

Bohdan Szermer

# Retroizacja. Co to jest i dokąd prowadzi?

## 1. Wprowadzenie

Słowo **retroizacja** nie było dotychczas w języku polskim używane. Może więc budzić zdziwienie, a nawet protesty purystów językowych. Jest ono jednak w dzisiejszych czasach potrzebne, należy tylko wyjaśnić skąd się wzięło i co oznacza. Znanе jest przecież słowo modernizacja, oznaczające unowocześnianie. Od kilku lat spotykamy się jednak z tendencją odwrotną – przywracania form dawnych, a nawet nadawania ich przedmiotom czy obiektom nowo tworzonym. Tę metodę określa się w skrócie słowem **retro**, a więc działania w takim kierunku to **retroizacja** – analogicznie do modernizacji, pochodzącej od słowa *modern* (nowoczesny). Działania takie mogą odnosić się zarówno do przedmiotów – wytworów rękodzieła czy przemysłu, jak i do obiektów budowlanych i zagospodarowania miast.

Wprowadzenie mody retro w odniesieniu do przedmiotów stanowi temat, któremu poświęcić można odrębne opracowanie. W tym przedstawione zostaną problemy związane z retroizacją w architekturze i urbanistyce, co uzasadnione jest znacznie większą kapitałochłonnością i trwałością takich dzieł. Wynikają z nich znacznie większe skutki gospodarcze i społeczne prowadzonej w tych dziedzinach działalności.

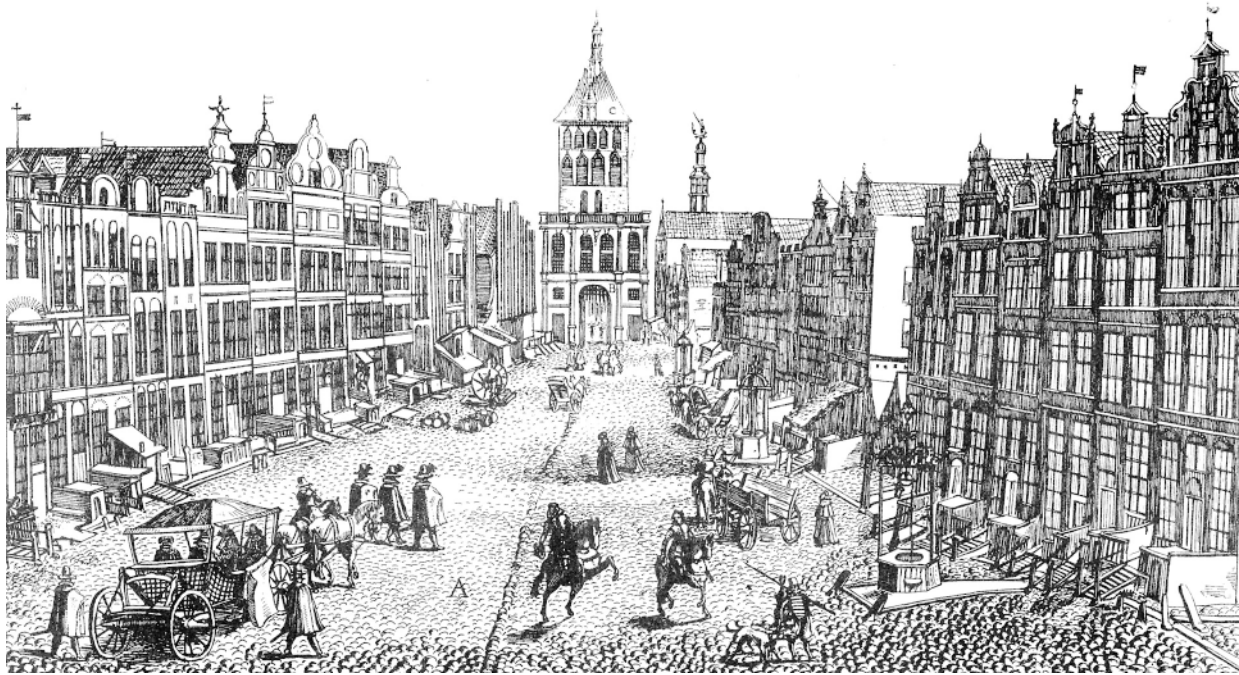
Konieczne jest jeszcze wyjaśnienie, dlaczego użyłem słowa **moda**, a nie styl. Styl bowiem to zespół zasad i form nadających tworzonym obiektom właściwy sobie charakter. Tymczasem działalność retro zmierza do tworzenia dzieł o wyglądzie nawiązującym do czasów minionych, w których występowały różne style. Retroizacja może więc lansować nawrót do różnych stylów.

Aby wyjaśnić, skąd się wzięła moda retro, cofnąć się trzeba o lat niemal sto. Przez cały prawie wiek XX dominowało bowiem dążenie do upraszczania

form i rezygnacji z bogatego zdobnictwa. Miało to uzasadnienie ekonomiczne: ułatwienie produkcji i eksploatacji oraz obniżkę ich kosztów. Do rozpowszechnienia się tego kierunku przyczynił się jednak także przesyt zawilocią form i nadmiernym zdobnictwem. Mającą je zastąpić elegancję prostych form witano z radością jako coś nowego.

W architekturze i budownictwie spowodowało to jednak upodabnianie się do siebie poszczególnych budynków i pewną monotonię, którą usiłowano przełamać różnicowaniem kolorystycznym i drobnymi detalami, a także urozmaiceniem układu budynków w przestrzeni.

Rosnące zadania, przy ograniczonych środkach, zarówno w latach wielkiego kryzysu w okresie międzywojennym, jak i szczególnie – w czasie odbudowy ze zniszczeń wojennych – spowodowały dalsze upraszczanie form, a prócz tego – typizację elementów, a nawet całych budynków. Wznoszone w tych latach części miast, głównie osiedla mieszkaniowe, często z ograniczonym do minimum programem usługowym, stawały się coraz bardziej do siebie podobne i pozbawione cech indywidualnych, a przez to nudne. Zjawisko to pogłębiły uprzemysłowienie budownictwa i związana z nim dalsza typizacja, ograniczenie liczby stosowanych typów, a także – wynikające z dążenia do ułatwienia produkcji budowlanej – żądania stosowania jak najprostszych form budynków – bez załamań i ryzalitów, o jak największej długości i możliwie dużej liczbie kondygnacji. Mino niewątpliwych zalet, jakimi w takich osiedlach były dość duże powierzchnie zieleni, przeważnie dobre warunki nasłonecznienia mieszkań oraz wydzielanie w odrębne pawilony usług, lokowanych dawniej w parterach, a często uciążliwych dla mieszkańców położonych nad nimi kondygnacji – osiedla te, a czasem całe dzielnice, oceniane są dziś negatywnie, jako „ahumanistyczne blokowiska”.



Gdańsk – Głównie Miasto, ul. Długa z nawierzchnią z „kocich łbów” według sztychu wykonanego przez I. Dickmanna w 1617 r.

Gdy więc warunki realizacji uległy zmianie, a zwłaszcza gdy zniknął dyktat fabryk domów i korzystających z nich wielkich przedsiębiorstw budowlanych – architekci odzyskali możliwość indywidualnego projektowania budynków. Czynnikiem sprzyjającym zindywidualizowaniu twórczości architektonicznej stało się także odejście od wszelkich placów budowy, sytuowanych na wolnych terenach na obrzeżach miast i powrót do dzielnic istniejących, a nawet śródmieść, z zamiarem ich porządkowania i rewitalizacji. Możliwe tu jedynie wprowadzenie pojedynczych budynków lub ich niewielkich zespołów, sytuowanych w lukach istniejącej zabudowy i mających stanowić jej uzupełnienie, wymagało poszukiwania form nawiązujących do sąsiedztwa albo dobrze się z nim komponujących. I tu właśnie pojawiła się moda na formy retro.

Retroizacja nie jest na pewno jedyną możliwością uzyskiwania harmonijnych zespołów zabudowy miejskiej, bo przecież w przeszłości wznoszenie obiektów renesansowych czy barokowych wśród zabudowy gotyckiej opierało się na zasadzie tworzenia kontrastów, a nie upodabniania do otoczenia. Stosowanie mody retro jest więc pewnego rodzaju unikiem przed ryzykiem tworzenia form nowych. Nadmierna retroizacja może więc stać się hamulcem rozwoju architektury.

