

POLSKA AKADEMIA NAUK
KOMITET ARCHITEKTURY I URBANISTYKI

KWARTALNIK ARCHITEKTURY I URBANISTYKI

TEORIA I HISTORIA

KOMITET REDAKCYJNY – EDITORIAL STAFF

Redaktor naczelna / Editor-in-Chief – prof. Danuta KŁOSEK-KOZŁOWSKA

Sekretarz / Secretary – dr Liliana GRABISZEWSKA

RADA NAUKOWA – SCIENTIFIC COMMITTEE

Profesorowie: przewodnicząca/chairman Danuta KŁOSEK-KOZŁOWSKA (Warszawa),
Maurizio BORIANI (Mediolan), João CAMPOS (Porto), Jan Maciej CHMIELEWSKI (Warszawa),
Nina JUZWA (Gliwice), Wanda KONONOWICZ (Wrocław), Lucyna NYKA (Gdańsk),
Petro RYCHKOV (Równe), Elżbieta TROCKA-LESZCZYŃSKA (Wrocław),
Julian WÉKEL (Darmstadt i Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej),
Elia ZENGHELIS (Ateny / Rotterdam)

Publikacja dofinansowana przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
i Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej

Recenzenci – profesorowie: Jan Maciej CHMIELEWSKI, Kinga KIMIC,
Danuta KŁOSEK-KOZŁOWSKA, Hanna MICHALAK

KWARTALNIK ARCHITEKTURY I URBANISTYKI

Wydawca / Editor:

Komitet Architektury i Urbanistyki Polskiej Akademii Nauk

Adres: ul. Prusa 53/55, 50-317 Wrocław

tel. (+48 71) 320 64 46, fax (+48 71) 321 24 48

e-mail: zbigniew.bac@pwr.wroc.pl

witryna wydawcy: www.kaiu.pan.pl

Redakcja / Editorial Staff:

Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej

Adres: ul. Koszykowa 55, 00-659 Warszawa

witryna wydawcy: www.kaiu.pan.pl

ISSN 0023–5865

Indeks 234540

© Copyright by Komitet Architektury i Urbanistyki Polskiej Akademii Nauk, 2016

Projekt graficzny okładki: Krzysztof Koszewski

Druk / Printed by

Centrum Poligrafii Sp. z o.o.

ul. Łopuszańska 53

02-232 Warszawa

Nakład: 95 egz.

Czasopismo wydawane w wersji papierowej (referencyjnej) i elektronicznej.

Instrukcja dla Autorów, streszczenia i pełne teksty są dostępne pod adresem: www.kaiu.pan.pl

Instruction for authors, abstracts and full papers can be obtained from: www.kaiu.pan.pl

SPIS TREŚCI

Jacek KWIATKOWSKI, <i>Awangarda – od dynamiki ruchu do nowej narracji przestrzeni miejskiej</i>	5
Anna MAJDECKA-STRZEŻEK, <i>Ogrody wiecznej pamięci w krajobrazie kulturowym</i>	23
Jakub KRZYCZKOWSKI, <i>Modernizacja zabytkowych polskich dworców kolejowych z okresu dwudziestolecia międzywojennego</i>	45
Marek CZAPELSKI, <i>Kimberly Elman Zarecor, „Manufacturing a socialist modernity: Housing In Czechoslovakia, 1945–1960”; Philipp Meuser, „Die Ästhetik der Platte. Wohnungsbau in der Sowjetunion zwischen Stalin und Glasnost”</i>	75

CONTENTS

Jacek KWIATKOWSKI, <i>Avant-garde – from the dynamic of movement to a new narration in urban space</i>	5
Anna MAJDECKA-STRZEŻEK, <i>Memorial gardens in the cultural landscape</i>	23
Jakub KRZYCZKOWSKI, <i>Modernization of historic polish railway station buildings from the interwar period</i>	45
Marek CZAPELSKI, <i>Kimberly Elman Zarecor, “Manufacturing a socialist modernity: Housing In Czechoslovakia, 1945–1960”; Philipp Meuser, “Die Ästhetik der Platte. Wohnungsbau in der Sowjetunion zwischen Stalin und Glasnost”</i>	75

AWANGARDA – OD DYNAMIKI RUCHU DO NOWEJ NARRACJI PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

JACEK KWIATKOWSKI

STRESZCZENIE

Czasy awangardy lat 20. XX wieku przyniosły radykalne prze-wartościowania w dziedzinie sztuk wizualnych. Odrzucono dotychczasowe doświadczenia akademików, zerwano z per-spektywą liniową. Wkrótce również odrzucono apoteozę dyna-miki wielkiego miasta, stawiając w jej miejsce kult nowego człowieka, a konkretnie człowieka jako zbiorowości, czyli społeczeństwa zmiany. Miejsce dawnej grawitacji wypływa-jącej z hierarchii przestrzeni miejskiej dającej spójność sceny,

czyli kontekst zajął samodzielny przedmiot. Na jego bazie roz-poczęły się nowe poszukiwania postkubistycznej syntezy. Nie przekroczono jednak – jak się okazało aż do dnia dzisiejszego – granicy bezprzedmiotowości (il. 1).

Słowa kluczowe: teoria przestrzeni, architektura XX wieku, urbanistyka współczesna, narracja przestrzeni, kubofuturyzm, awangarda lat 20. XX wieku

AVANT-GARDE – FROM THE DYNAMIC OF MOVEMENT TO A NEW NARRATION IN URBAN SPACE

ABSTRACT

The avant-garde ideas of the 1920s brought about a radical re-evaluation in visual arts. The scholarly approach to art was rejected, together with linear perspective. The idea of grand cities, no longer glorified, was soon replaced by an apotheosis of new man, yet understood as a community – a society of change. The gravity of spatial hierarchy which had hitherto given context and coherence to a scene was transferred to

a single object. On its basis people started to look for a post-cubist synthesis. But the limit of abstraction, as it turns out, was to this day never crossed (Fig. 1).

Key words: theory of space, 20th century architecture, contemporary urban planning, urban narration, cubo-futurism, avant-garde of the 1920s.

Przemiany Wielkiego Miasta i próba wyartykułowania w sztuce zjawiska ruchu

Zjawisko ruchu nierozzerwalnie wiąże się z la-boratorium dynamiki wielkiego miasta, miasta re-wolucji przemysłowej i narastających w jej wyniku zmian. Jak pisał S. Giedion – rewolucja przemy-

słowa dużo bardziej przeobraziła oblicze świata niż rewolucja społeczna we Francji pod koniec XIX wieku¹ – warto tu zauważyć, że we współczesnym postrzeganiu świata dominuje w naszej świadomości ta druga. Paradoks tej sytuacji polega na tym, że to właśnie nowi socjaliści tacy, jak Wiliam Morris stanęli w pierwszej linii frontu walki z antyeste-

¹ S. Giedion, *Przestrzeń, czas, architektura. Narodziny nowej tradycji*, PWN, Warszawa 1968, s. 139.



1. Fernand Léger, *Les Disques*, 1918, olej na płótnie,
Musée d'art moderne de la ville de Paris.
Źródło: zbiory własne autora
1. Fernand Léger, *Les Disques*, 1918, oil on canvas,
Musée d'art moderne de la ville de Paris.
Source: author's private collection

tyką powtarzalności, która wynikała ze zwycięstwa maszyny w życiu człowieka wyzwającego z trudów pracy manualnej. Na tym przykładzie doskonale widać jak bardzo zmieniła się sytuacja społeczno-ekonomiczna w Europie w ciągu zaledwie 100 lat (XVIII–XIX w.). Przyspieszenie jakie nastąpiło w wyniku rewolucji przemysłowej przewartościowało całą scenę polityczną ówczesnej Europy. W lawinowym tempie pojawiła się nowa, potężna klasa społeczna – proletariąt, dla którego strukturę przemysłową wielkich miast uznać należy za jego naturalne środowisko wzrostu. Wiliam Morris, występujący w imię wartości antyimperialistycznych przeciw udziałowi Anglii w wojnie rosyjsko-tureckiej (1876–1878 r.), skonstatował dość późno, że nie ma już miejsca na walkę o ideały uniwersalistyczne w momencie, kiedy nastąpił nowy podział świata. Ten nowy podział dzielił świat praktycznie na dwie przeciwstawne sobie części – świat kapitału i środków produkcji i świat ludzi pracy. Nie było już miejsca dla idealistów socjalizmu, gdy fakty dokonane wyprzedzały walkę o idealizm, zamieniając ją w walkę klas. Morris próbował zmienić świat poprzez odnowę estetyki miasta, domu, wnętrza, szukał alternatywy dla produkcji przemysłowej, a tym

samym stał się zakładnikiem własnej, samoograniczającej się tezy, że brzydota degraduje człowieka. W tym samym czasie nie tylko na kontynencie europejskim większość aktywistów socjalizmu walczyła o poprawę warunków pracy proletariatu. Tymczasem dla człowieka pracy wielcy reformatorzy sztuki, jak Walter Gropius czy Henry Van de Velde przenieśli wysiłek zmian z walki o prawa społeczne w stronę prawa do nowej estetyki miejskości (mieszkania, domu, miasta). Jednak ta walka nie była już zmaganiem się z powtarzalnością produkcji przemysłowej (jak widział ją W. Morris), lecz wykorzystywała produkcję i jej możliwości dla nowego otoczenia człowieka pracy. Wszystkie te działania dotyczyły głębokiego przeobrażenia miasta współczesnego po rewolucji przemysłowej.

Nieco później, Le Corbusier dostrzegał w seryjnej produkcji zakodowany, anonimowy wzorzec estetyczny, który miał być afirmacją nowego człowieka pracy. Pisał on tak: *Przedmioty codziennego użytku zastąpiły niewolników dawnych czasów i same stały się naszymi niewolnikami (...) po cóż więc narzucamy tym rzeczom rolę naszych zaufanych przyjaciół? Żądajmy od nich jedynie dokładności, obowiązkowości i dyskretnej obecności.*²

Futurystyczne przebudzenie

Schyłek XIX w. przyniósł w sztukach wizualnych próbę autonomizacji treści dzieła sztuki. Artyści poszukiwali nowych rozwiązań, nie satysfakcjonowały ich już tylko ilustracje statyczne pozwalające na jednowymiarowy odbiór dzieła sztuki. W miejsce eterycznej mgły stosowanej przez impresjonistów dla podkreślenia odległości w czasie (Claude Monet, *Dworzec Saint Lazare*) u pierwszych futurystów pojawiły się kompozycje symultaniczne, obrazujące w ramach jednego dzieła poszczególne fazy ruchu obiektu.

Rewolucja przemysłowa znacznie przyspieszyła postrzeganie codzienności wielkiego miasta, która przestała być zjawiskiem *constans* charakterystycznym dla twórców ilustrujących wiejską sielankę. Rozpoczęło się uporczywe szukanie przez artystów obrazowania chwili. Fenomen miejskości pozwalał na wielokrotne doświadczenie odmiennych uczuć w postrzeganiu przez artystę rzeczywistych sytuacji

² „Architektura i Budownictwo”, 11/1932, s. 352. Cytat za: J. Wujek, *Mity i utopie architektury XX w.*, Arkady, Warszawa 1986, s. 157.



2. Praca dyplomowa studenta Moskiewskiego Instytutu Architektury, 2012

[Московский архитектурный институт (Государственная академия) – МАРХИ], Aleksandra Wiesnina – *Architektura obiektu użyteczności publicznej inspirowana współczesną kompozycją suprematystyczną*. Źródło: zbiory własne autora

2. Graduation project by Alexandr Vyesnin, student of the Moscow Institute of Architecture, 2012

[Московский архитектурный институт (Государственная академия) – МАРХИ] – *Architecture of a public facility inspired by a contemporary suprematist composition*. Source: author's private collection

cji dotyczących kontekstu tego samego miejsca. Powstawał nowy dynamiczny obraz będący wypadkową wielu doświadczeń i obserwacji. Twórcy pragnęli odnaleźć elementy tej syntezy poprzez odkrycie nowych *efektów trwania czy harmonii duchowej*. Tak przeobrażało się postrzeganie świata widziane oczami postimpresjonistów. Jednak sztuka wizualna poszła dalej, rozpoczęła się wielka dyskusja na temat definiowania przedmiotu w sztuce. Twórcy przełomu negowali sens wiernego odtwarzania przedmiotu, a tym samym jednoznacznego jego definiowania, uważając, że zuboża on przekaz artystyczny.³

Przełom futurystyczny rzeczywiście nie miał wcześniej precedensu również ze względu na inną genezę powstania całej formacji. Futuryzm nie narodził się z proklamacji jednego wielkiego dzieła sztuki, od którego zaczynałaby się liczyć nowa epoka, lecz jako pierwszy narodził się z „samej proklamacji”, z manifestu, z liryki słowa, z „poezji czynu” jakim miało być odrzucenie sztuki przeszłości. Ten determinizm destrukcji stał się treścią nowego systemu w sztuce⁴ (il. 2).

Futurystyczny fenomen polegał na tym, że jego przedstawiciele ożywili i zdynamizowali jednocze-

³ Nazwać jakiś przedmiot znaczy odebrać trzy czwarte przyjemności poetyckiej, która polega na stopniowym odgadywaniu; zasugerować – to dopiero ideal. Kto doskonale opanował ten sekret, używa symbolu – powoli ewokuje jakiś przedmiot, aby ukazać pewien stan duszy, lub odwrotnie, wybiera przedmiot, i różnymi odcyfrowaniami wydobywa z niego stan duszy. S. Mallarmé, *Z odpowiedzi na ankietę J. Hureta: Evolution littéraire*, 1891, [w:] *Moderniści o sztuce*, s. 252, [za:] W. Juszcak, *Postimpresjoniści*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1972, s. 86.

⁴ In his choice of subject matter for “Le Vieux Port” and “The Departure of the Train de Luxe”, Nevinson appeared to be working through the industrialised systems of mass transportation that Marinetti had famously listed in the “Founding and First Manifesto of Futurism”: shipyards, stations, factories, bridges, steamers, trains and aeroplanes. In this cataloguing of enthusiasm the Englishman was certainly not alone, [w:] D. Ottinger, *Futurism*, Centre Pompidou, Paryż 2009, s. 288.

śnie zarówno przedmiot – dzieło sztuki, które od tej pory zaczęło być postrzegane w ruchu, jak i samego twórcę obserwowanego w chwili kreacji. Powstała w ten sposób silnie zdynamizowana forma wyrazu, w której obie rzeczywistości ruchu nakładały się synergicznie. Tak właśnie należy odczytywać dzieła Roberta Delaunaya *Tour Eiffel* (1911) czy Gina Severiniego *La Danse du „pan-pan” au Monico* (1909–1911).

Kubofuturyzm a nowa narracja miejskości

Świadomość nadchodzących zmian mieli jako pierwsi literaci i to oni we Włoszech, gdzie narodził się kierunek, stanęli w awangardzie nowego postrzegania sztuki. Już w pierwszych pracach pojawiła się apoteoza buntu, ryzyka i walki. W manifestie futurystycznym (*Le Figaro*, 1909 r.), Tommaso Marinetti i malarz Umberto Boccioni pisali, że *jedynie walka jest piękna* oraz, że *arcydziełem jest tylko to, co zawiera agresywną istotę (człowieczeństwa)*. Tymczasem ta sama idea znajduje nieco inny odbiór na Wschodzie, gdzie dzieje się podobnie jak z secesją, której uniwersalizm zachodni znalazł w Rosji narodowe oblicze. Stąd futuryzm zmienił się w Rosji w kubofuturyzm, w którym frenetyczne upojenie agresją charakteryzuje rys prometeizmu, optymizmu przyszłości. Jak pisał Włodzimierz Majakowski adrenalina nowej miejskości nie wymaga zadawania ciosów, ale prędkości, nowe słowa ożywią sztukę, to wielkie czyny dadzą sztuce nową użyteczność.⁵ Wtórowali mu Wiktor Chlebnikow i Aleksiej Kru czonych, którzy wyrażali tezę o potrzebie wykreowania nowych słów do tej pory nigdy nie użytych, które zrodzą się z futurystycznego języka sztuki.⁶ Słowa nowe miały zmieniać rzeczywistość i w rękach twórców stać się „Zeusowym piorunem”. Dlatego w tekstach wskazywali na filozofię wspólnoty

kosmicznego współodczuwania całej ludzkości. Jest o tym mowa w książce W. Chlebnikowa zatytułowanej *Czas – miara świata*⁷.

W jego twórczości obecna jest również teza o determinizmie rewolucji jako zderzeniu sił twórczych wszechświata, do którego doszło w wyniku błędów człowieka w przeszłości. Zderzenie to – zdaniem Chlebnikowa – powinno zaowocować całkowitą przebudową świata, również w dziedzinie urbanistyki. Rolę poezji widział jako profetyczną i poprzedzającą te zmiany. Nie oczekiwał zatem „ewolucyjnego” udoskonalania formy miejskości, wyposażania miast w metro, autostrady, wielopoziomowe węzły komunikacyjne, zaopatrzenie miasta w energię elektryczną, kanalizację, gaz, telefon, ale wierzył w powstanie zupełnie nowej formuły miasta, gdzie nastąpi harmonia ludzi i przyrody, gdzie zapanuje wszechświatowe braterstwo mieszkańców miast i regionów, obywateli narodów, państw i kontynentów.⁸ Jakże bliska jest to wizja Christophera Alexandra mówiąca o nowej formule regionu miejskiego.⁹

Z kolei Wasyl Kandinsky porzucił twórczość tradycyjną nie na rzecz wkraczającego dynamicznie futuryzmu, ale pogрузił się w bezprzedmiotowości, żywiąc nadzieję znalezienia nowej formuły cywilizacyjnej opartej na nowych formach w sztuce odpowiadających świadomości nadchodzącej cywilizacji. Świadomość ta miała być budowana z rozproszenia struktur dawnych, w tym struktur miejskich, stąd wynikało też jego przeświadczenie o konieczności łączenia różnych gatunków sztuki pod prymatem nowej duchowości, nowego człowieczeństwa. Kandinsky, który przez długie lata wczesnej twórczości pozostawał pod wpływem symbolizmu i sezanizmu szukał w estetyce nowej sztuki połączenia zapisu symbolicznego o głębokim wymiarze duchowym i religijnym.¹⁰ Podobną drogę przeszedł Piet Mon-

⁵ *Partly in contradiction, Mayakovsky continues to extol urbanism (“The nervous life of the cities requires quick, economical, abrupt words”), or suddenly declares: “It’s for life that we need words; we don’t recognize useless art.”* V. Marko, *Russian Futurism: A history*, New Academia Publishing, California 2006, s. 182–183.

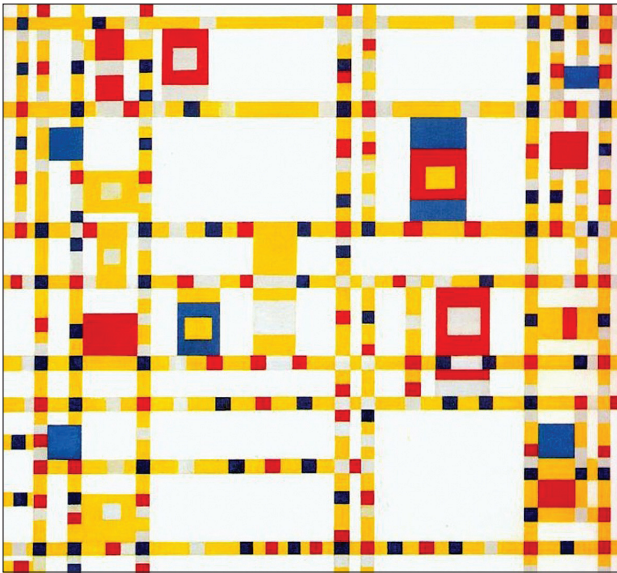
⁶ *Mayakovsky continues to preach the gospel of the word, proclaiming it the only aim of a poet, who must find the freedom „to create words from other words.” This process is also described as “creation of a language for the people of the future”. One source of this creation is folk poetry; and, in Mayakovsky’s opinion, his fellow futurists, like Khlebnikov and Kruchenykh, do take inspiration from “the native primeval word, from the anonymous Russian song.”* V. Marko, op. cit., s. 182.

⁷ В. Хлебников, *Время – мера Мира*, Издательство «Типография Л. Я. Ганзбурга», Moskwa 1916, http://sinsam.kirsoft.com.ru/KSNews_233.htm.

⁸ Jest o tym mowa w wierszach *Łabędzie przyszłości*, jak również *Braterski świat*.

⁹ Ch. Alexander, *Język wzorców. Miasta – budynki – konstrukcja*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2008.

¹⁰ Wasyl Kandinsky, który bardzo wcześnie zaczynał od mistycyzmu, pisząc swój traktat *O duchowości w sztuce*.



3. *Broadway Boogie Woogie*, według Pieta Mondriana, 1943; fragment. Źródło: http://allart.biz/photos/image/piet_mondrian_3_broadway_boogie_woogie.html
3. *Broadway Boogie Woogie*, 1943 by Piet Mondrian; fragment. Source: http://allart.biz/photos/image/piet_mondrian_3_broadway_boogie_woogie.html

drian pogrążony w mistycyzmie zwłaszcza w pierwszym okresie swojej twórczości.¹¹ Paradoksalnie estetyka ta mogła się ukonstytuować jedynie w kontekście nowej urbanizacji, a zatem jego ucieczka od futuryzmu powiodła się jedynie częściowo.

Ostatecznie wszyscy wymienieni twórcy odnaleźli w sztuce bezprzedmiotowej nie tyle odrzucenie wielkomięjskiej narracji, ile fascynację kubizmem przede wszystkim jako ideą. Paradoks polegał na tym, że aby pokazać dynamikę miasta należało uciec od jego obrazowania, by móc się w nim powtórnie odnaleźć, czego przykładem jest *Broadway Boogie-Woogie* P. Mondriana (1942–1943), (il. 3). Ilustrowano zatem życie miasta, nie zaś samo miasto. Interpretacja życia miasta pozostawała zatem całkowicie autonomiczną wizją artysty, w ten sposób dynamika i ruch zaczynały żyć własnym życiem poza obrazowaniem przedmiotów i scen.¹² Awangarda początku XX wieku wyprzedziła tym samym niektóre tezy prekursora dekonstrukcji – Jacques’a Derridy o prawie pół wieku.

Kiedy główni przedstawiciele kubofuturyzmu w literaturze nie chcieli już widzieć w tym ruchu jedynie sztuki wielkomięjskiej, a przede wszystkim sztukę obywateli miasta, mieszkańców, nastąpił radykalny zwrot postaw artystycznych i pewnie nie do końca świadome odcięcie korzeni, z których kubofuturizm wyrastał. Nowoczesne miasto zostało zastąpione nowoczesnym człowiekiem – jego mieszkańcem. W literackiej narracji kubofuturysty przekonywali, że to nie miasto zmieniać ma człowieka, ale nowy człowiek, człowiek nowoczesny powinien zmieniać miasto. Tym samym utracono logiczną podstawę „studiowania” przekształceń miasta na rzecz troski o wyzwolenie człowieka z jego dotychczasowych przestrzennych ograniczeń. *Nasze pytania rzucamy w pustą przestrzeń, gdzie jeszcze nie było człowieka. Będziemy je wypalać na czole Drogi Mlecznej...* – pisał W. Chlebniow¹³.

Miejska awangarda Nowej Sztuki oderwała się zatem od racjonalizmu powszechnie rozumianej urbanizacji. Eksperymenty nowych urbanistów przestały funkcjonować w kontekście usprawniania istniejącej infrastruktury, lecz szukały rozwiązań spoza dotąd rozpoznawalnych. Wiare w nową cywilizację i nową formułę człowieczeństwa, która nieuchronnie zdominuje stary świat, wielu przedstawicieli awangardy wyprowadzało z filozofii chrześcijańskiej, wizji czasów ostatecznych – co obserwujemy zarówno u Wiktora Chlebniowa, Wasyla Kandinskiego (il. 4), Pawła Filonowa, jak i Kazimierza Malewicza.

Przyczyny odrzucenia przedmiotowości

Kubofuturizm podążył zatem własną ścieżką odrzucając genezę i bazę futuryzmu jakimi było tętniące życiem nowoczesne miasto, a także porzucając punkt widzenia miejskości mieszkańca na rzecz filozofii zmiany samego człowieka jako jego mieszkańca. Uznano, że zmiana osobowości człowieka Nowej Sztuki jest trwalsza niż zmiana samego miasta poddanego nowym rozwiązaniom przestrzennym. Przedstawicielom awangardy wydawało się, że

¹¹ W młodości należał do towarzystwa teozoficznego i znajdował się pod dużym wpływem M. H. J. Schoenemaekersa.

¹² „It is not a recognisable scene”, Picabia wrote about the two versions of *Dance at the Spring*. “There is no dancer, no spring, no light, no perspective, nothing other than the visible clue of the sentiments I am trying to express... I would draw your attention to a song of colours. D. Ottinger, *Futurism*, Centre Pompidou, Paryż 2009.

¹³ Cytat za: Ł. Żadowa, *Poszukiwania i eksperymenty. Z dziejów sztuki rosyjskiej i radzieckiej lat 1910–1930*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1982, s. 41.



4. Wasilij Kandinsky, *Kompozycja VII*, 1913, Galeria Trietiakowska; fragment.

Źródło: zbiory własne autora

4. Wassily Kandinsky: composition VII, 1913 Galeria Trietiakowska 2012; fragment.

Source: author's private collection

nowa sztuka nie wymaga już kontekstu ruchu miejskiego, lecz sama generuje ruch, a jeśli tak, to nie musi poszukiwać języka do jego wyrażenia, które ruch mają generować. Zaprzestano więc rozwijać i ilustrować filozofię miejskości, a nawet zaczęto ją negować na rzecz dynamiki doznań ludzkich w odbiorze dzieła. Dlatego temat miasta obecny w pracach artystów awangardy pierwszych dwóch dekad XX w. zaczyna ustępować miejsca kompozycjom bezprzedmiotowym, a u K. Malewicza i suprematystów znacznie wcześniej.

Miasto nowoczesne – wczesne koncepcje

Secesja mimo pokładanych w niej nadziei nie wydała żadnego owocu, który pozwoliłby wydość się sztuce i miastu z labiryntu historycyzmu. To rozczarowanie również w istotny sposób przyczyniło się do odrzucenia przedmiotowości w sztuce. Klęska secesji polegała m.in. na tym, że nie podjęła

wyzwań, jakie dawały nowe materiały i ich seryjna produkcja w budownictwie. Tymczasem takie atrybuty, jak seryjność, prostota, geometria zaczęły być utożsamiane z archetypem nowoczesnej sztuki miejskiej i w niespełna 20 lat zamieniły niemal całkowicie formę oraz intelektualne synonimy futuryzmu. Nadchodziła nowa era rozejścia się dróg awangardy wynikająca z percepcji miasta, której drogę utorał elementarysta Theo van Doesburga. Za elementarne składniki dzieła uważał on w malarstwie barwy, w rzeźbie – bryły, a w architekturze – materiały budowlane właśnie. I chociaż elementarysta otworzył drogę modernistom, to pozbawił ich pierwotnej, futurystycznej siły przekazu, gdzie nie było już miejsca dla romantyzmu „zgiełkowej maszyny miasta”.¹⁴

Początek lat 20. XX wieku to czasy neoplastycyzmu Pietra Mondriana, który próbował za przykładem Malewicza opracować nowy język sztuk plastycznych oparty na różnicowaniu napięcia emo-

¹⁴ Tendencja w sztuce nowoczesnej opierająca się na teorii sformułowanej przez Theo van Doesburga, wg której *podstawą dzieła sztuki jest zawsze stosunek elementów, nie zaś form*; za „elementarne” składniki dzieła Doesburg uważał barwy, bryły

i materiały budowlane; twierdził, że są to wartości skończone i samoistne, istniejące niezależnie od „formy indywidualnej”, która w poszczególnych dziełach maskuje elementy i zachodzące między nimi relacje.



5. Dom T. Schrödera według G. Rietvelda w Utrechcie, 1924. Źródło: zbiory własne autora
5. Schröder House by G. Rietveld (1924) in Utrecht. Source: author's private collection

cyjonalnego wywołanego barwną, geometryczną formą. Eksperymenty te – o ile czytelne w rzeczywistości dwuwymiarowej – napotykały jednak olbrzymie trudności przy próbie przeniesienia ich w świat trzeciego wymiaru, zwłaszcza architektury. Próba redefinicji idei architektury elementarystycznej sformułowana przez Theo van Doesburga na łamach czasopisma *De Stijl* w 1926 r. stała się manifestem zaprzeczających sobie przeciwstawień takich, jak *forma bez koncepcji, suma bez syntezy, bryła bez kształtu, majestat bez miejsca i skali, jednoczesność wnętrza i zewnątrz*. Powstają wówczas nowe koncepcje takie, jak dom teoretyczny (1922–1923), a chwilę później słynny dom Gerrita Rietvelda w Utrechcie (1924 r.) dla dr. Trusa Schrödera, gdzie następuje dezintegracja bryły nie tylko na poziomie elewacji, ale również wnętrza i zewnątrz budynku (il. 5). Jak pokazała historia

– pomimo ostentacyjnych proklamacji bezprzedmiotowości w sztuce – ucieczka od dawnego języka wzorców była jedynie chwilowa. Nie ośmielono się usunąć przedmiotu, chociaż zaatakowano dawny język architektury – ornament i detal, co wyraził Adolf Loos w swoim słynnym wystąpieniu *Ornament i zbrodnia*¹⁵, głośnej publikacji z 1908 r. W ten sposób głównie w architekturze ugruntowano na długie lata dominującą pozycję modernizmu.

Nonkonformizm Nowej Sztuki

Nowa Sztuka, żeby przetrwać trudny okres pierwszych trzech dekad XX w., wcześniej czy później musiała dokonać samoograniczenia i wskazać, którą drogą chce iść. Dylemat, czy chce pozostać awangardą, a tym samym rezygnować z odbiorcy masowego, dyskredytując wszystko co awangardą

¹⁵ Odkryłem następującą prawdę i zaprezentuję ją światu: ewolucja kultury polega na usuwaniu ornamentu z artykułów codziennego użytku. Myślałem, że tym stwierdzeniem dostarczę wszystkim powodów do zadowolenia. Ale nikt mi nie podziękował. Ludzie byli przygnębieni. Smucilo ich to, że nie będą już mogli stworzyć nowej dekoracji. Myśleli: dlaczego to, co mógł zrobić każdy Murzyn, to, co dawniej mogły robić wszystkie narody ma być zabronione nam, ludziom XIX wieku? Przedmioty pozbawione dekoracji, które w poprzednich tysiącletniach stwo-

rzyła ludzkość, były porzucane i niszczone. (...) Przewyciężyliśmy ornament i dlatego zwyciężyliśmy! Już niedługo odczujemy satysfakcję. Niedługo ulice miast będą lśnić jak białe ściany, niczym święte miasto, Syjon, niebiańska metropolia. Dzisiaj dekoracje nie wywołują żadnych pożądaných uczuć, podobnie jak wytatuowane ciała nie wzbudzają już estetycznych zachwyty tak, jak odczuwają to Papuasi, ale przeciwnie – raczej je zmniejsza. A. Loos, *Ornament i Zbrodnia*, 1908. Cytat za: A. Sarnitz, *Loos*, wyd. Taschen, Koln 2006.



6. Wczesny modernizm (konstruktywizm) – Budynek Ministerstwa Rolnictwa według projektu A. Szczusjewa [Здание Наркомзема А. Щусева], 1928–1933, Moskwa. Źródło: zbiory własne autora
 6. Early modernism (constructivism) – the Ministry of Agriculture building, design by: A. Shchusev [Здание Наркомзема А. Щусева] 1928–1933. Source: author's private collection

nie jest jako kicz lub akademizm, czy też szukać może aliansu z „nowoczesnością” i na jej pokładzie „uciec” od syndromu obłączonej twierdzy.¹⁶ Twórcy Nowej Sztuki całkowicie racjonalnie wybrali tę drugą drogę, mając niewątpliwie świadomość, że na dłuższą metę atrakcyjniej jest być *Prometeuszem* nieustannie rotującej nowoczesności, niż zawodowym demaskatorem kiczu. Statystycznie ujmując, masowy odbiorca sztuki jest bardziej skłonny podziwiać nową sztukę niż nieustannie odrzucać jej licznie powstające nurty. *Masy zawsze pozostawały mniej lub bardziej obojętne na rozwój kultury. Ale dzisiaj kultura jest porzucana przez tych, do których rzeczywiście należy – naszą klasę rządzącą, bo to właśnie do nich należy awangarda. Żadna kultura nie może się rozwijać bez społecznej bazy, bez stabilnego źródła dochodu. W przypadku awangardy bazę*

*tę tworzyła elita klasy rządzącej społeczeństwa, od którego awangarda chciała się odciąć, chociaż pozostawała z nim powiązana pępowiną złota.*¹⁷

Nie zmienia to faktu, że ostatecznie tzw. masy i tak wybiorą sztukę zrozumiałą, „sztukę, która opowiada”, budującą jej tożsamość.

W dyskursie intelektualnym wybierając nowoczesność eksploatowano więc nadmiernie apoteozę maszyny, która Nowej Sztuce miała dać wieczną młodość. Produkcja jako proces wytwarzania przybrała zatem rys szlachetnego działania, utylitarnego, powszechnego i racjonalnego, które daje nowe perspektywy i rzeczywistą siłę, spełniając tym samym marzenie futurystów. *Maszynie potrzeba jej siły twórczej, która by ją ujęła, jaką jest, z wartościami, jakie posiada i za jej pomocą poczęła spełniać prace świata, przetwarzając tę pracę stopniowo,*

¹⁶ *Awangarda i kicz*, s. 14–15, [w:] C. Greenberg, *Obrona modernizmu. Wybór esejów*, Polskie Towarzystwo Estetyczne, wyd. Universitas, Kraków 2006.

¹⁷ *Ibidem*, s. 7.



7. Współczesna zabudowa plombowa w centrum Moskwy, okolice ulicy Bolszaja Yakimanka, 2012.

Źródło: zbiory własne autora

7. Contemporary infill buildings in Moscow's city Centre, 2012, vicinity of the Bolshaya Yakimanka street.

Source: author's private collection

ażebym stała się wyrazem wolnego ducha ludzkiego nie mniej niż kiedykolwiek przedtem. Musimy stworzyć wyraz życia tym bogatszy, im powszechniejszym ma być jego wytwarzanie. Albo też będziemy musieli wpaść w obłąd maszyny jako skutek uwielbienia.¹⁸

Paradoksy i wyzwania – Nowa grawitacja

Paradoksem twórczości awangardowej jest konieczność obecności zasady montażu kilku technik jednocześnie lub kilku rzeczywistości jednocześnie, która to zasada pojawiła się na stałe w sztukach wizualnych od czasu kubizmu¹⁹. I tu przebiega ta niewidzialna granica pomiędzy kubizmem a wyrastającym z kubofuturyzmu konstruktywizmem i suprematyzmem. O ile bowiem w kubizmie i konstruktywizmie mamy zasadę montażu kilku technik i rzeczywistości jednocześnie, o tyle w suprematyzmie już tylko samych rzeczywistości. Warto zwrócić uwagę, że technika montażu jest właściwa dla powstającej w tym samym okresie sztuki filmowej. Tam jednak służy ona opowiadaniu żywym obrazem.

Kiedy Nowa Sztuka poszukuje syntezy, zanika jedność dzieła sztuki jako obrazu przedstawiającej całości. Jest to czas, kiedy sztuki wizualne porzucają narrację przedstawieniową na rzecz filmu i nigdy już w pełni jej nie odzyskują.²⁰ Pewnym paradoksem natomiast jest fakt, że ponad sto lat od wynalazku kinematografu, narracja filmu praktycznie się nie zmienia i pozostaje nadal obrazująca według niezmiennego kanonu pojedynczej sceny, gdzie kadr oparty jest wciąż na renesansowych prawach złotego podziału.

Tymczasem Nowa Sztuka wyrzuciwszy narrację przedstawieniową pozostała jednak przy przedmiotach. Nastąpił rozpad struktury wiązania akcji, a pozostała swobodna interpretacja przedmiotów, natomiast kiedy wyrzucono hierarchię pomiędzy akcją i interpretacją (oraz kulminację) załamało się rozumienie scen. Nic zatem dziwnego, że nowy symbolizm musiał poszukiwać coraz większej syntezy, zapowiadając szybkie nadejście minimalizmu. Kiedy

sztuka traci dawną grawitację, afirmowany przedmiot-objekt staje się podmiotem nowej grawitacji w znaczeniu „nowoczesnej”.

Awangarda przenikając w czasy współczesne emanuje więc pewnym konfliktem idei, o czym pisał w 1964 r. Frank Stella w komentarzu do swojej wystawy u Leo Castelligo: *Moje malarstwo jest tylko i wyłącznie tym, co jest do zobaczenia. Obraz jest tylko i wyłącznie przedmiotem... To co naprawdę chcę osiągnąć, i to, czego w rzeczywistości doświadczam to możliwość natychmiastowego ogarnięcia całej idei obrazu bez żadnych nieostrości. To co widzisz jest właśnie tym co widać.*²¹

Wielkim przegrany tego zmagania pomiędzy narracją a przedmiotem okazał się czas, istotny akcelerator zmian miasta i miejskości. Twórcy współcześni znaleźli się w swoistej pułapce *teatralności*, niemożności funkcjonowania Nowej Sztuki bez odbiorcy. Przyznanie się do tego faktu wyprowadziłoby całą sztukę z pieczołowicie pielęgnowanej retoryki modernizmu.²²

Modernizm tworzył więc przestrzeń dla człowieka, a nowa architektura oparta na archetypie nowej grawitacji – wypadkową filozofii zderzenia sił twórczych wszechświata i racjonalizmu tworzenia budowli dla człowieka. Centrum tej nowej grawitacji oscylowało wokół witalności twórczej człowieka, lecz już nie jako jednostki, ale „społeczeństwa zmiany”. Zmierzch modernizmu późnych lat 70. XX wieku okazał się gorzkim przebudzeniem ze snu o nowym człowieczeństwie, pozostawiając także na rozdrożu pojęcia nowej miejskości i nowej urbanizacji (il. 6, 7).

Bibliografia

Ch. Alexander, *Język wzorców. Miasta – budynki – konstrukcja*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2008.

J. Alison, M-A. Brayer, F. Migayrou, N. Spiller, *Future city, experiment and utopia in architecture*, Thames & Hudson, Yokohama, Japan 2002.

¹⁸ Frank Lloyd Wright, 1932 r. Cytat za: J. Wujek, *Mity i utopie architektury XX w.*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1986, s. 177.

¹⁹ W „papiers colles” Picassa i Braque’a wyprodukowanych w latach poprzedzających I wojnę światową chodzi zawsze o kontrast dwóch technik „iluzjonizmu” wklejonego fragmentu rzeczywistości (kawalka plecionki, tapety) oraz „abstrakcji” techniki kubistycznej, za pomocą której traktuje się przedsta-

wione przedmioty. Cytat za: P. Bürger, *Teoria awangardy*, Universitas, Kraków 2006, s. 95.

²⁰ Ibidem, s. 103.

²¹ M. Hussakowska, *Minimalizm – teoria i praktyka artystyczna. Fakty i interpretacje*, Instytut Historii Sztuki Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 1998, s. 20.

²² Ibidem, s. 34–35.

