

BARTOSZ MACIKOWSKI

Politechnika Gdańska

ARCHITEKTONICZNE TOŻSAMOŚCI MIASTA PORTOWEGO – NA PRZYKŁADACH GDAŃSKA I GDYNI ORAZ HAMBURGA I ALTONY

Abstract: Architectural Identities of Harbour City on the Examples of Gdańsk and Gdynia and Hamburg and Altona. Harbour cities of Northern Europe, especially those growing in the circle of influence of Hanseatic League, were formed in a way, which allows to identify them as the cities of a specific identity considering architecture and urban planning. Industrial revolution of 19-th and early 20-th century brought the radical change in the field of spatial development of the cities. Economical, political, cultural influences, also social needs initiated new concepts and ideas of the city and architecture. Particularly during the interwar time the new epoch, called Modernism begun. Modernism is commonly recognized as cosmopolitan and international architectural movement. In fact, within this movement has grown a many different ideas, streams or styles, sometimes representing clear political declaration, which in fact allowed to create different architectural identities of the cities.

In April and May 2011, in Gdynia the international exhibition «Gustav Oelsner – Light, Air and Color» was presented. Exhibition was dedicated to the achievements and work of the city architect of city Altona Gustav Oelsner. Altona was a harbour city, which during the ages was growing at the side of the great neighbour – Hamburg. Presentation of the exhibition in Gdynia is not a coincidence. The historical context of the development of city Gdynia at the side of a large port city Gdańsk became an inspiration to pose the questions not only of historical nature, but also the questions about future architecture, and future identity of these cities.

Keywords: Achitecture of Modernism, Brick Expressionism, identity of the city, urban planning of Modernism.

Wprowadzenie

Miasta portowe mają w sobie powszechnie wyczuwalną specyfikę wykraczającą poza aspekt funkcji oraz ich gospodarczej roli. Na specyfikę tę wpływa wiele czynników, które łącznie składają się na coś, co moglibyśmy określić pojęciem tożsamości miasta portowego. Samo pojęcie tożsamości wymaga określenia, czym ono

w istocie jest, co je kształtuje, jakie czynniki tworzą tożsamość i w jakich kategoriach i aspektach ją oceniamy.

Tożsamość to pojęcie bardzo pojemne i zarazem nieostre, mogące w uproszczeniu mieć dwa znaczenia. Jedno, trawstując znaczenie matematyczne mówiące, że tożsamość to równanie, które jest spełnione, niezależnie od podstawianych wartości zmiennych, wskazywać by mogło, że miasta portowe mogą mieć w sobie cechy podobieństwa, wspólną właściwość, niezależnie od zmiennych czynników, takich jak uwarunkowania geograficzne, kulturowe, ekonomiczne itp. Innymi słowy niezależnie od miejsca i czasu ich powstawania miasta portowe mogą nosić w sobie zespół podobieństw czyniących z nich specyficzną i charakterystyczną grupę miast. Drugi rodzaj tożsamości, wywodzony z nauk psychologicznych, a odnoszący się do osoby czy społeczności, mówi o właściwościach indywidualnych, nadających cechy odrębności i niepowtarzalności. Paradoks polega na tym, że w istocie oba te znaczenia, zdawałoby się przeciwstawne oraz wiążące się z nimi konotacje, nie niosą sprzeczności. Tak jak wśród ludzi to, że jesteśmy tożsami jako istoty ludzkie, nie przeczy temu, że każde z nas jest wyjątkowym człowiekiem-osobą, o własnych niepowtarzalnych cechach. To samo dotyczy dzieła rąk i myśli ludzkiej, jakim jest miasto, w tym miasto portowe. Prezentowane opracowanie niezależnie od trudności w definiowaniu pojęcia tak nieostrego jak tożsamość, jest próbą odniesienia się do tego problemu w kontekście miasta portowego, posiadającego zwykle swoisty i wyczuwalny rys niepowtarzalności i wyjątkowości. Mimo pełnienia tych samych funkcji miasta portowe mają w sobie piętno indywidualizmu, którego oblicza mogą wynikać z wielu odrębnych przyczyn.

Historyczne ujęcie pozwala na pewne przybliżenie i wyodrębnienie tych cech oraz aspektów, które towarzyszyły rozwojowi miast portowych północy Europy (do nich ogranicza się prezentowany tekst) rzutując nie tylko na ich urbanistyczne, ale i architektoniczne oblicze. W opracowaniu chciałbym skupić się na porównaniu rozwoju sąsiadujących ze sobą miast portowych Hamburga i Altony oraz Gdańska i Gdyni w okresie dwudziestolecia międzywojennego, tj. w czasie rozkwitu modernizmu. Styl ten zwykle kojarzony jest z kosmopolitycznym, pozbawionym lokalnych odniesień kodem estetycznym. Jednak porównanie rozwoju urbanistycznego, kontekstów gospodarczych, politycznych i kulturowych pozwala także zaobserwować kształtowanie się zróżnicowanych architektonicznych tożsamości ww. miast w obrębie nowoczesnej estetyki modernizmu.

