

LEKTOR: Audycje Kulturalne – w dobrym tonie.

ANNA CYMER: Dzień dobry Państwu, nazywam się Anna Cymer. Jestem historyczką architektury i jak co tydzień zapraszam Państwa do wysłuchania kolejnego odcinka podcastu pt. "Dekady nowoczesności" realizowanego przez Narodowe Centrum Kultury w ramach cyklu Audycji Kulturalnych. Cykl "Dekady nowoczesności" służy temu, żebyśmy wspólnie może lepiej się przyjrżeli różnym budynkom powstającym w kolejnych dekadach XX i początku XXI wieku, i za ich pomocą spróbowali sobie może zdefiniować, czym jest nowoczesność w architekturze albo jak się rodziła, jaką przechodziła ewolucję, może uznać, że niektóre z tych realizacji są mniej trafione, a może z dzisiejszej perspektywy docenimy te, które wcześniej były troszkę zapomniane. Ja pozwoliłam sobie tutaj wybrać, do tego cyklu, takie obiekty, które uznałam za najbardziej reprezentatywne dla każdej kolejnej dekady tego okresu, o którym mówimy. I dzisiaj powędrujemy na północ Polski i chciałabym opowiedzieć o realizacji, która jest oczywiście niezwykle wartościowa architektonicznie, ale również jest bardzo silnie związana z pewną sytuacją polityczno-ekonomiczną w Polsce. Architektura ma to do siebie, że zazwyczaj jest związana z sytuacją polityczno-ekonomiczną i jest bardzo często jej wynikiem czy też jest nią zdeterminowana. W pierwszym odcinku mówiłam o obiekcie, który był jakby wypadkową poszukiwania stylu narodowego, w poprzednim odcinku mówiłam o realizacji, która, co prawda nie powstała rękami polskich architektów, ale również była w jakimś sensie takim polityczno-ekonomicznym manifestem, który bardzo silnie oddziałwał na kolejne dekady w architekturze całej Europy. A dzisiaj skupimy się na projekcie który jest bardzo polski, ale też właśnie bardzo polityczny. Jak być może się Państwo już domyśliliście, wędrujemy do Gdyni. Polska odzyskała niepodległość, nie były to łatwe czasy dla Polski, bo myślę, że też nietrudno sobie wyobrazić, jak kolosalnym wyzwaniem, pod każdym względem, było scalenie ze sobą po ponad 120 latach kraju przez bardzo długi czas rozdzielonego na 3 zupełnie inne części, zupełnie inaczej się rozwijające, znajdujące się pod wpływem zupełnie innych polityk, kultur, poziomu rozwoju przemysłu, ekonomii, wszystkiego. Po prostu to były 3 kawałki, kompletnie różne, w których mówiło się 3 różnymi językami. Niewyobrażalnie trudne, ogromne wyzwanie dla nowych władz Polski po odzyskaniu niepodległości, żeby te 3 kawałki na nowo ze sobą skleić. Oczywiście czyniono to na bardzo różne sposoby. Jednym z nich, co wydaje się z naszego tutaj punktu widzenia szczególnie interesujące, była architektura. Uznano wówczas, w latach 20. i w latach 30., że za pomocą publicznych inwestycji, również architektonicznych, pokaże się nie tylko światu, ale również tutaj, mieszkańcom polskich ziem, że Polska odzyskała niepodległość i staje się w tym momencie krajem nowoczesnym, postępowym, znaczącym. Nie jest prowincją, nie jest zabiedzonym terenem rozwarstwowanym na te 3 różne części, które nie mogą się ze sobą dogadać, tylko wracamy, jak najszybciej to możliwe, wracamy do tej jedności, do tej wspólnej tożsamości, odbudowujemy tę tożsamość i bardzo szybko staramy się nadrobić wszystkie braki, wszystkie zaległości, które się siłą rzeczy, no nie z naszej winy, w pewnym sensie dokonały przez przez te poprzednie 100 lat, nadrabiamy to, stajemy się krajem znaczącym w Europie, nowoczesnym, rozwijającym się i atrakcyjnym również dla jego mieszkańców. Jedną z tych metod na nie tylko przekazanie tego komunikatu, ale również jakby na materializację tych idei, były ogromne, wielkie, publiczne inwestycje. Dużą częścią z nich, właściwie można powiedzieć, to były obiekty przemysłowe. Budowanie ogromnych zespołów miast, jakby łączenie miast w takie grupy, w których przemysł stawał się bardzo istotnym elementem ich funkcjonowania, wokół tego przemysłu rozwijały się nowe miasta, pojawiali się