Niewątpliwą zasługą propagatorów mody retro jest zwrócenie uwagi na potrzebę ochrony form dawniejszych – niekoniecznie sprzed wielu wieków i nie tylko w odniesieniu do najcenniejszych

zabytków. W minionych latach popełniono w tym zakresie wiele błędów. Brak zrozumienia form dawniejszych, połączony z dążeniem do obniżki kosztów remontu czy konserwacji, stał się przyczyną zniszczenia bądź zeszpecenia wielu obiektów godnych zachowania. Skuwanie secesyjnych ozdób, upraszczanie gzymsów czy portali na pewno przyniosły wiele szkody, zubażając krajobraz naszych miast. Inaczej jednak widzieć trzeba żądania rekonstrukcji obiektów całkowicie zniszczonych czy wznoszenia nowych w dawnym stylu.

Szukanie wzorców w czasach minionych nie jest pomysłem nowym. Przecież cała architektura renesansu wywodzi się z odkrycia piękna form antycznych. Wielcy twórcy renesansu pełnymi rękami czerpali z zasad kompozycji i form dekoracyjnych rozwiniętych przed wiekami. Nie proponowali oni jednak wznoszenia domów czy pałaców, będących kopiami siedzib greckich czy rzymskich. Zdawali sobie bowiem sprawę z tego, że warunki życia i potrzeby uległy zmianom, nie można więc ślepo naśladować dawnych rozwiązań, bez uwzględnienia ich właściwości w zmienionych warunkach i dla zmienionych potrzeb.

Niestety – nasi współcześni miłośnicy form dawnych często o tym zapominają, usiłując pod słusznymi – w zasadzie – hasłami forsować rozwiązania całkowicie niedostosowane do obecnych warunków. Aby nie ograniczać się do ogólnikowych stwierdzeń czy głośłownych zarzutów, omówmy te sprawy na przykładzie śródmieścia Gdańska, choć bynajmniej nie tylko jego one dotyczą.





Dom Towarowy Braci Freymann we wschodniej pierzei Targu Węglowego zbudowany w latach 1902-1903 zdominował urbanistyczne wnętrze placu oraz istniejące przy nim zabytki; przesłonił także historyczną zabudowę Głównego Miasta. Z tych powodów po II wojnie światowej nie został odbudowany.

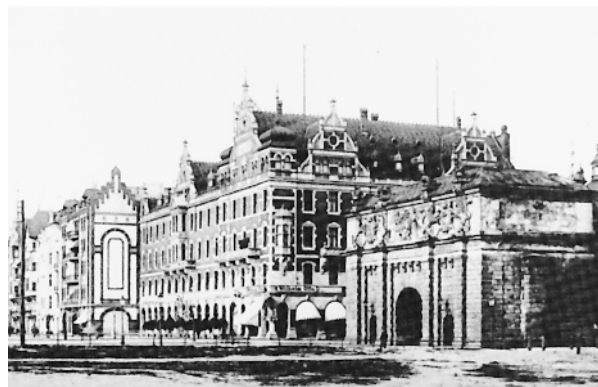
W śródmieściu Gdańska, w tym na Głównym Mieście, wiele jest istotnie do zrobienia, aby usunąć istniejące tu braki i zaniedbania. Czy jednak przyjęcie zasady, że Główne Miasto było najpiękniejsze w wieku XVII i że wobec tego należy mu w maksymalnym stopniu przywrócić wygląd z tamtego okresu, jest rozwiązaniem właściwym?

Przywrócenie takiego stanu nie jest ani możliwe, ani uzasadnione. Musimy iść na różnego rodzaju ustępstwa. Ich przedstawienie zaczniemy od spraw drobniejszych. Słusznie przed kilku laty typowe latarnie elektryczne zastąpiono stylizowanymi na latarnie gazowe. Ale przecież oświetlenie gazowe zaczęto w Gdańsku wprowadzać dopiero w drugiej połowie wieku XIX, a wcześniej (od 1767 r.) tylko niektóre ulice oświetlone były latarniami olejowymi. A więc i takie oświetlenie wprowadzono dopiero w trzeciej ćwierci XVIII wieku. Czy więc – dla powrócenia do stanu z XVII stulecia – mamy z oświetlenia ulic w ogóle zrezygnować?

Podobnie wygląda sprawa odprowadzania wód opadowych. Sieć kanalizacyjną na Głównym Mieście zbudowano dopiero w latach 1869-1871, ale

chyba nikt z tego powodu nie będzie proponował rezygnacji z niej i przywrócenia poprzednio spełniającej tę rolę rynsztoków. Konsekwentnie trzeba by bowiem również zastąpić rury spustowe, odprowadzające wodę z dachów do kanalizacji – rzygulkami, z których potoki deszczówki lałyby się z wysokości trzeciego czy czwartego piętra wprost na głowy przechodniów. Może byłoby to nawet swego rodzaju atrakcją, ale w naszym klimacie raczej mało przyjemną. Pomimo więc chęci upodobnienia krajobrazu Głównego Miasta do jego siedemnastowiecznego wyglądu – ustępstwa na rzecz rozwiązań nowocześniejszych i tu są jednak konieczne.

Przejdźmy z kolei do nawierzchni ulic i placów. Od paru lat wymienia się nawierzchnie asfaltowe – jako nie pasujące do zabytkowego centrum – na kostkę kamienną. Asfalty, zwłaszcza nasze – polskie – mięknące na słońcu, w które wciskają się nie tylko opony samochodów, lecz nawet damskie obcasiki, nie są na pewno najlepszym rodzajem nawierzchni. Są przy tym brzydkie i rzeczywiście nie pasują do zespołów zabytkowych. Czy jednak kostka kamienna jest rozwiązaniem najwłaściwszym? Na jej nierównościach wykręcamy sobie nogi (zwłaszcza panie, balansujące na szpilkach), a prócz tego powoduje ona inne uciążliwości: hałas i zwiększone zapylenie powietrza. A przecież oba te problemy zaliczane są do czynników zwiększających zagrożenie zdrowia mieszkańców miast. Hałas – między innymi wywołany ruchem drogowym – może być przyczyną uszkodzeń słuchu, a nawet układu nerwowego. Czy nikt z propagatorów nawierzchni z kostki kamiennej nie zwrócił uwagi na to, jak na takich nawierzchniach warczą opony przejeżdżających samochodów? Może warto by ten hałas pomierzyć i porównać z tym, jaki powodują samochody jeżdżące po nawierzchniach gładkich?



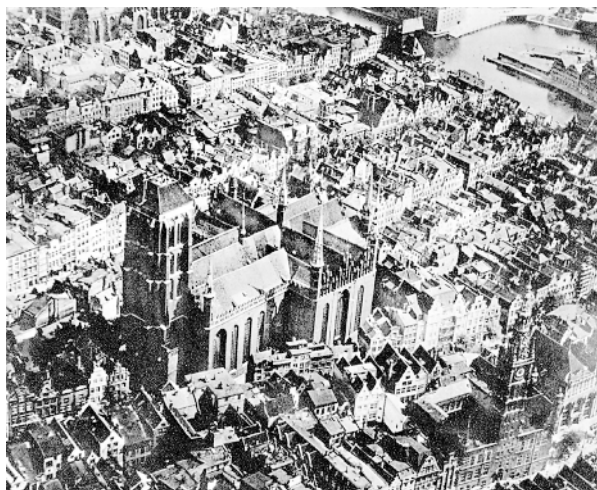
Hotel „Danziger Hof” wzniesiony na pocz. XX w. na północ od Bramy Wyżynnej wraz z budynkiem banku po jej południowej stronie pomniejszyły znaczenie architektoniczne zabytku. Po II wojnie światowej hotel nie został odbudowany z powodów architektonicznych i urbanistycznych. Obecnie rozważana jest przez część architektów i historyków sztuki jego rekonstrukcja.

