

Grażyna Kodym-Kozaczko\*

## TRWANIE I PRZEMIJANIE ARCHITEKTURY PROPAGANDOWEJ NA PRZYKŁADZIE POZNAŃ

### DURABILITY AND FLEETINGNESS OF PROPAGANDA ARCHITECTURE ON THE EXAMPLE OF POZNAŃ

Zamek cesarski wzniesiony na początku XX wieku w ramach akcji rozbudowy Poznania stanowi przykład trwania architektury, której forma przeminęła się o wiele szybciej niż mogli się spodziewać się jego twórcy. Ilustracyjny, antypolski program budowlany zestawiony z użytecznością, trwałością i skalą obiektu prowokował nieustanne poszukiwanie idei, których realizacja umniejszyłyby jej dominację w przestrzeni miasta.

*Słowa kluczowe: Poznań, XX wiek, architektura, dominanta urbanistyczna, program ideowy*

The Imperial Castle, built at the beginning of the 20<sup>th</sup> century during the operation of expanding Poznań, is an example of an architecture that remains although its form decayed much faster than its builders' expectations. Illustrative, anti-Polish plan of the building juxtaposed with utility, durability and the scale of the object provoked the permanent search of the idea, realization of which would diminish the Castle domination in the city landscape.

*Keywords: Poznań, 20<sup>th</sup> century, architecture, urban predominant, ideological program*

W Poznaniu na początku XX wieku powstała budowla – stanowiąca symbol trwałości i siły, wzniesiony nie tylko dla teraźniejszości i przyszłości, lecz również dla przeszłości, którą miała na nowo sformułować. Jej oddziaływanie na dzieje i przestrzeń miasta okazało paradoksalnie przeciwne do zamierzeń twórców.

Zamek cesarski powstał w latach 1905–1910, w nowym centrum administracyjno-kulturalnym miasta w ramach szerokiej akcji rozbudowy i modernizacji Poznania, która była elementem polityki kulturalnego

i ekonomicznego *podnoszenia* zaniedbywanych wcześniej przez zaborcę prowincji wschodnich. Na wzór wiedeńskiego ringu, w miejscu XIX-wiecznych fortyfikacji powstały niezbędne w nowoczesnym mieście budowle użyteczności publicznej oraz ekskluzywne tereny mieszkaniowe, ozdobione licznymi skwerami i parkami. Zmieniały zacofane garnizonowe miasto, stolicę peryferyjnej prowincji na rezydencję cesarza, dzięki nowemu zamkowi wpisując Poznań w historię *tyśiącletniej II Rzeszy*. Dominująca nad miastem po-

\* Kodym-Kozaczko Grażyna, dr inż. arch., Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego.

tężna bryła z 75-metrową wieżą, romański kostium, elewacje oblicowane kamiennymi ciosami, sala tronowa i kaplica przywoływały wczesnośredniowieczne cesarskie zespoły typu pfałz, powstające od czasów merowińskich w granicach państwa Franków, później również wznoszone na wschodnich rubieżach Cesarstwa Niemieckiego. Do kompozycji urbanistycznej Poznania zamek wprowadzał także *trakt cesarski* wiodący od dworca kolejowego, gdzie przybywał władca podczas cyklicznych wizytacji swego imperium, przez *forum cesarskie* do sali tronowej, w której przyjmował poddanych [1]. Cesarz uczestniczył w projektowaniu budowli, czyniąc z niej kolekcję cytatów architektonicznych ze średniowiecznych zażytków, związanych z Fryderykiem Barbarossą oraz historią rodu Hohenzollernów. Propagandowa budowla od początku udostępniona do zwiedzania, pełniła funkcję muzeum. Zawłaszczając miasto miała poświadczać *wielowiekową obecność niemieckiej kultury w Wielkopolsce i przez przywołane style historyczne uprawniać władzę pruskiego zaborcy* [2], przypieczętować ostateczną porażkę dążeń Polaków do odbudowy własnej ojczyzny.