tam nowi mieszkańcy, z zabiedzonych wsi mogli przyjeżdżać do tych miast, gdzie mogli zamieszkać, znajdowali pracę, nie zawsze, ale jednak zwykle jakoś tam poprawiał się ich byt, bo mieli pracę, mieli mieszkanie, mogli funkcjonować w tych nowo budowanych w latach 20. i 30. miastach. Oczywiście tutaj najlepszym tego przykładem jest Centralny Okręg Przemysłowy obejmujący centralną część Polski, czyli tam mniej więcej od Radomia do Rzeszowa, tutaj ten teren, gdzie cała masa nowych miast powstała czy też rozwinęły się małe miejscowości, rozwinęły się w dużo większe miejscowości, koncentrujące się wokół bardzo dużych zakładów przemysłowych, ale oczywiście najważniejszą z tych inwestycji i też taką najbardziej efektywną, myślę, i najbardziej istotną z powodu politycznego, była Gdynia. Centralny Okręg Przemysłowy i te zakłady, które były realizowane na terenie miasteczek i miast wchodzących w jego skład, zapewniały państwu polskiemu przede wszystkim takie zabezpieczenie militarne. Bo mówiąc wprost, tamte zakłady, ważnym elementem ich działania było po prostu produkowanie broni. Natomiast Gdynia miała zupełnie inny cel istnienia. Z jednej strony była miastem, które miało, nawet tak czysto propagandowo, opowiedzieć o tym, jak ważnym wydarzeniem stało się odzyskanie przez Polskę dostępu do Morza Bałtyckiego. Wejście w obręb tych krajów portowych, tych krajów nadmorskich, które mogą uczestniczyć w morskim transporcie, w budowie, w przemyśle stoczniowym, w budowie statków, w wymianie towarowej dokonywanej za pomocą morza, to było strasznie ważne dla tego właśnie przekazu, dotyczącego tego, jak Polska jest nowoczesna i jak bardzo ważne było dla nas odzyskanie dostępu do morza. No bo w czasie zaborów tego nie było, jak również i wcześniej, rozmaicie z tym dostępem do morza było. Morze jest zawsze ważne dla rozwoju gospodarczego kraju, jeżeli tylko kraj ma swój port czy swoją stocznice, jest to zawsze ogromnie ważny, istotny element dla rozwoju gospodarczego kraju. Więc tutaj budowa Gdyni była potrzebna, bo oczywiście wszyscy pamiętamy, Gdyni wówczas nie było. W miejscu Gdyni w latach 20. znajdowała się mała wioska rybacka i nie było tam żadnej zabudowy takiej, która mogła służyć rozwojowi właśnie tych wszystkich elementów przemysłowych czy ekonomicznych, o których mówiłam. Był Gdańsk, natomiast Gdańsk nie był wtedy polski, Gdańsk wolnym miastem, teoretycznie, a tak naprawdę głównie jednak był niemieckim miastem, w którym Polacy nie mieli tylu praw, ile nawet teoretycznie za pomocą tych umów międzynarodowych, jakby im tam przysługiwały, jakby tych praw nie posiadano czy też nie respektowano tego. Więc ta Gdynia choćby z tego powodu była niezwykle potrzebna. Dlatego też już w latach 20. polski rząd zdecydował o tym, że absolutnie niezbędne jest zbudowanie w Polsce miasta portowego. Miasta, gdzie będzie nie tylko miejsce do wymiany towarowej, ale również do budowy statków, do komunikacji, również miejskiej, czyli promowej, również żeby ludzie mogli podróżować za pomocą morza, co też było zupełnie nowym, dla Polski przynajmniej, nowym środkiem transportu. Pomysły były różne, nie od razu było wiadomo, że Gdynia powstanie w Gdyni, jeśli tak można powiedzieć, ale