Podobnie przedstawia się sprawa zanieczyszczenia powietrza. W nierównościach bruku gromadzi się piasek i drobne śmieci. Praktycznie są one nie do usunięcia – przynajmniej przy stosowanych obecnie metodach sprzątanania ulic. Być może pomogłoby ich częste zmywanie (nie skrapianie) lub zastosowanie zamiast zamiatarek – ulicznych odkurzaczy. Tylko które miasta na to stać? W rezultacie zalegający w nierównościach nawierzchni pył jest – przy suchej pogodzie – podrywany przez podmuchy wiatru bądź przejeżdżające pojazdy. Tworzy on obłoczki kurzu, który wciska nam się do nosów i oczu oraz osiada na pokarmach spożywanych przy stolikach ulicznych ogródków barowych czy kawiarnianych. Ta sprawa jest poważniejsza niż może się na pozór wydawać, ponieważ pyły pochodzące z ulic miejskich przenoszą substancje rakotwórcze.

Czy należy więc wprowadzać nawierzchnie z kostki kamiennej? Przecież i tak w ten sposób nie uzyskamy obrazu ulic siedemnastowiecznych, bo wówczas albo nie miały one utwardzonej nawierzchni, albo brukowano je „kamiennymi łbami”. Żeby się o tym przekonać, wystarczy przyjrzeć się rycinom Schültza czy innych sztycharzy. Co więcej – nawierzchnie takie ukazują jeszcze fotografie z lat 60., a nawet 70. XIX wieku. Bo nawierzchnie z kostki kamiennej importowanej ze Szwecji zaczęto w Gdańsku wprowadzać dopiero w roku 1874. Nie sądzę, aby nawet najbardziej zagorzali miłośnicy historii i mody retro zaproponowali – dla pełnego upodobnienia do wieku XVII – brukowanie ulic „kocimi łbami”. Jeśli więc zastanawiając się nad rodzajem nawierzchni ulic, podobnie jak w przypadku oświetlenia czy odprowadzenia wód opadowych, musimy godzić się na pewne ustępstwa w stosunku do stuprocentowej wierności historycznej, to może należałoby poszukać innych rozwiązań? Czy doprawdy nie można znaleźć nawierzchni gładkich, nie powodujących zwiększonego hałasu i zapylenia, dających się pogodzić z zabytkowym charakterem obszaru? Przecież nie muszą to być nawierzchnie znane z historii, a wiek XXI daje chyba wiele możliwości. Właśnie z historii wiadomo, że w Gdańsku (i nie tylko) nie cofano się przed wprowadzaniem rozwiązań nowych, lepszych, poprawiających warunki życia w mieście. Dlaczego więc teraz mielibyśmy postępować odwrotnie?

## 2. Retroizacja w architekturze

Moda retro w architekturze jest uzasadniona przy przywracaniu dawnego wyglądu obiektom zaniedbanym bądź zniekształconym przez wcześniejsze, niewłaściwe remonty. Mniej jednoznaczna jest sytuacja, gdy chodzi o nadawanie form retro obiektom



Widok na fragment Głównego Miasta z zabudową według stanu przed II wojną światową

tom nowo projektowanym. Retroizatorom zależy bowiem głównie na zewnętrznym wyglądzie budynków, a przecież ten wygląd jest (a przynajmniej powinien być) integralnie związanym z wnętrzem – z jego funkcją, przeznaczeniem poszczególnych pomieszczeń i walorami użytkowymi. Rozpatrzmy ten problem na kilku przykładach.

Zacznijmy od najprostszego. Proponuje się budowę nowego obiektu na miejscu, w którym istniała kiedyś budowla obronna – baszta. Budowle takie cechują małe wymiary rzutu i grube mury, a w związku z tym – niewielkie pomieszczenia użytkowe, oświetlone przez małe okienka – strzelnice. Odpowiadało to dawnym funkcjom obronnym, które obecnie nie wchodzi w rachubę. Jeśli posiadamy dokumentację dawnej budowli, jeśli stanowiła ona obiekt o wyjątkowej wartości, a my mamy dostateczne środki finansowe – możemy podjąć decyzję o jego wiernej rekonstrukcji. Uzyskalibyśmy wówczas wielki eksponat muzealny, dokumentujący pewien okres historii. Pamiętać jednak trzeba, że zdaniem znawców – nawet najlepsza rekonstrukcja nie ma wartości oryginału – podobnie jak nawet najlepsza kopia dzieła malarzkiego czy rzeźbiarskiego.

Co jednak można zrobić, gdy wymienionych warunków nie możemy spełnić? Możemy próbować nadać wnętrzu jakąś funkcję współczesną – np. umieścić w nim punkt informacji turystycznej czy mały lokal usługowy. Ze względu jednak na potrzeby tej nowej funkcji będziemy prawdopodobnie musieli powiększyć pomieszczenia, zmniejszając grubość murów (także dla zmniejszenia kosztów inwestycji), a także powiększyć przynajmniej niektóre okienka, dla zapewnienia lepszego oświetlenia wnętrza. Uzyskamy w ten sposób nie replikę dawnego obiektu, lecz – przypominając go jedynie wyglądem zewnętrznym makietę. Makieta wykonaną w trwalszym materiale i znacznie droż-



szą od dekoracji teatralnych czy filmowych, lecz w gruncie rzeczy mającą taki sam charakter.

Bardziej skomplikowane problemy pojawiają się przy budynkach mieszkalnych. Ich rozwiązanie zależy od wymiarów rzutu, liczby kondygnacji, przeznaczenia (dla jednego, czy więcej użytkowników), liczby ścian okiennych i kilku innych czynników – jak np. rodzaj dachu, liczba połączeń i sposób odprowadzenia wód opadowych, wysokość poszczególnych kondygnacji, a nawet liczba, wielkość i rozmieszczenie pomieszczeń. Wszystkie te czynniki decydują, czy możliwe jest pogodzenie dawnej – rekonstruowanej bądź wzorowanej na jakimś określonym stylu – elewacji z nowymi potrzebami i rozwiązaniem wnętrza. Możliwe są tu pewne kompromisy, ale pod warunkiem, że nie spowodują one rozwiązań nielogicznych czy wręcz dziwacznych. Taka retroizacja nie jest oczywiście rekonstrukcją obiektu, nawet jeśli zrekonstruujemy fasadę lub fasady.

Szczególne problemy pojawiają się przy próbach odtwarzania patrycjuszowskich czy mieszczańskich kamieniczek gdańskich. Wówczas gdy je wznoszono, stanowiły one siedzibę jednej rodziny, zaspokajając jej różnorodne potrzeby. Parter i antresola stanowiły pomieszczenia handlowe – przeważnie kantory kupieckie. Wyższe kondygnacje służyły celom mieszkalnym, a najwyższe zajmowała służba, czasem lokowana także w oficynach. Piwnice wykorzystywano do składowania niektórych towarów. W ten sposób budynek stanowił całość funkcjonalną, nie wymagającą wydzielenia części wykorzystywanych przez różnych użytkowników. Gdy w wieku XIX pogarszające się warunki bytowania w tym obszarze miasta spowodowały wyprowadzanie się bogatszych rodzin do posiadanych przez nie podmiejskich rezydencji bądź na przedmieścia, opuszczone kamieniczki nabywali ludzie znacznie gorzej sytuowani. Nie byli oni w stanie wykorzystać ich w sposób taki, jak poprzedni właściciele, a więc przerabiali je przystosowując do wykorzystania przez kilku różnych użytkowników. W ten sposób na parterach pojawiły się lokale sklepowe albo bogatszych rzemieślników, a na piętrach – wydzielone mieszkania dla kilku rodzin. W niektórych przypadkach część lokali na piętrach zajęły skromniejsze zakłady rzemieślnicze lub też różne firmy handlowe. Zmieniało to w sposób istotny dawne układy wnętrza, przede wszystkim przez konieczność wydzielenia klatki schodowej – często bardzo niewygodnej i nie zapewniającej bezpieczeństwa pożarowego. Dalsze zmiany powodowało wybudowanie nowoczesnej kanalizacji, umożliwiające likwidację istniejących poprzednio ustępów na podwórzach i zastępowanie ich sanitariatami usytuowanymi w budynku, na poszczególnych kon-

dygnacjach. Warunki techniczne powodowały, że większość tych zmian dokonywano za pomocą różnego rodzaju ścianek działowych – czasem drewnianych, a czasem z „muru pruskiego” (o konstrukcji drewnianej wypełnionej cegłą). W późniejszych rozwiązaniach ścianki takie otrzymywały konstrukcję z profili stalowych.

