

Piotr Wróbel\*

## OD SZOPY NA SAMOLOTY DO TERMINALU W AIRPORTCITY FROM AEROPLANE SHED TO AIRPORTCITY TERMINAL

Lotniska narodziły się zaledwie sto lat temu. Od tamtego czasu przebiega proces ewolucji żywego organizmu; pierwotna, bezkształtna materia budowlana zmierza do formy zdefiniowanej. Na lotniskach przemijanie architektury widać szczególnie wyraźnie. Terminale muszą pospiesznie adaptować się do postępu w technice i wymogów ekonomii. Nowe modele samolotów, technologie przemieszczania pasażerów i bagażu, rosnące wymagania w zakresie kontroli bezpieczeństwa wmuszają nieustanne zmiany.

*Słowa kluczowe: terminal pasażerski, port lotniczy, architektura terminali pasażerskich, architektura lotnisk*

Airports were born merely a hundred years ago. Since then the process of living organism's evolution advances; primitive shapeless building matter aims into the defined form. The vanishing, the passing of the architecture along with the time is particularly visible on the airports. Terminals must accommodate fast to the technological progress and market requirements. New models of planes, new technologies of passengers and baggage transfers, increasing calls for security controls force unceasingly change – ges.

*Keywords: the passenger-terminal, the airport, the architecture of passenger-terminals, the architecture of airports.*

Lotniska narodziły się zaledwie sto lat temu. Od tamtego czasu przebiega przyspieszony proces ewolucji żywego organizmu. Jego pierwotna, bezkształtna forma zmienia się – przepoczwacza, dzieli i rośnie. Pozostając przy organicznej metaforze na wielkich lotniskach wysłedzić można zrosty po kontuzjach, fragmenty poddane liftingowi, członki po intensywnej rehabilitacji, przyjęte przeszczepione organy i obumarłe tkanki egzystujące poza głównym korpusem. Tak wygląda Roissy, Heathrow, Schi-

phol. Mimo krótkiego czasu, jaki upłynął od narodzin nowej struktury urbanistycznej i nowego modelu budynku, lotniska i terminale mają swoje udane wzorce, porzucone eksperymenty, szacowne zabytki i wielką masę budowli przebudowanych, zużytych, porzuconych i zburzonych.

Bracia Wright zaczęli jako właściciele warsztatów rowerowych, jednak z pasją oddawali się budowaniu statków powietrznych. W grudniu 1903 r. Orville

\* Wróbel Piotr, dr inż. arch., Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Wydział Architektury i Sztuk Pięknych.

Bracia Wright, Fleyer II i szopa na samoloty. Huffman Prairie, Dayton, Ohio, maj 1904 Biblioteka Kongresu Stanów Zjednoczonych  
Wilbur and Orville Wright, Fleyer II with their second powered machine; Huffman Prairie, Dayton, Ohio, May 1904. Library of Congress Prints  
and Photographs Division Washington, D.C. 20540 USA



Wright przeleciał samolotem 37 metrów w ciągu 12 sekund, zaś jego brat Wilbur (latali na zmianę), jeszcze tego samego dnia przeleciał 279 metrów w 59 sekund. Były to pierwsze sterowane loty samolotem napędzanym mechanicznie.

Na starej fotografii widać braci Wright z pławcem o intrygującej strukturze. To ona skupia uwagę jako architektura, a nie marna szopa, w której była przechowywana. W tej skromnej szopie na samoloty trudno dostrzec pierwowzór hangarów Nerviego czy terminali pasażerskich Saarinen (podział na hangar i terminal nastąpił na pewnym etapie rozwoju, pierwotnie funkcje te były zespolone). A jednak banalna szopa, uniwersalna budowla, mająca wielkie zasługi dla ludzkiej cywilizacji, symbol szpetoty a zarazem pierwotnej architektury zredukowanej do czystej funkcji, stoi u początków architektury lotnisk.