1. Miasto portowe i jego specyfika

Miasto portowe może odróżniać się od innych rodzajów miast nie tylko ze względu na uwarunkowania funkcjonalne. Szczególna gałąź gospodarki, jaką jest transport morski wymaga przestrzeni na przeładunek, składowanie towarów, powią-

zania z transportem lądowym, wymaga też przestrzeni na handel, często też wiąże się z wytwórczością czy przemysłem. Jednak najczytelniejszą cechą przestrzenną miasta portowego jest lokalizacja wynikająca z bezpośredniego dostępu do morza lub rzeki. W tym tekście chciałbym skupić się jedynie na tych elementach, które wpływają na urbanistyczny, zwłaszcza zaś na architektoniczny obraz ww. miast. Obecność portu (rzecznego lub morskiego), a tym samym istniejąca granica, jaką jest krawędź akwenu sprawia, że układ urbanistyczny podporządkowany i ukierunkowany zostaje w bezpośrednim odniesieniu do granicy ląd-akwen. Fakt ten sprawia, że układy uliczne, sposób zabudowy, funkcje tworzą specyficzny kod przestrzenny miasta. Cechy takich układów przestrzennych często są wypracowywane przez wieki, a o ich formie decydują czynniki techniczne związane z transportem, a także tradycja i specyfika kulturowa. Handel jako taki od zarania dziejów był nośnikiem rozprzestrzeniania się wpływów kulturowych. Portowa funkcja miasta w oczywisty sposób sprzyja kontaktom z innymi miastami i krajami, sprzyja też otwartości i przenoszeniu wzorców tworzących m.in. charakterystyczne formy i kody architektoniczne miast. Na północy Europy od czasów późnego średniowiecza, szczególnie zaś w okresie rozwijania relacji hanzeatyckich następowała szczególna forma wpływów pozwalająca mówić nie tylko o więziach gospodarczych i politycznych, ale także o urbanistycznej i architektonicznej tożsamości miast Hanzy. Do przykładów takich oddziaływań w zakresie urbanistyki zaliczyć można choćby Gdańsk, którego układ urbanistyczny odwzorowuje zasady magdeburskiego i lubeckiego prawa lokacyjnego. W zakresie architektury zaś oczywiste wydają się być wpływy gotyku ceglanego, czy renesansu niderlandzkiego (tak bardzo różnego od renesansu południa Europy, który choć widoczny w polskiej architekturze mimo silnych więzi gospodarczo-politycznych z Polską nie zadomowił się na terenie Gdańska). Widoczne jest to też w licznych przykładach zarówno domów mieszkalnych, jak i gmachów publicznych. Przykłady takich oddziaływań, a także wzajemnego konkurowania miast można rozciągać na pozostałe okresy i epoki stylowe, co wykracza jednak poza ramy tego opracowania. Tekst ten odnosi się jedynie do szczególnego okresu w historii, tj. okresu międzywojennego w XX w., a także do dwóch szczególnych zespołów miast portowych. Pierwszy z nich to Hamburg i sąsiadująca i właściwie historycznie konkurująca z nim Altona, która dopiero w XX w. została inkorporowana do wspólnego organizmu miejskiego Hamburga. Drugim z przykładów jest Gdańsk i zbudowana w wyniku uzyskania przez Polskę w Traktacie Wersalskim dostępu do morza Gdynia. Port i miasto Gdynia zbudowane zostało, by uwolnić się od trudnych relacji z Wolnym Miastem Gdańsk i pozwolić Polsce na konkurowanie w dziedzinie prowadzenia gospodarki morskiej. Hamburg i Gdańsk to historyczne, wielkie porty, mające przez wieki status Wolnych Miast, które stanowiły szczególne, trudne sąsiedztwo dla rozwijających się u ich boków miast Altony oraz powstającej po I wojnie światowej Gdyni. Oba rozwijające się miasta w krótkim okresie Międzywojnia, próbowały także ustanowić swą tożsamość architektoniczną. Oba z nich noszą silne piętno idei modernistycznych i estetyki mo-

dernizmu. Oba też cechuje odrębność od obecnych w Gdańsku i Hamburgu stylizowanych trendów zakorzenionych w tradycji niemieckiej od czasów średniowiecza.

2. Okres 20-lecia międzywojennego a kształtowanie się architektonicznego wizerunku miast portowych Hamburga i Altony

Okres ten zwykle się utożsamiać z narodzinami modernizmu, ten zaś ze stylem międzynarodowym. Rzeczywiście język form, jakim operuje architektura zwłaszcza okresu lat 30. wskazuje na upowszechniającą się kosmopolityzację architektury oraz oderwanie się jej nie tylko od tradycji, ale wręcz utraty zdolności do komunikowania znaczeń i więzi z miejscem, tym samym z lokalną tradycją. To jednak jest duże uproszczenie i jak pokazują ww. przykłady w obrębie tego krótkiego czasu zróżnicowanie stylistyk i języków, a także dynamika przemian estetycznych sprawiają, że wszystkim ww. miastom udało się stworzyć swoistą architektoniczną odrębność.