oczywiście ostatecznie wiemy, że zdecydowano się tę małą wioskę rybacką przemienić w to duże, nowoczesne miasto. I tak jak wspominałam na początku, właściwie od razu było jasne, że to miasto musi być naprawdę nowoczesne. Oczywiście z jednej strony mamy więc wielką, wielką inwestycję, budowę portu, budowę Dworca Morskiego dla ruchu pasażerskiego, budowę tych wszystkich doków związanych z obsługą statków, kutrów itd. Ale to jest, powiedzmy, ta część przemysłowa. Natomiast oczywiście na części przemysłowej miasto się nie kończy. I bardzo szybko podjęto decyzję, że również ta architektura, taka już zwykła, miejska, mieszkaniowa, biurowa, urzędowa, która w Gdyni będzie budowana, musi być architekturą nowoczesną. A co wtedy uważano za

architekturę nowoczesną? Oczywiście modernizm. Ten modernizm, o którym opowiadałam w poprzednim odcinku przy okazji wystawy WuWa we Wrocławiu, i jeszcze osiedle WuWa we Wrocławiu było zapowiedzią tego, w którą stronę będzie się rozwijała architektura modernistyczna. W przypadku Gdyni widzimy już, w jakimś sensie, kolejny krok rozwoju tej architektury, ponieważ udało się odejść już w Gdyni od takiej zabudowy kameralnej, jednorodzinnej, jakichś domków, segmentów, niewielkich budynków wielorodzinnych, na rzecz dużych, właściwie wielkomiejskich obiektów, również utrzymujących się w tym stylu modernistycznym. Na marginesie można dodać, co jest dość, wydaje mi się, interesujące, że mimo tego, że wiadomo było, że Gdynia będzie budowana w stylu nowoczesnym, dworzec kolejowy, który zbudowano w Gdyni w 1926 roku, nie był obiektem modernistycznym. To jest ten jedyny element, który tam zachowano, taką wisienkę na torcie, można powiedzieć, utrzymującą się dużo bardziej w tym stylu narodowym, odwołującą się do form dworkowych. Oczywiście projektujący ten dworzec Romuald Miller te formy dworkowe bardzo zgeometryzował, co też jest ogromnie ciekawe, że ten styl dworkowy wszyscy gdzieś tam pewnie mamy z tyłu głowy, jak on wyglądał. Ten styl dworkowy, on również jakby trochę przerobił na formy modernistyczne, czyli mamy te elementy kojarzące nam się z dworkiem, a jednocześnie są one takie proste, geometryczne, wszystkie ściany zbiegają się pod kątem prostym, jakieś tam detale architektoniczne z architektury dworkowej w tym budynku odnajdziemy, a jednocześnie całkiem sporo jest tam już tego takiego kroku w stronę modernizmu, czyli w stronę tej geometrii, ładu, takiego porządku i surowości przede wszystkim modernizmu. Niestety dworzec, ten dworzec zbudowany w stylu dworkowym wg projektu Romualda Millera dzisiaj już nie istnieje. On spłonął później, w czasie wojny był zniszczony i po II wojnie światowej został odbudowany już w zupełnie nowej formie, tej, którą znamy dzisiaj. Tak naprawdę nie mniej interesującej, ale już zupełnie innej, niż ten styl dworkowy. Natomiast, co się tyczy wszystkich pozostałych, istotnych, budowanych w latach 30. budynków w Gdyni, one już wszystkie są bardzo, bardzo nowoczesne i są, można powiedzieć, jednym z takich najpełniejszych wcieleni w życie tych idei modernistycznych, które wtedy wydawały się najbardziej nowatorskie i najbardziej adekwatne do przestrzeni miejskiej, która miała, również propagandowo, opowiadać o tym, że mamy do czynienia z nowoczesnym, postępowym, innowacyjnym, rozwijającym się krajem, który właśnie świeżo wrócił na tę arenę międzynarodową. Jako że miasto Gdynia należało do tego obszaru właśnie nadmorskiego, było miastem portowym, architekci, którzy projektowali te budynki w Gdyni, jakby sięgali po elementy, można powiedzieć takie