- „Architektura i Budownictwo”, 11/1932.
- Ch. Baumgarth, *Futuryzm*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1987.
- J. Beuys, *Teksty, komentarze, wywiady*. Wybór i opracowanie J. Jedliński, AR, Centrum Sztuki Współczesnej, Warszawa 1990.
- P. Bürger, *Teoria awangardy*, Universitas, Kraków 2006.
- J. Drużnikow, *Rosyjskie Mity. Od Puszkina do Morozowa*, Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa 1998.
- H. Foster, *Powrót realnego. Awangarda u schyłku XX wieku*, Universitas, Kraków 2010.
- S. Giedion, *Przestrzeń, czas, architektura. Narodziny nowej tradycji*, PWN, Warszawa 1968.
- C. Greenberg, *Obrona modernizmu. Wybór esejów*. Wybór i redakcja G. Dziamski, Universitas, Kraków 2006.
- M. Hussakowska, *Minimalizm – teoria i praktyka artystyczna. Fakty i interpretacje*, Instytut Historii Sztuki Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 1998.
- O. S. Ilnyckij, *Ukrainian Futurism, 1914–1930. A Historical and Critical Study*, Harvard University Press, Cambridge 1997.
- W. Juszcak, *Postimpresjoniści*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1972.
- S. O. Khan-Magomedov (С. О. Хан-Магомедов), (Серия), *Кумиры Авангарда Казимир Малевич* Издатель С. Э. Гордеев издательский проект Русский Авангард, Москва 2010.
- S. O. Khan-Magomedov (С. О. Хан-Магомедов), *Graft-form-arch 1919–1920 (Живискульптарх 1919–1920)*, Wydawnictwo „Architektura”, Moskwa 1993.
- S. O. Khan-Magomedov (С. О. Хан-Магомедов), *Сто шедевров советского архитектурного авангарда*, Издательство Билингва, Москва 2004.
- S. O. Khan-Magomedov (С. О. Хан-Магомедов), *Супрематизм и архитектура (проблемы формообразования)*, РААСН, «Архитектура-С», Москва 2007.
- J. W. Kwiatkowski, *Oko pod kontrolę dotyku duszy. Suprematyzm we współczesnym dyskursie intelektualnym*, Zakład Graficzny Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2013.
- Le Futurisme à Paris. Une avant-garde explosive* produced by Éditions du Centre Pompidou, Paris and 5 Continents Editions, Milan 2008.
- El Lissitzky (Эль. Лисицкий), *Супрематизм миростроительства. 1890–1941*. К выставке в залах Государственной Третьяковской галереи, М. ГТГ, 1991.
- A. Loos, *Ornament i Zbrodnia*, 1908. Cyt. za: A. Sarnitz, *Loos*, wyd. Taschen, Koln 2006.
- A. Ławrientiew (А. Н. Лаврентьев), *Laboratorium Konstruktywizmu (Лаборатория конструктивизма)*, Грань, Москва 2000.
- K. Malewicz, *Suprematyzm. 34 rysunki.*, z broszury: (*Supriematizm. 34 risunka*), Witebsk, 15 grudnia 1920 r.
- K. Malewicz, *Sztuka bezprzedmiotowa i suprematyzm*, Z katalogu X Państwowej Wystawy Sztuka bezprzedmiotowa i suprematyzm, Moskwa 1919.
- K. Malewicz, (*Malewicz o sobie ówczesni o Malewiczu, listy, dokumenty wspomnienia*) *Малевич о себе Современники о Малевиче, Письма, Документы, Воспоминания, Критика*. В 2-х томах. Авторы – составители И. А. Вакар, Т. Н. Михиенко. М.: «РА», 2004.
- V. Marko, *Russian Futurism: A history*, New Academia Publishing, California 2006.
- D. Ottinger, *Futurism*, Centre Pompidou, Paryż 2009.
- Postmodernizm*. Antologia przekładów, wybrał i przedmowa R. Nycz, Wydawnictwo Baran i Suszczyński, Kraków 1997.
- A. D. Sarabrianow (А. Д. Сарабянов), *Неизвестный Русский Авангард в музеях и частных собраниях*, Издательство «Советский Художник» автор – составитель А. Д. Сарабянов, Москва 1992.
- W. Stiepanowa (В. Степанова), *Человек не может жить без чуда*, Издательство «Свера», Москва 1994.
- A. Turowski, *Między sztuką a komuną. Teksty awangardy rosyjskiej 1910–1932*, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych, Kraków 1998.
- J. Wujek, *Mity i utopie architektury XX wieku*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1986.
- Ł. Żadowa, *Poszukiwania i eksperymenty. Z dziejów sztuki rosyjskiej i radzieckiej lat 1910–1930*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1982.

Źródła internetowe

- <http://cultobzor.ru/2013/09/lisitskiy-kabakov/10-280/>
- <http://www.avangardism.ru/el-lisitskiy-proekt-gorizontalnyh-neboskrebov-dlya-moskvy.html>
- <http://cultobzor.ru/2013/09/lisitskiy-kabakov/10-280/>
- <http://www.avangardism.ru/el-lisitskiy-proekt-gorizontalnyh-neboskrebov-dlya-moskvy.html>
- <http://www.nlr.ru/exib/construct/text1.html>
- <http://www.citylab.com/design/2011/12/case-generic-architecture/771/>
- <http://www.visitmaria.ru/2012>
- <http://os.colta.ru/photogallery/20774/236729/>
- <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1807884>
- <http://teh-nomad.livejournal.com/938470.html>
- <http://www.allbest.ru/>
- http://www.fotonovosti.ru/content/news_one/9/2566
- http://sinsam.kirsoft.com.ru/KSNews_233.htm
- <http://www.krugosvet.ru>
- <http://left.ru>
- <http://www.fotonovosti.ru>
- <http://artinvestment.ru>
- <http://club.foto.ru>

Jacek Kwiatkowski, dr hab. inż. arch.
Wydział Geografii i Studiów Regionalnych
Uniwersytet Warszawski

AVANT-GARDE – FROM THE DYNAMIC OF MOVEMENT TO A NEW NARRATION IN URBAN SPACE

JACEK KWIATKOWSKI

The transformation of the Great City and artistic presentations of movement

The phenomenon of movement is an intrinsic element in the dynamic of the great city, the city of industrial revolution and the snowball changes that followed. As S. Giedion¹ pointed out, the industrial revolution instigated far more dramatic transformations than the social revolution in late 19th century France. Paradoxically, it is the latter that seems to resonate more with people nowadays. Still, it was new socialists like William Morris who stood at the forefront of the war against anti-aesthetic of repeatability which came with the omnipresence of machines that freed man from the hardships of manual labour. This goes to show how much the socio-economic situation in Europe changed over a mere 100 years between the 18th and the 19th century. The growing pace of life which followed after the industrial revolution redefined the entire political landscape of the continent. Almost instantly there emerged a new, powerful social group – the proletariat – whose natural environment was the industrial structure of big cities, where it thrived and grew. William Morris, whose anti-imperialist ideas had prompted him to oppose England's involvement in the war between Russia and Turkey in 1876–1878, was rather late to realize that there can be no fighting for universalist ideals when a new division emerges around the globe. As a result of this new division the world was practically halved into two irreconcilably opposing parts – the world of capital and production and the world of the working men. What was the use of socialist ideals when reality overtook and transformed the struggle of ideas into class struggle? Morris attempted to change the world by reviving urban aesthetics and redefining buildings and interiors in his search for an alternative to industrial production. By doing so, however, he

fell victim to his own self-limiting assumption that ugliness inevitably contributes to the degradation of humanity. At this time, in Europe and beyond, most socialists called for improving proletariat's working conditions. Great reformers of art such as Walter Gropius or Henry Van de Velde focused their efforts on campaigning not as much for social rights as for the right to new urban aesthetics for flats, houses and the entire urban fabric. This struggle was no longer Morris's fight against the repeatability of mass production, but instead it used it and the opportunities it offered to create a new environment for the working man. All these efforts were part of a dramatic transformation of modern cities in the wake of industrial revolution.

Later, Le Corbusier would see mass production as a coded, anonymous aesthetic model and an affirmation of the new working man. He wrote: *Everyday items have become our modern slaves (...) why should we seek to make these objects our trusted friends? Let them be accurate, hardworking and discreet, that is all we should ask of them.*²

Futuristic awakening

In late 19th century, visual arts attempted to give autonomy to the content of a work of art. No longer satisfied with static representations which only allowed one-dimensional reception, artists kept searching for new solutions. The ethereal mist used by impressionists to emphasise temporal distance (Claude Monet, *Gare Saint Lazare*) was replaced by the first futurists by simultaneity, where one picture depicted different stages of movement at the same time.

Industrial revolution considerably changed the way urban life was to be perceived by the artistic community. No longer the static reality that characterized pastoral landscapes of the country, the city

¹ S. Giedion, *Przestrzeń, czas, architektura. Narodziny nowej tradycji*, PWN, Warsaw 1968, p. 139.

² "Architektura i Budownictwo" 11/1932, p. 352. Quote in: J. Wujek, *Mity i utopie architektury XX w.*, Arkady, Warsaw 1986, p. 157.

with its hustle and bustle invited artists to capture moments by allowing them to experience different states of mind simply by observing real life situations in the same spatial context and location. This way a wholly new, dynamic image would emerge as a product of many experiences and observations. Artists sought to find elements of this synthesis by discovering new *continuance effects* or *spiritual harmony*. Thus, the perception of the world kept changing in the eyes of post-impressionists. Visual arts, however, went even further and gave rise to a great debate over the definition of object in art. Advocates of change rejected as pointless the approach which assumed faithful representation and, consequently, unequivocal definition of objects, and argued that this would impoverish the artistic message.³

The futuristic breakthrough was indeed quite unprecedented, also in terms of how it was born. It did not emerge in the aftermath of some memorable masterpiece which would proclaim the dawn of a new era, but instead was the first to proclaim itself, to be born from a manifesto and from the “poetry of action” that meant rejecting the art of the past. This determinism of destruction became the essence of the new artistic system⁴ (Fig. 2).

The phenomenon of futurism lied in the fact that its proponents breathed life and vitality both into the object – work of art, which they set in motion – and the artist engaged in the creative process. This gave rise to a highly dynamic form of expression in which both these dynamics of movement synergically overlapped. This is how one should interpret Robert Delaunay’s *Tour Eiffel* (1911) or Gino

Severini’s *La Danse du „pan-pan” au Monico* (1909–1911).

Cubo-Futurism and the new urban narration

The first to realize the imminence of the upcoming change were poets and writers. It was them who stood at the forefront of this new approach to art in its very cradle – Italy. From the very beginning, futurist art glorified rebellion, risk and struggle. In the Manifesto of Futurism (published in *Le Figaro* in 1909) Tommaso Marinetti and painter Umberto Boccioni wrote: “*Except in struggle, there is no more beauty. No work without an aggressive character can be a masterpiece.*” This same idea found a somewhat different welcome in Russia, where – much like Art Nouveau with its Western universalism before it – futurism took a nationalist turn and developed into Cubo-Futurism, where the frenetic intoxication with aggression has a promethean streak to it, a touch of optimism for the future. According to Vladimir Mayakovsky, the adrenaline of new urbanism does not demand dealing blows, but rather speed; new words would invigorate art and great deeds would give it new purpose.⁵ This vision was shared by Khlebnikov and Kruchenykh, who advocated the need to create words that had never been used before, which will originate from the futuristic language of art.⁶ New words were to change reality and become Zeus’s lightning bolts in the hands of the poets. In their works, they referred to the philosophy of a cosmic community of empa-

³ To name an object is to suppress three-quarters of the enjoyment of the poem, which derives from the pleasure of step-by-step discovery; to suggest, that is the dream. It is the perfect use of this mystery that constitutes the symbol: to evoke an object little by little, so as to bring to light a state of the soul or, inversely, to choose an object and bring out of it a state of the soul through a series of unravelings. S. Mallarmé, *Z odpowiedzi na ankietę J. Hureta: Evolution littéraire*, 1891, [in:] *Moderniści o sztuce*, p. 252, [quote in:] W. Juszcak, *Postimpresjoniści*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warsaw 1972, p. 86. [English quote in: H. Dorra, *Symbolist Art Theories: A Critical Anthology*, University of California Press, 1994, p. 141].

⁴ In his choice of subject matter for “*Le Vieux Port*” and “*The Departure of the Train de Luxe*”, Nevinson appeared to be working through the industrialised systems of mass transportation that Marinetti had famously listed in the “*Founding and First Manifesto of Futurism*”: shipyards, stations, factories, bridges, steamers, trains and aeroplanes. In this cataloguing of enthusiasm the Englishman was certainly not alone. D. Ottinger, *Futurism*, Centre Pompidou, Paris 2009, p. 288.

⁵ Partly in contradiction, Mayakovsky continues to extol urbanism (“*The nervous life of the cities requires quick, economical, abrupt words*”), or suddenly declares: “*It’s for life that we need words; we don’t recognize useless art.*” V. Marko, *Russian Futurism: A history*, New Academia Publishing, California 2006, p. 182.

⁶ Mayakovsky continues to preach the gospel of the word, proclaiming it the only aim of a poet, who must find the freedom “to create words from other words.” This process is also described as “*creation of a language for the people of the future*”. One source of this creation is folk poetry; and, in Mayakovsky’s opinion, his fellow futurists, like Khlebnikov and Kruchenykh, do take inspiration from “*the native primeval word, from the anonymous Russian song.*” V. Marko, *Russian Futurism: A history*, New Academia Publishing, California 2006, p. 182.

thy and compassion shared by the entire humanity. Victor Khlebnikov wrote about this in his book *Time the Measure of the World*.⁷

His writings also dealt with the determinism of revolution understood as a clash of the creative powers of the universe as a result of man's past mistakes. This clash, according to Khlebnikov, should bring about a complete reconstruction of the world, including in the field of urban planning. Poetry was to play a prophetic role in the process, and herald the changes before they come. He did not prophesise an evolutionary improvement of the city, gradual emergence of underground communication, motorways, multi-level junctions, electric power, sewage system, gas, telephone wires etc. What he believed would come was a wholly new urban formula where people would thrive in harmony with nature and in a universal brotherhood between city- and country-dwellers, nations, countries and continents.⁸ How similar was this vision to Christopher Alexander's idea of a new formula of the urban environment.⁹

Wassily Kandinsky, in his turn, abandoned traditional art not for the sake of the raging futurism, but for the abstract, in which he sought to find a new civilisational formula based on new artistic form in sync with the new consciousness of the emerging civilisation. This consciousness was to be built out of dispersing old structures, including urban ones. The artist was also convinced it was necessary to combine different art genres under the primacy of new spirituality and new humanity. Kandinsky, who in his early years had been strongly influenced by symbolism and sezanism, used aesthetics to find new art combining deep spiritual and religious symbolic representations.¹⁰ Similar was the artistic path of Piet Mondrian, who was deeply fascinated by mysticism, especially early in his career.¹¹ Paradoxically, this kind of aesthetics could only have

come to existence in the context of new urbanism, so his escape from futurism was only partially a success.

Eventually what all these artists found in abstract art was not as much rejection of the metropolis, as a fascination with cubism, primarily as an idea. The paradox of it was that to depict the dynamic of the city one had to first abandon the idea of portraying it, only to rediscover one's place in it, as exemplified by *Broadway Boogie-Woogie* by P. Mondrian (1942-43), (Fig. 3). It was about portraying the life of the city, not the city itself. How this city life would be interpreted was entirely up to the artist, which is what allowed dynamic and movement to live a life of their own, independent from objects and sceneries.¹² The avant-garde of the early decades of the 20th century was, it seems, ahead of its time, laying foundations for deconstructionist ideas nearly 50 years before the father of deconstruction Jacques Derrida.

The moment when the most prominent Cubo-Futurists in literature realized they no longer wished to see their endeavours as an art of the city, but rather as an art of the citizens and city dwellers, marked a dramatic turning point in their artistic approaches and – which they might not have fully realised – a dissociation from the very roots of Cubo-Futurism. The modern city was replaced by the new man – the inhabitant. In literary narration, Cubo-Futurists argued that it was not the city that was meant to change mankind, but the new mankind, modern mankind, should change the city. Thus, the logical approach of “studying” urban transformation was rejected in order to try to free people from the spatial limitations of the past. *Our questions are shouted into outer space, where human beings have never yet set foot. We will brand them in powerful letters on the forehead of the Milky Way ...* – wrote Khlebnikov.¹³

⁷ В. Хлебников, *Время – мера Мира*, Издательство «Типография Л.Я.Ганзбурга», Moskwa 1916, http://sinsam.kirsoft.com.ru/KSNews_233.htm.

⁸ Cf. *Swans of the Future and Fraternal World*.

⁹ Christopher Alexander et al., *Язык wzorców. Miasta – budynki – konstrukcja*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2008 [Original title: *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, 1977].

¹⁰ Wasył Kandinsky's adventure with mysticism started early with his treatise *Concerning the Spiritual in Art*.

¹¹ As a young man he was a member of a theosophical society and was influenced by M. H. J. Schoenmaekers.

¹² „It is not a recognisable scene”, Picabia wrote about the two versions of *Dances at the Spring*. “There is no dancer, no spring, no light, no perspective, nothing other than the visible clue of the sentiments I am trying to express... I would draw your attention to a song of colours. D. Ottinger, *Futurism*, Centre Pompidou, Paris 2009.

¹³ Quote in: Ł. Żadowa, *Poszukiwania i eksperymenty. Z dziejów sztuki rosyjskiej i radzieckiej lat 1910–1930*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warsaw 1982, p. 41. [English quote in: Velimir Khlebnikov, Charlotte Douglas, Paul Schmidt, *The King of Time: Selected Writings of the Russian Futurian*, Harvard University Press, 1990].

The urban avant-garde of the New Art detached from the rationalism of widely understood urbanization. The experiments of new urban planners stopped functioning in the context of improving the existing infrastructure, and instead went on to search for completely unprecedented solutions. The belief in the new civilization and the new formula of humanity which would inevitably take over the world, shared by many representatives of the avant-garde, was to a large extent derived from Christianity and the vision of the judgment days, which can be seen in the works of Victor Khlebnikov, Wassily Kandinsky (Fig. 4), Pavel Filonov and Kazimir Malevich.

Reasons for rejecting representational art

Cubo-Futurism took to its own path, dissociating itself from its origin and foundation which was the thriving life of a modern city, and rejecting the point of view of a city dweller for the benefit of a philosophy of change of the very nature of man as a city dweller. The transformation of human personality in New Art was considered more durable than the transformation of the city itself through new spatial arrangements. Avant-garde artists believed that new art no longer needed the context of urban movement but in itself creates movement, and as such it does not require a language to express movement. Urban philosophy ceased to be developed and portrayed, and some even started to negate it in favour of the dynamic of human experience inspired by a work of art. Therefore the topic of the city which predominated in the works of avant-garde artists of the first two decades of the 20th century went on to be gradually replaced by abstraction, a trend which had appeared even earlier in the art of Malevich and Suprematists.

The modern city – early concepts

Despite all the hope that was put in it, Art Nouveau produced nothing that could help art free itself from the labyrinth of historicism. This disillusionment was a factor which considerably contributed

to the rejection of representation in art. The mistake of Art Nouveau lied in the fact that it failed to take up the challenge and opportunity of new materials and mass production in the construction industry. Still, attributes such as mass production, simplicity, geometry etc. were associated with the archetypal modern urban art and went on to almost completely transform, within mere 20 years, the form and the intellectual synonyms of futurism. This heralded the coming of a new era and a division of Avant-Garde caused by different perceptions of the city, whose way was paved by Theo van Doesburg and his Elementarism. Van Doesburg believed the most elementary components of a work of art to be colours in painting, forms in sculpture and building materials in architecture. While Elementarism opened the doors for Modernism, it deprived it of the original, futuristic power; there was no room any more for the noisiness of the urban machine.¹⁴

The early 1920s were dominated by Piet Mondrian's Neo-Plasticism, which attempted to follow in Malevich's footsteps and create a new artistic vocabulary on the basis of the different emotional tensions invoked by colourful geometric shapes. These experiments, while legible in the two-dimensional realm of painting, faced enormous difficulties when transposed into the three dimensions of architecture. Theo van Doesburg's attempt at redefining Elementarist architecture, which he published in the magazine *De Stijl* in 1926, became a manifesto of conflicting contrasts, such as *form* without a *concept*, *sum* without *synthesis*, *spatial form* without *shape*, *majesty* without *place* and *scale*, the simultaneity of the *inside* and *outside*. This is the time when new concepts surface, such as the theoretical house (1922–1923) and – moments later – the famous Schröder House designed by G. Rietveld in Utrecht (1924), where three-dimensional form is disintegrated not only in the facade, but also in the interior and outside the building (Fig. 5). History has shown that despite ostentatious proclamations of the abstract in visual arts, the rejection of the old vocabulary was only momentary. Eventually no one dared to completely rid art of the object, even though the traditional forms of architectural expression – the

¹⁴ The tendency in modern art which was based on Theo van Doesburg's theory that "*art is always produced by the interaction of elements, not of forms.*" The "elementary" components of a work of art were, according to van Doesburg, colours in

painting, forms in sculpture and building materials in architecture; he believed them to be finite and natural values which existed regardless of the "individual form" of a given work, which masks the elements and the interactions between them.

ornament and detail – were violently attacked, e.g. by Adolf Loos in his famed 1908 essay titled *Ornament and Crime*.¹⁵ This established modernism as the dominant movement in architecture for years to come.

The non-conformism of the New Art

To survive the difficulties of the first three decades of the 20th century, sooner or later the New Art needed to impose some limitation on itself and choose a path it would follow in the future. It faced a dilemma: whether to remain avant-garde, and therefore give up on ever reaching the masses, while dismissing all other art as kitschy or academic, or perhaps seek to ally with “modernity” and under its flag sail away from siege mentality.¹⁶ The creators of New Art reasonably chose the latter, doubtlessly aware that in the long term it is better to be the Prometheus of constantly rotating modernity than a professional exposé of kitsch. Statistically speaking, the mass audience is generally more apt to admire new art rather than keep rejecting all its many new trends.

The masses have always remained more or less indifferent to culture in the process of development. But today such culture is being abandoned by those to whom it actually belongs – our ruling class. For it is to the latter that the avant-garde belongs. No culture can develop without a social basis, without a source of stable income. And in the case of the avant-garde, this was provided by an elite among the ruling class of that society from which it assumed itself to be cut off, but to which it has

*always remained attached by an umbilical cord of gold.*¹⁷

This doesn't change the fact that eventually these so-called masses will opt for the art which they understand, “art that tells”, which contributes to building their identity.

Choosing modernity in the intellectual discourse meant over-exploitation and apotheosis of the machine, which was supposed to ensure everlasting youth to the New Art. Production and manufacture were seen as noble, utilitarian, common and rational, giving new opportunities and actual power, which was a dream come true for futurists.

The machine needs a creative power which would employ it, as it is, together with the qualities it has, to do the world's work and gradually transform this work to make it an expression of the free spirit of mankind no less than ever before. We need to create an expression of life as rich as it is commonly produced. Or we will have to succumb to the madness of the machine as a result of our admiration. – Frank Lloyd Wright (1932).¹⁸

Paradoxes and challenges – new gravity

The paradox of an avant-garde art is its necessity for making montages of several techniques or several realities at the same time. This principle was introduced to visual arts by cubism,¹⁹ and persisted ever since. Here lies the invisible border between Cubism on the one hand and Constructivism and Suprematism, both rooted in Cubo-Futurism, on the other. While Cubism and Constructivism follow the principle of combining several techniques and

¹⁵ *I have made the following observation and have announced it to the world: The evolution of culture is synonymous with the removal of ornament from objects of daily use. I had thought to introduce a new joy into the world: but it has not thanked me for it. Instead the idea was greeted with sadness and despondency. What cast the gloom was the thought that ornament could no longer be produced. What! Are we alone, the people of the nineteenth century, are we no longer capable of doing what any Negro can do, or what people have been able to do before us? Those objects without ornament, which mankind had created in earlier centuries, had been carelessly discarded and destroyed. (...) We have out-grown ornament, we have struggled through to a state without ornament. Behold, the time is at hand, fulfilment awaits us. Soon the street of the cities will glow like white walls! Like Zion, the Holy City, the capital of heaven. (...) Man had progressed enough for ornament to no longer produce erotic sensations in him, unlike the Papuans, a tattooed face did not increase the aesthetic value, but reduced it.* A. Loos, *Ornament and Crime* (1908). [Quote in:] A. Sarnitz,

Loos, wyd. Taschen, Koln 2006 [English quote in:] D. Goldblatt, L. B. Brown, *Aesthetics: A Reader in Philosophy of the Arts*, Routledge 2016.

¹⁶ *Avant-Garde and Kitsch*, p. 14–15, [in:] C. Greenberg, *Obrona modernizmu. Wybór esejów*, Polskie Towarzystwo Estetyczne, Universitas, Krakow 2006.

¹⁷ *Ibidem*, p. 7.

¹⁸ Quote in: J. Wujek, *Mity i utopie architektury XX w.*, Wydawnictwo Arkady, Warsaw 1986, p. 177.

¹⁹ *In the „papiers colles” of Picasso and Braque that they created during the years before the First World War, we invariably find a contrast between two techniques: the ‘illusionism’ of the reality fragments that have been glued on the canvas (a piece of a woven basket or wallpaper) and the ‘abstraction’ of cubist technique in which the portrayed objects are rendered.* p. 95. P. Bürger, *Teoria awangardy*, Universitas, Kraków 2006. [English quote in: p. 73. P. Bürger, *Theory of the Avant-garde*, Manchester University Press, 1984].

realities, Suprematism only combines realities. It is worth pointing out here that montage is a technique characteristic of the art of film-making, which developed at the same time. The difference is that in the movies it combines live pictures.

While New Art searched for synthesis, the unity of a work of art as a picture of a whole started disappearing. This was a time when visual arts abandoned, never to fully recover again, representational narration, which was taken over by cinematography.²⁰ It is a certain paradox that more than a century after the invention of the cinematograph, narration in movies has hardly changed and has remained representational and faithful to the invariable principle of a single scene where the frame still follows the renaissance rule of the golden ratio.

Whereas New Art, having rejected representational narration, has never rejected objects. The structure of binding the story dissolved, leaving objects to be freely interpreted, but when the hierarchy between the story and interpretation (and culmination) vanished, the understanding of scenes collapsed. No wonder, then, that new symbolism was forced to look for even further synthesis, which heralded the coming of Minimalism. When art loses its gravity, the affirmed object becomes the subject of new – that is modern – gravity.

Avant-garde, penetrating into our time, emanates a certain conflict of ideas, as pointed out in 1964 by Frank Stella in his commentary to an exhibition of his works at Leo Castelli's gallery:

*My painting is based on the fact that only what can be seen there is there. A painting is nothing but an object... All I want anyone to get out of my paintings, and all I ever get out of them, is the fact that you can see the whole idea without any confusion... What you see is what you see.*²¹

The great defeated in the struggle between narration and object turned out to be time, the accelerator of change in cities and urban life. Contemporary artists found themselves in a trap of theatricality and the impossibility for the New Art to function without audience. Admitting this would lead art out of the painstakingly nurtured rhetoric of Modernism.²²

Modernism created space for people, and new architecture based on the archetype of new gravity created a product of the clash of creative forces of the universe and the rationalism of building structures for people to use. The central point of this new gravity was the creative vitality of man, no longer an individual, but a “society of change”. The fall of Modernism in late 1970s turned out to be a bitter awakening from the dream of new mankind, and left new urban life and urban planning at a crossroads (Fig. 6, 7).

Translated by Z. Owczarek

Bibliography

Ch. Alexander, *Język wzorców. Miasta – budynki – konstrukcja*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2008.

J. Alison, M-A. Brayer, F. Migayrou, N. Spiller, *Future city, experiment and utopia in architecture*, Thames&Hudson, Yokohama, Japan 2002.

“Architektura i Budownictwo” 11/1932.

Ch. Baumgarth, *Futuryzm*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa, 1987.

J. Beuys, *Teksty, komentarze, wywiady*, Wybór i opracowanie J. Jedliński, AR, Centrum Sztuki Współczesnej, Warszawa 1990.

P. Bürger, *Teoria awangardy*, Universitas, Kraków 2006.

J. Drużnikow, *Rosyjskie Mity. Od Puszkina do Morozowa*, Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa, 1998.

H. Foster, *Powrót realnego. Awangarda u schyłku XX wieku*, Universitas, Kraków 2010.

S. Giedion, *Przestrzeń, czas, architektura. Narodziny nowej tradycji*, PWN, Warszawa 1968.

C. Greenberg, *Obrona modernizmu. Wybór esejów*, wybór i redakcja G. Dziamski, Universitas, Kraków 2006.

M. Hussakowska, *Minimalizm – teoria i praktyka artystyczna. Fakty i interpretacje*, Instytut Historii Sztuki Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 1998.

O. S. Ilnytskyj, *Ukrainian Futurism, 1914–1930. A Historical and Critical Study*, Harvard University Press, Cambridge, 1997.

W. Juszcak, *Postimpresjoniści*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1972.

²⁰ Ibidem, p. 103.

²¹ M. Hussakowska, *Minimalizm – teoria i praktyka artystyczna. Fakty i interpretacje*, Instytut Historii Sztuki Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 1998, p. 20.

²² Ibidem, p. 34–35.

S. O. Khan-Magomedov (С. О. Хан-Магомедов), (Серия), *Кумиры Авангарда Казимир Малевич* Издатель С. Э. Гордеев издательский проект Русский Авангард, Москва 2010.

S. O. Khan-Magomedov (С. О. Хан Магомедов) *Graf-form-arch 1919–1920 (живискульптарх 1919–1920)*, Wydawnictwo „Architektura”, Moskwa 1993.

S. O. Khan-Magomedov (С. О. Хан-Магомедов) *Сто шедевров советского архитектурного авангарда*, Издательство Билингва, Москва 2004.

S. O. Khan-Magomedov (С. О. Хан-Магомедов), *Супрематизм и архитектура (проблемы формообразования)*, РААСН, «Архитектура-С», Москва 2007.

J. W. Kwiatkowski, *Oko pod kontrolę dotyku duszy. Suprematyzm we współczesnym dyskursie intelektualnym*, Zakład Graficzny Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2013.

Le Futurisme à Paris. Une avant-garde explosive produced by Éditions du Centre Pompidou, Paris and 5 Continents Editions, Milan 2008.

El Lissitzky, (Эль. Лисицкий), *Супрематизм миро-строительства. 1890–1941*. К выставке в залах Государственной Третьяковской галереи, М. ГТГ, 1991.

A. Loos, *Ornament i Zbrodnia*, 1908. Quote in: A. Sarnitz, *Loos*, wyd. Taschen, Koln 2006.

A. Ławrientiew (А. Н. Лаврентьев), *Laboratorium Konstruktywizmu (Лаборатория конструктивизма)*, Грань, Москва 2000.

K. Malewicz, *Suprematyzm. 34 rysunki.*, z broszury: (*Supriematizm. 34 risunka*), Witebsk, 15 grudnia 1920.

K. Malewicz, *Sztuka bezprzedmiotowa i suprematyzm*, Z katalogu X Państwowej Wystawy *Sztuka bezprzedmiotowa i suprematyzm*, Moskwa 1919.

K. Malewicz, *Malewicz o sobie ówczesni o Malewiczu, listy, dokumenty wspomnienia (Малевич о себе Современники о Малевиче, Письма, Документы, Воспоминания, Критика)*, В 2-х томах. Авторы – составители И. А. Вакар, Т. Н. Михиенко, М. «РА», 2004.

V. Marko, *Russian Futurism: A history*, New Academia Publishing, California 2006.

D. Ottinger, *Futurism*, Centre Pompidou, Paryż 2009.

Postmodernizm. Antologia przekładów, wybrał i przedmowa R. Nycz, Wydawnictwo Baran i Suszczyński, Kraków 1997.

A. D. Sarabrianow (А. Д. Сарабьянов), *Неизвестный Русский Авангард в музеях и частных собраниях*, Издательство «Советский Художник» автор – составитель А. Д. Сарабьянов, Москва 1992.

W. Stiepanowa (В. Степанова), *Человек не может жить без чуда*, Издательство «Свера», Москва 1994.

A. Turowski, *Między sztuką a komuną. Teksty awangardy rosyjskiej 1910–1932*, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych, Kraków 1998.

J. Wujek, *Mity i utopie architektury XX wieku*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1986.

Ł. Żadowa, *Poszukiwania i eksperymenty. Z dziejów sztuki rosyjskiej i radzieckiej lat 1910–1930*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1982.

Internet sources

<http://cultobzor.ru/2013/09/lisitskiy-kabakov/10-280/>

<http://www.avangardism.ru/el-lisitskiy-proekt-gorizontalnyh-neboskrebov-dlya-moskvy.html>

<http://cultobzor.ru/2013/09/lisitskiy-kabakov/10-280/>

<http://www.avangardism.ru/el-lisitskiy-proekt-gorizontalnyh-neboskrebov-dlya-moskvy.html>

<http://www.nlr.ru/exib/construct/text1.html>

<http://www.citylab.com/design/2011/12/case-generic-architecture/771/>

<http://www.visitmaria.ru/2012>

<http://os.colta.ru/photogallery/20774/236729/>

<http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1807884>

<http://teh-nomad.livejournal.com/938470.html>

<http://www.allbest.ru/>

http://www.fotonovosti.ru/content/news_one/9/2566

http://sinsam.kirsoft.com.ru/KSNews_233.htm

<http://www.krugosvet.ru>

<http://left.ru>

<http://www.fotonovosti.ru>

<http://artinvestment.ru>

<http://club.foto.ru>

Jacek Kwiatkowski, dr hab. inż. arch.
Faculty of Geography and Regional Studies
University of Warsaw

OGRODY WIECZNEJ PAMIĘCI W KRAJOBRAZIE KULTUROWYM

ANNA MAJDECKA-STRZEŻEK

STRESZCZENIE

Cmentarze stanowią specyficzną grupę założeń ogrodowych, których celem jest zachowanie i przywoływanie pamięci. Kształtowane w różnych epokach, różnych rejonach i pod wpływem różnych kultur stanowią zawsze ważny, łatwo rozpoznawalny element krajobrazu kulturowego podkreślający odrębność i tożsamość miejsca. Cmentarz jako miejsce wiecznego spoczynku i materialny składnik krajobrazu, jest także jego składnikiem niematerialnym związanym z pamięcią wyrytą w ludzkich sercach. Jako obiekty ogrodowe cmentarze podlegają modom i tendencjom kształtowania przestrzeni, także i detalu architektonicznego. Szczególną rolę odgrywa w nich symbolika.

Specyfiką założeń sepulkralnych, ogrodów pamięci, ich elementem wspólnym, mimo całej ich różnorodności, jest czytelne wykorzystanie melancholii i zadumy związanej z przemijaniem, odchodzeniem i stratą, jakiej doświadczamy z odejściem naszych bliskich. Bogactwo rozwiązań obiektów sepulkralnych, ściśle powiązane jest z religią, kulturą i obyczajem.

Słowa kluczowe: cmentarz, ogród pamięci, założenie sepulkralne

MEMORIAL GARDENS IN THE CULTURAL LANDSCAPE

ABSTRACT

Cemeteries are a specific group of park arrangements whose aim is to commemorate and remind visitors of the people resting there. Irrespective of the epoch, region and culture they are a product of, they are always important and recognizable elements of the cultural landscape, emphasizing the individuality and identity of the place. The cemetery as a place of eternal rest and a material component of the landscape also constitutes its non-material component connected with the memories inscribed in human hearts. As park arrangements, cemeteries have been subject to fashions and trends in shap-

ing the space and its architectural details. Symbolism plays a special role in them.

Despite the diversity of burial grounds, the characteristic feature that memorial parks have in common is their evident capability to evoke melancholy and reflections on transience and loss that we experience on the passing away of our loved ones. The wealth of solutions applied to these burial grounds is closely linked with religion, culture and customs.

Key words: cemetery, memorial garden, burial complex

Specyfika kształtowania zespołów sepulkralnych

Cmentarze są nieodłącznym elementem kształtowanego przez człowieka krajobrazu kulturowego. Pośród wielu śladów przeszłości w Polsce ważne miejsce zajmują ogrody wiecznej pamięci w postaci

starych historycznych cmentarzy, mogił czy monumentów. Są one częścią kultury i istotnym źródłem do badań, będąc czasem jedynym śladem minionej epoki. W polskim krajobrazie przeważają nekropolie katolickie, ale istnieją również cmentarze innych wyznań. Przetrwale choćby w śladach podkreślają różnorodność kultury polskiej, dla której natchnie-

niem były różne ideologie, tradycje i obyczaje.¹ Cmentarze w Polsce ze względu na ich rodzaj tworzą kilka zasadniczych grup: cmentarze grzebalne, cmentarze wojenne, cmentarze symboliczne, cmentarzyska i cmentarze specjalne (związane z pochówkiem zwierząt).² Reprezentują one tendencje ogólne właściwe epokom, przy zachowaniu lokalnej specyfiki. Ich trwanie przez lata jest bezcenną wartością, która odegrała ogromną rolę w kształtowaniu i utrwalaniu świadomości narodowej, będąc jednocześnie ważnym znakiem tożsamościowym krajobrazu kulturowego.

Cmentarze przy kościołach

Cmentarze przykościelne jako podstawowe miejsca pochówku chrześcijan kształtowane były do końca XVIII wieku. Lokalizowano je w najbliższym sąsiedztwie kościoła, by zmarli mogli doświadczać zbawiennego wpływu świętości emanującej z Domu Bożego. Cmentarze zakładane przy kościołach były przedłużeniem przestrzeni świątyni, a nastrój tworzony przez groby, przypominał o marności tego świata i prawdziwym celu ludzkiej egzystencji. Cmentarze przy kościele nazywane ogrójcem, były stosunkowo nieduże, prawie zawsze stawały się za małe, a groby w nich lokalizowane były gęsto i nie miały charakteru trwałego. Co pewien czas przekopywano je i to samo miejsce nadawano się do ponownych pochówków. Na cmentarzach przykościelnych grzebane były osoby biedne i o niskim statusie społecznym. Dla znamienitych obywateli miejscem wiecznego spoczynku stawał się kościół (kościelna kruchta, podziemia, nawy, kaplice grobowe). Przywilej pochówku w kościele początkowo przeznaczony był dla dostojników kościoła, dla fundatorów i darczyńców kościoła, a wkrótce także dla innych ważnych i dostojnych obywateli. Groby otrzymywały coraz atrakcyjniejszą formę, a na kamiennych tablicach zwieńczających nagrobki rytowano słowa wspominające zmarłego. Nagrobna inskrypcja miała chronić przed zapomnieniem. Potrzeba zachowania w pamięci potomnych była powodem, dla którego od XVI wieku powszechnym zwyczajem było już za życia przygotowanie sobie miejsca pochówku.

Wymóg chowania zmarłych w kościele i na cmentarzu przykościelnym, czyli w ziemi poświę-

conej podkreślany był przez sobór z 1059 roku, później synod biskupi z 1. poł. XVIII wieku i w następnych latach. Nie wszyscy bowiem podporządkowali się zaleceniom Kościoła i pochówki nadal odbywały się również w miejscach niepoświęconych i nieakceptowanych przez hierarchię kościelną.

Początkowo dla bezpieczeństwa przeciwpożarowego wzdłuż ogrodzenia cmentarza i kościoła sadzono drzewa. Później stało się to powszechnym zwyczajem, czego świadectwem jest zachowany starodrzew. Wysoka zieleń towarzysząca cmentarzom stawała się elementem charakterystycznym w kształtowanym przez człowieka krajobrazie i jego wyróżnikiem tak, jak kościelna wieża i zabudowania zamkowe.

Od połowy XVIII wieku – w ramach ogólnej polityki higieny publicznej – rozpoczęta została w Europie akcja przenoszenia cmentarzy poza obszar miasta. Przyczyną tego działania była duża liczba zgonów wynikająca z ciągle powiększającej się liczby mieszkańców miast. Cmentarze stawały się przepełnione i brakowało miejsc dla nowych pochowań. W końcu XVIII wieku przepełnione cmentarze w miastach były źródłem przykrego zapachu na tyle dojmującego, że wydany w 1776 roku we Francji edykt Ludwika XVI nakazujący przenoszenie szczególnie uciążliwych cmentarzy poza obręb miast, stał się wzorem sposobu postępowania również w innych krajach Europy, w tym także w Polsce. Tworzono więc cmentarze już jako samodzielne i budowane poza obszarem zabudowań na tzw. surowym korzeniu. Był to długotrwały proces, wymuszany przez prawo, któremu w fazie początkowej brakowało społecznej akceptacji dla pochówków w miejscach pozbawionych świątyni.

Cmentarze samodzielne

Nowo zakładane cmentarze lokalizowane poza miastami i z daleka od zabudowań wiejskich zakładano początkowo na planie prostych figur geometrycznych, najczęściej, o ile pozwalały warunki terenowe, na planie wydłużonego prostokąta. Każdy cmentarz otaczano ogrodzeniem, które poza wymiarem praktycznym, miało znaczenie symboliczne. Z jednej strony organizowało dostęp i wejście na obszar cmentarza poprzez bramę i furty, z drugiej

¹ E. Szerszeń, *Rola cmentarzy w kulturze narodu*, [w:] *Ochrona cmentarzy zabytkowych*, Studia i materiały, Ośrodek Ochrony Zabytkowego Krajobrazu, Warszawa 1994, s. 13, 17.

