

**MAŁGORZATA KOSTRZEWSKA  
BARTOSZ MACIKOWSKI**

Politechnika Gdańska

**ARCHITEKT MIASTA WCZORAJ I DZIŚ  
– WIZJONER CZY ADMINISTRATOR?  
UWAGI NA TEMAT ROLI ARCHITEKTA MIEJSKIEGO  
W KSZTAŁTOWANIU WIZJI MIASTA**

**Abstract:** *City Architect Formerly and Today – Visionary or Administrator? Remarks on the Role of a City Architect in Creating the Image of the City.* This article is an attempt at assessing the role of a city architect from the beginning of the 20<sup>th</sup> century to the present. The text is based on the question whether there is a place for the visionary and leading role of a city architect in the present, as was the case in the past. City architects are associated today rather with the head of the architecture and planning administration, and urban spatial changes correspond to interdisciplinary design teams. The article is devoted to several selected city architects, whose activity dates back to the late nineteenth century, the interwar period, and the present. These characters significantly influenced the shape of the cities in which they operated. These are the cities of varied architectural character and size, and this choice can contribute to deepening the reflection of questions about the present and future of cities and their spatial order.

**Keywords:** City architect, modernism, spatial development, urban development.

## **Wstęp**

Jak wiele prac w tej publikacji, również i ta, powstało z inspiracji wystawą dokumentującą dzieło Gustawa Oelsnera, architekta miejskiego Altony. Jednym z ważnych powodów, dla których wystawa została pokazana w Gdyni, było nieustająco aktualne pytanie o rolę architekta i urbanisty w tworzeniu obrazu miasta jako spójnej całości. Pytanie to zdaje się być istotne zwłaszcza dziś, kiedy złożoność procesów związanych z rozwojem i przekształcaniami przestrzeni miejskiej wymaga zaangażowania i współpracy wielu podmiotów [Karwińska 2015]. Obecnie bardzo często jesteśmy świadkami procesu rozrostu miast (ponad połowa populacji globu zamieszkuje już w miastach), ale nie zawsze – pożądanego rozwoju. Dlatego konieczne jest

prowadzenie polityki rozwoju na wszystkich poziomach miasta, we wszelkich jego sferach oddziaływania, jak i skalach [*Krajowa Polityka Miejska 2023 2015*].

Niegdyś za kształt świadomie kreowanej przestrzeni odpowiadali ludzie potrafiący swoją osobowością nadać miastu czytelny i niepowtarzalny wizerunek. Celem, jaki sobie stawiali, było właściwie zaplanowane miasto. Autorzy stawiają pytanie o to, czy w dzisiejszych złożonych uwarunkowaniach administracyjnych, ekonomicznych, prawnych, politycznych, a także ideowych, związanych z miastem, jest wciąż jeszcze miejsce na tę wizjonerską i kluczową rolę architekta miejskiego, zaś jego udział w procesie skoordynowanego rozwoju miasta będzie znaczący i oczywisty. Współcześnie architekt miejski jest bowiem kojarzony raczej z naczelnikiem organu administracji architektonicznej, a za zmiany przestrzenne w mieście odpowiadają najczęściej interdyscyplinarne zespoły projektowe. Sukces miasta i jego polityki zależy od rywalizacji na polu gospodarczym czy kulturalnym w wymiarze globalnym, jednak należy podkreślić, że także wysoka jakość myśli urbanistycznej i architektonicznej, uwzględniającej wszelkie aspekty funkcjonowania miasta, powinna stanowić fundament właściwie rozumianej polityki rozwoju miast.

Postać Gustava Oelsnera, architekta miejskiego Altony, jest bardzo dobrym pretekstem do porównań, w jaki sposób postrzegano zawód architekta oraz funkcję architekta miejskiego w dwudziestoleciu międzywojennym, a jak pojęcia te rozumiane są dzisiaj, zwłaszcza w odniesieniu do zakresu obowiązków, oczekiwań i powierzanych zadań. Refleksje nad historycznym doświadczeniem i współczesnością mogą być bowiem pomocne w poszukiwaniu metod, jak skutecznie tworzyć zaawansowaną przestrzeń miejską, odpowiadającą dzisiejszym i przyszłym potrzebom.

Prezentowane opracowanie poświęcone jest kilku wybranym architektom miejskim, których działalność przypadła na okres od końca XIX w. po dwudziestolecie międzywojenne. Postaci te w istotny sposób wpłynęły na kształt miast, w których działali. Są to miasta o zróżnicowanym charakterze i wielkości, przez co wymykają się one prostym porównaniom, ale w opinii autorów taki właśnie wybór może przyczynić się do pogłębienia refleksji, a tym samym – prowokować do stawiania tez i pytań o współczesność i przyszłość miast.

Sięgając do międzywojennych doświadczeń Hamburga i Altony, zestawionych z sytuacją Gdańska, Sopotu i Gdyni, autorzy przyjrzeni się działalności i kompetencjom ówczesnych miejskich architektów. Przywołane postaci z lat 20. i 30. XX w. to przede wszystkim wspomniany już Gustav Olesner, ale także współpracujący z Oelsnerem Fritz Schumacher (*Baudirektor* Hamburga), Martin Kießling (kierujący pracami Urzędu Budowlanego Wolnego Miasta Gdańska), Hugo Althoff (*Bausenator* Wolnego Miasta Gdańska) oraz architekci i urbaniści współtworzący powstającą od fundamentów Gdynię. By jednak lepiej zrozumieć rolę i oczekiwania stawiane architektom miejskim, w pracy przywołano także dwie sylwetki architektów działających jeszcze na przełomie XIX i XX w. Pierwszym z nich jest Albert Severin (pierwszy architekt miejski Zielonej Góry), zaś drugim Paul Puchmüller (architekt miejski So-

potu). Warto bowiem przypomnieć, że podstawowym impulsem do zmiany sposobu myślenia i narodzin nowoczesności był kryzys XIX-wiecznego miasta industrialnego, a także odbudowa i reforma miast po zniszczeniach I wojny światowej. Działalność wymienionych wyżej postaci została skonfrontowana z przykładami współczesnych miast (Berlin, Olsztyn, Wrocław), którym osobowość architekta miejskiego nadaje ów specyficzny impuls rozwojowy. Hans Stimmann, architekt miejski Berlina w latach 1991-1996, oraz Piotr Fokczyński, aktualny architekt Wrocławia, to warte przywołania postaci, których charyzma i zdecydowane działania przekładają się na realne przemiany w dużych, współczesnych miastach, o znacznym stopniu skomplikowania w sferze zarządzania rozwojem przestrzennym.

Przyglądając się historycznym sylwetkom architektów miejskich, odpowiedzialnych za przekształcanie i rozwój powierzonych im miast, widoczne jest ich ideowe zaangażowanie w kwestie publiczne i wzięcie odpowiedzialności za kształt miasta w długim horyzoncie czasowym – często w perspektywie wielu dziesięcioleci. Dalekosiężne plany urbanistyczne powstałe niemal wiek temu służą z powodzeniem wielu miastom do dzisiaj. Zostawili oni także realny ślad swojej pracy jako architektów, rozstrzygając bieżące problemy, projektując ważne i potrzebne obiekty użyteczności publicznej, budynki i osiedla mieszkaniowe. Tak było w Altonie, Hamburgu, Gdańsku, Wrocławiu, Sopocie i wielu innych miastach.

Główny bohater tej publikacji, Gustav Oelsner, jako architekt miejski wywarł silny wpływ na kształt miasta Altony w latach 20. XX w., nie mający precedensu w historii i skali tego miasta. Jemu zawdzięczamy system zieleni miejskiej, w tym parki i bulwary nad Łabą. Jego odważna architektura była częścią wielkiej rewolucji początków XX w. nie tylko w wymiarze społecznym, ale także wyznaczała nowe kierunki w sferze estetyki. Oelsner tworzył pod wpływem modernistycznych prądów młodych niemieckich architektów i holenderskiego „De Stijl”, a jego architektura przemawiała językiem wyrażającym przejrzystość i funkcjonalny charakter. Nowe prądy stały w ścisłym związku z celami reformatorskimi młodej Republiki Weimarskiej, w której opowiadano się m.in. za lepszym, bardziej uniwersalnym i kolektywnym typem mieszkań i rozwiniętymi na tej bazie programami budownictwa mieszkaniowego. Oelsner, jako architekt miejski, zlecił budowę ponad 1600 mieszkań przesyconych światłem, powietrzem i słońcem oraz wielu obiektów użytku publicznego [Michelis 2008].

