

Piotr Marciniak*

LOGIKA IDEI I LOGIKA PRZESTRZENI. FORMA W MIEŚCIE ODBUDOWYWANYM NA PRZYKŁADZIE ŚRÓDMIEŚCIA POZNAŃ

THE LOGIC OF IDEA AND THE LOGIC OF SPACE. ARCHITECTURAL FORM IN A RECONSTRUCTED CITY BASED ON THE EXAMPLE OF THE CENTRE OF POZNAŃ

W artykule zaprezentowano rolę formy współczesnych dzieł architektonicznych i ich wpływ na uformowanie śródmieścia Poznania. W okresie powojennym pojawiły się w Poznaniu dwie realizacje, które swoimi kubicznymi formami zdeterminowały współczesny kształt miasta. Są to: Powszechny Dom Towarowy „okrągłak” oraz zespół biurowo-usługowy „Alfa”. Ich proste formy determinujące współczesny kształt miasta wywodzą się z idei nadających ton przebudowie centrów wielu europejskich miast.

Słowa kluczowe: architektura, forma, przebudowa, Poznań

The article presents the role of the form of modern architectural works and their effect on the formation of the city centre in Poznań. After World War II two projects that determined the modern shape of the city with their cubic forms appeared. These were Powszechny Dom Towarowy „Okrągłak” (the so-called „Rotunda” Department Store) and the Alfa commercial complex. Their simple forms stem from ideas that affected the conversion of many European city centres.

Keywords: architecture, form, conversion, Poznan

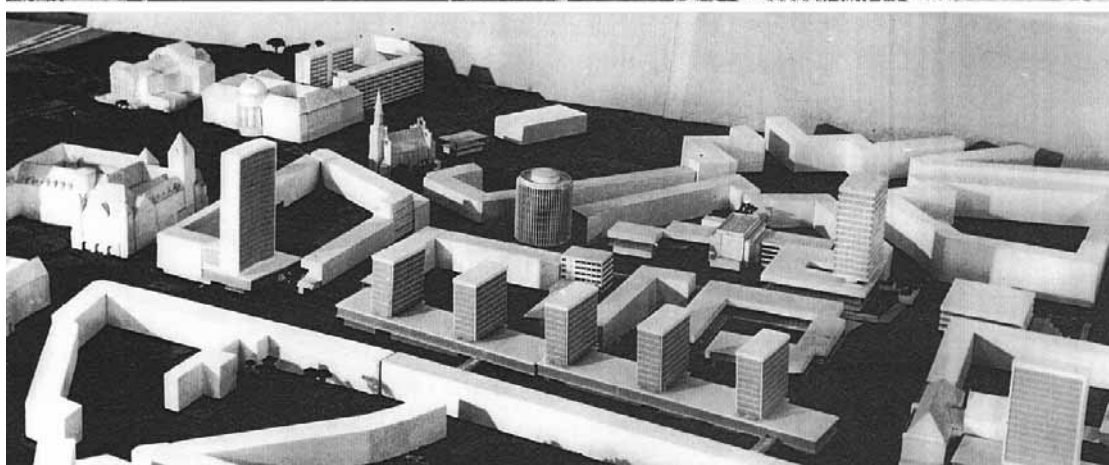
W historii budowy miast zdarzają się takie momenty, w których pojedyncze obiekty w zasadniczy sposób zmieniają ich obraz przestrzenny. Decyzja o ich lokalizacji i powstaniu jest w istocie rozważaniem na temat ich tożsamości. Problemy przebudowy centrów miast, idei je kształtujących, ich formy oraz spójności z wcześniejszą zabudową stały się jednymi z najbardziej dyskutowanych problemów

teoretycznych, a także przedmiotem wielu dyskusji i sporów.

Poglądy na temat przebudowy śródmieść były podejmowane wielokrotnie w okresie po II wojnie światowej, tak w miastach europejskich, jak i amerykańskich. Zwłaszcza w Polsce, ze względu na ogromne zniszczenia wojenne problem ten nabrał szczególnego znaczenia. W rozważaniach na temat kształtu

* Marciniak Piotr, dr inż. arch., Politechnika Poznańska, Wydział Architektury.