² L. Majdecki, referat z dnia 1.07.1997 pt. *Ochrona i kształtowanie cmentarzy*, Szczecin 1997.

zaś – wydzielało z otoczenia obszar sacrum. Ogrodzenie było granicą dwóch światów: sacrum i profanum. Symbolika bramy cmentarnej ma podobne znaczenie jak ogrodzenie, także wyznacza granicę między światem żywych i umarłych. Przekroczenie jej oznaczało przejście od śmierci do życia wiecznego. Na bramach często pojawiły się symbole informujące o przeznaczeniu miejsca. Ogrodzenia cmentarzy wiejskich budowano z dostępnego na miejscu budulca. Początkowo układano je z kamienia polnego lub usypywano wał ziemny. Wznoszone były ogrodzenia murowane z cegły czy w formie płotów z drewnianych sztachet. Praktyczny aspekt ogrodzenia sprowadzał się do uniemożliwienia wejścia na teren cmentarza zwierzętom. Warto wspomnieć, że na wsiach często bramy czy furty cmentarne były otwarte, mimo to zwierzęta nie potrafiły przekroczyć granicy cmentarza. Przed wejściem kopano doły, które przekrywano drewnianą kratownicą i maskowano roślinnością. Kratownica umożliwia spokojne przejście człowiekowi, ale zwierzęta wpadały w pułapkę i nie przekraczały granicy cmentarza. Wzdłuż ogrodzenia po jego wewnętrznej stronie sadzono drzewa, wybierając atrakcyjne i efektowne gatunki, nie pozbawione jednak znaczenia symbolicznego.³ W przestrzeni krajobrazu otwartego cmentarz wiejski postrzegany jest jako okazały masyw zadrzewień, kryjący w swoim wnętrzu przeznaczenie.

Przestrzeń cmentarzy kształtowana była na kilka sposobów:

- na planie regularnym, w układzie kwaterowym z podziałem na 4 kwatery główne wydzielone układem drogowym, opartym na planie krzyża podkreślonym rzędowymi nasadzeniami drzew;
- w układzie kwaterowym bez układu drogowego z rzędem drzew wzdłuż ogrodzenia;
- w układzie symetrycznym, jedno- lub wieloosiowym;
- jako nieregularne i niesymetryczne, swobodne.

Najczęściej spotykany jednak był cmentarz na planie prostokąta z wewnętrznym podziałem wyznaczonym przez układ krzyżujących się dróg. Mimo że przestrzeń całego cmentarza była poświęcona i – wydawałoby się – o jednakowym znaczeniu, to jednak w przekonaniu ludności wiejskiej skrzyżowanie głównych dróg, podkreślone często

obecnością kaplicy, krzyża czy świętej figury miało większe natężenie świętości. Miejsce to nazywane Niebem było przeznaczone dla pochówku osób najważniejszych i najbardziej zasłużonych. Tak więc idea równości wobec śmierci – chociaż oczywista – pozostawała tylko teorią.

Teren przy ogrodzeniu, a także w lewym narożniku cmentarza zwany był Piekłem i stanowił miejsce wiecznego odpoczynku dla nieochrzczonych dzieci, samobójców i zmarłych tragicznie. Było to miejsce niepoświęcone⁴. Na niektórych wiejskich cmentarzach tworzone były specjalne kwatery dla pochówków dzieci ochrzczonych. Najczęściej lokalizowano je w cmentarnym narożniku, innym jednak niż „piekielny”. Jak zauważa K. Gendek: *W przestrzeni cmentarza obszar przy samym ogrodzeniu i w narożnikach choć dziś nie są już tak nacechowane ujemnie, jednak w hierarchii przestrzeni nadal stoją niżej...*⁵. Lokalizacja grobów przy drogach uznawana była za szczególnie korzystną. Zmarli pochowani przy drogach częściej mogli liczyć na wspomnienie i modlitwę przechodnia. Oprócz zadrzewień w granicy cmentarza pojawiały się także zadrzewienia podkreślające podział na kwatery, ale także i towarzyszące poszczególnym grobom. Cmentarz odbierany był jako wypełniony roślinnością ogród, czytelny znak pamięci w krajobrazie.

Nowo kształtowany cmentarz powiązany był z kościołem drogą obsadzoną rzędowo drzewami, która miała swoją kontynuację w obrębie cmentarza. Aleja ta miała szczególne znaczenie, ponieważ stanowiła tzw. ostatnią drogę zmarłego i symbol przejścia w zaświaty. Obsadzenie alejowej drogi wyróżniało ją z otaczającej przestrzeni, nadawało monumentalności, a jednocześnie przyczyniało się do wytworzenia szczególnego aury.

W drugiej połowie XVIII wieku zmiana trendów w sposobie kształtowania ogrodów przyczyniła się do przemian w sposobie formowania cmentarzy. Obok istniejących już cmentarzy o regularnym planie pojawiły się malowniczo ukształtowane cmentarze, dla których wzorcem stawały się parki krajobrazowe (il. 1). W XIX wieku ceniono naturalne i nieregularne kompozycje, szczególnie akcentujące związek łączący zmarłych z naturą. Będąc przede wszystkim miejscem pamięci cmentarz urastał do roli przestrzeni sakralnej oraz obszaru prywatnego

³ K. Gendek, *Cmentarz wiejski jako kulturowy wyznacznik miejscowego krajobrazu historycznego*, SGGW Warszawa 1998, s. 33.

⁴ A. Majdecka-Strzeżek, *Zieleń obiektów sakralnych w Polsce*, [w:] *Ogrody przyświątynne i klasztorne*, Wrocław 2003, s. 97, 98.

⁵ K. Gendek, op. cit., s. 34.

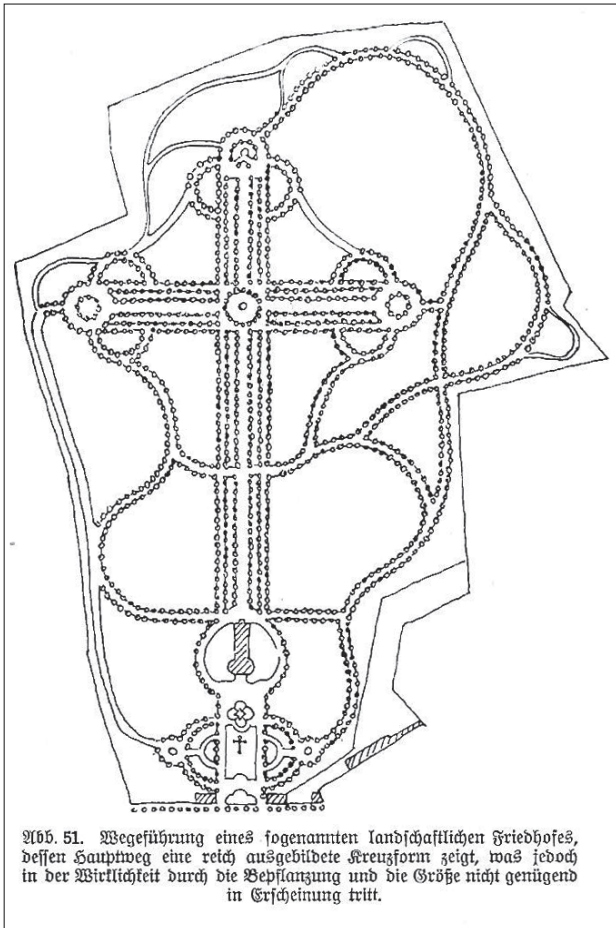


Abb. 51. Wegeführung eines sogenannten landschaftlichen Friedhofes, dessen Hauptweg eine reich ausgebildete Kreuzform zeigt, was jedoch in der Wirklichkeit durch die Bepflanzung und die Größe nicht genügend in Erscheinung tritt.

1. Przykładowy plan cmentarza w manierze krajobrazowej zawarty w książce Josepha Hempelmana, *Die Praxis der Friedhofsgartnerei*, Wydawnictwo Paul Parey, Berlin 1927

1. Sample layout of a landscape-type cemetery featuring in the book by Joseph Hempelmann, *Die Praxis der Friedhofsgartnerei*, Paul Parey Verlag, Berlin 1927

przyjmującego formy publiczne. Cmentarz publiczny stawał się jednocześnie parkiem i muzeum, tekstem kultury współczesnej podkreślającym związki z tradycją. Z tej inspiracji powstały wówczas cmentarze: Père-Lachaise w Paryżu, cmentarz na Rossie w Wilnie czy Rakowicki w Krakowie.⁶

Roślinność w zespołach sepulkralnych

Ważną rolę na cmentarzach odgrywa zastosowana roślinność i jej znaczenie symboliczne, które tak samo dotyczy miejsca występowania w obrębie przestrzeni cmentarnej, jak i warstwy znaczeniowej. Początkowo drzewa, które sadzono na cmentarzach miały głównie zadanie ochronne (przeciw-

pożarowe), potem organizowały przestrzeń zgodnie z trendami epoki. Już w czasach przedchrześcijańskich drzewa uważano za święte. Wierzono, że są miejscem schronienia duszy zmarłego.⁷ Szczególnie cenione były drzewa długowieczne o okazałych rozmiarach takie, jak np. dęby czy lipy. Te drzewa są nierozdzielnie związane z cmentarzami. Dęby z gatunku *Quercus robur* uznawano za obraz siły i mocy i utożsamiano z nieśmiertelnością. Lipa w tradycji chrześcijańskiej uznawana była za drzewo święte. Przypisywano jej znaczenia drzewa Sądu Ostatecznego. Lipami gatunku *Tilia cordata* obsadzano aleje doprowadzające do cmentarza, a dęby często sadzono w jego granicy. Jako drzewa alejowe stosowane były również graby *Carpinus betulus*, kasztanowce *Aesculus hippocastanum* i jesiony *Fraxinus excelsior*. Jesionom przypisywano właściwości magiczne wierząc, że zmarły pochowany w trumnie wykonanej z tego drewna od razu osiągał spokój, a dusza jego nie trapiła żywych. Drzewem charakterystycznym i ściśle związanym z cmentarzami na obszarze całego kraju jest żywotnik *Thuja occidentalis*. Uznawany był powszechnie za symbol śmierci, smutku i żałoby. Jednocześnie jako zimozielony traktowany był jako drzewo życia. Podobnie traktowano cis *Taxus baccata*, którego trwałe drewno było przeciwieństwem kruchości ludzkiego życia.⁸

W kulturze ludowej utarło się przekonanie, że obecność „kolących” drzew zapobiega przedostawaniu się zmarłym i składaniu wizyt żyjącym. To dlatego grochodrzewy *Robinia pseudoaccacia* i głogi *Crataegus sp.* sadzono w granicy cmentarza. Brzozy *Betula pendula* sadzono przy mogiłach w sąsiedztwie głowy zmarłego. Drzewo to symbolizowało liłość i dobroć. Ze względu na pokrój uznawano, że oplakuje i otula zmarłych swoimi gałęziami. Podobnie traktowano wierzbę *Salix alba Tristis*, spotykaną jednak na cmentarzach dużo rzadziej. Wierzono, że klony *Acer platanoides*, *Acer pseudoplatanus* opiekują się duszami żywych i umarłych, a buki *Fagus sylvatica* zapewniają spokój i bezpieczeństwo.

Istotne znaczenie na cmentarzu miały również krzewy i najniższe piętro roślin, które zwartym kobiercem pokrywały całą jego przestrzeń. Ich obecność miała charakter uzupełniający i towarzyszyły one bezpośrednio grobom. Chętnie sadzono krzewy

⁶ J. Kolbuszewski, *Cmentarze*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 1996, s. 62.

⁷ D. Forstner, *Świat symboliki chrześcijańskiej*, Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 1990.

⁸ A. Majdecka-Strzeżek, op. cit., s. 100.



2. Monument ku czci młodo zmarłego Aleksandra Walickiego wystawiony przez rodzinę w parku w Małej Wsi k. Grójca, stan współczesny. Fot. autor, 2016

2. Monument honouring Aleksander Walicki, who died at a young age, erected by his family in the park in Mała Wieś near Grójec. Present state. Photo by the author, 2016



3. Śpiący lew w parku w Pokoju/Karlsruhe k. Opola, monument wzniesiony w 1863 r. dla wspomnienia właściciela obiektu Eugena von Wirttenberga. Fot. autor, 2016

3. Sleeping lion in the park in Pokój/Carlsruhe near Opole, a monument erected in 1863 to commemorate the owner of the estate, Eugen von Wirttenberg. Photo by the author, 2016

róż, zwłaszcza o białych kwiatach, które były symbolem śmierci i przemijania, ale także miłości i mistycznego odrodzenia. Kalinę *Viburnum opulus* sadzono przy grobach dziewcząt i młodzieńców. Jej obecność na starym cmentarzu już z daleka wskazuje na grób młodej osoby. Często sadzony na cmentarzach bukszpan *Buxus sempervirens* symbolizował śmierć, ale i wytrwałość. Posiadał siłę chroniącą przez złymi duchami. Powszechnie na cmentarzach pojawiał się bluszcz *Hedera helix* i barwinek *Vinca minor*, które tworzyły zwarte zielone kobierce pokrywające cały cmentarny teren. Zawilce gajowe *Anemone nemorosa*, maki *Papaver rhoeas* i aksamitki *Tagetes sp* uznawano za kwiaty śmierci.⁹

Przedstawione powyżej rośliny znajdowały swoje miejsce nie tylko na cmentarzach, ale i w innych kompozycjach ogrodowych. Niemniej niektóre gatunki przez długie lata kojarzono jedynie z obecnością na cmentarzu, tak silne było oddziaływanie ich symboliki. Do tych roślin należały żywotniki i aksamitki. Współcześnie utraciły dawne znaczenie i pojawiają się w ogrodach wszędzie, a ich dawne, mroczne znaczenie symboliczne odeszło w niepamięć.

Parki rezydencjonalne jako miejsca przechowania pamięci

W połowie XVIII wieku rozpoczął się nowy okres w dziejach sztuki ogrodowej. Kształtowane były założenia ogrodowe wzorowane na pięknie przyrody w kontraście do panujących przez wieki trendów opartych na geometryzacji planu i przestrzeni. Nowa estetyka wprowadzała zupełnie nieznanie wcześniej rozwiązania. Program ogrodowy stawał się wypełniony odniesieniami do literatury i symboliki idei filozoficzno-poetyckiej rozszerzając skalę wzruszeń, wzbogacając i urozmaicając nastroje.¹⁰ Motyw przemijania i śmierci był w tamtym czasie popularny i wprowadzanie do ogrodów wszelkich związanych z tym tematem form stało się odpowiedzią na zapotrzebowanie epoki. W nurcie sentymentalnym parków krajobrazowych stawiano liczne monumenty z inskrypcjami, a także urny i grobowce, które nie były poświęcone pamięci kon-

kretnych osób. Często były to miejsca, których obecność zgodnie z manierą epoki zmuszała do chwili zadumy nad życiem, jego trudami i ulotnością.

Styl romantyczny w polskiej sztuce ogrodowej na początku XIX wieku utrwał zainteresowanie przeszłością, skoncentrowaną zwłaszcza na historii kraju. Wyobrażenia wspomnień i przemijania przedstawiano w postaci obelisków, nagrobków, sarkofagów i kamieni pamiątkowych, które lokowano w peryferyjnych częściach ogrodu i w otoczeniu specjalnie kształtowanej roślinności. Dla podkreślenia efektu melancholii wybierano gatunki drzew o przewijających gałązkach i rośliny o ciemniejszym ulistnieniu. Nastrój powagi i smutku wobec wyobrażenia śmierci tworzony był przez odpowiednio skomponowaną scenografię. Stanowił ceniony element programu parku krajobrazowego. Dla podkreślenia malowniczości takich miejsc preferowano budowle w stylu neogotyckim.

W parkach rezydencjonalnych upamiętniano także wydarzenia i osoby bliskie, związane bezpośrednio z życiem właścicieli posiadłości. W Małej Wsi k. Grójca wybudowano monument poświęcony osobie młodo zmarłego syna właścicieli rezydencji (il. 2). W peryferyjnej części parku wybudowano kaplicę z platformą widokową, z której rozciągał się widok na usytuowany poza obszarem parku kościół w Belsku, ufundowany przez rodzinę Walickich.

Ciekawym przykładem miejsca pamięci w parku rezydencjonalnym jest rzeźba śpiącego lwa w parku w Pokoju koło Opola. Upamiętnia dawnego właściciela obiektu księcia Eugena von Württemberg. Odlana z brązu figura od 1863 roku znajduje się w parku zajmując centralną część niewielkiego wnętrza parkowego, otoczonego okazałymi rododendronami (il. 3).

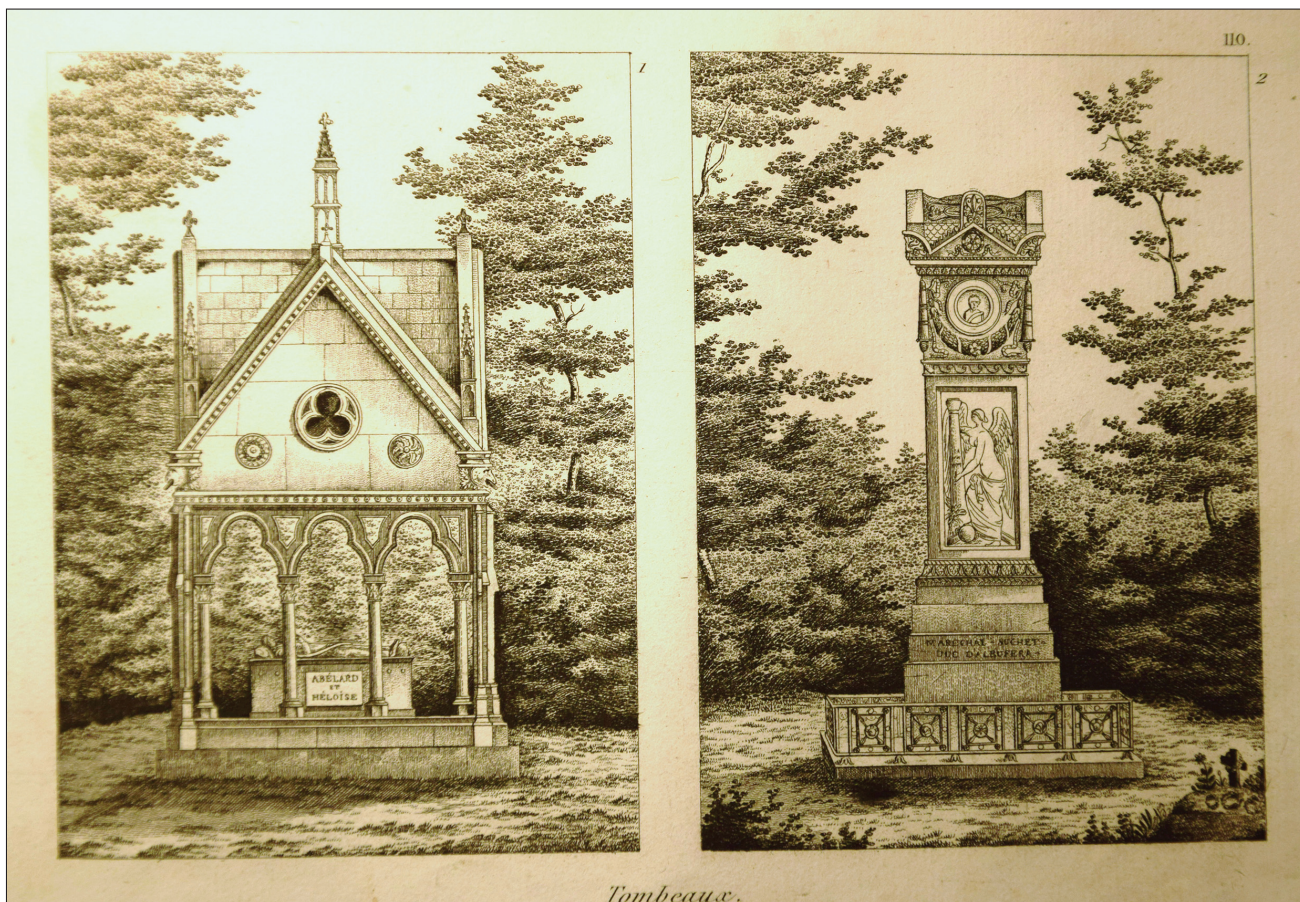
Kształtowanie miejsc oddziałujących na emocje było przedmiotem rozważań i wytycznych prezentowanych przez różnych autorów w ich publikacjach. Swoimi uwagami na temat miejsc pamięci w ogrodach dzieliła się I. Czartoryska¹¹, a także M. Boitard¹², który podkreślał znaczenie wyboru miejsca, doboru roślin (uznawał za właściwe cyprysy i wierzby o długich, przewisających melancholijnie gałązkach) i wyboru obiektu architektonicznego od-

⁹ G. Richter, *Zieleń na cmentarzach w Cementary art. – sztuka cmentarna – l'art. de cimentiere*, Sympozjum naukowe, Dokumenty, Wydawnictwo Werk, Wrocław 1995.

¹⁰ L. Majdecki, *Historia ogrodów*, PWN, Warszawa 2008, tom 2, s. 112.

¹¹ I. Czartoryska, *Myśli różne o sposobie zakładania ogrodów*, 1805.

¹² M. Boitard, *L'art. de composer et decorer les jardins*, Paris 1834.



4. Przykłady monumentów właściwych dla parków rezydencjonalnych wg M. Boitarda zaczerpnięte z jego książki z 1834 roku
 4. Samples monuments suitable, according to M. Boitard, for country-residence parks.
 Taken from his book of 1834

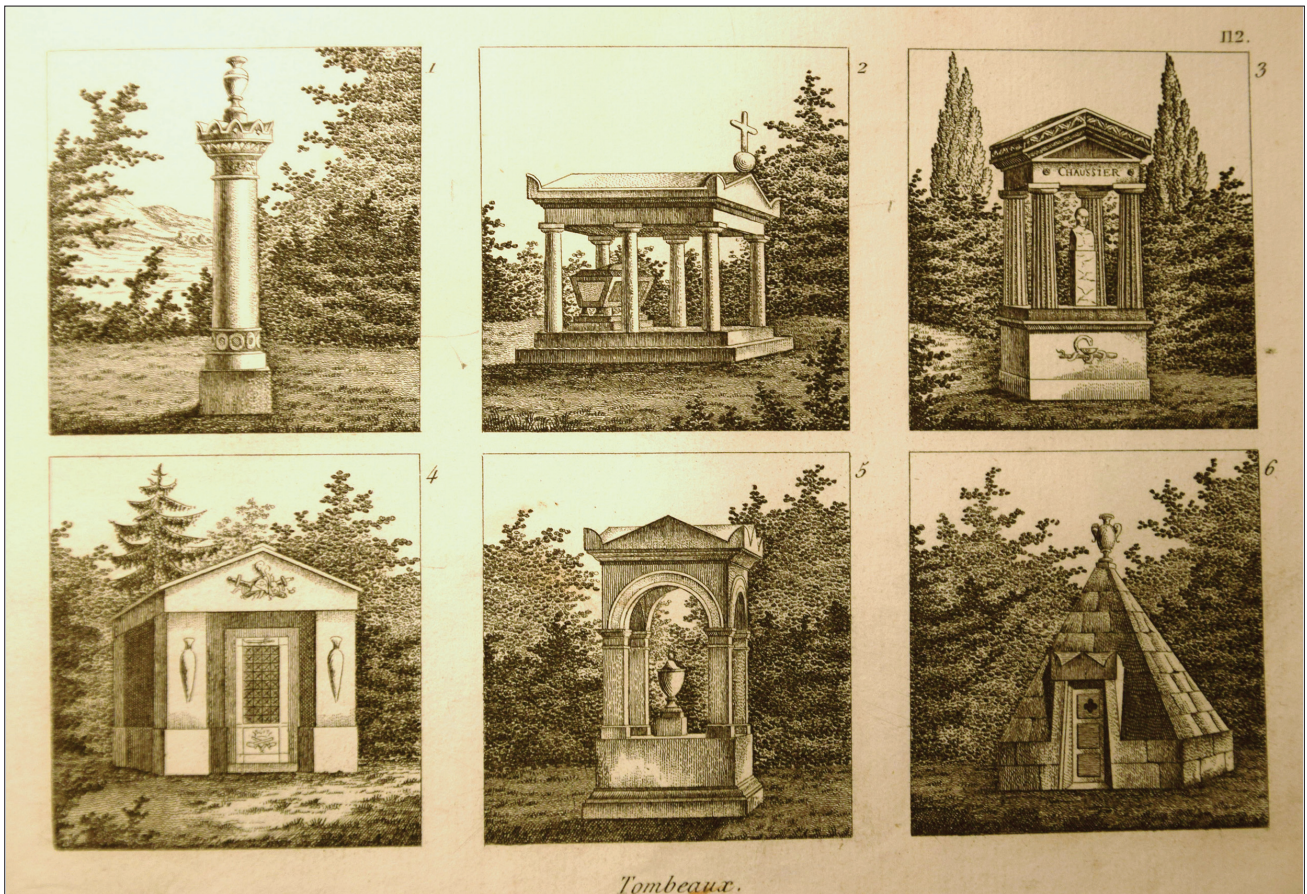
powiedniego dla przeznaczenia. M. Boitard wskazywał także bohaterów literackich stosownych do upamiętnienia w ogrodzie, podawał też poza opisem praktyczne wskazówki zamieszczając w swej książce 14 przykładów grobowców i 6 przykładów nagrobków (il. 4, 5).

W polskich ogrodach rezydencjonalnych XIX wieku wątek patriotyczny uwidocznił się po utracie niepodległości. Upamiętniano osoby wybitne i zasłużone (il. 6), co było wyrazem uznania zasług, a jednocześnie miało przypominać chwalebne czyny i pobudzać do naśladowania.¹³ W kraju, który zniknął z europejskich map, jedynie w prywatnej przestrzeni własnej rezydencji można było ukazywać swoje przywiązanie i oddanie dla ojczyzny, tworząc swoisty manifest patriotyzmu. W licznych parkach dworskich i pałacowych pojawiły się więc pomniki, tablice z inskrypcjami i symbole, których obecność jednoznacznie kojarzyła się z polskością.

Cmentarze rodowe

W zespołach rezydencjonalnych należących do protestanckich właścicieli w XIX wieku zaczęto kształtować cmentarze rodowe. Tendencja ta utrzymała się do początków XX wieku. Lokalizowano je w obrębie parków lub w ich bliskim sąsiedztwie na terenie majątku. Cmentarze rodowe powstawały na obszarze Mazur, Warmii, Pomorza i Śląska. Warto wspomnieć, że rodziny właścicieli ziemskich decydowały się na ukształtowanie cmentarza rodowego niezależnie od istnienia cmentarza wyznaniowego na zamieszkałym przez siebie terenie. Powszechność cmentarzy rodowych stała się elementem charakterystycznym wpisując te obiekty na trwałe w historyczny krajobraz tych ziem. Niestety do czasów współczesnych większość tych obiektów nie przetrwała zniszczona poprzez upływ czasu, brak pielęgnacji czy też akty wandalizmu.

¹³ L. Majdecki, *Historia...*, op. cit., s. 233.



5. Przykłady monumentów właściwych dla parków rezydencjonalnych wg M. Boitarda zaczerpnięte z jego książki z 1834 roku
 5. Samples monuments suitable, according to M. Boitard, for country-residence parks. Taken from his book of 1834



6. Dubiecko, popiersie I. Krasickiego w parku. Fot. autor, 2016
6. Dubiecko, a bust of Ignacy Krasicki in the park there. Photo by the author, 2016



7. Rzeźba nagrobna z cmentarza rodzowego w Sorkwicach, stan współczesny. Fot. autor, 2016

7. Tombstone sculpture in the family graveyard in Sorkwity, present state. Photo by the author, 2016

Cmentarze rodowe lokalizowano na terenie parku rezydencjonalnego lub na obszarze majątku. Istnieje kilka powtarzających się lokalizacji¹⁴:

1. W parkach rezydencjonalnych:
 - w ścisłym powiązaniu kompozycyjnym i widokowym z główną budowlą rezydencji z podkreśleniem zadrzewieniem alejowym;
 - w peryferyjnym miejscu parku, bez powiązań widokowych z aleją doprowadzającą.
2. Na obszarze majątku:
 - poza obszarem parku, często na wzgórzu z rozległymi powiązaniem widokowymi;
 - poza obszarem parku, w miejscu ustronnym bez powiązań widokowych.

Kształt cmentarzy rodowych wiązał się z rzeźbą terenu. Granice wyznaczało naturalne ukształtowa-

nie terenu, rozlewiska rzeki, skarpy ziemne, jary oraz naturalne wzniesienia.¹⁵ Obiekty te wyznaczano też na planie prostych figur geometrycznych. Zazwyczaj lokowano je w miejscach wyniesionych, często na wzgórzach lub na skłonach wzgórz, dzięki czemu powiązania widokowe były rozległe i umożliwiały kontemplację piękna otaczającej przyrody.

Cmentarze rodowe otaczano ogrodzeniem. Powszechnym zabiegiem było tworzenie nasypów wzdłuż granic cmentarza dodatkowo wzmocnianych ciosami kamiennymi, mających dać złudzenie wyniesienia całego terenu. Stosowano także ogrodzenia kute metalowe, żeliwne albo kamienno-ceglane z ażurowymi przesłami z furtkami umożliwiającymi wejście na teren cmentarza. Według zasady ogrodzenie powinno charakteryzować się prostą niewyszukaną formą. Kształt cmentarza podkreślano nasadzeniami drzew wzdłuż jego granic. Wśród często spotykanych gatunków były drzewa liściaste takie, jak dęby, lipy, graby, rzadziej kasztanowce czy brzozy i drzewa iglaste – świerki i żywotniki.

Oprócz ogrodzenia dominującym w przestrzeni cmentarza elementem architektonicznym były kaplice grobowe. Budowle te murowane, często nawiązujące do stylu neogotyckiego sytuowano w centralnej części niewielkiego zazwyczaj cmentarza. Kaplica występowała samodzielnie lub w otoczeniu grobów podkreślonych krzyżami i tablicami z inskrypcjami. Teren cmentarza niezależnie od miejsca jego lokalizacji był stosunkowo niewielkim wnętrzem ogrodowym, często zacienionym, wyodrębnionym z otaczającej przestrzeni, co sprzyjało wyciszeniu i kontemplacji. W przypadku cmentarzy rodowych ulokowanych na wzgórzach powiązania widokowe były zazwyczaj rozległe i umożliwiały również kontemplację piękna otaczającego krajobrazu. Tak więc cmentarze rodowe były nie tylko miejscami pamięci, ale także atrakcyjnymi punktami widokowymi. Do szczególnie interesujących ze względu na położenie należy cmentarz rodowy znajdujący się w obrębie zespołu pałacowo-parkowego w Sorkwicach, w powiecie mrągowskim. Zespół ten ulokowany został na brzegu jeziora Sorkwickiego, na znajdującej się przy brzegu jeziora wyspie. Cmentarz usytuowano w ustronnej części parkowej, z pięknym rozległym widokiem na pałac znajdujący się po drugiej stronie jeziora. Dziś je-

¹⁴ K. Ostrowska, *Cmentarze rodowe w zespołach rezydencjonalnych województwa olsztyńskiego*, SGGW, Warszawa 1997, s. 20.

¹⁵ K. Mazurkiewicz-Palacz, *Dawne cmentarze w powiecie słupskim*, wyd. Starostwo Powiatowe w Słupsku, Słupsk 2012, s. 9.



8. Cmentarz rodowy w Mosznej, stan współczesny. Fot. autor, 2016
 8. Family graveyard in Moszna, present state. Photo by the author, 2016

dyną pozostałością cmentarza jest tylko marmurowa postać klęczącego anioła (il. 7) i pozostałości ogrodzenia. Warto wspomnieć, że w południowej części wyspy ukształtowanej tarasowo właściciele założyli winnicę.

Ciekawy przykład zachowanego cmentarza rodzowego obejrzeć można w parku w Mosznej na Opolszczyźnie. Cmentarz rodowy Tiele-Wincklerów ulokowany został w centralnej części wielkiej

polany parkowej. Otoczony drzewami liściastymi odbierany jest z daleka jako atrakcyjna, okazała grupa drzew, dopiero z niewielkiej odległości widać, że jest to cmentarz. Ukształtowany został na planie koła, na niewielkim wzniesieniu i otoczony ażurowym ogrodzeniem. Pod okapem koron drzew rosnących wzdłuż ogrodzenia znajdują się rododendrony, a centralną część cmentarza zajmują groby rodzinne (il. 8).



9. Widok cmentarza na wzgórzu w Jelmuniu, widok z dworu. Fot. autor, 2016
9. Jelmuń: family graveyard on a hill, a view from the manor house. Photo by the author, 2016

Cmentarze rodowe zakładane poza obszarem parków na terenach leśnych lub wśród pól miały najczęściej plan regularny, otoczone były ogrodzeniem podkreślonym nasadzeniami drzew. Wnętrze cmentarza wypełniały groby ziemne z krzyżami żeliwnymi lub z nagrobkami w postaci głazów lub płyt kamiennych. Czasem centralne miejsce cmentarza zajmowała kaplica grobowa. Do cmentarzy powstałych w kompozycyjnym powiązaniu z majątkiem prowadziły układy alejowe. Cmentarze rodowe lokowane wśród lasów czy pól, a ukształtowane bez powiązania kompozycyjnego w siedzibą rodu (np. Jelmuń) znajdowały się w sąsiedztwie drogi albo polnej ścieżki. Nigdy jednak nie prowadziła na cmentarz specjalnie ukształtowana w tym celu aleja. Takie cmentarze wydawały się jakby zagubione w przestrzeni (il. 9–11).

Warto wspomnieć, że roślinność pojawiająca się na cmentarzach rodowych często związana była przede wszystkim z występującym na tym terenie typem siedliska. Gatunkiem, który wprowadzano

ze względów symbolicznych był żywotnik, jednak towarzyszył on poszczególnym grobom, a nie znajdował się grupie drzew podkreślających ogrodzenie. Tradycja kształtowania cmentarzy w obrębie siedzib rodowych trwała do pocz. XX wieku, chociaż od połowy XIX wieku następowało odchodzenie od tego trendu. Utrzymanie w należytym stanie grobów w rezydencjach czy w obrębie majątków stawało się coraz trudniejsze wobec zmian własnościowych gruntów. Cmentarze publiczne jako święte i nieetykalne dawały wiarę w bezpieczniejsze trwanie i przechowywanie pamięci.

Cmentarze wojenne

Szczególnym rodzajem ogrodów wiecznej pamięci są cmentarze wojenne. Na ziemiach polskich występują licznie i utrwalają wspomnienie wojen, jakie przetoczyły się przez obszar Polski i Europy. Jest to typ nekropolii, który pojawił się po I wojnie światowej, a potem i po II wojnie światowej. Cmen-



10. Kaplica rodziny von Kramer z cmentarza w Zajęczkach. Fot. autor, 2016
10. The Von Kramer family burial chapel at the graveyard in Zajęczki. Photo by the author, 2016



11. Kaplica rodziny Redecker w parku w Nakomiadach. Fot. autor, 2016
11. The Redecker family burial chapel in the park in Nakomiady. Photo by the author, 2016

tarze wojenne występują jako monumenty przeznaczone dla upamiętnienia miejsc i zdarzeń, jako pojedyncze mogiły oraz jako cmentarze przeznaczone dla żołnierzy poległych na polach bitewnych. Wyróżniają je spośród wielu innych cmentarzy rzędy jednakowych krzyży, na geometrycznie wyznaczonych kwaterach wypełnionych jedynie trawą. Drzewa stanowią tu otulinę wydzielającą przestrzeń cmentarza. Odpowiednio dobrane gatunki drzew wpisują się w naturalną zieleń otaczającego krajobrazu. Minimalistyczny charakter kompozycji tych nekropolii jest kontrastem dla ogromu żołnierskiego cierpienia. Cmentarz wojenny jako nowy typ założenia sepulkralnych stanowi łatwo wyróżnialny w krajobrazie element, a jako obiekt często spotykany na ziemiach polskich zmusza do pochylenia się nad okrucieństwem wojny.

Podsumowanie

Nieuchronność końca ludzkiego życia przyjmuje w krajobrazie postać miejsc pamięci wyrażanych zespołami sepulkralnymi. To nieodłączny składnik kształtowanej przez człowieka przestrzeni. Krajobraz kulturowy jest zapisem historii w krajobrazie, a na jego kształt ma wpływ zarówno zespół warunków środowiska naturalnego, jak i efekty działań człowieka. Krajobraz jest wyrazem powiązania tych elementów. Wśród licznych zabytków kultury materialnej cmentarze zajmują ważne miejsce. Kształtowane w ogrodowej formie, przetrwały do czasów współczesnych odzwierciedlają krajobraz społeczny i artystyczny poszczególnych regionów kraju. Rozmaitość wykształconych form ogrodów pamięci jest świadectwem zmieniających się warunków życia, trendów kształtowania przestrzeni i relacji między-ludzkich.

Historyczne obiekty cmentarne jako ważny składnik krajobrazu kulturowego, a niejednokrotnie jego wyróżnik, aby mogły przetrwać muszą być poddawane działaniom ochronnym. Bez tego ich

trwanie nie jest możliwe. Historyczne cmentarze, ogrody wiecznej pamięci są świadectwem przeszłości i symbolem dawnych czasów. Ich obecność daje poczucie wspólnoty, świadomość korzeni i stałość tak bardzo potrzebną wśród zmian.

Bibliografia

- E. Baniukiewicz, *Ochrona cmentarzy zabytkowych*, OZK, Warszawa 1994.
- M. Boitard, *L'art. de composer et decorer les jardins*, Paris 1834.
- I. Czartoryska, *Myśli różne o sposobie zakładania ogrodów*, Wrocław 1805.
- D. Forstner, *Świat symboliki chrześcijańskiej*, Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 1990.
- K. Gendek, *Cmentarz wiejski jako kulturowy wyznacznik miejscowego krajobrazu historycznego*, SGGW, Warszawa 1998.
- J. Hempelmann, *Die Praxis der Friedhofsgartnerei*, Wydawnictwo Paul Parey, Berlin 1927.
- J. Kolbuszewski, *Cmentarze*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 1996.
- A. Majdecka-Strzeżek, *Zieleń obiektów sakralnych w Polsce*, [w:] *Ogrody przyświątynne i klasztorne*, Wrocław 2003.
- L. Majdecki, *Historia ogrodów*, PWN, Warszawa 2008.
- L. Majdecki, *Ochrona i kształtowanie cmentarzy*, Szczecin 1997.
- K. Mazurkiewicz-Palacz, *Dawne cmentarze w powiecie słupskim*, wyd. Starostwo Powiatowe w Słupsku, Słupsk 2012.
- K. Ostrowska, *Cmentarze rodowe w zespołach rezydencjonalnych województwa olsztyńskiego*, SGGW, Warszawa 1997.
- G. Richter, *Zieleń na cmentarzach w Cementary art. – sztuka cmentarna – l'art. de cimentiere*, Symposium naukowe, Dokumenty, Wydawnictwo Werk, Wrocław 1995.
- E. Szerszeń, *Rola cmentarzy w kulturze narodu*, [w:] *Ochrona cmentarzy zabytkowych*, Studia i materiały, OZK, Warszawa 1994.

Anna Majdecka-Strzeżek, dr inż. arch. krajobrazu

MEMORIAL GARDENS IN THE CULTURAL LANDSCAPE

ANNA MAJDECKA-STRZEŻEK

The specificity of the shaping of burial complexes

Cemeteries are an integral part man-shaped cultural landscape. Amongst the numerous traces of Poland's past, a special place is occupied by memorial parks, historic cemeteries, graves and tombstones. They are part of the country's culture and constitute an important source of information for historians, sometimes being the only remaining traces of a bygone era. In the Polish landscape Catholic cemeteries prevail, but there are also cemeteries of other faiths. Even if only their remnants have survived, they highlight the diversity of Polish culture, which was inspired by different ideologies, traditions and customs.¹ Cemeteries in Poland fall into several basic groups: burial grounds, war cemeteries, symbolic cemeteries, pre-historic grave fields, and specific-purpose cemeteries (for the burial of animals).² They reflect the overall trends of a given epoch while preserving their local features and character. Their very existence after all those years provides invaluable testimony for the identity of the cultural landscape, but they also play an important role in the shaping of the national consciousness.

Churchyards

Churchyards were used as the primary burial places for Christians until the end of the eighteenth century. They were located in the immediate vicinity of the church so that the dead could experience the blissful effect of the sanctity emanating from the House of God. The churchyard was perceived as an extension of the church, and the presence of the graves was a reminder of the transience of this world and of the real purpose of human existence. Known as "gethsemanes", they were relatively small, almost always too small, and the densely

placed graves were not permanent. Periodically, the graves would be re-dug to make room for the next burials. The churchyards were used for burying the poor and low-status members of the community. For distinguished citizens, the church (the porch, vaults, nave floor, or sepulchral chapels) became their final resting place. Initially, the privilege of being buried in the church was intended for the dignitaries of the church and for church founders and donors, but it was soon extended to prominent and honoured laymen. The tombs were given ever more attractive forms, and on the stone slabs words commemorating the deceased were engraved. The tombstone inscriptions were to protect them from oblivion. The desire to preserve one's name for posterity was the reason why, starting from the sixteenth century, it became common practice to prepare one's burial place while still alive.

