzy i kontestującego ją społeczeństwa. Tymczasem, jak zauważają badacze nurtu rewizjonistycznego – od klasycznych prac Sheili Fitzpatrick czy Stephena Kotkina po ostatnie głosy w polskiej debacie, zabierane przez Katherine Lebow (2013), Adama Leszczyńskiego (2013) i innych badaczy (*Multiple Modernities...* 2017; Zysiak 2017), powojenną historię odczytywać też można jako swoistą próbę spełnienia marzeń o modernizacyjnym zrywie, który pozwoliłby doścignąć wyobrażony „Zachód”, marzeń w znacznym stopniu napędzających wyobraźnię społeczeństw tej części Europy przez pierwsze dekady XX wieku.

Niniejszy artykuł, przybliżając przykład Łodzi, omawia początkowy okres budowania nowego systemu społecznego, kiedy jeszcze nie nastąpił czas monumentalnej przebudowy – był to raczej czas powojennej odbudowy i normalizacji. Charakterystyczny był dla niego umiar i pewna przyziemność postulowanych zmian, obracających się wokół problematyki życia codziennego i skromnych, przynajmniej jeśli chodzi o skalę, planowanych inwestycji, interwencji obliczonych na poprawę warunków bytowych ludności. Idea miasta funkcjonalnego cieszyła się wówczas dużą popularnością, nie manifestowała się jednak w całościowych planach głębokiej i prowadzonej w sposób zdecydowany inwazyjny dla istniejącej tkanki miejskiej przebudowy, lecz stanowiła raczej ogólną ramę konceptualną dla konkretnych projektów, które miały być realizowane w skali mikro. Zasadniczy punkt odniesienia stanowiły dla nich podstawowe potrzeby mieszkańców, a mechanizm realizacji widziano w działaniach mających stopniowo i w sposób łagodny zmieniać istniejącą przestrzeń miejską. W pierwszych

powojennych latach tego rodzaju podejście odgrywało rolę wiodącą, a – jak wynika z prowadzonej dalej rekonstrukcji ówczesnego dyskursu modernizacyjnego – sam proces negocjacji pożądanych polityk rozwoju był bardziej złożony, niż mogłoby się wydawać, poprzestając tylko na analizie ikonicznych przykładów realizacji kolejnych planów i inwestycji. „Łagodnej rewolucji” pierwszych powojennych lat towarzyszyła również skromna wizja modernizacji – przykrojona do wciąż jeszcze niestabilnej sytuacji politycznej, skali społecznych oczekiwań i bardzo ograniczonych możliwości ekonomicznych zniszczonego wojną kraju. Dopiero wraz z upływem czasu, w miarę utrwalania się nowego ładu politycznego i rosnącej roli centralnego planowania, dyskurs skromnej, prowadzonej stopniowo modernizacji wyparty został przez ideę przekształcenia Łodzi w „miasto socjalistyczne”, przesyconą ideologiczną treścią, zakładającą inne, bardziej radykalne sposoby realizacji zmian oraz artykułowaną za pomocą innego wokabularza i środków retorycznych.

Przemysłowa Łódź była naturalnym poligonem dla modernizacyjnych prób nowej władzy. W początkach 1945 roku stała się nieformalną stolicą powstającej Polski, zniszczona Warszawa bowiem nie mogła wówczas pełnić swej stołecznej funkcji i przyjąć choćby większą część powstających rządowych agend, urzędów, redakcji czasopism i reaktywowanych lub tworzonych na nowo placówek kulturalnych czy naukowych (Waingertner 2019). Za Łodzią jako tymczasowym centrum administracyjnym i kulturalnym przemawiał nie tylko jej rozmiar (w 1939 r. była drugim co do wielkości polskim miastem) czy bliskość Warszawy, lecz również jej specyficzna tożsamość i tradycje ruchu robotniczego. Dyskursywny obraz Łodzi, konstruowany w prasowych przekazach i tekstach kultury, był negatywny – było to szare, zaniedbane „miasto kominów”, „kulturalna pustynia” o rzekomo niedorozwiniętej sieci instytucji kultury i organizacji społecznych, zajmująca peryferyjną pozycję w symbolicznym uniwersum „polskości” (także ze względu na bardzo znaczny przed 1939 r. odsetek ludności żydowskiej i niemieckiej) (Śmiechowski 2012). Nie zaskakuje więc, że niemal nazajutrz po oswobodzeniu miasta spod okupacji niemieckiej w odradzającej się prasie zgłaszano nowe wizje miejskiego ładu, plany odbudowy i propozycje nowych instytucji.

Przedmiot naszej analizy stanowią będą artykuły poświęcone kwestiom miejskim, publikowane w łódzkiej prasie codziennej w okresie 1945–1949. To prasa bowiem była medium, na łamach którego nie tylko dyskutowano modernizacyjne projekty, ale i prezentowano je masowej publiczności, współkształtując tym samym wyobrażenia o tym, co nowoczesne i pożądane, definiując możliwe polityczne wybory i sugerując właściwe postawy. Podkreślić należy, że prasa zajmowała centralną pozycję w sferze publicznej już w okresie międzywojennym i nie zmieniło się to także podczas pierwszych powojennych lat.

Od 1944 roku nieprzerwanie rosła liczba wydawanych pism (w 1948 r. wydawano już prawie dziewięćset tytułów) (Habielski 2009). Znacząco rosły również nakłady, a prasa stawała się coraz bardziej dostępna: w 1948 roku dziennie w Łodzi rozchodziło się ponad 200 tys. egzemplarzy dzienników (Kądzielski 1962, s. 77–78). Wiele z nich trafiało do nowo otwartych bibliotek i czytelni,

a także do zakładów przemysłowych w ramach obowiązkowej prenumeraty. Równolegle prowadzono szeroko nagłośnioną akcję walki z analfabetyzmem, zmierzającą do poszerzenia grona odbiorców prasy i sprzyjającą upowszechnianiu czytelnictwa. Jak sugerowałyby wyniki przeprowadzanych wówczas badań nad czytelnictwem robotników w Łodzi, większość z nich miała regularny i stały kontakt z prasą codzienną (tamże, s. 80). Próbując badać dyskurs modernizacyjny przełomu lat czterdziestych i pięćdziesiątych XX w., angażujący szeroką publiczność, warto więc sięgać w pierwszym rzędzie właśnie do prasy codziennej; jej analiza pozwala dostrzec przenikanie się w różnych proporcjach preferencji nowej władzy i wyobrażeń elit symbolicznych.

### **Robotnicze serce Polski**

W artykule otwierającym pierwszy numer wznowionego w lutym 1945 roku „Dziennika Łódzkiego”, w symboliczny sposób inaugurującym powojenne prasowe debaty o przyszłości Łodzi, prezentowano śmiałą wizję jej rychłego awansu:

Łódź ma przed sobą wielką przyszłość i perspektywy. Warszawa została zburzona przez zaborcę. Oczywiście dźwignie się z gruzów – to ambicja każdego Polaka, całego narodu. Ale w tej chwili Łódź jest największym ocalałym miastem polskim. Siłą faktu zorganizuje się tu nie tylko życie przemysłowe, lecz i w znacznej mierze – życie kulturalne. I pod tym względem Łódź należycie spełni swą rolę. Rozbuduje sieć instytucji kulturalnych. Następuje prawdziwe odrodzenie organizmu miasta. Łódź – serce robotnicze Polski zaczyna bić silnie<sup>2</sup>.

Nakreślono w ten sposób kilka spośród najważniejszych wątków rozwijanych w dyskursie modernizacyjnym prasy łódzkiej w kolejnych kilku latach. W cytowanym tekście wyraźnie wyczuwalna była atmosfera politycznego przełomu, ale ujęta nie w kategorii ustrojowe czy ideologiczne, jak przejście od kapitalizmu do socjalizmu, a raczej jako zajęcie właściwego miejsca przez robotników, opierających się od dekad przejawom społecznej krzywdy.

Ten i kolejne artykuły właśnie z robotników czyniły najważniejszy podmiot zmiany. Wraz z pochwałą wyobrażonych robotniczych cnót – takich jak obowiązkowość, wytrwałość, gotowość do poświęceń i ciężkiej pracy – następowała również swoista redefinicja miejskiego stylu życia, stanowiąca próbę odpowiedzi na negatywny stereotyp Łodzi jako miasta o niewystarczająco rozwiniętym życiu kulturalnym. Fizyczna i produkcyjna praca, a także przemysłowa estetyka, nie zaś kapryśne życie w kawiarniach i restauracjach, nadawać miały Łodzi prawdziwie wielkomiejski charakter:

Również bardzo płytkim ujęciem sprawy wydaje się zarzut, że w Łodzi ‘życie’ koncentruje się na [...] ul. Piotrkowskiej. To prawda, że mieści się tu wiele instytucji i urzędów, ale tym, którzy mówią o owym życiu, chodzi raczej nie o żadne urzędy, a po prostu o bary czy kawiarnie. Zapominają oni, że dla Łodzi nie jest najważniejszą rzeczą, gdzie jej mieszkańiec pije czarną kawę czy wódkę. Prawdziwe ‘życie’ Łodzi koncentruje się właśnie na jej peryferiach, w dziesiątkach fabryk, przelewa się

<sup>2</sup> „Łódź”, *Dziennik Łódzki*, nr 1 (1945).

o pewnych godzinach bocznymi ulicami w śpieszącym tłumie robotników, odmierza się ilością wykonanej rzetelnie roboty<sup>3</sup>.