1. Śródmieście – widok z lotu ptaka od w kierunku pn-zach., 1969. Na pierwszym planie zespół „Centrum”, na drugim PDT „Okraślak”, (źródło: archiwum MKZ Nr 218058/7) / City Centre, a bird's eye view to the north-west, 1969. „Centrum” complex in the foreground, „Okraślak” Department Store in the background (source: City Heritage Conservator Archive No. 218058/7) 2. Śródmieście, model przebudowy, widok w kierunku pn-zach, 1969, (źródło: archiwum MKZ Nr 332) / City Centre, conversion model, a bird's eye view to the north-west, 1969 (source: City Heritage Conservator Archive No. 332)



śródmieść miast polskich odwoływano się wielokrotnie do doświadczeń innych miast europejskich. Podstawą wszelkich działań projektowych były poglądy teoretyczne na temat form ich przebudowy, które zyskały wówczas znaczące grono zwolenników, wpływając tym samym na ostateczny kształt miast.

W okresie powojennym pojawiły się w Poznaniu dwie realizacje, które swoją prostą, kubiczną formą zdeterminowały XX-wieczny kształt miasta. Są to: Powszechny Dom Towarowy „Okraślak” oraz zespół biurowo-usługowy „Centrum” (przemianowany następnie na zespół „Alfa”).

Powszechny Dom Towarowy „Okraślak” powstał przy ul. Mielżyńskiego, w miejscu zniszczonego w czasie II wojny światowej Banku Cukrownictwa. W roku 1948 rozpoczęto jego budowę; otwarcie odbyło się w 1955 roku. Autorem projektu był Marek Leykam, twórca dużego formatu, projektant wielu budowli użyteczności publicznej, mieszkaniowych, przemysłowych i obiektów sportowych m. in.: Domu Turysty w Płocku, AWF w Poznaniu, Państwowego Instytutu Geologicznego w Warszawie oraz współautor Stadionu Dziesięciolecia w Warszawie. Za szczególnie ważne realizacje Leykama uważane są obiekty wzniesione w okresie socrealizmu, kiedy jako jeden z nielicznych kontynuował tradycję przedwojenną na wskroś nowoczesnej architektury [1].

„Okraślak” jest wbrew czasowi budowy obiektem modernistycznym, stanowiącym silną zwartą bryłę. Rzut na planie okręgu mieści centralnie umieszczoną klatkę schodową. Elewacje o powtarzającym się rytmie paneli elewacyjnych tworzą układ strukturalnej siatki. Należy podkreślić wykonanie budynku w nowej wówczas w Poznaniu technologii prefabrykowanej. Bryła „Okraślaka” pomimo nowoczesnej formy, ze względu na doskonałe wpisanie się w skalę ulicy Mielżyńskiego jest do dzisiaj jednym z symboli miasta.

Drugą niezwykle istotną realizacją dla współczesnego Poznania jest zespół budynków „Alfa”.

Formę przestrzenną budynków tworzy plastyczna gra wysokich i niskich elementów kompleksu zabudowy. Część wysoka składa się z pięciu kubicznych, prostopadłościennych, dwunastokondygnacyjnych wieżowców o wysokości 42 m, połączonych niską, również prostopadłościenną, dwukondygnacyjną częścią z przejazdem nad ul. Kantaka. Niska część o długości 136 m tworzy jeden wspólny funkcjonalnie ciąg przeznaczony na usługi i sklepy, piętra wyższe przeznaczono na funkcje biurowe. Generalnym projektantem całego założenia był Jerzy Liśniewicz, twórca koncepcji urbanistycznej przebudowy centrum. Realizacja miała miejsce w latach 1965–1972 i została podzielona na dwa następujące po sobie etapy. Budowa pierwszej części, położonej pomiędzy ulicami Ratajczaka i Kantaka zaprojektowanej przez Tadeusza Płończaka trwała od 1965 do 1970 roku. Projektantem drugiej, zrealizowanej w 1972 roku części położonej pomiędzy ulicami Kantaka i Gwarną był Zygmunt Waschko [2]. Podjęcie realizacji projektu wymagało wyburzenia znacznej liczby wartościowych i zachowanych w niezłym stanie technicznym kamienic.

Na ogólną koncepcję zespołu miały wpływ zmieniające się poglądy na kształt przestrzenny śródmieścia, które zakładały poszerzenie ul. Święty Marcin przewidywanej jako jednej z głównych ulic średnicowych łączących zachodnią część Poznania z projektowaną dzielnicą mieszkaniową Rataje lub łącznik między głównymi traktami średnicowymi północ-południe.