Dziś, przy próbach rekonstrukcji takich obiektów, zasadniczy problem stanowi pytanie o to, jaki okres i jaką funkcję chcielibyśmy (i możemy) rekonstruować. Nawrót do czasów świetności nie będzie w ogromnej większości przypadków możliwy, brak bowiem takich potrzeb i inwestorów gotowych do takich realizacji. Chcąc natomiast przystosować obiekty takie do współczesnych potrzeb mieszkaniowych, a tym bardziej usługowych, musimy je dostosować do obecnych przepisów budowlanych, zwłaszcza dotyczących bezpieczeństwa pożarowego. Wymaga to wydzielenia prawidłowych klatek schodowych, które zajmą znaczną część rzutu, a przy wąskich kamieniczkach często przetną je w sposób uniemożliwiający funkcjonalne połączenie pomieszczeń frontowych z położonymi od strony podwórza. Jedynym możliwym rozwiązaniem jest w takich przypadkach łączenie dwóch czy nawet trzech kamieniczek, obsługiwanych za pomocą jednej klatki schodowej. Rozwiązanie takie, bardzo krytykowane przez historyków architektury, stosowano przy odbudowie Głównego Miasta w latach pięćdziesiątych. Z tych wszystkich problemów muszą sobie zdawać sprawę ci, którzy domagają się wzniesienia na Głównym Mieście stu pięćdziesięciu czy nawet więcej kamieniczek.

Problemy komplikują się jeszcze bardziej przy budynkach użyteczności publicznej, takich jak szpitale, hotele czy domy towarowe. Programy i rozwiązania funkcjonalne wykonywanych w nich usług są bowiem obecnie zupełnie inne niż sto czy dwieście lat temu. Weźmy na przykład budynek hotelowy. Obecnie inne są wielkości pokoi i ich wyposażenie (śluzy izolacyjne od korytarzy, węzły sanitarno-higieniczne), a przede wszystkim inny jest rozkład pomieszczeń wspólnych (hall, recepcja, sale restauracyjne, bankietowe i kawiarniane, a także konferencyjne i klubowe, a w hotelach wyższych kategorii także baseny, kręgielnie czy sale odnowy biologicznej). Zmienione stosowanie do takiego programu rozwiązania rzutów budynku trudno byłoby pogodzić z dawną elewacją, a zwłaszcza z rozmieszczeniem w niej otworów drzwiowych i okiennych. Doskonałym przykładem jest tu zbudowany w pierwszych latach XX wieku, a zniszczony w 1945 r. hotel „Danziger Hof”, którego rekonstrukcji domagają się niektórzy retroizatorzy, a którego ewentualna odbudowa wiązałaby się nie tylko z problemami wyżej wymienio-

nymi, lecz także z poważnymi problemami natury urbanistycznej, o których będzie mowa w części III.

Równie skomplikowane, a może jeszcze trudniejsze do rozwiązania problemy występują przy budynkach przeznaczonych dla handlu, zwłaszcza domach towarowych. Obecne rozwiązania wnętrz, wynikające z wymaganych warunków ekspozycji towarów, a także rozwiązania komunikacji – zwłaszcza pionowej – oraz program urządzeń towarzyszących, są tak różne od tych sprzed 100 czy nawet 50 lat, że pogodzenie ich z rekonstrukcją, czy choćby quasi-rekonstrukcją fasad jest zadaniem praktycznie niewykonalnym. Gdyby na przykład postanowiono zrekonstruować pochodzący z początków XX wieku dom towarowy braci Freyman przy Targu Węglowym w Gdańsku, to odtwarzając dawne fasady moglibyśmy uzyskać wnętrza nadające się nie do celów handlowych, lecz jedynie muzealnych. Pytanie tylko, czy znalazłby się inwestor gotów wznieść obiekt dla takich celów i prowadzić w nim taką działalność. Niezależnie od problemów dotyczących samego obiektu tu także występują poważne problemy natury urbanistycznej, wynikające z usytuowania działki, na której istniał i na której miałby być odtworzony ten obiekt.

### 3. Retroizacja w urbanistyce

Urbanistyka jest umiejętnością projektowania i budowy miast. Aby uzyskać w tej dziedzinie dobre wyniki, wszystko, co robimy – od programu do decyzji inwestycyjnych i realizacji – musi być kompleksowe, to znaczy uwzględniać wszystkie zagadnienia decydujące o powstaniu dobrego tworzenia miejskiego. A miasto jako całość, czy też jego poszczególne dzielnice, to nie tylko taka lub inna sieć ulic i zabudowa, lecz także jej mieszkańcy i użytkownicy, którzy znajdować się będą na tym obszarze i powinni tam znaleźć dobre warunki.

Do podstawowych zadań formułowanego programu należy prawidłowe określenie możliwych do wprowadzenia na dany teren kubatur i liczby mających się w nich znaleźć użytkowników – z rozbiorem na poszczególne ich rodzaje. Od tego bowiem, a także od rozległości tego obszaru i jego obsługi przez komunikację publiczną zależeć będą potrzeby komunikacyjne projektowanego fragmentu miasta.

#### Rozwiązanie problemów komunikacyjnych

W śródmieściach, a jeszcze częściej w zespołach zabytkowych, istotnym problemem są kolizje między wyliczonymi potrzebami komunikacyjnymi (tak dla ruchu pojazdów, jak i ich postojem) a możliwościami ich zaspokojenia. Przy

obecnym stopniu rozwoju motoryzacji i przyjętym sposobie korzystania z samochodów, na obszarach takich występuje nadmierne zatłoczenie ulic, brak miejsc parkingowych i możliwości garażowania, a równocześnie – duża uciążliwość ruchu kołowego dla mieszkańców oraz turystów i innych użytkowników.

Z tych powodów w wielu miastach wprowadza się ograniczenia ruchu samochodowego bądź przez całkowite wyłączenie go na niektórych ulicach, bądź dopuszczenie go tylko w niektórych godzinach, albo dla niektórych użytkowników (pojazdy uprzywilejowane, dostawcze, zakaz wjazdu pojazdów ciężkich itp.). Zabiegi takie dają pewne efekty, jednak całkowite wykluczenie ruchu samochodowego nie jest możliwe. Co więcej, nadmierne ograniczenia ruchu mogą spowodować niemożność wprowadzenia na dany obszar niektórych rodzajów usług, a nawet wycofanie się istniejących, a także ucieczkę pewnej liczby mieszkańców. Bliżej to wyjaśniając: nie możemy zakazać wjazdu samochodom służb komunalnych i dostawczych, oraz dostarczających większe przesyłki. Co najwyżej możemy tu ograniczyć godziny dozwolonego dla nich ruchu – jednak ograniczenie godzin ruchu dostawczego może bardzo utrudnić pracę placówek handlowych i rzemieślniczych, zwłaszcza mniejszych. Prócz tego – wyznaczenie na ten cel godzin nocnych, bądź wczesnych porannych, może zakłócić mieszkańcom spokój niezbędny dla prawidłowego wypoczynku. To samo dotyczy również sprzątania ulic i usuwania śmieci. Ruchu karettek pogotowia czy samochodów dowożących lekarzy, a także samochodów policji i straży pożarnej nie możemy – z przyczyn oczywistych – w żaden sposób ograniczać. Oznacza to, że nawet tam, gdzie chcemy wprowadzić całkowity zakaz ruchu samochodowego, nie możemy stosować rozwiązań wykluczających możliwość dojazdu takich pojazdów.