Podyktowane to było różnymi względami, wśród których wymienić można przyczyny polityczne, kulturowe, a nawet światopoglądowe związane z uczestnikami tych procesów. Ważna rola w tym procesie przypadła także architektom miejskim i to ich przekonania i preferencje miały istotny wpływ na odmienne formy architektonicznej tożsamości.

Rozwój urbanistyczny Hamburga i Gdańska, choć przebiegał w zróżnicowany sposób [Kostrzewska 2016], to jednak architektoniczny obraz tych dwu miast portowych ma wiele cech, które uznać można za wspólne. Oba miasta miały wielowiekową tradycję hanzeatycką i reprezentowały obecną od czasów średniowiecza tradycję architektury ceglanej. Dodajmy, że tradycja ta nie była modą, czy też nie ograniczała się do „stylowych kostiumów”, a była w tym regionie silnie ugruntowana z bardzo racjonalnych powodów, jakimi są m.in. dostępność budulca, jakim jest cegła. Jej odporność na warunki klimatyczne, łatwość budowania i trwałość sprawiała, że była chętnie wykorzystywana także jako materiał elewacyjny, dotyczy to zwłaszcza cegły klinkierowej. Istotnym i ponadczasowym atutem cegły są w zasadzie nieograniczone możliwości ekspresyjne tego materiału pozwalające na stosowanie go w wielu stylizacjach, a także w dowolnych skalach realizacji. Dodać należy także, że w kontekście problemu tożsamości, tak krzepko ugruntowana tradycja w naturalny sposób stanowiła nośnik przekazu ideowego, w tym przypadku związków z niemieckimi korzeniami architektury ceglanej.

Niemiecki modernizm okresu międzywojennego charakteryzował się w swej istocie szerokim spektrum odmian. Obecne były w nim widoczne w całej Europie tendencje i style narodowe. W poszukiwaniu własnej tożsamości zrywały one ze swoiście „międzynarodowym” charakterem architektury XIX-wiecznych odwołań do stylów historycznych i interpretacji ich form obecnych w obrębie lokalnych tra-

dycji. Jest faktem, że w niemieckiej architekturze tego okresu zaobserwować można użycie cegły zarówno u tradycjonalistów, jak i u przedstawicieli awangardy [Tołłoczko 2000], niemniej konotacje narodowe, odwołujące się do emocji, znajdowały swoje odzwierciedlenie właśnie w nurcie architektury ceglanej, m.in. w estetyce ekspresjonizmu ceglanego. Styl ten był szczególnie widoczny w osiągnięciach środowiska architektów tzw. szkoły hamburskiej. W kontekście powyższych rozważań istotne jest to, że Fritz Hoeger, będący kluczowym twórcą tego środowiska, był kontynuatorem idei swego poprzednika i mentora Fritza Schumachera, architekta miejskiego Hamburga, którego działalność, (przerwana w 1933 r. dojściem Nazistów do władzy), nadawała szczególne piętno architekturze tego miasta. Sam ekspresjonizm ceglany to pojęcie na tyle szerokie, że dziedzictwo szkoły hamburskiej z pewnością nie odzwierciedla pełnego spektrum jego osiągnięć. Aby w pełni zrozumieć pochodzenie i estetykę tego kierunku należałoby, bowiem wskazać także wpływy holenderskie, zwłaszcza środowiska tzw. szkoły amsterdamskiej, szkoły berlińskiej, czy choćby działalność Ericha Mendelsohna, którego twórczość sama w sobie ma siłę osobnego nurtu w obrębie ekspresjonizmu jako takiego. Architektura ta często też kojarzona jest z estetyką nurtu Art Deco, co jednak jest porównaniem nieprecyzyjnym, mimo że detal architektoniczny może wskazywać na podobieństwa. Pochodzenia tych podobieństw sądzę szukać można także we wpływach secesji, a także w tradycjach średniowiecznych architektury gotyku ceglanego. Zarówno pionowa artykulacja elewacji budynku Chillehaus (1922-1924) F. Hoegera (fot. 1), rzeźbiarski wystrój portali i charakterystycznych elementów partii cokołowej (fot. 2), czy diagonalna artykulacja elewacji budynku Sprinkenhof (1927-1943) zaprojektowanego przez Hansa i Oskara Gersonów (fot. 3), stanowią przykłady nawiązań do motywów znanych już w tradycji gotyku ceglanego.



Fot. 1. F. Hoeger – Chillehaus (1922-24), Hamburg – elewacja

Fot. 2. F. Hoeger – Chillehaus (1922-24), Hamburg – detal architektoniczny przyziemia

Fot. 3. H. Gerson, O. Gerson – Sprinkenhof (1927-43), Hamburg – detal architektoniczny elewacji

Źródło: B. Macikowski (fot.1-11).