W innym miejscu dodawano: „Odrodzenia Łodzi nie mierzy się ilością szukających tu żeru spekulantów i szabrowników, ani też kwiecistością licznych barów. Rozwój miasta mierzy się ilością dymiących kominów fabrycznych, metrami wyprodukowanych tkanin”<sup>4</sup>.

Zgodnie z tendencją obecną w cytowanym już programowym artykule „Dziennika Łódzkiego” i kontynuowaną w kolejnych miesiącach w centrum nowo kreowanego uniwersum symbolicznego znalazła się więc figura robotnika. Prasa codzienna, zwłaszcza zaś pepeerowski „Głos Robotniczy” i pepeesowski „Kurier Popularny”, przy każdej możliwej okazji akcentowała historyczną rolę klasy robotniczej jako agenta „postępu” i „demokracji”. Potrzeby tej grupy znaleźć się miały w centrum pierwszych powojennych koncepcji modernizacyjnych.

Wyłaniająca się z nich wizja modernizacji była skromna, skrojona właśnie na miarę prostych, codziennych potrzeb robotników. Sądząc z prasowych wypowiedzi i wystąpień lokalnych dygnitarzy, życie w Łodzi miało się stać po prostu nieco łatwiejsze, warunki sanitarne znośniejsze, a infrastruktura lepiej dostosowana do wymogów wielkomiejskiego życia. W świetle formułowanej argumentacji ostatecznym sprawdzianem wartości podejmowanych przedsięwzięć miał być ich wpływ na poprawienie komfortu codziennego życia mieszkańców:

Dla przeciętnego człowieka pracy wielkie znaczenie ma fakt, czy mieszka on w warunkach sanitarnych, czy nie przecieka mu na głowę woda przez dziurawe dachy, czy ma dogodny dojazd do miejsca pracy itp. Toteż dlatego właśnie większość kredytów przyznawanych np. ostatnio Łodzi obrócona zostaje właśnie na remonty budynków mieszkalnych, na pokrycie dachów, wreszcie na budowę wygodnych ulic i rozbudowę komunikacji w granicach miasta. Nasze miasto [...] idzie właśnie w swej gospodarce po tej jedynie słusznej linii. Robi, co może, aby domy łódzkie uchronić przed ruiną, aby włókniarz czy metalowiec mieszkał wygodnie i zdrowo, remontuje łaźnie, wykańcza budynki szkół dla dziatwy robotniczej, wznosi domy na osiedlach mieszkaniowych i dokłada wiele starań, aby w możliwie najszybszym czasie skanalizować peryferie, przygotować dla ludności zdrową wodę do picia<sup>5</sup>.

Podobnie Eugeniusz Ajnenkiel, wiceprezydent miasta, mający za sobą również wiele lat pracy dla władz miejskich w okresie międzywojennym (Piskała i Szymański 2018), wyjaśniał w prasowym wywiadzie:

Zarząd Miejski obrał w działalności swej drogę może mniej efektywną, ale za to w warunkach łódzkich konieczną, bezpośredniej pomocy ludności zniszczonej wojną. Dlatego duży nacisk położono i kłaść się będzie nadal na opiekę społeczną, zdrowie, oświatę i kulturę. Wartością dla nas jest człowiek, jego zdrowie i szczęście. Aby zapewnić mu możliwe warunki, nie szczędzimy wydatków, nawet kosztem innych spraw<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> „My i nasze miasto”, *Dziennik Łódzki*, nr 77 (1948).

<sup>4</sup> „Dwa wyzwolenia Łodzi”, *Dziennik Łódzki*, nr 19 (1946).

<sup>5</sup> „Dla dobra robotnika łódzkiego”, *Kurier Popularny*, nr 271 (1948).

<sup>6</sup> „Największą wartością jest człowiek”, *Dziennik Łódzki*, nr 18 (1948).

Tab. 1. Jakość życia codziennego w dyskursie prasowym – diagnozowane problemy i projekty ich rozwiązania, lata 1945–1949 (przykłady)

Obszary zmian	Diagnoza (problem)	Projekt (rozwiązanie)	Przykładowe sformułowania
Zdrowie i higiena	zanieczyszczenia	zalesianie, produkcja ozonu	<p>„Z powyższego wyciągamy wniosek, że Łódź, na ogromną skalę zakrojona wylęgarnia dwutlenku, powinna być silnie zadrzewiona. [...] Musimy sparaliżować ujemne, zatruwające organizmy działanie dymu przez szeroko zakrojone zadrzewianie miasta. Hasłem Łodzi musi być: »Jak najwięcej zieleności, jak najmniej dymu«” („Dymy na łódzkim niebie”, <i>Dziennik Łódzki</i>, nr 18 [1947]).</p> <p>„Trzeba koniecznie pomyśleć o sztucznym wytwarzaniu ozonu drogą elektryczną w wielkich halach fabrycznych [...]” („Dymy na łódzkim niebie”, <i>Dziennik Łódzki</i>, nr 18 [1947]).</p>
Drogi	niefunkcyjny system dróg, brak dróg przelotowych	racjonalna regulacja, przebudowa sieci dróg	<p>„W obecnych warunkach coraz większego nasilenia ruchu samochodowego, strumień pojazdów, przepływających przez Łódź, pozbawioną innych możliwości przelotowych włącza się na Piotrowską, jedyną ulicę o charakterze przelotowym, powodując jeszcze zagęszczenie pojazdów na tej stale przeciążonej ruchem lokalnym i zakorkowanej tramwajami arterii. [...] Musimy więc znaleźć rozwiązanie, w którym dadzą się zastosować od lat istniejące elementy naszego miasta” („Problemy komunikacyjne Łodzi”, <i>Dziennik Łódzki</i>, nr 136 [1946]).</p>
Infrastruktura dla samochodów (sic!)	brak miejsc parkingowych w centrum	budowa nowoczesnego parkingu	<p>„Centrum miasta pozbawione jest terenu, na którym mogłyby parkować samochody. Z braku odpowiedniego miejsca maszyny zatrzymują się obecnie na wąskich jezdniach, co w poważnym stopniu zmniejsza przelotność ulic i zagraża bezpieczeństwu publicznemu. Dlatego też powstał projekt, aby wybudować specjalny parking, mogący pomieścić kilkadziesiąt samochodów jednocześnie” („Łódź pięknieje!”, <i>Express Ilustrowany</i>, nr 208 [1948]).</p>
Mieszkania	fatalne warunki mieszkaniowe klasy robotniczej	rozległy program mieszkaniowy	<p>„Rodzina spędza większą część swego żywota w mieszkaniu, gdzie wychowuje dzieci. Wilgotna nora lub brak urządzeń higienicznych to nie tylko źródło wszelkich chorób, ale nieprzerwane pasmo zmartwień. [...] Ażeby zaspokojone zostały słuszne pretensje świata pracy w dziedzinie mieszkaniowej, trzeba jak najwięcej budować” („Socjaliści zawsze przodowali w społecznej akcji budowlanej”, <i>Kurier Popularny</i>, nr 296 [1946]).</p>

Nie może więc zaskakiwać, że powracające w prasowym dyskursie w pierwszych powojennych latach projekty przedsięwzięć modernizacyjnych koncentrowały się na przykład wokół takich kwestii, jak poprawa jakości powietrza<sup>7</sup>, racjonalne przekształcenie sieci dróg w śródmieściu<sup>8</sup>, rozwój dostępnego i taniego transportu publicznego<sup>9</sup> czy odnowienie oraz rozbudowa infrastruktury publicznej, jak szpitale czy szkoły<sup>10</sup>. Wszystkie one składały się na wizję skromnej modernizacji – potencjalnie atrakcyjną ze względu na charakteryzujące ją umiar, realizm i praktyczną orientację. W tym początkowym okresie to nie megaprojekty napędzały myślenie o mieście, ale znacznie mniej ambitne, niebudzące ekscytacji i wolne od zideologizowanych uzasadnień dążenie do zapewnienia dobrych warunków życia. Taka skala postulowanych działań była jak najbardziej zrozumiała, biorąc pod uwagę wojenne zniszczenia, ograniczenia budżetowe, straty ludności i potrzebę powrotu do normalności.

### Funkcjonalizm i osiedla

Choć wyłaniająca się z dyskursu łódzkiej prasy wizja skromnej modernizacji była zdecydowanie pragmatyczna, a dziennikarze wiele uwagi poświęcali stosunkowo drobnym udoskonaleniom i inwestycjom o ograniczonej skali, to jednak dostrzec można również pewien bardziej ogólny model myślenia o mieście, który organizował dyskurs powojennej prasy. Podobnie jak w wielu innych miejscach ówczesnej Europy, był to funkcjonalizm.

