

Agata Walczak*

orcid.org/0009-0006-8167-2942

Historyczny układ urbanistyczny nowohuckiego kombinatu jako podstawa jego dalszego rozwoju

Historical Urban Layout of Nowa Huta's Steelworks as a Basis for Its Further Development

Słowa kluczowe: Nowa Huta, kombinat, urbanistyka zakładów przemysłowych, ochrona dziedzictwa przemysłowego

Keywords: Nowa Huta, steelworks, industrial plant urban planning, industrial heritage conservation

Wprowadzenie

Podczas gdy w latach 70. nowohucki kombinat notował rekordowe zyski, świat borykał się z kryzysem przemysłu, który to kryzys mógł się zakończyć w jeden sposób – upadkiem tradycyjnego modelu przemysłu. Wielkość zakładu przemysłowego i znaczenie kolei jako podstawowego środka transportu straciły na znaczeniu, a świat poszukiwał nowych rozwiązań, zarówno w dziedzinie samej technologii produkcji, jak i architektury dopasowanej do nowych wymagań, podatnej na adaptację do nowych wyzwań. Jednak kombinat jako ogromny konstrukt minionej epoki, budowany w technologiach, które wychodziły wówczas z użytkowania, okazał się oporny na wszelkie zmiany. Pojedyncze obiekty zostały zmodernizowane, ciągi technologiczne przebudowane, jednak jako całość założenie nigdy nie wróciło do świetności. Skończyło się myślenie o zakładzie jako o jednym organizmie wymagającym do sprawnego funkcjonowania odpowiednio zaprojektowanego układu urbanistycznego, który wynikał nie tylko z funkcjonalizmu, ale również z kwestii estetycznych i kompozycyjnych. Obecnie wydaje się, że kwestie estetyczne w przypadku zabudowy przemysłowej nie mają większego znaczenia.

Introduction

In the 1970s, while the Nowa Huta Steelworks saw record profits, the world faced a crisis of industry, which could have only ended one way—in the collapse of industry's traditional model. The size of the industrial plant and the importance of railroads as the primary means of transportation had lost their importance, and the world was looking for new solutions, both in manufacturing technology itself and in architecture, tailored to new requirements and potentially adaptable to new challenges. However, the steelworks, as an immense construct of a bygone age, built using technologies that were becoming obsolete, turned out to be resistant to all change. Its individual structures were modernized, process lines were remodeled, but as a whole the layout never returned to its former glory. There was an end to thinking of the plant as a single organism that required a properly designed urban layout to function efficiently, which was driven not only by functionalism, but also by aesthetic and compositional considerations. It now appears that in the case of industrial development, aesthetics are insignificant.

Extreme opinions have been expressed in discussions around the steelworks' future, ranging from

* dr inż. arch. kraj., Katedra Gospodarki Przestrzennej i Architektury Krajobrazu, Wydział Inżynierii Środowiska i Geodezji, Uniwersytet Rolniczy w Krakowie

* Ph.D. Eng. Lands. Arch., Department of Spatial Management and Landscape Architecture, Faculty of Environmental Engineering and Geodesy, University of Agriculture in Krakow

Cytowanie / Citation: Walczak A. Historical Urban Layout of Nowa Huta's Steelworks as a Basis for Its Further Development. *Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation* 2025, 84:111–127

Otrzymano / Received: 15.05.2025 • **Zaakceptowano / Accepted:** 11.07.2025

doi: 10.48234/WK84STEELWORKS

Praca dopuszczona do druku po recenzjach

Article accepted for publishing after reviews

W rozmowach na temat przyszłości kombinatu pojawiają się skrajne opinie, od postulatu objęcia ochroną konserwatorską do zrównania z ziemią. Niezależnie od tych kontrowersji, faktem jest, że obecny stan jest najgorszy dla przestrzeni – brak pomysłu i decyzji co do dalszego kierunku przemian powoduje degradację obszaru. Nagromadzenie problemów związanych z kwestiami ekonomicznymi, technologicznymi, środowiskowymi, a także wartościami historycznymi i zabytkowymi, utrudnia podjęcie decyzji o dalszym przeznaczeniu terenu. Jednakże co do kwestii przestrzennych i struktury nowego zagospodarowania, punktem wyjścia powinien być historyczny układ urbanistyczny kombinatu, gdyż umożliwi to jego najbardziej efektywne wykorzystanie. Z punktu widzenia dbałości o ład przestrzenny koordynacja działań na tak rozległym obszarze powinna zachodzić co najmniej na poziomie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zagospodarowanie obszaru na podstawie pojedynczych decyzji, przy jego coraz większym rozdrobnieniu własnościowym, doprowadza do konfliktów przestrzennych i nierównomiernego zagospodarowania. Obecnie obok działających przedsiębiorstw o zmodernizowanych ciągach produkcyjnych znajdują się tam tereny kompletnie opuszczone i zrujnowane. Dokładniejsze analizy obszaru kombinatu są utrudnione z powodu braku swobodnego dostępu do niego, gdyż nadal znajduje się on pod zarządem jednego właściciela. Rozpoznanie niektórych części terenu jest możliwe jedynie na podstawie materiałów historycznych oraz zdjęć satelitarnych.

Stan badań nad obszarem

Większość opracowań naukowych dotyczących Nowej Huty skupia się na tematach związanych z osiedlami mieszkaniowymi bądź na dokumentowaniu wspomnień jej mieszkańców [Kryptonim „Gigant” 2008; *Moja Nowa Huta* 2009]. Natomiast obszar Huty im. Lenina (HiL) do tej pory nie został kompleksowo opisany. W literaturze przedmiotu można znaleźć pojedyncze opisy wybranych budynków, np. w pracach *Dziedzictwo przemysłowe kombinatu metalurgicznego w Nowej Hucie* [Duda, Kazimierski, Pochwała 2008] oraz *Kombinat metalurgiczny w Nowej Hucie – kłopotliwe dziedzictwo* [Pochwała 2008]. W opracowaniach tych uznano, że obiektami o najwyższych wartościach kulturowych (technicznych, architektonicznych) są obiekty najstarsze oraz kluczowe dla realizowanej produkcji. Część tych obiektów już nie istnieje. Większa liczba budowli doczekała się natomiast opracowania podczas identyfikacji obiektów wymagających objęcia ochroną konserwatorską, którego to zadania podjęło się w 2019 r. Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków Urzędu Miasta Krakowa. Lista początkowo wytypowanych obiektów zawierała 21 pozycji, dla których sporządzono karty ewidencyjne, jednakże finalnie jedynie sześć obiektów pozostało w ewidencji wskutek unieważnienia wpisów wyrokami Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie [Kwestionowanie kwa-

proposals to place it under statutory conservation to outright levelling it. Regardless of this controversy, the fact is that the current state is the worst for this space—the lack of ideas and decisions on future directions is causing the area’s degradation. The accumulation of economic, technological and environmental problems, as well as those concerning historical and monumental values, makes it difficult to decide on the land’s further use. However, when it comes to spatial matters and the structure of new development, the starting point should be the historical layout of the steelworks, as this would allow for its most effective use. From the standpoint of ensuring spatial order, coordination across such an extensive area should take place at least at the local spatial development plan level. Development of the area on the basis of singular decisions, with its increasing property fragmentation, leads to spatial conflicts and uneven development. At present, in addition to active businesses with modernized process lines, there are completely abandoned and ruined areas here. More detailed analysis of the area is hampered by a lack of free access to it, as it is still under the management of a single owner. Exploration of certain parts of the area is possible only based on historical materials or satellite imagery.

Status of research on the area

Most academic studies of Nowa Huta focus on subjects linked to housing estates or documenting the memories of its residents [Kryptonim „Gigant” 2008; *Moja Nowa Huta* 2009]. In contrast, the Vladimir Lenin Steelworks (VLS) area has not been comprehensively documented to date. The literature features singular descriptions of selected buildings, e.g., in *Dziedzictwo przemysłowe kombinatu metalurgicznego w Nowej Hucie* [Duda, Kazimierski, Pochwała 2008], and *Kombinat metalurgiczny w Nowej Hucie – kłopotliwe dziedzictwo* [Pochwała 2008]. These studies expressed opinions that it is the oldest buildings, and those key to the production at the plant, were those of the highest cultural values (technical, architectural). Some of these structures no longer exist. A larger number of structures was documented during the identification of sites for statutory conservation, which the Office of the Municipal Conservator of Monuments of the City of Cracow began in 2019. The list of initially selected structures included twenty-one items, for which record sheets were drafted, but ultimately only six structures were entered into the records due to being invalidated by rulings of the Voivodeship Administrative Court in Cracow [Kwestionowanie kwalifikacji danego obiektu jako zabytku 2022]. At the same time, historical and urban planning analyses of the area were carried out, which preceded the preparation of the local spatial development plan for the “Kombinat” area [Uchwała Nr XIII/230/19 Rady Miasta Krakowa] by the Spatial Planning Department of the Office of the City of Cracow. The author of this

lifikacji danego obiektu jako zabytku 2022]. Jednocześnie przeprowadzono analizy historyczne i urbanistyczne obszaru, które poprzedziły sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Kombinat” [Uchwała Nr XIII/230/19 Rady Miasta Krakowa] przez Wydział Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa. Głównym projektantem była autorka niniejszego artykułu. Wybrane fragmenty tych analiz i wynikające z nich wnioski zawarto w poniższym tekście. Badania oparto zarówno na wizjach lokalnych, jak i analizach historycznych ortofotomap. Główna część badań dotyczyła też identyfikacji obiektów na obszarze i przypisaniu lokalizacji obiektom rozpoznany na historycznych zdjęciach. Korzystano głównie ze zbioru fotografii Muzeum Historycznego Krakowa, w tym wyjątkowych prac artysty fotografa Henryka Hermanowicza, który miał możliwość dokumentowania budowy kombinatu. Pojedyncze obiekty zidentyfikowano również na zdjęciach z wykopalisk, znajdujących się w Muzeum Archeologicznym. Cennym źródłem informacji okazały się relacje osób pracujących w kombinacie, jak również opracowania i wspomnienia osób, które pracowały bezpośrednio przy budowie HiL [Bąbiński 1954; Binek 2009]. Wydawnictwa, z których zaczerpnięto informacje na temat przekształceń obszaru, to głównie *Kronika Nowej Huty* Tadeusza Gołaszewskiego [1955], *Kamienie węgielne* [1977] oraz jubileuszowe opracowanie *Huta im. Tadeusza Sendzimira S.A. w Krakowie 1949–1999* [Choma et al. 1999] zawierające informacje dotyczące nie tylko powstania HiL, ale i jej dalszego rozwoju, aż do końca lat 90. Dla uzyskania szerszego kontekstu zagadnienia budowy zakładów przemysłowych posłużono się podręcznikami projektowania zakładów dla architektów i inżynierów z okresu budowy kombinatu [Ajzenberg 1951; Lewulis 1956; Ostrowski 1953].