The requirement to bury the dead in the church or in its yard, i.e. on consecrated ground, was emphasised by the Council of 1059, and was reaffirmed by the Synod of Bishops of the first half of the eighteenth century and later ones. However, not everyone obeyed the recommendations of the Church and burials continued in unconsecrated ground, not approved by the ecclesiastical hierarchy.

Initially, for fire safety reasons, trees were planted along the fence around the churchyard. This later became a widespread tradition, as evidenced by the usually well preserved old trees around many churches. Trees accompanying the churchyards became a characteristic feature of man-shaped landscape and its hallmark, alongside a church tower and castle buildings.

Starting from the mid-eighteenth century, as part of the general public hygiene policy launched in Europe, new cemeteries were located outside towns. The reason for this were the rising numbers of deaths, a natural consequence of the rapidly growing town populations. Churchyards became over-

¹ E. Szerszeń, *Rola cmentarzy w kulturze narodu*, [in:] *Ochrona cmentarzy zabytkowych*, Studia i materiały, Ośrodek Ochrony Zabytkowego Krajobrazu, Warszawa 1994, pp. 13, 17.

² L. Majdecki, *Ochrona i kształtowanie cmentarzy*, a paper delivered in Szczecin on 1st July, 1997.

crowded, leaving no room for new graves. Towards the end of the eighteenth century, the overcrowded graveyards in the cities were the source of odour so acute that in France Louis XVI issued an edict in 1776 ordering the transfer of the burdensome burial grounds out of the cities. This became a model procedure for other European countries, including Poland. Thus separate cemeteries were established outside the built-up areas. This was a long-lasting process enforced by the law, and in the initial phase there was a lack of social acceptance for burial sites not accompanied by a church.

Detached cemeteries

The newly established cemeteries localized outside the cities and away from villages in rural areas, were initially founded on plots in the shape of simple geometric figures, most often of an elongated rectangle if the local conditions allowed. Each cemetery were surrounded by a fence, which apart from the practical function also had a symbolic significance. On the one hand, it regulated access to its grounds by forcing the users to enter through the main gate and side doors, and on the other hand it marked off the area of the *sacrum*. The fence was the border between two worlds: the sacred and the profane. The symbolism of the gate is similar to that of the fence, as it also marks the boundary between the worlds of the living and of the dead. Crossing it signified a transition from death to life eternal. On the gates, symbols were often placed indicating the purpose of the place. Rural cemeteries were fenced off using the locally available materials. Initially, they were surrounded with earth banks or walls of field stones. Brick walls or wooden pales were erected. The practical function of the fencing was to bar entry to predatory animals. It is worth noting that the gates of rural cemeteries were left open, but still animals were not able to enter thanks to a clever solution. A pit was dug in front of the gate, and it was covered with a wooden lattice masked with vegetation. The grid was easy to cross for humans, but animals' feet were trapped in the holes in the lattice thus preventing them from crossing the border of the cemetery. Along the fence, on the inside,

trees were planted. Attractive-looking species were chosen, not devoid of symbolic significance.³ In the open rural landscape, a cemetery presented itself as an impressive group of trees, hiding its real purpose.

The inner space of the cemeteries was organised according to one of a few different patterns:

- based on a regular rectangular arrangement of 4 rectangles delimited by two intersecting tree-lined lanes forming a cross,
- based on a regular rectangular arrangement without the crossing lanes, with trees along the fence
- based on a single- or multiple-axis symmetrical arrangement,
- irregular non-symmetrical, a free arrangement.

The most common solution, however, was a rectangular plan with its internal division designated by a system of intersecting roads. Even though the entire area of the cemetery had been consecrated, its central part at the intersection of the principal lanes, often highlighted by the presence of a chapel, a big cross, or a holy figure, was believed by the rural population to possess a greater concentration of holiness. This part was called “Heaven” and was earmarked for the burial of the most important and the most deserving people. Thus the idea of equality in the face of death obviously remained a merely theoretical notion.

The places close to the fence, and in the left-hand corner of the cemetery, were called “Hell” and were thought suitable for unbaptized children, suicides, and those who had died a violent death. These places were treated as unconsecrated ground.⁴ In some country cemeteries special sections were set aside for burying baptized children. Most often they were located in a corner of the cemetery other than the “Hell”. “... in the space of the cemetery, its areas by the fence and in the corners, even though no longer looked upon so negatively today, still have a low standing in the hierarchy of places ...”.⁵ The location of graves by the lanes was considered particularly advantageous. The deceased buried along the lanes could more often count on remembrance and a prayer from a passer-by. In addition to the trees on the borders of the cemetery, trees were also planted to emphasise the borders of its inner rectangles, but there were also trees accompanying

³ K. Gendek, *Cmentarz wiejski jako kulturowy wyznacznik miejscowego krajobrazu historycznego*, SGGW, Warszawa 1998, p. 33.

⁴ A. Majdecka-Strzeżek, *Zieleń obiektów sakralnych w Polsce*, [in:] *Ogrody przyświątynne i klasztorne*, Wrocław 2003, pp. 97–98.

⁵ K. Gendek, op. cit., p. 34.

individual graves. The cemetery was perceived as a garden filled with greenery, a clear sign of memory of the dead inscribed in the landscape.

A newly formed cemetery was linked with the church by a road with rows of trees planted on either side, which had its extension within the cemetery. This lane was particularly important: Called *the last way of the deceased*, it was a symbol of the passage into afterlife. Thanks to being lined with trees, it stood out in the surrounding countryside, which gave it grandeur and at the same time helped create a special mood.

In the second half of the eighteenth century, the change of trends in the shaping of gardens contributed to the change in the arrangement of cemeteries. In addition to the existing cemeteries based on a regular plan there emerged beautifully arranged cemeteries modelled on parks (Fig. 1). In the nineteenth century, natural irregular compositions were valued where the relationship between the deceased and nature was especially accentuated. Being primarily a memorial garden, a cemetery acquired the role of a sacred space and of a private area that was given a public form. A cemetery became a public park and a museum in one, a text produced by contemporary culture that highlighted its connections with the past. Such inspiration led to the formation of such cemeteries as Père-Lachaise in Paris, the Rossa in Vilnius, of the Rakowicki Cemetery in Kraków.⁶

Vegetation in the burial complexes

An important role is played at cemeteries by the vegetation: it has a symbolic significance, which applies both to the place where the plants appear in the cemetery and to their symbolic sense. Initially, trees were planted in cemeteries as fire protection, but later they became a means of organising the space in accordance with the trends of the given epoch. Already in pre-Christian times trees were considered to be sacred. It was believed that they provided shelter for the souls of the deceased.⁷ Especially highly valued were long-lived trees that could reach impressive dimensions, such as oaks and lindens. These trees are closely associated with cemeteries. The *Quercus Robur* oak was looked

upon as a symbol of strength and power, and was associated with immortality. In the Christian tradition the linden (lime tree) was treated as a holy tree. It was attributed with having the significance of the tree of the Last Judgement. *Tilia cordata* trees were planted along the roads leading to the cemetery, while oak trees were often planted along its borders. Also planted along the lanes were such trees as hornbeam (*Carpinus betulus*), chestnut (*Aesculus hippocastanum*) and ash (*Fraxinus excelsior*). Ashes were attributed with magical properties, and it was believed that if the deceased was buried in a coffin made of its wood, he or she would immediately be granted a peace of mind and the soul would not trouble the living. A tree characteristic of and closely linked with cemeteries all over the country is *Thuja occidentalis*. It was commonly regarded as a symbol of death, grief and mourning. At the same time, as an evergreen, it was regarded as a tree of life. Similarly treated was the yew tree (*Taxus baccata*). Its durable wood was seen as the opposite of the fragility of human life.⁸

In folk culture, it was commonly believed that the presence of “prickly” trees prevented the dead from getting out of the cemetery and visiting the living. That is why black locusts (*Robinia pseudoacacia*) and hawthorns (*Crataegus sp.*) were planted along the borders of a cemetery. *Betula pendula* birches were planted by the graves close to the head of the deceased. These trees symbolised compassion and kindness. Due to their silhouettes they were thought to mourn the dead and envelop them with their twigs. *Salix alba Tristis* willows were regarded similarly, but they are encountered a lot less often in cemeteries. It was believed that maples (*Acer platanoides* and *Acer pseudoplatanus*) looked after the souls of both the living and the dead, and beeches (*Fagus silvatica*) provided peace and security.

Great significance at the cemeteries was also attached to shrubs and the low-lying plants forming a dense carpet over the entire area of the cemetery. They had a complementary role and were directly linked with graves. Rose bushes, especially those blossoming in white, were often planted as a symbol of death and transience, but also of love and mystical rebirth. *Viburnum opulus* was planted by

⁶ J. Kolbuszewski, *Cmentarze*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 1996, p. 62.

⁷ D. Forstner, *Świat symboliki chrześcijańskiej*, Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 1990.

⁸ A. Majdecka-Strzeżek, op. cit., p. 100.

the graves of girls and young men. Its presence at an old cemetery points from afar to the grave of a young person. Boxwood (*Buxus sempervirens*), often planted in cemeteries, symbolized death, but also perseverance. It had the power of providing protection against evil spirits. Ivies (*Hedera helix*) and dwarf periwinkles (*Vinca minor*) commonly appeared at cemeteries, forming dense green carpets covering the entire area. Anemones (*Anemone nemorosa*), poppies (*Papaver rhoeas*) and marigolds (*Tagetes sp.*) were regarded as the flowers of death.⁹

The above plants were present not only at cemeteries, but also in other garden compositions. Nevertheless, certain species were for many years associated exclusively with cemeteries, so strong was the impact of their symbolism. Among those plants were thujas and marigolds. Nowadays they have lost their former significance and can be found in gardens everywhere, their old, dark symbolic meaning long forgotten.

Parks adjacent to country residences as places of commemoration

The middle of the eighteenth century marks the beginning of a new chapter in the history of garden design. In contrast to the trends of geometric arrangements prevailing in the previous centuries, gardens were now modelled on the beauty of untamed nature. The new aesthetics brought previously unknown solutions. Garden programmes came to be filled with references to literature and with symbols of philosophical and poetic ideas, thus expanding the scale of emotions as well as enriching and diversifying the moods they were to evoke.¹⁰ The theme of transience and death was popular at that time, and the introduction into the gardens of any forms related to it answered the demand of the epoch. In landscape gardens of the sentimental kind, numerous monuments with inscriptions were erected, as well as urns and tombs that were not dedicated to commemorating any particular persons. They were often places whose very presence, in accordance with the spirit of the period, was to evoke reflection on life and its trials and transience.

The Romantic style in the Polish art of garden design in the early nineteenth century perpetuated interest in the past, but now it was focused primarily on Polish history. Memories and the sense of transience were presented in the form of obelisks, tombstones, sarcophagi and memorial stones, which were located in the peripheral parts of the gardens and surrounded by specially formed vegetation. To emphasize the effect of melancholy, tree species with intertwining twigs were chosen as well as plants with dark foliage. The mood of solemnity and sadness in the face of portrayals of death was achieved through suitably composed scenery. It was a much appreciated item in a park's programme. To enhance the picturesqueness of those places, architectural additions in the neo-Gothic style were favoured.

In parks adjacent to country residences, causes and events directly linked with the life of the residence owners, as well as people dear to them, were also commemorated. In Mała Wieś near Grójec, a monument was erected that was dedicated to the residence owners' son who had died young (Fig. 2). A chapel was built near the edge of the park, with a viewing platform offering a vista of the church in the village of Belsk, founded by the Walicki family.

An interesting example of a memorial spot in a country residence park is the sculpture of a sleeping lion in the park in Pokój near Opole. It commemorates the former owner of the residence, Prince Eugen von Württemberg. The cast-bronze lion has been in the park since 1863, located in the middle of a small open space surrounded by magnificent rhododendrons (Fig. 3).

Creating places that evoke emotions was discussed by various authors, who also offered guidelines in their publications. Izabela Czartoryska¹¹ shared her reflections on commemorative sites in landscape gardens, as did M. Boitard¹², who stressed the importance of site selection, selection of plants (he deemed cypresses particularly appropriate as well as weeping willows with long, sadly drooping branches) and the right choice of architectural elements suitable for the intended effect. He also

⁹ G. Richter, *Zieleń na cmentarzach*, [in:] *Cemetery art – sztuka cmentarna – l'art. de cimenterie*. Sympozjum naukowe. Dokumenty, Wydawnictwo Werk, Wrocław 1995.

¹⁰ L. Majdecki, *Historia ogrodów*, PWN, Warszawa 2008, vol. 2, p. 112.

¹¹ I. Czartoryska, *Myśli różne o sposobie zakładania ogrodów*, 1805.

¹² M. Boitard, *L'art. de composer et decorer les jardins*, Paris 1834.

indicated literary heroes worthy of being commemorated in a garden. In his book, Boitard does not limit himself to descriptions but offers practical tips by including 14 sample mausoleums and 6 sample tombstones (Figs. 4, 5).

Following Poland's loss of independence, patriotic themes manifested themselves in Polish country-residence gardens of the nineteenth century. The owners used to commemorate in them outstanding leaders and heroes who had fought for the national cause (Fig. 6). The intention was to acknowledge their merits and at the same time to keep alive the memory of their actions and encourage others to follow their example.¹³ In a country which had disappeared from the map of Europe, only in the private space of one's own residence was it possible to express one's commitment and devotion to the motherland. It was a kind of patriotic manifesto. In numerous parks accompanying manor houses and country residences, monuments, plaques with inscriptions, and other symbols appeared whose presence was clearly associated with Polishness.

Family graveyards

On the estates owned by Protestants, small graveyards were set up in the nineteenth century for the burial of family members. This trend continued until the early twentieth century. Those graveyards were located in parks or in their close proximity on the grounds of the estate. Such family graveyards can be found in the historical regions of Mazuria, Warmia, Pomerania and Silesia. It should be pointed out that landowners would establish a family graveyard regardless of whether or not there existed a local cemetery for members of their faith. They became a characteristic element of the historic landscape of these lands. Unfortunately, most of those graveyards have not survived till modern times, destroyed by the passage of time, lack of maintenance, or acts of vandalism.

Family graveyards were located either in the parks or elsewhere on the property. There are several recurring locations.¹⁴

1. In the parks adjacent to the residence:

- closely linked with the main building by means of composition and vistas emphasised with rows of trees,
- on the peripheries of the park, without a tree-lined lane leading to it.

2. Elsewhere on the estate:

- outside the park, often on a hill with an extensive vista,
- outside the park, in a secluded spot with no vista links.

The shape of the family graveyards depended on the terrain. Their boundaries were determined by the natural features of the land (such as the backwaters of a river, embankments, or ravines) and natural hills.¹⁵ Their layouts were based on simple geometric figures. They were usually located in elevated places, often on top of hills or on their slopes, which afforded vast vistas and favoured contemplation of the beauty of the surrounding nature.

The family graveyards were surrounded by a fence or a wall. A common solution was to raise earth embankments along their borders, reinforced with stonework and designed to give the illusion of elevation of the whole area. Other solutions included wrought or cast iron fences, or stone and brick columns with see-through wooden or metal spans connecting them, with wickets allowing entry into the graveyard. As a rule, the enclosure was to have a simple unsophisticated form. The shape of the graveyard and its boundaries were highlighted by the planting of trees. Frequently encountered were deciduous species such as oaks, lindens, and hornbeams, less often chestnuts or birches, and conifers such as spruces and thujas.

Apart from the fence, burial chapels were the dominant architectural elements in the graveyards. They were little brick buildings, often echoing the neo-Gothic style. They were positioned in the central part of a usually small graveyard. Such a construction stood alone or was surrounded by graves marked with crosses and tombstones with inscriptions. Whatever its location, a family graveyard was a relatively small enclosed garden space, often shady and isolated from its surroundings, which facilitated peaceful reflection and contemplation. In the case of family graveyards located on hills, they

¹³ L. Majdecki, *Historia...*, op. cit., p. 233.

¹⁴ K. Ostrowska, *Cmentarze rodowe w zespołach rezydencjonalnych województwa olsztyńskiego*, SGGW, Warszawa 1997, p. 20.

¹⁵ K. Mazurkiewicz-Palacz, *Dawne cmentarze w powiecie słupskim*, Starostwo Powiatowe w Słupsku, Słupsk 2012, p. 9.

offered broad scenic vistas, which inspired contemplation of the beauty of the surrounding landscape. Thus the family graveyards were not only places of commemoration but also attractive scenic overlooks. Of particular interest in this respect is the family graveyard in the palace-and-park complex in Sorkwity near Mrągowo. The complex is located on the Sorkwity Lake and an island close to its shore. The family graveyard is situated high on the island on the edge of its park and commands an impressive view of the huge manor house over the lake. All that remains of the graveyard today is a marble figure of a kneeling angel (Fig. 7) and remnants of the fence. It is worth mentioning that a vineyard was founded by the owners on the island's southern terraces.

An interesting example of a well-preserved family graveyard can be seen in the park in Moszna in Opole region. The graveyard of the Thiele-Winckler family was arranged in the central part of a large clearing in the park. Surrounded by deciduous trees, it is perceived from a distance as an attractive sizeable group of trees. Only when you come near can you notice that it is a graveyard. Based on a circular plan, it is located on a small elevation and surrounded with an openwork fence. Under the canopy of the branches of the trees growing along the fence there are rhododendrons, and in the central part of the graveyard are the family tombstones. (Fig 8).

Family graveyards established outside parks, on forested areas or among fields, were mostly based on a regular plan, and were surrounded by a fence with trees planted along it. Inside there were earth graves with cast-iron crosses or tombstones in the form of boulders or stone slabs. Occasionally, there would be a burial chapel in the centre. Family graveyards compositionally linked with the residence had tree-lined lanes leading to them. Graveyards founded in forests or fields without a compositional link with the family residence (e.g. in Jelmuń) were located close to a road or a dirt track. Such graveyards never had a specially designed lane leading to them. They appeared to be lost in the surrounding space (Figs. 9, 10, 11).

It is worth noting that the type of trees which appeared in the family graveyards was connected primarily with the local habitat in the given area. The species introduced for symbolic reasons was thuja, but it accompanied individual graves and was not part a group of trees highlighting the fence. The tradition of setting up private graveyards on family

estates lasted till the beginning of the twentieth century, although starting from the mid-nineteenth century this trend was on the decline. Proper care for the graves located on family estates became more and more difficult due to changes in land ownership. Public cemeteries, perceived as sacred and inviolable, offered greater prospects for good protection of the graves and preservation of the memory about those buried in them.

War cemeteries

A special type of memorial gardens are war cemeteries. On the Polish soil they are numerous, and they perpetuate the memory of the wars that swept through Poland and Europe. This is the type of cemetery that appeared after World War I, and then again after World War II. War cemeteries occur as monuments designed to commemorate places and events, as individual graves, and as cemeteries dedicated to the soldiers who fell on the battlefields. They differ from many other cemeteries by their rows of identical crosses on regularly shaped fields of grass. The trees here serve only to mark off the area of the cemetery. Properly selected tree species are part of the natural greenery of the surrounding landscape. The minimalist composition of the necropolis stands in contrast to the enormity of the soldiers' suffering. The war cemetery as a new type of burial ground arrangement is easily distinguishable in the landscape, and its frequent presence on the Polish territories brings about reflection on the cruelty of war.

Summing up

The inevitability of the end of human life is marked in the landscape with memorial garden complexes. They are an integral component of man-shaped space. The cultural landscape is history recorded in the land, and its shape is affected by both a set of environmental conditions and the effects of human activity. Among the many kinds of cultural monuments, cemeteries occupy a special place. Shaped in the form of gardens and surviving until today, they reflect the social and artistic landscape of different regions of the country. The diversity of memorial gardens is a testimony to the changing conditions of life and changing trends in shaping the surrounding space and mutual relations between people.

Historic cemeteries, if they are to survive as the key, and often identifying, components of the cultural landscape, must be protected. Without it, their further existence will not be possible. Historic cemeteries, those unique memorial gardens, give testimony to the past and are symbols of the old days. Their presence gives us a sense of being part of a community, makes us aware of our roots, and brings stability so much needed in the face of change.

Translated by S. Sikora

Bibliography

- E. Baniukiewicz, *Ochrona cmentarzy zabytkowych*, OZK, Warszawa 1994.
- M. Boitard, *L'art. de composer decorer et les jardins*, Paris 1834.
- I. Czartoryska, *Myśli różne o sposobie zakładania ogrodów*, Wrocław 1805.
- D. Forstner, *Świat symboliki chrześcijańskiej*, Instytut Wydawniczy Pax, Warszawa 1990.
- K. Gendek, *Cmentarz wiejski jako kulturowy wyznacznik miejscowego krajobrazu historycznego*, SGGW, Warszawa 1998.
- J. Hempelmann, *Die Praxis der Friedhofsgartnerei*, Paul Parey Verlag, Berlin 1927.
- J. Kolbuszewski, *Cmentarze*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 1996.
- A. Majdecka-Strzeżek, *Zieleń obiektów sakralnych w Polsce*, [in:] *Ogrody przyświątynne i klasztorne*, Wrocław 2003.
- L. Majdecki, *Historia ogrodów*, PWN, Warszawa 2008.
- L. Majdecki, *Ochrona i kształtowanie cmentarzy*, Szczecin 1997.
- K. Mazurkiewicz-Palacz, *Dawne cmentarze w powiecie słupskim*, Starostwo Powiatowe w Słupsku, Słupsk 2012.
- K. Ostrowska, *Cmentarze rodowe w zespołach rezydencjonalnych województwa olsztyńskiego*, SGGW, Warszawa 1997.
- G. Richter, *Zieleń na cmentarzach*, [in:] *Cemetery art – sztuka cmentarna – l'art. de cimentiere*. Symposium naukowe. Dokumenty, Wydawnictwo Werk, Wrocław 1995.
- E. Szerszeń, *Rola cmentarzy w kulturze narodu*, [in:] *Ochrona cmentarzy zabytkowych*. Studia i materiały, OZK, Warszawa 1994.

Anna Majdecka-Strzeżek,
Dr Eng. landscape architect

MODERNIZACJA ZABYTKOWYCH POLSKICH DWORCÓW KOLEJOWYCH Z OKRESU DWUDZIESTOLECIA MIĘDZYWOJENNEGO

JAKUB KRZYCZKOWSKI

STRESZCZENIE

W artykule został opisany proces przekształceń zabytkowych dworców kolejowych związanych z ich modernizacją i adaptacją do nowych funkcji w świetle uwarunkowań prawnych, projektowych i realizacyjnych. Problematykę przedstawiono na przykładzie badanych obiektów powstałych w okresie międzywojennym na terenie II Rzeczypospolitej i zmodernizowanych po roku 2006. Zauważalny jest brak istotnych elementów procesu projektowego i wykonawczego takich, jak identyfikacja i ocena wartości zabytkowych, badanie historii i specyfiki obiektu oraz dokumentacja wprowadzanych zmian. Nie istnieje

także koncepcja zarządzania zabytkowymi obiektami kolejowymi. W rezultacie wiele z wyremontowanych obiektów traci swój unikatowy charakter, atrybuty zabytkowych wartości, a także pierwotne funkcje. Wprowadzenie nowych funkcji sprawia zarządcom trudności, przez co niektóre dworce pozostają niezagospodarowane.

Słowa kluczowe: dworce kolejowe, modernizacja, adaptacja, ochrona zabytków, wartości zabytkowe, okres międzywojenny, zmiana funkcji

MODERNIZATION OF HISTORIC POLISH RAILWAY STATION BUILDINGS FROM THE INTERWAR PERIOD

ABSTRACT

The article describes the process of transformation of historic railway stations for the modernization and adaptation to new functions in the light of legal, design and realization issues. Problems are presented on the example of studied objects – stations created in the interwar period in Poland and modernized after 2006. The study showed lack of significant elements in the design and the executive processes, such as the identification and evaluation of historic values, study of history and character of the object and documentation of changes. There is also

no concept of managing historic station buildings. As a result, many of the renovated objects will lose its unique character, the attributes of historic value and original function. The introduction of new functions seems problematic for managers, what makes some stations remain unoccupied.

Key words: railway stations, modernization, adaptation, protection of historic buildings, historic values, interwar period, function change

Jedną z największych korzyści przystąpienia Polski do Unii Europejskiej było uzyskanie dostępu do nowych źródeł finansowania inwestycji. Od 2004 roku istotne inwestycje infrastrukturalne z sektora transportu oraz ochrony środowiska są dofinanso-

wane z Funduszu Spójności¹. Jednym z największych beneficjentów tych środków są Polskie Koleje Państwowe (PKP), które uzyskane dotacje przeznaczają między innymi na remonty dworców kolejowych.

¹ Program operacyjny „Infrastruktura i środowisko”.

Na stronie internetowej² PKP SA prezentują efekty modernizacji dworców przeprowadzonych po 2004 roku. Większość z nich to obiekty historyczne, powstałe przed 1945 rokiem. W prezentacjach obejrzyć można zdjęcia efektownie oświetlonych budynków wraz z komentarzem o celach prac modernizacyjnych i restauracyjnych – podnoszeniu poziomu estetyki i jakości usług. Przeglądając publikacje prasowe dotyczące wyremontowanych dworców możemy jednak natknąć się na komentarze wytykające PKP podstawowy problem – zanik funkcji obiektów. Bardzo często zdarza się, że po zakończeniu prac do zabytkowego budynku nie powracają towarzyszące usługi, ale też podstawowe funkcje tj. kasy biletowe i poczekalnie. W prasie opisano kilka obiektów, które po remoncie nie zostały ponownie otwarte³, jednak skalę problemu można zaobserwować analizując dane prezentowane w części zatytułowanej „Nieruchomości – sprzedaż lub wynajem”.⁴ Prawie na każdym zmodernizowanym dworcu znajdują się niewykorzystywane pomieszczenia, w części jest to nawet całość powierzchni użytkowej obiektu. Problemem jest prowadzenie działalności w budynku dworcowym, ze względu na jego lokalizację i specyfikę układu funkcjonalnego. Dzieje się tak pomimo przystosowania obiektu do współczesnych wymagań technicznych i użytkowych. Ponowne zagospodarowanie dworca lub wprowadzenie nowych funkcji stanowi jednak tylko część problemu. Rządziej poruszonym na forum publicznym zagadnieniem jest charakter przekształceń i efekt modernizacji zabytkowych dworców w kontekście teorii konserwatorskiej. W przypadkach obiektów objętych ochroną prawną jest to zazwyczaj restauracja przywracająca historyczną formę budynku. Zdarzają się jednak przypadki, w których działania projektantów przesuwają się poza dopuszczaną w Karcie Weneckiej

granice w stronę renowacji i niepopartej źródłami kreacji pseudohistorycznej. Przekształcenia obiektów w Kole i Łęczycy są przykładami, w których dość swobodnie potraktowano formę dachów, detal i kolorystykę obiektu (il. 1–4). Chociaż są to rezultaty akceptowane często przez służby konserwatorskie, to w efekcie następuje utrata części wartości zabytkowych niezdefiniowanych na etapie prac przedprojektowych.

Zarówno PKP, jak i administracja państwowa mają świadomość tego problemu. W październiku 2015 roku odbyła się konferencja „Planowanie przestrzenne na terenach kolejowych”.⁵ Przedstawiono na niej współczesną problematykę modernizacji obiektów kolejowych – rolę właściwego planowania przestrzennego obszarów kolejowych, planowania funkcjonalnego, rolę samorządów w procesie modernizacji oraz przykłady realizacji. W prezentacjach pominięto jednak temat obiektów zabytkowych, pomimo ich znaczącej liczby. Współpraca ze służbami konserwatorskimi przedstawia się jako jeden z etapów procesu inwestycyjnego, nie mający znaczącego wpływu na opisywane analizy planistyczne i funkcjonalne.

Pomiędzy 1945 a 2005 rokiem, ze względów finansowych, PKP unikały przeprowadzania kosztownych prac remontowych. Głównym powodem zaniechań był aspekt finansowy. Dopiero w 2010 roku prowadzona przez 20 lat restrukturyzacja przedsiębiorstwa, przy wsparciu funduszy unijnych, przyniosła efekt w postaci uzyskania zysków.⁶ Wcześniej do przeprowadzenia generalnego remontu i działań konserwatorskich przystępowano w chwili, gdy stan techniczny budynku był bardzo zły, wydarzyła się katastrofa budowlana lub został wydany przez konserwatora nakaz przeprowadzenia prac zabezpieczających budynek. Skutkiem długo-

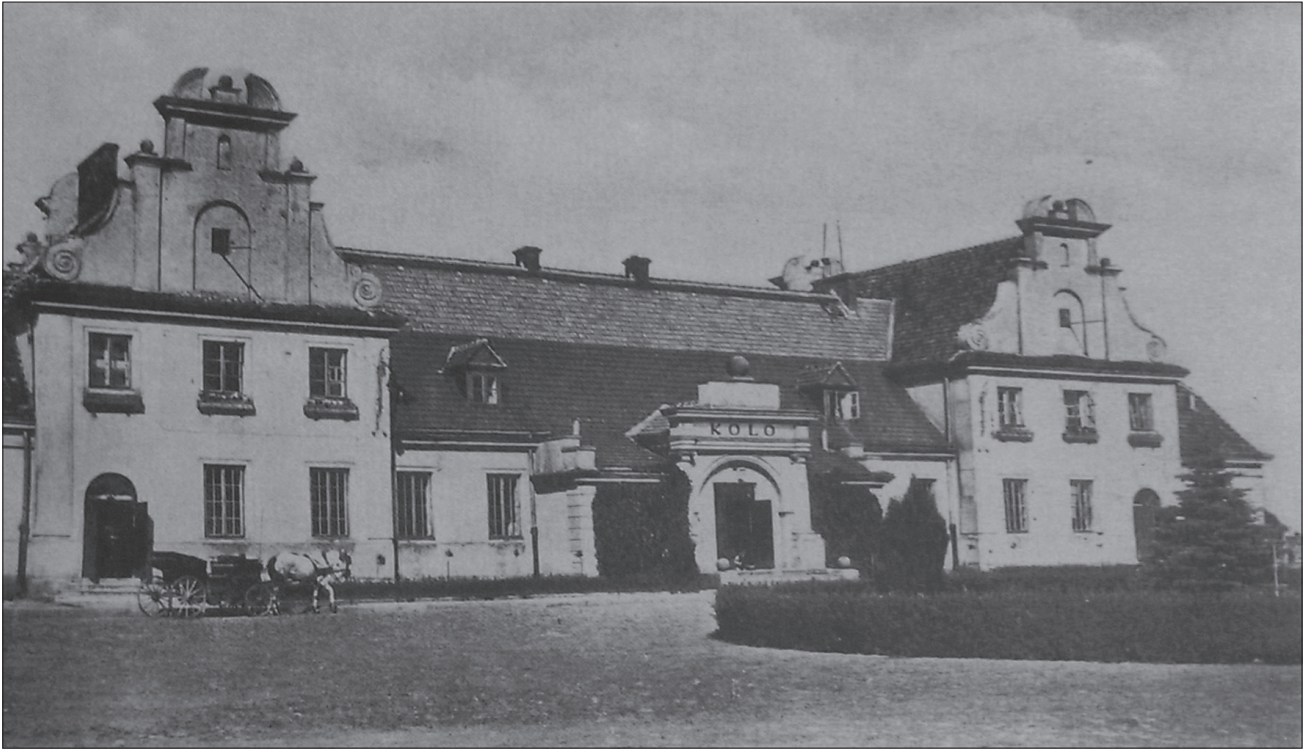
² PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [dostęp: 05.2016].

³ Są to na przykład obiekty w Zgierzu, Psim Polu, Luboniu. Źródła: *Włoszczowa – wyremontowany dworzec zamknięty od lat*, [w:] „Rynek infrastruktury”: <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/wloszczowa-wyremontowany-dworzec-zamkniete-od-lat-47867.html> [dostęp: 05.2016]; *Wyremontowali dworzec by stał zamknięty*, [w:] „Gazeta Wyborcza”: http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35771,13585998,Psie_Pole__Wyremontowali_dworzec__by_stal_zamkniete.html [dostęp: 05.2016]; *Wyremontowany dworzec w Luboniu stoi pusty*, [w:] „Głos Wielkopolski”: <http://www.gloswielkopolski.pl/arttykul/686991,wyremontowany-dworzec-kolejowy-w-luboniu-stoi-pusty-na-co-komu-ten-budynek,id,t.html> [dostęp: 05.2016].

⁴ PKP SA – Nieruchomości – Wynajem – Oferty: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/wynajem/oferty.html> [dostęp: 05.2016].

⁵ Konferencja zorganizowana przez PKP SA i Ministerstwo Rozwoju 13 października 2015 r. w Warszawie.

⁶ Obecnie zysk całej grupy wynosi około 200 mln zł rocznie, przy obrotach sięgających 200 mld zł, podczas gdy 2003 rok PKP zakończyło ze stratą ponad 2 mld złotych, w 2006 strata wynosiła ok. 118 mln zł. Źródło: raporty roczne PKP SA dostępne na stronie internetowej grupy: <http://pkpsa.pl/grupa-pkp/raport-finansowy.html> [dostęp: 05.2016].



1. Dworzec kolejowy w Kole, ok. 1940 r. Źródło: M. Kozajda, *Koło – stare widoki miasta*, Koło 1999, s. 55
1. Koło Railway Station, c. 1940. Source: M. Kozajda, *Koło – stare widoki miasta*, Koło 1999, p. 55



2. Dworzec kolejowy w Kole obecnie. Fot. autor, 2014
2. Koło Railway Station at present. Photo by author, 2014



3. Dworzec kolejowy w Łęczycy w trakcie budowy, ok. 1925 r. Fot. A. Konecki
3. Łęczycza Railway Station under construction, c. 1925. Photo by A. Konecki



4. Dworzec kolejowy w Łęczycy obecnie. Fot. autor, 2014
4. Łęczycza Railway Station at present. Photo by author, 2014

letniego niepodejmowania działań była pogarszająca się estetyka i funkcjonalność budynków oraz niechęć podróżnych do korzystania z zaniedbanych, brudnych, a czasem wręcz zdewastowanych pomieszczeń i przestrzeni. W ostatnich latach doszło do zmiany idei funkcjonowania budynku dworca. Historycznie jego podstawowe funkcje to zapewnienie podróżnym schronienia i informacji oraz obsługa w zakresie sprzedaży biletów, transportu i przechowania bagaży. Obecnie – ze względu na rewolucję informacyjną – funkcje te w znacznym stopniu zanikły, rezerwacja i sprzedaż biletów możliwa jest za pomocą Internetu. Zmianie uległ styl podróżowania. Dzięki dostępności programów agregujących informacje od różnych rodzajów przewoźników możliwa jest optymalizacja czasu podróży i wyeliminowanie konieczności oczekiwania na dworcu. Informatyzacja urządzeń sterowania ruchem i wprowadzenie automatów do sprzedaży biletów pozwoliły na zredukowanie liczby pracowników stacji do zera. Budynek dworca – przynajmniej w teorii – przestał być zatem potrzebny zarówno pasażerom, jak i zarządzającym PKP. Często jedynym argumentem przeciw jego likwidacji jest fakt objęcia go prawną ochroną konserwatorską.

Przy modernizacji zabytkowego dworca pojawia się zagadnienie skutecznej, zgodnej z wytycznymi konserwatorskimi adaptacji. Obecnie brak jest zdefiniowanych zasad i kryteriów waloryzacji obiektów zabytkowych. Dla obiektów zaliczających się do dziedzictwa techniki konieczna jest szersza analiza uwarunkowań funkcjonalnych, socjalnych i historycznych. Problem dziedzictwa techniki obejmującego między innymi środki transportu został wskazany w dokumencie „Filling the gaps” z 2004 roku⁷, odnoszącym się do pominiętych gałęzi światowego dziedzictwa chronionego przez UNESCO. W badaniu wartości zabytkowych obiektów kolejowych pomocne mogą być dokumenty opublikowane przez Międzynarodową Radę Ochrony Zabytków ICOMOS i Międzynarodowy Komitet Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego TICCIH. Są to między

innymi „Zasady Dublińskie”⁸ oraz „Karta Tagilska”⁹ wskazujące zasady postępowania przy przekształcaniu obiektów należących do dziedzictwa przemysłowego. W dokumentach tych podkreśla się szczególne wartości dziedzictwa przemysłowego dokumentującego ewolucję techniki oraz przemiany społeczne i socjalne społeczeństwa. Jako przedmiot dziedzictwa wymienia się obiekty budowlane i infrastrukturę wraz z urządzeniami. Zwrócono także uwagę na istotność badania i dokumentacji budynków, budowli i wyposażenia, także w zakresie ich funkcji i organizacji procesów w nich lub za ich pomocą zachodzących. Powtórzono także, za dokumentem z Nara z 1994 roku¹⁰, że autentyzm jest podstawową wartością kwalifikującą do uznania obiektu za element dziedzictwa kulturowego. Rozszerzono jednak pojęcie autentyzmu (poza materią) także na funkcję oraz organizację procesów. Za elementy dziedzictwa przemysłowego uznaje się w nich też obiekty mające związek z produkcją przemysłową takie, jak infrastrukturę przesyłania energii oraz transport dóbr.

Zachowane budynki dworcowe obrazują ewolucję technologiczną kolei oraz jej historię na przestrzeni ostatnich 100 lat. Pierwszy szczyt rozwoju kolejnictwa przypada na okres międzywojenny, kiedy powstała lub została przebudowana większość historycznych obiektów dworcowych. Pociągi były wtedy podstawowym środkiem masowego transportu lądowego. Dekoniunktura nadeszła wraz z końcem II wojny światowej – zniszczenia wojenne w połączeniu ze zwiększaniem się dostępności transportu samochodowego spowodowały, że liczba pasażerów zaczynała maleć i w związku z tym malały przychody przedsiębiorstw kolejowych. Problem ten dotyczył zwłaszcza państw zachodnich¹¹, gdzie upowszechniły się samochody osobowe. W powojennej Polsce transport kolejowy był promowany przez ówczesne władze, jednak na przeszkodzie rozwoju stały olbrzymie zniszczenia infrastruktury oraz rabunek taboru przez okupantów w trakcie wojny i przez Związek Radziecki w okresie powojennym.

⁷ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The World Heritage List: Filling the gaps – an Action Plan for the future*, Paryż 2004.

⁸ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes – „The Dublin Principles”*, Paryż 2011.

⁹ Karta Tagilska – The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.

¹⁰ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The Nara Document on Authenticity*, 1994.

¹¹ Na przykład w Wielkiej Brytanii liczba przewiezionych pasażerów spadła z 1,3 mld w 1945 roku do 0,7 mld rocznie w latach 80. XX w. Źródło: *Billion Passenger Railway from 1830 to 2001*, The UK Office of Rail Regulation, 2002.



5. Dworzec kolejowy w Kole przed remontem, ul. Kolejowa 1. Fot. K. Torzecki, 2005
5. Kolo Railway Station before the renovation, 1 Kolejowa St. Photo by K. Torzecki, 2005

Sieci kolejowe ze względu na swoją rozległość wymagały także olbrzymich nakładów na utrzymanie. Oszczędności szukano między innymi w wydatkach na utrzymanie budynków stacyjnych. W krajach zachodnich proces ten miał miejsce w latach 50. i 60. XX wieku. W okresie PRL ze względów strategicznych priorytetem była sprawna infrastruktura – tory, trakcja, urządzenia sterowania ruchem oraz tabor. Budynki i budowle kolejowe modernizowane były znacznie rzadziej, podlegały jedynie doraźnej konserwacji. Z tego względu zachowały się instalowane w nich w różnym okresie urządzenia techniczne do obsługi pasażerów i sterowania ruchem. Na elewacjach i we wnętrzach można zobaczyć chaotyczny zbiór zegarów tablic informacyjnych, oświetlenia i nagłośnienia (il. 5). Przywołane wcześniej dokumenty doktrynalne wskazują na wagę zachowania integralności budynku i zainstalowanych w nim urządzeń, a także integralności funkcjonalnej¹² jako głównych nośników ich wartości. Wytyczne te są jednak stosowane w ograniczonym stopniu.