Pod koniec 1947 roku, w poświęconym sprawom kulturalnym i społecznym miesięczniku „Myśl Współczesna”, opublikowano gorąco dyskutowany artykuł *Łódź sfunkcjonalizowana*. Jego autor, Władysław Strzemiński, był awangardowym malarzem i teoretykiem sztuki, jednym z najbardziej wpływowych przedstawicieli modernizmu w międzywojennej Polsce. Artykuł Strzemińskiego, mieszkającego w Łodzi już ponad dekadę, stanowił część większego studium, przygotowywanego pod koniec lat trzydziestych. Sam fakt, że Strzemiński zdecydował się opublikować artykuł w nowej, powojennej sytuacji, może sugerować, że nadzieje na przełamanie cywilizacyjnego zapóźnienia w kręgu radykalnie zorientowanych intelektualistów w pierwszych powojennych latach były bardzo żywe.

Rozważania Strzemińskiego pozostawały wyraźnie pod wpływem modernizmu oraz funkcjonalizmu i pod wieloma względami bliskie były poglądom rozwijanym w kręgu CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Modern – Międzynarodowe Kongresy Architektury Nowoczesnej) oraz założeniom tzw. Karty Ateńskiej (Mumford 2000). Jego studium otwierała metodyczna krytyka istniejących miast z ich ciasno zabudowanymi parcelami, niespełniających siedmiu podstawowych wymogów racjonalnej organizacji przestrzeni.

<sup>7</sup> „Dymy na łódzkim niebie”, *Dziennik Łódzki*, nr 18 (1947).

<sup>8</sup> „Problemy komunikacyjne Łodzi”, *Dziennik Łódzki*, nr 136 (1946).

<sup>9</sup> „Zwyciężyli zwolennicy »okrągłej« Łodzi”, *Dziennik Łódzki*, nr 19 (1946).

<sup>10</sup> „Łódź będzie pięknym miastem”, *Express Ilustrowany*, nr 32 (1946).

Należycie rozplanowane miasto powinno zabezpieczyć swym mieszkańcom:

- 1) odpowiednią przestrzeń mieszkaniową,
- 2) czyste powietrze, słońce i ciszę w mieszkaniu,
- 3) łatwą wentylację miasta jako całości,
- 4) krótką i łatwą komunikację mieszkania z miejscem pracy,
- 5) bezpośredni dostęp z mieszkania do natury, regeneratora zdrowia i sił,
- 6) łatwą i tanią dostawę surowca do zakładów przemysłowych,
- 7) wrażenia optyczne, organizujące psychikę w kierunku wzmocnienia optymizmu i zdolności produkcyjnych każdej jednostki<sup>11</sup>.

Właściwą odpowiedź na potrzeby epoki nowoczesnej oferowało, w jego opinii, funkcjonalne i racjonalnie zaplanowane miasto: „[...] miasto jednolitego planu budowlanego – dla swej realizacji wymaga istnienia jednolitego ośrodka dyspozycyjnego, gospodarującego terenami miejskimi i ich planową zabudową” (tamże, s. 456). Wyciągając wnioski z tych wywodów, Strzeмиński stwierdzał, że najlepszym – bo najłatwiejszym i najtańszym – sposobem na przekształcenie Łodzi w miasto prawdziwie funkcjonalne byłoby... przeniesienie jej i budowa od podstaw w nowym miejscu. Proponował, aby miasto przesunąć na północ, a podzielone pod względem wyznaczonych funkcji dzielnice ulokować wzdłuż linii kolejowej łączącej „starą” Łódź z sąsiednim Zgierzem. W końcowej części studium Strzeмиński drobniaczkowo omawiał m.in. kształt dzielnic mieszkaniowych przyszłości, składających się z regularnie rozmieszczonych i zunifikowanych bloków mieszkalnych, czy przebieg – funkcjonalnie zróżnicowanych – arterii komunikacyjnych (dróg lokalnych, dróg międzydzielnicowych, szlaków przewozu towarów itd.). Tak zaprojektowana Łódź stanowić miała dobrze działający organizm, w którym każda część odgrywała przypisaną jej rolę – produkcję, funkcje mieszkaniowe czy rekreacyjne (Ciarkowski 2016, s. 49–50).

Koncepcje Strzeмиńskiego ze względu na swój rozmach i zdecydowanie inwazyjny charakter nie mieściły się w logice łagodnej modernizacji i zostały przez łódzką prasę odrzucone jako zbyt radykalne.

[W]szystkie dzielnice mają jeden ośrodek wspólny dla każdej, jednakowo ‘własny’ – ul. Piotrkowską, Plac Wolności, rynki itp. [...] Strzeмиński w swym projekcie nie przewiduje miejsca, które przyciągałoby myśl na dźwięk wyrazu m. Łódź. I dlatego rezultatem jego koncepcji byłoby pozbawienie Łodzi jej ‘duszy’<sup>12</sup>.

Z drugiej strony jednak redaktor „Dziennika” przyznawał, że Łódź rzeczywiście „wymaga przebudowy”, choć znacznie skromniejszej.

Analizując dyskurs powojennej prasy, można dojść do wniosku, że koncepcja „Łodzi sfunkcjonalizowanej” stanowiła krańcową radykalizację ogólnych założeń, co do których panował dość szeroki konsensus. W toczonych bowiem na łamach pism codziennych dyskusjach, często zresztą niestroniących od fachowego słownictwa (w adresowanej do masowego czytelnika prasie cytowano np.

<sup>11</sup> W. Strzeмиński, „Łódź sfunkcjonalizowana”, *Mysł Współczesna*, nr 11 (1947), s. 444.

<sup>12</sup> „Rozparcelować Łódź na 16 osiedli? Nowe koncepcje urbanistyczne »miasta funkcjonalnego« (artykuł dyskusyjny)”, *Dziennik Łódzki*, nr 351 (1947).



amerykańskiego teoretyka urbanizacji Lewisa Mumforda<sup>13</sup>), zgadzano się, że nowoczesne miasto winno się cechować racjonalną organizacją i podziałem przestrzeni oraz harmonijną koegzystencją różnych funkcji społecznych. Idea miasta funkcjonalnego, choć oddzielona od rewolucyjnej śmiałości proponowanych przez Strzeмиńskiego rozwiązań, zdawała się najlepiej pasować do tych oczekiwań. Na łamach „Expressu Ilustrowanego” wyjaśniano czytelnikom, że w przeciwieństwie do „miasta zabudowanego chaotycznie i niezorganizowanego społecznie”, jakim Łódź była dawniej, prawdziwie nowoczesne miasto „powinno składać się z dzielnic przeznaczonych specjalnie dla: mieszkalnictwa, przemysłu, biur i urzędów, uczelni itp.”<sup>14</sup>. Chociaż więc plan Strzeмиńskiego został odrzucony jako nierealistyczny, to generalna koncepcja rozłożonej na wiele lat, funkcjonalnej transformacji stanowiła rzeczywistą matrycę dla dalszych planów modernizacji.

Zgodnie z zasadami, na których opierał się model skromnej modernizacji, szczególnie wiele uwagi przy planowaniu poświęcano przestrzeniom, w których toczyć się miało codzienne życie mieszkańców miasta. W pierwszym rzędzie taką przestrzeń stanowić miały dzielnice mieszkaniowe, nazywane teraz coraz częściej osiedłami. Projektowano ich lokalizację głównie na obrzeżach miasta, z dala od przeludnionego i nietworzącego dobrych warunków do życia centrum miasta – w bezpiecznej odległości od „pyłu wielkomięjskiego kurzu i dymów fabrycznych”<sup>15</sup>. Położenie nowych osiedli mieszkaniowych uzasadniano koniecznością realizacji podstawowego postulatu racjonalnego, funkcjonalnego planowania przestrzennego, czyli rozdzielenia przestrzeni mieszkania i czasu wolnego oraz pracy. Rozdzielenia – dodajmy – w Łodzi, zrodzonej w toku dokonującej się na (pół)peryferiach globalnego systemu kapitalistycznego forsownej industrializacji (Berend i Ranki 1982), dotychczas niemal nieznanego<sup>16</sup>.

Należy podkreślić, że wielu badaczy zajmujących się miastem socjalistycznym i planowaniem przestrzennym w tzw. bloku wschodnim mocno akcentuje rolę, jaką w ramach tych dyskursów odgrywały podstawowe jednostki podziału i organizacji przestrzeni. Sąsiedztwo, osiedle, mikrorejon (ich intelektualnych źródeł poniekąd można szukać w rozważaniach o podziale miasta Ebenzera Howarda oraz w koncepcji „jednostki sąsiedzkiej” Clarence’a Perry’ego) były podstawą powojennej urbanistyki w Europie Środkowej i Wschodniej, w nieco mniejszym stopniu w krajach Zachodu, jak też w modernizujących się państwach półperyferyjnych, np. Ameryki Południowej (Ellman 2014; Ferenčuhová i Gentile 2016; Hess 2018; Crawford 2018; Bocharnikova i Harris 2018; Bater 1980; Stronski 2010; Le Normand 2014; Kulić 2017). Forma osiedla mieszkaniowego, także ze względu na trwałość, jaką się wykazała, traktowana jest jako swoisty znak rozpoznawczy polityki przestrzennej krajów państwowego socjalizmu (Maxim 2009; Smith 2010). Choć specyfika radzieckiego mikrorejonu, czy też będącego jego odpowiednikiem polskiego osiedla, jest w literaturze dość zgodnie podkreślana, to jednak wciąż nie osiągnięto konsensusu w kwestii cech dystynktywnych modelowego mikrorejonu.