Dzisiaj, kiedy funkcja architekta miejskiego nie jest w Polsce wymagana prawem i tylko od dobrej woli władz samorządowych zależy powołanie takiego stanowiska, a o kształcie przestrzeni zdaje się decydować przede wszystkim ekonomia, pytanie o kontrolę nad kształtem rozwoju przestrzennego wydaje się niezwykle istotne. Swoisty most pomiędzy działalnością architektów okresu dwudziestolecia międzywojennego, przerzucony nad całym dwudziestym wiekiem, prowadzi nas do współczesnego Wrocławia. Nowoczesne osiedle Nowe Żerniki wprost odwołuje się do ideałów modernizmu. Wzorem przedsięwzięć z okresu dwudziestolecia mię-

dzywojennego, kiedy to budownictwo socjalne nadzorowane było przez architektów miejskich, ich realizacje powierzane spółdzielniom mieszkaniowym, a projektowanie oddawane w ręce postępowych architektów, w projekt na Nowych Żernikach zaangażowane są liczne instytucje i podmioty, zaś koordynatorem przedsięwzięcia jest architekt miasta Wrocławia. Ten przykład pokazuje, że dyskusja nad dzisiejszą rolą i zakresem kompetencji architekta miejskiego jest konieczna, ale także, że i dziś istnieją dobre wzorce, którymi można się inspirować. Wciąż jednak należy poszukiwać odpowiedzi na pytanie, kim obecnie i w przyszłości powinien być architekt miejski, czy w złożonej rzeczywistości nadal jest miejsce na to, aby architekt miasta mógł pozostawić w przestrzeni ślad swojej osobowości jako projektant, czy też jego rola z zasady ograniczać się będzie do działalności administracyjnej, jak w większości przypadków ma to obecnie miejsce w polskich miastach.

## 1. Rola architekta miejskiego w okresie przedmodernistycznym

Próba oceny roli architekta miejskiego w budowaniu tożsamości miasta w początkach XX w. wymaga także odniesienia się do okresu wcześniejszego i wypracowanej wówczas praktyki. Opisane poniżej przypadki w głównej mierze odwołują się do miast należących przed I wojną światową do Prus, które w ostatniej ćwierci XIX w. mogły poszczycić się szczególnym rozkwitem inwestycji miejskich. Finansowanie tych inwestycji zasilane było okazałymi funduszami wpływającymi do państwowego budżetu z tytułu reparacji wojennych po zwycięstwie Prus w wojnie francusko-pruskiej. Ta okoliczność oraz rozwój przemysłu sprawiły, że przełom XIX i XX w. to czas dynamicznego rozwoju miast niemieckich. W trosce o jakość tego rozwoju, uwzględniającą kwestie ekonomiczne, estetyczne, ale także dobro publiczne, zadbane o powołanie i właściwe funkcjonowanie specjalistycznego administracyjnego aparatu kontroli [Myschor 2012]. W drugiej połowie XIX w. w Prusach Wschodnich (zgodnie z regulacjami) w miastach powoływane były jednostki odpowiedzialne za budownictwo zadań publicznych (w zakresie urbanistyki, wytyczania ulic, infrastruktury), jak i inwestycji prywatnych. Za nadzór nad ich realizacją odpowiedzialne były urzędy policji budowlanej (*Baupolizei*). W mniejszych miastach obie te role bywały skupione w ramach jednego urzędu, który obejmowany był przez – jak można to dość precyzyjnie określić – architekta miejskiego. Rolę tę z zasady powierzano w ramach kontraktu (często wieloletniego) osobie z doświadczeniem i autorytetem. Rozpisywane były konkursy, do których przystępowali mistrzowie budowlani i architekci działający na lokalnym rynku, często też o stanowisko takie aplikowali architekci o szerszej renomie. W mniejszych miastach, z powodu braku architektów ze stosownym akademickim wykształceniem, często posiłkowano się zatrudnieniem architekta spoza miasta [Opaska 2009].

Decyzja o powierzeniu stanowiska architekta miejskiego nie była łatwa, bowiem władze miasta mieli świadomość skali i długoterminowego charakteru inwestycji, byli także świadomi faktu, że jakość rozwoju miasta zależna była od jakości pracy architekta. Oczekiwano zatem jak najwyższych kwalifikacji, wykraczających poza zakres wiedzy budowlanej, którą legitymowali się mistrzowie cechowi i mistrzowie budowlani, a którym w mniejszych miastach powierzano funkcje nadzoru na budownictwem. Przedmiotem zainteresowania władz miasta było bowiem nie tylko doświadczenie budowlane, ale także wiedza z zakresu rodzącej się i rozwijającej urbanistyki, a także posiadanie „architektonicznej osobowości” – po to, by zapewnić jak najwyższą jakość zarówno pracy samego urzędu, inwestycji, jak i wizerunku miasta [*ibidem*]. Zgodnie z prawem, inwestycje publiczne musiały być sprawdzone i zatwierdzone przez osoby z właściwymi uprawnieniami. W mniejszych ośrodkach kontrole takie mogły być (i często były) zlecane architektom z większych ośrodków, co niekiedy stanowiło kosztowny wydatek z kasy miejskiej. Zrozumiałym zatem było, że w sytuacji odpowiednio dużego ruchu inwestycyjnego, zamiast eksperta zewnętrznego lepiej było mieć w magistracie architekta, który kompleksowo wypełniałby wszystkie funkcje związane z realizacją inwestycji miejskich i prywatnych. Było to podyktowane pragmatyzmem, ale było też wyrazem myślenia o mieście jako spójnym organizmie.

Posada architekta miejskiego poddana była jednocześnie silnej kontroli, bowiem wzbudzała emocje i dyskusje zarówno wśród władzy miasta, urzędników, jak i opinii publicznej. Powierzenie urzędu na wiele lat jednej osobie, wyposażonej w rozległe kompetencje niosące za sobą skutki przestrzenne, estetyczne i finansowe, a przy tym sownie wynagradzanej, w istocie wzbudzało kontrowersje. Tym bardziej decyzja o wyborze takiego urzędnika wymagała z jednej strony odpowiedzialności ze strony powołujących, a z drugiej – wysokich kompetencji od samego powoływanego. To z kolei gwarantowało odpowiednie kwalifikacje architekta miasta, uznanie w środowisku i jakość pracy.

### **Albert Severin (Zielona Góra)**

Postać pierwszego architekta miejskiego Zielonej Góry, Alberta Severina, który piastował urząd w latach 1888-1920, jest bardzo dobrym przykładem ilustrującym opisane powyżej zjawisko. Albert Severin został powołany na urząd architekta miejskiego (*Stadtbaurat*) w wyniku konkursu. Sama konieczność stworzenia takiego stanowiska wywołała dyskusje wśród lokalnej społeczności Zielonej Góry (wówczas: *Grünberg*). Rzetelna kalkulacja jednak wykazała, że taki urząd jest nie tylko potrzebny miastu, ale w całościowym, wieloletnim obrachunku przyniesie korzyści architektoniczne i ekonomiczne. Severin, obejmując posadę w 1888 r., posiadał nie tylko właściwe, odpowiadające wymogom konkursu wykształcenie akademickie (ukończył *Bauakademie* w Berlinie), ale także doświadczenie zdobyte podczas pracy w urzędzie architekta miejskiego w dwukrotnie większym od Zielonej Góry Insterburgu (Prusy Wschodnie).