Historia przekształceń obszaru – identyfikacja zabytkowych wartości architektonicznych i urbanistycznych

Teren, o którym mowa w artykule, obejmuje obszar dawnej Huty im. Lenina koło Krakowa, która powstała jako kombinat metalurgiczny z pełnym, zamkniętym cyklem produkcyjnym, obejmującym wytop surowców, wytop stali oraz wstępną i końcową obróbkę plastyczną stali. Huta stanowiła unikatowy przykład jednej z największych inwestycji przemysłowych w Polsce w 2. połowie XX w. Wartością samą w sobie jest również to, że przez ponad 60 lat utrzymała swoją funkcję i nadal zachowuje potencjał do przekształceń i rozwoju funkcji przemysłowych. Jednakże stanowi problematyczne dziedzictwo, zawieszone między oczekiwaniami społeczeństwa a kwestiami ekonomicznymi i koniecznością zachowania rentowności przedsiębiorstw działających na jej obszarze.

Wstępne założenia budowy opracował Dział Projektowania Nowej Huty utworzony w 1947 r. [Frużyński 2022, s. 254] w ramach Biura Projektowego „Biprohut”. 29 marca 1949 r. przekształcono ten dział w samodziel-

article was the plan's lead designer. Selected excerpts from these analyses and the resulting conclusions are included in the text below. The research was based on both site inspections and analyses of historical orthophotomaps. The main part of the research also concerned the identification of structures within the area and assigning structures identified in historical photographs to specific locations. The research was mostly based on the collection of photographs of the Historical Museum of Kraków, including the exceptional works by photographer Henryk Hermanowicz, who was able to document the steelworks' construction. Individual structures have also been identified in photographs of excavations stored at the Archaeological Museum. The accounts of persons who worked at the steelworks, as well as studies and memoirs by people who worked directly on the VLS's construction were valuable sources of information [Bąbiński 1954; Binek 2009]. The publications from which information on the transformation of the area was taken are mainly Tadeusz Gołaszewski's *Kronika Nowej Huty* [1955], *Kamienie węgielne* [1977] and the anniversary publication *Huta im. Tadeusza Sendzimira S.A. w Krakowie 1949–1999* [Choma et al. 1999] at contains information not only on the establishment of the VLS, but also on its further development up to the late 1990s. To acquire a wider context of industrial plant construction, handbooks on plant design for architects and engineers from the period of the steelworks' construction were consulted [Ajzenberg 1951; Lewulis 1956; Ostrowski 1953].

History of the area's transformation – identification of heritage architectural and urbanistic values

The area discussed in this article covers the grounds of the former Vladimir Lenin Steelworks in Cracow, which was built as a metallurgy plant with a complete, closed production cycle that included pig iron smelting, steel smelting, and the initial and final working of steel. The steelworks was a unique example of one of the largest industrial projects in Poland in the late twentieth century. It remains a value in and of itself that it had kept its original use for over sixty years and still retains potential for transformation and the development of industrial uses. However, it represents a problematic heritage, suspended between public expectations and economic issues and the need to preserve the profitability of businesses that operate in its area.

Initial assumptions for the construction project were developed by the Nowa Huta Design Department established in 1947 [Frużyński 2022, p. 254] within the Biprohut Design Bureau. On March 29, 1949, this department was converted into the Nowa Huta Independent State Enterprise in Cracow, and Engineer Jan Anioła, the previous director of the Design Department, assumed its leadership. Four years later,

ne Wyodrębnione Przedsiębiorstwo Państwowe „Nowa Huta” w Krakowie, a jego kierownictwo objął mgr inż. Jan Anioła, dotychczasowy dyrektor Działu Projektowania. Cztery lata później przedsiębiorstwo zostało przekształcone w Biuro Studiów i Projektów „Biprostal” w Krakowie. Jednostka ta zajmowała się nie tylko adaptowaniem do lokalnych uwarunkowań projektów radzieckich, ale również projektami towarzyszącymi głównej inwestycji, takimi jak układy komunikacyjne czy infrastruktura techniczna. Decyzję o lokalizacji kombinatu w pobliżu Krakowa podjęto 24 lutego 1949 r. [*Kryptonim „Gigant”* 2008]. Projekt kombinatu, opracowany przez „Gipromez” – Państwowy Instytut Projektowania Zakładów Metalurgicznych w Moskwie, został zatwierdzony przez rząd PRL w styczniu 1950 r. Pierwsze projekty zakładały stworzenie zakładu o mocy produkcyjnej 1,5 mln ton stali i 1,3 mln ton wyrobów walcowanych rocznie [Duda, Kazimierski, Pochwała 2008, s. 146]. Władze doszły do przekonania, że samowystarczalny obiekt z własnym zapleczem naukowo-technicznym jest rozwiązaniem znacznie oszczędniejszym i łatwiejszym w zarządzaniu. Rzeczywistość w zmieniających się uwarunkowaniach politycznych zaprzeczyła temu przekonaniu. Kolejne etapy rozbudowy Nowej Huty przygotowywał „Biprostal”, jednakże współpraca z „Gipromezem” trwała jeszcze do początku lat 70. [Frużyński 2022, s. 258]. Obszar zajmowany przez główną część zakładu obejmował prawie 5 km², na których zlokalizowano 494 obiekty, w tym korpusy o długości ok. 1 km, a także 27 km dróg i 170 km linii kolejowych.

Inwestycje związane z uruchomieniem i działalnością kombinatu nie ograniczały się do zamkniętego obszaru o powierzchni ok. 900 ha. Typowo rolniczy teren, na którym miał stanąć zakład, posiadał znikomą infrastrukturę techniczną i komunikacyjną, co uniemożliwiało zapewnienie odpowiednich połączeń dla pierwszych robotników, a także transport materiałów budowlanych. Inwestycję rozpoczęto od budowy sieci drogowej, linii tramwajowych i kolejowych. Główny węzeł kolejowy w postaci zespołu rozrządowej stacji kolejowej Kraków-Nowa Huta powstał w rejonie Ruszczy, po wschodniej stronie kombinatu. Składał się m.in. z Zakładu Maszyn Torowych PKP, budynku administracyjno-mieszkalnego PKP oraz wieży ciśnień. Alternatywną metodą transportu miał być transport wodny: kanał portowy o długości blisko 1,5 km wraz z systemem stopni wodnych na Wiśle, których jednak nie zrealizowano w planowanym zakresie. Nad basenem portowym zlokalizowano dwa wyróżniające się architekturą budynki pompowni wody przemysłowej. Dwupiętrowe budynki zrealizowano w stylu socrealistycznym, a budynek zlokalizowany na zakończeniu kanału miał zadaszony taras z kolumnadą.

Budowa zakładu wymagała też szeregu przedsiębiorstw zapewniających zaopatrzenie dla pracowników. Produktów żywnościowych dostarczała spółdzielnia produkcyjna utworzona w 1950 r. [Gołaszewski 1955, s. 146] w Krzysztoforzycach, składająca się z pól upraw-

the enterprise was transformed into the Biprostal Study and Design Bureau in Cracow. This body adapted Soviet designs to local conditions and handled projects that accompanied the main project, such as transport and circulation systems and technical infrastructure. The decision to site the steelworks near Cracow was taken on February 24, 1949 [*Kryptonim „Gigant”* 2008]. The steelworks' design documentation, developed by Gipromez—the State Institute for Design of Metallurgical Plants in Moscow—was approved by the People's Republic of Poland government in 1950. The initial designs assumed a plant with an output of 1.5 million tons of steel and 1.3 million tons of rolled steel products per year [Duda, Kazimierski, Pochwała 2008, p. 146]. The authorities became convinced that a self-sufficient plant with its own scientific and engineering facilities was a much more cost-effective solution that would be easier to manage. The reality of changing political conditions contradicted this belief. The successive stages of Nowa Huta's expansion were planned by Biprostal, but cooperation with Gipromez lasted up to the 1970s [Frużyński 2022, p. 258]. The area occupied by the plant's main section covered almost 5 km², which featured 494 structures, including masses with a length of around 1 km, as well as 27 km of roads and 170 km of railway lines.

Projects linked to the steelworks' startup and operation were not limited to the 900 ha worth of its closed grounds. The typically agricultural area in which the plant was to be sited had little in the way of technical and transport infrastructure, which made it impossible to provide suitable connections for the first workers, and hindered the transport of construction materials. The project began with the construction of a road network and streetcar and railway lines. The main railway node, in the form of the Cracow-Nowa Huta shunting yard was built near Ruszcza, to the east of the steelworks. It consisted of, among other things, the PKP Track Machinery Plant, a PKP administration and housing building, and a water tower. Water transport was to be an alternative here: a port canal with a length of ca. 1.5 km along with a system of barges along the Vistula River, which were not built to the extent planned. Two architecturally distinctive industrial water pumping station buildings were located above the port basin. The two-story buildings were built in the Socialist Realist style, and the building located at the end of the canal had a covered terrace with a colonnade.

Construction of the plant also required a number of companies to provide supplies for workers. Food products were provided by a production cooperative established in 1950 [Gołaszewski 1955, p. 146] in Krzysztoforzyce, and consisted of farmland and livestock pens. Along Makuszyńskiego Street, construction of a Supply Depot began in 1952 [Binek 2009, p. 18], from which transportation was carried out via a rail siding. The design documentation was made by Miastoprojekt-Kraków, and the chief archi-

nych oraz zagród hodowlanych. Wzdłuż ul. Makuszyńskiego w 1952 r. rozpoczęto budowę Bazy Zaopatrzeniowej [Binek 2009, s. 18], z której transport odbywał się poprzez bocnicę kolejową. Dokumentację projektową wykonał Miastoprojekt-Kraków, a głównym architektem większości obiektów był inżynier arch. Zbigniew Sieradzki. Baza składała się z takich obiektów, jak piekarnia mechaniczna Gigant, przetwórnia mleka, przetwórnia mięsa z garmażerią, pralnia miejska, ziemniaczarki, rozlewnia piwa i wód gazowanych, stacja sanitarno-epidemiczna, kotłownia, stacja energetyczna oraz skład opału. Większość z tych obiektów istnieje do dzisiaj, jednakże przeszła modernizację bądź zmianę funkcji. Na uwagę zasługuje najbardziej dekoracyjny ze wszystkich budynek stacji sanitarnej oraz budynek piekarni. Stacja sanitarna zachowała oryginalną elewację, piekarnia zaś przeszła w ubiegłych latach modernizację, wskutek której zasłonięto dekoracyjną attykę.