<sup>13</sup> „Łódź miastem przyszłości”, *Dziennik Łódzki*, nr 296 (1946).

<sup>14</sup> „Łódź rajem na ziemi”, *Express Ilustrowany*, nr 240 (1946).

<sup>15</sup> „Europeizacja Łodzi”, *Kurier Popularny*, nr 113 (1946).

<sup>16</sup> „Łódź musi być pięknym miastem”, *Dziennik Łódzki*, nr 118 (1946).

Mark B. Smith argumentuje, że sama idea „mikrorejonu” rozpowszechniła się dopiero za rządów Nikity Chruszczowa. Bez wątpienia mikro-rejon można uznać za swoisty odpowiednik kapitalistycznego „sąsiedztwa” (*neighborhood*), organizującego praktykę planowania przestrzeni mieszkaniowej na Zachodzie. Jego wyróżnikiem miała być jednak jakość oferowanego poziomu życia oraz ambicja przekształcenia wzorców społecznego współżycia, a nie jedynie poprawa warunków egzystencji najbiedniejszych grup społecznych (Smith 2010, s. 121). Skrajny przykład konsekwencji, jakie wywołało zawężenie celów takich założeń mieszkaniowych, może stanowić historia osiedla Pruitt-Igoe w St. Louis (Bristol 1991) czy innych tzw. projektów w USA, które w praktyce gromadziły niemal wyłącznie najbiedniejszych i wykluczonych mieszkańców. Ambicją planowania socjalistycznego było natomiast zaproponowanie korzystnych rozwiązań dla przedstawicieli zróżnicowanych grup społecznych. Kimberly E. Zarecor podkreśla wyraźnie polityczny cel mającego dokonać się na socjalistycznym osiedlu spłaszczenia struktury społecznej: „Projekt mikrorejonu, ze swoim choreograficznymi seriami bloków i budynków publicznych różnych wielkości niepodporządkowanymi równoległej siatce ulic, uosabia podstawową logikę socjalistycznej struktury, która rzutuje na relacje przestrzenne we wspólnocie” (Zarecor 2018, s. 8).

Polityczny wymiar stopniowego skupiania ludności Łodzi w peryferyjnie ulokowanych osiedlach mieszkaniowych nie miał jednak okazji wybrzmieć w dyskursie powojennej prasy. Argumentacja dotyczyła przede wszystkim kwestii codziennych i podstawowych potrzeb mieszkańców. Racjonalnie zaplanowane osiedle miało stać się niemal niezależną, samowystarczalną jednostką, o dobrze rozwiniętej infrastrukturze społecznej i usługowej. Mieszkańcy mieli tam bowiem nie tylko spać, lecz również wypoczywać po pracy, robić wszelkie konieczne zakupy, oddawać się rozrywkom, aktywnie korzystać z dóbr kultury, a także wychowywać i kształcić swoje dzieci. W jednym z łódzkich pism wyjaśniano: „Ideał nowoczesnego miasta przewiduje, żeby dla mieszkańców poszczególnych dzielnic stworzyć takie warunki, by wszystkie swoje codzienne potrzeby materialne i intelektualne mogli zaspokajać w obrębie swojej dzielnicy”<sup>17</sup>.

Tego rodzaju modelowe osiedle miało powstać w północnej części Łodzi, na obszarze byłego getta<sup>18</sup>. „Głos Robotniczy” donosił: „W dzielnicy tej zbudowany został nowoczesny gmach szkoły, ośrodek zdrowia, 2 przedszkola, 2 żłobki, 2 świetlice oraz wypożyczalnia książek dla dorosłych i młodzieży. Osiedle wyposażone będzie w rozległą sieć sklepów wielobranżowych”, a ponadto jeszcze, jak dodawano, w basen, pralnię oraz dom handlowy w pobliżu<sup>19</sup>. Kolejny artykuł na ten temat opisywał jeszcze szerszą listę udogodnień:

Osiedle liczyć ma od 5 do 10 tys. ludności i – według planów – posiadać winno dwie szkoły 11-letnie, jedną szkołę podstawową i szkołę zawodową. Poza tym osiedle wyposażone zostanie w Dom Towarowy, Dom Społeczny, kino, teatr, kawiarnię, pralnię, dom administracyjny z pocztą i posterunkiem MO oraz ośrodek rzemieślniczy<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> „Łódź miastem przyszłości”, *Dziennik Łódzki*, nr 296 (1946).

<sup>18</sup> „Rynek Bałucki zmieni wygląd. Domy, kino i PDT”, *Express Ilustrowany*, nr 272 (1946).

<sup>19</sup> „Budujemy miasto »szklanych domów«”, *Głos Robotniczy*, nr 200 (1949).

<sup>20</sup> „Jak będą wyglądały nowe osiedla w Łodzi”, *Express Ilustrowany*, nr 357 (1949).

Planowane osiedla mieszkaniowe od terenów przemysłowych oddzielać miały pasy zieleni chroniące od zanieczyszczeń<sup>21</sup>. Potrzeba takiego rozwiązania była wyraźna, a nawet dramatycznie podkreślana przez chwytliwe tytuły, jak „W Łodzi nie ma czym oddychać!”<sup>22</sup>. Parki i inne tereny zielone były niezbędne dla poprawy zdrowia i warunków higienicznych, ale też jako przestrzenie rekreacyjne, oferując mieszkańcom szereg dodatkowych form aktywnego spędzania czasu wolnego<sup>23</sup>.

Oddzielenie terenów przemysłowych od mieszkalnych z całą mocą wysuwało problem rozbudowy i usprawnienia komunikacji miejskiej. Dziennikarze podkreślali, że siatka ulic oraz układ linii transportu publicznego muszą zostać dostosowane do potrzeb robotników podróżujących między nowym osiedlem a miejscem pracy<sup>24</sup>. Celem planistów, jak relacjonowano, stała się koncentracja komunikacji tranzytowej wzdłuż kilku głównych arterii miasta. Ich rozbudowa i modernizacja były kluczowe dla integracji poszczególnych dzielnic mieszkalnych i zapewnienia swobodnego dostępu do obszarów przemysłowych. Tak jak i w wizji Strzezińskiego, odpowiednia organizacja transportu urastała w praktyce do rangi warunku *sine qua non* dla powodzenia planów funkcjonalnej transformacji miasta.

### Modernizacja bez mobilizacji?

Koncepcje przekształcenia miasta w zgodzie z funkcjonalnymi założeniami wypracowywano w specjalnie do tego powołanych komórkach magistratu (np. w miejskim biurze planowania), a relacjonowano na łamach prasy pod znaczącymi tytułami: *Łódź miastem przyszłości*, *Łódź rajem na ziemi* czy *Łódź miastem ogrodów*. Wizje Łodzi przyszłości zdawały się jednak dość odległe, rysowały się bowiem w perspektywie kilku dekad, jak czasem szacowano<sup>25,26</sup>. Nie towarzyszyły im też zwykle apele, w bezpośredni sposób mobilizujące czytelników, czy

<sup>21</sup> „Łódź przyszłości”, *Express Ilustrowany*, nr 305 (1949).

<sup>22</sup> „W Łodzi nie ma czym oddychać”, *Express Ilustrowany*, nr 91 (1946).

<sup>23</sup> „Dymy na łódzkim niebie”, *Dziennik Łódzki*, nr 18 (1947); „Zieleń – najlepszy filtr skażonego powietrza”, *Kurier Popularny*, nr 172 (1946).

<sup>24</sup> „W trosce o człowieka pracy dogodną komunikację otrzymają mieszkańcy peryferii miasta”, *Express Ilustrowany*, nr 20 (1948); „Łódź rajem na ziemi”, *Express Ilustrowany*, nr 240 (1946); „Łódź zmieni wygląd”, *Express Ilustrowany*, nr 201 (1949).

<sup>25</sup> Obowiązek opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na magistraty miast wydzielonych, czyli m.in. Łodzi, nakładał dekret Krajowej Rady Narodowej o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju, wydany 2 kwietnia 1946 r. Akt ten aż do 1961 roku, kiedy przyjęto nową ustawę, regulował kwestie związane z planowaniem przestrzennym, przeznaczeniem terenów pod inwestycje, trybem określania warunków zabudowy itd. W świetle dekretu planowanie miało się odbywać na trzech poziomach: krajowym, regionalnym oraz miejscowym, przy czym plany niższego szczebla musiały być uzgodnione w swoich założeniach z planami szczebla wyższego i po opracowaniu uzyskać aprobatę podmiotu, który opracował plan wyższego rzędu (plan regionalny zatwierdzany był przez Główny Urząd Planowania Przestrzennego, plany miejscowe zaś przez regionalne dyrekcje planowania przestrzennego) (Dz.U. 1946, nr 16, poz. 109).

<sup>26</sup> „Łódź miastem przyszłości”, *Dziennik Łódzki*, nr 296 (1946); „Łódź rajem na ziemi”, *Express Ilustrowany*, nr 240 (1946); „Łódź miastem ogrodów”, *Głos Robotniczy*, nr 19 (1947).

wezwania do poświęceń w imię lepszego jutra. Transformacja miasta – jak sugerowano – dokonywać się miała w sposób organiczny, bez gwałtownych ingerencji w miejską tkankę i bez podejmowania prób radykalnej inżynierii społecznej.