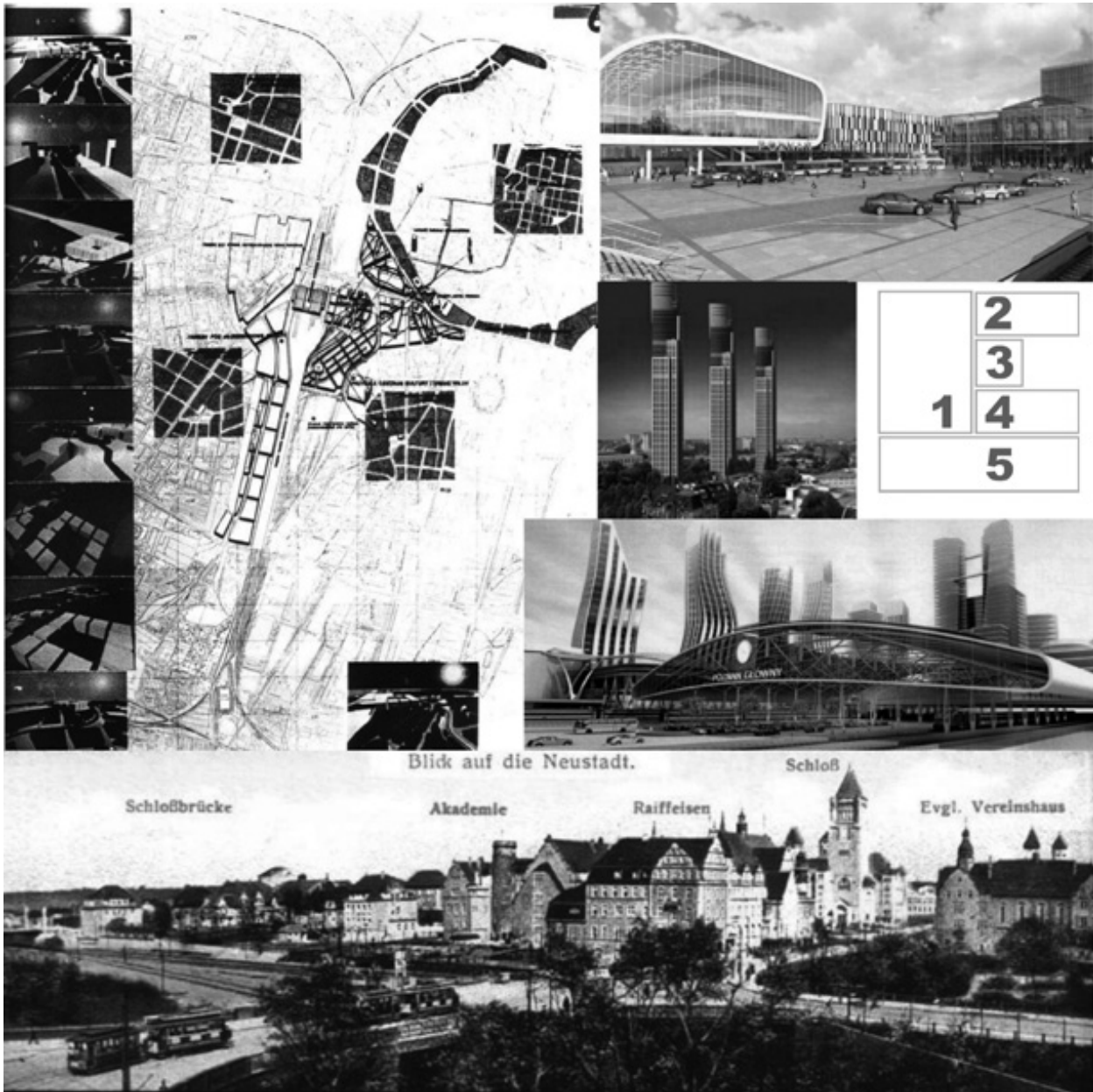
W następnych dziesięcioleciach reakcja na wrogie przejęcie przestrzeni, w zasadniczy sposób kształtowała koncepcje ideowe oraz plany rozbudowy śródmieścia Poznania. Niecałą dekadę po oddaniu zamku do użytku, odzyskanie niepodległości, zmieniło przekaz dzielnicy zamkowej – rozpadła się kompletna z *zaborczego* punktu widzenia witruińska triada: piękno oraz użyteczność i trwałość. Budowle *cesarskie*, a w szczególności zamek, powszechnie uważane były za brzydkie, wręcz przygnębiające [3]. Przez lata stanowił rodzaj niezabliźnionej rany w sercu miasta. Z drugiej strony program funkcjonalny poszczególnych obiektów dzielnicy reprezentacyjnej, ich techniczna jakość, towarzysząca im przestrzeń, zieleń oraz infrastruktura, będące efektem pruskiej modernizacji miasta, zrobiły z Poznania najlepiej pod względem cywi-