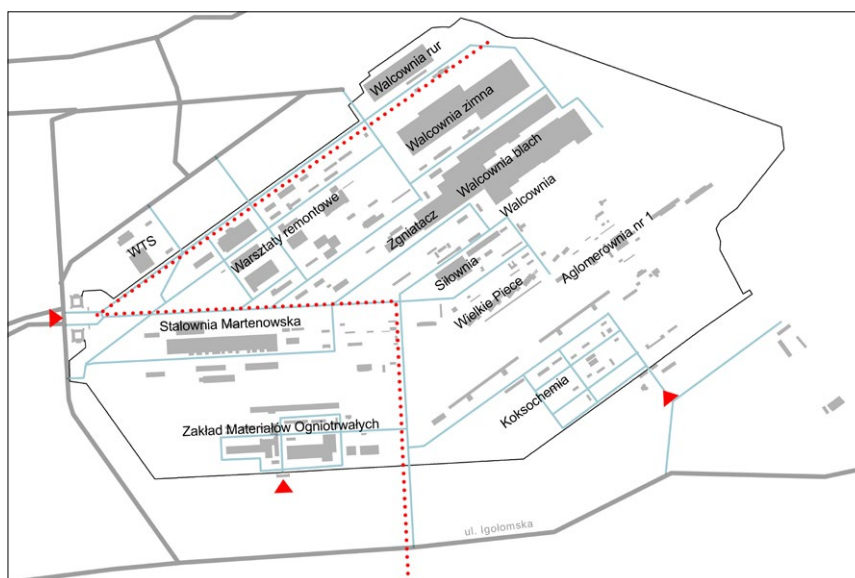
Podstawową zasadą projektowania zakładów przemysłowych przytaczaną w ówczesnych podręcznikach dla projektantów było rozlokowywanie obiektów w sposób odpowiadający wymaganiom procesu produkcyjnego, tak by zapewnić jak najkrótszą drogę transportu materiałów i produktów. Realizację tej zasady umożliwiał podział na strefy według grup wydziałów i urządzeń podobnych pod względem charakteru produkcji, jak również warunków pożarowych i sanitarno-higienicznych, zapotrzebowania na energię oraz obrotu ładunków. Kolejną zasadą właściwego zagospodarowania zakładu było oddzielenie transportu kolejowego i samochodowego od przepływów ludzi, tak by ograniczyć bądź wyeliminować ich krzyżowanie się na tym samym poziomie [Ajzenberg 1951, s. 383]. W rozwiązaniach komunikacyjnych wykorzystywano zatem dwupoziomowe skrzyżowania czy estakady, a dla pieszych pracowników budowano liczne przełączki podziemne lub nadziemne między budynkami socjalnymi a halami produkcyjnymi. Planując budynki, brano pod uwagę strony świata i kierunek przeważających na danym obszarze wiatrów i stosowano układ równoległy, aby ułatwić przewietrzanie obszaru i spływ zanieczyszczeń na niezamieszkane tereny sąsiednie. Budynki dzielono na trzy grupy – zasadnicze (produkcyjne), pomocnicze oraz usługowe, co ułatwiała strefowanie obszaru pod kątem przeznaczenia. Czasami w literaturze dotyczącej przedmiotowego terenu jako odrębne typy wymieniane są również urządzenia typu sieciowego oraz zieleń i tereny wypoczynkowe, a także sportowe.

„Celem architekta opracowującego plan generalny zakładu przemysłowego jest nie tylko rozwiązanie funkcjonalne, lecz również stworzenie harmonijnej kompozycji architektonicznej” [Lewulis 1956, s. 39]. W ówczesnych latach jednym z istotnych elementów projektowania zakładów przemysłowych była estetyka, zarówno całego założenia, jak i poszczególnych obiektów [Ajzenberg 1951, s. 366, 383]. Założenie miało być nie tylko funkcjonalne, ale też wartościowe ze względu na architekturę i urbanistykę (ryc. 1). Dlatego nabrała wagi główna magistrała, oś kompozycyjna, której monu-

ment of most of the structures was architect Zbigniew Sieradzki. The depot consisted of buildings as the Gigant mechanical bakery, a milk processing plant, a meat and deli processing plant, a municipal laundry, a potato storage building, a beer and carbonated water bottling plant, a sanitary and epidemiological station, a boiler station, an energy transformer and a fuel depot. Most of these structures still exist today, but have either been modernized or reused. The most decorative of all are the sanitary station building and the bakery building. The sanitary station has retained its original facade, while the bakery was modernized in previous years, as a result of which its decorative attic was covered up.

The main principle of industrial plant design referenced in contemporaneous design manuals was to place the structures in a way that best served the requirements of the production process, so as to provide the shortest possible material and product transport routes. Implementing this principle was made possible by zoning according to groups of departments and machinery that were similar in terms of production type, as well as conditions in terms of fire protection and sanitation and hygiene, energy demand and cargo turnover. Another principle of proper plant development was to separate rail and truck transportation from the flow of people, so as to reduce or eliminate their crossing at the same level [Ajzenberg 1951, p. 383]. Thus, traffic solutions used two-level intersections or flyovers, and numerous underground or aboveground corridors were built between social buildings and production plants for pedestrian workers. The cardinal directions and the prevailing winds in a given area were considered in building planning, and a parallel layout was used to facilitate cross-ventilation and pollutant runoff into the uninhabited nearby areas. The buildings were divided into three groups—essential (manufacturing), auxiliary and service buildings, which facilitated zoning the area in terms of use. Sometimes the literature on this area lists utility grids, greenery and recreational and sports areas as separate use types.

“The objective of an architect who develops an industrial plant’s general plan is not only a functional solution, but to also create a harmonious architectural composition” [Lewulis 1956, p. 39]. At the time, aesthetics, both that of the entire complex and those of each building, was an essential element of designing an industrial plant [Ajzenberg 1951, pp. 366, 383]. A new complex was to be not only functional, but also valuable in terms of architecture and urban planning (Fig. 1). Therefore, the main thoroughfare, the compositional axis, whose monumentality was underscored by situating the most important and tallest buildings along it, gained significance. Buildings and facilities were placed in arrangements parallel or perpendicular to this axis. The fronts of the buildings were oriented so as to face the main transportation routes. The thoroughfare of the Nowa Huta steelworks was road no. 200, which runs from the formal entrance complex



Ryc. 1. Pierwszy i drugi etap budowy kombinatu, oprac. A. Walczak

Fig. 1. The first and second stages of the construction of the steelworks, by A. Walczak

mentalizm podkreślano poprzez sytuowanie wzdłuż niej najważniejszych oraz najwyższych obiektów. Budynki i urządzenia umieszczano w układach równoległych lub prostokątnych do tej osi. Fronty budynków zwracano do głównych dróg komunikacyjnych. Magistralę nowohucckiego kombinatu stanowiła droga nr 200, biegnąca od reprezentacyjnego kompleksu wejściowego złożonego z budynków administracyjnych „S” i „Z” wraz z elementami ozdobnego ogrodzenia oraz założenia parkowego, wzdłuż kompleksu Stalowni Martenowskiej z monumentalnym rzędem kominów, aż po Wielkie Piece oraz Siłownię, przy której znajdowały się dwa najwyższe na obszarze kominu. Po lewej stronie w kierunku północno-wschodnim odchodziły drogi prowadzone między Wydziałami Remontowymi. Wymienione wyżej obiekty zostały zaprojektowane z dużą dbałością o kompozycję elewacji oraz liczne detale architektoniczne, mimo że w innych krajach lansowana była bardziej funkcjonalna architektura [Architektura i urbanistyka 2010, s. 29]. Droga nr 200 stanowiła też naturalną kontynuację (obecnej) al. Solidarności (ryc. 2).

Jako pierwsze miały być uruchomione obiekty, które produkowały materiały niezbędne do dalszej budowy, aby z biegiem czasu móc sukcesywnie ograniczać dostawy. Wydziały te, tzw. Zakłady Remontowe, zostały zlokalizowane w północno-zachodniej części obszaru, przy ul. Mrozowej. Składało się na nie dziewięć obiektów:

- 1) Warsztat Konstrukcji Stalowych, obiekt nr 66, rok wykonania 1951,
- 2) Magazyn Centralny, obiekt nr 75, rok wykonania 1951,
- 3) Parowozownia, obiekt nr 115, lata wykonania 1951–1952,
- 4) Zakład Remontu Silników, obiekt nr 100, lata wykonania 1950–1952,
- 5) Odlewnia Żeliwa, obiekt nr 62, lata wykonania 1951–1952,

consisting of the S and Z administrative buildings, along with elements of the ornamental fence and the park layout, along the Martin-Siemens Process Steel Plant complex with its monumental row of smokestacks, up to the Blast Furnaces and the Power Plant, at which the two highest stacks in the area were located. To the left, and towards the northeast, there ran the roads planned between the Repair Departments. The aforementioned buildings were designed with great attention to facade composition and numerous architectural details, despite the fact that more functional architecture was promoted in other countries [Architektura i urbanistyka 2010, p. 29]. Road no. 200 was also a natural continuation of (the present-day) Solidarity Avenue (Fig. 2).

The first plants to begin operation were those that produced materials necessary for further construction so that deliveries could be reduced over time. These departments, known as Repair Plants, were located in the northwestern part of the area, along Mrozowa Street. They consisted of nine sites:

- 1) The Steel Structures Shop, building no. 66, built in 1951,
- 2) The Central Storage, building no. 75, built in 1951,
- 3) The Steam Engine Shed, building no. 115, built in 1951–1952,
- 4) The Engine Repair Plant, building no. 100, built in 1950–1952,
- 5) The Iron Casting Plant, building no. 62, built in 1951–1952,
- 6) The Steel Casting Plant, building no. 63, built in 1951–1952,
- 7) The Mechanical Shop, building no. 64, built in 1950–1952,
- 8) The Forge, building no. 65, built in 1950–1952,
- 9) The Repair Shop, building no. 68, built in 1951–1953,



Ryc. 2. Droga nr 200 i oś kompozycyjna od bramy głównej do Siłowni i Wielkich Pieców na pocztówce z lat 90.

Fig. 2. Road no. 200 and the compositional axis from the main gate to the Power Plant and Blast Furnaces on a postcard from the 1990s.

- 6) Odlewnia Staliwa, obiekt nr 63, lata wykonania 1951–1952,
- 7) Warsztat Mechaniczny, obiekt nr 64, lata wykonania 1950–1952,
- 8) Kuźnia, obiekt nr 65, lata wykonania 1950–1952,
- 9) Warsztat Remontowy, obiekt nr 68, lata wykonania 1951–1953.

Budynki tworzyły równoległy kompleks obiektów o ceglanych elewacjach, z licznymi architektonicznymi detalami, takimi jak attyki, obramienia okien i bram czy gzymsy kordonowe i koronujące. Najczęściej były to budynki jedno- lub dwupiętrowe, głównie produkcyjne, lecz także biurowe i socjalne. Wszystkie istnieją do dziś, a dwa z nich – Kuźnia (obiekt nr 65) i Zakład Remontu Silników (obiekt nr 100) – znajdują się w gminnej ewidencji zabytków (od 28 lutego 2022 r.).