Brak wezwań do politycznej mobilizacji czy prób zaaranżowania społecznej dyskusji nad kolejnymi planami lub projektami – prezentowanymi zwykle jako skończone i dopracowane – wiązał się również ze sposobem, w jaki o planowaniu i wdrażaniu zmian myśleli ówcześni dziennikarze i urzędnicze elity. Artykuły poświęcone pracom komórek planowania przestrzennego przyjmowały zazwyczaj formę rozległych sprawozdań w reporterskim stylu lub wywiadów z ekspertami objaśniającymi intencje i zapowiadającymi świetlaną przyszłość. Zdarzały się też czasem przedruki map lub szkiców-wizualizacji przyszłych inwestycji. Przykładowo, „Dziennik Łódzki” wydrukował w październiku 1946 roku rozległy raport na temat Biura Planowania w Łodzi i jego prac<sup>27</sup>. „Express Ilustrowany” w 1949 r. szczegółowo prezentował plany przestrzenne opracowywane przez magistrat<sup>28</sup>.

Dla mieszkańców rezerwowano w tym wszystkim nie tyle rolę podmiotów, co przedmiotów projektowanych przekształceń. Jak wspomnieliśmy, w sensie symbolicznym klasa robotnicza przesunęła się do centrum nowego uniwersum symbolicznego, a jej wyobrażone cnoty celebrowano i uniwersalizowano. Jednak jak wyraźnie pokazuje analiza dyskursu prasowego, w toku realizacji modernizacyjnych projektów robotnicy mieli w zasadzie pozostać pasywni. Dzięki „podwójnemu wyzwoleniu”<sup>29</sup> – od niemieckiego okupanta i od kapitalistycznego wyzysku w 1945 roku, usunięte zostały przeszkody, stojące dotychczas na drodze do stopniowej, lecz nieprzerwanej poprawy warunków życia. Wraz ze zniknięciem kapitalistów, jak argumentowano, owoce pracy w całości wracać miały do wytwórców – pod postacią uczciwego wynagrodzenia, szerokiego dostępu do usług publicznych, inwestycji w infrastrukturę itd. W rezultacie dzięki uczciwej pracy możliwe stawało się osiągnięcie pożądanego dobrobytu<sup>30</sup>. „Kurier Popularny” opisywał ten mechanizm w taki sposób:

[K]ażdy dzień przynosi nowe osiągnięcia produkcyjne, państwo odbiera fabryki z rąk kapitalistów, aby najlepszy wysiłek milionów uczciwie podzielić między wszystkich obywateli, z wykluczeniem znanych, dawnych machinacji opierających się zawsze na interesie uprzywilejowanej garstki właścicieli narzędzi produkcji. Daleko jeszcze jest robotnikom do należytej stopy życiowej, [...] ale każdy krok naprzód, każda godzina naszego niezależnego bytowania przynosi zmiany w tej sprawie. Rady Zakładowe, których rola w dzisiejszym życiu gospodarczym i życiu robotnika jest tak wielka, stają się w tej chwili instrumentem w rękę pracującego człowieka, będą regulatorem jego warunków pracy, płacy i bytowania<sup>31</sup>.

<sup>27</sup> „Łódź miastem przyszłości”, *Dziennik Łódzki*, nr 296 (1946); „Urbaniści przy pracy”, *Kurier Popularny*, nr 299 (1946).

<sup>28</sup> „Łódź przyszłości”, *Express Ilustrowany*, nr 305 (1949).

<sup>29</sup> „Dwa wyzwolenia”, *Dziennik Łódzki*, nr 19 (1946).

<sup>30</sup> „Nieznana Łódź”, *Kurier Popularny*, nr 20 (1946).

<sup>31</sup> „Przed egzaminem Czerwonej Łodzi”, *Kurier Popularny*, nr 13 (1946).

Rekonstruowany tutaj sposób myślenia o modernizacji miał w istocie jeszcze oświeceniowe korzenie i opierał się na przekonaniu o koniecznym związku między progresywną zmianą i dążeniem do społecznej doskonałości a planowym działaniem fachowo przygotowanych, kompetentnych biurokratycznych elit, zbrojnych w ekspertyzy i szkice na papierze milimetrowym. Bez względu na ideologiczne różnice na podobnym wzorcu opierały się programy modernizacyjne większości tzw. krajów rozwijających się, zyskujących niezależność w wyniku procesów dekolonizacji (Oman i Wignaraja 1991; Rist 2010; Leszczyński 2013). Powszechnie zakładano, że to technokratyczna elita jest w stanie opanować ekonomiczny chaos poprzez racjonalną administrację dostępnymi zasobami, popartą autorytetem nauki. W rezultacie miały zapanować porządek, ład i powszechny dobrobyt – podstawy nowoczesnego myślenia o sprawach społecznych, nie tylko dla państwowego socjalizmu.

## Planowanie

W obrębie dyskursu powojennej prasy łódzkiej podmiotowością i sprawczością w kwestii modernizacji obdarzano więc władze miasta i podległy im aparat urzędniczy. Najważniejszym orężem w zmaganiach o uczynienie Łodzi miejscem o wyższej jakości życia miał być „plan”. Przy czym podkreślić należy, że w Łodzi planistyczny zapał nie był uzasadniany koniecznością odbudowy po wojennych zniszczeniach, jak w wielu innych miastach tej części Europy, ale w pierwszym rzędzie chęcią odcięcia się od przedwojennego dziedzictwa, złych owoców chaotycznego rozwoju w warunkach kapitalistycznego peryferium (Sumorok 2010). „Ta chaotyczna zabudowa jest dziedzictwem władz carskich, dziedzictwem ciężącym fatalnie nad życiem wciąż rozwijającego się i rosnącego miasta”<sup>32</sup> – pisano w „Kurierze Popularnym”. Nie było łatwo zmienić „miasto zbudowane bezplanowo i chaotycznie”<sup>33</sup>, gdzie przenikały się przestrzenie fabryczne i mieszkalne, gęsta zabudowa i niezagospodarowane, niemal półwiejskie przestrzenie. Rozwiązaniem miały być, możliwe w nowych, powojennych realiach, „śmiałe plany regulacji miasta”<sup>34</sup>.

Zauważyć przy tym należy, że idea planu była podstawą koncepcyjną dyskursów o mieście przez całą epokę państwowego socjalizmu. Nie chodzi przy tym jedynie o plany ekonomiczne, jak pięcioletki, ale plan jako narzędzie, które porządkuje myślenie o każdej ludzkiej aktywności w czasie i przestrzeni. I tak, „grzechy przeszłości” miały zostać zapomniane, gdy wreszcie „plan” przestał być „tak samo obcą i nieznaną rzeczą, co księżyc”<sup>35</sup>. Nadanie formy planu myśleniu o zmienianiu miasta było więc głównym historycznym wyzwaniem: „Wskutek rozwoju naszego miasta, [...] rozwoju nieunormowanego żadnym wielkim planem regulacyjnym, stoimy obecnie przed zadaniami, które musimy w najbliż-

<sup>32</sup> „Śmiałe plany regulacji miasta”, *Kurier Popularny*, nr 336 (1947); „Łódź czeka na pomoc”, *Express Ilustrowany*, nr 334 (1947).

<sup>33</sup> „Śmiałe plany regulacji miasta”, *Kurier Popularny*, nr 336 (1947).

<sup>34</sup> Tamże.

<sup>35</sup> „Łódź będzie pięknym miastem”, *Express Ilustrowany*, nr 32 (1946).

szym czasie rozwiązać<sup>36</sup>. Warto przy tym zauważyć, że prowadzone przed wojną intensywne prace nad przygotowaniem dla Łodzi planu regulacyjnego zupełnie przemilczano<sup>37</sup>. Planowe działanie prezentowano jako możliwe dopiero w nowych, powojennych warunkach i wskazywano jako odpowiedź na dekady prób i poszukiwań, prowadzonych przez lokalne elity, krytycznie oceniające kondycję i wygląd miasta. Nieść ono miało ze sobą perspektywę realnej zmiany Łodzi i jej „szarego, brzydkiego wyglądu na opisany powyżej idealny obraz”, w prawdziwe „miasto przyszłości”<sup>38</sup>.

Tym samym dyskurs modernizacyjny łódzkiej prasy nabierał również wyraźnie temporalnego wymiaru, a binarna opozycja okresu przedwojennego i powojnia stanowiła ogólną ramę dla prowadzonej argumentacji. Rozwój miasta w trakcie minionych dziesięcioleci definiowano jako chaotyczny, niezorganizowany, a przede wszystkim powodowany najczęściej żądzą zysku i spekulacją, a nie racjonalnym dążeniem do spójności i ładu. „Otóż wielkie miasto nad Łódką – to przypadek” – podsumowywał gorzko jeden z redaktorów „Dziennika Łódzkiego”<sup>39</sup>. W okresie powojennym to porządek miał zapanować nad przypadkiem. Przyszłe rozwiązania, kolejne inwestycje i interwencje podnoszące jakość życia w mieście miały być racjonalnie zorganizowane poprzez całościowy plan modernizacji. Proces planowania, jak tłumaczył czytelnikom „Dziennik Łódzki”, miał mieć wertykalną, odgórnie narzucaną dynamikę: „[...] samo planowanie ma procedurę taką, że rozpoczyna się od zagadnień łódzkich w aspekcie ogólnokrajowym, potem regionalnym, czyli wojewódzkim, dalej ścieśniając się do spraw lokalnych, wreszcie dzielnicowych”<sup>40</sup>.