lizacyjnym rozwinięte miasto w odrodzonej Polsce. Wyzwanie dla polskich władz miasta stanowił więc nie tylko wrogi program architektury zawłaszczający przeszłość, teraźniejszość i przyszłość Poznania, ale jakość reform przeprowadzonych przy okazji budowy zamku, które w nowych warunkach politycznych domagały się ambitnej kontynuacji, konfrontującej nową rzeczywistość z okresem pruskiego panowania.

Już przed I wojną światową powstawały polskie projekty przekształcenia formy rezydencji cesarskiej, jednak wartości techniczne, funkcjonalne oraz przesłanki ekonomiczne czyniły ją faktycznie nietykalną. W przestrzeń Dzielnicy Zamkowej oraz towarzyszącego jej ringu wpisano co prawda nowe budowle, ale przez dostosowaną do kontekstu skalę i historyczny kostium raczej podejmowały one dialog z otoczeniem, niż je zmieniały. Rozbudowa dzielnicy prowadzona na zasadzie kontynuacji stanowiła stały składnik miejscowej praktyki budowlanej, mimo ciągłe kontestacji założenia zamkowego w przestrzeni Poznania [4].

W latach 20. podjęto również zdecydowaną polemikę z wizją Poznania z czasów rządów zaborcy. Samorządne władze miejskie wyzwolone z ograniczeń czasów pruskich [5], zdecydowanie odrzuciły wizję miasta urzędniczego, garnizonowego czy peryferyjnego *Residenzstadt*, którego prestiż pochodzi z *cesarskiej łaski*. Wybrały otwarcie na świat i Europę, rozwijając koncepcję miasta nauki i handlu. Symbolem nowego myślenia, stały się powołane w 1921 roku Międzynarodowe Targi Poznańskie. Zabudowa targów w zasadniczej części zrealizowana, także siłami miasta, powstała w związku z Powszechną Wystawą Krajową, zorganizowaną w 1929 roku dla zaprezentowania dorobku 10-lecia niepodległej Polski. Relacje z pruskim miastem rezydencjonalnym miały zasadnicze znaczenie w kompozycji urbanistycznej i programie architektury najważniejszej części ekspozycji, tzw. terenów A. Główne wejście na PWK zaak-

Poznań: 1. Konkurs urbanistyczny *Wolne Tory*, zespół J. Buszkiewicza, 1997, Archiwum SARP-Poznań / The Urban Competition *Free Track*, 1997, J. Buszkiewicz Team; Archive of SARP 2. Dworzec kolejowy Poznań Główny, Railway Station Poznań Główny, 2011 / Trigranit Development ([www.glos.wielkopolski.pl/fakty24/412902,poznan-nowy-dworzec](http://www.glos.wielkopolski.pl/fakty24/412902,poznan-nowy-dworzec)) 3. City na torach / City on the Track, T. Peleszuk, 2004 4. Centrum komunikacyjne, handlowe i administracyjne *Wolne tory* / The transport hub, shopping and administration center *Free Track*, Studio ADS 2009 5. Widok na dzielnicę zamkową od zachodu, pocztówka, ok. 1910 / View of Imperial District from west, archiwal postcard, a. 1910