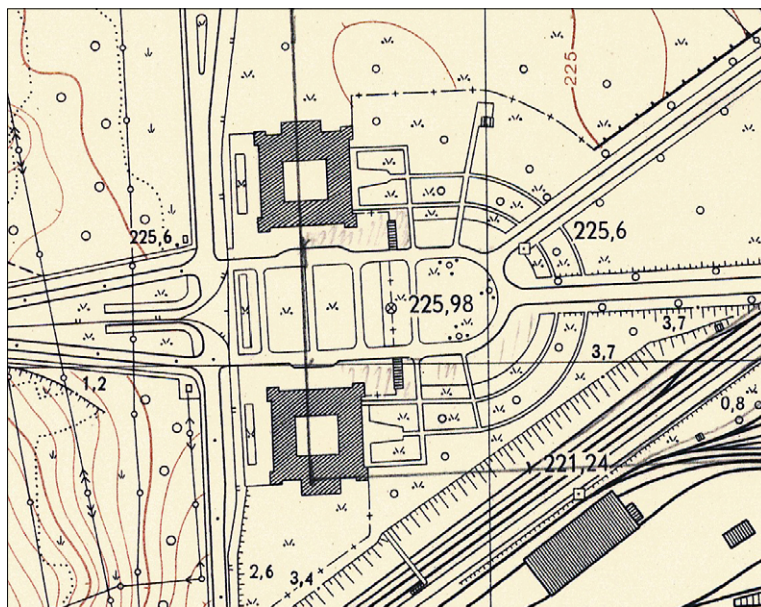
Prace budowlane nad kompleksem Stalowni Martenowskiej, złożonym z dziesięciu obiektów, ukończono w 1956 r. Obecnie zachowały się w bardzo złym stanie technicznym jedynie budynki administracyjne i socjalne oraz jedyny z kompleksu nadal użytkowany Budynek Przygotowania Złomu (obiekt nr 54) [Karta adresowa zabytku... Budynek Przygotowania Złomu 2021]. Jego architektura w zakresie estetyki wykończenia oraz układu funkcjonalnego powtarza rozwiązania zastosowane w obiektach Wydziału Remontowego. Złożony jest z hali produkcyjnej oraz mniejszej i węższej od niej części biurowej.

Kompleks elektrocieplowni, zwany Siłownią, położony w samym centrum obszaru, zaczęto budować 15 marca 1952 r. Składa się on z hali kotłów i turbogeneratorów (obiekt 87), hali turbodmuchaw (obiekt 87a), biurowca (obiekt 88), rozdzielni (obiekt 89), nośnic węgla (obiekt 91d) [Karta adresowa zabytku... Zespół Siłowni 2021]. Turbogenerator od 16 czerwca 1953 r.

The buildings formed a parallel complex of structures with brick facades, with numerous architectural details such as attic walls, window and gate surrounds, sill courses and crown cornices. These were typically either single- or two-story buildings, mostly production plants, but also office and social buildings. All of them still exist today, and two of them—the Forge (building no. 65) and the Engine Repair Plant (building no. 100)—are included in the municipal register of historical monuments (as of February 28, 2022).

Construction work on the Martin-Siemens Process Plant complex, consisting of ten buildings, was completed in 1956. At present the only buildings to survive, and in very poor technical condition, are the administrative and social buildings, and as well as just one process building, the Scrap Preparation Building (building no. 54) [Karta adresowa zabytku... Budynek Przygotowania Złomu 2021]. Its architecture, in terms of the aesthetics of its finishes and its functional layout, repeats the solutions used in the Repair Department buildings. It consists of a production plant section and an office area that is smaller and narrower.

Construction on the combined heat and power plant, dubbed the Power Plant and located in the very center of the area, began on March 15, 1952. It consists of a boiler and turbo generator plant (building 87), a turbofan plant (building 87a), an office building (no. 88), a transformer plant (no. 89), and coal carriers (no. 91d) [Karta adresowa zabytku... Zespół Siłowni 2021]. The turbo generator began supplying power to the city's electric grid on June 16, 1953 [Gołaszewski 1955, p. 336]. After the turbo fans were put into operation, stage one of the Power Plant was officially commissioned on July 15, 1954. In the following years, construction of further units (no. 2 and 3) to operate blast



Ryc. 3. Kompleks wejściowy od ul. Ujastek – budynki administracyjne „S” i „Z”, mapa topograficzna 1:5000 z 1965 r., cyfrowe obrazy map znajdujących się w zasobie Zbiorów Kartograficznych Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ

Fig. 3. Entrance complex from Ujastek Street—administrative buildings S and Z, 1:5,000 topographic map from 1965, digital images of maps held in the Cartographic Collection of the JU Institute of Geography and Spatial Management

zasilał miejską sieć elektryczną [Gołaszewski 1955, s. 336]. Po uruchomieniu turbodmuchaw, I etap budowy Siłowni oficjalnie oddano do użytku 15 lipca 1954 r. W następnych latach kontynuowano budowę dalszych agregatów (nr 2 i 3) do obsługi wielkich pieców nr 2 i 3. Uwagę zwraca reprezentacyjna architektura kompleksu budynków Siłowni – są to budynki o konstrukcji żelaznej wypełnionej ceglami i żelbetonem, na rzutach prostokątnych w równoległym układzie. Wieloosiowe elewacje są wykonane w czerwonej cegle z tynkowymi detalami w stylistyce modernizmu, połączone z klasycznymi detalami, takimi jak boniowanie, obramienia okien z profilowanymi gzymsami podokiennymi czy dekoracyjne guzy (rauty). Część elewacji znajduje się na cokółkach, a niektóre zwieńczone są attykami. Uwagę przyciąga także największy budynek hali kotłowej, z monumentalnymi elewacjami z wysokimi prostokątnymi wnękami okiennymi na całej wysokości.

„Elementem łączącym zakład z osiedlem jest plac przedwejściowy zakładu, i to zarówno wtedy, gdy zakład leży wśród zabudowy osiedla, jak i wtedy, gdy jest od niego oddalony. Ustalenia związku plastycznego między zakładem i osiedlem, zwłaszcza gdy zakład znajduje się w znacznej odległości od osiedla i jest widoczny w całej sylwecie, jest zadaniem niełatwym” [Ajzenberg 1951, s. 39]. W pierwszym etapie HiL miała trzy takie strefy wejściowe:

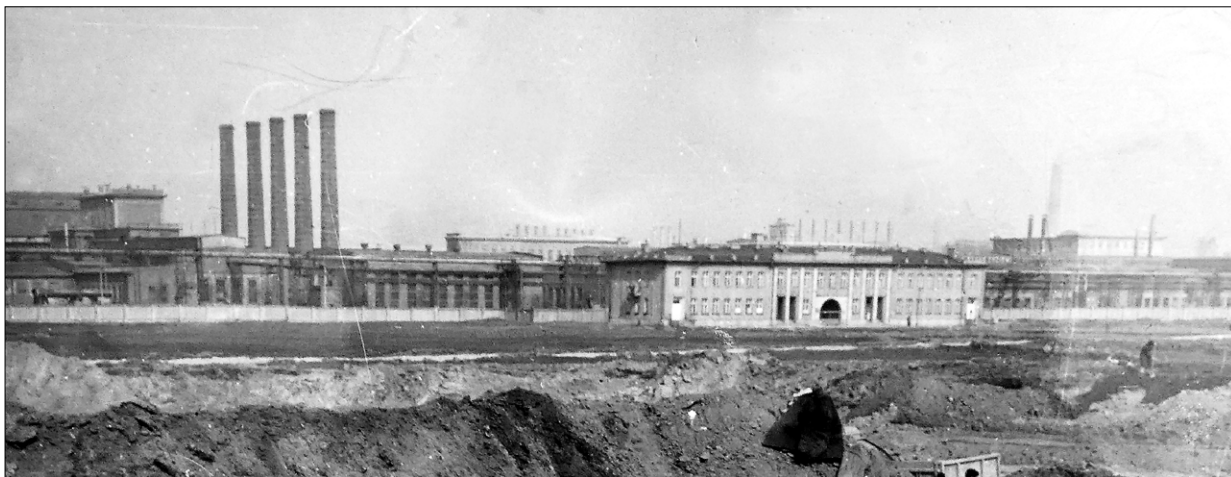
- 1) budynki administracyjne „S” i „Z” oraz zespół głównej bramy wjazdowej od strony ul. Ujastek Mogiński (ryc. 3),
- 2) dla Zakładów Materiałów Ogniotrwałych (ZMO) od ul. Igołomskiej (ryc. 5),
- 3) dla Wydziału Koksochemii od ul. Igołomskiej (ryc. 6). Budynki „S” (socjalny) i „Z” (zarząd), zaprojektowane

furnaces nos. 2 and 3 continued. Attention was drawn to the formal architecture of the Power Plant building complex—they are iron-framed buildings filled with bricks and reinforced concrete, on rectangular plans in a parallel layout. The multi-axis facades are made in red brick with plaster details in the style of Modernism, combined with classical details such as rustication, window surrounds with profiled sill cornices and decorative round studs. Some of the facades are on pedestals, and some are topped with attic walls. The largest structure, namely the boiler plant, also attracts attention with its monumental facades equipped with tall rectangular window niches along its entire height.

“The element that connects the plant with the estate is the plant’s front square, and this is true both when the plant is in the middle a housing estate’s development, as well as when it is far from the estate. Establishing a visual connection between the plant and the estate, especially when the plant is a considerable distance away from the estate and is visible in its entire outline, is not an easy task” [Ajzenberg 1951, p. 39]. In the first phase, the VLS had three such entrance areas:

- 1) the S and Z administrative buildings and the main entrance gate complex from Ujastek Mogiński Street (Fig. 3),
- 2) for the Refractory Materials Plant (Zakłady Materiałów Ogniotrwałych, ZMO) from Igołomska Street (Fig. 5),
- 3) for the Coke Chemistry Department from Igołomska Street (Fig. 6).

The S (social) and Z (management) buildings, designed by Janusz Ballenstedt and Janusz and Marta Ingarden, are some of the best examples of Socialist Realism in Poland [Bryg-Stanisławska 2021, p. 151].



Ryc. 4. Budynek administracyjny ZMO, zdjęcie wykonane w trakcie wykopaliisk poprzedzających budowę Stalowni Konwertorowej, ok. 1965 r., zbiory Muzeum Archeologicznego w Krakowie – Oddział Nowa Huta, kopia cyfrowa i opis A. Walczak

Fig. 4. The ZMO administration building, photograph taken during excavations that preceded the construction of the Bessemer Process Plant, ca. 1965, collection of the Archaeological Museum in Kraków, Nowa Huta Branch, digital copy and caption by A. Walczak

wane przez Janusza Ballenstedta oraz Janusza i Martę Ingardenów, stanowią jedne z najlepszych przykładów socrealizmu w Polsce [Bryg-Stanisławska 2021, s. 151]. Budynki o odmiennych funkcjach, połączone korytarzem podziemnym, miały schrony podziemne stanowiące centrum zarządzania kryzysowego. Dekoracyjne elewacje budynków podkreślał ich układ wzbogacony ozdobnymi bramami z portierniami oraz osiowym układem zieleńców (ryc. 3). Poprzez ażurowe bramy możliwy był wgląd w główną oś założenia kombinatu nakierowaną na najwyższe kominy Siłowni oraz Wielkie Piece.

Zakłady Materiałów Ogniotrwałych zostały oddane do użytkowania jako drugie z kolei, po Wydziale Remontowym. Cały kompleks budynków ZMO oddano do użytku w 1954 r. Wejście do zakładu prowadziło przez przelotną półkoliście sklepioną bramę budynku administracyjnego. Jego reprezentacyjny charakter podkreślono detalami architektonicznymi, takimi jak pilastry w wielkim porządku i attyka (ryc. 4). Niestety, pierwotną bramę i część okien zamurowano. Na mapie topograficznej z 1956 r. widoczna jest osiowość założenia oraz zieleń uzupełniająca kompozycję przestrzenną (ryc. 5).