## Metropolitarne sny a powojenna rzeczywistość

Nowością, którą nieść miał Łodzi nowy, powojenny porządek, miała być nie tylko zasada planowości w polityce miasta, lecz również sama zmiana jego tożsamości. W pierwszych powojennych latach struktura społeczna Łodzi ulegała bardzo wyraźnym transformacjom. Napływ inteligencji ze zniszczonej Warszawy, a także transfer wielu instytucji państwowych spowodowały poważne zmiany w wyglądzie miasta, odnotowywane zresztą wielokrotnie na łamach prasy<sup>41</sup>. W nieznanym dotychczas tempie rozwijała się kultura i sektor szkolnictwa wyż-

<sup>36</sup> „Problemy komunikacyjne Łodzi”, *Dziennik Łódzki*, nr 136 (1946).

<sup>37</sup> Pierwsze próby opracowania planu regulacyjnego dla Łodzi podjęto jeszcze w latach I wojny światowej, pod kierunkiem Christophera Rancka z Hamburga. Jego pracę już w niepodległej Polsce kontynuował Adolf Goldberg, którego propozycje nie zyskały sobie jednak aprobaty władz miejskich. W 1927 roku nowy plan przestrzenny dla Łodzi przedstawił Władysław Michalski z Politechniki Warszawskiej; po licznych poprawkach, jakie na prośbę magistratu naniósł w nim Tadeusz Tołwiński, został on przyjęty przez Radę Miejską, a następnie zaaprobowany przez władze centralne (Bazaniak 2013; Wiśniewski 2012).

<sup>38</sup> „Łódź miastem przyszłości”, *Dziennik Łódzki*, nr 296 (1946).

<sup>39</sup> „Łódź – największe miasto Polski”, *Dziennik Łódzki*, nr 106 (1946); „Witamy pocieszające zapowiedzi”, *Kurier Popularny*, nr 77 (1948).

<sup>40</sup> „Łódź miastem przyszłości”, *Dziennik Łódzki*, nr 296 (1946).

<sup>41</sup> „Życie na ruinach Warszawy”, *Express Ilustrowany*, nr 18 (1946).

szego (Baranowski 1985). Według optymistycznych diagnoz stara „robotnicza” Łódź stawać się miała nową „Łodzią robotniczo-inteligencką”<sup>42</sup>. Lokalna prasa z satysfakcją witała te przemiany, pomimo tego, że rosnący odsetek inteligencji niejako z definicji wiązać się musiał ze spadkiem siły politycznej i wpływów uprzywilejowanej klasy robotniczej:

Tym samym miasto nasze nie traci swojego charakteru, [lecz] zmienia swe oblicze. Z miasta typowo robotniczego Łódź stała się miastem robotniczo-urzędniczym, gdyż następuje napływ sił urzędniczych do powstających instytucji. Spójrzmy, co mówią na ten temat liczby. [...] Ilość robotników trzymała się mniej więcej na tym samym poziomie, natomiast liczba pracowników umysłowych w porównaniu z danymi sprzed wojny wzrasta niemal w dwójnasób. [...] Proporcja ta jest normalna, w przeciwieństwie do przedwojennej, która była najlepszym obrazem ubóstwa umysłowego w drugim co do wielkości mieście Polski<sup>43</sup>.

Wzrost odsetka inteligencji, rozwój biurokracji i rosnącą liczbę urzędniczych stanowisk definiowano jako rodzaj „odkupienia”, historyczny krok na drodze ku „normalnej” strukturze społecznej, właściwej miastom tego rozmiaru. Etykieta „polskiego Manchesteru”, dużego, ale ściśle przemysłowego ośrodka, przez dekady stanowiła bowiem brzemień dla lokalnych elit intelektualnych i publicystów. Zmiany w strukturze społecznej zdawały się stanowić dowód, że sprzyjający klimat polityczny pozwoli na zmianę statusu i pozycji Łodzi w skali ogólnopolskiej, a być może również międzynarodowej.

Wyobrażenia lokalnych planistów i dziennikarzy zdominowana była przez wizję „pełnego” miasta (Zysiak 2014). Innymi słowy, już nie ośrodka przemysłowego, z niezbyt liczną inteligencją czy niedorozwiniętą infrastrukturą społeczną i kulturalną, lecz prawdziwego miasta metropolii, pełniącego zróżnicowane funkcje, mogącego w niedalekiej przyszłości odgrywać kluczową rolę w życiu całego państwa. Przy tego rodzaju rozważaniach głównym punktem odniesienia, wyobrażonym wzorem krajowej metropolii, była, co zrozumiale, Warszawa. W powojennej prasie łódzkiej pojawiało się wiele porównań obydwu miast, z których wyciągano często wnioski, że Łódź staje się, lub w niedalekiej perspektywie stanie się, miastem równie ważnym dla państwa, co Warszawa<sup>44</sup>.

Utrata monoindustrialnego charakteru stawała się równoznaczna z transformacją w miasto prawdziwie nowoczesne: „Nowoczesne tętno życia – wyjaśniał »Dziennik Łódzki« – wymaga od Łodzi nie tylko produkcji przemysłowej, ale również kultury i nauki”<sup>45</sup>. Postęp w takich dziedzinach, jak nauka czy sztuka, stanowił jednak tylko jeden z wymiarów pożądanej i z czasem coraz śmielej zapowiadanej przez prasę metropolizacji. Inny wymiar tego procesu miał stanowić rozwój odpowiedniej wielkomiejskiej infrastruktury. Przyszła metropolia potrzebowała na przykład nowego, reprezentacyjnego dworca kolejowego czy właści-

<sup>42</sup> „Łódź robotniczo-inteligencka”, *Dziennik Łódzki*, nr 272 (1946); „Które oblicze Łodzi jest prawdziwe”, *Kurier Popularny*, nr 6 (1946).

<sup>43</sup> „Łódź zmieniła się”, *Express Ilustrowany*, nr 327 (1946); „Łódź – największe miasto Polski”, *Dziennik Łódzki*, nr 106 (1946).

<sup>44</sup> „Życie na ruinach Warszawy”, *Express Ilustrowany*, nr 18 (1946).

<sup>45</sup> „Łódź w oczach nietubylca”, *Dziennik Łódzki*, nr 186 (1948).

wej siedziby dla teatru: „Łódź nie ma i nigdy nie miała porządnej sali teatralnej. Kilka nielicznych, które istnieją, to tylko prowizoria, a przecież w nowej swej roli jednego z głównych ośrodków kultury polskiej Łódź powinna posiadać przynajmniej jeden teatr reprezentacyjny”<sup>46</sup>.

Co więcej, aspirująca do metropolitarnego statusu Łódź – jak pisano – powinna zyskać autostrady, odpowiednie siedziby dla prestiżowych instytucji nauki czy kultury wysokiej, a do tego drapacze chmur<sup>47</sup>, nowe lotnisko („w samym środku miasta”, według jednej z najśmielszych propozycji<sup>48</sup>) oraz metro! Ten najszybszy i najwygodniejszy środek transportu publicznego stanowił jednoznaczny symbol prawdziwie metropolitarnego statusu. Skoro „mają metro stolice świata – będzie je miała też Łódź!”<sup>49</sup>. Co ciekawe, choć Łódź położona jest z dala od jakichkolwiek żeglownych rzek, autorzy planów wierzyli, że dzięki systemowi kanałów Łódź może stać się w przyszłości nawet znaczącym... portem rzecznym.

W zgodnej opinii prasy perspektywy dla miasta były bardzo obiecujące. Nie zaskakuje więc, że pojawiało się wiele wygłaszanych w stanowczym tonie prognoz, że liczba mieszkańców Łodzi może osiągnąć milion osób w ciągu jednej, góra dwóch dekad<sup>50</sup>, a po upływie kilkudziesięciu lat miała stać się wreszcie nowoczesną, racjonalnie zorganizowaną metropolią, wolną od niedostatków diagnozowanych przez lokalne elity w poprzednich latach. Ostatecznie Łódź dołączyłaby do rdzenia nowoczesnej cywilizacji i osiągnęłaby uznanie, na jakie miała zasługiwać. Było to apogeum powojennego metropolitarnego snu.

Powab metropolitarnych wizji był jednak tyleż intensywny, co krótki. Już poczynając od 1946 roku, większość państwowych wysiłków i nakładów inwestycyjnych koncentrowała się na odbudowie stolicy. Od 1948 roku najbardziej kreatywne grupy wśród przybyszów, którzy trafili do Łodzi po zakończeniu wojny, zaczęły przenosić się z powrotem do odbudowywanej Warszawy (Bołtuc-Staszewska 1964). Ostatecznie Łódź nie została też uwzględniona w planie sześcioletnim (1950–1955), który w założeniu miał przecież przynieść szybką modernizację kraju. Plan koncentrował się co prawda na sektorze przemysłowym, priorytet przyznano jednak przemysłowi ciężkiemu, włókiennictwo zostało zaś zepchnięte na dalszy plan. Początkowo uprzywilejowana sytuacja miasta stosunkowo mało zniszczonego podczas wojny z czasem zmieniła się w przeszkodę – finansowane z centralnych środków inwestycje kierowano w większości gdzie indziej.