centowane kilkukondygnacyjną wieżą z polskim orłem, poprzedzane miejską przestrzenią z pomnikiem T. Kościuszki i wysokimi masztami sztandarowymi stanowiło rodzaj kontrapunktu dla zamku i *forum cesarskiego*, położonych po przeciwnej stronie osi torów wjazdowych do miasta. Najważniejsze wnętrza terenów targowych tzw. Plac św. Marka, wokół którego znajdowały się prestiżowe pawilony przemysłu, zostało zaprojektowane w oficjalnych formach historyzujących – *zmodernizowanego klasycyzmu*. Jednak na innych terenach wystawy wykorzystywano liczne, współistniejące wówczas tendencje stylowe, w tym również awangardowe. Ta estetyczna różnorodność nie była przypadkiem. Miasto, w przeciwieństwie do instytucji państwowych, nie musiało, a nawet nie powinno forsować własnej wizji państwa, wyrażającej się np. ujednoczonym wyrazem artystycznym. Demokratyczna, *miejska* przestrzeń godziła wyraźnie spolaryzowane koncepcje stylistyczne, które mogły *wskazywać na prowadzony przez architekturę dyskurs o kształcie współczesnego państwa polskiego – zwróconego w stronę tradycji czy nowoczesnego* [6]. PWK, którą obejrzało ponad 4,5 miliona zwiedzających przyczyniła się do przyswojenia stylu międzynarodowego, który na zupełnie nowych zasadach podejmował dialog z historią oraz z historycznym kontekstem przestrzennym.

Przejawem takiego sposobu myślenia o mieście było rozpięcie w 1930 roku przez prezydenta Cyryla Ratajskiego ogólnopolskiego *Konkursu na projekt regulacji i rozbudowy m. Poznania*, gdy okazało się że, plan ogólny wykonany siłami miejscowego środowiska nie zadowalała ambicji władz [7]. Warszawski zespół w składzie Stanisław Filipkowski i Jan Graeffe zaproponował m.in. wzniesienie nowego centrum administracyjno-handlowego w bezpośrednim sąsiedztwie Dzielnicy Zamkowej. Nowe City z dworcem centralnym miało powstać wzdłuż torów kolejowych na niezabudowanym przedpolu dzielnicy cesarskiej,

zapewniającym jej przestrzenną dominację nad miastem. Ściana zabudowy z rytmicznie rozmieszczonymi wysokościowcami redukowałaby znaczenie zamku w bliskich widokach i odległych panoramach. City, tworząc przedłużenie na zachód powstającej od średniowiecza tzw. osi centrów miasta [8] z pewnością także odebrałoby dzielnicy cesarskiej znaczenie ideowe: zespół stałby się jednym z wielu założeń w sekwencji historycznych ośrodków osadniczych ilustrującej rozwój miasta, a nie jej zwieńczeniem. Koncepcja *City na torach*, czyli konfrontacja nowoczesności z pseudohistoryczną architekturą stała się na ponad 70 lat najważniejszą, nieustannie powracającą ideą urbanistyczną, wirtualnie kontynuującą, podsyćcane wydarzeniami historycznymi, dążenie do zmiany wizerunku centrum Poznania, jako rezultatu obecnej dominacji.

Już w 1946 roku Stowarzyszenie Architektów Polskich rozpięło konkurs na projekt dworca Polskich Kolei Państwowych i zespół handlowo-usługowy, położone w tym samym miejscu co przedwojenne City. W rozwiązaniach konkursowych po raz pierwszy pojawiła się koncepcja płyty przykrywającej zagłębione w wykopie tory kolejowe, oddzielające MTP od centrum. Zabudowa na niej wzniesiona miałaby przestrzennie i funkcjonalnie zintegrować targi z miastem oraz umożliwić im rozwój przestrzenny. Powstałaby wówczas jednolita tkanka urbanistyczna, wchłaniająca zamek, w czasie II wojny przebudowany na rezydencję Hitlera. W następnych latach wzdłuż torów, w sąsiedztwie wirtualnego city zaczęto wznosić wysokie budynki, zawczasu przygotowując podbudowę pod planowaną kulminację wysokościową miasta. W socjalistycznej rzeczywistości koncepcja jednak okazała się nierealna. Nie mogąc więc zwalczyć pozostałości niemieckiego imperializmu, rozpoczęto batalię przeciw *reliktom pruskiego prowincjonalizmu*, czyli miastu XIX-wiecznemu. W latach 60. opracowany został plan radykalnej przebudowy śródmieścia,