Zakres jego obowiązków porównywalny był do ogólnie przyjętego w tamtym czasie standardu wynikającego z przepisów określających zakres obowiązków architekta miejskiego w Prusach. Do obowiązków tych należało m.in. przyjmowanie, zatwierdzanie lub odrzucanie projektów przedkładanych przez inwestorów. Severin dokonywał także samodzielnych korekt tych projektów. W tamtym czasie taka praktyka mieściła się w standardach pracy architekta miejskiego (por. dalej w tekście o działalności Paula Puchmüllera). Severin, będąc zatrudnionym na miejskim stanowisku, nie miał prawa do prowadzenia własnej praktyki ani do sporządzania projektów poza swoim urzędem (co jest odwrotną sytuacją do dzisiejszego polskiego standardu, gdzie pracownicy administracji architektonicznej mogą wykonywać prace projektowe w ramach praktyki indywidualnej, ale wyłącznie poza własnym terenem). W zakresie obowiązków Severina mieściło się także przygotowywanie i prowadzenie dużych inwestycji miejskich. Zaliczały się do nich projekty infrastrukturalne, przemysłowe (np. nowoczesna rzeźnia miejska), założenia urbanistyczne, ulice, place, założenia zielone, a także projekty architektoniczne ważnych budynków miejskich, np. szkół. Przez jego ręce przeszły także setki projektów indywidualnych.

Severin cieszył się w mieście niezaprzeczalnym autorytetem, o czym świadczy zarówno jego dorobek, jak i długość okresu, w jakim piastował swoje stanowisko (aż 32 lata). Opisane powyżej zadania, bez odpowiedniej dozy zaufania zarówno ze strony władz, jak i opinii społecznej, nie mogłyby zostać zrealizowane.

Co szczególnie ważne z punktu widzenia niniejszego tekstu, Severin pełnił jednocześnie inne ważne funkcje (był aktywny w różnych stowarzyszeniach), będąc propagatorem nowych trendów w projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym, sztuce i wzornictwie. Był orędownikiem nowoczesnej w tamtym okresie myśli urbanistycznej, wcielającej ideały troski o estetykę i wysoką jakość kompozycji urbanistycznej w duchu postulatów Camilla Sitte'go, a także myśli i doświadczeń Josepha Stübgena, najważniejszego autorytetu niemieckiej urbanistyki przełomu XIX i XX w. Otwartość Severina na nowe trendy z jednoczesną troską o lokalną tożsamość, krajobraz naturalny i kulturowy, stały w ścisłej zbieżności z obecnymi ówczesnie w architekturze i sztuce całej Europy ruchami narodowymi. Architektoniczne dzieło Severina respektowało lokalne i historyczne wzorce, nie było jednak naśladownictwem, a rzeczą architekturą nawiązującą dialog z przeszłością i tworzącą płaszczyznę kontynuacji [Opaska 2009].

Postać Alberta Severina i jego bogaty dorobek to doskonały przykład roli architekta miejskiego, będącego nie tylko administratorem, ale także kreatorem i współautorem kierunków rozwoju miasta. Było to możliwe zapewne nie tylko dzięki jego osobowości twórcy i propagatora myśli architektonicznej i urbanistycznej, ale również dzięki szczególnemu usytuowaniu jego urzędu i kompetencji. Liczba realizacji obiektów architektonicznych, urbanistycznych i inżynierskich jest imponująca jak na jeden architektoniczny życiorys. Dodać i podkreślić należy, że Severin równoległe pełnił funkcje nadzorcze, pośród których istotną częścią było sprawdzanie i korygowanie projektów przedkłada-



nych przez innych architektów. Te korekty dotyczyły nie tylko kwestii inżynierskich (do obowiązków architekta miejskiego należało sprawdzanie obliczeń statycznych), ale także stylowych i estetycznych. Severin, w którego dorobku możemy zauważyć ewolucję preferencji i stylów, sam jednocześnie wpływał na kształt pracy innych architektów, ingerując w ich projekty. Praktyka taka dziś z pewnością budziłaby krytykę.

### **Paul Puchmüller (Sopot)**

Dlaczego Paul Puchmüller? Pretekstem jest nie tylko fakt położenia Sopotu pomiędzy opisywanymi w tym tekście Gdańskiem i Gdynią, ale także sama postać Gustava Oelsnera. Obaj architekci ukończyli bowiem w zbliżonym czasie tę samą uczelnię (Królewska Szkoła Wyższa w Berlinie). Podczas studiów Paul Puchmüller uczestniczył w konkursie architektonicznym na zakład kąpielowy. Konkurs ten wygrał Gustav Oelsner, późniejszy architekt miejski Altony i autor przekształcenia jej w duchu miasta-ogrodu, z rozległymi parkami i przestrzeniami rekreacji na nabrzeżach Łąby. Zaś Paul Puchmüller stał się tym właśnie architektem, którego zawodowe życie wypełniło projektowanie kąpielisk, budowli uzdrowiskowych i rozwijanie miasta-kurortu.

Sopot, z którym związał się Puchmüller, to miasto o szczególnej funkcji. Odkrycie już w początkach XIX w. walorów uzdrowiskowych oraz przyrodniczo-krajobrazowa atrakcyjność miejsca sprawiły, że miasto szybko zyskało szeroki rozgłos i stało się celem napływu ludzi przybywających i inwestujących z różnych stron kraju i zagranicy: *Oprócz Prusaków, przybyszów z innych krajów niemieckich i Polaków osiedlali się tu przedstawiciele rodzącej się inteligencji kaszubskiej. Swoje letnie rezydencje wznosili na skarpie sopockiej gdańscy kupcy i armatorzy oraz przedsiębiorcy z Królestwa Polskiego. W sezonie oprócz przybyszów z całego cesarstwa wypoczywali tutaj majętni Polacy oraz polscy i rosyjscy Żydzi* [Nawrocki 2008: 8]. Dominujące ze względu choćby położenia były wpływy niemieckie, wynikające m.in. ze szczególnych względów i zainteresowania, jakim obdarzała Sopot rodzina cesarska.

Paul Puchmüller objął funkcję gminnego budowniczego wkrótce po uzyskaniu dyplomu w kwietniu 1901 r. Podobnie jak w opisywanym powyżej przypadku Alberta Severina, rada miasta, w wyniku wzrastającej popularności kurortu i napływowi inwestycji, podjęła decyzję o powołaniu tego stanowiska. Mimo że funkcja architekta miejskiego zwykle powierzana była osobie z doświadczeniem i dorobkiem (co miało stanowić gwarancję właściwego kierunku i jakości wizji rozwoju miasta), to prestiżowe i odpowiedzialne stanowisko objął architekt, który zaledwie półtora roku wcześniej ukończył Wydział Architektury Królewskiej Szkoły Wyższej w Berlinie. Niezależnie od okoliczności tego niecodziennego wyboru, Paul Puchmüller udowodnił swoją działalnością, że był godny tej nominacji. Urząd piastował do 1923 r.

Podobnie jak w opisywanym powyżej przypadku A. Severina, zakres obowiązków Puchmüllera na stanowisku architekta miejskiego (*Stadtbaumeister*) był bardzo szeroki, od zatwierdzania projektów, kierowania pracownią projektową wydziału budowlanego, przez projektowanie infrastruktury, geodezję, po zagadnienia związane z rozwojem

miasta, w tym planowanie i projektowanie urbanistyczne, wytyczanie sieci ulic, a także, w początkowej fazie swej aktywności, nadzór budowlany. Puchmüller pełnił jednoosobową kontrolę nad sopockimi procesami inwestycyjnymi. Zatwierdzał, korygował lub odrzucał składane w urzędzie projekty budowlane [Nawrocki 2008] (fot. 1).

Zapewne trudna jest dziś rzeczywista ocena wpływu Puchmüllera na architektoniczny charakter Sopotu. Wiadomo, podobnie jak to miało miejsce w przypadku Severina, że wpływał on na kształt projektów innych architektów, które przechodziły przez jego urząd. Prawdopodobnie nie da się dziś rozsądzić, jak wiele Sopot zawdzięcza twórczej osobowości i talentom organizacyjnym Puchmüllera, a w jakim stopniu było to wynikiem jego szczególnego usytuowania na stanowisku architekta miasta. Rola, jaką odgrywał oraz szczególne możliwości i narzędzia kreowania wizerunku miasta, które miał w ręku w tamtym czasie architekt miejski, są trudne do porównania w odniesieniu do dzisiejszych standardów prawnych i administracyjnych. Faktem jest, że działalność Puchmüllera jako architekta miejskiego wykreowała architektoniczny i urbanistyczny, widoczny po dziś wizerunek Sopotu.