Słynna dzielnica kantorów (Kontorhausviertel) stanowiła rzeczywiście wizerunkowy sztyl miasta portowego, którego dotychczasowe architektoniczne oblicze stanowiły ceglane spichrze Speicherstadt oraz średniowieczna sylweta miasta zdominowana przez wieże gotyckich kościołów. Ekspresjonizm ceglany stał się swoistym elementem tożsamości Hamburga, choć z góry zaznaczyć należy, że obszar oddziaływania tego stylu wykracza poza sam Hamburg. Estetyka ta szybko rozprzestrzeniła się nie tylko w północnych rejonach dzisiejszych Niemiec. Oddziaływania te znajdziemy na całym Pomorzu, także w Gdańsku. Architektura ekspresjonizmu ceglano-mimo krótkiego okresu występowania widoczna jest zarówno wśród budowli publicznych (szkół, urzędów itp.), architektury przemysłowej, jak i mieszkaniowej, zrealizowanych wielu innych miastach w latach 20. i 30. Symboliczna wymowa tego stylu jednoznacznie kojarzona była (i jest) z konserwatywnym, nawiązującym do narodowych cech, obliczem architektury niemieckiej. Dodać należy, że styl ten był akceptowany (w przeciwieństwie do racjonalnego nurtu *Neue Sachlichkeit*, czy *Neues Bauen*) przez reżim hitlerowski, mimo że doktryna narodowo-socjalistyczna zaczęła promować wzorce nawiązujące do antycznych tradycji rzymskich, po raz kolejny w historii wprowadzając formy klasyczne do architektonicznej narracji i symboliki. Podsumowując, tożsamość architektoniczna Hamburga okresu międzywojennego zdeterminowana została przez architekturę kręgu szkoły hamburskiej, w tym szczególnie architektów Fritza Schumachera i Fritza Hoegera. Przyznać należy, że oddziaływania te widoczne są współcześnie zarówno w budownictwie mieszkaniowym, jak i publicznym tego miasta. Na terenie Hafencity w Hamburgu, współczesnej wizytówce tego miasta, a także jednego z obecnie najciekawszych przykładów rozwoju miasta na terenach poportowych, znajdziemy liczne przykłady architektury o elewacjach klinkierowych nawiązujących do tego okresu i tendencji stylowych.

Niejako w opozycji do Hamburga przebiegał proces przekształceń Altony, która głównie dzięki osobowości architekta miejskiego Gustava Oelsnera w tym samym czasie stała się przykładem przemian w duchu postępowych idei społecznych. Miasto Altona powstało jako konkurencyjny port dla Hamburga. Do połowy XIX w. będąc pod władaniem Królestwa Danii rozwijała się jako osobny organizm miejski. Późniejszy okres to czas stopniowego zlewania się Altony z Hamburgiem, zaś w okresie od połowy XIX w. do okresu międzywojnia, mimo administracyjnej odrębności, Altona stała się w zasadzie przemysłowym zapleczem Hamburga. Gustav Oelsner, architekt miejski Altony w latach 1924-1933, absolwent politechniki w Berlinie-Charlottenburgu, z doświadczeniem architekta miejskiego Katowic a potem Wrocławia, związany był towarzysko i ideowo z postępowym środowiskiem architektów tamtych miast. Przekładało się to na urbanistyczne i architektoniczne oblicze jego aktywności w duchu odpowiedzialności społecznej i ideałów socjalnych. Reprezentował światopogląd odmienny od konserwatywnych poglądów F. Hoegera. Społeczne zaangażowanie w poprawę bytu mieszkańców Altony, nawiązujących zarówno do howardowskiej idei miast-ogrodów, jak i socjalnych ideałów epoki Moder-

nizmu sprawiły, że nie tylko pozostawił wspaniałą spuściznę na polu przekształceń Altony w zakresie urbanistyki, ale stworzył architekturę w niepowtarzalnej ekspresji, niosącej w sobie nowatorski w symbolice egalitarystyczny przekaz, z zastosowaniem tak zdawałoby się konserwatywnego materiału, jakim jest cegła.