Oprócz tego musimy sobie zdać sprawę, że ograniczając możliwości dojazdu zmniejszamy atrakcyjność danego obszaru dla wielu jego użytkowników. Nawet bowiem zwykły mieszkaniec – jeśli jest posiadaczem samochodu – chce nie tylko móc nim pod swój dom podjechać (choćby dla dowiezienia większych zakupów czy zabrania bądź przywiezienia osoby chorej lub niepełnosprawnej), ale chciałby mieć także zapewnione miejsce parkowania czy garażowania, niezbyt odległe od miejsca zamieszkania (uniknięcie strat czasu na dojeżdżenie i niedogodności przy niepogodzie). Jeszcze ważniejsze jest to dla ludzi prowadzących działalność gospodarczą, do której wykorzystują własne mieszkania. Mogą to być np. przedstawiciele firm, prawnicy prowadzący kancelarie czy biznesmeni, którym samochód jest potrzebny nie tylko dla dojazdu do pracy i powrotu



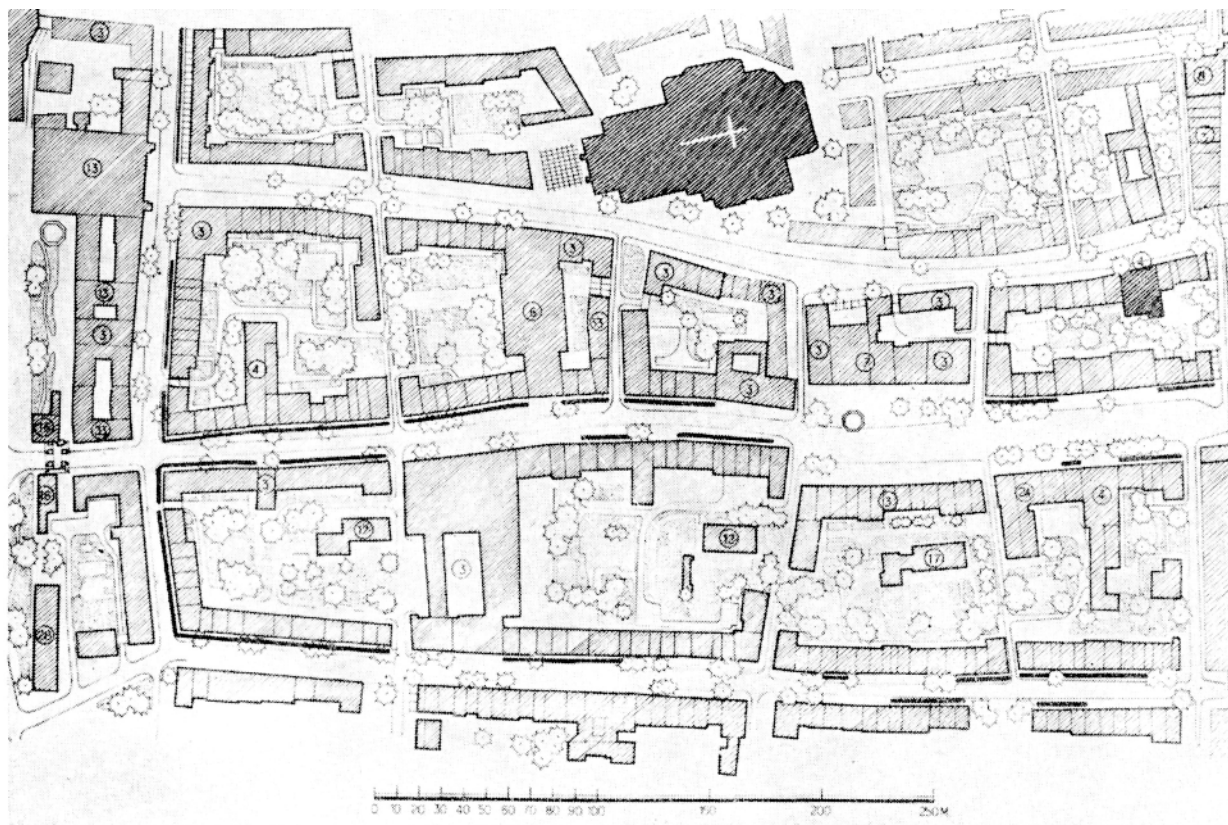
z niej, lecz także wielokrotnie w ciągu dnia – dla załatwiania spraw. Gdy w dodatku ludzie tacy uważają, że tracą klientów, zniechęconych trudnościami dojazdu do ich siedziby – postarają się zmienić adres na taki, który umożliwiłby łatwe do nich dotarcie. Dodatkowo – klienci banków, a także niektórzy rzemieślnicy czy prowadzący sklepy – np. złotnicze, jubilerskie czy zegarmistrzowskie – nie będą chcieli ryzykować napadu i rabunku, gdy pieniądze lub swój cenny towar będą przenosić w walizkach. Rezultatem takich ograniczeń może więc być wyjałowienie danego obszaru z wielu interesujących usług, a także opuszczanie mieszkań przez bogatszych najemców, a nawet właścicieli i wprowadzanie się do nich ludzi biedniejszych. **Wszystko to może sprawić, że pieczołowicie odbudowany lub zrewaloryzowany zespół zabytkowy stanie się nowoczesnym, pseudohisterycznym slumsem.**

Oprócz tych uwarunkowań ogólnych uwzględnić trzeba i to, że różne obiekty usługowe muszą mieć zapewnione dobre warunki obsługi komunikacyjnej. Trudno sobie bowiem wyobrazić duży obiekt handlowy – np. dom towarowy, do którego towar musiano by dostarczać 1,5-tonowymi pick-upami. Przy dostawach z większych odległości, a zwłaszcza z importu, z zasady dokonywanych za pomocą wielkotonażowych samochodów, oznaczałoby to konieczność dodatkowego przeładunku

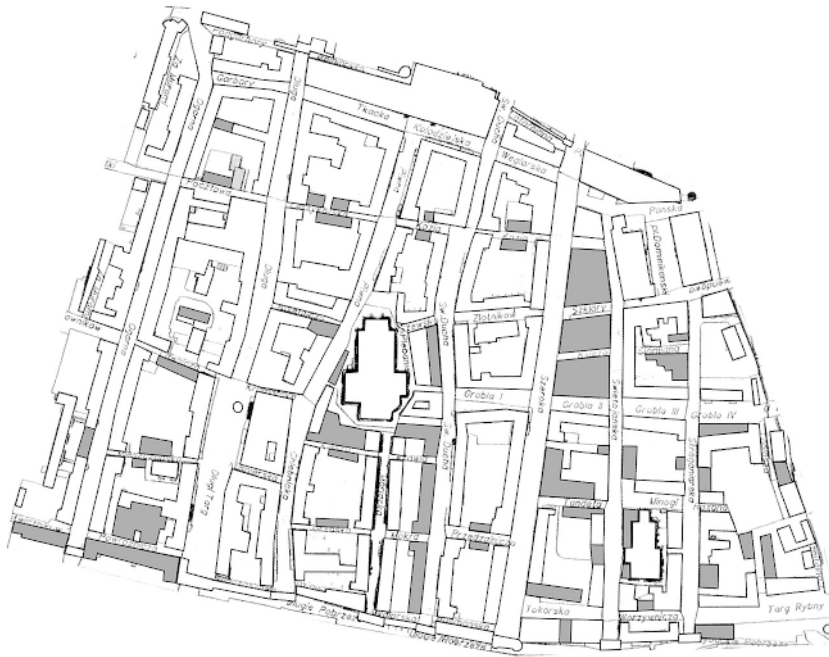
i związanego z nim składowania, co zwiększałoby koszty transportu i możliwość uszkodzeń i kradzieży towarów. Byłoby to sprzeczne z podstawową zasadą takich przewozów – od nadawcy do odbiorcy. Ograniczenia ruchu samochodów osobowych uniemożliwiłyby natomiast klientom podjazd do obiektu dla zabrania większych zakupów – obojętnie czy dużych przedmiotów gospodarstwa domowego, czy zakupów żywności na tydzień.

Odnosząc te uwagi do problemu szczegółowego – gdyby miał powstać dom towarowy w miejscu domu braci Freyman, to niezależnie od omówionych w części 2. problemów architektonicznych, uwzględnić by trzeba skutki komunikacyjne – nie można by wyeliminować ruchu samochodowego z Targu Węglowego. Chyba że dom ten miałby program wykluczający handel towarami wymagającymi dostaw wielkimi ciężarówkami, a równocześnie nie obsługiwano by klientów chcących dokonać zakupów wprost do samochodów. Wykluczyć tego nie można, lecz jest to bardzo mało prawdopodobne.

Szczegółowego rozpatrzenia wymagają również problemy komunikacyjne związane z lokalizacją na obszarze zabytkowym hoteli. Goście hotelowi chcą móc dojechać lub być dowiezieni pod samo wejście hotelu. Nie będą przecież nosić swych bagaży z odległego o paręset, czy nawet „tylko” o 100 metrów parkingu – zwłaszcza w niepogodę. Część gości sta-



Zabudowa fragmentu Głównego Miasta po odbudowie ze zniszczeń II wojny światowej



Główne Miasto z uzupełnieniami zabudowy przewidzianymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w roku 2003

nowić będą niewątpliwie uczestnicy wycieczek czy zjazdów, kongresów itp. imprez, przewożeni turystycznymi autokarami – nie można więc hoteli lokować tam, gdzie ruch takich pojazdów byłby niedozwolony. Dla gości przyjeżdżającymi własnymi samochodami musi być – prócz dojazdu pod wejście – zapewnione miejsce parkowania, najlepiej w formie zamkniętego garażo-parkingu.