Należy jednak podkreślić, że nie tylko osobowość jako urzędnika i architekta, ale także dobra współpraca z burmistrzami i innymi urzędnikami miejskimi, a zwłaszcza z lokalną społecznością (w tym także z przedsiębiorcami) sprawiły, że Puchmüller w ciągu dwudziestu dwóch lat swej działalności przekształcił Sopot w tętniące życiem miasto, w którym liczba mieszkańców wzrosła w tym czasie ponad dwukrotnie. Sopot, dzięki spójnej, konsekwentnej i całościowej wizji miasta i kąpieliska stał się kluczowym, wzorcowym kurortem, będącym inspiracją dla rozwoju innych miast wypoczynkowych tego okresu wzdłuż całego południowego wybrzeża Bałtyku.



Fot. 1. Sopot, ratusz, proj. arch. P. Puchmüller, 1911

Źródło: JANBUR, licencja CC-BY-SA 3.0.

## 2. Rola architekta miejskiego w dobie rewolucji okresu modernizmu

Po I wojnie światowej, ze względu na katastrofalną sytuację mieszkaniową, punkt ciężkości zadań radców budowlanych (*Stadtbaurat*), bo tak nazywano ówczesnych niemieckich architektów miejskich, przeniósł się na kierowanie rozwojem miasta przede wszystkim przez organizowanie budownictwa komunalnego oraz planowanie przestrzenne. Zakres uprawnień radców zmieniał się z upływem czasu i przemian poli-



tycznych, ale zawsze był relatywnie rozległy [Larsson 2012]. Architekci miejscy nadzorowali planowanie urbanistyczne i urzędy wydające pozwolenia na budowę, ale często, ze względu na wykształcenie, doświadczenie i uznanie w środowisku zawodowym, a także w poczuciu odpowiedzialności za kształt przestrzeni, byli osobiście zaangażowani w projektowanie architektoniczne, urbanistyczne i planowanie przestrzenne.

Warto zauważyć, że zawód architekta w ogóle, a nie tylko stanowisko architekta miejskiego, był w latach 20. postrzegany jako społeczna służba lub wręcz misja. Na barkach architektów spoczywało zadanie kreowania przestrzennych ram dla całego spektrum ludzkiej działalności, we wszystkich skalach, czego dobrą ilustracją jest poniższy cytat:

*Celem architektów eksperymentatorów był zarówno udział w całym zakresie działalności projektowej (począwszy od skali urbanistycznej, poprzez wszelkie rodzaje budynków, kończąc na wzornictwie przedmiotów użytkowych), jak i stworzenie powszechnego kanonu estetycznego. Kanon ten charakteryzował się uniwersalnym językiem formalnym, czego skutkiem była jednolita forma elementów składowych budynków, nawet tych o zupełnie odmiennych funkcjach. Wszechobecny wówczas wydaje się wymiar, w którym architekt służy całemu społeczeństwu, rozwiązuje jego problemy, tworząc ramy dla wszelkich przejawów działalności. Projektuje miasta, budynki, przestrzenie wypoczynku, przedmioty codziennego użytku [Cibis, Olejko 2013].*

Mając na uwadze powyższe, warto przyjrzeć się istocie działalności kilku wybranych architektów miast z okresu dwudziestolecia międzywojennego, aby zauważyć, że mimo wspólnych celów, jakimi były poprawa warunków życia i kierowanie rozwoju miast na nowoczesne tory, mieli oni także bezpośredni wpływ na urbanistyczną lub architektoniczną formę „swojego” miasta, wynikającą z indywidualnych cech twórcy, jego warsztatu, ekspresji architektonicznej, interpretacji stylu modernistycznego, czym odcisnęli swoisty, niepowtarzalny ślad w przestrzeni, który zadecydował o przestrzennym charakterze miasta w różnych jego wymiarach, od urbanistyki po detal architektoniczny. Gustav Oelsner, postać przewodnia całego tomu, jest najlepszym przykładem tego zjawiska, a przede wszystkim – powtórzmy raz jeszcze – stała się pretekstem do powstania prezentowanego opracowania.

### **Gustav Oelsner i Fritz Schumacher – Altona i Hamburg**

Gustav Oelsner objął stanowisko architekta miejskiego Altony w 1924 r. i piastował je do 1933 r., kiedy to został zmuszony do rezygnacji z posady i utracił prawo wykonywania zawodu ze względu na swoje pochodzenie. Wcześniej zdobywał wszechstronne doświadczenie zawodowe we Wrocławiu i Katowicach, projektując prywatne i komunalne osiedla mieszkaniowe, budynki użyteczności publicznej, tereny zielone, sportowo-rekreacyjne, budynki techniczne, detale architektoniczne, a nawet meble. Jednak to architektura i urbanistyka Altony pozostała najważniejszym dziełem Oelsnera.

Rozważając działalność Oelsnera jako architekta miejskiego można wyróżnić trzy główne obszary jego aktywności: projektowanie urbanistyczne, projektowanie

architektoniczne i działalność organizacyjną. Oelsner w ciągu całego swojego życia zawodowego, nie tylko w Altonie, był głęboko zaangażowany w kwestie społeczne, a zawód architekta postrzegał jako misję, której głównym celem jest rozwiązywanie problemów mieszkańców i polepszanie ich warunków życia.

W sferze urbanistyki najważniejszymi dokonaniem Oelsnera były: opracowanie wraz ze swoim przyjacielem – architektem miejskim Hamburga – Fritzem Schumacherem wspólnego planu zagospodarowania przestrzennego dla Altony i Hamburga; realizacja systemu zieleni miejskiej w postaci zielonych korytarzy nad Łabą i siedmiu publicznych parków, we współpracy z Maxem Brauerem, nadburmistrzem Altony. W sferze architektonicznej Oelsner pozostawił niepowtarzalne dziedzictwo – barwne, mieniające się wszystkimi możliwymi do uzyskania kolorami klinkieru, budynki mieszkaniowe i użyteczności publicznej, ukształtowane w nowoczesne, a jednak osadzone w niemieckiej tradycji budowania, formy modernistycznej architektury ceglanej, które do dziś tworzą wyjątkowy krajobraz architektoniczny Altony [Macikowski 2016]. W sferze zarówno organizacyjnej, jak i przestrzennej, Oelsnerowi udało się poprawić warunki życia mieszkańców w tym przemysłowym mieście. Budowa nowych osiedli na obrzeżach miasta, uzupełnianie luk w zabudowie śródmiejskiej nową zabudową mieszkaniową, realizacja wielu ważnych obiektów użyteczności publicznej, stworzenie niegdyś pierwszej, a obecnie wciąż największej w Hamburgu spółdzielni mieszkaniowej SAGA [Michelis 2008] oraz stworzenie niepowtarzalnego wizerunku miasta dzięki własnemu stylowi – to najważniejsze dokonania architekta miejskiego Altony.

Przyjaciół Gustava Oelsnera, Fritz Schumacher, zapisał się w historii architektury, urbanistyki i samego Hamburga jako jego wieloletni architekt miejski, które to stanowisko piastował od 1909 do 1933 r., kiedy zakończył działalność zawodową i przeszedł na emeryturę. W ciągu wielu lat swojej działalności Schumacher zrealizował niezwykle bogaty program.