kojarzące się właśnie z architekturą nadmorską czy też jeszcze bardziej z tym przemysłem nadmorskim, ponieważ w wielu budynkach zbudowanych w Gdyni można odszukać nawiązania czy jakieś takie inspiracje do formy okrętów. I ten budynek, który dzisiaj jest bohaterem naszego spotkania, czyli zmieniający kilkakrotnie swoją funkcję, ale zbudowany dla Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, budynek zaprojektowany przez Romana Piotrowskiego, zbudowany w latach 1935-36, ten budynek właśnie jest najlepszym przykładem takiego modernizmu okrętowego. Czyli z jednej strony łączy w sobie cały szereg elementów architektury tej najbardziej postępowej, modernistycznej, a jednocześnie swoim kształtem, tym, jak został wstawiony w przestrzeń miasta i pewnymi detalami, które również w nim zostały zastosowane, niewątpliwie nasuwa skojarzenia z takim prującym fale okrętem. To było strasznie ważne, ponieważ miało właśnie to, o czym wspominałam wcześniej, miało w bezpośredni sposób opowiadać o tym, że każdy, kto ten budynek widzi, od razu dowie się, że znajduje się w mieście, które jest nowoczesne, a jednocześnie jest miastem portowym. I ten

budynek ZUS-u, który po II wojnie światowej był siedzibą Polskich Linii Oceanicznych, o czym świadczy zachowany do dzisiaj na jego fasadzie napis, przez wiele lat był po wojnie siedzibą Polskich Linii Oceanicznych, dzisiaj mieści się tutaj Urząd Miasta, też informacja turystyczna, taka miejska informacja, więc też każdy może tam wejść, każdy może się dostać tego budynku i go przynajmniej na poziomie parteru też obejrzeć od środka. Ten budynek spełnia większość elementów, które przyjęło się uważać za najważniejsze znaki architektury modernistycznej. Te znaki, te 5 tez, 5 zasad nowoczesnej architektury sformułował ojciec nowoczesnej architektury, myślę, że tutaj nie jest to nadużyciem, powiedzenie, że Le Corbusier był po prostu ojcem nowoczesnej architektury w Europie. On je sformułował w 1922 roku i budynek ZUS-u w Gdyni, zaprojektowany przez Romana Piotrowskiego, rzeczywiście dużą część tych zasad lecorbusierowskich spełnia. Jedna z nich dotyczy przeszklonego, podciętego parteru, który nadaje tej budowli pewnego rodzaju lekkości, ponieważ zawsze, nawet przy tak ogromnym gmachu, jeżeli parter jest troszeczkę cofnięty względem elewacji i przeszklony, budynek natychmiast, automatycznie jest odbierany jako taki dużo lżejszy, dużo bardziej taki ulotny, powiedzmy. Więc tutaj mamy do czynienia z takim właśnie przeszklonym, cofniętym parterem, mamy całe elewacje przeprute poziomymi pasami okien, co też było bardzo istotne, nie tylko ze względu na to, że te okna wpuszczały do wnętrza dużo więcej światła dziennego, ale również właśnie powodowały, że budynek wydawał się lżejszy, bo po prostu miał dużo mniejsze powierzchnie ścian murowanych, a dużo więcej przeszklonych. Było to możliwe oczywiście dzięki zastosowaniu konstrukcji żelbetowej czy też konstrukcji stalowej i one często były ze sobą łączone. O tym, jak duże znaczenie dla architektury miała konstrukcja żelbetowa, wspominałam w drugim odcinku naszej audycji. Zachęcam do odsłuchania, jeśli ktoś przeoczył. Tam pojawia się motyw żelbetu i tego, w jaki sposób on pomógł budować w zupełnie nowy sposób. Tutaj mamy jeszcze kolejny krok wykorzystania tych nowoczesnych konstrukcji do tego, żeby budynek był jeszcze bardziej przezierny, jeszcze mógł mieć większe powierzchnie przeszklone. Mamy płaski dach, co też jeszcze niedawno nie mieściło się w głowie i to dopiero wprowadził modernizm, płaskie dachy jeszcze w XIX wieku były