Symbolami aktywności Oelsnera były parki miejskie oraz zabudowa mieszkaniowa o bardzo przemyślanej strukturze funkcjonalnej, spełniającej najnowsze osiągnięcia epoki [Timm 1984]. Tym jednak, co czyni dzieło Oelsnera szczególnie znaczące w dziedzinie rozwoju architektury modernistycznej są jego realizacje budynków wykonanych w jedynej w swoim rodzaju estetyce wielobarwnych elewacji klinkierowych. Kolor miał tu odgrywać istotną rolę i stać niejako w opozycji zarówno do białej, kosmopolitycznej estetyki stylu międzynarodowego, jak i jednocześnie do „ponurej”, germańskiej w swej wymowie estetyki ceglanej architektury spod znaku szkoły hamburskiej. Istotą takiej estetyki są idee o społecznej wymowie propagowane przez Bruno Tauta, z którym Oelsner znał się jeszcze z czasów, w których razem współtworzyli promieniujące na całe Niemcy wrocławskie środowisko architektów. Oelsner przebywał we Wrocławiu w latach 1904-1911, gdzie od 1907 r. pełnił funkcję architekta miejskiego. Znajomość z B. Tautem, który propagował architekturę *o żywych kolorach* w myśl hasła „Licht, Luft und Farbe”, wpłynęła na oblicze Oelsnerowskiej architektury Altony. O ile jednak Taut używał żywych i kontrastowych kolorów, którymi pomalowane były tynkowane ściany jego osiedli (np. Britz, Falkenberg), o tyle kolory stosowane przez Oelsnera były naturalnymi kolorami klinkieru (fot. 4). Paleta kolorów sięgała od jasnych żółci do ciemnych brązów, czy nawet czerni przepalonych w procesie produkcyjnym cegieł, które zwykle stają się poprodukcyjnym odpadem [Michelis 2008]. Z tradycji średniowiecznej znane jest używanie tzw. zendrówek do artykulacji ceglanych ścian. Oelsner idzie jednak o krok dalej stosując zdeformowane spieki jako rzeźbiarski ornament. Dodać należy, że różnokolorowe cegły klinkierowe mieszane były celowo na budowie i tworzyły wielobarwne lico elewacji, z celowym brakiem elementów, takich jak pilastry czy gzymsy. Jedynymi detalami są poziome pasy podziałów elewacyjnych oraz odcinające się kolorem i kształtem od lica elewacji, czarne, spalone cegły tworząc ekspresyjny, choć bardzo umiarkowany detal (fot. 5). Postępowość i racjonalność architektury Oelsnera przejawiała się w znakomicie rozwiązanych funkcjonalnie obiektach, stosowaniu płaskich dachów, kubicznych brył budynków oraz pozioma artykulacja elewacji. Siła i znaczenie tych architektonicznych gestów dziś mogą wydawać się niejasne, ale należy mieć świadomość, że w tamtym okresie spory o ideowy, czy nawet polityczny wyraz architektury były bardzo ostre i powszechnie dyskutowane.

Architektura proponowana przez Oelsnera, architekta miejskiego Altony, mimo pozornych podobieństw, takich jak np. użycie tradycyjnego materiału stanowiącego podstawę architektonicznej tożsamości Hamburga, ma swoje silne i unikatowe oblicze. W opozycji też do Hamburga urbanistyka i architektura Altony miała nieść komunikat o potrzebie tworzenia w duchu egalitaryzmu i społecznej odpowiedzialno-



Fot. 4 i 5. G. Oelsner – osiedle przy Helmholtzstrasse i Bunsenstrasse (1927-28),
Altona – fragment elewacji klinkierowej

ści. Dotyczy to nie tylko architektury obiektów mieszkaniowych, ale też budynków publicznych, czy założeń parków, publicznej zieleni oraz obiektów sportowych.

3. Okres 20-lecia międzywojennego a kształtowanie się architektonicznego wizerunku miast portowych Gdańska i Gdyni

Gdańsk mając status Wolnego Miasta, a po Traktacie Wersalskim otoczony terytorium Polski w istocie pozostawał i umacniał relacje gospodarcze i politycznie z Niemcami. Tym samym tendencje widoczne w Gdańsku w dziedzinie architektury tożsame były z nurtami odzwierciedlającymi prądy obecne zwłaszcza na północy Niemiec. Plany urbanistyczne, jak i architekturę zrealizowaną w Gdańsku w okresie międzywojennym, niezależnie do postępowych i modernizacyjnych ambicji Martina Kiesslinga, a potem także Hugo Althoffa, uznać należy za raczej konserwatywną, reprezentującą nurty dalekie od awangardy tego czasu. Bardzo krótki pobyt Martina Kiesslinga w Gdańsku w latach 1927-1928 gdzie pełnił funkcję Dyrektora Urzędu Budowlanego Wolnego Miasta Gdańska, był zapewne pod względem ideowym najciekawszym momentem w okresie międzywojennym w Gdańsku. Dyskusje wywołane radykalnymi projektami, takimi jak np. próby wprowadzenia modernistycznej architektury i przekształcenia historycznego zespołu ul. ul. Długiej nie mogły pozostawiać opinii publicznej, a także środowiska architektów obojętnymi. Awangardowe podejście Kiesslinga do architektury zaowocowało nie tylko projektami, ale i realizacjami gmachów publicznych, takich jak szkoły, w tym zapewne najbardziej spektakularnej realizacji, jaką była szkoła im. Heleny Lange w Gdańsku Wrzeszczu (1929 r.). Pozioma artykulacja białych elewacji poprzez pasy wstęgowych okien ku-