Zespół „Centrum” jest pierwszym w skali Poznania przykładem zabudowy w śródmieściu uciekającej od socjalistycznej zasady tzw. zwartości miasta. Zdystansował się do obrzeżnej zabudowy arterii miejskich i wprowadzaniu zabudowy mieszkaniowej do śródmieścia. Koncepcja przebudowy śródmieścia Poznania współgrała z aktualnymi wówczas trendami modernizacji polskich miast zakładającymi niejednokrotnie całkowite wyburzenie dawnego centrum

i wprowadzenie na jego miejsce nowoczesnej, utrzymanej w modernistycznej konwencji zabudowy. W obu przypadkach o formie architektonicznej obiektów decydował paradygmat nowoczesności i wiara w nowe formy mające w zamierzeniu budować „nową” strukturę, tak przestrzenną, jak i historyczną.

Analizując doświadczenia innych miast warto zauważyć, że w Poznaniu dzięki budowie zespołu „Centrum” doszło do przesunięcia środka ciężkości w stronę zachodnią, przy zachowaniu historycznego centrum Starego Miasta oraz dawnego układu urbanistycznego.

Podobne idee nadawały ton przebudowie centrów wielu europejskich miast. W Holandii okres lat pięćdziesiątych był czasem rekonstrukcji, odbudowy i rozwoju po zniszczeniach wojennych. W większości najbardziej zniszczonych przez działania wojenne miast prace budowlane trwały aż do lat 60. W znacznie większej skali przemodelowanie śródmieścia miało miejsce w odbudowie centrum Rotterdamu. Miasto zostało w znacznej części zniszczone w trakcie walk i bombardowań 1945 roku. Projekt odbudowy miasta realizowany w miejskiej pracowni urbanistycznej pod kierunkiem Van Traa, w szczególności sposób potraktowano w nim nowy ośrodek handlowo-usługowy. Realizacja centrum handlowego Lijnbaan według projektu Van de Broeka i J. Bakema trwała (wraz z Dworcem Centralnym) od 1948 do 1953 roku [3]. Projekt będący rozwiązaniem modelowym na europejską skalę, wprowadził koncentrację usług w niskiej kilkukondygnacyjnej części przylegającej do głównej ulicy oraz wydzielenie ruchu pieszego. Pozostawił jednak zabudowę mieszkaniową w postaci kilkunastokondygnacyjnych wieżowców które stały się dominującym elementem w skali urbanistycznej. Podobne rozwiązanie zastosowali szwedzcy urbaniści opracowujący przebudowę Sztokholmu i jego śródmieścia. Ze względu na dławienie się centrum, zespół architektów i urbanistów z Paulem Hedgvistem i Svenem Markeliusem

działający pod kierunkiem Gorana Sidenbladha przeprowadził nie tylko „decentralizację” niektórych elementów usługowych, ale pełną jego przebudowę. Powstały kolejne ośrodki usługowe w miastach-satelitach oraz ośrodki ponad dzielnicowe oparte na klarownym systemie komunikacji kołowej i transporcie publicznym. Plan centrum (Norrmalm) obejmuje układ placów wraz z bogatą i wielofunkcyjną strukturą przestrzenną z pięcioma wieżowcami biurowymi i ulicą handlową [4]. Projekty szwedzkie były twórczym wykorzystaniem doświadczeń amerykańskich, w szczególności przebudowy centrum Filadelfii opartej na studium użytkowania terenu i prognozie zmian wykonanej przez J. Rannelsa [5]. Przebudowa centrum Sztokholmu wyraźnie wskazuje na inspirację tym zespołem wielopiętrowych biurowców z usługami w parterach.

W jeszcze większym stopniu przeobrażenia centrów miast dokonywały się w Wielkiej Brytanii. Przykładem odbudowy zniszczonego w czasie działań wojennych miasta jest Coventry. Prace nad przebudową, ze względu na gwałtowny przyrost funkcji w śródmieściu oraz gwałtowny rozwój przemysłu prowadzone były już przed wojną. Zniszczenia wojenne dały okazję do znacznej przebudowy centrum miasta z obwodowa komunikacją i skonstruowaniem reliktyw dawnej XV-wiecznej katedry z nowym kościołem zlokalizowanym w jej pobliżu. Prace którymi kierowali początkowo D. Cribson, a następnie A. Ling, musiały zostać uzupełnione w następnych latach o parkingi wielopoziomowe oraz inne rozwiązania rozwiązań kanalizujące zwiększony ruch samochodowy [6]. Najbardziej znanym przykładem odbudowy i przebudowy śródmieścia jest Barbican – fragment śródmieścia Londynu. Istotą projektu wykonanego przez architektów miejskich oraz Chamberlina, Powella i Dona było przywrócenie handlowego charakteru śródmieścia oraz, co równie ważne, stworzenie odpowiednich warunków do ponownego osiedlenia się tu mieszkańców opuszczających Barbican już od

kilkudziesięciu lat. Związano większą mieszkaniową część zabudowaną wielokondygnacyjnymi budynkami z mniejszą o charakterze usługowo-handlowym oraz wprowadzono (choć zapewne w niewystarczający sposób) z zielenią uzupełniającą zabudowę. Stworzono w ten sposób wielopoziomą strukturę z pełną segregacją ruchu, i pełnym powiązaniem funkcji mieszkaniowej i usługowej. Poziom pieszy obejmował różnorodne funkcje, domy towarowe, sklepy, kawiarnie, sale wystawowe i hotele tworząc w ten sposób wielofunkcyjne centrum miasta.