naprawdę czymś w ogóle niewyobrażalnym. Tutaj już płaski dach jest czymś absolutnie oczywistym. Ale tak jak wspominałam, coś, czego akurat Le Corbusier w taki bezpośredni sposób nie definiował, a tutaj chodziło o to, żeby podkreślić ten okrętowy charakter tego budynku, ten główny narożnik znajdujący się przy głównym skrzyżowaniu miasta, jakby taki wychodzący w to główne skrzyżowanie centrum Gdyni, jest zaokrąglony, i co więcej, krótszy bok tego budynku jest również przebity takimi okrągłymi otworami okiennymi, czyli takimi oczywiście, które doskonale znamy ze statków i okrętów, bulajami, co właśnie ma nam bezpośrednio sygnalizować, że mamy do czynienia z obiektem, który gdzieś ma nas trochę przenieść w klimat tego portowego, nowoczesnego, rozwijającego się miasta nadmorskiego, przemysłowego, w którym ten przemysł okrętowy, ten transport morski, to wszystko jest ogromnie istotne i że ten kierunek rozwoju jest tutaj bardzo istotny. Budowa miasta Gdyni, choć zachwycamy się nią i uważamy ją za jeden z kluczowych elementów rozwoju II Rzeczypospolitej, to była inwestycja piekielnie istotna i taka o znaczeniu zarówno ekonomicznym, jak i politycznym, została ostatnio dosyć szeroko opisana i zaczynamy, zresztą chyba słusznie, patrzeć na nią też trochę spoza tego propagandowego czysto punktu widzenia, czyli zaczynamy dostrzegać również pewne wady budowy tego miasta i to, że nie było to takie wspaniałe miejsce do życia, jak by się mogło wydawać i bardzo dużo problemów społecznych, i pewnej niewydolności tego systemu ekonomicznego tam miało miejsce, ku nieszczęściu ciągnących tam masowo za pracą ludzi.

Więc pamiętając to wszystko, pamiętając te ogromne wyzwania społeczne i takie problemy gospodarcze, które w Gdyni nastąpiły i z którymi niestety mieli do czynienia jej nowi mieszkańcy, ciągnący tam naprawdę z całej Polski właściwie, właśnie zwabieni tą propagandą tego wspaniałego, nowoczesnego miasta, z całej Polski ciągnęli tam ludzie, którzy nie zawsze znaleźli tam swoje miejsce i nie zawsze odnaleźli tam szczęście. Myślę, że mając to wszystko w pamięci, no nie możemy nie doceniać tego ogromnego przedsięwzięcia, jakim była budowa tego miasta i nie możemy nie doceniać również tej spektakularnej architektury, którą udało się tam zrealizować, z siedzibą dawniej ZUS-u, dawniej Polskich Linii Oceanicznych, a dzisiaj Urzędu Miasta na czele, ale również oczywiście z całym szeregiem innych tego typu podobnych budynków, które przy głównych ulicach Gdyni do dzisiaj się znajdują. To wyjątkowe miejsce, wyjątkowy projekt lat 30. w Polsce, zarówno pod względem architektury, jak i pod względem ekonomii czy polityki, co jest tutaj też, tak jak mówię, bardzo istotnym elementem tego projektu, wszystko tutaj się ze sobą zająbia. I szczęśliwie też w czasie II wojny światowej Gdynia nie została znacząco zniszczona, w związku z czym cały czas do dzisiaj możemy tam obcować z tą architekturą pochodzącą z lat 30., co też nie jest, po różnych naszych tutaj historycznych doświadczeniach Polski, nie jest czymś bez znaczenia. A w kolejnym odcinku, na który zapraszam już za tydzień, pozostaniemy dalej w sferze modernizmu, co więcej, pozostaniemy dalej pod znakiem 5 zasad nowoczesnej architektury Le Corbusiera i skupimy się na budynku, który był bardzo wyjątkowy, ponieważ powstał w czasach bardzo zmieniających się poglądów na architekturę i który jest takim, myślę, że łącznikiem czasów przedwojennych z powojennymi, na który to odcinek właśnie już serdecznie Państwa zapraszam za tydzień.

LEKTOR: Audycje Kulturalne – w dobrym tonie.