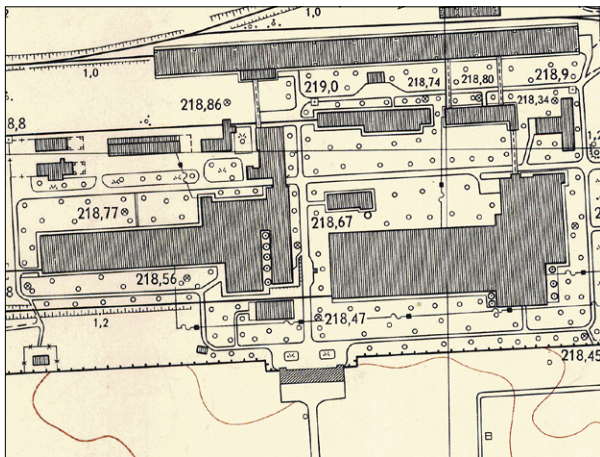
Trzecie wejście tworzyły dwa dwupiętrowe budynki administracyjne Koksochemii, których reprezentacyjny układ uzupełniały dekoracyjne bramy oraz zieleńce w układzie kwatrowym, z osiowym układem alejek i dwoma centralnie umieszczonymi fontannami¹ (ryc. 6). Osiowość układu podkreślały dwa budynki przed bramą, w tym dwupiętrowa stołówka² (ryc. 9). Budynki administracyjne, powstające jako jedne z pierwszych na obszarze, budowane były w stylu wczesnego socrealizmu (w tym samym stylu zbudowano np. Dom Młodego Robotnika), który powstał, zanim jeszcze dopracowano bardziej dekoracyjny styl, jaki znamy z budynków przy pl. Centralnym czy z budynków administracyjnych „S” i „Z”.

The buildings, each with a different use, were connected with an underground passageway, and were equipped with underground shelters that acted as a crisis management center. The decorative facades of the buildings were emphasized by their layout, which was enriched by decorative gates with gatehouses and an axial arrangement of green spaces (Fig. 3). Through the openwork gates it was possible to see the main axis of the steelworks layout, directed at the highest smokestacks of the Power Plant and the Blast Furnaces.

The Refractory Materials Plant was commissioned as the second plant, after the Repair Department. The entire complex of the ZMO buildings was put into operation in 1954. The entrance to the plant led through the arched gate of the administration building. Its formal character was emphasized by architectural details, such as pilasters in the giant order and an attic wall (Fig. 4). Unfortunately, the original gate and some of the windows have been bricked up. The topographic map from 1956 shows the axiality of the layout and the greenery that complements the spatial composition (Fig. 5).

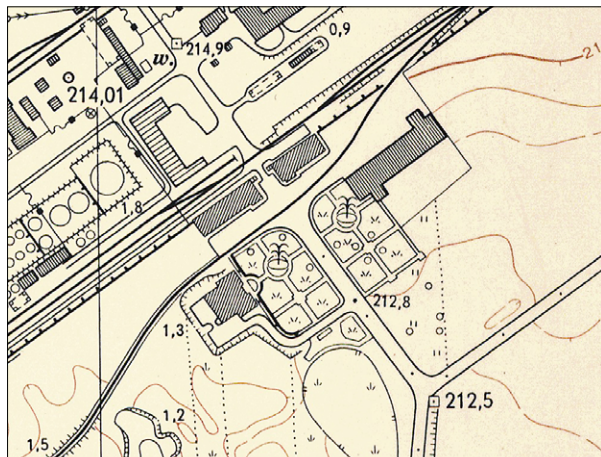
The third entrance was formed by two two-story administrative buildings of the Coke Chemistry Department, whose formal layout was complemented by decorative gates and green areas with a geometric bed-based layout, with an axial arrangement of alleys and two centrally located fountains¹ (Fig. 6). The axiality of the layout was emphasized by two buildings in front of the gate, including a two-story canteen² (Fig. 9). The administrative buildings, which were among the first in the area, were built in the early Socialist Realist style (the Young Worker's House, for example, was built in the same style), which was created before the more decorative style we know from the buildings in Centralny Square or the S and Z administrative buildings was perfected.

Of the buildings that were directly related to the VLS, the municipal records still include the Fire Station,



Ryc. 5. Kompleks wejściowy ZMO, mapa topograficzna 1:5000 z 1965 r., cyfrowe obrazy map znajdujących się w zasobie Zbiorów Kartograficznych Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ

Fig. 5. The ZMO entrance complex, 1:5000 topographic map from 1965, digital images of maps held in the Cartographic Collections of the JU Institute of Geography and Spatial Management



Ryc. 6. Kompleks wejściowy Koksochemii, mapa topograficzna 1:5000 z 1965 r., cyfrowe obrazy map znajdujących się w zasobie Zbiorów Kartograficznych Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ

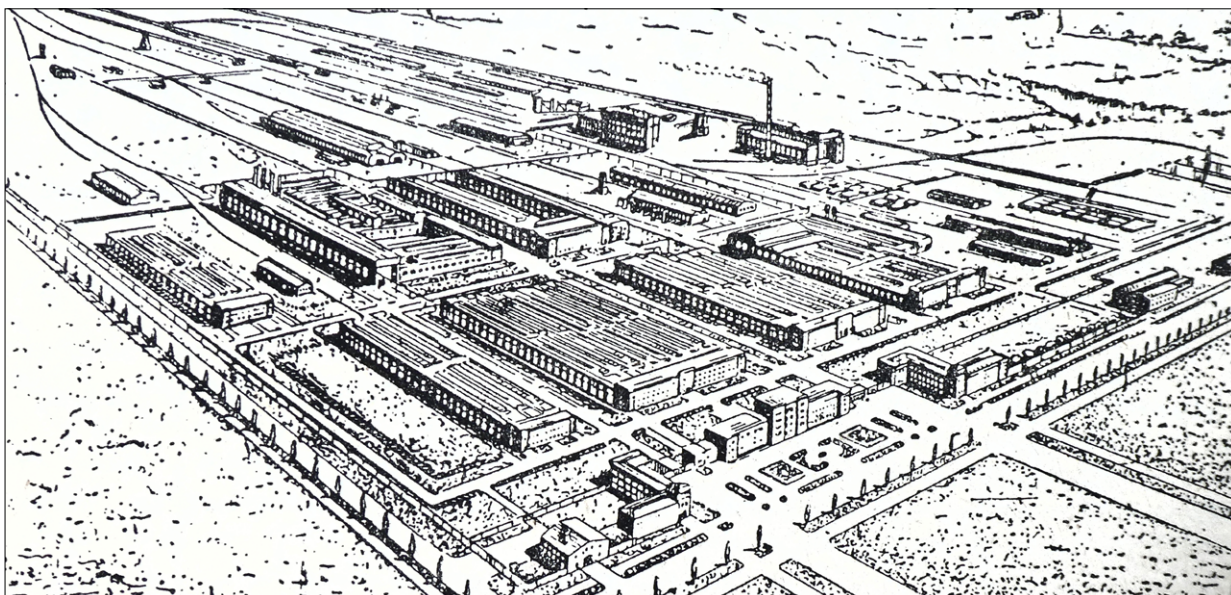
Fig. 6. The Coke Chemistry Department entrance complex, 1:5000 topographic map from 1965, digital images of maps held in the Cartographic Collections of the JU Institute of Geography and Spatial Management

Z obiektów, które były bezpośrednio związane z HiL, w gminnej ewidencji znajdziemy jeszcze Strażnicę Pożarną, złożoną z remizy (obiekt 515) i wieży (wspinalni) (obiekt 516), zbudowaną w latach 1950–1952 przy ul. Mrozowej, poza ogrodzeniem HiL. Dodatkowe dwie mniejsze strażnice zlokalizowano w obrębie zakładu: jedną w rejonie drogi nr 300 i wjazdu na Koksochemię, drugą w północno-wschodniej części obszaru, za walcownikami.

Elementem silnie wpływającym na estetykę kompozycji planu generalnego były zieleńce projektowane zarówno na obszarze, jak i w otoczeniu hut (ryc. 7). Miały znaczenie nie tylko architektoniczno-dekoracyjne, ale również sanitarno-higieniczne: ograniczały rozprzestrzenianie się pyłów, oddziaływały strumieniem pracowników od strumienia ładunkowych. Zalecano zazielenienie przynajmniej 30% powierzchni zakładu (w nowohuckim kombinacie do dziś pozostały głównie szpalery wzdłuż arterii komunikacyjnych oraz resztki żywopłotów). Przez takie działania starano się podkreślać estetykę stref wejściowych oraz otoczenia budynków biurowych i socjalnych. Zalecano dla szpalerów drzew rozstaw od 2 do 7 m, dla krzewów od 1 do 2,4 m, dla trawników – powierzchnię nie mniejszą niż 2 m². Dopełnieniem zieleńców miały być elementy małej architektury: rzeźby, fontanny, wazy, ławki. Zwracano również uwagę na konieczność pozostawiania strefy sanitarno-ochronnej o szerokości blisko 1 km, lokalizowanej między zakładem a osiedlami mieszkaniowymi. Strefa miała zapobiegać przenikaniu dymu, sadzy, kurzu, zapachów i hałasu do dzielnic mieszkaniowych. „Z drzew odpornych na działanie wymienionych wyżej czynników można wymienić: topole, płatan, wiąz, czarny bez, ligustr, jesion amerykański, białą akację, wierzbę, jałowiec, klon. Z krzewów: mahonię, magnolię, barwinek, wrzos, wrzosowate, agrest, porzeczki,

which consisting of a fire station (building no. 515) and a tower (climbing tower) (building no. 516), built in 1950–1952 on Mrozowa Street, outside the VLS fence. Two smaller additional fire stations were located within the plant: one near road no. 300 and the entrance to the Coke Chemistry Department, and the second in the northeast section, behind the rolling mills.