Jeśli za najbardziej znaną szopę uznać tę na rowery ze wstępu do *Historii architektury europejskiej* Nicolause Pevsnera (1943), to być może drugą w kolejności jest szopa na samoloty braci Wright. Obie oczywiście nie należą do tej samej rodziny co katedra w Lincoln czy terminal w Pekinie ale to nie oznacza, że nie należą do architektury w ogóle. Może zatem należą do zbioru pre-architektur zawierającego pierwotne formy „źródłowych prymitywów”? Le Corbusier w *Vers une architecture* (1923) zupełnie serio porównywał hangary Freyssinet’a w Orly z paryską Notre – Dame. Z górą sto lat po tym jak bracia Wright zbudowali pierwszą szopę na samoloty, Terminal T5 Rogersa spokojnie można zestawiać z Westminster Abby a T2 El Prat Ricardo Bofilla z katedrą w Barcelonie.

### Architektura do latania

W tymże *Vers une architecture*, w zestawie ilustracji obok Partenonu i Panteonu, elewatorów zbożowych, turbin i kranów, pojawiają się statki, samo-

chody i samoloty. Wśród nich znalazła się, zarówno jako bombowiec jak i samolot pasażerski, ulubiona maszyna Le Corbusiera – Goliath Farman. [1] Charakterystyczny kształt kabiny z obłym dziobem i pasem poziomych okien zdaje się być latającą wersją modernistycznego budynku, jakby samolot zaprojektowano w „stylu gdyńskim”. Kompozycja willi Savoy (1928–30) podporządkowana logice automobilu jest dojrzałą formą pewnego stylu myślenia. Podobnie „Plan Voisin” (1925), sponsorowany przez konstruktora samolotów i producenta samochodów Gabriela Voisin, nie był szalonym planem zniszczenia starego miasta ale planem na cześć samochodu, nowego środka transportu obiecującego wolność przemieszczania się.[2] Funkcjonalizm jako obsesja porządkowania technicznej infrastruktury i ludzkiej aktywności, segregacja oraz separacja przestrzenna i czasowa, mają swoje źródła w projektach–utopiach zmagających się z tematem latania: w *Ulicach przyszłości* Eugene Renarda (1910), *Nowych węzłach transportowych* w *La Cita Nuovva*, Antonio Sant’Elia (1914), *Lotnisku na wieżowcach Los Angeles* Lloyda Wrighta syna (1926).

Pisząc o architekturze lotnisk, nie można nie powołać się na Banham. W klasycznym studium *The Obsolescent Airport* [4] użył on często cytowanego później terminu „faza pastoralna” na określenie lotnisk lat 20. Wówczas doszło do wykrystalizowania się nowej formy architektoniczno–urbanistycznej zespołu budynków wokół trawiastej łąki pola wzlotów. Bukoliczny krajobraz początków lotnictwa ostro kontrastuje z „krajobrazem historycznym”, jaki wyłonił się we wczesnych latach 60. Przepowiednie Banhama, podobnie zresztą jak proroctwa wielu innych wizjonerów, okazały się błędne. Sądził on, że samoloty odrzutowe staną się tak wielkie a technologia ich obsługi na tyle zdominuje wszystko co dzieje się na lotnisku, że przyszłość należeć będzie do czegoś w rodzaju obudowy-schronienia dla samo-

lotów a nie solidnych budynków, do których – zmuszony do uległości – samolot musi kołować. Uważał, że reprezentacyjne budowle podobne do dworców kolejowych nie mają racji bytu i w niedługim czasie znikną. Duży wpływ na poglądy Banhama miały koncepcje Archigramu: Walking-, Plug-in- czy Instant-City. Swoją drogą wszystkie te metafory dobrze opisują kondycję współczesnych lotnisk. Dziś wiemy, że kiedy Banham pisał swój tekst, lotniska były w „fazie naiwnej” i ich rozwój nie podążył spodziewaną wówczas drogą.

Wczesne terminale korzystały z zastanego języka form. Pierwsze Le Bourget (1920) to zestaw klasycyzujących wolnostojących budynków, podobnie jak historyzujący Königsberg, dzisiejszy Kaliningrad (Hans Hop, 1921–22), gdzie hangary i terminal po raz pierwszy podporządkowano osiowej kompozycji. Okres niepewności i niezdecydowania widoczny był nawet w nazwie. Nie było jeszcze wiadomo czy powstawać będą aerodromy, aeroporty, powietrzne stacje czy terminale. Stare maszyny były inspirujące, lecz nie na tyle, aby od razu wytworzyć unikalny język architektury. Sama forma samolotu nie zdominowała architektury awiacyjnej. *Dom pilota* według pomysłu Malewicza (1924) zbudowany z poziomych płaszczyzn, stojący na działce jak na pustym pasie startowym, przypominający konstruktywistycznie – kubistyczną wersję płatowca, nie znalazł kontynuatorów. Na lotniskach lat 20. i 30. zadomowił się kompromisowy art deco. Horyzontalne gzymsy i dachy w jakimś sensie nawiązywały do kształtów skrzydeł, i to – szczególnie powściągliwym wobec awangardy Anglikom – wystarczyło.