biczne bryły stanowiły swoisty manifest stylu międzynarodowego i radykalnej funkcjonalistycznej estetyki rodem z Bauhausu. Kiessling w 1928 r. opuszcza Gdańsk Jego aktywność nie odcisnęła jednak silnego piętna na ogólnym wizerunku architektonicznym tego miasta, a fakt, że jego idee były niechętnie odebrane przez lokalnych architektów sprawił, że w kolejnych latach architektura gdańska pozostawała raczej w głównym nurcie przemian [Barylewska-Szymańska, Szymański 2014]. Kolejna ważna postać to Hugo Althoff, który do czasu przejścia władzy przez nazistów pełnił funkcję senatora we władzach Gdańska i do tego czasu odpowiedzialny był za sprawy budownictwa. Był on autorem postępowych planów rozwoju miasta, utrzymanych w duchu idei miast-ogrodów [Kostrzewska 2013], na co wpływ zapewne miała jego zawodowa przeszłość, w tym także znajomość środowiska architektów wrocławskich gdzie przez trzy lata pełnił funkcję Rady Budowlanego. Nie bez znaczenia zapewne była znajomość z twórcą Bauhausu Walterem Gropiusem. Aktywność jego skupiała się na planach urbanistycznych i nie zdołała odcisnąć piętna na architektonicznym obliczu Gdańska, które ciągle pozostawało pod wpływem tradycji niemieckich o narodowym zabarwieniu. Widoczne to było w powszechnym stosowaniu skośnych dachów oraz użyciu cegły jako materiału elewacyjnego. Przyznać trzeba, że widoczne są w wielu realizacjach późnych lat 20. i początku lat 30. wpływy modernizmu z kręgu Neues Bauen w postaci np. prostych, płaskich elewacji oraz poziomych podziałów, niemniej widoczny jest dystans do „białej” awangardy stylu międzynarodowego, której propagatorem był Martin Kiessling. Najbardziej zapewne spektakularnym obiektem tego czasu w Gdańsku był budynek dawnej Kasy Chorych (1925-1927), czy nieistniejący już budynek Zachodniopruskiego Zakładu Ubezpieczeń (1929 r.). Ich autorem był jeden z najważniejszych w środowisku gdańskich i sopockich architektów Adolf Bielefeld [Szymański 2003]. Wymienione budynki zaprojektowane zostały w duchu Ekspresjonizmu Ceglanego, charakterystycznego dla Szkoły Hamburgskiej, co stoi niejako w opozycji do awangardowych projektów Kiesslinga. Tradycyjne wzorce szczególnie dobrze widoczne są w pionowej artykulacji elewacji budynku dawnej Kasy Chorych, gdzie ceglane pilastry, silnie rytmizujące i monumentalizujące opartą na planie łuku fasadę (fot. 6), ukształtowane zostały w charakterystycznej stylistyce Ekspresjonizmu w formie diagonalnie względem siebie, układanych, kolejnych warstwach cegieł klinkierowych (fot. 7).

Mimo że późniejsza realizacja Bielefelda prezentowała już estetykę bliską funkcjonalizmowi (kino UFA przy ul. Elżbietańskiej), to projektowany przez niego budynek Monopoli Tytoniowego w Gdańsku (ul. Łąkowa 39-44) wciąż mimo tynkowanej elewacji raczej bliski jest konserwatywnym klasycystycznym wzorcom. Rzutowało to tym samym na ogólny obraz architektury Gdańska w tym okresie (widoczny także w licznych realizacjach architektury mieszkaniowej), który zdaje się odzwierciedlać konserwatywny trend zaznaczający przynależność do tradycji skośnych dachów i ceglanych elewacji. Tendencje te łatwo zrozumieć, biorąc pod uwagę odcięcie Gdańska od pozostałych terenów Niemiec. Nowo utworzony korytarz tery-



Fot. 6. A. Bielefeldt – budynek dawnej Kasy Chorych (1926-28), Gdańsk – elewacja frontowa

Fot. 7. A. Bielefeldt – budynek dawnej Kasy Chorych (1926-28), Gdańsk – detal elewacji

torialny, a zwłaszcza niezwykle dynamiczny rozwój portu w Gdyni, już na przełomie lat 20. i 30. były przedmiotem oskarżeń o rujnowanie gospodarki Gdańska oraz przyczyną podjęcia propagandowych działań na rzecz likwidacji tzw. korytarza polskiego prowadzącego do Gdyni (Polens Korridorhafen Gdingen).

Odrębność wizerunkowa Gdyni podyktowana była względami, których polityczna natura jest niekwestionowana. Przyłączenie Polski do Morza Bałtyckiego po Traktacie Wersalskim i ambicje rozwoju gospodarki morskiej stały się motorem jednej z najbardziej spektakularnych inwestycji nie tylko w skali Polski. Budowa portu morskiego oraz miasta, które służyłoby nie tylko jego handlowej i militarnej roli, ale także jako ośrodek kształcenia kadr dla gospodarki morskiej, to fenomen budzący do dziś dumę. Duma ta, wciąż żywo obecna wśród Gdynian ma także swoje podłoże ugruntowane na bazie fenomenu, jakim jest architektoniczny i urbanistyczny wizerunek miasta. „Gdyńska moderna” to dziś powszechnie znany i uznawany termin, stający się w pewnym sensie marką miasta, sprawiający, że współcześni deweloperzy reklamując swoje inwestycje posługują się nim jako swoją gwarancją jakości architektury.

Modernizm, który tak jednoznacznie kojarzony jest z Gdynią zwłaszcza dzięki flagowym inwestycjom z lat 30. XX w., takich jak ówczesny budynek biurowy ZUPU (potem PLO, obecnie UM Gdynia – (fot. 8), budynek mieszkalny BGK (fot. 9), ale także dzięki wielu innym budynkom zarówno mieszkalnym, jak i użyteczności publicznej.