Wyzwaniem w procesie modernizacji i adaptacji budynku dworca kolejowego są współczesne wymagania dotyczące przepisów technicznych, potrzeb użytkownika, jak i zarządcy oraz skomplikowanego procesu przekształcania, obejmującego działania przedprojektowe, projektowe, budowlane i konserwatorskie. Problemem staje się nie tylko spełnienie stawianych wymagań, ale nawet ich identyfikacja. Współczesne standardy techniczne i ergonomiczne całkowicie różnią się od obowiązujących w XIX i początku XX wieku, kiedy zaprojektowano większość polskich dworców. Dzisiejszy użytkownik przyzwyczajony jest i wymaga podania czytelnych informacji, dostępnych na pierwszy rzut oka. Dlatego na nowoczesnych stacjach możemy zaobserwować dużą liczbę wielokierunkowych tablic i ekranów z kierunkiem dojścia, czasem odjazdu, przyjazdu, ewentualnymi dalszymi połączeniami. Oczywiście jest zapewnienie dostępności do transportu publicznego osobom niepełnosprawnym, a także spełnienie wymagań określonych w przepisach technicznych

¹² Karta Tagilska, op. cit.



6. Dworzec kolejowy w Kole, rampa dla niepełnosprawnych przed wejściem do budynku. Fot. autor, 2014
6. Koło Railway Station, disabled access ramp at the front entrance to the building. Photo by author, 2014

dotyczących funkcjonowania budynków. Choć prawo dopuszcza wyjątki w stosunku do obiektów zabytkowych (na przykład w warunkach technicznych¹³ budynki zabytkowe są zwolnione m.in. z konieczności zapewnienia oszczędności energetycznej) to wymagania, a także oczekiwania interesariuszy¹⁴ względem ostatecznego efektu modernizacji znacząco różnią się od siebie i często są ze sobą sprzeczne, nawet w obrębie jednej grupy zainteresowanych. Jako przykład można podać konflikt pomiędzy ochroną autentycznej tkanki budowlanej i formy architektonicznej a zwiększeniem dostępności budynku dla osób niepełnosprawnych. Działania te wymagają wprowadzenia nowych elementów budowlanych do wnętrza i otoczenia obiektu takich, jak pochylnie łączące różne poziomy, windy oraz np. rezygnację z progów. Wiąże się to z ingerencjami w zabytkową tkankę budowlaną – wykonaniem nowych otworów w ścianach i stropach oraz zmianami w ustroju konstrukcyjnym budynku. Przykładowo przy modernizacji budynku dworca

w Kole¹⁵ wprowadzenie wind w bocznych ryzalitech łączących 3 kondygnacje było jednym z powodów całościowej wymiany zachowanych stropów drewnianych na żelbetowe. Cały front budynku zajęły pochylnie łączące parter z podjazdem (il. 6). Podobnie na dworcu w Rabce Zdroju¹⁶ wraz z dodaniem windy wymieniono stropy i zrezygnowano z drugiej klatki schodowej wprowadzając nowe połączenie na poziomie piętra w przestrzeni holu. Lokalni użytkownicy z jednej strony chwalą przystosowanie budynku do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, z drugiej strony krytykują efekt wizualny i estetyczny.

W procesach modernizacji uczestniczą różne podmioty zainteresowane lub zobligowane prawnie do uczestnictwa. Przede wszystkim są to uczestnicy procesu budowlanego określani w ustawie Prawo Budowlane¹⁷ – właściciel, projektant, wykonawca oraz właściwe służby nadzoru budowlanego i konserwatorskiego. Jest to norma dla zabytkowych budynków. Jednak w przypadku dworca kolejowego

¹³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Dz.U. nr 75, 2002, poz. 690.

¹⁴ Interesariusz – podmiot (osoba fizyczna lub prawna), który może wpływać na działania firmy lub instytucji oraz pozostaje pod wpływem efektów tych działań. *Słownik Języka Polskiego*, PWN, Warszawa 2012. W związku z tym są to osoby i pod-

mioty zainteresowane powodzeniem tychże działań i dopasowaniem rozwiązań do własnych potrzeb.

¹⁵ Zmodernizowany w 2012 r.

¹⁶ Prace konserwatorskie i budowlane zakończono na początku 2015 r.

¹⁷ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Dz.U. nr 89, 1994, poz. 414.

wego liczba zaangażowanych i współpracujących ze sobą podmiotów jest większa. Z ramienia inwestora projekt przygotowywany jest przez struktury centralne (odpowiedzialne za eksploatację, inwestycje i komercjalizację nieruchomości kolejowych) oraz terenowe (OGN – Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami, WTUN – Wydziały Technicznego Utrzymania Nieruchomości, a także osoby bezpośrednio nadzorujące działanie budynku – administratorów i zarządców). Ponadto zmiany w infrastrukturze każdorazowo muszą zostać skonsultowane, uzgodnione i zatwierdzone przez jednostki branżowe (m.in. odpowiedzialne za energię i informatyzację – PKP Energetyka, TK Telekom). Także skład zespołu określanego w prawie budowlanym jako „projektant” jest bardzo szeroki. Oprócz projektanta architektury i projektantów branżowych na rozwiązania projektowe wpływ mają specjaliści z zakresu konserwacji zabytków i rzeczoznawcy w zakresie budowlanym, konstrukcji, mykologii, a także wskazywani przez odpowiednie przepisy techniczne: rzeczoznawcy ds. pożarowych, BHP i sanitarnych. Ze względu na wymagania ustawy o zamówieniach publicznych¹⁸ program funkcjonalny budynku opracowuje oddzielny zespół¹⁹. Ze strony wykonawcy robót ekipa kierownika budowy także musi być bardziej rozbudowana m.in. o kierowników robót budowlanych specjalizujących się w konserwacji zabytków oraz konserwatorów odpowiedzialnych za detale i elementy wykończeniowe. Działania przy obiektach zabytkowych wymagają prowadzenia różnych skomplikowanych prac dodatkowych np. wprowadzania izolacji przeciwwodnych, wzmacniania fundamentów i elementów konstrukcyjnych, co wymaga od kierujących pracami szczególnych kwalifikacji. Należy zwrócić uwagę, że udziałem w procesie modernizacji dworca zainteresowani są także:

- lokalny samorząd (miasta, wsi, osiedla), któremu zależy na funkcjonowaniu budynku obsługi ruchu kolejowego oraz dla którego budynek dworca

jest istotnym elementem tkanki miejskiej lub krajobrazu i w związku z tym elementem promocji. Samorząd może być także zainteresowany wykorzystaniem wolnych przestrzeni w budynku – np. w Kole i Rabce Zdroju urządzono biblioteki miejskie;

- samorząd terytorialny na różnych szczeblach administracyjnych (najczęściej wojewódzki) – w zależności od sposobu funkcjonowania linii kolejowej, którą obsługuje dworzec – finansujący i organizujący połączenia kolejowe na podległym mu terenie;
- lokalni użytkownicy korzystający z połączeń kolejowych oraz funkcji towarzyszących budynku;
- lokalna społeczność, mająca odniesienia emocjonalne do obiektu;
- użytkownicy-najemcy prowadzący w pomieszczeniach budynku dworca usługi podstawowe (na zasadzie franczyzy) lub towarzyszące, zainteresowani dostosowaniem budynku do odpowiednich standardów;
- tzw. udziałowcy uprawnieni²⁰ np. miłośnicy kolei lub grupy rekonstrukcyjne organizujące przejazdy dawnych pociągów zgodnie z historycznymi realiami, dla których niezwykle istotne jest zachowanie wszelkich elementów świadczących o byłych kolejowych tradycjach, technice, technologii, sposobach zarządzania i kierowania ruchem;
- społeczność naukowa zajmująca się badaniami historii kolejnictwa, historii architektury i konserwacji zabytków.

Jednak zdanie wyżej wymienionych interesariuszy często jest pomijane, a zarządzający (kierownictwo PKP) nie jest zainteresowany prowadzeniem dialogu. Tymczasem na konieczność partycypacji społecznej w procesie konserwacji zabytku zwraca uwagę szereg dokumentów doktrynalnych wydanych przez UNESCO i ICOMOS – „Karta Waszyngtońska”²¹, „Karta z Burra”²², „dokument z Nara”²³, „Karta Tagilska”²⁴. Podkreślana jest w nich ko-

¹⁸ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, Dz.U. nr 19, 2004, poz. 177.

¹⁹ Opracowanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) jest oddzielnym zamówieniem publicznym. Jednostki opracowujące dokumentację, która jest podstawą kolejnego przetargu są z niego automatycznie wyłączone.

²⁰ Gustavo Araoz używa tego określenia w odniesieniu do lokalnych społeczności realizujących swoje tradycje kulturalne oparte na danym zabytku. Por.: G. F. Araoz, *Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji*, [w:] II Kongres Konserwatorów Polskich – tezy,

red. J. Jasieńko, A. Kadłuczka, Wydaw. SKZ, NID, PK, Kraków 2015.

²¹ ICOMOS, *Międzynarodowa Karta Ochrona Miast Historycznych*, Waszyngton 1987, art. 3.

²² Australia ICOMOS, *The Burra Charter – The Australia ICOMOS Charter for places of cultural significance*, Burra 1979, art. 12.

²³ ICOMOS, *The Nara document on Authenticity*, op. cit.

²⁴ „Karta Tagilska” op. cit., art. 4, pkt. VIII.

nieczność identyfikacji i zrozumienia znaczenia obiektu zabytkowego dla lokalnej społeczności, a także współodpowiedzialności tejże społeczności za zarządzanie zabytkiem.

Obecnie PKP SA zarządza około 2,5 tysiącami istniejących obiektów, z czego około 600 aktywnie obsługuje ruch pasażerski. Z porównania udostępnionej przez PKP listy dworców²⁵ z danymi opublikowanymi przez Narodowy Instytut Dziedzictwa²⁶ wynika, że ponad połowa budynków dworcowych powstała przed 1945 rokiem i jest w obszarze zainteresowania służb konserwatorskich. Około dwustu z nich jest chronionych wpisem do rejestru zabytków, wiele innych wpisano do gminnych ewidencji. Jest to więc dość duży zasób słabo rozpoznany pod względem konserwatorskim pomimo zainteresowania ze strony historyków architektury. Liczący około 1000 obiektów zbiór historycznych budynków dworcowych jest silnie zróżnicowany. Są to różnice wynikające między innymi z obowiązujących w momencie ich projektowania przepisów administracyjnych różnych krajów, jako że znajdujące się obecnie na terenie Polski dworce budowane były przez państwa zaborcze (Rosja, Austria, Niemcy) oraz po 1918 roku przez władze polskie. Projektantom przyświecały różne cele polityczne i strategiczne i im podporządkowane były rozwiązania architektoniczne i funkcjonalne (Rosja – transport militarny i przemysłowy, Niemcy – komunikacja osobowa i informacyjna/poczta, Austria – przemysł i turystyka, nadto wszystkie państwa zaborcze realizowały przez architekturę obiektów użyteczności publicznej swoją politykę kulturową, wprowadzając własną stylistykę narodową). Powstała po 1918 roku dyrekcja Polskich Kolei Państwowych postawiła sobie za cel połączenie i scalenie rozbitych układów komunikacyjnych odziedziczonych po zaborcach. W trakcie odbudowy ze zniszczeń spowodowanych I wojną światową prowadzono także politykę historyczną nadając nowym budynkom dworcowym formę w stylu narodowym, odwoływano się do hi-

storycznej stylistyki, w uznaniu ówczesnych projektantów architektury tradycyjnej dla Polskiej – stylistyki manierystycznej i barokowej²⁷. Jeszcze inne podejście prezentowali okupanci w trakcie II wojny światowej, budując i przebudowując infrastrukturę kolejową na potrzeby działań wojennych.

Problematyka konserwatorska związana z modernizacją i adaptacją dworców kolejowych została zilustrowana przykładami prac zrealizowanych w budynkach dworcowych w Modlinie, Radziwiłowie i Żyrardowie, Kole, Łęczycy, Białej Podlaskiej i Rabce Zdroju.²⁸ Wymienione dworce powstały na terenie Polski w latach 20. XX wieku i zostały zmodernizowane pomiędzy 2005 a 2015 rokiem. Projekty ich budowy powstały tuż po I wojnie światowej, pomiędzy rokiem 1919 a 1925 w biurach projektowych Okręgowych Dyrekcji Kolei Państwowych. Realizacja nastąpiła po przerwie spowodowanej wybuchem wojny polsko-radzieckiej w 1920 roku. Geneza ich powstania była dwojaka. Pierwszy typ wybudowano na istniejących stacjach kolejowych, w ramach odbudowy zniszczonej infrastruktury w trakcie wojny²⁹. Charakterystyczne dla tego typu jest powtarzanie wcześniejszego układu ścian i osi elewacyjnych, obrysu murów oraz rozmieszczenia otworów okiennych i drzwiowych na elewacji. W publikacji „Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych”³⁰ z 1928 roku nazwano to *budowaniem na starych murach*. Powodem takiego postępowania był brak funduszy. Prowadzono prace adaptując istniejące fragmenty budynków i nakładając nową szatę architektoniczną tak, jak miało to miejsce w przypadku Radziwiłowa, Żyrardowa i Białej Podlaskiej. Pawilonową, eklektyczną architekturę charakterystyczną dla zaboru rosyjskiego zastąpiono bryłą w stylu narodowym, nawiązując do formy dworu z wysokim spadzistym dachem, przejściem na osi i manierystycznymi, barokowymi lub klasycystycznymi detalami.

Inny typ obiektów prezentują dworce powstające na nowo projektowanych połączeniach m.in. linii

²⁵ Nasze dworce – strona internetowa PKP SA: <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/> [dostęp 05.2016].

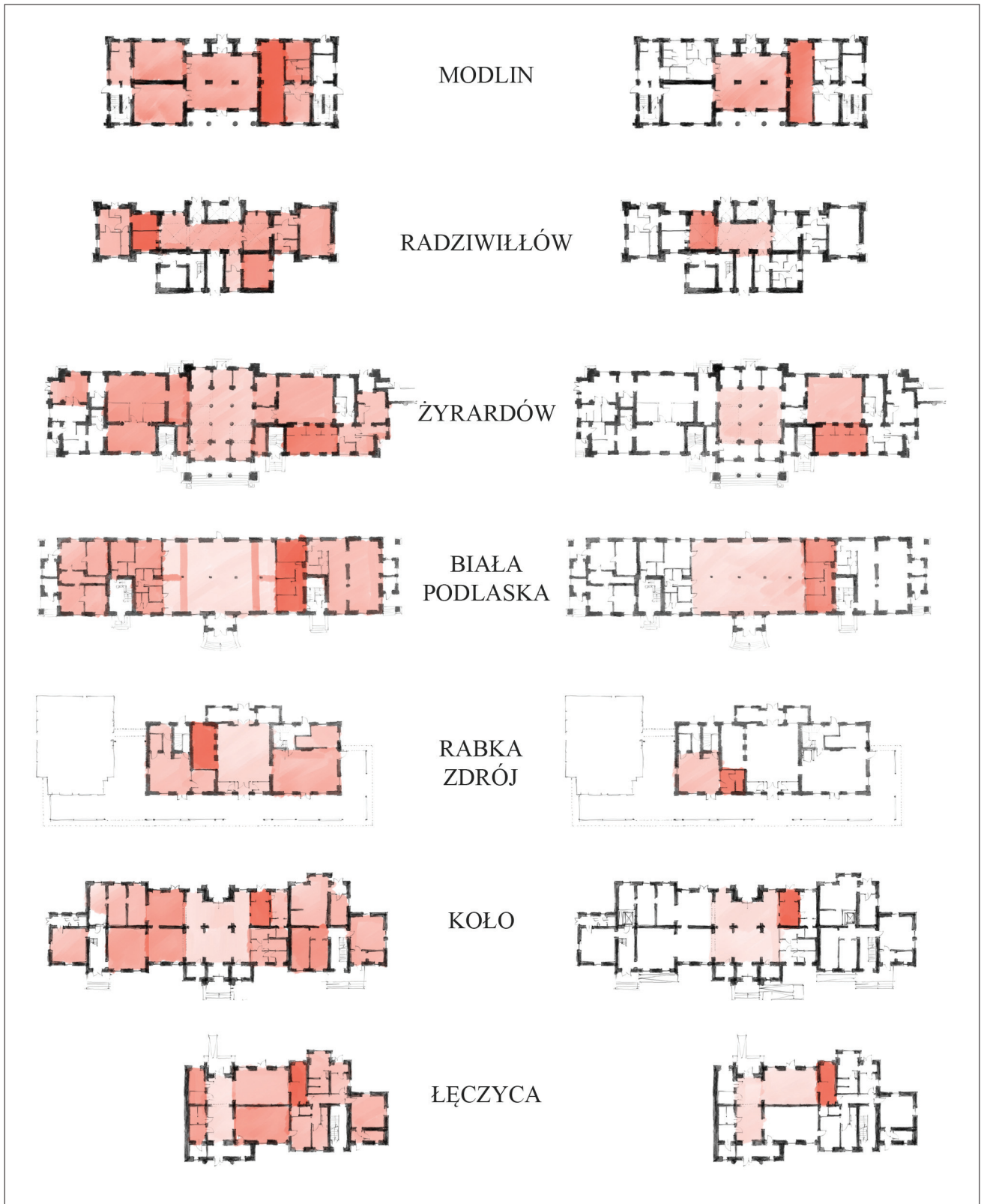
²⁶ Zestawienie zabytków nieruchomości, strona www NID: http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/zestawienia-zabytkow-nieruchomych/ [dostęp: 05.2016].

²⁷ Por.: *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, wydano staraniem i nakładem Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1928, s. 85.

²⁸ Dokumentacja projektowa tych obiektów została autorowi udostępniona w ramach prowadzonych w 2014 roku badań: J. Krzyczkowski, „*Dworce kolejowe dwudziestolecia międzywojennego*” (praca nr 504M/1010/913/14 wykonana w ramach grantu dziekańskiego), Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, 2015, mps w zbiorach WA PW.

²⁹ Modlin na linii kolei nadwiślańskiej, Radziwiłów i Żyrardów na linii warszawsko-wiedeńskiej, Biała Podlaska na linii warszawsko-terespolskiej.

³⁰ *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych*, op. cit.



7. Zmiany funkcjonalne dworców kolejowych: po lewej stan pierwotny, po prawej stan po modernizacji; kolorem czerwonym oznaczono zakres funkcji kolejowych (poczekalnie, hole, kasy, pomieszczenia techniczne). Rys. autor

7. Changes in functional layout at railway stations: before (left) and after the modernization (right); red indicates the railway-related functional area (waiting rooms, lobbies, ticket offices, service rooms). Drawing by author

Kutno–Strzałków (łączącej Warszawę z Poznaniem) i Łódź–Sierpc. Tu także duży wpływ miały ograniczenia finansowe, więc zdecydowano się na realizację projektów powtarzalnych. I tak, dworce w Łęczycy, a także w Gostyninie, Ozorkowie, Sierpcu i Płońsku, są okrojona wersją dworca w Kole. Projekty powtarzalne wykorzystano jeszcze w późniejszych latach w trakcie budowy tzw. „magistrali węglowej”, brakującego odcinka bezpośredniego połączenia Śląska z Gdynią: Herby Nowe–Inowrocław³¹. Architektura dworca powtarzalnego także czerpała rozwiązania dekoracyjne ze stylistyki narodowej, zwłaszcza charakterystyczne zwieńczenia ryzalitów nawiązywały do spływających szczytów holenderskich spotykanych często na Mazowszu i Podlasiu.

Funkcja dworca kolejowego odpowiadała ówczesnej technologii i stylowi podróżowania związanemu m.in. z kwestią stosunków społecznych w XIX i na początku XX wieku. W masowym transporcie kolejowym bardzo szybko pojawił się podział na klasy (zgodnie z zamożnością pasażerów), którego skrupulatnie przestrzegano nie tylko w czasie podróży, ale także w przestrzeni dworca i stacji. W projekcie uwzględniano oddzielne poczekalnie dla każdej z klas (zgodnie z ówczesnie przyjętym standardem podróży), duże przechowalnie bagaży, a także biura dla pracowników administracyjnych, technicznych i obsługi. Na piętrze budynku zazwyczaj lokowano mieszkania dla personelu stacji. Każdy dworzec wyposażony był w połączenie telegraficzne służące m.in. do sterowania ruchem. Przejazdami pociągów w obrębie stacji sterowano ręcznie za pomocą systemu semaforów, był on obsługiwany z oddzielnego budynku – nastawni. Istotne informacje podróżnym przekazywane były głosowo, ruch pociągów opisany był na wywieszonym w gablocie rozkładzie jazdy. Najistotniejszym z punktu widzenia podróźnego elementem wyposażenia był natomiast zegar dworcowy – często konstruowany przez lokalnych rzemieślników, więc unikatowy. Kolejne lata użytkowania przynosiły nowe nawarstwienia, związane z rozwojem technologicznym – zautomatyzowane tablice informacyjne, systemy nagłośnieniowe, oświetlenie. Fragmenty tych instalacji lub pozostałości po nich przetrwały do czasów współczesnych,

jednak obecnie w ramach remontów są usuwane i zastępowane jednolitym wyposażeniem. Obecnie funkcje sterujące transportu kolejowego zostały znacząco zredukowane przez rozwój technologiczny – głównie automatyzację procesów zarządzania ruchem i obsługi podróżnych. W większości przypadków główny układ komunikacyjny dworca – hol z przejściami na perony i zlokalizowane wokół niego kasy pozostają zachowane (il. 7).

Etap przygotowania inwestycji

Decyzja o przystąpieniu do modernizacji zapadała zazwyczaj ze względu na: zły stan techniczny zagrażający bezpieczeństwu użytkownika, efekt wizerunkowy lub nakaz konserwatorski. W centrali PKP i właściwym OGN analizowana była przydatność obiektu, uwarunkowania ekonomiczne (koszty utrzymania, przychody), znaczenie w pierwszym rzędzie dla obsługi ruchu, obsługi pasażerów i wizerunku. Następnie oceniano możliwość jego adaptacji i szacowano koszty inwestycji. Rozważano różne scenariusze działania – remont, ogólną modernizację, ale także likwidację lub sprzedaż. Na podstawie zgromadzonych danych podejmowano decyzję o dalszym losie budynku. Niestety w proces ten nie były zaangażowane osoby posiadające wiedzę z zakresu konserwacji zabytków, ochrony dziedzictwa lub historii kolejnictwa (na co zwracają uwagę „Zasady dublińskie”³²). Wszelkie ustalenia oparte były na rachunku ekonomicznym.

Po zatwierdzeniu przez zarząd PKP decyzji o modernizacji dworca przystępowano do sporządzania dokumentacji przetargowej.³³ Zgodnie z wymaganiami prawnymi zamówienie prac budowlanych opisywane jest za pomocą Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU), w którym zawarte są wymagania techniczne, architektoniczne, materiałowe i funkcjonalne (art. 31 Ustawy PZP). Jest to pierwszy etap fazy działań projektowych prowadzących do przygotowania dokumentacji projektowej inwestycji. Załącznikiem do PFU jest wstępna koncepcja architektoniczna, obejmująca głównie dyspozycje funkcjonalne i ogólny zakres przewidywanych robót w poszczególnych branżach. W zależności od stopnia dokładności PFU i koncepcji w fazie

³¹ Por.: K. Uchowicz, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestoleciu międzywojennym*, [w:] *Obiekty kolejowe*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok 2005, s. 161–172.

³² ICOMOS, TICCIH (...), „The Dublin Principles”, op. cit.

³³ Jak już wspomniano, ze względu na status PKP – spółki Skarbu Państwa organizacja prac zespołów odpowiedzialnych za kolejne etapy inwestycji oraz przebieg procesu wynikała z Ustawy Prawo Zamówień Publicznych (PZP).

Tabela 1. Zakres dokumentacji przedprojektowej sporządzonej dla każdego z omawianych dworców

	Stacja kolejowa						
	Modlin	Radziwiłłów	Żyrardów	Biała Podlaska	Rabka Zdrój	Kolo	Łęczycza
Forma ochrony obiektu							
rejestr zabytków	x	x	x	x	x		
ewidencja zabytków						x	x
Tytuł dokumentu							
karta ewidencyjna zabytku	+	+	+	+	+		+
analizy wstępne	+					+	
nakaz konserwatorski	+	+					
inwentaryzacja	+	+	+	+	+	+	+
PFU	+	+	+	+	+	+	+
zalecenia konserwatorskie	+	+					+
opinia techniczna	+	+	+	+	+		
badania architektoniczne			+		+		
badania konserwatorskie					+		
waloryzacja obiektu					+		
projekt koncepcyjny	+						
projekt konserwatorski			+				
koncepcja – proj. wnętrz							
koncepcja – proj. rozwiązań plastycznych							
koncepcja – założenia branżowe							
założenia konserwatorskie	+	+	+		+	+	+
program prac konserwatorskich			+				
konsultacje z przyszłymi użytkownikami					+		
negocjacje z najemcami				+	+	+	
koncepcja architektoniczno-konserwatorska							

przygotowań zamówienia wykonywane były też badania budowlane i architektoniczne. W przypadkach obiektów objętych ochroną prawną występowało do odpowiedniego Wojewódzkiego Urzędu

Ochrony Zabytków (WUOZ) o zalecenia konserwatorskie oraz zlecano specjalistom z dziedziny konserwacji zabytków architektury sporządzenie dokumentacji konserwatorskiej (w tym programu prac konserwatorskich). Na podstawie powyższych danych tworzono wstępny kosztorys pozwalający określić szacunkowy koszt inwestycji. Przeprowadzono również negocjacje z przyszłymi najemcami z jednej strony uwzględniając możliwość komercjalizacji obiektu, a z drugiej – charakter i kierunek zmian koniecznych dla adaptacji do nowych funkcji. Różnice w zakresie sporządzonej dokumentacji obrazuje tabela 1.

Śród wymienionych powyżej dokumentów tylko dwa są wymagane przez ustawę Prawo Zamówień Publicznych – inwentaryzacja i PFU. Pozostałe dokumenty stosowane są według uznania projektantów i służb konserwatorskich. Pomijane są też dokumentacje uznane za niezbędne przez środowiska konserwatorskie (ICOMOS, TICCIH³⁴ oraz m.in. przez J. Tajchmana³⁵). O ile powszechne jest sporządzanie dla obiektu zabytkowego karty ewidencyjnej oraz występowanie do WUOZ o zalecenia konserwatorskie, to analizując przygotowywaną dokumentację pod kątem wskazań i wymagań określonych przez ICOMOS i TICCIH można zauważyć brak prawnych wymagań dotyczących zagadnień konserwatorskich, które powinny pojawić się jako załączniki do PFU. Występuje rozdzielenie architektonicznego projektu koncepcyjnego od badań i programu prac konserwatorskich, brak jest szczegółowej waloryzacji obiektu, badań dokumentacji i źródeł. Zakres projektu koncepcyjnego jest bardzo ubogi i zgodnie z wieloletnią praktyką polskich konserwatorów zawiera założenia do rozwiązań plastycznych, projektów wnętrz, wytyczne konserwatorskie i branżowe. Brakuje także analiz zapotrzebowania funkcjonalnego w szerszym zakresie, w kontekście lokalizacji, uwarunkowań zewnętrznych z odwołaniem się do potrzeb i zdania lokalnej społeczności.

Etap przygotowania dokumentacji projektowej

Następnym etapem procesu jest przygotowanie dokumentacji projektowej, która będzie zawierać

³⁴ TICCIH, „Karta Tagilska”, op. cit., rozdział 3, ICOMOS, TICCIH (...), „The Dublin Principles”, op. cit., pkt. 7, 11.

³⁵ J. Tajchman, *W sprawie konieczności ustanowienia standardów wykonywania projektów dotyczących prac planowanych w zabytkach architektury*, Wiadomości Konserwatorskie, Nr 24, 2008.

szczegółowe rozwiązania funkcjonalne, technologiczne i konserwatorskie planowanej modernizacji. Szczególnie istotne jest określenie zakresu ingerencji w zabytkowy obiekt w celu wykonania prac adaptacyjnych do nowej funkcji. Konieczne jest zatem szczegółowe określenie i analiza programu funkcjonalnego. Wskazany powyżej brak analiz w zakresie nowej funkcji skutkuje stosowaniem przez projektantów rozwiązań typowych w zakresie powiązań funkcjonalnych, instalacji sanitarnych i technologicznych oraz ergonomii.

Od projektanta ubiegającego się o realizację zamówienia wymaga się referencji, jednak są to wymagania dość skromne. Zazwyczaj ograniczają się do jednego obiektu zabytkowego o porównywalnej wielkości zrealizowanego przez oferenta w trakcie ostatnich trzech lat. Firma wybrana w trakcie przetargu otrzymuje całość przygotowanych wcześniej dokumentacji i na jej podstawie wykonuje projekt zgodnie z wymaganiami ustawy Prawo Budowlane i przepisów technicznych. Prowadzone są dodatkowe, szczegółowe badania, a co za tym idzie, pojawiają się nowe informacje dotyczące np. nośności gruntu, konstrukcji, historii przekształceń obiektu, mające istotny wpływ na prace projektowe. Zadaniem architekta jest zapewnienie realizacji inwestycji w granicach założonych kosztów, więc w przypadku konieczności wprowadzenia nieprzewidzianych wcześniej rozwiązań szuka się oszczędności. Jednym z częściej wybieranych obszarów redukcji kosztów są prace konserwatorskie zwłaszcza w przypadku elementów, których konserwacja byłaby dużo droższa niż ich wymiana na współczesne odpowiedniki. Na istotność konserwacji zachowanej autentycznej substancji zwracają uwagę wymieniane wcześniej dokumenty i publikacje. Kompletny, wielobranżowy projekt budowlany opiniowany jest przez służby konserwatorskie. Uzyskanie prawomocnego pozwolenia na budowę jest tylko jednym z celów projektanta. Kolejnym jest przygotowanie kompleksowej dokumentacji będącej podstawą następnego etapu przewidzianego w ustawie Prawo Zamówień Publicznych – przetargu na roboty budowlane. W jej skład wchodzi, oprócz samego projektu, także przedmiary, kosztorysy i specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych. Porównanie zakresu dokumentacji dla wybranych obiektów przedstawione jest w tabeli 2.

Tabela 2. Zakres dokumentacji projektowej sporządzonej dla wybranych obiektów

Tytuł dokumentu	Stacja kolejowa						
	Modlin	Radziwiłłów	Żyrdów	Biała Podlaska	Rabka Zdrój	Koło	Łęczycza
Forma ochrony obiektu							
rejestr zabytków	x	x	x	x	x		
ewidencja zabytków						x	x
Tytuł dokumentu							
analiza materiałów źródłowych	+	+	+		+		+
badania architektoniczne	+		+		+		
badania konserwatorskie							
koncepcja wielobranżowa	+		+		+	+	
projekt budowlany			+	+	+		+
projekt budowlano-wykonawczy	+	+				+	
projekt budowlano-konserwatorski							
opinia konserwatora	+		+		+		
dokumentacja wykonawcza	+	+	+	+	+		+
dokumentacja wykonawcza konserwatorska			+		+		

Przedstawiony w powyższej tabeli zakres dokumentacji projektowej obrazuje jak bardzo zróżnicowane są to opracowania. Nie wszyscy projektanci analizowali materiały źródłowe, tylko dla trzech obiektów przeprowadzono badania architektoniczne, natomiast nigdzie nie wykonano badań konserwatorskich. Nie spotykany jest proponowany przez J. Tajchmana³⁶ projekt budowlano-konserwatorski. Dla części obiektów oddzielnie sporządzona została dokumentacja budowlana i wykonawcza, dla pozostałych był to jeden projekt. W tym pierwszym przypadku opiniowany przez służby konserwatorskie był tylko projekt budowlany, na etapie którego nie zostały określone wszystkie rozwiązania techniczne (m.in. dobór materiałów i detale opracowywane w ramach projektu wykonawczego).

³⁶ Ibidem.

Co istotne, specyfikacje wykonawcze³⁷, w których opisuje się wymagania w stosunku do prac budowlanych nie były opiniowane. Specyfikacje były też zbyt ogólne w zakresie działań w tkance zabytkowej. Powodem są wymagania prawne ustawy PZP dotyczące określania rozwiązań budowlanych – ustawa zakazuje wskazywania konkretnych produktów i technologii, dozwolone jest tylko odwołanie się do przykładów referencyjnych. Wybór technologii i rozwiązań (także konserwatorskich) należy do wykonawcy. Ograniczony zakres projektu załączanego do dokumentacji przetargowej może powodować błędną ocenę zakresu koniecznych działań, a co za tym idzie – pominięcie niektórych koniecznych prac ze względu na nieujęcie ich w wycenie.

Analizując fazę projektową procesu budowlanego – modernizacji i adaptacji, można stwierdzić:

1. Brak uwzględnienia specyfiki obiektu zabytkowego w aktach prawnych. W ustawach Prawo Zamówień Publicznych i Prawo Budowlane brak jest rozwiązań zapewniających m.in. publiczny dostęp do informacji i dokumentacji obiektów zabytkowych, przez co działania przedprojektowe są utrudnione.
2. Brak odpowiedniego rozpoznania historycznego zabytku – nie tylko ewolucji formy i funkcji, ale także innych elementów wskazywanych w dokumentach doktrynalnych ICOMOS i TICCIH – związków z lokalną kulturą i społecznością, ewolucji rozwiązań technologicznych, technicznych i społecznych.
3. Brak precyzyjnych kryteriów oceny dziedzictwa architektonicznego, w tym dziedzictwa transportu i kolejowego, a w związku z tym – brak wartościowania obiektu zabytkowego.

Po zakończeniu prac projektowych przeprowadzono postępowanie wyboru wykonawcy prac budowlano-konserwatorskich. Do przetargu dopuszczone były firmy legitymujące się odpowiednimi referencjami, chociaż były to wymagania określone bardzo ogólnie – dotyczyły liczby i wartości wykonanych prac w okresie poprzedzających przetarg trzech lat, bez wskazania specyfiki rozwiązań konserwatorskich, które miały zostać zastosowane w projekcie. We wszystkich omawianych przypadkach o wyborze oferty decydowało kryterium

najniższej ceny. Dodatkowe kryteria oceny oferty w przetargu są rzadko stosowane, ze względu na nieznajomość tematu i niechęć urzędników powodowaną obawą przed oskarżeniem o sprzyjanie jednemu z potencjalnych wykonawców.

Etap wykonawczy

Na etapie budowy wybierano także firmę pełniącą nadzór inwestorski, której zadaniem było dopilnowanie prawidłowej realizacji zamówienia. Ponieważ brakuje przedsiębiorstw specjalizujących się w nadzorze nad inwestycjami w obiektach zabytkowych, w niektórych przypadkach były to osoby mające zbyt małą wiedzę w zakresie teorii i praktyki konserwatorskiej – co uwidaczniał ich brak aktywności w tym zakresie.

Na etapie budowy każdy z wykonawców zgłaszał potrzebę realizacji prac dodatkowych nieprzewidzianych w projekcie. Jest to działanie typowe dla sytuacji, gdy w celu wygrania przetargu firma wykonawcza deklarowała zbyt niską cenę prac, a koszt prac ustalony był jako ryczałt. Jednak w części przypadków było do spowodowane odkryciem nieznanymi wcześniej szczegółów wykończenia lub rozwiązań budowlanych, co pociągało za sobą zmiany w projekcie. W trakcie prac budowlanych, w wyniku wypadku, zaniedbania lub nieuwagi zdarzało się, że zniszczeniu uległy zabytkowe elementy budynku lub urządzenia. Jediną dokumentacją prowadzonych prac był dziennik budowy, gdzie zapisywano informacje o wykonaniu i odbiorze prac budowlanych i konserwatorskich, nie opisuje się w nim jednak szczegółowo zakresu i charakteru prac dotyczących np. wymiany lub likwidacji części budynku lub wykończenia. Rozwiązaniem tego problemu mogłoby być wprowadzenie postulowanego przez J. Tajchmana „dziennika konserwatorskiego”, w którym takie działania byłyby odnotowywane³⁸.

Końcowym etapem modernizacji jest komercjalizacja nieruchomości. Wolne powierzchnie użytkowe w zmodernizowanym dworcu PKP przeznaczają na wynajem lub sprzedaż. W tym momencie dochodzi do konfrontacji oczekiwań i założeń przyjętych na początku procesu z rzeczywistością. Ze względu na dużą konkurencję na rynku nieruchomości zna-

³⁷ Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót jako element wymagany przez ustawę Prawo Zamówień Publicznych (załącznik do dokumentacji przetargowej) określa wymagania w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, a także ich

oceny i odbioru. W przypadku obiektów zabytkowych powinna zawierać także szczegółowy opis prac konserwatorskich wynikających z projektu.

³⁸ Ibidem.

leżenie chętnych najemców jest trudne lub wręcz niemożliwe. Z omawianych siedmiu przypadków inwestycji tylko w trzech udało się w całości wprowadzić nowe funkcje – w Rabce i Kole stworzono biblioteki miejskie, w Modlinie działa hostel. Na dworcach w Żyrardowie i Radziwiłłowie pod działalność usługową udało się wynająć powierzchnie na parterze, natomiast wyższe kondygnacje nie są wykorzystywane. Skrajnym przypadkiem jest obiekt w Łęczycy, gdzie po remoncie pracuje tylko ochrona, pozostałe pomieszczenia, w tym kasy biletowe nie są użytkowane. W Białej Podlaskiej doszło do zerwania porozumienia z urzędem miasta, dla którego przygotowywano na piętrze dworca pomieszczenia biurowe. Ponieważ prace były finansowane z unijnego programu spójności, przez kolejne pięć lat powierzchnia ta nie może zostać wynajęta.

Dworce kolejowe, które nie zostały jeszcze przekształcone i sprzedane, mają jednego właściciela – PKP SA. Jest to olbrzymia spółka Skarbu Państwa, zarządzająca mieniem kolejowym oraz wieloma spółkami-córkami odpowiedzialnymi za realizację przewozów.³⁹ W procesie modernizacji uczestniczą przedsiębiorstwa odpowiadające za realizację połączeń kolejowych i zarządzanie elementami infrastruktury uzgadniając program funkcjonalny i projekty. Struktura w jakiej funkcjonują PKP generuje kilka istotnych problemów:

- Strategia przedsiębiorstwa w zakresie celów modernizacji budynków dworcowych w całej Polsce planowana jest centralnie, określa ją Zarząd mający siedzibę w Warszawie.
 - Zarządzanie obiektami kolejowymi leży w gestii jednostek terenowych – Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami (OGN), które otrzymują wytyczne z centrali dotyczące konserwacji i prowadzenia prac remontowych. Z centralą muszą się komunikować w przypadku każdej zmiany w założonym planie. Poszczególne OGN nie komunikują się ze sobą, nie wymieniają więc doświadczeń.
 - Proces zarządzania inwestycją przebiega jednorozowo i jednokierunkowo – centrala agreguje
- niezbędne informacje od podległych jej spółek i instytucji, rozpoczyna procedurę przetargową, a następnie przekazuje proces do odpowiedniego OGN. Utrudnia to późniejsze wprowadzenie modyfikacji, ze względu na konieczność zmiany przedmiotu zamówienia i renegocjacji jego wartości.
 - Duża liczba jednostek organizacyjnych, które wydają wytyczne lub opiniują projekty znacząco komplikuje proces projektowy. Zwłaszcza ze względu na wąską specjalizację techniczną bardzo często nie jest brany pod uwagę aspekt architektoniczny i estetyczny planowanych zmian. Brak jest koordynatora inwestycji mającego odpowiednią wiedzę lub wsparcie specjalistów z dziedziny architektury i konserwacji zabytków, który zapewniłby prowadzenie dialogu pomiędzy poszczególnymi departamentami odpowiedzialnymi za poszczególne elementy infrastruktury i wyposażenia.
 - Granice obszarów administrowanych przez poszczególne OGN nie pokrywają się z granicami województw i obszarem działania służb konserwatorskich – Wojewódzkich Urzędów Ochrony Zabytków, np. OGN w Krakowie podlegają obiektom będące pod opieką WUOZ w Lublinie, Rzeszowie, a nawet Warszawie (część Podlasia). Utrudnia to wypracowanie standardów postępowania w zarządzaniu i planowaniu prac modernizacyjnych, ze względu na rozbieżności w interpretacji przepisów lub indywidualną politykę poszczególnych urzędów konserwatorskich. Brak jest wypracowanych „dobrych praktyk” – zasad działania i przykładowych projektów, z których można by korzystać przy okazji kolejnych prac modernizacyjnych.
 - PKP jako przedsiębiorstwo rynkowe⁴⁰ musi bilansować wydatki i przychody. Ze względu na konieczność ponoszenia dużych nakładów na inwestycje (nadrabianie zaległości z lat 80. i 90. ubiegłego stulecia – modernizacja taboru, infrastruktury) często oszczędza na bieżącej konserwacji mniej istotnych elementów infrastruktury.