Od tych warunków można odstąpić jedynie przy niektórych małych hotelikach czy pensjonatach, których gośćmi byłiby turyści nie korzystający z indywidualnego ani zbiorowego transportu samochodowego. Przedstawione uwagi odnoszą się do lokalizacji hoteli na obszarze Głównego Miasta, lecz także do innych części śródmieścia – np. do Wyspy Spichrzów czy rejonu Targu Węglowego. Na północnym cyplu Wyspy Spichrzów proponuje się utrzymanie dawnej siatki ulicznej i daleko posuniętą rekonstrukcję zabudowy. Jednocześnie proponuje się usytuowanie jednego, czy nawet większej liczby hoteli przy nabrzeżu Motławy. Lokalizacja taka ma szczególne walory – zwłaszcza widok na wspaniałą panoramę Głównego Miasta i Motławy. Jest to chyba najlepsza funkcja, którą można współcześnie wprowadzić do rekonstruowanych (lecz odpowiednio przystosowanych) istniejących tu dawniej spichlerzy. Bo dawne funkcje przeładunkowe na pewno nigdy tu nie wrócą. Taka lokalizacja hoteli nie pozwala jednak na uniemożliwiające ich prawidłową obsługę ograniczenia ruchu samochodowego, z autokarami włącznie. Może to wymagać pewnych korekt sieci ulicznej, a w szczególności poszerzenia jednej lub paru wą-

skich uliczek poprzecznych. Niezbędne byłoby wówczas także zaspokojenie potrzeb parkingowo-garażowych. Aby uniknąć poświęcenia na ten cel większej powierzchni terenu, potrzeby te należałoby zaspokoić albo przez inwestycję podziemną, albo realizację obiektów naziemnych, kilkukondygnacyjnych. To drugie może się wydawać szokujące w zabudowie Wyspy Spichrzów, ale przy odpowiednim rozwiązaniu obiekt taki można upodobnić do zblokowanych kilku spichrzów (oczywiście nie przy nabrzeżu Motławy). Parkingo-garaże podziemne – choć pozornie mniej kolizyjne z zasadą możliwie daleko idącej re-

konstrukcji charakteru zabudowy – mogą wywołać istotne kolizje z zasadą ochrony zachowanych fundamentów i murów piwnicznych.

Jeszcze trudniejsze do rozwiązania problemy komunikacyjne wiążą się z żądaną przez niektórych miłośników starego Gdańska rekonstrukcją dawnego hotelu „Danziger Hof”. Związane z tym problemy architektoniczne przedstawiono w części 2, tu natomiast trzeba zwrócić uwagę na problemy urbanistyczno-komunikacyjne. Gdy hotel ten budowano, obecna ulica Wały Jagiellońskie – wówczas Elisabeth Wall – nie miała dużego znaczenia komunikacyjnego. Była to właściwie aleja spacerowa. Linię tramwajową wprowadzono tu dopiero kilkanaście lat później, a obecnie jest to element podstawowego ciągu komunikacyjnego aglomeracji gdańskiej, prowadzącego od południowego wlotu do miasta, przez jego śródmieście, Wrzeszcz, Oliwę, Sopot i Gdynię w kierunku północnym i północno-zachodnim. Ulica ta ma dwie jezdnie jednokierunkowe, po 3 pasy ruchu w każdym kierunku i wydzielone torowisko tramwajowe. Pod jezdniami i torowiskiem wybudowano tunel dla pieszych z dojazdami na przystanki tramwajowe, a wylot wschodni wyprowadza ruch po północnej stronie Bramy Wyżynnej i zespołu Katowni, w bezpośrednim sąsiedztwie działki, na której miałby być wzniesiony hotel. Za wylotem tunelu znajdują się przystanki kilkunastu linii autobusowych.

W tych warunkach nie ma możliwości usytuowania wejścia do hotelu i związanych z nim podjazdów w miejscu, w którym dawniej się znajdo-



wało, to znaczy od strony ulicy Wały Jagiellońskie. Mogłoby się tu znaleźć jedynie wejście do hotelowej restauracji i kawiarni, dostępnych nie tylko dla gości hotelowych. Goście spoza hotelu dochodziliby tu pieszo, bądź korzystaliby ze środków komunikacji miejskiej, nie trzeba by więc dla nich urządzać podjazdu, a tym bardziej miejsc postojowych. Gdyby nowy budynek hotelowy miał być (a powinien) większy od dawnego i sięgnął do zachodniej pierzei Targu Węglowego, umożliwiłoby to umieszczenie od tej strony pokoi hotelowych, których walory stanowiłaby roztaczająca się z nich piękna panorama Głównego Miasta, a także znacznie niższy poziom hałasów ulicznych niż powstających na Wałach Jagiellońskich. Wówczas i główne wejście, i podjazd do hotelu powinny być tam także umieszczone. Problem w tym przypadku polega na tym, jak dałoby się to pogodzić z zamiarami wyeliminowania ruchu kołowego z Targu Węglowego. Wyjściem mogłoby być doprowadzenie dojazdu pod powierzchnią tego placu, połączonego z podziemnym parkingo-garażem i rozwiązaniem ruchu dostawczego. Jest to jednak rozwiązanie wymagające dogłębnego przestudiowania. Nie ulega wątpliwości, że jest ono trudne technicznie i kosztowne. Czy znajdują się więc możliwości takiej realizacji? Od uzyskania na to pytanie pozytywnej odpowiedzi zależeć powinno podjęcie ewentualnej decyzji o budowie hotelu Gdański Dwór – niezależnie od tego, w jakiej formie architektonicznej.