The green areas designed both on the steel mill grounds and in their vicinity were elements that had a strong impact on the aesthetics of the general plan's composition (Fig. 7). They were of architectural, decorative and sanitary significance: they inhibited the spread of particulates and separated the streams of workers from cargo streams. It was recommended that at least 30% of the plant's area be greened (at the Nowa Huta plant, what remains today are mainly rows along traffic arterials and remnants of hedges). These measures were meant to highlight the aesthetics of entrance zones and the areas near office and social buildings. It was recommended for rows of trees to have a spacing of 2 to 7 m, for shrubs to have a spacing of 1 to 2.4 m, and for lawns to have an area of no less than 2 m². The greens were to be complemented by garden features: sculptures, fountains, vases and benches. The need to ensure a sanitary and protective strip with a width of almost 1 km between the plant and housing estates was also noted. The zone was intended to prevent smoke, soot, dust, odors and noise from reaching residential neighborhoods. “Of the hardy trees mentioned above, we can mention poplars, plane trees, elms, elders, privets, American ash, black locusts, willows, junipers, and maples. Of the shrubs: mahonias, magnolias, periwinkles, heathers, heaths, gooseberries, currants, some varieties of roses, raspberries, wisterias, and the common ivy” [Ajzenberg 1951, p. 32]. As for the protective greenery surrounding the industrial plant, it was rec-



Ryc 7. Przykładowy widok zakładu przemysłowego, za: *Budowa maszyn. Projektowanie zakładów przemysłowych. Poradnik encyklopedyczny*, Warszawa 1951, s. 385

Fig. 7. Sample view of an industrial plant, taken from: *Budowa maszyn. Projektowanie zakładów przemysłowych. Poradnik encyklopedyczny*, Warszawa 1951, p. 385

niektóre odmiany róż, maliny, glicynię, bluszcz zwykły” [Ajzenberg 1951, s. 32]. Co do zieleni ochronnej otaczającej zakład przemysłowy zalecano, aby miała nieregularne zarysy, które maskowałyby równoległe układy budynków [Ajzenberg 1951, s. 32].

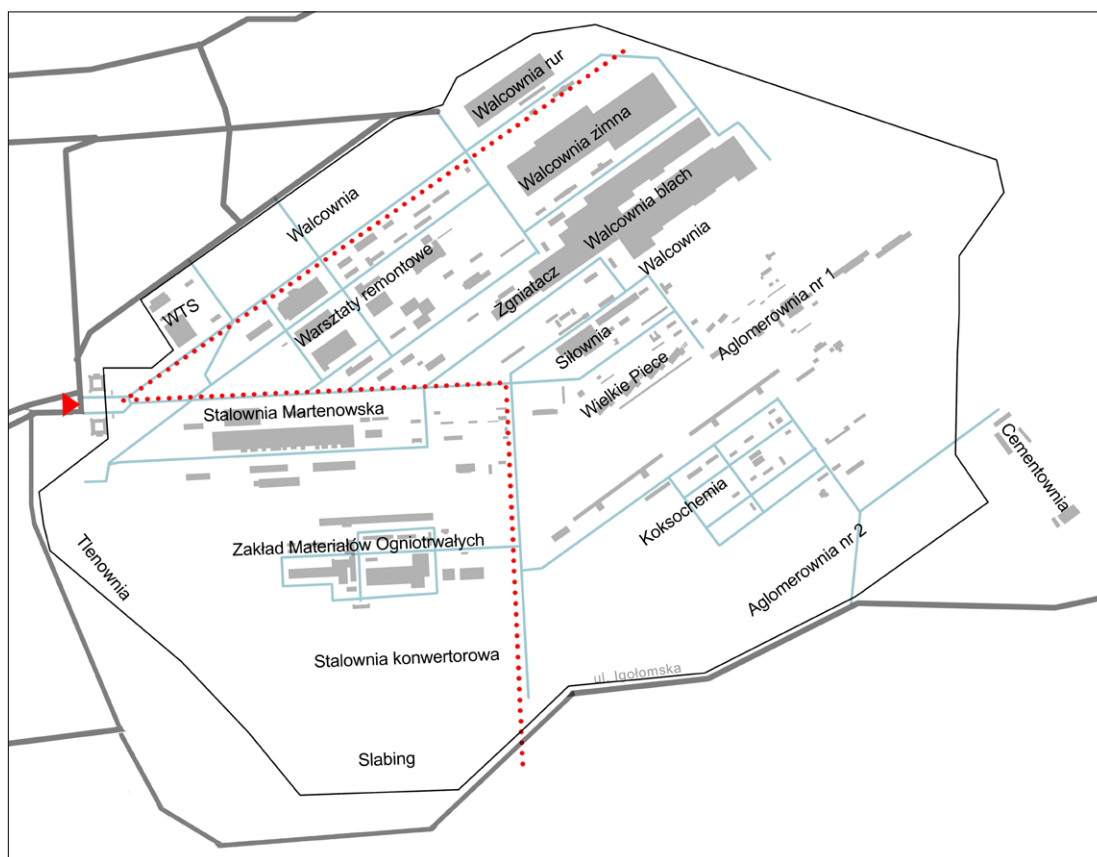
Zakład przemysłowy był tak projektowany, by umożliwić jego rozbudowę od środka na zewnątrz. Pozwalało to sprawnie połączyć pierwsze wydziały w cykl produkcyjny i potem rozbudowywać zakład praktycznie we wszystkich kierunkach. Dzięki temu możliwy był rozruch pierwszych wydziałów, przy jednoczesnej budowie kolejnych. W latach 1959–1966 kombinat został rozbudowany o część surowcową oraz część końcowego przetwórstwa [Choma et al. 1999, s. 25]. Powstała wówczas Stalownia konwertorowa zlokalizowana na południe od ZMO, Aglomerownia nr 2 (obecnie nieistniejąca) położona wzdłuż ul. Igołomskiej oraz nowe walcownie na północy obszaru. Reprezentacyjne bramy wejściowe od ul. Igołomskiej straciły wtedy na znaczeniu. Rozbudowa doprowadziła do mocy produkcyjnej 3,3 mln ton stali rocznie, co uczyniło HiL największą hutą w kraju i jedną z większych na świecie. Budowę drugiego etapu HiL zakończyło oddanie do użytku Wielkiego Peca nr 5 (obiekt nr 1111–1112) jako ostatniej części rozbudowy Wydziału Wielkopieczowego zlokalizowanego w centralnej części obszaru. Obiekt był kilka razy modernizowany, jednakże jako ostatni piec pozostały na obszarze został włączony do gminnej ewidencji zabytków 14 stycznia 2022 r. Istniał jeszcze wtedy Wielki Piec nr 3, ale potem został rozebrany.

Trzeci etap rozbudowy trwał od 1967 do 1976 r. Założono wówczas zwiększenie mocy produkcyjnej stali surowej do 5–5,5 mln ton [Choma et al. 1999, s. 29], a wyrobów gotowych do 3,7–4 mln ton. „Ko-

ommended that it should have irregular outlines that would mask the parallel layouts of buildings [Ajzenberg 1951, p. 32].

The industrial plant was designed to allow for outwards expansion. This made it possible to efficiently combine the initial departments into a production cycle and then expand the plant in practically all directions. This made it possible to start up the first departments while building additional ones. In the years 1959–1966, the steelworks was expanded to include a raw material section and a final processing section [Choma et al. 1999, p. 25]. At that time, a Bessemer Process Plant located to the south of the ZMO, Sintering Plant no. 2 (it no longer exists) located along Igołomska Street, and new rolling mills in the area’s north were built. The formal entrance gates from Igołomska Street then lost their significance. The expansion led to a production capacity of 3.3 million tons of steel per year, making the VLS the largest steel mill in the country and one of the largest in the world. The construction of the VLS’s second phase was completed with the commissioning of Blast Furnace no. 5 (structure no. 1111–1112) as the final part of the Blast Furnace Department expansion located in the central part of the area. The structure was modernized a number of times, but as the last furnace in the area, it became included in the municipal monument records on January 14, 2022. There was also Blast Furnace no. 3, but it was dismantled.

The expansion’s third stage lasted from 1967 to 1976, at which time it was assumed to increase crude steel production capacity to 5–5.5 million tons [Choma et al. 1999, p. 29], and finished goods production to 3.7–4 million tons. “The successive stages of the VLS’s expansion were a manifestation of a gigantomania motivated more by political than economic goals”



Ryc. 8. Trzeci etap rozbudowy HiL, oprac. A. Walczak

Fig. 8. Third phase of the VLS's expansion, by A. Walczak

lejne etapy rozbudowy HiL były przejawem gigantomanii motywowanej bardziej celami politycznymi niż ekonomicznymi” [Nowa Huta 1949+ 2013, s. 18]. Rozbudowany wówczas kompleks walcowni w południowej części obszaru wymusił przesunięcie ul. Igołomskiej wraz z torowiskiem tramwajowym w kierunku zachodnim (ryc. 8). Pętlę znajdującą się koło Straży Pożarnej, w części północnej, przeniesiono na koniec ul. Mrozowej, tworząc miejsce pod budowę szpitala. W czasie drugiego i trzeciego etapu rozbudowy HiL budownictwo zdominowały nowe technologie oparte na stalowych konstrukcjach, umożliwiające szybkie budowanie oraz optymalizację kosztów. Dekoracyjność i estetyka straciły na znaczeniu w obliczu pragmatycznego i oszczędnego funkcjonalizmu. Utrzymano jedynie równoległy układ budynków, wymuszony przez istniejące ciągi komunikacyjne. Jedynym obiektem administracyjnym, który wtedy powstał, był modernistyczny budynek o konstrukcji żelbetowej, zlokalizowany między główną bramą a wydziałami remontowymi, odbiegający zarówno formą, jak i gabarytami od wcześniej powstałych obiektów.

Kształtowanie obecnego zagospodarowania oraz stanu własnościowego

Model ogromnego samowystarczalnego zakładu nie wytrzymał próby czasu. Kombinat jako zakład w pełni

[Nowa Huta 1949+ 2013, s. 18]. At the time, the expanded rolling mill complex in the southern part of the area forced the relocation of Igołomska Street, along with the streetcar tracks, to the west (Fig. 8). The terminus located near the Fire Department, in the northern part, was moved to the end of Mrozowa Street, creating space for the construction of a hospital. During the second and third phases of the VLS's expansion, construction was dominated by new technologies based on steel structural systems, enabling rapid construction and cost optimization. Ornamentation and aesthetics had lost their importance in the face of pragmatic and frugal functionalism. Only the parallel layout of the buildings, forced by the pre-existing traffic routes, was maintained. The only administrative building that was built at the time was a Modernist building with a reinforced concrete structure, located between the main gate and the repair departments, different in both form and dimensions from the earlier structures.

Shaping current development and ownership status

The massive self-sufficient plant model did not stand the test of time. The steelworks, as a plant fully dependent on the state, proved to be completely unresponsive to the political changes that were taking place

uzależniony od państwa okazał się kompletnie nieodporny na zachodzące w kraju przemiany ustrojowe. Lata 1976–1980 były szczytem jego możliwości produkcyjnych – wyprodukowano wtedy ok. 6,5 mln ton stali [Choma et al. 1999, s. 37]. Ciągły pęd do zwiększania produkcji powodował ogromne zaniedbania w modernizacji, a wyeksploatowanie urządzeń zaczęło doprowadzać do czasowych przestojów i spadku produkcji. Aby zachować rentowność, konieczne były zmiany strukturalne i własnościowe. „Z końcem 1990 roku dyrekcja przedstawiła wizję przekształcenia huty w holding, czyli dobrowolne zrzeszenie przedsiębiorstw połączonych ekonomicznie. [...] W HTS planowano utworzyć w dwóch kolejnych fazach 18 przedsiębiorstw. Zakładem wiodącym byłaby huta stali” [Choma et al. 1999, s. 66]. Od 1992 r. zaczęto wdrażać programy naprawcze, dzięki którym zmodernizowano część obiektów i wybudowano nowe. Niektóre zostały wyłączone z produkcji lub wyburzone. Część wydziałów wydzielono z kombinatu w formie samoistnych spółek, utrwalając historyczny układ. Liczba pracowników, wynosząca w 1990 r. 27 027 osób, została zredukowana w ciągu kolejnych czterech lat o blisko 10 tys., z czego ok. 6 tys. osób przeszło do spółek. Kombinat przestał być głównym pracodawcą dla mieszkańców Nowej Huty. Holding Polskie Huty Stali przetrwał do 2004 r., kiedy to został sprywatyzowany i przeszedł w ręce koncernu stalowego Lakshmi Mittala. Początkowo funkcjonujący pod nazwą Ispat Polska Stal, w 2005 r. zmienił nazwę na Mittal Steel Poland SA. W czerwcu 2006 r., w wyniku połączenia największych producentów stali, nazwa została zmieniona na funkcjonującą do dzisiaj ArcelorMittal Poland [https://poland.arcelormittal.com/o-nas/nasza-historia].