³⁹ Są to między innymi: PKP Polskie Linie Kolejowe – zarządzające torowiskami i infrastrukturą kolejową; PKP Energetyka – dostarczająca energii elektrycznej na potrzeby taboru; TK Telekom – obsługująca kolej pod względem teleinformatycznym; PKP Informatyka – obsługująca systemy informacyjne; Natura Tour – zarządzająca ośrodkami wypoczynkowymi należącymi do PKP; Drukarnia Kolejowa Kraków; CS Szkolenie i doradztwo; PKP Intercity – realizująca połączenia ponadregionalne;

PKP Cargo – realizująca połączenia towarowe; PKP SKM w Trójmieście – realizująca połączenia podmiejskie na terenie Trójmiasta; PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa – zarządzająca linią nr 65 (LHS) Sławków–Hrubieszów.

⁴⁰ Jest to przedsiębiorstwo należące do Skarbu Państwa, tym niemniej działające na zasadach rynkowych, dla którego ewentualna pomoc państwa jest ograniczona przepisami UE dot. nieodzwolonej pomocy publicznej.

Stąd wynika zły stan techniczny wielu budynków dworcowych w momencie przystępowania do modernizacji.

Podsumowanie

Dworzec kolejowy to specyficzny rodzaj obiektu zabytkowego. W momencie rozpoczęcia procesu mającego doprowadzić do jego modernizacji zazwyczaj ma szczerkowo zachowaną, ale ciągle zgodną z pierwotnym założeniem funkcję. Ze względu na zaniedbania w bieżącej konserwacji budynku duża część lub nawet całość elementów budowlanych jest autentyczna. Można więc mówić o zachowanym autentyzmie nie tylko materii, ale także funkcji. Obecne są liczne nawarstwienia związane z ewolucją technologii kolejowej – urządzeń komunikacyjnych i kierowania ruchem. Są to fragmenty linii telegraficznych, telefonicznych, stare tablice informacyjne, napisy, zegary itp. Charakterystycznym elementem jest zawsze tablica z nazwą stacji, często z unikatowym krojem czcionki. Pozostałości te są świadectwem ewolucji techniki i technologii związanych z kolejnictwem, także w warstwie niematerialnej np. systemów informacyjnych, zarządzania i kierowania ruchem podróży oraz sposobu użytkowania infrastruktury kolejowej. Wartości te i ich nośniki są często intuicyjnie rozpoznawane przez projektantów na etapie projektu pomimo braków w dokumentacji konserwatorskiej. W rezultacie niektóre, wybrane elementy zostają zachowane i wyeksponowane (il. 8). Tym niemniej wybrane obiekty dziedzictwa architektury kolejowej powinny zostać poddane działaniom, które umożliwią przekazanie niesionych treści. Kryteria wyboru, a także sposób działania powinny być przedmiotem publicznej debaty. Obecnie dyskutowane są systemy wartościowania i kategoryzacji dziedzictwa architektury, jednak brak jest propozycji programów, które pozwolą realizować przekazywanie treści dziedzictwa.

Niestety wartości zabytkowe obiektów nie są szczegółowo badane i weryfikowane. Teoretycznie waloryzacja zabytkowego dworca wykony-

wana w trakcie procedury wpisu do ewidencji lub rejestru zabytków. Prowadzona jest na podstawie ustawy o ochronie zabytków (analizowana jest wartość artystyczna, historyczna, naukowa potencjalnego zabytku)⁴¹ oraz zasad określonych w Karcie Weneckiej⁴². Niestety wartości zabytkowe będące podstawą objęcia obiektu ochroną nie są wskazane w kartach ewidencyjnych zabytków nieruchomych, w zaleceniach konserwatorskich wymieniane są tylko nośniki wartości – poszczególne elementy budynku, które należy chronić lub które w większym lub mniejszym stopniu mogą ulec przekształceniu. Jeżeli obiekt nie doczekał się oddzielnego, gruntownego opracowania konserwatorskiego (np. programu prac konserwatorskich) jego wartości pozostają dla uczestników procesu modernizacji nieznanne. Tylko w przypadku dwóch z siedmiu omawianych dworców (Żyrardów i Rabka) sporządzono opracowanie, które badałoby i identyfikowałoby jego wartości zabytkowe.

Dworzec jest nie tylko zabytkiem techniki, ale także elementem dziedzictwa i krajobrazu kulturowego miejscowości, w której się znajduje. Z jednej strony uznawany jest przez lokalną społeczność jako charakterystyczny element tegoż krajobrazu, kojarzony z daną lokalizacją, określany wręcz jako brama do miasta. Z drugiej jest scenerią, przestrzenią, w której odbywa się rytuał podróży i związane z nim międzyludzkie interakcje – spotkania, pożegnania, rozstania, pierwsze wrażenia z nowego miejsca. Jest to element wspólny łączący dziedzictwo regionu/miejsca i dziedzictwo techniki kolejowej, posiadający wartości socjalne (rozumiane jako zapis doświadczeń ludzkich związanych z podróżą) wskazywane we wspomnianych już opracowaniach ICOMOS i TICCIH (m.in. w Karcie Tagilskiej⁴³, Zasadach Dublińskich⁴⁴, dokumencie z Nara⁴⁵), a także wiele innych, rozpatrywanych m.in. przez W. Affelta w publikacjach dotyczących dziedzictwa techniki⁴⁶. Zagadnienia wskazywane w wyżej wymienionych dokumentach praktycznie nie są analizowane. Nie prowadzi się konsultacji z lokalnymi społecznościami. W bardzo ograniczonym

⁴¹ Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. O ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, Dz.U. nr 162, 2003, poz. 1568, art. 3.

⁴² Karta Wenecka, *Międzynarodowa Karta Konserwacji i Restauracji Zabytków Architektury i Miejsc Historycznych*, II Międzynarodowy Kongres Architektów i Techników Zabytków Wenecja, 25–31 maja 1964 r., tł. M. Bogdanowska, [w:] *Vademecum konserwatora zabytków*, Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury, edycja 2015, wybór tekstów

i oprac. nauk. B. Szmygin, Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Warszawa 2015, s. 41–44.

⁴³ TICCIH, *The Nizhny Tagil Charter*, op. cit.

⁴⁴ ICOMOS „The Dublin Principles”, op. cit.

⁴⁵ ICOMOS, *The Nara Document on Authenticity*, op. cit.

⁴⁶ Por.: W. Affelt, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, „Kurier Konserwatorski”, nr 5, 2009.



8. Dekoracyjny napis z nazwą stacji przed i po modernizacji, od góry: stacje w Modlinie, Radziwiłłowie, Żyrardowie.
Fot. autor, 2014

8. Decorative inscription with the name of the station before and after the modernization; from top: stations at Modlin, Radziwiłłów and Żyrardów. Photo by author, 2014

stopniu prowadzone są badania w zakresie jego historii i specyfiki, zwłaszcza w warstwie źródeł niematerialnych. W opracowaniach dotyczących omawianych obiektów problemy te nie zostały poruszone.

Panuje zgoda co do tego, że adaptacja jest wskazana ze względu na dążenie do zrównoważonego rozwoju – wykorzystanie istniejącego budynku, stworzonego z naturalnych materiałów jest jak najbardziej pożądane. Jednak będąca rezultatem procesu modernizacji restauracja z pominięciem charakteru zabytku, jego bogactwa znaczeniowego wynikającego z zachowanych nawarstwień, urządzeń świadczących o historii i ewolucji rozwiązań skutkuje zniszczeniem jego integralności. Praktycznie nie stosuje się działań zapewniających odwracalność wprowadzonych zmian. Ogół prac można określić jako adaptację bez poszanowania charakteru dziedzictwa kolejowego.

Efektom modernizacji i konserwacji jest przywrócenie historycznego wyglądu, poprawa estetyki i funkcjonalności obiektu. W ponad połowie z analizowanych budynków działania adaptacyjne skutkowały jednak ograniczeniem lub wręcz utraceniem funkcji działających przed rozpoczęciem prac.

Bibliografia

W. Affelt, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, „Kurier Konserwatorski”, nr 5, 2009.

G. F. Araoz, *Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji*, [w:] II Kongres Konserwatorów Polskich, Tezy, red. J. Jasieńko, A. Kadłuczka, Wydaw. SKZ, NID, PK, Kraków 2015.

Australia ICOMOS, *„The Burra Charter – The Australia ICOMOS Charter for places of cultural significance”*, Burra 1979, art. 12.

Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928, wydano staraniem i nakładem Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1928.

ICOMOS, *„Międzynarodowa Karta Ochrony Miast Historycznych”*, Waszyngton 1987, art. 3.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *„The World Heritage List: Filling the gaps – an Action Plan for the future”*, Paryż 2004.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes – „The Dublin Principles”*, Paryż 2011.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The Nara Document on Authenticity*, 1994, art. 8.

Karta Tagilska – The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.

Karta Wenecka, *Międzynarodowa Karta Konserwacji i Restauracji Zabytków Architektury i Miejsc Historycznych*, II Międzynarodowy Kongres Architektów i Techników Zabytków, Wenecja, 25–31 maja 1964 r., tł. M. Bogdanowska, [w:] *Vademecum konserwatora zabytków*, Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury, edycja 2015, wybór tekstów i oprac. nauk. B. Szymgin, Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Warszawa 2015, s. 41–44.

J. Krzyczkowski, *Dworce kolejowe dwudziestolecia międzywojennego*, praca nr 504M/1010/913/14, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, 2015, mps w zbiorach WA PW.

PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [dostęp: 05.2016].

PKP SA – Nieruchomości – Wynajem – Oferty: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/wynajem/oferty.html> [dostęp: 05.2016].

Raporty roczne PKP SA dostępne na stronie internetowej grupy: <http://pkpsa.pl/grupa-pkp/raport-finansowy.html> [dostęp: 05.2016].

J. Tajchman, *W sprawie konieczności ustanowienia standardów wykonywania projektów dotyczących prac planowanych w zabytkach architektury*, „Wiadomości konserwatorskie”, Nr 24, 2008.

K. Uchowicz, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestoleciu międzywojennym*, [w:] *Obiekty kolejowe*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok 2005, s.161-172.

Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo Zamówień Publicznych, Dz.U. nr 19, 2004, poz. 177.

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane, Dz.U. nr 89, 1994, poz. 414.

*Jakub Krzyczkowski, mgr inż. arch., doktorant
Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej*

MODERNIZATION OF HISTORIC POLISH RAILWAY STATION BUILDINGS FROM THE INTERWAR PERIOD

JAKUB KRZYCZKOWSKI

One of the greatest benefits of Poland's accession to the European Union was gaining access to new sources of funding for investments. Since 2004, major infrastructure projects in the fields of transportation and nature conservation have been co-financed from the Cohesion Fund.¹ One of the biggest beneficiaries of these funds is the Polish national railway company Polskie Koleje Państwowe (PKP SA), which has used them, among other things, to renovate railway stations.

PKP SA's website² showcases the effects of train station modernization projects implemented after 2004. Most of the stations were built before 1945 and are of historic value. The website features photographs of strikingly lit buildings with commentaries regarding the objectives of the modernization and restoration process, namely enhancing the visual attractiveness and quality of service. However, browsing through press releases concerning the renovated stations reveals numerous mentions of one problem PKP has evidently not paid enough consideration – the decline of the stations' original functions. It is very common for a restored historic station to lose its accompanying services or even core ones such as ticket offices and waiting rooms. Newspapers have described several instances where a station was never reopened following the restoration works.³ The scale of the problem can be observed in the "Real Property Sale and Rental" section of the website.⁴ Nearly every renovated station has unused usable space, in some cases the entire floor area of the building has remained empty. Conducting business at a railway station is a chal-

lenge, mostly due to the location and the functional arrangement characteristic of this type of venue – in spite of the efforts to adapt it to contemporary technologies and functions. Re-developing a station or introducing new functions is only a part of the challenge. Another issue, less commonly debated, is the nature of the transformation and the outcome of modernizing historic stations in the context of conservation theory. In the case of legally protected buildings it usually means restoration of the historic form of the edifice. There are instances, however, where designers seem to go beyond the limit imposed by the Venice Charter and direct their efforts towards renovation and pseudo-historical creation without any historical basis. The transformations which took place in Koło and Łęczycza are examples of such free interpretation of the roof shapes, details and colours (Figs. 1–4). While the results are commonly approved by conservation authorities, they make the site lose some of its historic value if such value is never properly defined at the pre-project planning stage.

Both PKP and state administration are aware of the problem. In October 2015, a conference was held under the title "Spatial Planning in Railway Areas".⁵ The conference discussed the contemporary issues connected with modernization of railway facilities, including the importance of proper spatial planning, functional planning, the role the local governments should play in the process and case studies. Nevertheless, the presentations did not address the issue of historic buildings, despite how numerous they are. Cooperation with conservation

¹ Infrastructure and Environment Operational Programme.

² PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [viewed: 05.2016].

³ These are, for example, stations in Zgierz, Psie Pole, Luboń. Source: *Włoszczowa – wyremontowany dworzec zamknięty od lat* [Włoszczowa – renovated rail station unused for years], [in:] "Rynek infrastruktury": <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/wloszczowa-wyremontowany-dworzec-zamkniete-od-lat-47867.html> [viewed: 05.2016]; *Wyremontowali dworzec by stal zamknięty* [Rail station renovated only to stay closed], [in:] „Gazeta Wyborcza”: http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35771,13585998,Psie_Pole__Wyremontowali_dworzec_by_stal_zamkniete.html [viewed: 05.2016]; *Wyremontowany dworzec w Luboniu stoi pusty* [Renovated rail station in Luboń still empty], [in:] "Głos Wielkopolski": <http://www.gloswielkopolski.pl/artykul/686991,wyremontowany-dworzec-kolejowy-w-luboniu-stoi-pusty-na-co-komu-ten-budynec,id,t.html> [viewed: 05.2016].

⁴ PKP SA – Nieruchomości – Wynajem – Oferty: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/wynajem/oferty.html> [viewed: 05.2016].

⁵ Organized by PKP SA and the Ministry of Development on 13 October 2015 in Warsaw.

authorities seems to be considered as just one of the stages in the investment process, which has no bearing on planning and functional analyses.

Between the years 1945 and 2005, PKP was reluctant to engage in any costly renovations. Its reasons were mainly of financial nature. Only in 2010 did the company's restructuring process of 20 years, co-financed from the EU funds, produce an effect in the form of profit.⁶ Before that, any renovation or conservation effort would only have been undertaken if the technical condition of a building made it impossible to postpone it any longer, if a building disaster happened or if the conservator ordered to have the building secured. Years of inaction and neglect resulted in a deterioration of the aesthetic and functional value of the station buildings, and passengers became disinclined to use the dirty, neglected or simply devastated interiors. In recent years, however, the idea of how a station should function has changed. Historically, the basic function of a train station was to ensure a place where passengers could find shelter and obtain information, buy tickets, leave their luggage and travel. Today, in the wake of the information revolution, these functions have to a large degree disappeared. Ticket booking and sales can be done online; the style of travelling has changed and with the abundance of applications gathering information from many different carriers one's itinerary can be optimized to eliminate waiting time at the station. The computerization of traffic control and the introduction of self-service ticket machines has made it possible to reduce employee headcount at train stations down to zero. The building – at least in theory – has ceased to be indispensable both to passengers and PKP management. It is not uncommon that the only argument against tearing it down is its historic value and legal protection status.

When modernizing a historic railway station there emerges a question of effective adaptation which would be in line with the conservation guidelines.

Currently there are no well-defined valorisation principles or criteria for historic sites and buildings. Facilities that are considered technological heritage require a more comprehensive analysis of their functional, social and historical circumstances. The issue of technological heritage, which includes means of transport, was raised in the 2004 document "Filling the Gaps,"⁷ which addressed the disregarded areas of world heritage protected by UNESCO. A useful source for studying the historic value of old railway facilities can be found in documents published by the International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) and The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). These include "The Dublin Principles"⁸ and "The Nizhny Tagil Charter"⁹, both defining the principles of handling industrial heritage transformation. These two documents emphasize the special value of industrial heritage which documents the evolution of technology and the social transformation that accompanied it. This kind of heritage is understood to comprise buildings, infrastructure and equipment. Attention is also paid to the importance of studying and documenting buildings and furnishings, also in terms of their function and the organization of processes taking place in or through them. It is also reiterated after the 1994 Nara document¹⁰ that authenticity is a fundamental value that qualifies an object as cultural heritage. The notion of authenticity is extended, however, to include not only physical matter, but also function and process organization. Elements of industrial heritage also include industrial and manufacturing facilities, such as power lines and infrastructure used for the transportation of goods.

The preserved railway stations reflect the technological evolution of rail transport and bear witness to a hundred years of its history. Its first developmental peak was the interwar period, when most of today's historic stations were created or remodelled. At that time railroads were the principal means of

⁶ Presently, the annual profit of the entire group amounts to approximately PLN 200 million, with sales of PLN 200 billion, whereas PKP's financial result at year end 2003 was a loss of over PLN 2 billion and in 2006 – a loss of approx. 118 million. Source: PKP SA's annual financial reports available at the group's website: <http://pkpsa.pl/grupa-pkp/raport-finansowy.html> [viewed: 05.2016].

⁷ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The World Heritage List: Filling the gaps – an Action Plan for the future*, Paris 2004.

⁸ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes – "The Dublin Principles"*, Paris 2011.

⁹ The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.

¹⁰ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *the Nara Document on Authenticity*, 1994.

mass transportation on land. The recession came after World War II. The destruction of war and the increasing availability of road transport caused a slow decline in the numbers of passengers, and consequently in the revenues of rail carriers. This decline was particularly acute in western countries,¹¹ where cars gained popularity. Meanwhile, in post-war Poland, railroad transport was heavily promoted by the state authorities, even though its development was hindered by the profound destruction of the infrastructure and the fact that a lot of the rolling stock had been stolen first by the German aggressor during the war and then by the Soviets afterwards. The tracks, given their extensive nature, required enormous amounts of money just to keep them in service. The authorities looked for savings and made them at the expense of the station buildings. In the western countries, this process took place in 1950s and 1960s. In Communist Poland, for strategic reasons, a working infrastructure – tracks, traffic management and the rolling stock – was considered a priority. The accompanying architecture was rarely modernized, rather fixed as needed. As a consequence, the technical equipment installed at different points in time to be used for passenger service and traffic control is still present at many stations. On their facades and in interiors one can still notice a chaotic mixture of clocks, information boards, lights and loudspeakers (Fig. 5). The doctrinal documents mentioned above emphasise the importance of maintaining both the integrity of a building complete with its fixtures, as well as its functional integrity¹² as two of the principal carriers of value. These guidelines are, however, only complied with to a limited extent.

A great challenge in the process of modernization and adaptation of a train station is balancing the demands of technical regulations, user and management needs and the complex nature of the procedure, comprising pre-project, design, construction and maintenance efforts. The challenge is not

only meeting the requirements, but even identifying them. Today's technical and ergonomic standards are completely different from those applied in 1800s and early 1900s, when most Polish train stations were designed. Nowadays users are accustomed and expect to be given clearly legible information available at first sight. This is why modern railway stations feature large numbers of direction boards and screens pointing to passageways, specifying departure and arrival times, suggesting connections. The need to ensure wheelchair access is indisputable, and so is meeting the requirements provided for in technical regulations applicable to functional buildings. While the law does make exceptions for buildings of historic value (for instance, technical specifications¹³ release historic buildings from energy saving obligations), the demands and expectations of stakeholders¹⁴ regarding the final shape of the modernized facilities might be very different, and sometimes contradictory, even within the same group of interested parties. For example, there is a conflict of interests between striving to protect the authentic architectural form and providing better wheelchair accessibility. The latter requires introducing new structural elements inside and outside the building, including ramps between different levels, lifts and e.g. removing doorsills. All these efforts are tantamount to disrupting the historic fabric of the building – new openings must be made in walls and ceilings, and the construction system of the building must be disturbed. For example, during the modernization of the station in Koło¹⁵, installing lifts in side avant-corps of the building to serve the 3 floors necessitated a complete replacement of old but well preserved wooden ceilings with reinforced concrete. Along the entire front of the building, ramps were installed joining the ground floor and the driveway (Fig. 6). Similarly, the installation of a lift at the train station in Rabka Zdrój¹⁶ also made it necessary to replace ceilings, and the long staircase was dismantled to make room for a new

¹¹ For example in the UK the annual number of passengers served has dropped from 1.3 billion in 1945 to 0.7 billion in 1980s. Source: *Billion Passenger Railway from 1830 to 2001*, The UK Office of Rail Regulation, 2002.

¹² The Nizhny Tagil Charter, op. cit.

¹³ Regulation of the Minister of Infrastructure of 12 April 2002 on the technical specifications to be met by buildings and their locations, Journal of Laws no. 75, 2002, item 690.

¹⁴ Stakeholder – an entity (a natural or legal person) which is capable of influencing the operations of a company or institu-

tion and which is itself influenced by the consequences of these operations, (translated from: *Słownik Języka Polskiego*, PWN, Warszawa 2012). This means these entities are vitally interested in the success of such operations and will seek to adjust possible solutions to their own needs.

¹⁵ Modernized in 2012.

¹⁶ Conservation and construction work was completed in early 2015.

passageway at the first floor level in the main hall. Local people have been praising the renovators for making the station more easily accessible to people with reduced mobility, but on the other hand they have also criticized the poor visual appeal of the building.

Involved in the modernization processes are a number of entities, either interested in the outcome or legally obliged to participate. These are primarily the participants of the construction process defined in the Construction Law Act¹⁷ – the owner, the designer, the contractor and the competent construction and conservation supervision authorities. This is the standard for historic buildings. But when such building is a train station, the number of involved and cooperating parties is even greater. From the investor's side, the project is prepared by central management (responsible for the operation, investment and commercialization of railway real property) and field management (OGN – Real Estate Management Divisions, WTUN – Real Estate Technical Maintenance Divisions and building supervisors and managers). Moreover, each infrastructure change must be consulted, agreed upon, and approved by the competent industry representatives (e.g. those responsible for energy and computerization are PKP Energetyka and TK Telekom). The 'designer' according to Construction Law is also rather a numerous team. Apart from the architect and rail designers, it also comprises experts in the fields of historic buildings conservation, construction, mycology, and – as stipulated by relevant technical regulations – fire safety experts, occupational health and safety specialists and sanitary authorities. Owing to the requirements of the Public Procurement Act,¹⁸ the functional programme must be developed by a separate team.¹⁹ The site manager's team must also be expanded to include construction site managers specializing in historic buildings conservation and conservators responsible for details of trim, interior fitting and finishing. Working on a historic building requires a variety of complex additional work, e.g. implementing water

drainage systems or reinforcing the foundations and structural elements, which must be done by managers with a specific set of qualifications. Other stakeholders of the modernization process of a railway station include:

- Local government (city, village, city district), which wants the building to service rail traffic and considers it as an important element of the city fabric or the landscape, capable of serving promotional purposes. The local government can also seek to occupy some of the floor space – e.g. in Koło and Rabka Zdrój the station building also houses public libraries;
- Territorial administration of different levels (particularly provinces), which – depending on the status of the line serviced by the railway station – finances and manages connections in the region;
- Local residents who use the railway service to commute and who make use of the building's other functions;
- Local community which may have an emotional affiliation with the venue;
- Tenants and service providers who use the available space to provide core services connected with rail transport (franchise) or associated services and who want the building to meet the applicable standards;
- So-called entitled stakeholders,²⁰ e.g. railway enthusiasts or reconstruction groups who organize historic train trips and who attach great importance to preserving to the greatest possible extent any components that give testimony to past railway traditions, old technologies, traditional management and traffic control methods;
- Academic community studying the history of railroad engineering, architecture and conservation of historic sites and buildings.

The opinions of all these stakeholders are, however, often disregarded and the PKP management is rarely willing to engage in dialogue with them. Nonetheless, social participation in the conservation process is advised by a number of doctrine

¹⁷ Construction Law Act of 7 July 1994, Journal of Laws no. 89, 1994, item 414.

¹⁸ Public Procurement Act of 29 January 2004, Journal of Laws no. 19, 2004, item 177.

¹⁹ Developing a Functional and Utility Programme (PFU) is a separate public procurement. Entities that develop the documentation which will serve as basis of another tender are automatically excluded.

²⁰ Gustavo Araoz uses this term to refer to local communities whose cultural traditions rely on a given historic site or building. Cf. G. F. Araoz, *Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji*, [in:] II Kongres Konserwatorów Polskich – tezy, red. J. Jasieńko, A. Kadłuczka, Wydaw. SKZ, NID, PK, Krakow 2015.

documents published by UNESCO and ICOMOS: the Washington Charter,²¹ the Burra Charter,²² the Nara Document²³ and the Nizhny Tagil Charter²⁴ all emphasize the necessity to identify and understand the meaning a historic site has for the local community, and to foster co-responsibility of the residents for managing such site.

Presently, PKP S.A. manages approximately 2,500 facilities; of that number, around 600 actively service passengers. A comparison of the list of railway stations published by PKP²⁵ with the data of the National Heritage Board of Poland²⁶ reveals that over half of the train station buildings were erected before 1945 and qualify for conservation. Some 200 of these are legally protected and registered as national heritage, many more are listed in local historic buildings inventories. Numerous as they are, they are still poorly explored for conservation issues, despite the interest shown by architecture historians. The total of approximately 1000 historic stations are highly diversified. One of the reasons for this diversity is the fact that they were designed and erected under different legislations; though now Polish, these facilities were built at the time of partitions by the three occupying administrations (Russia, Austria, and Germany), and only after 1918 by Polish state authorities. Different designers had different political and strategic priorities and implemented architectural and functional solutions accordingly (for Russia, the primary objective was military and industrial transportation, for Germany – passenger traffic and communication/postal service, for Austria – industry and tourism). What is more, all three occupants used public architecture as a way to impose their cultural policies and introduce their national architectural style. After 1918, the newly emerged Polish National Railways set themselves the goal of connecting and unifying the

divergent rail systems inherited after the occupying powers. While reconstructing what had been damaged by World War I, the company implemented a historic policy to make new station buildings reflect the Polish national style. To this end, designers drew from what they believed was traditional Polish architecture – mannerism and baroque.²⁷ The approach changed again during World War II, as aggressors rebuilt the railway infrastructure to suit their military needs.

The conservation issues connected with the process of modernizing and adapting railway stations will be illustrated here on the examples of the stations in Modlin, Radziwiłłów, Żyrardów, Koło, Łęczyca, Biała Podlaska, and Rabka Zdrój.²⁸ All these were built in 1920s, after Poland regained independence, and modernized in the years 2005–2015. The designs were drafted right after the end of World War I, between 1919 and 1925, at the design offices of National Railways District Directorates, but they could only be brought to life after a time due to the outbreak of the Polish-Soviet war of 1920. The origins of the facilities followed two distinct development patterns. The first kind were those erected on existing rail stations in an effort to reconstruct the war-ravaged infrastructure.²⁹ Characteristically, they mirror the previous arrangement of walls and facade axes, the outline of walls and the placement of windows and doors. The 1928 monograph *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych*³⁰ (10th Anniversary of Polish National Railways) dubbed this approach ‘building on old walls’. The reason behind this strategy was lack of funds. Renovators adapted the preserved fragments of buildings and shaped them into new architectural form. This was the case in Radziwiłłów, Żyrardów and Biała Podlaska. The pavilion-based, eclectic architecture characteristic of the former Russian partition was replaced by a national

²¹ ICOMOS, *Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas*, Washington, 1987, Article 3.

²² Australia ICOMOS, *The Burra Charter – The Australia ICOMOS Charter for places of cultural significance*, Burra 1979, Article 12.

²³ ICOMOS, *The Nara Document on Authenticity*, op. cit.

²⁴ The Nizhny Tagil Charter, op. cit., Article 4, Item VIII.

²⁵ Nasze dworce [Our train stations] – PKP SA’s official website: <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/> [viewed: 05.2016].

²⁶ Historic Real Property Register, official website of the National Heritage Board of Poland: http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/zestawienia-zabytkow-nieruchomych/ [viewed: 05.2016].

²⁷ Cf.: *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, published and financed by the Ministry of Communications, Warsaw 1928, p. 85.

²⁸ The design documentation of these sites was made available to the author as part of a 2014 research: J. Krzyczkowski, *Dworce kolejowe dwudziestolecia międzywojennego* [Train Stations of the Interwar Period] (dissertation no. 504M/1010/913/14 written as part of a project grant), Faculty of Architecture, Warsaw University of Technology, 2015, original typescript in the archives of the Faculty.

²⁹ Modlin on the Vistula line, Radziwiłłów and Żyrardów on the Warsaw–Vienna line, Biała Podlaska on the Warsaw–Terrespol line.

³⁰ *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych*, op. cit.

style derived from the Polish manor house, with a high sloped roof, a passage on the axis and mannerist, baroque or classicist detail.

The other kind are train stations which emerged on new tracks built for newly designed connections, e.g. the Kutno–Strzałków line (which connected Warsaw and Poznań) and Łódź–Sierpc. Here, too, insufficient funding was a factor, which forced the management to opt for repeatability. As a result, the stations in Łęczyca, Gostynin, Ozorków, Sierpc and Płońsk are actually simplified versions of the one in Koło. Repeatable designs were also used later on the so-called ‘coal main line’, the missing section of the direct connection between Silesia and Gdynia: Herby Nowe–Inowrocław.³¹ This type of building also drew from the national style, especially the typical tops of the avant-corps brought to mind the sloping Dutch gables so popular in Mazovia and Podlachia.

The functions of train stations were determined by the technology and travelling styles of the time. The latter depended, among other things, on the social relations in late 19th and early 20th centuries. Mass rail transport had quickly developed class division by wealth, which was strictly adhered to not just on-board trains, but also at the stations and on platforms. Designers devised separate waiting rooms for each class (as per the then-applicable travelling standards), spacious left-luggage offices and office spaces for administration employees, technicians and other staff. The upstairs was usually used as lodgings for the station personnel. Every station was equipped with a telegraph line, used, among other things, for traffic control. The passage of trains through the station was controlled manually via a system of semaphores from a control room located in a separate building. Passenger announcements were delivered orally and the timetables were displayed in glass cabinets. From a traveller’s point of view, the most important piece of equipment at a railway station was the railway clock, often crafted by local clockmakers, and therefore quite unique. As years passed by and technologies progressed, new developments piled up on station walls in the form of automatic information boards, sound

amplification systems, lighting. Bits and pieces of some of these installations have been preserved to this day but are being removed during renovation works and replaced by uniform types of equipment. Today, the rail traffic control function has been largely reduced owing to technological progress and both traffic management and passenger service have been to a large extent automated. In most cases, however, the general shape of the interior – a hall with passages to the platforms and ticket offices located around it – is preserved (Fig. 7).

Preparatory stage

The decision to undertake modernization of a the sites under discussion was usually motivated by the very poor technical condition of the station building, which posed a threat to its safety, by image considerations, or by a conservation order issued by the relevant authorities. PKP headquarters and the competent OGN analyzed the usability of the facility, its economical circumstances (costs of maintenance, revenue), its importance for rail traffic, passenger service and the company’s image. Then they would proceed to assess whether adaptation was feasible and make appropriate cost estimations. Different scenarios were contemplated – renovation, general modernization, but also demolition and sale. Based on the findings, the fate of the site was decided. Unfortunately, the process never involved people specializing in the conservation of historic buildings, heritage protection or even the history of railroad transport and engineering (which it should have, according to the Dublin Principles³²). All the arrangements were only based on economic calculations.

Once the decision to modernize a station was approved by PKP’s management, the company would proceed to draw up the necessary tender documentation.³³ According to the law, a construction project must be formulated in a document called a Functional Programme (PFU), which contains all technical, architectural, material and functional specifications (Article 31 of the Public Procurement Act). This is the first stage of the project, whose

³¹ Cf.: K. Uchowicz, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestoleciu międzywojennym*, [in:] *Obiekty kolejowe*, Academy of Finance and Management in Białystok 2005, p. 161–172.

³² ICOMOS, TICCIH (...) *The Dublin Principles*, op. cit.

³³ As has already been mentioned, due to PKP’s status as a state treasury company, works at the subsequent stages of the investment project and the overall course of the process were organized in accordance with the Public Procurement Act.

Table 1. Scope of pre-project documentation for each of the railway stations under consideration

	Railway stations						
	Modlin	Radziwiłłów	Żyrardów	Biała Podlaska	Rabka Zdrój	Koło	Łęczycza
Type of protection							
National register	x	x	x	x	x		
Local inventory						x	x
Document title							
Heritage record sheet	+	+	+	+	+		+
Preliminary analyses	+					+	
Conservation order	+	+					
Stock taking	+	+	+	+	+	+	+
PFU	+	+	+	+	+	+	+
Conservation recommendations	+	+					+
Technical specification	+	+	+	+	+		
Architectural research			+		+		
Conservation research					+		
Building valuation					+		
Concept project	+						
Conservation project			+				
Concept – interior design							
Concept – artistic solutions design							
Concept – tasks by industry							
Conservation considerations	+	+	+		+	+	+
Conservation works schedule			+				
Consultations with prospective users					+		
Negotiations with tenants				+	+	+	
Architectural and conservation concept							

result is drafting the investment project documentation. Appended to the PFU is the initial architectural concept with functional instructions and a general outline of the projected works by type. Depending

on the level of detail of the PFU and the preliminary concept, some projects included building inspections and architectural research. For legally protected buildings, the competent Provincial Heritage Monuments Protection Office (WUOZ) was requested to provide instructions on the right conservation approach and heritage conservation specialists were entrusted with the preparation of conservation documentation (including the conservation works programme). On the basis of all these data an initial cost estimation was drawn up to make it possible to assess the approximate spending needs. Meanwhile, negotiations took place with prospective tenants in order to consider the building's commercial potential on the one hand and to define the nature and direction of the necessary adaptation changes on the other. The differences in the documentation drafted for each of the example stations are outlined in Table 1.

Of the above-listed documents only two are required pursuant to the Public Procurement Act – the stock taking and the PFU. The other documents are drafted or not according to the designers and conservators' discretion. Often disregarded are documents considered indispensable by conservationists (among them ICOMOS, TICCIH,³⁴ as well as J. Tajchman³⁵ and many others). While it is common to have a heritage record sheet prepared for a building and apply to WUOZ for conservation recommendations, from the point of view of the guidelines and requirements defined by ICOMOS and TICCIH one is bound to notice an absence of legal obligation to consider conservation issues, which should be appended to the PFU. There is a disjunction between the architectural concept design and the conservation work schedule, no detailed valuations are performed or historic sources consulted. The scope of the concept design is very narrow and, in line with a long tradition of Polish conservators, it contains plans of artistic solutions, interior designs, conservation requirements and tasks divided by industry. It lacks analysis of functional demands in a broader sense, in terms of location, external considerations and reference to the needs and opinions of the local community.

³⁴ TICCIH, *The Nizhny Tagil Charter* op. cit., chapter 3, ICOMOS, TICCIH (...) *The Dublin Principles*, op. cit., item 7, 11.

³⁵ J. Tajchman, *W sprawie konieczności ustanowienia standardów wykonywania projektów dotyczących prac planowanych w zabytkach architektury*, *Wiadomości Konserwatorskie*, no. 24, 2008.

Project documentation drafting

The next stage of the process is drafting project documentation comprising details of the functional, technological and conservation solutions to be implemented by way of modernization. A particularly crucial stage is defining the scope of intervention in the historic fabric of the site for the purpose of adapting it to its new envisaged functions. The functional programme must be therefore defined and analysed in detail. If there is no analysis in terms of the new functions, designers tend to implement standard functional, sanitary, technological and ergonomic solutions.

When applying for the job, a designer is required to produce references, but otherwise the requirements are not very high. They usually demand experience with just one historic building of comparable size within the last three years. The successful bidder receives all of the previously drafted documentation and uses it to prepare the design as provided for in the Construction Law Act and technical regulations. At this point some additional detailed research is conducted, which reveals new information e.g. about the load-bearing capacity of the ground, the structure of the building, or its transformation history, all of which has a significant influence on the design works. The architect's job is to make sure the project fits within the limits of the projected costs. If any unexpected issues arise which necessitate additional expenditure, savings are sought elsewhere. Cuts are often made at the expense of restoration works, especially if restoration of an item would be more costly than replacing it with a modern equivalent. Even so, the importance of preserving the old, authentic fabric is strongly emphasized in the afore-mentioned documents and publications. A complete, cross-industry construction project must be approved by heritage conservation authorities. Obtaining a valid building permit is only one of the many objectives a designer aims for. Another one is to draft comprehensive documentation to serve as a basis for the next stage of the project set forth in the Public Procurement Act – the tender procedure for the construction work. Apart from the design itself, this procedure requires bills of quantities, cost estimates and technical specifications for the per-

Table 2. Scope of project documentation for each of the railway stations under consideration

Document title	Railway station						
	Modlin	Radziwiłłów	Żyrardów	Biała Podlaska	Rabka Zdrój	Koło	Łęczycza
Type of protection							
National register	x	x	x	x	x		
Local inventory						x	x
Document title							
Source material analysis	+	+	+		+		+
Architectural research	+		+		+		
Conservation research							
Cross-industry concept	+		+		+	+	
Building design			+	+	+		+
Building and execution design	+	+				+	
Building and conservation design							
Conservator's opinion	+		+		+		
Execution documentation	+	+	+	+	+		+
Conservation execution documentation			+		+		

formance and delivery of the construction works. Table 2 contains a comparison of the scope of this type of documentation in the projects under consideration.

The table above illustrates how the scope of project documentation differs from project to project. Not in every case were source materials consulted by the designers, only three of the sites had architectural research conducted, and none of them had any conservation research done. Nor was there a building and conservation design, as suggested by J. Tajchman³⁶, drafted in any of the examples. In some of the cases there were separate building and execution documentations, in others these were combined in just one design. In the former case, only the building design, which did not yet include all technical solutions (e.g. types of materials and details which were only specified as part of the execution design), was submitted for approval to conservation

³⁶ Ibid.

authorities. Importantly, execution specifications³⁷ describing the requirements regarding the construction work were not subject to approval. They were also not specific enough about the projected intervention in the historic fabric. The reason for that are the legal requirements of the Public Procurement Act regarding identifying the construction solutions to be implemented. The Act prohibits naming particular products and technologies – only reference examples are allowed. The decisions concerning the choice of technologies and solutions (including conservation-wise) belong to the contractor. The limited nature of the design appended with tender documentation can therefore be a source of misconceptions regarding the scope of the necessary work and, consequently, lead to some essential interventions to be disregarded due to their not being considered in the cost valuation.

Analysing the project phase of a construction process including modernization and adaptation, the following limitations can be identified:

1. Disregard of the special nature of a historic site or building in the applicable legislation. For example, neither the Public Procurement Act nor the Construction Law Act provide for public access to the data and documentation of historic buildings, which is a considerable hindrance during pre-project preparations.
2. No thorough examination and diagnosis of the historic building in terms of its evolution, both formal and functional, as well as other considerations emphasized in doctrinal documents by ICOMOS and TICCIH – its place in the local culture and relationship with the local community, the development of technological, technical and social solutions within the site.
3. No well-defined criteria for the assessment of architectural heritage, including transportation and railroad heritage, and consequently – no recognition of the value of a historic site.

Once the project documentation was ready, the principals began the process of selecting the contractor for the construction and conservation work. Invited to participate in the tender procedure were companies who could produce relevant references, though that requirement was only generally outlined

and focused on the number and value of the work performed within three years before the tender, without the obligation for any such work to include restoration solutions to be implemented in the present project. In all the cases discussed here, the deciding factor in selecting the contractor was lowest price. Additional criteria for bid assessment are a rarity, since officials are generally unacquainted with the subject and fearful of being accused of favouring one of the bidders over the others.

Execution stage

At the construction stage, a company was also selected to provide investor supervision over the project and ensure that the order was being performed properly. Since there are very few companies that specialise in supervising investment projects within historic sites, these tasks were sometimes entrusted to people lacking the necessary knowledge in terms of both theory and practice of conservation work, as testified by their lack of involvement in this matter.

Once construction works started, all contractors at some point reported the necessity to perform work not envisaged in the initial design. This is typical and happens whenever a company declares too low a price to win the tender, while the cost of work is defined at a flat rate. In some cases discussed here, however, this was because the teams discovered some previously unknown details of decor or structural solutions, which made it necessary to make changes in the design. During the construction works, either due to an accident, negligence or inattention, there have been instances of inadvertently destroying historic elements of buildings or equipment. The only record of the work performed was construction site logbook where information about completed and delivered construction and conservation work was entered, but it never contained detailed descriptions of the scope and nature of some of the works, e.g. replacement or demolition of parts of the building or decor. This problem could be solved by introducing a “conservation logbook”, as suggested by J. Tajchman, to record this type of information.³⁸

³⁷ Technical specifications regarding the performance and acceptance of works are required by the Public Procurement Act (appendix to tender documentation) and define the requirements for the performance, assessment and acceptance of construction

works. In the case of historic buildings they should also contain a detailed description of conservation works provided for in the design.