Także prasa traciła częściowo swój status podmiotu współkształtującego dynamikę dyskusji o mieście i perspektywach jego przemian. Ścisła kontrola i rosnąca

<sup>46</sup> „Łódź musi mieć reprezentacyjny teatr”, *Dziennik Łódzki*, nr 192 (1946).

<sup>47</sup> „Drapacz Chmur w Łodzi”, *Express Ilustrowany*, nr 41 (1948).

<sup>48</sup> „Łódź miastem przyszłości”, *Dziennik Łódzki*, nr 296 (1946).

<sup>49</sup> „Łódź przyszłości”, *Express Ilustrowany*, nr 305 (1949); zob. także „Łódź będzie pięknym miastem”, *Express Ilustrowany*, nr 32 (1946); „Łódź rajem na ziemi”, *Express Ilustrowany*, nr 240 (1946); „Dworzec-gigant!”, *Express Ilustrowany*, nr 284 (1948); „Śmiałe plany regulacji miasta”, *Kurier Popularny*, nr 336 (1947).

<sup>50</sup> „Problemy komunikacyjne Łodzi”, *Dziennik Łódzki*, nr 136 (1946); „Rozparcelować Łódź na 16 osiedli? Nowe koncepcje urbanistyczne »miasta funkcjonalnego« (artykuł dyskusyjny)”, *Dziennik Łódzki*, nr 351 (1947).



presja propagandowa eliminowały możliwość debaty, a generalny trend ku centralizacji osłabił rolę, jaką odgrywali w pierwszych powojennych latach przedstawiciele lokalnych elit. Zgodnie bowiem z centralistycznym zwrotem, charakterystycznym dla okresu stalinizmu, rząd i centralna administracja objęły rolę rzeczywistych kreatorów polityki modernizacyjnej na wszystkich szczeblach. Wobec tego lokalne plany inwestycyjne prezentowano jedynie jako uzupełnienie centralnych planów, a rolę rzeczywistego aktora modernizacji w prasowym dyskursie przypisywać zaczęto jednoznacznie rządowi centralnemu – Łódź stawała się klientem władz państwowych<sup>51</sup>. „Władze centralne poświęcają coraz więcej uwagi naszemu miastu, doceniając w pełni potrzeby Wielkiej Łodzi. [...] Mamy budować, rozbudowywać, remontować, a gdy zajdzie potrzeba, Rada Państwa udzieli nowych kredytów”<sup>52</sup>.

Na przełomie 1948 i 1949 r. można było już dostrzec, że komfort życia codziennego i zaspokajanie potrzeb mieszkańców odgrywać zaczęły pośledniejszą rolę w procesie projektowania i w dyskursie legitymizującym nowe inwestycje. Dziennikarze zdawali się w coraz większym stopniu ekscytować przede wszystkim samą skalą i śmiałością planowanych przedsięwzięć. Dyskurs modernizacyjny uległ wyraźnej technicyzacji i zdominowany został przez monumentalizm. Pewne wyobrażenie o tym dawać może już samo tylko wyliczenie najczęstszych przymiotników, którymi opisywano nowe projekty – inwestycje miały być „gigantyczne”, „piękne”, „potężne”, „wspaniałe”, „monumentalne” itd.<sup>53</sup> Towarzyszyły im specjalnie kreowane określenia, które uwypuklić miały wyjątkowość planowanych przedsięwzięć – w prasowych nagłówkach pojawiały się więc zbitki, takie jak „hala-kolos” czy „dworzec-gigant”. Planowane inwestycje miały śmiało rozbijać dotychczasową tkankę miejską, a prowadzone z rozmachem przedsięwzięcia jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki odmieniać miały oblicze kolejnych części miasta. W „Dzienniku Łódzkim” w 1949 roku tłumaczono na przykład, że Łódź potrzebuje wielkomiejskich alei i szerokich bulwarów, ponieważ jest „największym miastem po Warszawie między Berlinem a Moskwą” (sformułowanie śmiałe, ale i prawdziwe): „Łódź chce mieć swoje bulwary, pełne słońca i zieleni, szerokie jak Pola Elizejskie w Paryżu, a piękne i architektonicznie celowe jak trasa W-Z w Warszawie!”<sup>54</sup>. Podobny sposób myślenia i pisania o przemianach miasta w latach stalinowskiej forsownej modernizacji stawał się coraz powszechniejszy.

<sup>51</sup> „W każdym domu – dobra woda!”, *Express Ilustrowany*, nr 52 (1949); „Łódź zmieni wygląd”, *Express Ilustrowany*, nr 201 (1949).

<sup>52</sup> „Pomoc dla Łodzi”, *Express Ilustrowany*, nr 352 (1948).

<sup>53</sup> „W każdym domu – dobra woda!”, *Express Ilustrowany*, nr 52 (1949); „Potężna ciepłownia”, *Express Ilustrowany*, nr 153 (1949); „Rozbudowa Łodzi”, *Express Ilustrowany*, nr 44 (1949); „Wspaniałe perspektywy”, *Express Ilustrowany*, nr 44 (1949); „Łódź przyszłości”, *Express Ilustrowany*, nr 305 (1949); „Szybko wznoszą się nowe gmachy Łodzi”, *Głos Robotniczy*, nr 177 (1949); „Monumentalny teatr powstanie w tym roku na pl. Dąbrowskiego”, *Express Ilustrowany*, nr 12 (1949); „Gigantyczna inwestycja”, *Express Ilustrowany*, nr 87 (1949); „Hala-Kolos”, *Express Ilustrowany*, nr 321 (1948); „Duży ruch budowlany”, *Express Ilustrowany*, nr 280 (1948).

<sup>54</sup> „Dlaczego tak wąskie”, *Dziennik Łódzki*, nr 292 (1949).

Jednocześnie lokalny dyskurs prasowy ulegał wyraźnej ideologizacji. W pierwszych trzech powojennych latach w debatach o sprawach miasta stroniono zdecydowanie od „-izmów” i kategorii o mocnym zabarwieniu politycznym. Jediną abstrakcyjną kategorią polityczną, którą posługiwano się, aby opisać nowe, powojenne porządki, była „demokracja”, a ogólna poprawa warunków codziennego życia i estetyka miasta stanowiły miarę postępu czy wzrostu dobrobytu, bez konieczności dodatkowych odniesień do politycznego słownika. Słowo „socjalizm” było więc niemal nieobecne w pierwszych trzech powojennych latach, z wyjątkiem publicystyki pepeesowskiego „Kuriera Popularnego”, odwołującego się jednak do tradycji partii, która przed wojną cieszyła się w Łodzi szerokim poparciem i uważana była za ugrupowanie patriotyczne. Od początku 1949 roku „socjalizm” stawał się natomiast uniwersalną etykietą, którą posługiwano się, aby określić dostatnią przyszłość i bezpośredni cel podejmowanych wysiłków modernizacyjnych:

Do Łodzi nadeszła wczoraj wiadomość, która wywołać musi radość i wdzięczność w sercu każdego. Oto rząd postanowił przeprowadzić na terenie naszego miasta gigantyczne inwestycje, aby jak najszybciej podnieść komunalne warunki bytu najszerzych rzesz. Inwestycje te, ujęte w ramy planu 6-letniego zmieniają specyficzny charakter miasta. Łódź nie będzie już przysłowiowym kopciuszkiem, [...] lecz miastem czystym i ładnym. Łódź stanie się wzorem socjalistycznego ośrodka robotniczego!<sup>55</sup>

Łódź miała więc się zmienić w miasto prawdziwie „socjalistyczne”. Co więcej, miało to nastąpić nie w stosunkowo odległej, raczej niesprecyzowanej, przyszłości, jak zakładały to wcześniejsze plany, którymi codzienna prasa kusiała do tychczas czytelników, lecz wręcz w kilka lat, w oparciu o ścisły harmonogram, dzięki entuzjastycznemu zrywowi i wzmożonemu wysiłkowi.