Ciekawa jest też pewna przewrotność polegająca na kształtowaniu terminali na podobieństwo statków morskich. Pod wpływem Le Corbusiera wieże kontroli odgrywały rolę kominów parowców zaś tarasy na płaskich dachach pawilonów przypominały pokłady za-

stawione leżakami, z których obserwowano stalowe ptaki. Samolot długo stał zwyczajnie obok budynku, zachowawcza architektura i nowoczesna technika istniały w pewnym oddaleniu. Tylko od czasu do czasu budynki wysuwały w stronę samolotów zadaszenia osłaniające pasażerów, jak w Birmingham (Norman i Dawbarn, 1938–9) czy w drugim Tempelhof (Ernst Sagebiel, 1935–39).

Architekturę terminali zajmuje dzisiaj problem wielkiego dachu, jednorodnego przekrycia rozbudowanej i zróżnicowanej funkcji. To piąta elewacja widoczna z powietrza jest teraz najważniejsza. Próżno jednak szukać wśród terminali latającego skrzydła z kompozycji. [5] Coraz wyraźniej widać presję samochodu i kolei łączących lotnisko z siecią dróg lądowych i żelaznych. Parkingi i stacje kolejowe zrastają się z terminalami tworząc złożone układy. Powstają airportcity, nowe twory o niezdefiniowanej morfologii zwane węzłami intermodalnymi. Niektóre lotniska docierają do granic swoich możliwości. Roissy i Schiphol posiadają jeszcze pewne rezerwy przepustowości ale zapobiegliwi Holendrzy rozmyślają już nad nowym lotniskiem na sztucznej wyspie. Plany budowy drugiego pasa startowego w Stansted i trzeciego w Heathrow są skutecznie blokowane przez ekologów i lokalne społeczności. (W związku z tym powstał pomysł zbudowania super-lotniska u ujścia Tamizy. Biuro Fostera ma zaprezentować koncepcję we wrześniu tego roku). Co stanie się z nimi, gdy zostaną zamknięte?

### Ostańce

Tempelhof wieńczące pierwszą fazę rozwoju lotnisk, w dojrzałej koncepcji autorstwa Alberta Speera i Adolfa Hitlera włączone w kompozycję miejskiego organizmu, stoi dziś puste. Zamknięte z powodu budowy Berlina Brandenburg, martwe lotnisko czeka na swoje drugie życie.

TWA Saarinen, betonowa rzeźba na nowojor-

skim JFK, ochroniona przed zburzeniem przez świątłych obywateli Stanów Zjednoczonych, z trudem i na przekór interesom biznesu został wpisany w nowy organizm.

Stansted – „żyjąca” klasyka prezentowana jest w Science Museum (model i plany) jako przykład dzieła racjonalnego geniuszu ludzkiego oraz w Wiktorii i Albert Muzeum (detale konstrukcyjne) w dziale poświęconym architekturze.

Drugie Le Bourget (Georges Labro, 1936–37), czynne do lat 80. obecnie jest najstarszym muzeum lotnictwa i astronautyki. Co dwa lata odbywa się na nim wielkie Air Show z udziałem tłumów.

Gatwick – pierwszy terminal połączony z miastem linią kolejową, z której prowadziło podziemne przejście do terminalu a z niego krytymi proto-rękawami bezpośrednio pod samolot. Starannie odnowiony budynek stoi otoczony zespołem niewielkich biurów. Model i rysunki jako obiekty muzealne można oglądać w Wiktorii i Albert Muzeum.

San Niccolo na wyspie Lido, (Mario Emmer, 1915) nietknięte do lat 50., kiedy to weneckie lotnisko przeniesiono na stały ląd. Poza meblami cały budynek jest oryginalny i w dobrej kondycji funkcjonuje do dziś jako siedziba aeroklubu. Architektura terminalu, reprezentująca odmianę włoskiego racjonalizmu, nie należy do sztandarowych osiągnięć architektury portów lotniczych ale posiada nieodparty urok autentyczny.