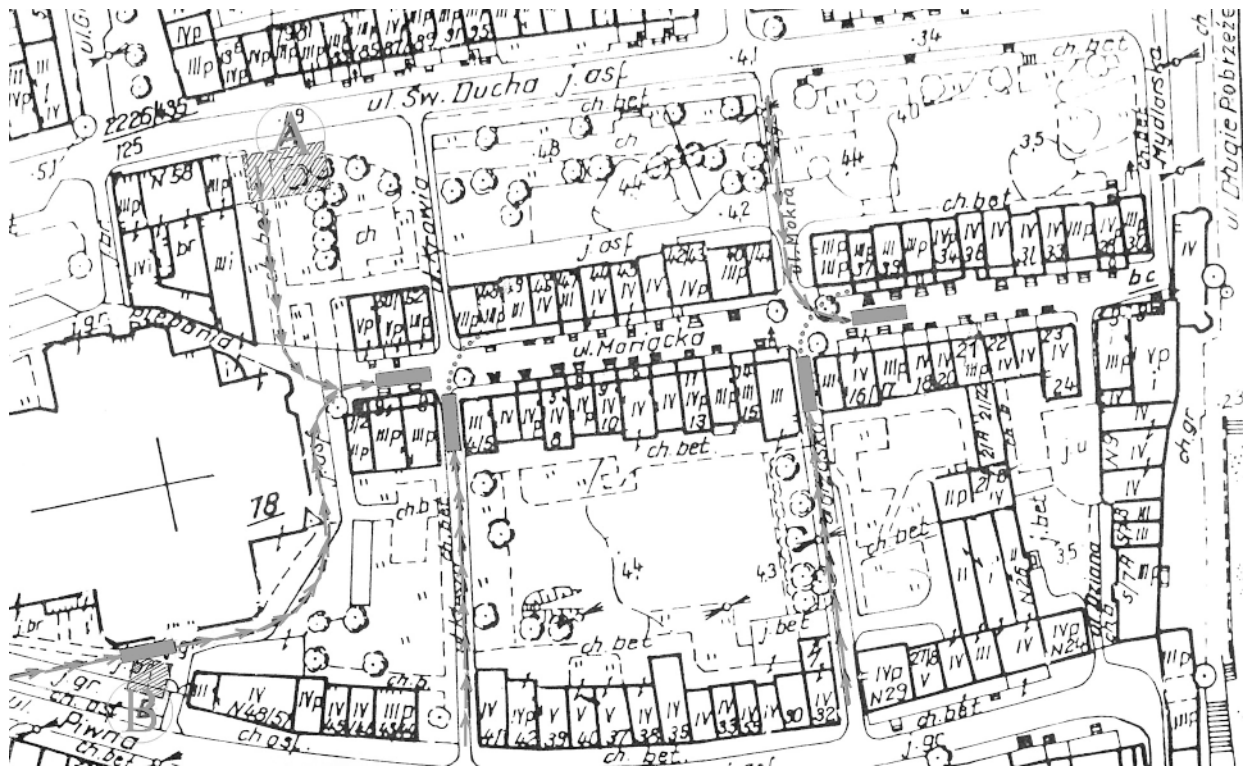
### **Problemy higieniczno-zdrowotne**

Obecny stan zabudowy Głównego Miasta różni się zasadniczo od tego, jaki tu istniał przed jego zniszczeniem. Różnica polega przede wszystkim na znacznym zmniejszeniu gęstości zabudowy poszczególnych bloków międzyulicznych. Przez parę stuleci (głównie w XVIII i XIX wieku) brak miejsca w otoczonym fortyfikacjami mieście, a później także chęć zysku (maksymalne wykorzystanie posiadanych działek) powodowały zagęszczenie zabudowy dochodzące do 90%, a czasem i większe. W tej „uroczej”, jak twierdzili niektórzy miłośnicy dawnego Gdańska, tkance miejskiej bardzo wiele pomieszczeń a nawet całych mieszkań pozbawionych było dostępu promieni słonecznych. Nie docierały one również do większości podwórek-studni i znacznej części otaczających je ścian. Łącznie z brakiem możliwości odpowiedniego przewietrzania sprzyjało to rozwojowi pleśni i zagrzybienia. Warunki higieniczno-zdrowotne stały się tak niekorzystne, że mieszkańcy – zwłaszcza bogatsi – opuszczali ten obszar, przenosząc się do innych dzielnic bądź na tereny podmiejskie. Jak wykazał

J. Stankiewicz, w latach 1880-1914 liczba mieszkańców ul. Długiej zmalała z 1080 do 491 (54,5%), a ul. Szerokiej z 2311 do 1623 (o prawie 30%). Na innych ulicach było podobnie. Część opuszczonych lokali zajmowała uboższa ludność, wykorzystująca to, że czynsze za mieszkania w tak niekorzystnych warunkach były niższe, część zajmowały różnego rodzaju drobne biura, zakłady rzemieślnicze itp.

Przystępując do odbudowy Głównego Miasta z jedynym możliwym w latach pięćdziesiątych programem – osiedla mieszkaniowego z rozszerzonym (w miarę bardzo skromnych możliwości) programem usług – świadomie odstąpiono od ścisłej rekonstrukcji sposobu zabudowy, a zwłaszcza jej gęstości. I chwala za to ówczesnym projektantom i decydentom, że nie usiłowali odtwarzać wszystkiego „jak było” – bo tak było, ale uwzględnili to, do czego urbanistyka światowa doszła w wieku XX, to jest konieczność uwzględniania w planach i projektach warunków higieniczno-zdrowotnych. Wszystkim natomiast tym, którzy biadają, że obecne Główne Miasto to nie Główne Miasto, a teatralna dekoracja i powołują się przy tym na urokliwe zespoły staromiejskie miast śródziemnomorskich, należy zwrócić uwagę na różnice wynikające z naszego położenia geograficznego. Gdańsk położony jest o około 15 do ok. 18° dalej na północ od większości miast śródziemnomorskich i pod kątem o tyle mniejszym padają u nas na ziemię promienie słoneczne. Ma to niebagatelne znaczenia dla ich penetracji w zabudowę miejską, uliczki i dziedzińce.

Wśród miłośników starego Gdańska są tacy, którzy twierdząc, że odbudowa Głównego Miasta nie została zakończona – w czym mają wiele racji – domagają się jej uzupełnienia do stanu z XVII wieku. Wymagałoby to odbudowy większości uliczek poprzecznych, mających przeważnie 4 do 6 metrów szerokości, odtworzenia zabudowy dawniej istniejącej przy kościele Panny Marii – tak od strony ul. Świętego Ducha, jak i Pivnej, zrekonstruowania zabudowy południowej pierzei ul. Świętego Ducha na odcinku od Kaplicy Królewskiej do Motławy, a także innych uzupełnień – m.in. przy Targu Rybnym. Wszystkie te uzupełnienia pozwoliłyby na wzniesienie dodatkowo 150, czy nawet 180 gdańskich kamieniczek. Perspektywa taka niezmiernie cieszy tych „miłośników Gdańska”, którzy uważają, że musimy go doprowadzić do stanu sprzed jego zniszczenia, a dla władz miejskich nęcące wydaje się wyliczanie, ile to miasto zarobi na sprzedaży działek. Przypomina to – jako żywo – rentę gruntową i skutki dążenia przez właścicieli poszczególnych działek do ich maksymalnego wykorzystania. Różnica obecnych zamierzeń w sto-



Z wąskich uliczek poprzecznych duże samochody strażackie w ul. Mariacką wjechać nie mogą. W stanie istniejącym możliwy jest jedynie dojazd od ul. św. Ducha – obok Kaplicy Królewskiej i od ul. Piwnej – pod murami kościoła N.P. Marii. Pierwszy z nich zostanie uniemożliwiony przez zbudowanie obiektu w miejscu Ław Miejskich (A), drugi natomiast – jeśli odbudowane zostaną kamieniczki przy ul. Piwnej, obok Bramy Cmentarnej (B). Przez wycięcie kilku drzew, przestawienie latarni i usunięcie kamiennych słupków może udać się stworzyć dojazd przez ul. Mokra.



Na przedstawionym fragmencie Głównego Miasta widać, jak proponowane dogęszczanie zabudowy wpłynęłoby na jego bezpieczeństwo pożarowe. Rekonstrukcja kamieniczek przy ul. Piwnej obok Bramy Cmentarnej i obudowa uliczek poprzecznych uniemożliwiły by dojazd samochodów pożarowych do budynków po obu stronach ul. Mariackiej i domów wzniesionych przy tych uliczkach a także dojazd do tylnych części budynków usytuowanych po południowej stronie ul. św. Ducha i po północnej stronie ul. Chlebnickiej.



sunku do tego, co działo się tu w wieku XIX, polega tylko na tym, że miejsce i działania prywatnych właścicieli parcel przejęło miasto – właściciel niemal całego terenu. W tych warunkach „retroizatorzy” i władze miejskie dążą do tego samego. Szkoda tylko, że zapominają przy tym o skutkach takiej działalności.

### **Zagadnienia bezpieczeństwa pożarowego**

Niebezpieczeństwo rozprzestrzeniania się pożarów w miastach zależy głównie od ilości zastosowanych w budynkach materiałów palnych i od gęstości zabudowy. Wielkie pożary, które niszczyły całe połacie miast, były wynikiem stosowania znacznej ilości drewna jako materiału budowlanego i właśnie zagęszczenia zabudowy. Pożary takie nie omijały i Gdańska. W XIX wieku największe pożary miały miejsce w latach 1807 i 1813, oraz 1859. Dwa pierwsze nastąpiły w czasie oblężeń Gdańska podczas wojen napoleońskich. Katastrofalny był zwłaszcza drugi, w czasie którego spłonęła niemal cała zabudowa Wyspy Spichrzów. Na szczególną wzmiankę zasługuje natomiast trzeci z tych pożarów, nie spowodowany działaniami wojennymi. Spłonęło wówczas kilkadziesiąt domów w rejonie Targu Drzewnego, między ulicą Szeroką i Podwalem Staromiejskim. Pożar ten przyczynił się do założenia miejskiej straży pożarnej.

Nieporównywalny ze wszystkimi poprzednimi kataklizm nastąpił w roku 1945. Pożary powstałe zarówno w wyniku ostrzału artyleryjskiego, jak i późniejszych podpaień, spowodowały zniszczenie około 90% zabudowy śródmieścia. Pożarom poszczególnych budynków sprzyjała znaczna ilość drewna w ich konstrukcjach i wyposażeniu (stropy, znaczna część schodów, niektóre ścianki działowe, a przede wszystkim – więźby dachowe). Przyczyną rozprzestrzeniania się ognia była natomiast zagęszczona zabudowa, w której ani mikroskopijne podwórka, ani paru- a najwyżej kilkumetrowej szerokości uliczki nie stanowiły przeszkody dla przenoszenia się ognia na zabudowę sąsiednią. Do rozmiarów zniszczeń przyczynił się oczywiście również brak wody i ludzi do gaszenia w mieście, w którym trwały jeszcze walki.