³⁸ Ibid.

The final stage of modernization of a real property is commercialization. Available usable floor space at a modernized railway station is put on the market by PKP for rent or sale. This is when the expectations and assumptions made at the very beginning of the process meet reality. Due to fierce competition on the real estate market, finding tenants is sometimes difficult or even impossible. Of the seven investment projects discussed here, only three managed to introduce new functions to the full extent – in Rabka and Koło, municipal libraries have been established at the stations, in Modlin part of the station now serves as a hostel. In Żyrardów and Radziwiłłów, the ground floor is rented but higher floors are still empty. An extreme case is the station in Łęczycza, where, since the renovation, only security service has been put to operation, while all the other rooms – including ticket offices – are non-functional. In Biała Podlaska, an agreement with the city hall, which was to occupy the first floor of the station building, has been terminated. Since the work was financed from the EU cohesion programme, this space must not be rented out for another five years.

Railway stations which have not yet been transformed or sold are owned by PKP SA. The company is a massive entity owned by the State Treasury, and it manages both the entire railroad infrastructure and a number of subsidiaries responsible for carriage.³⁹ Companies that handle railroad connections and manage the infrastructure participate in the modernization process by debating on the functional programme and the designs. But the structure of PKP generates a number of substantial problems:

- The company’s strategy as regards modernization of train stations and the objectives it is to serve is formulated at the central level by the Management Board headquartered in Warsaw;
- Managing rail infrastructure is the responsibility of field branches – OGNs, which receive instructions from the head office as to how to proceed with conservation and renovation works. Each and every modification in the approved plan needs to be reported to the head office, but OGNs

never share information and experience between one another;

- The investment project management process is a one-way track – the head office collects the necessary information from its subordinate companies and institutions, initiates the tender procedure, and then delegates the process to the competent OGN. This makes it difficult to introduce any modifications at a later stage, since it would entail a change of the subject of the order and a need to renegotiate its value;
- The large number of organizational units which issue guidelines or approve designs adds to the complexity of the process. Focusing on industry-specific technicalities, they often disregard completely the architectural and aesthetic aspects of the envisaged transformation. There is no investment coordinator who would have the necessary expertise or at least the support from experts in the fields of architecture and conservation of historic buildings and who would act as an intermediary between the many departments with their particular scopes of responsibility;
- The territorial ranges that fall under the authority of OGNs do not correspond to those of the conservation authorities (WUOZs), nor to the administrative regions of the country. For example, the OGN in Krakow has under its control sites that are subject to WUOZs in Lublin, Rzeszów, and even Warsaw (parts of Podlachia). This makes it extremely difficult to work out standard procedures for the management and planning of modernization works due to the differences in how different conservation offices construe legal provisions or what policies they abide by. There are no “good practices”, operation standards or model investment projects to draw from when planning a new modernization effort.
- As a market enterprise,⁴⁰ PKP is obliged to balance spending and revenue. Since it faces massive expenditure for investment projects (meant to make up for the backlog of 1980s and 1990s in modernization of the rolling stock and infra-

³⁹ These are, among others: PKP Polskie Linie Kolejowe – manager of rail tracks and infrastructure; PKP Energetyka – provider of the electric power necessary to operate the rolling stock; TK Telekom – ICT services for the railways; PKP Informatyka – IT systems; Natura Tour – manager of PKP-owned holiday resorts; Drukarnia Kolejowa Kraków – a printing house; CS Szkolenie i doradztwo – training and advisory services; PKP Intercity – long-distance carrier; PKP Cargo – a rail

freight carrier; PKP SKM w Trójmieście – local carrier in Tricity; PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa – manager of line 65 (LHS) Sławków–Hrubieszów.

⁴⁰ It is defined as an enterprise owned by the State Treasury but whose operations are governed by market principles; any state aid it might be entitled to is restricted by EU legislation on prohibited state aid.

structure), it sometimes skimps on ongoing maintenance of less crucial elements of infrastructure. Hence the negligence and poor technical condition of many railway stations at the time of initiating the modernization process.

Conclusions

A railway station is a special kind of historic building. At the time the decision is made to start the modernization process, it usually still preserves, albeit rudimentarily, its original functions. Owing to years of neglect regarding ongoing conservation, most or even all of its structural elements are often authentic, making it a historically unique instance of preserving both historic fabric and historic function. There is, naturally, a lot of historic build-up connected with the evolution of rail technology, communication and traffic control – these are fragments of telegraphic lines, telephone lines, old information boards, inscriptions, clocks etc. A characteristic element is always the board with the name of the station, often in a unique typeface. All these are a testimony of years of technological development in railroad transport and engineering, both tangible and intangible, regarding information systems, management and passenger traffic control, as well as the use of railroad infrastructure. All these values and their carriers are often intuitively recognised by architects at the design stage, despite the blank spots in conservation documentation. As a result, some vital elements are preserved and exposed (Fig. 8). Still, however, selected rail transport heritage sites should undergo interventions which will allow the underlying meaning to be fully exposed. The selection criteria and the nature of such intervention should be the subject of a public debate. Architectural heritage valuation and categorization systems are presently under discussion but no programmes have yet been formulated that would allow the meaning of this heritage to be conveyed.

Sadly, the historic values of railroad architecture are not subject to careful study or detailed verifi-

cation. In theory, valorisation of a historic railway station should be conducted as part of the process of registering it as heritage in the national or local register and should follow the guidelines set forth in the Heritage Protection Act (analysis of the artistic value, historic value and research value of a given building or site)⁴¹ and in the Venice Charter.⁴² Unfortunately, historic values on whose basis a site is to be protected are not listed in record sheets of historic real estates, and conservation recommendations only define the carriers of these values – the particular parts of the building which should be protected or which can be transformed to a greater or lesser degree. Unless a separate, in-depth conservation document has been drafted for a given building (e.g. a conservation works schedule), its values remain a mystery to the teams working on the modernization project. Only two of the seven stations discussed here (Żyrardów and Rabka) could boast a document where their historic values are analysed and identified.

A railway station is not just a remnant of past technologies, but also a vital element of the local heritage and cultural landscape. On the one hand, the local community sees in it a characteristic feature of that landscape, inseparably associated with the place and even considered the gate to the town or city. On the other hand, it is a scenery, a space where people complete their travel rituals and engage in social interaction – welcomes, goodbyes, partings, first impressions of a new place. It is a common denominator that combines the regional or local heritage and the history of railroad engineering, and reflects social values (understood as a record of human experience connected with travelling) underlined in the afore-mentioned documents by ICOMOS and TICCIH (e.g. the Nizhny Tagil Charter,⁴³ the Dublin Principles,⁴⁴ the Nara Document⁴⁵), and in many others, quoted by W. Affelt in his publications regarding technical heritage.⁴⁶ The issues raised in all these documents are hardly ever addressed. No consultations are held with the local communities. The research of the site's history and particularities

⁴¹ Act of 23 July 2003 on Heiritage Conservation and Protection, Journal of Laws no. 162, 2003, item 1568, Article 3.

⁴² Venice Charter, *International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites*, IInd International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments, Venice, 25-31 May 1964, transl. M. Bogdanowska, [in:] *Vademecum konserwatora zabytków*, Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury, edition 2015, ed. B. Szmy-

gin, Polish National Committee of ICOMOS, Warsaw 2015, p. 41–44.

⁴³ TICCIH, *The Nizhny Tagil Charter*, op. cit.

⁴⁴ ICOMOS “*The Dublin Principles*”, op. cit.

⁴⁵ ICOMOS, *The Nara Document on Authenticity*, (...) op. cit.

⁴⁶ Cf.: W. Affelt, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, “Kurier Konserwatorski”, No. 5, 2009.

is extremely limited, especially in terms of intangible sources. None of the documents regarding the stations discussed contained any analysis of these problems.

It is generally accepted that adaptation is advisable where sustainability is pursued as the ultimate objective; making use of an existing structure built of natural materials is, by this token, a highly desirable approach. However, if the resulting restoration should disregard the original character of the building, its conceptual significance stemming from the preserved stratification of influences and pieces of equipment that constitute live testimony of its history and evolution, it would threaten the integrity of the historic building. Nonetheless, hardly anything is ever done to ensure reversibility of the changes introduced. The entire process could be called adaptation without respecting the heritage of the railway industry.

The outcome of the modernization and restoration process is recreating the facility's historical splendour, improving its appearance and enhancing its functionality. However, in more than half of the cases discussed here, adaptation resulted in limiting or even altogether losing the functions which used to be present beforehand.

Translated by Z. Owczarek

Bibliography

W. Affelt, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, „Kurier Konserwatorski”, no. 5, 2009.

G. F. Araoz, *Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji*, [in:] 2nd Congress of Polish Conservators, Tezy, ed. J. Jasieńko, A. Kadłuczka, Wydaw. SKZ, NID, PK, Krakow 2015.

Australia ICOMOS, *The Burra Charter – The Australia ICOMOS Charter for places of cultural significance*, Burra 1979, Article 12.

Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928, published and financed by the Ministry of Communications, Warsaw 1928.

ICOMOS, *Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas*, Washington 1987, Article 3.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The World Heritage List: Filling the gaps – an Action Plan for the Future*, Paris 2004.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes – “The Dublin Principles”*, Paris 2011.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The Nara Document on Authenticity*, 1994, Article 8.

The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.

Venice Charter, *International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites*, IInd International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments, Venice, 25–31 May 1964, transl. M. Bogdanowska, [in:] *Vademecum konserwatora zabytków*, Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury, edition 2015, ed. B. Szmygin, Polish National Committee of ICOMOS, Warsaw 2015, p. 41–44.

J. Krzyczkowski, *Dworce kolejowe dwudziestolecia międzywojennego*, dissertation no. 504M/1010/913/14, Faculty of Architecture, Warsaw University of Technology, 2015, original typescript in the archives of the Faculty.

PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [viewed: 05.2016].

PKP SA – Nieruchomości – Wynajem – Oferty: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/wynajem/oferty.html> [viewed: 05.2016].

PKP SA's annual financial reports available at the group's website: <http://pkpsa.pl/grupa-pkp/raport-finansowy.html> [viewed: 05.2016].

J. Tajchman, *W sprawie konieczności ustanowienia standardów wykonywania projektów dotyczących prac planowanych w zabytkach architektury*, “Wiadomości konserwatorskie”, no. 24, 2008.

K. Uchowicz, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestoleciu międzywojennym*, [in:] *Obiekty kolejowe*, Academy of Finance and Management in Białystok 2005, p. 161–172.

Public Procurement Act of 29 January 2004, Journal of Laws No. 19, 2004, item 177.

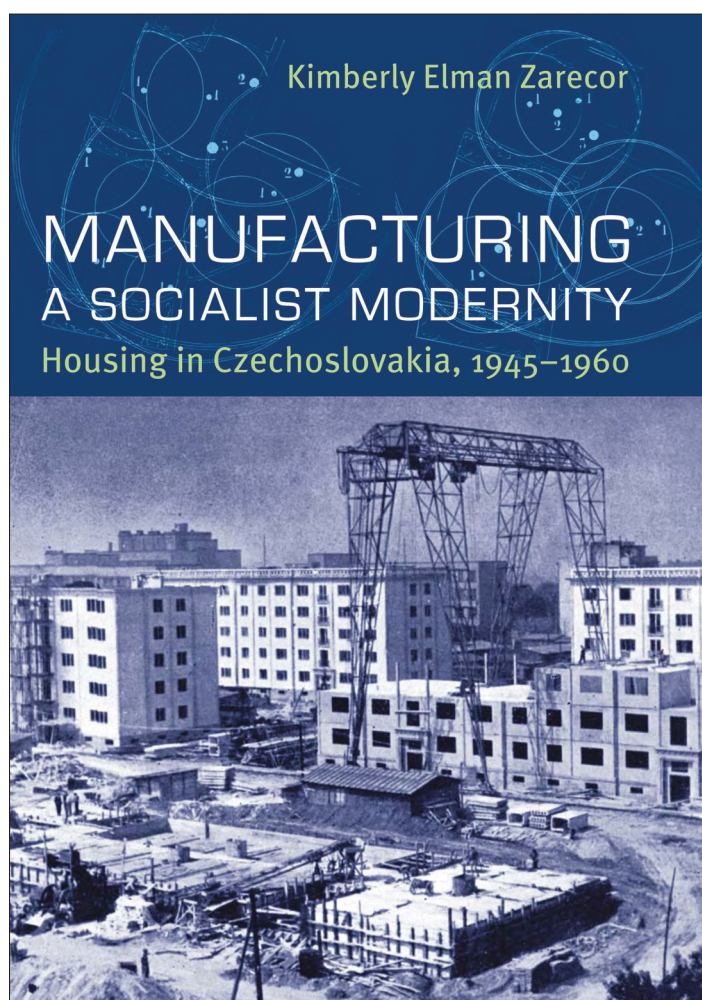
Construction Law Act of 7 July 1994, Journal of Laws No. 89, 1994, item 414.

*Jakub Krzyczkowski, mgr inż. arch., doktorant
Faculty of Architecture, Warsaw University
of Technology*

KIMBERLY ELMAN ZARECOR, *MANUFACTURING A SOCIALIST MODERNITY: HOUSING IN CZECHOSLOVAKIA, 1945–1960*¹,

PHILIPP MEUSER, *DIE ÄSTHETIK DER PLATTE. WOHNUNGSBAU IN DER SOWJETUNION ZWISCHEN STALIN UND GLASNOST*²

MAREK CZAPELSKI



1. Okładka książki K. Elman Zarecor
1. K. Elman Zarecor's book cover

¹ K. Elman Zarecor, *Manufacturing a socialist modernity: Housing In Czechoslovakia, 1945–1960*, University of Pittsburgh Press, Pittsburgh 2011, 384 s., il., ISBN 978-0-8229-4404-1.

² P. Meuser, *Die Ästhetik der Platte. Wohnungsbau in der Sowjetunion zwischen Stalin und Glasnost*, Dom Publishers, Berlin 2015, 728 s., il. nlb.

W badaniach nad architekturą krajów socjalistycznych problem budownictwa mieszkaniowego zajmuje miejsce szczególnie istotne. Poprawa warunków bytowych ludności i jej właściwe dystrybuowanie należało do pierwszych postulatów ekip, obejmujących władzę w krajach bloku wschodniego. Zlikwidowanie (czy przynajmniej zmarginalizowanie) komercyjnego budownictwa mieszkaniowego i objęcie mniej lub bardziej ścisłego nadzoru nad mieszkalnictwem należały do standardowych praktyk komunistycznych rządów. Towarzyszyło temu silne zideologizowanie tej problematyki i nasycenie jej przekazem propagandowym. Szeroki krąg problemów związany z komunistycznym mieszkalnictwem od lat wywołuje interdyscyplinarne zainteresowanie badawcze, szczególnie w opracowaniach poruszających kwestie socjologiczne czy historii życia codziennego.³

Książka Kimberly Elman Zarecor wyróżnia się przyjęciem innej perspektywy badawczej. Analizując socjalistyczne czeskosłowackie budownictwo mieszkaniowe pierwszego piętnastolecia autorka uwagę kieruje na ewolucję preferowanych rozwiązań architektonicznych i konstrukcyjnych oraz zmieniającą się instytucjonalną organizację pracy projektanta. Elementy te stają się zasadniczymi składnikami tytułowej *socialist modernity*. Jednym z zasadniczych założeń Zarecor jest przy tym zbadanie tych problemów w sposób wykraczający poza rozważania nad ich prostą zależnością od wspomnianych wyżej ideologicznych priorytetów władz komunistycznych.

Opisując czeskosłowackie poszukiwania nowego modelu budownictwa mieszkaniowego lat 1945–1948, Zarecor wskazuje dużą aktywność wywodzącego się z międzywojennej awangardy środowiska lewicowych architektów, które natychmiast po wyzwoleniu stworzyło ramy organizacyjne dla swej działalności – w maju 1945 r. powstaje Unia Architektów Socjalistycznych, która zainicjowała powstanie miesiąc później większego Bloku Architektonicznych Postępowych Stowarzyszeń (BAPS). Środowisko to podkreślało znaczenie pracy kolektywnej oraz upatrywało rangi zawodu architekta w działalności *stricte* technicznej, zaś za

jedno z głównych zadań – przygotowanie „przemysłowych podstaw” dla architektury. Jednocześnie w kręgu tym podejmowano próby wypracowania nowego modelu mieszkania, czego przejawem była budowa w Litwinowie domu kolektywnego, który pozostał jednak dziełem odosobnionym. Architekci z BAPS uczestniczyli także w ważniejszym dla przyszłości czeskosłowackiego budownictwa mieszkaniowego rządowym programie z 1947 r. – budowy wzorcowych osiedli w Ostrawie, Moście i Kladnie. Ze względów ekonomicznych program był niepowodzeniem, jednak zastosowane w projektach zgrupowanie większych zespołów niskich, gęsto rozmieszczonych budynków wokół wspólnych pawilonów usługowych pozostało zasadniczym modelem mieszkalnictwa także po 1948 r.

Przejęcie przez komunistów pełni władzy w 1948 r. przyniosło zasadnicze przeorganizowanie warunków pracy czeskosłowackich architektów – zlikwidowano wolną praktykę, tworząc ogólnokrajowe biuro projektowe Stavoprojekt, będące częścią nowo powołanego przedsiębiorstwa Czechosłowackie Zakłady Budowlane (Československý stavební závod), które przejęło majątek upaństwowianych firm budowlanych. Jego zadaniem było m.in. realizowanie – w znacznie sprawniejszy i tańszy sposób, niż to się działo dotychczas – programu budownictwa mieszkaniowego, przewidzianego pięcioletnim planem gospodarczym. Wprężeniu ogółu architektów do realizowania centralnie kierowanej polityki gospodarczej towarzyszyło tworzenie instytucji, mających wspierać produktywistyczne priorytety władz, zbliżając środowiska architektów i inżynierów – za najdobitniejszy przykład Zarecor uważa stworzenie w Stavoprojekcie Instytutu Typizacji i Standaryzacji. Intensywne studia nad typizacją budownictwa mieszkaniowego stały się okazją do wykorzystania doświadczeń międzywojennych – dyrektorem Stavoprojektu został Jiří Voženílek, od lat międzywojennych pracujący w wydziale planowania zakładów Baty w Zlinie, jednej z pionierskich instytucji na polu standaryzacji i prefabrykacji. Opracowane w Stavoprojekcie projekty typowych domów (od domów jednorodzinnych po bloki wielorodzinne, w praktyce preferowane były te ostat-

³ Przykładowo można wymienić zbiorowe publikacje: *Socialist Spaces: Sites of Everyday Life in the Eastern Bloc*, red. David Crowley, Susan E. Reid, Berg, Oxford 2002; *Constructed Happiness. The Domestic Environment in the Cold War Era*, red. Mart Kalm, Ingrid Ruudi, Estonian Academy of Arts, Tallinn 2005. Socjologiczny aspekt budownictwa wielokopłowego

w NRD omówiła Christine Hannemann, *Die Platte. Industrialisierter Wohnungsbau In der DDR*, Hans Schiler, Berlin 2005 (3 rozszerzone wyd.). Analizę mechanizmów decydujących o praktyce mieszkalnictwa w PRL ostatnio przedstawił Dariusz Jarosz, *Mieszkanie się należy... Studium z peerelowskich praktyk społecznych*, Aspra-JR, Warszawa 2010.

nie) w bardzo szybkim czasie zdominowały bieżącą produkcję architektoniczną – w 1950 r. za „typowe” uznawano ponad 90 proc. nowo wznoszonych budynków mieszkalnych. Ich skromna architektura zewnętrzna odzwierciedlała zarówno oszczędnościowe postulaty władz, jak i – do pewnego stopnia – typową dla modernizmu fascynację architekturą wernakularną, zaś standard wyposażenia i rozplanowania (WC, łazienka, ciepła woda, ogrzewanie, przewietrzanie dwustronne) wykraczał poza dotychczasowe warunki życia znacznej części ludności.

Zarecor dużo uwagi poświęca wprowadzaniu w Czechosłowacji od 1950 r. realizmu socjalistycznego. Kreśląc rozmach maszyny propagandowej i odgórnie zainicjowanych zmian instytucjonalnych, autorka podkreśla niechętną postawę większości środowiska architektów i powierzchowność recepcji *soreli* jako metody projektowania. Jako najbardziej wyrazisty przykład socrealistycznej urbanistyki autorka omawia Nową Ostrawę (dzisiejsza Poruba). Opisując ją jako egzemplifikację stalinowskiej wizji promiennej przyszłości, podkreśla totalny charakter założenia – przewyższającego skalą projekty okresu poprzedniego, a zarazem ignorującego zastany przestrzenny kontekst. Monumentalne wnętrza ulic ewokują tradycję klasycystyczną (w formach niektórych budynków można odnaleźć cytaty z historycznej architektury Petersburga, pojawia się też nawiązująca do sztuki czeskiej XVI w. dekoracja sgraffitowa). Zarecor podkreśla, że w odróżnieniu od historycznych precedensów, Porubę zaprojektowano przede wszystkim z myślą o pieszych użytkownikach. Ukształtowane jako miejsce komfortu i odpoczynku miasto socrealistyczne w komunistycznym społeczeństwie doby Stalina pełniło rolę służebną wobec przeprowadzanego programu industrializacji.

Biograficznym dopełnieniem opisu czeskosłowackiego socrealizmu jest rozdział o działalności Jiřego Krohy – podówczas najważniejszego architekta kraju, projektującego m.in. miejscowość Nová Dubnica i wzorcowe osiedle w Ostrawie. Wzlot i upadek Krohy ukazują mechanizmy kariery architekta w epoce stalinowskiej i następującej po niej odwilży. W opisie jego praktyki projektowej z lat pięćdziesiątych można m.in. prześledzić, jak postulaty socrealizmu oddziaływały na mieszkalnictwo – Kroha studiował regionalne zabytki, zaś poznany repertuar form wykorzystywał w dekoracyjnych modyfikacjach projektów budynków typowych. Jednak już w dyskusjach połowy lat 50. deklarowane przez Krohę przywiązanie do kwestii artystycznych jako

zasadniczych i odrzucanie budownictwa uprzemysłowionego w wizji przyszłej socjalistycznej architektury sytuowało go jako nienowoczesnego outsidera, po 1956 r. pozbawionego uprzywilejowanej pozycji zawodowej.

Faktycznie dla przyszłości socjalistycznego mieszkalnictwa najważniejsze, zdaniem Zarecor, okazały się prowadzone podówczas bez propagandowego nagłośnienia eksperymenty z uprzemysłowieniem budownictwa, którym poświęciła ostatnią część książki. Narodziny i upowszechnienie budownictwa wielkopłytkowego – *panelaków* autorka uznaje nie za skutek opresyjnej polityki i dyktatu władz, lecz za kompromisowe rozwiązanie, godzące potrzeby gospodarki centralnie planowanej, ujmującej wszelkie rozwiązania architektoniczne w kategoriach produkcyjnych z dążeniem architektów do zachowania pewnej kontroli nad decyzjami projektowymi. Dążenie to wspierały zmiany zachodzące w sposobie uprawiania zawodu architekta, w coraz większym stopniu muszącego zajmować się problematyką technologiczną. Zarecor kładzie nacisk na kontynuacyjny charakter prac, podkreślając znaczenie międzywojennych eksperymentów z prefabrykacją i standaryzacją przeprowadzanych przez projektantów zatrudnionych w firmie Bata. Uczestniczący w nich architekci okazywali się ważnymi postaciami także po 1945 r., a Zlin (od 1949 r. Gottvaldov) był jednym z najważniejszych ośrodków w prowadzonych badaniach.

Punktem dojścia książki jest rok 1960 – Zarecor konstatuje, że mimo wszystkich przeciwności i zawirowań, w ciągu 15 lat od założenia BAPS wszystkie jego zasadnicze cele zostały osiągnięte – opracowano metody szybkiego i taniego budowania, wzniesiono budynki nawiązujące do architektonicznego dziedzictwa kraju, zaś architekt stał się bardziej inżynierem niż artystą. W obliczu ówczesnych problemów Europy: zniszczeń wojennych, ekonomicznych problemów mieszkalnictwa i zagrożenia kulturowym imperializmem – czy to amerykańskim, czy to radzieckim – cele te brzmieć musiały rozsądnie także dla środowisk fachowych z krajów kapitalistycznych. Podsumowując późniejsze problemy „socjalistycznej nowoczesności” Zarecor zauważa, że „industrialization should be about efficient, cost-effective, and sustainable building practices, not about generating form through datadriven processes. The essential function of architecture is designing spaces for human interaction and experience.”

Koncepcję książki Zarecor przyjąć trzeba z uznaniem – skonstruowanie narracji wokół kontynuacyjnego charakteru przemian praktyki zawodowej czechosłowackich architektów pozwala uchwycić zjawiska zachodzące w pierwszych latach istnienia powojennej Czechosłowacji w sposób znacznie pełniejszy, obejmujący zagadnienia często umykające historii architektury. Obraz ten brzmi dość wiarygodnie, pozostawia także pole do dalszych interpretacji i stawiania kolejnych pytań – np. o rolę zagadnień technologicznych w czasie architektonicznych dyskusji okresu destalinizacji (w ocenie odwilżowych dyskusji polskich architektów pojawia się opinia, że był to zastępczy temat, pojawiający się zamiast dyskusji o estetyce architektury po socrealizmie)⁴.

Trudną do uniknięcia ceną za taką konstrukcję książki było chyba pewne absolutyzowanie tejże czechosłowackiej ewolucji. Znika bowiem jakiegokolwiek odniesienie do radzieckiego kontekstu, co nie zawsze wydaje się w pełni przekonujące. Na przykład omawiając zwrot ku typizacji ok. 1948–1949 r. pomija się kontekst radziecki – tymczasem typizacja budownictwa mieszkaniowego (zarówno sekcji, jak i całych budynków), wprowadzana w ZSRR od lat trzydziestych była jednym z deklaracyjnych haseł wkraczającego ok. 1948–1949 r. wówczas do krajów demokracji ludowej socrealizmu.⁵ Wydaje się, że unikając jednostronnego interpretowania przyspieszenia typizacji w CSRS w tym okresie jako realizacji wprost sformułowanego zamówienia politycznego komunistycznych władz, nie można jednak nadziejom gospodarczym decydentów całkowicie odmawiać mocy sprawczej.

Efektowna, lecz dyskusyjna jest teza, że jedynie niewielkie moce przerobowe przemysłu czechosłowackiego sprawiły, że ZSRR zdecydował się korzystać z technologii francuskich. Pamiętać trzeba, że ZSRR zakupił zarówno licencję, jak i same fabryki systemu Camus, który miał już za sobą kilka inwestycji, nagłośnionych jako spektakularny sukces – wydaje się, że był to przejaw korzystania z roz-

wiązań, które w opinii fachowej wyszły ze stadium eksperymentalnego i miały charakter produkcyjny⁶. Dodać trzeba także, że technologia wielkopłytowa w omawianym okresie silnie ewoluowała, zaś w samym ZSRR za równoprawne uważano wciąż systemy szkieletowo-płytowe, jak i z płytami nośnymi, dążono także do opracowania możliwie najprostszej struktury płyt, z najmniejszą liczbą warstw, trudno więc było mówić o rozwiązaniach czechosłowackich jako o propozycji definitywnej. Co ciekawe, w późniejszych latach także w CSRS sięgnięto (w ograniczonej skali) po rozwiązanie importowane – duński system Larsen-Nielsen⁷.

Porównanie z przemianami zachodzącymi w tym czasie w polskiej architekturze pobudza do stawiania kolejnych pytań – np. o dynamikę przemian w planistycznej praktyce osiedli doby socrealistycznych – w książce Zarecor nie ma żadnych odniesień do przeprowadzanej w ZSRR na początku lat pięćdziesiątych ekonomicznie motywowanej krytyki mieszkalnictwa. Jej niewątpliwym echem jest znana z Polski praktyka „dogęszczeń” wznoszonych wcześniej osiedli (np. w Warszawie na Muranowie czy Mokotowie). Była ona przejawem racjonalizacji ideologicznej krytyki modernistycznego „dezurbanizmu”. Dążenie do ekonomicznego wykorzystania terenów uzbrojonych było bowiem jedną z ważnych motywacji w polityce mieszkaniowej tego okresu w ZSRR i Polsce. Jeśliby – wnioskując z milczenia Zarecor na temat podobnych procesów w CSRS – czechosłowaccy moderniści uniknęli podobnych zarzutów, byłby to dowód na ciekawą odrębność mieszkalnictwa w tym regionie.

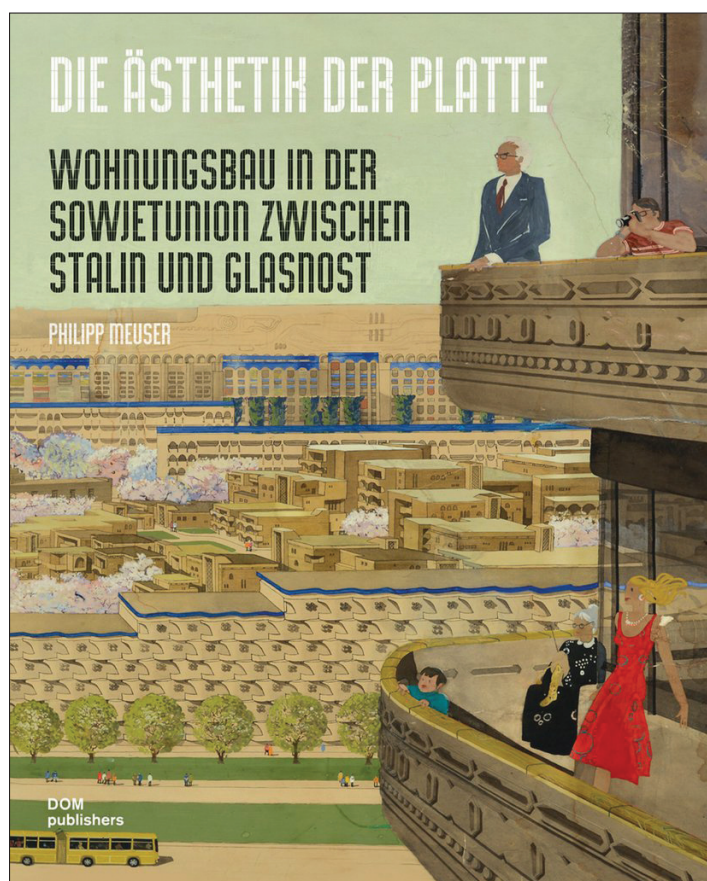
Książka Zarecor jest ciekawa i inspirująca, jak wyżej wskazano – pobudza do porównań i stawiania dalszych pytań. Trudno jednak oprzeć się wrażeniu, że chęć sformułowania w miarę pozytywnej narracji, widoczna w opisie mieszkalnictwa CSRS roku 1960, nie współgra dobrze z zasygnalizowaną na wstępie intuicją, że około roku 1956 r. niewiele już zostało z początkowego entuzjazmu środowiska architektów sprzed dekady.

⁴ W. Baraniewski, *Odwilżowe dylematy polskich architektów*, [w:] *Odwilż. Sztuka ok. 1956 r.*, red. P. Piotrowski, katalog wystawy Muzeum Narodowego w Poznaniu, Poznań 1996, s. 129–132.

⁵ Por.: L. Tomaszewski, *Projektowanie mieszkań typowych*, „Architektura i Budownictwo”, 10, 1934, nr 2, s. 56–67; N. Solopova, *Le préfabrication en URSS: concept technique et dispositifs architecturaux*, praca doktorska, Université de Paris VIII, 2001, s. 41–42.

⁶ N. Bullock, *4000 dwellings from a Paris factory: Le procédé Camus and state sponsorship of industrialised housing in the 1950s*, „Architectural Research Quarterly”, 13, 2009, nr 1, s. 59–72.

⁷ *Common Thermal Defects and Failures of Prefabricated Buildings and their Rehabilitation*, Prague/Brno 2002, s. 14–15, http://www.tc.cz/files/istec_publications/common-thermal-tech.pdf [dostęp: 3.12.2012].



2. Okładka książki P. Meusera
2. P. Meuser's book cover

Również książka Philippa Meusera włącza się w ten nowy nurt badań nad powojennym masowym budownictwem prefabrykowanym. Szczególnie interesujące i doniosłe jest to, że autor podjął się charakterystyki tego budownictwa w ZSRR – a więc w kraju, który z oczywistych względów stanowił ogólny wzór dla rządzących elit bloku wschodniego dotyczący sposobów prowadzenia polityki gospodarczej, w tym zasadniczych rozstrzygnięć w zakresie mieszkalnictwa. A masowe wdrażanie prefabrykacji od połowy lat 50. właśnie takim rozstrzygnięciem było – także w CSRS (niezależnie od odrębności i niuansów, wychwyconych w omawianej książce Zarecor).

Mimo oczywistego ideowo-politycznego wymiaru poruszanej problematyki książka Meusera nie jest jednak w pierwszym rzędzie pomyślana jako opis technokratycznych priorytetów władz komunistycznych. Nieprzypadkowo w tytule autor wybija na pierwszy plan kwestię estetyki budownictwa

prefabrykowanego (która wszak nie była pierwszoplanowym tematem dyskursu narzuconego w połowie lat 50. przez Nikitę Chruszczowa). Równoległą z tekstem narrację w książce tworzy bogaty materiał wizualny – kilkaset fotografii archiwalnych i współczesnych, reprodukcji projektów i planów. Widać wyraźnie, że punktem wyjścia dla Meusera pozostają obiekty, będące dla niego świadectwem zjawiska przez współczesną historię architektury właściwie nie ocenionego do dziś. Jako ogólny cel badań autor uznał właśnie próbę przewyciężenia ideologicznie uwarunkowanych (w domyśle – ujemnych) ocen budownictwa prefabrykowanego czasów ZSRR.⁸

Uwaga o marginalnym potraktowaniu przez zachodnią historiografię architektoniczną wschodnioeuropejskiej prefabrykacji jest niewątpliwie w pewnym stopniu słuszna – przykładem tego zjawiska jest jego pobieżna charakterystyka w publikacji towarzyszącej wystawie *Home Delivery. Fabrication*

⁸ Eine ideologiefreie Reflexion soll den sowjetischen Massenwohnungsbau in Russland, Osteuropa, Zentralasien und im Kaukasus neu bewerten, um ihn von Vorurteilen zu befreien,

und seiner Bedeutung für die Baugeschichtsschreibung der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gerecht zu werden. (s. 30).

the Modern Dwelling w nowojorskim Museum of Modern Art z 2008 r.⁹

Książka składa się z trzech rozdziałów, w których tekstowi głównemu towarzyszą wyodrębnione uzupełniające kilkuzłotowe ustępy o charakterze problemowym, informacyjnym i źródłowym. W pierwszym rozdziale znajduje się krótkie omówienie obecności wielkiej płyty w kulturze i mediach bloku wschodniego (na przykładzie NRD i ZSRR) oraz jej znaczenia dla budowania poczucia tożsamości społeczeństw postkomunistycznych. Zasadniczą część tego rozdziału stanowią dzieje budownictwa przemysłowego w Europie od pałacu Kryształowego po połowę wieku XX, zakończone charakterystyką postaci, unaoczniających ówczesne powiązania radzieckiego *panelnowo domostrojenia* z myślą zachodnią: Hansa Schmidta, szwajcarskiego architekta, pracującego w latach 30. w ZSRR, jednego z twórców założeń masowej prefabrykacji w NRD oraz francuskiego przedsiębiorcy Raymonda Camusa, którego *procédé Camus* od 1959 r. był – jak już wyżej wspomniano – pierwszym masowo stosowanym systemem wielkopłytowym w Związku Radzieckim.

Rozdział drugi przechodzi do zasadniczego tematu publikacji, zawiera zwięzłe omówienie radzieckiej architektury od lat 50. do 1991 r. wraz z naświetleniem zmiennych ideologicznych uwarunkowań prowadzonej wówczas polityki budowlanej. Oddzielnie i wieloaspektowo scharakteryzowana została wieloletnia droga do seryjnego budownictwa w ZSRR – Meuser przedstawił uwarunkowania komunistycznego mieszkalnictwa jako pochodną jego ideowych założeń, estetyczno-społecznych idei ruchów awangardowych, uwarunkowań wynikających z programu industrializacji, narastającej fascynacji centralizacją i technokratyzmem oraz nieustannej konieczności oszczędzania czasu i pieniędzy. Ukazany został także bezpośrednio polemiczny wymiar architektonicznego dyskursu Chruszczowa wobec praktyk czasów stalinowskich (ofiara tej zmiany padło środowisko architektów, w publicznych wypowiedziach z czasów wczesnej odwilży obsadzone w roli jednego z głównych winowajców ekonomicznych trudności budownictwa). Masowo wznoszone, stypizo-

wane, znormalizowane, prefabrykowane domy po raz pierwszy zaprezentowane w modelowym moskiewskim osiedlu Nowe Czeriomuszki, scharakteryzowane zostały jako zjawisko niejednoznaczne: z jednej strony widomy znak poprawy standardu życia obywateli ZSRR, świadectwo technicznego rozwoju radzieckiego budownictwa, z drugiej zaś – jako świadectwo prymatu produktywizmu i wszechobecnej oszczędności, skutkujące dolegliwymi kompromisami technicznymi i estetycznymi, które przyniosły im pogardliwe miano *chruszczoby*.

Kulminacją tego rozdziału – i zarazem centralnym punktem pracy – jest jednak przede wszystkim propozycja wyróżnienia dziesięciu cech, pozwalających zestawić „typologię projektów typowych” (*Zehn Parameter für eine Typologie der Typenprojekte*). W tym paradoksalnie brzmiącym sformułowaniu zawarty jest nadrzędny cel Meusera: scharakteryzować najważniejsze własności budownictwa typowego w ZSRR, pozwalające przyporządkować poszczególne serie projektów do jednej z trzech generacji (a więc tym samym ukazać typowe budownictwo prefabrykowane – chociaż autor nie formułuje tego wprost – jako zjawisko nie pozbawione pewnego zróżnicowania i podlegające przemianom i ewolucji). Wyróżnione przez autora czynniki są różnorodnej natury, dotyczą zarówno morfologii samego budynku, jak i generalnych kwestii organizacji projektowania i przemysłu budowlanego:

1) Struktura organizacyjna projektowania i wykonawstwa, która stopniowo, przy zachowaniu organizacyjnej hierarchii i generalnego nadzoru, dążyła do przenoszenia ciężaru pracy projektowej do instytucji regionalnych, powiązanych z określonymi terytoriami o podobnym klimacie, warunkach geologicznych i tektonicznych, proces, któremu towarzyszyło wprowadzanie nowej generacji elastyczniejszego systemu prefabrykacji otwartej (AKTS).

2) Zmieniające się normy budowlane, decydujące o powierzchni mieszkań i o kategoryzacji budynków pod względem trwałości, omówiona jest tu też kwestia konwencji nazewnictwa serii projektów typowych, również ulegającej ewolucji.

3) Właściwości klimatu, warunki gruntowe i zagrożenia sejsmiczne. Różnorodność tych uwarunkowań w poszczególnych republikach ZSRR wpłynęła

⁹ Prefabrykację w ZSRR skwitowano ćwierćstronicowym ustępem w części eseistycznej oraz słabo zilustrowanym hasłem *Khrushchovkas* (jedna – przypadkowa i pozbawiona dokładniejszego opisu fotografia z Kijowa). *Home Delivery. Fabrica-*

tion the Modern Dwelling, red. B. Bergdoll, P. Christensen, The Museum of Modern Art, New York; Birkhäuser, Basel 2008, s. 23, 100–101.

na techniczne udoskonalenie i modyfikacje projektów typowych, niektóre stały się wręcz towarem eksportowym do krajów takich, jak Wietnam, Kuba czy Chile.

4) Rodzaje stosowanych konstrukcji – od konwencjonalnej murowanej, przez tzw. wielki blok, po wielką płytę, konstrukcje szkieletowe (z wielkopłytowym wypełnieniem) i z elementów przestrzennych. Przez lata technologie były stopniowo udoskonalane – niezmienny pozostawał natomiast bezpośredni związek między projektowaniem a postulatem maksymalnej materiało- i kosztocłonności budowy.