W rozwiązaniach stosowanych w dawnym bloku wschodnim, problem przebudowy śródmieścia zajmuje istotne miejsce ze względu na oddziaływanie (także ideologiczne) na rozwiązania stosowane w państwach satelickich. Wielu z radzieckich teoretyków i praktyków, kładzie nacisk na przebudowę śródmieść ze względu na ich zużycie i wymianę zasobów mieszkaniowych. Modelowym rozwiązaniem jest Prospekt Kalinina – centralna ulica i zespół usługowo-biurowy w Moskwie, z sekwencją wielokondygnacyjnych wieżowców obudowujących ulicę. Nieco inne rozwiązanie zastosowano w Lipsku, gdzie wprowadzono nowe budynki o charakterze wielofunkcyjnym, do dawnego zabytkowego centrum miasta, rezygnując z ruchu kołowego na rzecz pieszego z zarezerwowaniem dojazdów do zewnętrznych parkingów.

Układy takie zaczerpnięte z Moskwy oraz oparte na doświadczeniach zachodnioeuropejskich, wprowadzane są w wielu miastach bloku socjalistycznego. Pewną wspólną cechą wskazanych wcześniej przykładów jest charakterystyczny osiowy układ urbanistyczny, podkreślający wagę i charakter głównej ulicy, obudowanej niskim zespołem handlowo-usługowym biegnącym wzdłużnie do ulicy podkreślonymi budynkami wysokościowymi (lub o znacznej kubaturze) o funkcji biurowej (lub ewentualnie mieszkaniowej przy próbie wprowadzenia mieszkalnictwa do śródmieścia).

W Dreźnie układ nowego założenia centralnego Pragen Strasse połączonego ze śródmiejskim placem Altmarkt, położonego między dworcem w historycznym centrum miasta, oparty jest na osi wybiegającej z zabytkowej części obudowanej niskim ciągiem handlowym uzupełnionym o kilka wysokich budynków o funkcji hotelowej. Całe założenie wyłączone jest z ruchu kołowego [7]. Model taki w charakterystycznym układzie kształtowania przestrzeni głównej ulicy poprzez wzdłużne dwukondygnacyjne bloki usługowe, do których przylegają szczyty wysokich budynków mieszkalnych lokalizowane poprzecznie realizowany był później w wielu innych miastach. Można go odnaleźć w Warnie (projekt P. Pawłowa z początku lat siedemdziesiątych) czy w Gheorghiu Dej w Rumunii.

Szczególne wyrazu nabiera podobne założenie zrealizowane w Warszawie, przy Placu Defilad i Ścianie Wschodniej. W opozycji do socrealistycznego Pałacu Kultury i Nauki projektu Lwa Rudniewa z 1955 roku, uformowano nowoczesny wielofunkcyjny kompleks obiektów handlowych, usługowych, hotelowych i administracyjnych z uzupełniającą zabudowę mieszkaniową Ściany Wschodniej zaprojektowane przez Z. Karpińskiego z zespołem w 1968 roku. Zwarta zabudowa kubicznymi formami ulicy Marszałkowskiej skonstrastowana z monumentalnym „darem Związku Radzieckiego” wpisuje cały kompleks w sieć uliczną śródmieścia Warszawy. Głównym akcentem tworzącym w tym miejscu panoramę miasta są wysokie budynki połączone z niskimi, rozległymi częściami handlowo-usługowymi uzupełnionymi o pasaż handlowy. Rytm 70-metrowych wieżowców odpowiadać miał historycznie wykształconemu gabarytowi dominant Warszawy z połowy XX wieku, takich jak: hotel „Warszawa” czy gmach PAST-y [8].