Ich nowoczesne formy reprezentują najbardziej awangardową odmianę modernizmu, jakim był funkcjonalizm. Płynące linie fasad, rondo-kubiczne układy brył tak charakterystycznych dla architektury okrętów budują łączność z portowym charakterem miasta [Sołtysik 2003]. Elewacje większości gdyńskich budyn-



Fot. 8. R. Piotrkowski – budynek ZUPU, obecnie UM Gdyni (1934-36),
Gdynia – elewacja od ul. 3 Maja

Fot. 9. S. Ziółowski – budynek Banku Gospodarstwa Krajowego (1935-37),
Gdynia – elewacja od ul. 3 Maja

ków są tynkowane i malowane w jasnych kolorach, często dekorowane oszczędnym, niemniej wyrafinowanym detalem z repertuaru środków charakterystycznych dla modernistycznej awangardy [Hirsch 2014]. Przyznać jednak należy, że spektrum wyrazu estetycznego, mimo że daje się w swej większości klasyfikować jako modernizm nie jest jednolite. Pośród wielu realizacji zwłaszcza w odniesieniu do kamienic widać wyraźnie jeszcze XIX-wieczne formy wystroju elewacji o wyraźnie klasycyzującej kompozycji, jak i detalu architektonicznym. Lata 20. w Gdyni w zasadzie stanowią swoisty przegląd nurtów czy architektonicznych mód w obrębie stylu, jakim jest modernizm. Dodać należy, że obecny od końca XIX w. w architekturze europejskiej nurt narodowy, także w Gdyni zdążył zaznaczyć swą obecność [Sołtysik 1993], nie tylko w postaci historyzujących kamienic, a także w postaci wielu budynków rezydencjalnych utrzymanych w tradycji dworców polskich. Choć nurt ten nie odcisnął istotnego piętna na ogólnym wizerunku miasta, to jest świadectwem powiązań z tradycją polską. Tak jednoznaczny wizerunkowo obraz Gdyni był odzwierciedleniem politycznego podłoża powstawania miasta i jego opozycji wobec Gdańska, który ekonomicznie i politycznie związany był z Niemcami. Miało to manifestować nie tylko polityczną i ekonomiczną, ale także kulturową odrębność. Zatem tradycja architektury tynkowanej renesansu i baroku, tak jasno i jednoznacznie kojarzona z okresem „Złotego Wieku” w dziejach Polski, a także polityczna i kulturowa więź z Francją trwająca od czasów napoleońskich sprawiała, że „biały” Modernizm zdawał się być właściwym językiem architektonicznym w opozycji do ceglanych tradycji architektury widocznych w Gdańsku i innych miastach wyrosłych w hanzeatyckiej tradycji.

Podsumowanie

– tożsamość miasta portowego – obraz współczesny

Powyższe porównanie jest obrazem architektonicznej i urbanistycznej przeszłości czterech miast próbujących w dobie żywych przemian okresu modernizmu zaznaczyć swą tożsamościową odrębność. Dziś wobec znacznego rozrostu i przekształceń ww. miast, przedstawione cechy i różnice nie są już tak czytelne. Rodzi to jednak pytanie o współczesny obraz i tożsamość ww. miast portowych. Altona, bowiem w istocie stała się mieszkalną dzielnicą Hamburga o prestiżowym charakterze, ze względu na duże obszary zielone oraz dostęp do Łaby, której północny brzeg stanowi dziś wspólny teren rekreacyjny miasta. Hamburg w swym centrum, tj. na uwolnionych terenach po dawnym porcie realizuje jedną z najbardziej spektakularnych inwestycji urbanistycznych nie tylko w skali europejskiej, jaką jest Hafencity. Dzielnicą ta staje się nowym centrum Hamburga, a władze miasta świadomie dążą do nadania mu czytelnej identyfikacji architektonicznej i urbanistycznej przeprowadzając liczne konkursy architektoniczne. Kończona jest obecnie inwestycja Elbphilharmonie, która staje się nowym symbolem Hamburga (fot. 10).

Tym, co jednoczy oba te wizerunki jest widoczny na przeciwległym brzegu Łaby, działający dzień i noc, jeden z największych europejskich portów wraz z terminalem kontenerowym. Poruszające się dźwigi, dynamiczny i kolorowy krajobraz terminalu kontenerowego, wpływające i wypływające potężne statki widoczne są z obu opisywanych części miasta i są immanentną cechą ich tożsamości widoczną, akceptowaną i podziwianą, mimo swego przemysłowego charakteru (fot. 11).