5) Wysokość budynków oraz ich dyspozycja komunikacyjna. Ukazane – mimo istotnej rangi estetycznej – jako wyłączny rezultat bezwzględniego ekonomizmu. Po kilkuletniej dominacji bloków pięciokondygnacyjnych zaczęły się pojawiać budynki wyższe, co motywowano przede wszystkim koniecznością oszczędzania terenu.

6) Dekoracja elewacji i kwestia stylu¹⁰. Margines ewentualnej swobody twórczej dawała jedynie, w skromnym zakresie, elewacja. Zgodnie z poglądem, że właściwy styl budownictwa prefabrykowanego determinuje uprzemysłowiony proces produkcyjny i dążenie do unifikacji podstawowych elementów, elewację można było różnicować jedynie nie wpływając na zasadniczą strukturę budynku. Zazwyczaj modyfikowano balkony i loggie, wejścia przy wystawniejszych inwestycjach, wprowadzano dekorację ścian szczytowych, najczęściej z mozaiki.

7) Uprzemysłowiony proces wytwarzania elementów budowlanych, wymuszający precyzyjne zaplanowanie całej realizacji; systemy były często bezpośrednio związane z konkretnymi seriami projektów.

8) Transport i montaż – stają się również elementem motywowanych ekonomicznie rozważań teoretycznych.

9) Sekcja i mieszkanie. Systematyzując trzy generacje budownictwa prefabrykowanego Meuser zwraca uwagę na postępujące uelastycznienie dopuszczalnych rozwiązań – od sztywnej repetycji sekcji budynków, przez swobodniejsze, nieliniowe ich układy, po zestawianie budynków z drobniejszych modułów, obejmujących tylko jedno mieszkanie.

10) Dzielnica mieszkaniowa i kolonia mieszkaniowa (*Wohngebiet* [Mikrorajon] *und Wohngruppe*):

dwa zasadnicze elementy struktury zespołów mieszkaniowych w ZSRR po 1955 r. Autor wymienia trzy podstawowe czynniki determinujące ich kształt – strony świata (nasłonecznienie), ukształtowanie terenu i ekonomia użycia żurawi.

Ostatni rozdział książki obejmuje przegląd przemian i ewolucji prefabrykowanego budownictwa seryjnego na przykładzie Moskwy, Leningradu (dzisiejszego Petersburga) i Taszkontu. Można tam prześledzić zarówno historyczną zmienność budownictwa typowego, jego technologiczną ewolucję, jak i pewne zróżnicowanie. To ostatnie jest dobrze widoczne w Taszkencie. W czasie propagandowo nagłośnionej akcji odbudowy po trzęsieniu ziemi w 1966 r. zastosowano tu wyjątkowo zróżnicowany zestaw projektów typowych, w miarę upływu czasu wypracowano nawet rozwiązania, w których można dostrzec niekiedy pewne gesty wobec miejscowych tradycji, co wyrażało się albo wprowadzeniem miejscowych motywów dekoracyjnych, albo nawet opracowaniem schematów mieszkań uwzględniających tradycyjny model uzbeckiej rodziny.

Wydaje się, że właśnie ta kompleksowość podjętego wysiłku opisu budownictwa prefabrykowanego w ZSRR – co szczególnie cenne, próba ukazania ewolucji systemów prefabrykacji w latach 70. i 80. XX w. – w połączeniu z ogromnym materiałem dokumentacyjnym stanowi o wartości tej publikacji. Oczywiście podkreślić trzeba, że istotny fundament dla pracy Meusera stanowiły ustalenia ciągle aktualnej rozprawy Natalii Sołopowej z 2001 r., szczególnie dobrze naświetlającej międzywojenne początki radzieckiej prefabrykacji oraz kluczowe decyzje podjęte w połowie lat 50., po objęciu władzy przez Chruszczowa¹¹. Sołopowa dokonała także krótkiego opisu kilkunastu serii projektów stosowanych przez lata w ZSRR, jednak to dopiero książka Meusera czyni te obiekty w pełni namacalnymi bytami. Doskonałe fotografie i opisy pokazują faktyczne zróżnicowanie budynków, wzniesionych nawet w obrębie jednej serii, pokazują, że to nie tylko jej ogólne, lecz także przyjęte w konkretnych przypadkach rozwiązania materiałowe, wykończeniowe czy też drobne korekty projektowe tworzą tytułową *Ästhetik der Platte*. Można wręcz postawić pytanie, czy dobranie do omówienia zabudowy dwóch w skali ZSRR największych, prestiżowych metropolii oraz z innych powodów nietypowego, bo pokazowo odbudowywanego po trzęsieniu ziemi w 1966 r. Taszkontu, nie

¹⁰ Oryg. *Stilbildung*.

¹¹ N. Solopova, op. cit.

powoduje, że traci się z pola widzenia faktyczne estetyczne skutki wdrożenia typowego budownictwa uprzemysłowionego dla krajobrazu mniej doinwestowanych miast państwa radzieckiego.

Zasadniczo dzieje powojennego prefabrykowanego budownictwa w ZSRR to dla Meusera historia sukcesu (*Erfolgsgeschichte*), mierzonego liczbą wybudowanych mieszkań, poprawiających warunki bytowe szerszych warstw ludności. Trudno się oprzeć wrażeniu, że autor jest pod wrażeniem trwałości i skuteczności wypracowanego w latach 50., i ewoluującego w kolejnych dekadach, modelu zarządzania produkcją mieszkań. Uderzającą cechą publikacji jest unikanie jakichkolwiek jego generalizujących ocen etycznych, przy jednoczesnej próbie scharakteryzowania w „parametrach projektowania typowego” ideologicznych i polityczno-ekonomicznych uwarunkowań, rzutujących przemożnie na pracę architektów i konstruktorów. Chęć ukazania ich kreatywności, ujawniającej się, mimo wszystkich ograniczeń w kolejnych generacjach budynków, jest niewątpliwie istotnym wątkiem książki. Być może jego wartościowym dopełnieniem byłoby prześledzenie np. publikowanych wypowiedzi na temat prefabrykacji i typizacji, które pozwoliłyby lepiej jeszcze poznać niuanse adaptacji w praktyce zawodowej środowiska projektantów, narzuconej odgórnie linii rozwoju budownictwa. Interesujący przykład dyskusji architektów i inżynierów na temat właściwego rozplanowania współczesnych mieszkań, toczony na łamach *Izwestii* w marcu 1960 r. omawia Steven H. Harris¹².

Ciekawe byłoby także, gdyby Meuser ustosunkował się do sarkastycznego obrazu rzeczywistości radzieckiego budownictwa i realiów pracy biur projektowych we wspomnieniach inżyniera Micha-

ła Glebowa¹³. Poświęca on kilka stron zarówno se-riom budynków typowych, omawiając m.in. zasady tworzenia ich nomenklatury, jak i pojedynczym projektom typowym. Wyłania się z nich obraz niezbyt efektywnego systemu, w którym następował nie postęp, lecz regres kompetencji technicznych projektantów, ograniczających się do stosowania najprostszych typowych rozwiązań oraz inflacja nieustającej produkcji dokumentacji technicznej dla mnożących się i niewykorzystywanych wariantów typowych budynków opracowywanych przez dane biuro. Wskazuje także na kompletną niemożność przeprowadzenia rachunku ekonomicznego takiego budownictwa, jedynym elementem dającym się wyliczyć był czas budowy.

Świadczenie Glebowa jest jednak głosem postawy i sposobu myślenia odchodzącego pokolenia ludzi, dla których praktyka projektowania typowego była jednym z uciążliwych uwarunkowań pracy zawodowej w centralistycznie zarządzanym państwie komunistycznym. Dla Meusera aktualniejszym i ważniejszym punktem odniesienia jest współczesna obecność „wielkiej płyty” jako składnika tożsamości społeczeństw państw postsocjalistycznych. Książka niemieckiego autora jest pisana z pozycji outsidera, poznającego prefabrykowane budynki typowe już jako nieledwie zabytki, w których tkliwie usiłuje, niczym Ruskin, doszukać się oryginalnego gestu twórcy. *Ästhetik der Platte* można zatem uznać za nieunikniony, chociaż niełatwy i mogący wywołać kontrowersje krok ku rozpoznawaniu wartości w tym, co do tej pory za wartościowe uznawane nie było.

Marek Czapelski, dr
Instytut Historii Sztuki Uniwersytetu Warszawskiego

¹² S. E. Harris, *Communism on Tomorrow Street. Mass Housing and Everyday Life after Stalin*, Woodrow Wilson Center Press, Washington 2012, s. 102–106. Meuser przywołuje tę publikację, jednak nie zwraca uwagi na wskazany fragment.

¹³ М. Глебов, *Советское строительное проектирование*, mps, b.m. 1999. Publikowany w Internecie, dostępny m.in. pod adresem: <https://dwg.ru/dnl/11491> [dostęp: 15.11.2016].

KIMBERLY ELMAN ZARECOR, *MANUFACTURING A SOCIALIST MODERNITY: HOUSING IN CZECHOSLOVAKIA, 1945–1960*¹,

PHILIPP MEUSER, *DIE ÄSTHETIK DER PLATTE. WOHNUNGSBAU IN DER SOWJETUNION ZWISCHEN STALIN UND GLASNOST*²

MAREK CZAPELSKI

Housing has always been one of the major topics in the study of socialist architecture. Improving the living conditions of citizens and ensuring the right distribution of population were among the key political promises made by new post-war governments of the Eastern Bloc. Eradicating (or at least marginalising) private construction businesses and extending state supervision over the housing industry were typically practiced by Communist authorities. The process had strong ideological motivation and was accompanied by forceful propaganda. The broad array of issues connected with socialist housing has long been the subject of much academic interest across many fields of study, particularly those regarding social matters and the history of daily life.³

The book by Kimberly Elman Zarecor is exceptional in that the author adopts in it a different research perspective. Analysing the housing industry of the first fifteen years of socialist Czechoslovakia, Zarecor directs her attention to the evolution of preferred architectural and structural solutions, and the changed organisation of architectural work. These elements are at the core of *socialist modernity*. One of the book's central objectives is assuming a broader perspective in dealing with the subject than simply putting it down to the ideological priorities of the Communist government.

Discussing the search for a new housing model that preoccupied Czechoslovakia in the years 1945–1948, Zarecor reflects on the prominent role played in the process by the left-wing architects of

the interwar avant-garde, who devised an organisational framework for their professional activity immediately after the liberation – May 1945 saw the formation of the Union of Socialist Architects, which, a month later, initiated the establishment of a larger organisation, the Block of Progressive Architectural Associations (BAPS). The group emphasised the importance of collective effort and considered the role of the architect to be strictly technical, and one of its main objectives to develop “the industrial foundation” for architecture. At the same time, attempts were made at developing a new housing model. These efforts bore fruit in the form of the collective house in Litvínov, which, however, remained an isolated case. Architects from BAPS also participated in a project which had more bearing on the future of Czechoslovakian housing – the 1947 model housing development programme, launched by the government with the objective of building pilot housing developments in Ostrava, Most and Kladno. For financial reasons, the programme failed, but the idea of grouping a number of densely positioned low buildings around service buildings for common use remained a standard also after 1948.

When the Communists came to power in 1948, the professional circumstances of Czechoslovak architects proceeded to undergo substantial reorganisation – private practice disappeared, replaced by a national system of state-run architecture and engineering offices Stavoprojekt, which was part of

¹ K. Elman Zarecor, *Manufacturing a socialist modernity: Housing In Czechoslovakia, 1945–1960*, University of Pittsburgh Press, Pittsburgh 2011, 384 s., il., ISBN 978-0-8229-4404-1.

² P. Meuser, *Die Ästhetik der Platte. Wohnungsbau in der Sowjetunion zwischen Stalin und Glasnost*, Dom Publishers, Berlin 2015, 728 s., il. nlb.

³ Examples of such publications are: *Socialist Spaces: Sites of Everyday Life in the Eastern Bloc*, ed. David Crowley, Susan E. Reid, Berg, Oxford 2002; *Constructed Happiness. The Domes-*

tic Environment in the Cold War Era, ed. Mart Kalm, Ingrid Ruudi, Estonian Academy of Arts, Tallinn 2005. The social aspect of panel-based housing in East Germany is discussed by Christine Hannemann in *Die Platte. Industrialisierter Wohnungsbau In der DDR*, Hans Schiler, Berlin 2005 (3 extended edition). An analysis of the mechanisms determining the housing practice in the Polish People's Republic has recently been proposed by Dariusz Jarosz in *Mieszkanie się należy... Studium z peerełowskich praktyk społecznych*, Aspra-JR, Warsaw 2010.

a newly established enterprise called Czechoslovak Building Works (Československý stavební závod). The latter took over and consolidated into one massive structure the nationalised private construction companies. Its objective was to continue implementing the housing programme of the five-year economic plan, albeit in a much more streamlined and cheaper way than before. A general drive was thus initiated to harness the forces of the entire architectural community and direct its efforts towards implementing the economic policies imposed by the central government. Meanwhile, new institutions were being established, whose role was to support the productivist vision of the authorities. All these factors brought architecture closer together with engineering. One of the best examples of this strategy at work was, according to Zarecor, the Typification and Standardization Institute set up within the structures of Stavoprojekt. In-depth research into the typification of housing allowed architects to draw on their interwar experience. The director of Stavoprojekt was Jiří Voženílek, previously an employee of the design offices of the Baťa Shoe Company in Zlín, one of the pioneer institutions of standardisation and prefabrication. The typified house designs drafted at Stavoprojekt, ranging from one-family houses to large apartment blocks (in practice, the latter were the preferred kind), went on to quickly dominate architectural production. In 1950, over 90% of newly erected housing was considered 'typified'. Its modest exterior was a reflection of both the frugality inscribed in the governmental policy and, to some degree, the characteristically modernist fascination with vernacular architecture. The amenities and arrangements in the flats (toilet, bathroom, hot water, heating, double-sided air circulation) were of a standard that exceeded the living conditions of a considerable proportion of the population.

In her book, Zarecor pays much attention to the process of introducing socialist realism. Discussing the inner workings of the propaganda machine and the institutional change imposed by the central government, the author stresses how reluctant most architects were to embrace 'Sorela' and how superficially they treated it in their design work. As the most complete realization of the socialist realist urban planning, she describes Nová Ostrava (today: Poruba), a perfect example of the Stalinist vision of a bright future put to practice. The settlement was built on an unprecedented scale compared to previous urban projects, and in complete disregard for

the existing spatial context. The monumental streets bring to mind classicist traditions, and the forms of some buildings contain references to the historic architecture of St. Petersburg and feature the 16th century Czech decoration technique called sgraf-fito. Zarecor remarks that unlike its historic predecessors, Poruba was designed first and foremost for pedestrians. A place of comfort and relaxation, the socialist realist city in a Stalinist society was meant to facilitate the implementation of the industrialisation programme.

A biographical addition to the discussion of socialist realism in Czechoslovakia is the chapter on Jiří Kroha, the then most prominent architect in the country, the designer behind e.g. Nová Dubnica and the model settlement in Ostrava. The rise and fall of Kroha is the epitome of an architect's career through Stalinist Communism and the thaw that followed it. His professional practice in 1950s shows how the ideas of socialist realism shaped housing. Kroha studied regional historic buildings and used his observations in decorative modifications to the typical designs. In mid-1950s, however, his conviction in indispensability of artistic expression and his rejection of the pursuit of industrialised construction embedded in the vision of the socialist architecture of the future pushed him outside the mainstream as a conservative outsider, who eventually lost his privileged professional status after 1956.

Zarecor believes that what turned out to have the most impact on the future of socialist housing was industrialisation experiments, conducted without much propaganda publicity, to which she devotes the last part of her book. The appearance and ensuing predominance of panel construction was, in the author's opinion, not a result of an oppressive, authoritarian policy of the government, but rather a compromise which helped bring together the needs of a centrally planned economy that considers architecture to be a type of production process with the need for designers to keep some level of control over their design decisions. This aspiration was supported by the changing outlook of architectural practice, which meant architects had to pay more and more attention to technological aspects. Zarecor stresses the continued character of the efforts which started with the pre-war prefabrication and standardisation experiments conducted by designers at Baťa. These same architects came to prominence also after 1945, and Zlín (renamed Gottwaldov in 1949) was a major experimentation site.

The book's timeline ends in 1960. The author concludes that despite all the adversities and complications, within the 15 years of the establishment of BAPS, all its principal objectives were essentially attained: solutions for quick and cheap housing were put to practice, buildings were erected that bore resemblance to the architectural heritage of the country, and architects became more engineers than artists. In the context of the problems which affected Europe at the time – post-war destruction, desperate economic conditions of housing and the menace of cultural imperialism, either American or Soviet, these objectives must have sounded highly reasonable, also to professionals from the capitalist West. In her summary of the later challenges of “socialist modernity”, Zarecor points out: “industrialization should be about efficient, cost-effective, and sustainable building practices, not about generating form through data-driven processes. The essential function of architecture is designing spaces for human interaction and experience.”

The book merits appreciation for structuring narration around the gradual evolution of the professional practice of Czechoslovak architects, which makes it possible to expose the phenomena accompanying the first years of post-war Czechoslovakia more fully, comprising issues which have so far largely escaped the attention of architectural historians. What emerges is a fairly reliable image, but with room for further interpretation and questioning – e.g. about the role of technological issues during the architectural debates of de-Stalinisation (among Polish architects of the thaw period concerns were voiced that this was a mere substitute topic meant to replace the discussion of post-socialist-realist aesthetics)⁴.

Such a structure of the book came at an unavoidable price of rendering the Czechoslovak evolution in a somewhat absolutising way. There is no reference to the Soviet context, which is not always a convincing strategy. For instance, when discussing the beginnings of predominance of typification

around 1948–1949, the author disregards the Soviet context, even though typification in housing (both regarding sections and entire buildings), which had been promoted in the USSR since 1930s, was one of the main principles of socialist realism as it emerged in people's democracies in 1948–1949.⁵ It appears that, not to ascribe a unilateral interpretation to the accelerated typification efforts in Czechoslovakia at that time as an implementation of a direct political order of the Communist administration, one cannot deny that the hopes of economic decision-makers were indeed to some extent instrumental in the process.

While it makes for an appealing statement, it is questionable to argue that limited capacity of the Czechoslovak industry was the reason why the Soviet Union opted for French technologies. It should be noted that the USSR purchased both the licence and factories of the Camus system. The system had already been implemented as part of several projects and was being promoted as a spectacular success, so the decisive factor might have been the fact that the solution was generally considered well-tested and had already reached the productive stage.⁶ More to the point, panel technology at that time evolved very quickly, and in the Soviet Union alone frame and slab structures were still being used alongside those based on bearing slabs. Efforts were also made to develop the simplest possible structure of panels, with fewer layers, and therefore Czechoslovak technologies could not be considered the ultimate solution. Interestingly, later on also Czechoslovakia made use (albeit to a limited degree) of an imported solution in the form of the Danish system Larsen-Nielsen.⁷

Comparing this with the transformation that was taking place at the time in Polish architecture raises even more questions, e.g. about the dynamics of transformation in the planning practice of socialist realist settlements. Zarecor's book makes no reference to the economically motivated criticism of housing which emerged in the Soviet Union in early

⁴ W. Baraniewski, *Odwilżowe dylematy polskich architektów*, [in:] *Odwilż. Sztuka ok. 1956 r.*, ed. P. Piotrowski, catalogue of the National Museum exhibition in Poznań, Poznań 1996, p. 129–132.

⁵ Cf.: L. Tomaszewski, *Projektowanie mieszkań typowych*, “Architektura i Budownictwo”, 10, 1934, issue 2, p. 56–67; N. Solopova, *Le préfabrication en URSS : concept technique et dispositifs architecturaux*, doctoral dissertation, Université de Paris VIII, 2001, p. 41–42.

⁶ N. Bullock, *4000 dwellings from a Paris factory: Le procédé Camus and state sponsorship of industrialised housing in the 1950s*, “Architectural Research Quarterly”, 13, 2009, issue 1, p. 59–72.

⁷ *Common Thermal Defects and Failures of Prefabricated Buildings and their Rehabilitation*, Prague/Brno 2002, 14–15, http://www.tc.cz/files/istec_publications/common-thermal-tech.pdf [viewed on 3 December 2012].

1950s. It undoubtedly resonated in the widespread Polish practice of “condensing up” existing settlements (e.g. Muranów or Mokotów in Warsaw). This practice was prompted by the ideological criticism of modernist “disurbanism”. The pursuit of fuller use of areas with existing service infrastructure was an important element of the housing policies of both the USSR and Poland. If Czechoslovak modernists – as Zarecor’s silence on the subject of similar processes at work in Czechoslovakia seems to suggest – never indulged in this kind of practice, it would be an interesting divergence from the predominant housing policies in the region.

Zarecor’s book is interesting and inspiring, and provokes further comparisons and questions. Still, one cannot escape an impression that the author’s effort to keep the narration relatively positive, as can be seen in the description of Czechoslovak housing situation in 1960, is in stark contrasts to the intuitive observation contained in the introduction that by 1956 much of the early enthusiasm shown by architects only a decade earlier had already been dampened.

Phillipp Meuser’s book also fits in this new trend in research on post-war prefabricated mass housing. What is particularly interesting and admirable about his contribution is that he undertook to discuss the issue on the example of the USSR itself – the country of origin of this type of housing and a model for the governments of the Eastern Bloc, which looked up to it for ways to handle economic issues and for radical solutions regarding housing policies. Mass implementation of prefabrication which started in mid-1950s was such a radical solution, also in Czechoslovakia (regardless of country-specific peculiarities identified and discussed by Zarecor in her book).

While the subject at hand has a clear ideological and political bent, Meuser’s book is not intended primarily as a description of the technocratic priorities of the Communist government. It is no coincidence that in the very title of his book, the author brings up the notion of aesthetics (which was nowhere to be seen on the list of top priorities imposed in mid-1950s by the discourse of Nikita Khrushchev).

Beside the written word, the book also features a visual narrative in its own right in the form of hundreds of historic and contemporary photographs, reproductions of designs, and plans. For Meuser, these buildings are the starting point, a tangible testimony of a phenomenon that has remained to this day largely unevaluated by architectural historians. The author sets out to overcome ideology-driven (and therefore negative) judgments cast on prefabricated building techniques in the USSR.⁸

Meuser’s remark that the study of prefabricated building technologies has often been brushed off by western researchers clearly has some truth in it, as evidenced by the very superficial treatment of the subject in the publication that accompanied the 2008 exhibition at the Museum of Modern Art in New York titled “Home Delivery. Fabricating the Modern Dwelling”.⁹

Meuser’s book features three chapters intertwined with additional separate sections discussing selected problems, or giving more detailed information. The first chapter contains a short analysis of the presence of panel buildings in the culture and media of socialist countries (on the example of East Germany and Soviet Union) and its role in fostering a sense of identity in post-Communist societies. The bulk of the chapter is devoted to the history of industrialised construction in Europe from the Crystal Palace until mid-20th century, and ends with presentations of the prominent personalities whose careers revealed the existing interaction between Soviet panel technologies and western ideas: Swiss architect Hans Schmidt, who worked in the USSR in 1930s and went on to be one of the originators of mass prefabrication in East Germany, and the French entrepreneur Raymond Camus, whose *procédé Camus* became – as we have already seen – the first panel system reduced to practice in mass production in the USSR.

The second chapter goes on to address the main topic of the book. It contains a brief description of Soviet architecture from 1950s to 1991 along with a discussion of the changing ideological landscape underlying the housing policies of the period. Meuser

⁸ *Eine ideologiefreie Reflexion soll den sowjetischen Massenwohnungsbau in Russland, Osteuropa, Zentralasien und im Kaukasus neu bewerten, um ihn von Vorurteilen zu befreien, und seiner Bedeutung für die Baugeschichtsschreibung der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gerecht zu werden.* (p. 30).

⁹ Prefabrication in the USSR was only briefly mentioned in a tiny paragraph in the essay section and poorly illustrated as *Khrushchovkas* by one (completely random and devoid of any detailed description) photograph from Kiev. *Home Delivery. Fabricating the Modern Dwelling*, ed. B. Bergdoll, P. Christensen, The Museum of Modern Art, New York; Birkhäuser, Basel 2008, p. 23, 100–101.

also presents a multi-angle analysis of the many years of evolution which resulted in the proliferation of mass-scale construction in the Soviet Union. In his view, the Communist take on housing was a derivative of its ideological assumptions, the aesthetic and social ideas of avant-garde movements, the effects of the industrialisation programme, a growing fascination with centralisation and technocracy, and the perpetual need to save time and money. Also portrayed is Khrushchev's polemics with the architectural discourse of the Stalinist era (the architectural community fell victim to this reform, since in public debate architects were blamed for much of the financial trouble the construction industry was facing early into the Khrushchev Thaw). The mass-produced, typified, normalised, prefabricated houses, first unveiled to the world in the model settlement of Novye Cheryomushki in Moscow, are something of a paradox; on the one hand, they constituted perceivable evidence of the improvement in the living standard of Soviet citizens and of the technological progress that took place in construction processes, but on the other they attested to the productivist mindset of their creators and the overwhelming pursuit of extreme forms of frugality, which pushed them towards painful compromises, technical and aesthetic alike, that earned this type of housing the contemptuous nickname '*khrushchoba*'.

The high point of the chapter – and the key point of the entire book – is the proposed list of ten features comprising “a typology of typical designs” (*Zehn Parameter für eine Typologie der Typenprojekte*). Seemingly paradoxical, this title expresses Meuser's primary objective: to identify the most characteristic qualities of typical construction in the USSR in order to classify specific design series as representatives of one of three generations (which essentially means allowing for some sort of diversity and evolution in prefabricated mass housing, though nowhere in the book is it expressly pointed out). The author lists a number of very diverse factors, ranging from the form and morphology of the actual buildings to more general issues connected with the organisation of the design process and the entire construction industry:

1) The organisational structure of design and execution, which gradually, without violating the organisational hierarchy and general supervision

grid, gravitated towards delegating design work to regional institutions connected with territories of similar climatic, geologic and tectonic conditions – a process accompanied by the introduction of a more flexible, open prefabrication system of the next generation (AKTS);

2) Changing construction standards, determining the sizes of flats and the categorisation of buildings based on durability. This section also discusses the naming conventions for series of typified designs, which also underwent evolution;

3) Particularities of the climate, land and seismic situation. The differences in terms of these considerations from one Soviet republic to another encouraged introducing technical improvements and modifications in typified designs, some of which went on to be exported to countries such as Vietnam, Cuba and Chile;

4) Types of constructions used – from conventional brick to large slab and large panel, frame structures (with panel filling) and structural modules. As years went by, technologies developed and improved, but what never changed was the relationship between design and the drive for maximum material and cost efficiency;

5) The height and accessibility of the buildings. Understood – despite the importance of aesthetics – as the effect of uncompromising economies. For several years, five-storey buildings predominated, but later multi-storey blocks appeared as a way to save space;

6) Ornamentation of the facades and the question of style.¹⁰ The only possible outlet of artistic expression (and only to a limited extent) was the facade. Since the desirable style in construction was believed to be determined by the industrialised production process and the efforts to unify fundamental structural units, facades could only be modified as long as the general structure of the building was not affected. Hence, the elements most often reworked were balconies, loggias, entrances, and with more lavish projects there could be some decoration of the gables, especially in the form of a mosaic;

7) The industrialised process of manufacturing construction elements, which made it necessary to plan the entire project to the smallest detail; systems were often directly connected with particular project series;

¹⁰ Oryg. *Stilbildung*.

8) Transport and assembly – which became part of economy-driven theoretical considerations;

9) Sections and flats. In his classification of the three generations of prefabricated construction, Meuser makes note of the growing flexibility of acceptable solutions – from simple repetition of building sections, through more relaxed, non-linear arrangements, to building out of smaller modules comprising only one flat;

10) Residential area and residential complex (*Wohngebiet* [microrraion] *und Wohngruppe*): two basic elements of residential district structure in the USSR after 1955. The author lists three essential determinants of how a district was arranged: cardinal directions (insolation), topography, and ease of crane operation.

The last chapter of the book is an overview of the transformation and evolution of prefabricated serial construction on the examples of Moscow, Leningrad (Saint Petersburg) and Tashkent. These cities allow for a review of both the historic evolution of typified housing and construction technologies, and a degree of diversity within its realm. This diversity is particularly noticeable in Tashkent. During the much publicised reconstruction after an earthquake in 1966, a highly diverse set of typified designs was introduced there, and later some concessions were even made in favour of local traditions; folk decorative motifs were used and in designing the arrangements of flats account was taken of the traditional Uzbek family model.

Conceivably, the biggest merit of the book is the author's comprehensive approach in describing prefabricated construction systems in the USSR and – which is particularly valuable – his attempt at tracking the evolution of prefabrication systems in 1970s and 1980s, coupled with extensive visual documentation. Naturally, it is evident that Meuser's work draws to a large extent on the conclusions of the 2001 monograph by Natalya Solopova, where the beginnings of Soviet prefabrication and the key decisions of Khrushchev's new administration in mid-1950s are articulated exceptionally well.¹¹ Solopova also included there a brief account of a dozen or so design series used for years in the USSR, but only in Meuser's book do they come to life as fully

tangible. Excellent photographs and descriptions demonstrate how the buildings actually differed, even within one series, and prove that not only the most general assumptions, but also specific, individual solutions in terms of materials, finishing or design details are what makes up the eponymous *Ästhetik der Platte*. One might even venture a concern that choosing as examples the two biggest and most prestigious metropolises in the Soviet Union, and Tashkent – also an exceptional case in that it served as a showpiece of post-earthquake reconstruction in 1966 – could overshadow the actual impact typified industrialised construction had on the landscape in less fortunate places in the country.

Essentially, the development of post-war prefabricated housing in the USSR is actually a success story (*Erfolgsgeschichte*) for Meuser, measurable by the numbers of flats built and the degree to which they improved the living conditions of the general public. The reader is left with an impression that the author is full of admiration for the durability and efficiency of the housing management system created in 1950 and developed in the following decades. It is quite striking how carefully the author shuns any kind of ethical judgments and generalisations while trying to describe, in “typified design parameters,” the ideological, political and economic considerations which so deeply influenced the work of architects and builders. The efforts made by Meuser to emphasise their creativity which, despite all the imposed limitations, managed to surface in subsequent generations of buildings is indeed a significant advantage of the book. It might have merited even more from taking into account the published opinions regarding prefabrication and typification, which would have given yet a fuller picture of the way the architectural community handled and adapted in its professional practice the one direction of construction development imposed top-down by the Communist authorities. An interesting example of a debate among architects and engineers about the appropriate layout of flats, published in *Izvestia* in March 1960, is discussed by Steven H. Harris¹².

It would also be interesting if Meuser made a point of venturing an opinion on eng. Mikhail Glebov's

¹¹ N. Solopova, op. cit.

¹² S. E. Harris, *Communism on Tomorrow Street. Mass Housing and Everyday Life after Stalin*, Woodrow Wilson Center Press, Washington 2012, p. 102–106. Meuser cites this book, but makes no reference to the fragment mentioned here.

sarcastic account of the Soviet construction industry and the reality of a design office.¹³ Glebov devotes a few pages to typified building series, describing, among other things, the principles of creating the relevant nomenclature, and goes on to describe in more detail several particular typified designs. The emerging picture is that of a rather inefficient system not driven by progress, but suffering instead from a regression of technical competence of designers, who limited themselves to using the easiest, most typical solutions, and from an inflation of continuous outflow of technical documentation of ever more abundant but never actually implemented variants of typified designs produced by a design office. Glebov also emphasises the absolute impossibility of making any kind of economic calculation in this kind of system – the only calculable variable was the duration of construction works.

Glebov's account is, however, the voice of the old generation who considered typified design as one of the hardships of professional life in a centralised Communist state. For Meuser, a more valid and more important point of reference is the presence of panel buildings in contemporary urban fabric and its place in the identities of post-Socialist nations. As a German, his point of view is that of an outsider, who experiences these structures almost as historic buildings, trying tenderly, like Ruskin, to see in them the original idea of their creators. *Ästhetik der Platte* can therefore be considered as a difficult and controversial, but inevitable step towards seeing value where no one has seen any before.

Translated by Z. Owczarek

Marek Czapelski, dr
Institute of Art History, University of Warsaw

¹³ М. Глебов, *Советское строительное проектирование*, typescript, 1999. Published online, available e.g at: <https://dwg.ru/dnl/11491> [viewed on 15 November 2016].

CONTENTS

Jacek KWIATKOWSKI, <i>Avant-garde – from the dynamic of movement to a new narration in urban space</i>	5
Anna MAJDECKA-STRZEŻEK, <i>Memorial gardens in the cultural landscape</i>	23
Jakub KRZYCZKOWSKI, <i>Modernization of historic polish railway station buildings from the interwar period</i>	45
Marek CZAPELSKI, <i>Kimberly Elman Zarecor, “Manufacturing a socialist modernity: Housing In Czechoslovakia, 1945–1960”; Philipp Meuser, “Die Ästhetik der Platte. Wohnungsbau in der Sowjetunion zwischen Stalin und Glasnost”</i>	75

SPIS TREŚCI

Jacek KWIATKOWSKI, <i>Awangarda – od dynamiki ruchu do nowej narracji przestrzeni miejskiej</i>	5
Anna MAJDECKA-STRZEŻEK, <i>Ogrody wiecznej pamięci w krajobrazie kulturowym</i>	23
Jakub KRZYCZKOWSKI, <i>Modernizacja zabytkowych polskich dworców kolejowych z okresu dwudziestolecia międzywojennego</i>	45
Marek CZAPELSKI, <i>Kimberly Elman Zarecor, „Manufacturing a socialist modernity: Housing In Czechoslovakia, 1945–1960”; Philipp Meuser, „Die Ästhetik der Platte. Wohnungsbau in der Sowjetunion zwischen Stalin und Glasnost”</i>	75

INFORMACJA DLA AUTORÓW

Tekst artykułu

- tekst w jednym egzemplarzu – wydruk + CD-ROM, czcionka Times New Roman 12 pkt, odstęp między wierszami 1,5, marginesy po 2,5 cm z każdej strony (30 wierszy po około 60 znaków), format A4; cytaty w tekście prosto w cudzysłowie
- tekst – bez wstawionych ilustracji, z odniesieniami do ilustracji, akapity wyodrębnione
- bibliografia w układzie alfabetycznym po zakończeniu tekstu
- przypisy dolne: czcionka Times New Roman 10 pkt, odstęp 1 – w następującej postaci:

- inicjał imienia, nazwisko autora (prosto) i tytuł dzieła (kursywą), miejsce wydania w brzmieniu oryginalnym, rok wydania, strona (s.)

- przy powoływaniu się na artykuły w czasopismach – tytuł artykułu kursywą, tytuł czasopisma prosto i w cudzysłowie, rocznik, rok, nr, strona (s.)

- przy ponownym powoływaniu się na dzieło (artykuł) – inicjał imienia, nazwisko i op. cit.

- przy powoływaniu się na kilka dzieł (artykułów) tego samego autora – po nazwisku początek tytułu..., strona (s.)

- przy powoływaniu się na źródła archiwalne – w kolejności: nazwa archiwum (i skrót), nazwa zespołu (i skrót), sygnatura, numery kart; przy ponownym odwołaniu się do tego samego źródła – skrót nazwy i sygnatura

- nazwiska i tytuły rosyjskie należy podawać w transliteracji

- spis ilustracji – numeracja ciągła arabska, z podaniem źródeł ilustracji, wg tych samych zasad jak w przypisach, w języku polskim i angielskim
- streszczenie w językach polskim i angielskim (wraz z tłumaczeniem tytułu)
- słowa kluczowe w językach polskim i angielskim
- informacja o autorze – imię i nazwisko, tytuł i/lub stopień naukowy, nazwa i adres jednostki naukowej, adres do korespondencji, telefon, e-mail

Redakcja prosi o nadsyłanie artykułów o objętości do 15 stron.

Ilustracje

- w jednym egzemplarzu – wydruk + CD-ROM

Fotografie (własne lub z prawem do publikacji) ponumerowane w kolejności ukazania się w tekście, opisane: imię i nazwisko autora, wersja cyfrowa (jpg, rozdzielczość - min. 300 dpi) wraz z wydrukiem. Wydruk ilustracji z wstawionymi podpisami polskimi i angielskimi. Przy ilustracjach konieczne podanie autorstwa, źródła, daty zgodnie z prawem autorskim.

Materiały prosimy nadsyłać listem poleconym na adres: Redakcja „Kwartalnika Architektury i Urbanistyki” Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej ul. Koszykowa 55 00-659 Warszawa

Redakcja uprzejmie prosi Autorów o podanie adresu do korespondencji, adresu e-mail oraz numerów telefonów, pod którymi można uzyskać kontakt.

Pytania prosimy przysyłać na adres e-mail: l.grabiszewska@gmail.com

Nadesłany artykuł powinien być oryginalny i nie naruszać praw osób trzecich.

Zgłoszenie artykułu do Kwartalnika Architektury i Urbanistyki jest jednoznaczne z wyrażeniem zgody na jego opublikowanie w wersji papierowej i elektronicznej, stąd wymagać będzie złożenia przez Autorów stosownych oświadczeń, dotyczących przeniesienia autorskich praw majątkowych na Polską Akademię Nauk.

Plik do pobrania na stronie internetowej www.kaiu.pan.pl

Procedura recenzowania

Zgłoszenie artykułu do czasopisma jest jednoznaczne z wyrażeniem zgody Autora na poddanie artykułu procedurze recenzowania, zgodnej z zaleceniami Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Nadesłane artykuły, po wstępnej ocenie formalnej redaktora naczelnego, podlegają procedurze recenzowania przez dwóch Recenzentów ze stopniem profesora lub doktora habilitowanego, którzy nie są członkami redakcji pisma i nie są zatrudnieni w instytucji wydającej czasopismo. Jeśli zaistnieje potrzeba, recenzje, z zachowaniem anonimowości Recenzentów, przekazywane są Autorom do wglądu w celu odniesienia się do uwag i ewentualnego wprowadzenia korekty w artykule.

INFORMATION FOR AUTHORS

Formal expectations regarding text and illustrations

Text of the article

- text in one copy – (printout), font Times New Roman 12 points, line spacing: 1.5; margins: 2.5 cm on each side (30 lines of approximately 60 characters) in A4 format, quotations in text non-italic in quotation marks
- text – without inserted illustrations, references to illustrations in the text, separated paragraphs
- in the following form notes: Times New Roman 10 points, line spacing: 1

- initial of the name, surname of the author (non-italic) and title of the work (italics) mentioned for the first time, place of publishing in the original language, year of publishing, page (p.)

- when referring to articles in magazines – title of the article in italics, title of the magazine non-italic and in quotation, volume, year, number, page (p.)

- when referring again to the work (article) – initial of the name, surname and op. cit.

- when referring to several works (articles) of the same author – the surname followed by the beginning of the title ..., page (p.)

- when referring to archival sources – giving the name of the archive (and abbreviations), name of the team (and abbreviation), file numbers, card numbers; when referring again to the same source – abbreviations of names and the file numbers

- Russian surnames and titles should be given in transliteration

- list of illustrations with the source of these illustrations according to the same rules as to notes (in Polish and English languages)
- summary in Polish and English languages, with English translation of the title
- key words in Polish and English languages
- information about the author – name and surname, title/scientific degree, name and address of the scientific unit.

Illustrations

In one copy: photography (own or with copyright) described (consecutive number and description), name and surname of the author, digital version (jpg, 300 dpi) together with printout. Visuals with inserted text, drawings, prepared in the same manner, required to provide with line scale and north direction

In reference to illustration it is necessary to provide the name of the author and/or source in accordance with the copyright.

The whole material should be recorded electronically (CD-ROM), and all above materials sent via registered letter to the following address:

Redakcja „Kwartalnika Architektury i Urbanistyki”
Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej
ul. Koszykowa 55
00-659 Warszawa

The editorial staff kindly request you to provide us with the private address of the author, internet address and valid telephone numbers. Should you have any questions, please send them electronically to the address: l.grabiszewska@gmail.com or by traditional mail.

The submission of an article to the magazine if possible max 15 pages is equivalent to the expression of consent to publish it in paper and electronic version.

Reviewing procedure

The submission of an article to the magazine is equivalent to the expression of the Author's consent to review the article. The reviewing procedure is consistent with the recommendations of the Ministry of Science and Higher Education. The sent articles, after initial formal assessment of the chief editor, are handed over to two reviewers holding at least Ph.D. titles who are not employed in the institution issuing the magazine. The reviews, if needed, are shown to authors – maintaining the anonymity of the reviewers – in order to refer to comments and possibly to make corrections in the article.

FUNDACJA
SZTUKA
W MIEŚCIE