Przede wszystkim wychodził on z założenia, że kształtowanie wielkiego miasta, jakim był wówczas (i jest obecnie) Hamburg, jest możliwe przez właściwe, konsekwentnie prowadzone planowanie przestrzenne; po drugie – dążył do identyfikacji problemów społecznych mieszkańców i rozwiązywał je przez odpowiednie budownictwo mieszkaniowe. Jego praca na rzecz Hamburga wyróżnia się takimi cechami, jak hołdowanie miejskiej tradycji historycznego miasta z jednej strony (wyrażające się choćby przez jego architekturę – nowoczesną, ale silnie zakorzenioną w północnoniemieckiej tradycji budownictwa ceglanoego), a z drugiej strony – także gotowość do przeprowadzenia reform mieszkalnictwa poparta rozumieniem nowoczesnych trendów oraz wzięcie odpowiedzialności za warunki życia mieszkańców [Kähler 2010]. Widać tu niebywałą zbieżność poglądów z Oelsnerem na pojmowanie roli architekta i poczucie się do odpowiedzialności nie tylko za rozwój przestrzenny miasta i jego architektury, ale wyrażoną troską o dobrostan mieszkańców i ich warunki życia (fot. 2).

Budownictwo mieszkaniowe postrzegał Schumacher nie tylko jako narzędzie rozwiązywania problemów społecznych, ale także jako architektoniczne narzędzie



Fot. 2. Hamburg, zespół mieszkaniowy przy Zopotter Straße, proj. arch. F. Schumacher, 1921-1923

Źródło: Ajepbah, licencja CC-BY-SA 3.0.

kształtowania krajobrazu miejskiego. Istotny jest tu kontekst Hamburga – miasta o wielkiej tradycji, historii i znaczeniu dla niemieckiej kultury, które wymaga odpowiedniej oprawy architektonicznej, nawet w budownictwie socjalnym. Budynki użyteczności publicznej, ze względu na odgrywaną w mieście rolę, zawsze powinny być projektowane ze szczególną troską o jakość architektury, co widoczne jest w wielu realizacjach Schumachera.

Hamburg i jego architektura z lat 20. XX w. są właśnie wynikiem takiego sposobu myślenia [*ibidem*]. Zapewnienie zdrowych warunków zamieszkania, zgodnych z modernistyczną doktryną, nie było łatwą sprawą w obrębie *Großstadt Hamburg*. Schumacherowi udało się to nie przez cytaty z miasta średniowiecznego, ale przez wymiar wielkiej, nowoczesnej metropolii, a także dzięki temu, że powszechnie zaakceptowane zostało prawo mieszkańców miast do własnego mieszkania, z jednoczesną zgodą na nowoczesny wyraz architektoniczny zabudowy, pozostający jednak w ścisłym związku z istniejącym miastem. Ceglana, pełna ekspresji, modernistyczna, choć osadzona w tradycji architektura Schumachera stworzyła nowoczesne oblicze Hamburga, tak jak Oelsner stworzył nowoczesną Altonę.

### Martin Kießling i Hugo Althoff – Wolne Miasto Gdańsk

Gdańsk na przełomie XIX i XX w. znajdował się w trudnej ekonomicznej i przestrzennej sytuacji. Wynikała ona z kilku powiązanych ze sobą czynników, takich jak: peryferyjne położenie, zniszczenia, jakich doznało miasto w okresie wojen napoleońskich, zastój gospodarczy w I połowie XIX w. Pod koniec XIX w. Gdańsk zaczął odzyskiwać swoje znaczenie jako miasto portowe, pojawiły się także przesłanki umożliwiające przekształcenie Gdańska w miasto nowoczesne [Gruszkowski 2009]. Jednak, *jak wynika ze źródeł historycznych, ówczesni gdańszczanie nie wyobrażali sobie rozwoju przemysłu, handlu, funkcji śródmiejskich i w ogóle usług, a także mieszkalnictwa* [*ibidem*: 41].

Pierwsze ważne przekształcenia miasta, polegające przede wszystkim na częściowym zniwelowaniu nowożytnych obwałowań i wprowadzeniu w to miejsce nowych arterii, umożliwiających otwarcie miasta i podłączenie go do rozwijanej infrastruktury komunikacyjnej (drogowej i kolejowej), mają swój początek dopiero w 1893 r., kiedy to H. J. Stübben, na zlecenie władz gdańskich, opracował koncepcję częściowej likwidacji fortyfikacji [Kostrzewska 2016].

Po zakończeniu I wojny światowej, gdy na mocy Traktatu Wersalskiego Gdańsk stał się Wolnym Miastem, nastąpił okres krótkotrwałego ożywienia gospodarczego

[Rozmarynowska 2009]. W Gdańsku podjęto działania mające na celu modernizację miasta, m.in. przez nowoczesne metody planowania i projektowania urbanistycznego, wypracowane i wdrożone choćby we Wrocławiu [*ibidem*] – największym „urbanistycznym poligonem doświadczalnym” ówczesnych Niemiec. W kontekście modernizacji i nowoczesnego myślenia o rozwoju Gdańska najważniejszymi postaciami byli architekt Martin Kieβling, kierujący w latach 1927-1928 pracami Urzędu Budowlanego, oraz Hugo Althoff, architekt i urbanista, *Bausenator* Gdańska w latach 1929-1933.

Martin Kieβling, choć w Gdańsku pracował tylko rok, miał wielki wpływ na wprowadzenie do miasta architektury nowoczesnej. Dzięki niemu także w kolejnych latach, do 1933 r., Gdański Urząd Budowlany kontynuował rozwój miasta według nowoczesnych zasad [Barylewska-Szymańska, Szymański 2014]. Kieβling współpracował z Albertem Krügerem i ten duet pozostawił po sobie najciekawsze gdańskie obiekty modernistyczne okresu dwudziestolecia międzywojennego. Należy do nich przede wszystkim szkoła dla dziewcząt im. Heleny Lange, symbol architektury nowoczesnej w Gdańsku [*ibidem*], nawiązującej wprost do architektury Bauhausu i stylu międzynarodowego. Biały, gładko tynkowany budynek o prostych, geometrycznych formach, z horyzontalnymi przeszkleniami wprowadził zupełnie nową jakość architektury do tradycyjnie ceglanego Gdańska.

Kieβling, który ze względu na swoje stanowisko pełnił także funkcję konserwatora zabytków, opowiadał się za transformacjami w obrębie zabytkowej tkanki, dopuszczał zmiany w postaci nowoczesnej architektury nawet w Głównym Mieście, na ul. Długiej, a w miejsce zabytkowej Bramy Długich Ogrodów chciał wprowadzić okrągły plac otoczony modernistyczną zabudową mieszkaniową. Jednocześnie zdawał sobie sprawę, że wiele z tych śmiałych projektów nie zyska uznania w oczach Rady Zabytków i konserwatywnego środowiska akademickiego [*ibidem*]. Mimo tak krótkiej działalności w Gdańsku i niemożności zrealizowania wielu nowoczesnych zamysłów projektowych, Kieβling *wyjeżdżając był postrzegany jako bojownik na rzecz nowoczesnej architektury. (...) otwartość na nowe tendencje architektoniczne i przyjęcie ich w ostatnim czasie w Gdańsku było bezsprzecznie właśnie jego zasługą. (...) Natomiast tradycyjnie nastawieni architekci jeszcze długo przedstawiali go jako negatywnego bohatera* [*ibidem*: 65].

Hugo Althoff, senator Wolnego Miasta, któremu podlegały zagadnienia urbanistyczne i budownictwo, objął swoje stanowisko w 1929 r. Także on był postrzegany jako zwolennik reformatorskich rozwiązań, który opowiadał się za nowoczesną architekturą [*ibidem*]. Jednak Althoff zapisał się w historii Gdańska przede wszystkim swoim dziełem urbanistycznym – Planem Zabudowy Wielkiego Gdańska (niem. *Bebauungsplan Groß-Danzig*) z 1930 r. Plan ten, opracowany zgodnie z modernistycznymi zasadami, zakładał rozwój przestrzenny miasta poza historycznym centrum i miał zapewniać komfortowe warunki zamieszkania, na wzór systemowo realizowanych ówczesnie w Republice Weimarskiej *Groβsiedlungen*, choć z dużym ukłonem raczej w kierunku idei miast-ogrodów, niż intensywnej zabudowy wielorodzinnej. Plan Al-

thoffa został zrealizowany w bardzo niewielkim stopniu, ale do dziś istniejące osiedla socjalne z przełomu lat 20. i 30. oraz z początków XX w. dają wyobrażenie o potencjale tego projektu, zwłaszcza w kontekście jakości środowiska mieszkaniowego. W kontekście rozważań o roli architekta miejskiego istotny jest fakt, że Plan Althoffa określał kierunki rozwoju przestrzennego miasta na kolejne dziesiątki lat. Na szczególną uwagę zasługuje przyszłościowe myślenie o rozwoju miasta, które do tej pory doświadczało tylko doraźnych i na niewielką skalę transformacji.