## Podsumowanie

„Gigantyczne” inwestycje ostatecznie ani nie okazały się aż tak gigantyczne jak w innych miastach, ani znacząco nie odmieniły roli kopciuszka. Robotnicza Łódź nie stała się modelowym miastem socjalistycznym, jak na przykład Mińsk, częściowo odbudowywana Warszawa czy nawet Nowa Huta lub węgierskie Sztálinváros (Dunaújváros). Przeciwnie, mimo że pozostawała wciąż drugim największym miastem w Polsce, Łódź na powrót uległa marginalizacji. Nie ulega wątpliwości, że okres bezpośrednio po 1945 r. to czas największych nadziei przemysłowego giganta na zajęcie adekwatnego miejsca na symbolicznej mapie Polski. Prasa, która od końca XIX wieku utyskiwała na niedocenie Łodzi i jej zły wizerunek, w pierwszych kilkunastu miesiącach powojennej odbudowy święciła triumfy i prześcigała się w udowadnianiu właściwego, robotniczego, rodowodu miasta. Jednak poza tym symbolicznym przewrotem i chwilowym objęciem funkcji stolicy *in spe* wizje rozwoju pozostawały początkowo raczej

<sup>55</sup> „W każdym domu – dobra woda!”, *Express Ilustrowany*, nr 52 (1949); „Łódź zmieni wygląd”, *Express Ilustrowany*, nr 201 (1949); „Budujemy miasto »szklanych domów«”, *Głos Robotniczy*, nr 200 (1949).

skromne – skoncentrowane na infrastrukturze, podstawowym funkcjonowaniu miasta i punktowych interwencjach. Z czasem na łamach gazet wybrzmiewać zaczęły coraz śmielsze propozycje. Wylaniać zaczęła się koncepcja funkcjonalnej transformacji miasta jako ogólna rama dla dyskusji o ładzie przestrzennym i punkt odniesienia dla projektowanych i realizowanych – zwykle w mikroskali – inwestycji. Gdy jednak stosunkowo krótki okres powojennej normalizacji i „łagodnej rewolucji” zaczął dobiegać końca, coraz wyraźniej zaczęły się zarysowywać propozycje całościowej, forsownej przebudowy miasta, a wizje wielkich inwestycji, opisywane coraz częściej przy użyciu wysoce zideologizowanego języka („miasto socjalistyczne”), zaczęły dominować w prasowych doniesieniach.

Pragmatyzm i materialne ograniczenia, charakterystyczne dla pierwszych lat powojennej odbudowy, wymuszały niejako skromność proponowanych początkowo rozwiązań. Z drugiej jednak strony zauważyć trzeba, że właśnie w tym okresie perspektywy rozwoju Łodzi i jej centralnej roli w nowej rzeczywistości politycznej były najbardziej optymistyczne. Kres tych nadziei zbiegł się jednak w czasie z przesunięciem, jakie dokonało się w dyskursie o modernizacji miasta, od skoncentrowania na kwestiach zaspokajania podstawowych potrzeb mieszkańców do wizji całościowej i przyspieszonej przebudowy. Niestety, Łódź traciła już wyjątkową, uprzywilejowaną pozycję, którą udało się zająć bezpośrednio po wojnie, a wraz z nią również szanse na realizację najbardziej ambitnych projektów i inwestycji. Finalnie, będąc ponownie drugim największym miastem w Polsce i największym centrum przemysłu tekstylnego, nie została nawet włączona w ofensywę inwestycyjną planu sześcioletniego. W praktyce więc Łódź w kolejnych latach pozostawała skazana na skromną modernizację, choć jednocześnie w dyskursie prasowym i oficjalnym, zgodnie z kluczem ideologicznym, dominował wyraźnie ton monumentalizmu, a ambicje i plany na przyszłość formułowano z nieznanym wcześniej rozmachem.

## Literatura

- Baranowski B., 1985, *Pierwsze lata Uniwersytetu Łódzkiego, 1945–1949*, Łódź: Uniwersytet Łódzki.
- Bater J.H., 1980, *The Soviet City. Explorations in Urban Analysis*, London: Edward Arnold.
- Bazaniak R., 2013, *Rozwój przestrzenno-budowlany miasta Łodzi, jego regulacje oraz prace związane z utworzeniem Wielkiej Łodzi do wybuchu drugiej wojny światowej*, niepublikowana praca doktorska, Łódź.
- Berend I.T., Ranki G., 1982, *The European Periphery and Industrialization 1780–1914*, New York: Cambridge University Press.
- Bocharnikova D., Harris S.E., 2018, „Second World urbanity: Infrastructures of utopia and really existing socialism”, *Journal of Urban History*, t. 44, nr 1, s. 3–8, <https://doi.org/10.1177/0096144217710227>.
- Bołtuc-Staszewska I., 1964, *Tranzytem przez Łódź*, Łódź: Wydawnictwo Łódzkie.
- Bristol K.G., 1991, „The Pruitt-Igoe myth”, *Journal of Architectural Education*, t. 44, nr 3, s. 163–171, <https://doi.org/10.1080/10464883.1991.11102687>.
- Ciarkowski B., 2016, *Łódź, która nie powstała*, Łódź: Dom Wydawniczy Księży Młyn.

- Crawford Ch.E., 2018, „From tractors to territory: Socialist urbanization through standardization”, *Journal of Urban History*, t. 44, nr 1, s. 54–77, <https://doi.org/10.1177/0096144217710233>.
- Ellman M., 2014, *Socialist Planning*, wyd. 3, New York: Cambridge University Press.
- Ferenčuhová S., Gentile M., 2016, „Introduction: post-socialist cities and urban theory”, *Eurasian Geography and Economics*, t. 57, nr 4–5, s. 483–496, <https://doi.org/10.1080/015387216.2016.1270615>.
- Habielski R., 2009, *Polityczna historia mediów w Polsce w XX wieku*, Warszawa: WAiP.
- Hess Ch., 2018, „Sino-Soviet city: Dalian between socialist worlds, 1945–1955”, *Journal of Urban History*, t. 44, nr 1, s. 9–25, <https://doi.org/10.1177/0096144217710234>.
- Kądzielski J., 1962, „Czytelnictwo gazet, czasopism i książek wśród dorosłej ludności miasta”, w: E. Rosset (red.), *Łódź w latach 1945–1960*, Łódź: Wydawnictwo Łódzkie, s. 419–426.
- Kulić V., 2017, „The builders of socialism: Eastern Europe’s cities in recent historiography”, *Contemporary European History*, t. 26, nr 3, s. 545–560, <https://doi.org/10.1017/S0960777316000497>.
- Le Normand B., 2014, *Designing Tito’s Capital: Urban Planning, Modernism, and Socialism. Culture, Politics, and the Built Environment*, Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press.
- Lebow K., 2013, *Unfinished Utopia: Nowa Huta, Stalinism, and Polish Society, 1949–56*, Ithaca: Cornell University Press.
- Leszczyński A., 2013, *Skok w nowoczesność: polityka wzrostu w krajach peryferyjnych 1943–1980*, Warszawa: Wydawnictwo Krytyki Politycznej.
- Maxim J., 2009, „Mass housing and collective experience: On the notion of »microraiion« in Romania in the 1950s and 1960s”, *The Journal of Architecture*, t. 14, nr 1, s. 7–26, <https://doi.org/10.1080/13602360802705155>.
- Multiple Modernities of State Socialism*, 2017, Acta Poloniae Historica, nr 115, [http://www.aph-ihpan.edu.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=32:volu-me-115&catid=8&Itemid=107&lang=pl](http://www.aph-ihpan.edu.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=32:volu-me-115&catid=8&Itemid=107&lang=pl).
- Mumford E.P., 2000, *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928–1960*, Cambridge, MA: MIT Press.
- Oman Ch., Wignaraja G., 1991, *The Postwar Evolution of Development Thinking*, New York: St. Martin’s Press.
- Piskała K., Szymański M.J., 2018, „Eugeniusz Ajnenkiel (1900–1981) – socjalista, społecznik, piewca robotniczej Łodzi”, w: W. Jarno, P. Waingertner (red.), *Łódzcy bohaterowie 1918 roku*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, s. 23–39.
- Rist G., 2010, *The History of Development: From Western Origins to Global Faith*, 3. ed., 2. impr., London: Zed Books.
- Smith M.B., 2010, *Property of Communists: The Urban Housing Program from Stalin to Khrushchev*, DeKalb: Northern Illinois University Press.
- Stronski P., 2010, *Tashkent: Forging a Soviet City, 1930–1966. Pitt Series in Russian and East European Studies*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- Sumorok A., 2010, *Architektura i urbanistyka Łodzi okresu realizmu socjalistycznego*, Warszawa: Neriton.
- Śmiechowski K., 2012, *Z perspektywy stolicy: Łódź okiem warszawskich tygodników społeczno-kulturalnych (1881–1905)*, Łódź: Wydawnictwo Ibidem.
- Waingertner P., 2019, *Czwarta stolica: kiedy Łódź rządziła Polską (1945–1949)*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

- Wiśniewski M., 2012, *Wpływ planowania przestrzennego na rozwój strefy zurbanizowanej Łodzi w okresie powojennym*, Łódź: Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej.
- Zarecor K.E., 2018. „What was so socialist about the socialist city? Second World urbanity in Europe”, *Journal of Urban History*, t. 44, nr 1, s. 95–117, <https://doi.org/10.1177/0096144217710229>.
- Zysiak A., 2014, „The desire for fullness. The fantasmatic logic of modernization discourses at the turn of the 19th and 20th century in Łódź”, *Praktyka Teoretyczna*, nr 3 (13), s. 41–69.
- Zysiak A., 2017, „Socjalizm jako modernizacja – powojenna historia Polski w perspektywie rewizjonistycznej”, *Przegląd Humanistyczny*, t. 61, nr 2 (457), s. 135–145, <https://doi.org/10.5604/01.3001.0010.4152>.
- Zysiak A., Śmiechowski K., Piskała K., Kaźmierska K., Burski J., Marzec W., 2018, *From Cotton and Smoke: Łódź – Industrial City and Discourses of Asynchronous Modernity 1897–1994*, Łódź–Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.