Obecna zabudowa śródmieścia jest nieporównywalnie bezpieczniejsza. Oprócz zastosowania do budowy głównie materiałów niepalnych (z wyjątkiem więźby dachowej na Głównym Mieście – przeważnie drewnianej) duże znaczenie ma rozluźnienie zabudowy. Dla bezpieczeństwa pożarowego zabudowy i mieszkańców ogromne znaczenie ma także obecna organizacja i wyposażenie straży pożarnej. Warunkiem jej skutecznego – w razie potrzeby – działania jest jednak możliwość spraw-

nego dojazdu podjazdu pod każdy zagrożony budynek. Na obszarze Głównego Miasta – pomimo znacznego rozluźnienia zabudowy – sytuacja pod tym względem nie wszędzie jest dobra.

Przykładowo przeanalizujemy rejon położony między ul. Świętego Ducha i Chlebnicką, ograniczony od zachodu kościołem N.P. Marii, a od wschodu Długim Pobrzeżem. Powiązania poprzeczne stanowią bardzo wąskie uliczki: ul. Krowia, Mokra i Mydlarska do ul. Świętego Ducha, a Klesza, Grząska i Dziana – do ul. Chlebnickiej. Z uliczek tych duże samochody straży pożarnej nie wjadą w ulicę Mariacką, bo na tej ulicy, z jezdnią zawężoną przedprożami, brak miejsca na wykonanie skrętu. W stanie istniejącym dojazd takich samochodów możliwy jest od strony ul. Świętego Ducha przez niezabudowany teren obok Kaplicy Królewskiej i ewentualnie – od Piwnej, pod murami kościoła N.P. Marii. Jeżeli jednak – jak to jest planowane – zrekonstruowane zostaną Ławy Mięsne (bądź zbudowany zostanie na ich miejscu inny obiekt), dojazd do ulicy Mariackiej od strony ul. Świętego Ducha zostanie uniemożliwiony. Podobnie – proponowana odbudowa kilku kamieniczek przy ul. Piwnej, po zachodniej stronie dawnej bramy cmentarnej, uniemożliwi także ten dojazd. Wówczas 52 kamieniczki przy ulicy Mariackiej pozbawione zostaną możliwości dojazdu straży pożarnej od strony tej ulicy. Może to utrudnić gaszenie ognia, a brak możliwości ustawienia drabiny bądź podnośnika może uniemożliwić ratowanie ludzi odciętych przez pożar w pomieszczeniach od strony ulicy.

Jeżeli zostaną zabudowane obie strony wymienionych uprzednio uliczek poprzecznych – bez pozostawienia w tej zabudowie odpowiednio szerokich przerw – uniemożliwiony zostanie także wjazd bojowych wozów strażackich na dziedzińce położone między zabudową ul. Mariackiej a Świętego Ducha i Chlebnicką. Wówczas przedstawiona wyżej sytuacja ulicy Mariackiej obejmie także budynki położone po północnej stronie ul. Chlebnickiej i projektowane do odbudowy domy po południowej stronie ul. Świętego Ducha, z tą tylko różnicą, że brak tu będzie możliwości prowadzenia akcji ratowniczej od strony dziedzińców. Natomiast zabudowa obu stron ulicy Mariackiej zostanie pozbawiona możliwości interwencji straży pożarnej z obu stron. W zagrożonej w ten sposób strefie znalazłoby się również Muzeum Archeologiczne. Takie ograniczenie prowadzenia akcji gaśniczej zmniejszyłoby zasadniczo możliwości ratowania budynków, a co gorsza – stwarzałoby zagrożenie dla życia mieszkańców. O tym, że nie są to czcze rozważania, świadczy tegoroczny pożar na starówce toruńskiej, gdzie właśnie z powodu niemożności

dojazdu straży pożarnej jedna osoba poniosła śmierć, a kilka zostało rannych. Sytuacja w Toruniu była wynikiem istniejącego stanu zabudowy, natomiast w Gdańsku proponuje się podobny sposób rozwiązania zabudowy, którą chce się dopiero wprowadzić.

Jeśli miałyby być realizowane propozycje retroizatorów domagających się odtworzenia zabudowy przy wszystkich uliczkach poprzecznych, analogiczna sytuacja powstałaby na obszarze niemal całego Głównego Miasta. Uzasadniony więc chyba jest postulat, aby propozycje uzupełnienia zabudowy o sto kilkadziesiąt kamieniczek zostały przeanalizowane pod względem dojazdu straży pożarnej do już istniejących i mających powstać budynków. Kto bowiem weźmie odpowiedzialność za potencjalne zagrożenie życia ludzkiego w niektórych fragmentach Głównego Miasta?

#### 4. Podsumowanie

Metoda retro w architekturze może w niektórych przypadkach dawać efekty pozytywne, o ile nie prowadzi do śmiesznych, a w przypadkach skrajnych – żalonych rozbieżności między zrekonstruowaną fasadą a zaprojektowanymi nowoczesnymi (z przyczyn oczywistych) wnętrzami. Nadmierne wprowadzanie tej mody hamuje jednak rozwój architektury i z tego względu może być szkodliwe dla kultury. Retroizacja w odniesieniu do fasad poszczególnych budynków nie ma jednak większego znaczenia dla funkcji miasta.

Inaczej przedstawia się retroizacja w urbanistyce. Tu przywracanie stanu, który istniał kiedyś i który w wielu przypadkach już wówczas ujawniał wiele wad, a dziś stałby w zasadniczej sprzeczności ze zmienionymi warunkami i potrzebami – byłoby ciężkim błędem. Błędem tym gorszym, że ze względu na trwałość obiektów budowlanych, a zwłaszcza ich zespołów – błędem niemożliwym do naprawienia przez wiele dziesiątków lat, a może przez stulecia.

Strzec się więc musimy, aby działalność retroizacyjna nie przyczyniła się do powstania zabudowy, z powodu której przyszłe pokolenia będą złożyć tym, którzy tę modę wymyślili i ją realizo-

wali, a nawet tym, którzy tym działaniom patronowali. Obowiązkiem więc wszystkich, którym zależy na prawidłowej rewitalizacji śródmieścia Gdańska, a zwłaszcza Głównego Miasta, jest popieranie dążeń słusznych, ale równocześnie przeciwstawianie się rozwiązaniom wypaczonym.

**Nie można dopuścić do tego, aby moda retro przekształciła się w retromanię!** Retromania może bowiem zaszkodzić nie tylko samej idei retroizacji, ale nawet słusznym postulatом dotyczącym ochrony zespołów zabytkowych.

#### Bibliografia

1. Gruszkowski W., Mity gdańskiej architektury (w:) „Życie na fali” 13/14 VI 1999.
2. Gruszkowski W., Główne Miasto – Pół wieku sporów (w:) 1947-1997 50 lat dorobku architektów Wybrzeża Gdańskiego, SARP, Gdańsk 2000.
3. Jakubowska B., Krytyka naśladownictwa (w:) „30 dni”, nr 8/1999.
4. Kowalski J., Massalski R., Stankiewicz J., Rozwój urbanistyczny i architektoniczny Gdańska (w:) *Gdańsk, jego dzieje i kultura*, Warszawa 1969.
5. *Karta Ateńska* przyjęta przez Kongres CIAM w 1932 r.
6. *Nowa Karta Ateńska 1998* – Zasady planowania miast przyjęte przez Europejską Radę Urbanistów.
7. *O przyszłości miast historycznych* – Zapis debaty. Nadbałtyckie Centrum Kultury, Gdańsk 2000.
8. Rymaszewski B., *O przetrwanie dawnych miast*, Warszawa 1984.
9. Stankiewicz J., Szermer B., *Gdańsk, rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*, Warszawa 1959.
10. Szermer B., *Pięćdziesiąt lat gdańskiej architektury. Refleksje architekta – urbanisty* (w:) 1947-1997. 50 lat dorobku architektów Wybrzeża Gdańskiego, SARP, Gdańsk 2000.
11. Szermer B., *Główne Miasto w Gdańsku. Zabudowa, zniszczenia i warunki odbudowy a stan obecny* (w:) *Gdańsk – pomnik historii II*, Teka Gdańska 4, Gdańsk 2001.