### Gdynia i jej architektki

#### – fenomen modernistycznego miasta budowanego od podstaw

Gdynia to miasto niezwykle, znane ze swojego modernistycznego oblicza, które powstało na surowym korzeniu w miejscu dawnej osady rybackiej i rozwijającego się na początku XX w. letniska. Pierwsze plany założenia letniskowego, mającego służyć okolicznym mieszkańcom, pochodzą z 1904 r. Powstające staraniem spółki *Ostseebad-Genossenschaft Gdingen* (Towarzystwo Kąpeli Bałtyckich Gdynia) założenie przewidywało budowę Domu Kuracyjnego i towarzyszącej zabudowy kąpieliskowej. To dość skromne założenie, jeśli porównać je do sąsiednich kąpielisk w Sopocie, Brzeźnie, czy Jelitkowie, rozwijało się w sposób samorzutny. Dlatego w 1913 r. architekt Hermann Thieme z Gdańska otrzymał zlecenie wykonania planów pozwalających na dalszy, skoordynowany rozwój przestrzenny Gdyni.

Po I wojnie światowej i ustaleniach traktatu wersalskiego priorytetem stała się budowa polskiego portu wojennego i handlowego. Zadanie to powierzono inżynierowi Tadeuszowi Wendzie, który spośród kilku rozpatrywanych lokalizacji wybrał właśnie Gdynię. Budowa portu nie przekreśliła letniskowych aspiracji, ale uczyniła proces rozwoju przestrzennego znacznie bardziej złożonym. Budowa portu w latach 20. i działalność Wendy w fundamentalny sposób zdeterminowała kształt przyszłego miasta, powstającego w głównej mierze do obsługi portu.

W tym samym czasie, staraniem stowarzyszenia Pierwsze Polskie Towarzystwo Kąpeli Morskich, zaczęto rozwijać letnisko nazwane początkowo „Kamieniec Pomorski” (obecna Kamienna Góra). Pierwszy plan urbanistyczny został opracowany w 1923 r. przez architektów Tadeusza Tołwińskiego i Tadeusza Zielińskiego, znakomitych przedstawicieli Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej. Zieliński był także autorem projektów architektonicznych w ramach sporządzonego planu urbanistycznego. Plany powstawały w duchu howardiańskiej idei miasta-ogrodu, a pierwsze realizacje architektoniczne utrzymane były w historyzującym nurcie. Szybko zaczęły pojawiać się nie tylko prywatne inwestycje domów letniskowych, ale także budowle publiczne, które po dziś tworzą architektoniczny wizerunek Gdyni. Obiekty te w większości zostały zaprojektowane przez architektów reprezentujących środowisko warszawskie (fot. 3).

Interesującym faktem jest, że istotny wpływ na kształt rozwoju przestrzennego Gdyni miała lokalna społeczność, a nie władze miejskie czy nadrzędne. Inicjatywa



uregulowania rozwoju Gdyni wypłynęła od jej mieszkańców, a działacz Ligi Morskiej i Rzecznej, urbanista-pasjonat, Julian Rummel, stworzył teoretyczne i ideowe podstawy rozwoju miasta, podporządkowując jego układ portowi. Rummel sformułował założenia rozbudowy miasta na bazie obszaru przemysłowego, wcinającego się prostopadle do linii brzegowej, oraz dzielnicy mieszkaniowej, reprezentacyjno-handlowej i administracyjnej, rozciągającej się na osi północ-południe, zakładając redukcję i stopniowe wypieranie funkcji kurortowej. Koncepcja Rummla była na tyle wyrazista i spójna, że zlecone przez stosowne ministerstwa dalsze prace planistyczne w istocie respektowały jej założenia.

Autorami pierwszego planu urbanistycznego Gdyni z lat 1924-1925 byli lwowski architekt-urbanista Roman Feliński oraz jego współpracownik Adam Kuncewicz z Politechniki Warszawskiej. W znacznej części plan ten uwzględniał dotychczasowy samorzutny charakter przemysłowej dzielnicy portowej, jak i założenia wynikające z planów władz krajowych dotyczących rozwoju Gdyni jako głównego polskiego portu morskiego. Dynamika rozwoju miasta wymagała późniejszych korekt, dotyczących zasięgu administracyjnego portu, jak i zabudowy samego śródmieścia. Już w 1927 r. Kuncewicz przedstawił nowy plan uwzględniający m.in. powstanie dzielnicy reprezentacyjnej (tzw. Forum Morskie), a w latach 1928-1930 sporządził ogólny plan śródmieścia Gdyni. W latach 30. opracowywano kolejne szczegółowe plany, a także ogłaszano konkursy, m.in. na koncepcję wspomnianej dzielnicy reprezentacyjnej, czy Bazyliki Morskiej, mającej stać się symbolem miasta.

Fenomen rozwoju Gdyni trudno porównywać z rozwojem jakiegokolwiek innego miasta. Jednak poza kontrolowanym procesem rozwoju przez tworzenie skoordynowanych planów, Gdynia zmagala się także ze zjawiskiem „dzikiego budownictwa”. Przy tak intensywnym rozwoju miasta instytucje planistyczne i nadzоровe nie nadążały z kontrolowaniem zarówno zabudowy mieszkaniowej („bieda-osiedli”), jak i znacznie szerszych inwestycji. Z czasem zaczęły powstawać liczne spółdzielnie, spółki akcyjne, m.in. Towarzystwo Budowy Osiedli S.A., których zadaniem była budowa osiedli nie tylko na większą skalę, ale też w sposób skoordynowany architektonicznie i urbanistycznie.

Powstanie Gdyni to okres zaledwie dwóch dziesięcioleci okresu międzywojennego, czyli czas, który porównać można do aktywności Paula Puchmüllera w Sopocie, o dekadę krótszy od okresu działalności Alberta Severina. W Gdyni nie możemy wyróżnić jednej postaci, autorytetu lub urzędu. Stwierdzić raczej należy stan pewnej kolektywności w ramach podejmowanych kluczowych decyzji dotyczących rozwoju



Fot. 3. Gdynia, kamienica Pręczkowskiego,  
proj. arch. T. Jędrzejewski, 1928  
Źródło: B. Macikowski.



miasta. Być może końcowy spójny efekt, jakim jest „flagowe” modernistyczne polskie miasto, zawdzięczamy napływowi znakomitych architektów z całej Polski, szczególnie zaś środowiska warszawskiego i lwowskiego. Gmachy publiczne, jak i prywatne budynki, zawdzięczamy działalności takich architektów, jak: W. Tomaszewski, B. Pniewski, Z. Kupiec, S. Ziółowski, R. Piotrowski, T. Jędrzejewski, J. Mueller, T. Sieczkowski, B. Damięcki, B. Lachert, A. Ballenstedt, W. Prochaska i wielu innych, którzy przyczynili się swoimi realizacjami do stworzenia unikatowego, architektonicznego wizerunku Gdyni. Nie sposób wymienić w tym opracowaniu wszystkich spośród szerokiej palety znakomitych architektów, ale już ta krótka lista świadczy o tym, że Gdynia powstała jako swoiste „dzieło zbiorowe”. Architektura i urbanistyka Gdyni odzwierciedla proces rodzenia się miasta w duchu epoki modernizmu i odradzającej się Polski, nie jest natomiast spełnieniem wizji jednego architekta.

### 3. Architekt miasta obecnie

Współcześnie rola architekta miejskiego jest sprawowana i pojmowana różnie, w zależności od regionu Europy, kraju, uwarunkowań historycznych czy politycznych. W krajach o długim doświadczeniu demokracji zostały wypracowane zasady i metody administracyjnego oddziaływania i regulowania procesów inwestycyjnych w miastach, uwzględniających m.in. konsultacje z opinią lokalnej społeczności na różnych poziomach [Larsson 2012].