Krakowskie Czyżyny–Rakowice zamienione w muzeum, z zachowanym pasem startowym przeciętym ulicą i obudowane osiedłami. W porze pikników lotniczych budzi się do życia i od czasu do czasu giną na nim ludzie.

### Corrosio

Wydaje się, że pośród terminali stosunkowo mało jest dzieł architektury. Być może dzieje się tak za sprawą presji płynnej nowoczesności, zmiennej

funkcji i bieżącej ekonomii. A może działa tutaj pewne prawo, które sprawia, że branża lotnicza i architektura lotniskowa przyciąga pewien typ ludzi, których opisał Max Frisch (praktykujący architekt, który porzucił projektowanie na rzecz literatury) w książce *Homo Faber?* Jej bohater, Walter Faber, ufny we wszechmoc techniki inżynier, tuż po przymusowym lądowaniu w Super- Constellation na pustyni zastanawia się: *Często zapytywałem sam siebie, co właściwie ludzie mają na myśli, kiedy mówią o przeżyciu. Jestem technikiem, przywykłem widzieć rzeczy takimi, jakie są. Widzę bardzo dokładnie to wszystko o czym mówią; nie jestem ślepy. (...) ale dlaczego zaraz przeżycie?* [6]. No ale to oczywiście fałszywy trop, nieuzasadniona insynuacja. Dodajmy, że *homo faber* (łac. człowiek zręczny, majster), w antropologii oznacza człowieka pracy, wytwórcę i twórcę. Architektura nie jest domeną nadwrażliwców. Wszak Wielki Patron Witruwiusz był inżynierem wojskowym. Być może właśnie wojskowi najlepiej znają przyszłość pracując nad nowymi konstrukcjami. Dzięki nim pierwsza wojna uczyniła z samolotu sprawny środek transportu a druga przyniosła rewolucję odrzutowców.

Są ludzie, którzy uważają, że najciekawszą częścią ogrodu jest kompostownik, miejsce, w którym zachodzi misterium intensywnej przemiany materii. Znajdują tam potwierdzenie prawdy, że wszystko zbudowane jest z drobin, które istniały już w chwili Wielkiego Wybuchu, zaś przekopywanie kompostownika to dla nich najwyższa forma kontemplacji natury. Dla takich ludzi architektura jest zaledwie projektem czasowego zorganizowania materii na nowy, wymyślony sposób. Jest częścią szerszego zjawiska przemiany materii, dla której słowem kluczowym jest korozja, od łac. *corrosio* – zżeranie, oznaczająca procesy stopniowego niszczenia materiałów.

## PRZYPISY

[1] Goliath Farman był budowany we Francji od końca I wojny światowej, nie zdążył jednak wziąć udziału w działaniach wojennych i został przekształcony w samolot pasażerski. Zabierał na pokład 12 pasażerów i jak informują opisy Corbusiera w ciągu 6 godzin dolatywał do Pragi, a w ciągu siedmiu pokonywał trasę z Paryża do Warszawy. Kilkadziesiąt maszyn w wersji bojowej zostało w latach 20. zakupionych do Polski ale się nie sprawdziły i zostały wycofane ze służby. Silniki zawodziły, a poszycie skrzydeł przemakało w czasie deszczu. Chciałoby się rzec, że przeciekały tak jak płaskie dachy corbusierowskich willi.

[2] Gabriel Voisin (1880–1973) pionier francuskiego lotnictwa, konstruktor, designer, przedsiębiorca. Jego wrażliwość

i talent ujawniły się w eleganckich konstrukcjach samolotów i ekskluzywnych samochodów.

[3] Banham R., *The Obsolescent Airport*, *Architectural Review* 132, no. 788 (Oct.1962).

[4] Hugh Perman zarzuca Fosterowi, że charakterystyczna konstrukcja terminalu w Stansted z późnych lat 80. przywodzi na myśl skośne zastrzały usztywniające płyty skrzydeł Handley Page'a HP42 z lat 30., a nie nowocześniejsze maszyny, choćby któregoś z Boeingów. Perman H, *Airports. A Century of Architecture*, New York 2004, s. 108.

[5] Frisch M., *Homo Faber*, Warszawa 1991, Czytelnik, tłumaczyła Irena Krzywicka. s. 32.