Około 2007 r. rozpoczęły się liczne wyburzenia budynków wyłączonych z produkcji. Wyłączenia i likwidacje otwartych instalacji były również wymuszane przez kształtujące się wówczas prawo ochrony środowiska. Zmieniające się technologie produkcji pozwalały na znaczne ograniczenie zajętości gruntów. Prowadziło to do utworzenia potencjalnych nowych terenów inwestycyjnych. Jednakże ich wykorzystanie i skomunikowanie utrudniało otoczenie czynnymi ciągami infrastruktury technicznej lub kolejowej.

Możliwości i bariery rozwojowe

Przez większość czasu swojej działalności HiL stanowiła białą plamę we wszystkich opracowaniach kartograficznych. Mimo że jej status prawny uległ zmianie, nadal stanowi obszar silnie wyizolowany z otoczenia. Jednakże formalnie jest częścią miasta i jej rozwój uzależniony jest częściowo od możliwości integracji z otaczającą ją tkanką miejską. Analizując historyczny układ, łatwo w nim zauważyć logikę, czytelność i zorganizowanie, które pierwotnie były podporządkowane procesowi produkcyjnemu, obecnie zaś mogą posłużyć jako wytyczne do stworzenia nowej dzielnicy prze-



Ryc. 9. Nieistniejący już obiekt stołówki wydziału Koksochemii, fot. A. Walczak

Fig. 9. The no-longer-existing canteen building of the Coke Chemistry Department, photo by A. Walczak

in the country. The years 1976–1980 were the peak of its production capacity—about 6.5 million tons of steel were produced in this period [Choma et al. 1999, p. 37]. The constant drive to ramp up production led to an immense neglect of modernization, and the wear and tear of machinery and equipment caused temporary stoppage and production decline. Structural and ownership changes were needed to maintain profitability. “At the end of 1990, the management presented a vision of converting the steelworks into a holding, namely a voluntary association of economically linked companies. [...] The establishment of a total of eighteen companies was planned within the TSS. The leading plant would be the steel mill” [Choma et al. 1999, p. 66]. Since 1992, repair programs began, which modernized some structures and led to the construction of new ones. Some have been shut down or demolished. Some departments were separated from the steelworks proper as independent companies, perpetuating the historical layout. The number of employees, which stood at 27,027, was reduced by nearly 10,000 over the next four years, of which about 6,000 went to the companies. The steelworks ceased to be the main employer of Nowa Huta’s residents. The Polskie Huty Stali Holding survived up to 2004, when it was privatized and sold to Lakshmi Mittal’s steel corporation. Initially, it operated under the name Ispat Polska Stal, and in 2005 it changed its name to Mittal Steel Poland SA. In June 2006, as a result of a merger of major steelmakers, the name was changed to ArcelorMittal Poland, which is still in operation today [https://poland.arcelormittal.com/o-nas/nasza-historia].

Around 2007, numerous demolitions of shut-down buildings began. The shutdowns and demolitions of open installations were also enforced by the environmental legislation that was taking shape at the time. Changing production technologies allowed for a significant reduction in land occupation. This led to the creation of potential new development areas. However, their use and ensuring transport linkages was made difficult by numerous technical infrastructure or railway lines.

mysłowej. Układ ten nie tylko zachowuje możliwości adaptacji do nowych funkcji i technologii, ale również gwarantuje zagospodarowanie obszaru według zasad ładu przestrzennego. W kontekście powyższego potencjalne czynniki rozwojowe w przypadku nowohuckiego kombinatu to:

- 1) rozległa powierzchnia obszaru, która umożliwia zarówno ochronę wybranych pozostałych obiektów, jak i wprowadzanie nowych przedsiębiorstw,
- 2) liczne tereny nieużytkowane umożliwiające rozbudowę drogowego układu komunikacyjnego z wykorzystaniem istniejących osi kompozycyjnych,
- 3) zachowanie równoległego układu budynków jako układu optymalnie wykorzystującego zastane uwarunkowania,
- 4) zachowanie cech stylowych i reprezentacyjności stref wejściowych,
- 5) wykorzystanie terenów kolejowych rozmieszczonych regularnie na całym obszarze, które stwarzają możliwość ukształtowania powiązań przyrodniczych i stref zielonych.

Należy również zwrócić uwagę, że mamy do czynienia z blisko 900 ha powierzchni, co daje ogromne możliwości inwestycyjne, a wpisów do gminnej ewidencji udało się zachować jedynie pięć i żaden nie dotyczy największych obszarowo hal. Obecnie na tak rozległych obszarach sytuuje się parki technologiczne lub specjalne strefy ekonomiczne i rzadko kiedy są one we władaniu jednego podmiotu. Dodatkowo parki technologiczne dają możliwość częściowego przemieszania funkcji przemysłowych z placówkami badawczymi, naukowymi czy usługowymi, co siłą rzeczy wymusiłoby otwarcie terenu i integrację z terenami sąsiednimi. Racjonalnie gospodarowanie tak rozległym obszarem umożliwiłoby nie tylko pozyskanie nowych terenów inwestycyjnych, ale również zabezpieczenie istotnych wartości dziedzictwa przemysłowego, w tym „utworzenie przestrzeni interpretacyjnej, w sposób czytelny mówiącej o pierwotnej funkcji miejsca/obiektu” [Kryptonim „Gigant” 2008, s. 53].

Kryzys finansowy lat 70. na świecie wymusił zmiany w praktycznie każdym aspekcie gospodarki związanej z przemysłem – wprowadzono rozwiązania technologiczne umożliwiające efektywniejsze wykorzystanie przestrzeni, szybsze reagowanie na systemy rynkowe i adaptację do zmian popytu. Zmiany te przełożyły się na architekturę i urbanistykę terenów przemysłowych, od których nowe technologie wymagały możliwości łatwej adaptacji i elastyczności. Zmiana w podejściu do projektowania zakładów przemysłowych wynika „z różnicy pomiędzy okresem pełnej przydatności eksploatacyjnej a okresem trwałości fizycznej, która zwykle znacznie przekracza czas trwania wyposażenia technologicznego” [Architektura i urbanistyka 2010, s. 31]. Kombinat nie odrobił tej lekcji i pozostał daleko w tyle, czego efektem jest ogromna ilość nieużytkowanych terenów pozostająca ciągle w obrębie zakładu.

Do głównych barier rozwoju należy stan własności obszaru, który nadal stanowi użytkowanie wieczyste

Development opportunities and barriers

For most of its existence, the VLS was a white spot in all cartographic studies. Although its legal status has changed, it is still an area that is highly isolated from its surroundings. However, it is formally part of the city and its development depends in part on its ability to integrate with the surrounding urban fabric. When analyzing its historical layout, it is easy to see in it the logic, legibility and organization that were originally subordinated to production, but now can serve as guidelines for the creation of a new industrial district. This layout not only preserves the potential for adaptive reuse and the application of new technologies, but also ensures the site is developed per the principles of spatial order. In the context of the above, the potential development factors for the Nowa Huta steelworks are as follows:

- 1) extensive area to both protect selected remaining structures and introduce new businesses,
- 2) numerous unused areas that allow expansion of the road traffic system using existing compositional axes,
- 3) preserving the parallel layout of buildings as a scheme that makes optimal use of the existing conditions,
- 4) preservation of the stylistic features and formality of the entrance areas,
- 5) the use of railroad areas located at regular intervals across the entire site, as this provides an opportunity for establishing natural linkages and green areas.

It should also be noted that we are dealing with nearly 900 ha of land, which offers immense development opportunities, and only five entries in the municipal records have been retained, and none of them relate to the plant buildings that have the largest footprints. At present, areas this large are being used as technological parks or special economic zones, and they are rarely owned by a single entity. In addition, technology parks provide the opportunity to partially mix industrial uses with research and service, which would naturally force open the area and facilitate its integration with adjacent areas. The rational management of such a vast area would allow the acquisition new development areas, but also to safeguard important industrial heritage values, including “the creation of an interpretive space that clearly speaks of the original use of the site/building” [Kryptonim „Gigant” 2008, p. 53].

The global financial crisis of the 1970s forced change in practically every aspect of the economy tied to industry—technological solutions that allowed for more effective space use and a more rapid reaction to market systems and demand shifts were introduced. These changes have translated into the architecture and urban layouts of industrial sites, and new technologies demanded these sites be more adaptable and flexible. The change in the approach to the design of industrial plants stems “from the difference between the period of full operational usefulness and the period of physical durability, which usually far exceeds the duration of technological equipment” [Architektura i urbanistyka 2010, p. 31]. The steelworks had not learned this

na gruntach Skarbu Państwa. Mimo że po podziale na mniejsze przedsiębiorstwa obszar dawno już przestał funkcjonować jako zwarty zakład, to nadal jest zarządzany przez jednego właściciela. Kolejnym utrudnieniem jest obowiązkowa na terenach przemysłowych remediacja zanieczyszczeń powierzchni ziemi [Rozporządzenie Ministra Środowiska 2016]. Rozporządzenie określa stopień oczyszczenia gruntów, jaki należy uzyskać po zakończeniu użytkowania gruntu (wyznacza się go na podstawie przeznaczeń ustalonych w planie miejscowym – art. 4 rozporządzenia). Barierą jest więc nie tyle kwestia przeznaczenia gruntów, ile wysokie koszty procesu oczyszczenia gruntów. Ostatnią barierą, związaną z poprzednimi, jest brak planu miejscowego jako spójnej wizji rozwoju obszaru. Jak to często bywa w przypadku takich terenów, zamiast skorzystać z władzy planistycznej, kierując się zasadami ładu przestrzennego i ekonomicznego wykorzystania przestrzeni, próbuje się dopasować projekty do konkretnych inwestycji i konkretnych inwestorów.