na podstawie którego zabudowę czynszową miał być zastąpić modernistyczny pejzaż urbanistyczny, złożony z wysokościowców oraz wolnostojących pawilonów pośród terenów zieleni. Zrealizowano pojedyncze fragmenty koncepcji. Tylko zespół *Centrum* projektu Jerzego Liśniewicza, burząc co prawda układ urbanistyczny tej części miasta, stworzył fragment śródmieścia o wielkomiejskim charakterze [9], który zarówno w perspektywie ul. św. Marcin – głównej arterii Poznania, jak i w panoramach śródmieścia stanowi pendant dla kulminacji Dzielnicy Zamkowej.

Wcześniej jednak w czerwcu 1956 roku u stóp zamku, rozegrały się na oczach gości MTP, znaczące w nie tylko w historii Polski sceny *powstania poznańskiego*, a w 1981 roku powstał tu pomnik tych wydarzeń. W stanie wojennym regularnie odbywały się pod krzyżami manifestacje protestu, a w 1997 nawiedził to miejsce papież. Przełom polityczny 1989 roku stopniowo wygasił negatywne odniesienia Poznanianków do dzielnicy cesarskiej i zamku. O zmianie wizerunku zespołu w pewien sposób świadczą wyniki rozpisanego w 1997 roku konkursu na *Wolne Tory*, czyli pokolejowe nieużytki o powierzchni 124 ha leżące w rejonie dworca PKP, w pewnej separacji od zamku cesarskiego. Zwycięski projekt zespołu autorskiego kierowanego przez Jerzego Buszkiewicza, był przede wszystkim polemiką z koncepcją rozproszonego miasta modernistycznego, na boku zostawiając ideowe spory z zaborczym dziedzictwem architektonicznym.

Jednak wizja modernizacji śródmieścia, która odzwierciedlałaby wyzwania współczesności nie straciła na atrakcyjności. Perspektywiczna koncepcja z 2004 roku pomysłu architekta miejskiego Tadeusza Pełszaka powracała do idei poznańskiego city, między mostami Teatralnym i Dworcowym. Tu miały powstawać nawet 100-metrowej wysokości wieżowce, dotychczas planowane w przypadkowych miejscach. Zagrażając ładowi przestrzennemu historycznych dziel-

nic nie tworzyły spójnej wizji ekspansywnego, nowoczesnego centrum miasta [10]. Kolejny impuls dywagacjom na temat zagospodarowania ponad 100 ha ugorów w śródmieściu Poznania dała decyzja o przyznaniu Polsce współorganizacji mistrzostw świata w piłce nożnej Euro 2012. Rozpoczęły się wówczas dyskusje nad wycinkowym problemem, dawniej wiązanym z tematem *City na torach*, rozbudowy dworca kolejowego i autobusowego umożliwiającego obsługę tej imprezy. Propozycje studialne przedstawiły poznańskie biura projektowe Litoborski-Marciniak oraz Studio ADS. Szczególnie ekspresjonistyczna wizja Studia ADS wydawała atrakcyjna, a jednocześnie nierealna. Ostatecznie realizatorem przedsięwzięcia została węgierska firma TriGranit Development Corporation, wybrana przez PKP, która przedstawiła koncepcję Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, obejmującego nowy dworzec kolejowy, obiekty handlowe, biurowe, hotelowe, apartamenty, połączenie z trasą szybkiego tramwaju oraz terminal autobusowy [11]. Inwestycja ma zostać podzielona na etapy, przed Euro 2012 ma powstać jedynie część związana z obsługą pasażerów. Niestety przedstawiona przez wykonawcę, rozczarowująca w kontekście wcześniej przedstawianych pomysłów, koncepcja prezentuje zlepek rozmaitych form, przypominających raczej peryferyjne galerie handlowe niż wielkomiejską dzielnicę centralną...