Odnosząc się do kręgu opisywanej powyżej tradycji niemieckiej, warto przytoczyć jeden z najbardziej wyrazistych przykładów współczesnego architekta miejskiego, Hansa Stimmanna, działającego w Berlinie w latach 90. XX w. Jego silna pozycja (m.in. *Bausenator*) w dobie przekształceń i „zszywania” Berlina Wschodniego z Zachodnim po zjednoczeniu Niemiec, sprzyjała stworzeniu jednolitej (dodajmy: konserwatywnej) polityki przestrzennej i urbanistycznej. Stimmann, postulując klarowność struktury miasta, spokój i porządek w przestrzeni [Schäfer 2010], zaproponował model odbudowy nazwany „krytyczną rekonstrukcją”, czyli reintegrację miasta w tradycyjnej formie. Arbitralna kodyfikacja zasad wypełniania przestrzeni Berlina została zdefiniowana m.in. na podstawie zabudowy kwartałowej, zunifikowanej wysokości zabudowy, ograniczonej ilości dopuszczalnych materiałów, określonej kolorystyki i szczegółowych zasad dotyczących form architektonicznych [Hohensee 2010]. „Krytyczna rekonstrukcja” wywołała nasiloną krytykę zarówno ze strony polityków, jak i środowiska progresywnych architektów, wśród których do najzagorzalszych przeciwników tej idei należeli dekonstruktywiści Daniel Liebeskind i Rem Koolhaas, Z drugiej strony, Stimmann miał mocne wsparcie ważnych postaci środowiska niemieckich architektów, takich jak Josef P. Kleihues (jeden z największych zwolenników tej koncepcji [Schäfer 2010] czy Hans Kollhoff. Przykład działalności Stimmanna obrazuje kierunek myślenia o mieście, w którym pragmatyzm i nieco technokratyczne podejście do przestrzeni

w jakimś sensie dominuje nad sferą estetyki i emocji. Krytyka „nudy” berlińskich elewacji w zwartej zabudowie centrum była obecna i widoczna w całym okresie działalności Stimmanna, z drugiej jednak strony, warunki kształtowania miasta miały demokratyczny i przewidywalny charakter (fot. 4).

Przekształcenia miast w Polsce w okresie transformacji zdają się lokować w opozycji do opisanego powyżej przykładu. Hasło „planowanie”, tak silnie obecne w socjalistycznej gospodarce, zostało niemal wyparte wraz z rozwojem liberalnej doktryny ekonomicznej, także w sferze urbanistyki. Założono bowiem, że „niewidzialna ręka rynku” ureguluje także kwestie zagospodarowania (i ładu?) przestrzennego. Odczuwalnym dziś skutkiem zaniechania systemowego i całościowego planowania jest radykalna utrata jakości miejskich przestrzeni, a ostatnie dwie dekady łatwiej jest nazwać okresem „rozrostu” miast, nie zaś ich „rozwoju”. Dzisiejsze wołanie o jakość architektury i przestrzeni w ogóle, na szczęście coraz bardziej widoczne, jest pokłosiem dotychczasowego respektowania praw i zaspokajania potrzeb pojedynczych uczestników procesów gospodarowania przestrzenią, w miejsce pożądanego respektowania interesu publicznego i oczekiwań społecznych. Realizowanie partykularnych interesów w po-fragmentowanej przestrzeni, bez silnej roli arbitra w postaci architekta miejskiego sprawującego pieczę nad całością procesów i bez jasno zakreślonego celu przekształceń, doprowadziło w konsekwencji do złego wykorzystania przestrzeni, w tym do funkcjonalnej i estetycznej degradacji miast. Skutkiem jest nieład przestrzenny, niedowład infrastrukturalny i funkcjonalny, a także suburbanizacja na szeroką skalę. Koszty tych negatywnych zjawisk będziemy ponosić długie lata.

Na tle ogólnie złej sytuacji w Polsce na szczęście pojawiają się coraz częściej pozytywne przykłady troski o ład przestrzenny. Jawią się one już nie tylko jako spektakularne sukcesy władz lokalnych, ale także organów administracji architektonicznej. Do takich miast należy m.in. Wrocław, w którym silne piętno w przestrzeni odciska działalność architekta miejskiego Piotra Foczyńskiego (Dyrektora Wydziału Architektury i Rozwoju Urzędu Miasta). Dzięki swej wyrazistej postawie, konkretnej wizji rozwoju miasta i polityce opartej na współpracy z władzami Wrocławia i środowiskiem architektów i urbanistów, doprowadził do tego, że możliwym stało się kontrolowane i zintegrowane myślenie o mieście jako o spójnym organizmie



Fot. 4. Berlin, Pariser Platz, odbudowa wokół Bramy Brandenburskiej zgodnie z zasadami „krytycznej rekonstrukcji”  
Źródło: Glasseyes view, licencja CC-BY-SA 2.0.

. Zarówno interes publiczny (jakość przestrzeni miejskiej), jak i jakość architektury tworzą widoczny w skali kraju obraz sukcesu miasta. Pośród wielu działań w całym obszarze Wrocławia, architekt miasta powołał także do życia ideę zbudowania od podstaw nowej, wzorcowej dzielnicy mieszkaniowej Nowe Żerniki. Inwestycja ta wymagała koordynacji na wielu poziomach, począwszy od planowania infrastruktury po projekty architektoniczne, w tym organizację montażu administracyjno-ekonomicznego, zakładającego udział zarówno podmiotów publicznych, jak i prywatnych. Nowe Żerniki są kontynuacją najlepszych wzorców architektonicznych i urbanistycznych, wpisanych w historię Wrocławia, jako postępowego ośrodka w pierwszych dekadach XX w. Wzorem słynnej wystawy WuWA z 1929 r., do udziału w projekcie „WuWA 2” (jak nie bez przyczyny bywają nazywane Nowe Żerniki) zostali zaproszeni wiodący polscy architekci. Nowe Żerniki to pionierskie przedsięwzięcie we współczesnej Polsce, nie mające jak dotąd odpowiednika. Dzielnica została pomyślana tak, aby nie powielić licznych w Polsce błędów urbanistycznych. Obecnie jest ona w fazie realizacji i dopiero czas pokaże miarę tego (oby) sukcesu, jednak już dziś można powiedzieć, że taka postawa i tak rozumiana rola architekta miejskiego stanowi przykład przecierania szlaków w budowaniu dobrej praktyki w naszej, tak trudnej jeśli chodzi o uwarunkowania administracyjne, rzeczywistości. Dzięki temu rola i pozycja architekta miejskiego może zyskać nowy wymiar. Tym, co szczególnie ważne w Nowych Żernikach, a wciąż zaniedbywane w Polsce, jest podkreślanie kulturowej wagi architektury, co było także mocno akcentowane wówczas, gdy Wrocław był w 2016 r. Europejską Stolicą Kultury. W tym kontekście należy podkreślić rolę Zbigniewa Maćkowa, nie tylko znakomitego projektanta, ale także aktywistę społecznego, Przewodniczącego Dolnośląskiej Okręgowej Izby Architektów, który pełnił funkcję kuratora ESK do spraw architektury. Dzięki niemu, po raz pierwszy w historii tego wydarzenia kulturalnego, architektura została włączona w jego ramy.

Powyższy przykład pokazuje, że umacnianie pozycji architekta miejskiego i jego szerokiej współpracy z władzami miasta w zakresie kulturowej roli architektury, przyczynia się do promowania architektury i urbanistyki, zarówno w znaczeniu podnoszenia jakości i wygody życia w mieście, ale także dla budowania pozytywnego wizerunku miasta. Sukcesy w sferze kultury okazują się być ważnym aspektem rozwoju miasta, przeliczalnym w długoterminowym ujęciu także w kategoriach ekonomicznych.