Gdańsk i Gdynia, mimo że oba miasta wolne są już od rywalizacji na gruncie polityki narodowej, a także mimo współtworzenia jednego organizmu miejskiego wraz z Sopotem, pozostają jednak w stanie pewnej szczególnej, także wizerunkowej rywalizacji. Portowy charakter Gdyni czytelny jest choćby ze względu na obecność



Fot. 10. widok współczesny Hafencity i portu w Hamburgu



Fot. 11. Widok współczesny terenów nadwodnych Altony oraz portu w Hamburgu

jej ścisłego centrum na styku z morzem i basenami portowymi. Władze Gdyni dodatkowo świadomie inwestują w obecność w tym mieście od samych jego początków, atmosferę postępu, nowatorstwa i otwarcia na przyszłość. Plany rozwojowe Gdyni skierowane są na zagospodarowywanie uwolnionych terenów na styku z portem, co zaprezentowane jest w budynku Gdyńskiego Infoboxu (podobnie jest w Hamburgu, gdzie plany rozwojowe przedstawione są w ogólnodostępnym, specjalnie zaadaptowanym budynku). Widoczna jest kontynuacja architektury w modernistycznym duchu i skali, co szczególnie dobrze widać w postaci już zrealizowanej wysokościowej zabudowy fragmentu frontu wodnego nabrzeży portowych oraz rozstrzygniętego konkursu na zagospodarowanie tzw. Sea City (fot. 12).

Gdańskie więzi z tradycją portową i stoczniową w jego centralnej części widoczne są jedynie w postaci dźwigów stoczniowych, których byt, mimo że stanowią wspaniały symbol miasta, ciągle jest niepewny. Planowane tzw. Młode Miasto na terenach dawnej



Fot. 12. Widok współczesnego frontu wodnego Gdyni ze Skweru Kościuszki
Źródło: [fot. A. Orchowska].



Fot. 13. Budynek ECS (2014), Gdańsk, arch. W. Targowski
Źródło: [fot. Artur Andrzej].

stoczni będzie zapewne odpowiedzią na problem tożsamości architektonicznej portowego miasta Gdańska. Dziś jednak tereny postoczniowe, i przemysłowe w znacznej części centralnych obszarów Gdańska pozostają niezagospodarowane. Mimo realizacji znakomitych budynków, jak Europejskie Centrum Solidarności, czy budynku Muzeum II Wojny Światowej, będących efektem rozstrzygnięć międzynarodowych konkursów i stających się gdańskim symbolem architektury XXI w., architektoniczny i urbanistyczny obraz Gdańska jest jeszcze niezdefiniowany (fot. 13).

Na razie jednak wiele gdańskich inwestycji, mimo że spektakularnych i ważnych, takich jak stadion, obiekty i tereny targowe, lotnisko im. L. Wałęsy, które pobiło kolejny rekord w liczbie ponad 4 mln odprawionych pasażerów, most wantowy oraz Trasa Sucharskiego mają charakter infrastrukturalny. Ostatnio otwarty tunel pod Martwą Wisłą, spina ramę komunikacyjną Gdańska łącząc rozdzielone dotychczas tereny miasta z autostradą A1. Nade wszystko zaś łączy miasto z największym portem na Bałtyku, jakim jest Port Północny, przyjmujący dziś największe jednostki pływające na świecie. Problem z architektoniczną tożsamością Gdańska polega na tym, że rozwija się on na rozległych terenach, co w konsekwencji niesie brak integralności przestrzennej, tym samym uniemożliwia wykształcenie się spójnego wizerunku tak skomplikowanego organizmu miejskiego. Gdańsk bez wątpienia ma potencjał, który niesie ogromne możliwości rozwojowe, niemniej na spójny obraz architektonicznej tożsamości tego portowego miasta należy jeszcze poczekać.

Literatura

- Barylewska-Szymańska E., Szymański W., 2014, *W stronę nowoczesności. Działalność Urzędu Budowlanego Wolnego Miasta Gdańska w latach 1927-1933*, [w:] *Architektura XX wieku do lat sześćdziesiątych i jej ochrona w Gdyni i w Europie*, M. J. Sołtysik, R. Hirsch (red.), Gdynia: 63-68.

- Hirsch R., 2014, *Tynki elewacyjne w architekturze modernistycznej Gdyni i ich konserwacja*, [w:] *Architektura XX wieku... op. cit.*: 63-68.
- Kostrzewska M., 2013, *Miasto europejskie na przestrzeni dziejów*. Akapit-DTP, Gdańsk: 172-174.
- Kostrzewska M., 2016, *Faces of Modernism – Urban Planning of Social Housing Estates in Gdansk and Hamburg-Altona*. 3rd International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts SGEM 2016, *Architecture and Design*, Wiedeń: 265-272.
- Michelis P., 2008, *Der Architekt Gustav Oelsner. Licht, Luft und Farbe fuer Altona an der Elbe*, Doelling und Galitz Verlag, Hamburg.
- Sołtysik M. J., 1993, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego – urbanistyka i architektura*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa: 100.
- Sołtysik M. J., 2003, *Na styku dwóch epok. Architektura gdyńskich kamienic okresu międzywojennego*. Wyd. Alter Ego Sławomir Kitowski, Gdynia: 177.
- Szymański W., 2003, *Architekt Adolf Bielefeldt 1876-1934*. Wyd. Muzeum Historyczne Miasta Gdańska, Muzeum Sopotu, Gdańsk: 86-105.
- Timm Ch., 1984, *Gustav Oelsner und das Neue Altona. Kommunale Architektur und Stadtplanung in der Weimarer Republik*. Ernst Kabel Verlag, Hamburg.
- Tołoczko Z. T., 2000, *Horto Latericio*. Wyd. Naukowe PWN, PAN Kraków: 15-16.