Podsumowanie

Architektura zwykle jest trwalsza od wszelkich conceptów społeczno-politycznych. Idee również. Niszcząc architekturę, łudzimy się, że zniszczymy ideę, że wymażemy kawałek niechcianej historii. Zasadniej jest spróbować znaleźć jej dobre cechy, wykorzystać zastane uwarunkowania do nowych celów, tworząc przestrzeń z unikatowym charakterem i historią, będącą etapem rozwoju, a nie destrukcji. Historyczne zabudowania przemysłowe, nieprzystające do współczesnych wymogów technologicznych, przysparzają wielu problemów z adaptacją. Jednakże możliwe są następujące sposoby ich wykorzystania: „adaptacja do nowej funkcji, włączenie części lub całej struktury przestrzennej historycznego obiektu w nową formę, wyburzenie i przygotowanie terenu pod nową przestrzeń otwartą” [Architektura i urbanistyka 2010, s. 209]. W kontekście obecnej unifikacji terenów przemysłowych oraz magazynowych należy zwrócić szczególną uwagę, które z tych działań przyniosą najwięcej korzyści. Dodatkowo umiejętne wykorzystanie wartości historycznych, nie tylko architektonicznych, ale i urbanistycznych, wyróżni przestrzeń i nada jej wyjątkową tożsamość.

lesson and remained far behind, which resulted in an immense amount of disorderly areas that constantly remain a part of the plant.

Among the main barriers to development is the ownership status of the area, which is still in a perpetual usufruct of land owned by the State Treasury. Although the area has long since ceased to function as a compact plant after being split into smaller enterprises, it is still managed by a single owner. Another complication is the mandatory remediation of land surface contamination in industrial areas [Rozporządzenie Ministra Środowiska 2016]. A ministerial regulation defines the degree of soil purity that needs to be attained after land use concludes (it is determined based on land use set in a local spatial development plan per paragraph 4 of the regulation). The barrier here is thus not only land use, but high soil purification costs. The last barrier, related to the previous ones, is the lack of a local spatial development plan as a coherent vision for the area's development. As is often the case with such areas, instead of using planning authority, guided by principles of spatial order and economic use of space, attempts are made to tailor drafts to specific projects and developers.

Conclusions

Architecture tends to be more durable than any socio-political concept, ideas included. By destroying architecture, we delude ourselves that we will destroy an idea, that we will erase a piece of unwanted history. It is more reasonable to try to find its good qualities, to use the existing conditions for new purposes, and create a space with a unique character and history, which is a stage of development rather than destruction. Historic industrial development, ill-suited to modern technological requirements, pose many adaptation problems. However, the following uses are possible: “adaptive reuse, the incorporation of a part or entirety of the spatial structure of a historic building into a new form, demolition and preparation of the site for new open space” [Architektura i urbanistyka 2010, s. 209]. In the context of the current unification of industrial and storage areas, we should note which of these bring the most benefit. In addition, the skillful use of historic values, not only architectural, but also urbanistic, will distinguish the space and give it a unique identity.

Przypisy

- ¹ Nie wiadomo, czy fontanny działały, są jednak widoczne zarówno na zdjęciach, jak i na mapie topograficznej z 1961 r.
- ² Obecnie obiekt nie istnieje – został wyburzony.

Footnotes

- ¹ It is not known whether the fountains were active, but they are visible both in photographs and on the 1961 topographic map.
- ² This structure no longer exists as it has been demolished.

Bibliografia / References

Archiwalia / Archive materials

- Mapa topograficzna 1:5000 z 1965, fragmenty obejmujące Hutę im. Lenina, cyfrowe obrazy map znajdujących się w zasobie Zbiorów Kartograficznych Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Ortofotomapy z 1970, 1996, 2004, 2011, 2013, 2015, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, Miejski System Informacji Przestrzennej, Urząd Miasta Krakowa, <https://msip.um.krakow.pl/> (dostęp: 30.04.2025).

Teksty źródłowe / Source texts

- Karta adresowa zabytku ujętego w gminnej ewidencji zabytków: Budynek Przygotowania Złomu Stalowni Martenowskiej (obiekt nr 54); własność: Miejski Konserwator Zabytków Urzędu Miasta Krakowa, 2021.
- Karta adresowa zabytku ujętego w gminnej ewidencji zabytków: Kuźnia (obiekt nr 65); własność: Miejski Konserwator Zabytków Urzędu Miasta Krakowa, 2021.
- Karta adresowa zabytku ujętego w gminnej ewidencji zabytków: Wielki Piec nr 5 (obiekty nr 1111, 1112); własność: Miejski Konserwator Zabytków Urzędu Miasta Krakowa, 2022.
- Karta adresowa zabytku ujętego w gminnej ewidencji zabytków: Zakład Remontu Silników (obiekt nr 100), własność: Miejski Konserwator Zabytków Urzędu Miasta Krakowa, 2021.
- Karta adresowa zabytku ujętego w gminnej ewidencji zabytków: Zespół Siłowni (obiekty nr 87, 87a, 88, 89, 91d); własność: Miejski Konserwator Zabytków Urzędu Miasta Krakowa, 2021.

Opracowania / Secondary sources

- Ajzenberg B.J., *Projektowanie planu generalnego zakładów przemysłu metalowego*, red. Kazimierz Ukielski, [w:] *Budowa maszyn. Projektowanie zakładów przemysłowych. Poradnik encyklopedyczny*, Warszawa 1951, s. 365–393.
- Architektura i urbanistyka współczesnego przemysłu*, red. Nina Juzwa, Gliwice 2010.
- Bąbiński Czesław, *Uruchamianie zakładów przemysłowych*, Warszawa 1954.
- Binek Tadeusz, *Służby inwestycyjne Nowej Huty*, Kraków 2009.
- Bryg-Stanisławska Joanna, *Brama Kombinatu – zwycięskie koncepcje projektów centrum administracyjnego w Nowej Hucie, ewolucja i realizacja*, „Rocznik Krakowski” 2021, t. 87, s. 147–167.
- Choma Maciej et al., *Huta im. Tadeusza Sendzimira S.A. w Krakowie 1949–1999*, red. Józef Zdradzisz, Kraków 1999.
- Duda Jerzy, Kazimierski Henryk, Pochwała Stanisław, *Dziedzictwo przemysłowe kombinatu metalurgicznego w Nowej Hucie*, [w:] *Nowa Huta przeszłość i wizja*.

Studium muzeum rozproszonego, red. Jacek Salwiński, Leszek J. Sibila, Kraków 2008.

- Encyklopedia Nowej Huty*, red. Ryszard Dzieszkiński, Jan Franczyk, Kraków 2006.
- Frużyński Adam, *Huty żelaza i stali*, Łódź 2022.
- Gołaszewski Tadeusz, *Kronika Nowej Huty: od utworzenia działu projektowania Nowej Huty do pierwszego spustu surowki wielkopiecowej*, Kraków 1955.
- Kamienie węglne. Rzecz o BUDOSTAL-u*, red. Włodzimierz Kupłowski, Kraków 1977.
- Moja Nowa Huta. 1949–2009. Wystawa jubileuszowa*, red. Kamil Jurewicz, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, Kraków 2009.
- Nowa Huta 1949+*, katalog wystawy, red. Łukasz Klimmek, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, Kraków 2013.
- Lewulis Henryk, *Plany generalne zakładów przemysłowych*, [w:] *Budownictwo przemysłowe. Poradnik architekta*, red. Stefan Sienicki, Warszawa 1956, s. 3–46.
- Ostrowski Wacław, *Lokalizacja i planowanie terenów przemysłowych*, Warszawa 1953.
- Pochwała Stanisław, *Kombinat metalurgiczny w Nowej Hucie – kłopotliwe dziedzictwo*, [w:] *Kryptonim „Gigant”. Dzieje nowohuckiego kombinatu w latach 1949–1958*, katalog wystawy, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, Kraków 2008.

Akty prawne / Legal acts

- Kwestionowanie kwalifikacji danego obiektu jako zabytku, Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 22 listopada 2022 r., II SA/Kr 873/22.
- Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi z dnia 1 września 2016 r., Dz.U. z 2016 r. poz. 1395.
- Uchwała Nr XIII/230/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 kwietnia 2019 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kombinat”.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz.U. 2023 poz. 977 z późn. zm.

Dokumentacja / Documentation

- Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kombinat” sporządzany na podstawie Uchwały Nr XIII/230/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 kwietnia 2019 r., Wydział Planowania Przestrzennego, Urząd Miasta Krakowa, https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=108338 (dostęp: 30.04.2025).
- Walczak Agata, Ocena stanu istniejącego i synteza uwarunkowań sporządzona do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kombinat”, Wydział Planowania Przestrzennego, Urząd Miasta Krakowa, luty 2021.

Źródła elektroniczne / Electronics sources

Berska Barbara, *Cały naród buduje Nową Hutę*, Archiwum Narodowe w Krakowie, <https://archiwalneo-powiesci.ank.gov.pl/wystawa/cal-y-narod-buduje-nowa-hute/> (dostęp: 15.07.2024).

Berska Barbara, *Inauguracja operacji „Gigant”*, Archiwum Narodowe w Krakowie, <https://ank.gov.pl/wystawy/inauguracja-operacji-gigant/> (dostęp: 15.07.2024).

Cyfrowy Thesaurus, Muzeum Kraków, zbiór zdjęć z początków budowy Nowej Huty, <https://ct.mhk.pl/> (dostęp: 31.07.2019).

<https://poland.arcelormittal.com/o-nas/nasza-historia> (dostęp: 10.07.2025).

Lista adresowa gminnej ewidencji zabytków Krakowa wersja uaktualniona 31 maja 2023, Urząd Miasta Krakowa, <https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/400543/karta>.

Streszczenie

Tereny byłej HiL to problematyczna przestrzeń o ogromnym potencjale. Kombinat metalurgiczny z pełnym, zamkniętym cyklem produkcyjnym, pomyślany jako potężny zakład rozciągający się na blisko 900 ha w Krakowie, nie przetrwał przemian politycznych, ekonomicznych i technologicznych. Obecnie stanowi przestrzeń o bardzo zróżnicowanym stopniu zagospodarowania. Jednakże nadal na jego obszarze zostały zachowane liczne obiekty o wartości zabytkowej, które powinny być objęte ochroną. Obiekty nie tylko posiadają wartości estetyczne, ale również są świadkami historii danego miejsca. Wartością obszaru, o której również rzadko się wspomina w kontekście terenów przemysłowych, jest ich uporządkowana przestrzeń, nie tylko pod kątem ciągów technologicznych, ale również estetycznym i kompozycyjnym. Są to elementy nadal czytelne w przestrzeni, a ich wykorzystanie może pomóc stworzyć przestrzeń o indywidualnych cechach, co jest szczególnie istotne w kontekście obecnych tendencji unifikacji przestrzeni przemysłowych.

Abstract

The grounds of the former VLS are a problematic space with immense potential. This metallurgy plant, with a full, closed production cycle, conceived as a massive plant spread over nearly 900 ha in Cracow, did not survive the political, economic and technological changes. It is currently a space with a highly varied development. However, there are still numerous structures of historic value preserved in its area that should be protected. These structures not only have aesthetic value, but are also witnesses to this site's history. The site's orderly space, not only in terms of technological lines, but also its aesthetics and composition, is a value that is also rarely mentioned in the context of industrial areas. These are elements that are still legible in space, and their use can help create a space with individual characteristics, which is crucial in the context of current tendencies to unify industrial spaces.