Przykładami zdającymi się potwierdzać powyższe stwierdzenia są także inne polskie miasta, m.in. Szczecin, Olsztyn czy Poznań. Dzięki dobrej współpracy architektów miejskich i biur rozwoju miasta z prezydentami miast i przedstawicielami władz samorządowych, w miastach tych udało się w dobrze nakreślone ramy rozwoju wpisać znakomite realizacje architektoniczne. Powstały one w wyniku rozstrzygnięć konkursowych stanowiąc właściwe dopełnienie założeń urbanistycznych i stając się nierzadko nowymi symbolami miast (tak jak ma to np. miejsce w Szczecinie (Filharmonia im. Mieczysława Karłowicza w Szczecinie, Centrum Dialogu „Przełomy” w Szczecinie). Podobnie jest w Olsztynie, gdzie prezydent we współpracy z pracow-

nikami Wydziału Rozwoju Urzędu Miasta Olsztyna realizuje miejskie inwestycje, świadomy zalet konkursów architektonicznych, pozwalających nie tylko na wyłonienie najlepszych rozwiązań przestrzennych i estetycznych, ale także na wydobycie aspektu zaangażowania społeczności lokalnej, co z kolei pozwala na uzyskanie efektu przejrzystości działania w imię dobra publicznego [Olsztyn... 2017].

## Konkluzja

W kontekście przywołanych postaci architektów miejskich, zarówno historycznych, jak i współczesnych, warto wyeksponować fakt wzrastającej złożoności miejskich procesów rozwojowych. Przed współczesnymi architektami miast stoją inne zadania, niż przed architektami z okresu XIX w., czy modernistami-reformatorami wieku XX. Powrót do modelu architekta miejskiego z przełomu XIX i XX w. nie jest możliwy, mimo że wizja jednoosobowej odpowiedzialności, ale też twórczej wizji rozwoju miasta wciąż brzmi pociągająco. Demokratyzacja procesów przekształceń miasta, przy wzrastającym stopniu ich skomplikowania, wymaga interdyscyplinarnej współpracy wielu podmiotów, od władz samorządowych zaczynając, na udziale organizacji społecznych kończąc. Ważne jednak jest, aby stworzyć możliwie integralny system podejmowania decyzji, w którym znajdzie się miejsce na indywidualne podejście do kształtowania obrazu miasta i respektowanie architektonicznej i urbanistycznej jakości przestrzeni.

A co z architektem miasta? Na zakończenie oddajmy głos architektowi Wrocławia: *Co bym zmienił w przyszłości? Chętnie widziałbym mniej administrowania, a więcej analiz i planowania (dobrze byłoby odwrócić dzisiejsze proporcje). Wolałbym poprzez planowanie wytwarzać takie uwarunkowania, także prawne, żeby reszta działa się automatycznie. Wtedy rola architekta miejskiego byłaby idealna. (...) Ktoś kiedyś powiedział, że architekt miejski powinien być nie dyrektorem wydziału, ale departamentu albo wiceprezydentem. Wtedy miałby silną pozycję... Uważam, że nie w tym rzecz. Ważniejsze jest, żeby swoją pracą zdobył autorytet i zaufanie. Tylko wtedy będzie partnerem władz w kształtowaniu polityki przestrzennej miasta. Moja współpraca z prezydentem układa się bardzo dobrze, głównie dzięki bardzo częstym kontaktom, ciągłej wymianie poglądów i doświadczeń, a także jego zrozumieniu dla bardzo trudnej rzeczywistości prawnej* [Fokczyński 2009].

## Literatura

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

- Cibis J., Olejko W., 2013, *Egalitarny wymiar luksusu w architekturze modernistycznej*, [w:] *Oblicza modernizmu w architekturze*, R. Nakonieczny, J. Wojtas-Swoszowska (red.). Katowice: 41-45.
- Fokczyński P., 2009, *Rola i narzędzia architekta miasta – doświadczenia wrocławskie*. Zawód: Architekt Z:A#12 06: 48-51.
- Gruszkowski W., 2009, *Rozwój przestrzenny Gdańska od końca XIX wieku do I wojny światowej*, [w:] *100 lat nowoczesnej urbanistyki gdańskiej*, M. Postawka, P. Lorens (red.). Gdańsk: 38-51.
- Hohensee N., 2010, *Reinventing Traditionalism: The Influence of Critical Reconstruction on the Shape of Berlin's Friedrichstadt*. Intersections 11, nr 1: 55-99.
- Karwińska A., 2015, *Rola miast w procesach społecznych przemian w Polsce*, [w:] *Społeczne i ekonomiczne aspekty urbanizacji i metropolizacji*, M. Malikowski, M. Palak, J. Halik (red.). Rzeszów: 25-34.
- Kähler G., 2010, *Der soziale Wohnungsbau der 20er Jahre in Hamburg – Frankfurt – Wien*, [w:] *Hamburger Siedlungen der 20er Jahre noch zukunftsfähig?* Fritz-Schumacher-Kolloquium, Hamburg 2007, Hamburgs. 41-55.
- Kostrzewska M., 2016, *Faces of Modernism – Urban Planning of Social Housing Estates in Gdansk and Hamburg-Altona*. 3rd International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts SGEM 2016, Architecture and Design, Wiedeń: 265-272.
- Krajowa Polityka Miejska 2023*, Dokument przyjęty Uchwałą Rady Ministrów 20 października 2015, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, październik, 2015.
- Larsson G., 2012, *Systemy planowania przestrzennego w Europie Zachodniej*. Mazowiecka Okręgowa Izba Architektów RP, Warszawa.
- Macikowski B., 2016, *Contrasting Modernisms – Architecture of Harbour Cities Gdynia and Altona*. 3rd International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts SGEM 2016, Architecture and Design, Wiedeń: 205-212.
- Michelis P., 2008, *Das Wirken und die Werke des Architekten und Stadtbaurates Gustav Oelsner in Altona von 1924-1933*, [w:] *Hamburger Siedlungen der 20er Jahre noch zukunftsfähig?* Fritz-Schumacher-Kolloquium, Hamburg 2007: 56-64.
- Myschor Ch., 2012, *Wyżsi urzędnicy pruskiej administracji prowincjonalnej w Poznańskim (1871-1918)*. Praca doktorska wykonana w Zakładzie Historii Polski XIX i XX w., Wydział Historyczny, UAM, Poznań.
- Nawrocki K., 2008, *Paul Puchmüller – architekt, który przemienił Sopot w miasto*. Muzeum Sopotu, Sopot.
- Olsztyn: interdyscyplinarna współpraca wydziałów*, wywiad z pracownikami UM Olsztyna, autorami „Zintegrowanego Programu Rozwoju Przestrzennego Śródmieścia Olsztyna”, Zawód: Architekt Z:A#55, marzec-kwiecień 2017: 66-72.
- Olsztyn: tramwajami przez zielone miasto-ogród*, wywiad z prezydentem Olsztyna Piotrem Grzymowiczem, Zawód: Architekt Z:A#55, marzec-kwiecień 2017: 40-58.
- Opaska J., 2009, *Albert Severin (1851-1934). Pierwszy architekt miejski Zielonej Góry (1888-1920)*, [w:] *Zapisali się w dziejach Środkowego Nadodrza. Szkice biograficzne*, P. Bartkowiak, J. Kuczer, D. Kotlarek (red.). Zielona Góra: 81-93.
- Rozmarynowska K., 2009, *Z działalności i twórczości architekta Hugona Althoffa – senatora Wolnego Miasta Gdańska w latach 1928-1933*, [w:] *100 lat nowoczesnej urbanistyki gdańskiej*, M. Postawka, P. Lorens (red.). Gdańsk: 59-71.

- Schäfer B., 2010, *Plac Paryski w Berlinie. Ramy prawne do odbudowy zabytkowego zespołu urbanistycznego*. Czasopismo Techniczne Architektura, nr 8-A, z. 18, rok 107, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków: 37-44.
- Sołtysik M., 1993, *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego – urbanistyka i architektura*. Warszawa.
- Timm Ch., 1984, *Gustav Oelsner und das Neue Altona. Kommunale Architektur und Stadtplanung in der Weimarer Republik*. Hamburg.