Napięcie w przestrzeni Poznania, które wytworzyła propagandowa architektura cesarskiego zamku wzniesionego w dzielnicy reprezentacyjnej, domagało się nieustannej reakcji w postaci coraz to nowych pomysłów na modernizację miasta, a w szczególności jego śródmieścia. Część z nich zrealizowano, zmieniając Poznań w sposób porównywalny z działaniami z początku XX wieku. Inne, trwając latami w przestrzeni wirtualnej, przerzucały ambitne plany w nieokreśloną przyszłość. Sprzyjała temu świadomość, że jednorazowe, przemyślane działanie, prze-

prowadzone na dużą skalę, może w zasadniczy sposób zmienić obraz miasta i nadać mu nowe impulsy rozwojowe. W Poznaniu paradoksalnie funkcję katalizatora nowatorskiego myślenia o mieście pełniła budowla, która wkrótce po wybudowaniu, stała się symbolem nieaktualnych idei politycznych oraz

przebrzmiałej estetyki. Dzisiaj, bardziej oswojona, stała się wreszcie prawdziwym zabytkiem, przede wszystkim historii idei XX wieku. Totalitaryzm, który rodził się wraz zamkiem, u jego stóp został pokonany. Zamek stał się metaforą historii nie tylko jednego narodu, ale całej Europy.

## PRZYPISY

- [1] Z. Pałat, *Ostatnie forum cesarskie. Forma i symbolika urbanistyczno-architektonicznego założenia poznańskiego Ringu.*, „Artium Questiones II”, IHS, Poznań 1983, s. 57–71.
- [2] H. Grzeszczuk-Brendel, *Powszechna Wystawa Krajowa: polityczno-przestrzenne konteksty miejsca*, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, PAN, Komitet Architektury i Urbanistyki, Warszawa, 4/2009, s. 22.
- [3] W. Czarnecki, *Wspomnienia architekta*, t.1, Wydawnictwo Miejskie, Poznań 2005, s. 72.
- [4] G. Kodym-Kozaczko, *Poznań w kontekście Alej Niepodległości*, *Czasopismo techniczne*, Wydawnictwo PK, Kraków, 15/2008, s. 374–379.
- [5] Z. Kęłowska-Ostrowska, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, Wydawnictwo Miejskie, Poznań 2009, s. 110.
- [6] H. Grzeszczuk-Brendel, *op.cit.*, s. 30.
- [7] Konkurs zaowocował wieloma ożywczymi pomysłami dla miasta i przyczynił się także do rozpowszechnienia w Polsce nowoczesnych funkcjonalistycznych metod planowania urbanistycznego. G. Kodym-Kozaczko, *Warszawa w Poznaniu. Warszawskie inspiracje w planowaniu urbanistycznym Poznania w latach 30-tych XX wieku*, PAN, Komitet Architektury i Urbanistyki, 4/2009, Warszawa, s. 34–45.
- [8] *Ostrów Tumski – Chwaliszewo – Stare Miasto – miasto XIX-wieczne – Dzielnica Zamkowa*, [w:] Kodym-Kozaczko, *op.cit.*, s. 374–375.
- [9] P. Marciniak, *Doświadczenia modernizmu. Architektura i urbanistyka Poznania w czasach PRL*, Poznań 2010, s. 160.
- [10] J. Głaz, *Wieżowce w miejscu torów*, *Gazeta Wyborcza* Poznań, 24.09.2004, s. 9.
- [11] L. Bojarski, *Trigranitowy dworzec*, *Gazeta Wyborcza* Poznań, 15.12.2009, s. 1.