Koncepcja przebudowy ulicy Święty Marcin wyraźnie czerpie inspiracje z wielu ówczesnych opracowań wyprzedzających jednak rozwiązanie poznańskie o kilka (kilkanaście) lat. Rozwiązanie nowego

centrum Poznania nie jest opracowaniem oryginalnym. Bazuje bez wątplenia na wcześniejszych doświadczeniach innych miast zachodnioeuropejskich. W równie totalny sposób przebudowywano centra innych miast europejskich, wspomnianego Rotterdamu, Hamburga, fragmentów Londynu (Barbican) czy Sztokholmu [9]. Również wiele z miast postsowieckich, zapatrzonych w Prospekt Kalinina w Moskwie, jak Dreźnie czy Warnie wprowadzają podobny model przestrzenny, najczęściej w układach rozluźnionych. Ze wzorców polskich rozwiązanie poznańskie najbliższe nawiązuje do warszawskiej Ściany Wschodniej, zaś w dyspozycji przestrzeni miejskiej do centrum Katowic. Liśniewicz w swoim projekcie przebudowy Poznania zastosował o tyle charakterystyczny, co niezwykle podobny do wielu rozwiązań europejskich model pięciu wysokich budynków połączonych wzdlużnym układem dwukondygnacyjnego zespołu handlowego. Rozwiązanie to do złudzenia przypomina centrum Sztokholmu; widać w nim także wyraźne inspiracje ukończonym w 1960 roku budynkiem hotelu SAS w Kopenhadze projektu Arne Jacobsena [10], co wskazuje na szukanie odniesień w najnowszych dokonaniach architektury światowej.

Cechą charakterystyczną przebudowy centrów polskich miast jest w większości przypadków konieczność jednoznacznych odniesień do dziedzictwa przeszłości i historycznie ukształtowanego centrum miasta. Lata powojenne przyniosły wielką liczbę realizacji oraz opra-

cowań projektowych miast na całym świecie. Stąd szczególnego znaczenia nabierają propozycje w oryginalny sposób traktujące zagadnienia formy nowej zabudowy, tak ze względu na wspólne dziedzictwo jak i odniesienie się do zniszczeń wojennych.

Budynki „Alfa”, choć kontrowersyjne, są jednym z najciekawszych architektonicznie zespołów, o klarownej i wyważonej architekturze. Wyraźnie widać inspiracje budynkiem hotelu SAS w Sztokholmie Arne Jacobsena. Budynki te uważane są dzisiaj za kompleks najbardziej degradujący charakter dziewiętnastowiecznego miasta. Ich budowa, a przede wszystkim poprzedzające ją wyburzenia sprawiły, że nowy (i spójny przestrzennie) układ budynków zniszczył bez wątpienia wartościowy układ urbanistyczny tej części miasta. Nie podkreślają ich urody fatalne przebudowy i brzydkie starzenie się elewacji. Z drugiej strony w zasadniczy sposób przemodelowały panoramę śródmieścia, nadając jej wielkomiejską skalę i charakter. Z pewnością warto je zachować jako przykład znakomitego (i ciągle nie docenianego) poznańskiego modernizmu. Z kolei budynek PDT „Okraglak” jako jeden z niewielu współczesnych obiektów nie budzi negatywnych emocji zapisując się w świadomości jego mieszkańców, a jego forma budzi pozytywne skojarzenia ze współczesną architekturą. Do dzisiaj jest powodem do dumy poznaniaków, a w rankingach najciekawszych powojennych obiektów zajmuje ciągle wysokie miejsca.

PRZYPISY

- [1] P. Marciniak, G. Kodym-Kozaczko, *Poznań – obiekty znane i nieznanne. Architektura miasta w latach 1945–1989*, Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej, 7/2006, Poznań.
 [2] Patrz: P. Marciniak, *Powojenna przebudowa ul. Święty Marcin. Zespół handlowo-biurowy „Alfa”*, Kronika Miasta Poznania, 1/2006, s. 284–294.
 [3] H. Ibelings, *20th Century Urban Design in the Netherlands*, Rotterdam 1999, s. 84.
 [4] W. Ostrowski, H. Adamczewska, *Z problemów urbanistycznych miast Szwecji*, Warszawa 1967.

- [5] B. Maliszowa, *Śródmieście. Wybrane zagadnienia planowania*, Warszawa 1974, s. 48–49.

- [6] *Op.cit.*, s. 46.

- [7] E. Goldzamt, *Urbanistyka krajów socjalistycznych*, Warszawa 1971, s. 254.

- [8] E. Goldzamt, O. Szwidkowski, *Kultura urbanistyczna krajów socjalistycznych. Doświadczenia europejskie*, Warszawa 1987, s. 366–368.

- [9] J. Koziński, S. Wyganowski, T. Kowalski, *Przebudowa dzielnic śródmiejskich za granicą*, Warszawa 1964.

- [10] U. Kultermann, *Neues Bauen in der Welt*, Tübingen 1965.