

STATKI NA TRAWIE I KROPLA WODY – STYL *STREAMLINE* W ARCHITEKTURZE I WZORNICTWIE PRZEMYSŁOWYM W LATACH TRZYDZIESTYCH XX WIEKU W STANACH ZJEDNOCZONYCH, EUROPIE I POLSCE

Agata Wereszczyńska

Politechnika Łódzka, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, Al. Politechniki 6, 90-924 Łódź
E-mail: a.wereszczyńska@gazeta.pl

SHIPS ON THE GRASS AND A DROP OF WATER – *STREAMLINE* STYLE IN ARCHITECTURE AND INDUSTRIAL
DESIGN IN THE THIRTIES OF THE TWENTIETH CENTURY IN THE UNITED STATES, EUROPE AND POLAND

Abstract

The development of technology, the fascination with the machine and the speed resulted in a change of approaching to architectural and industrial design in the thirties of the interwar period. Streamline style became the determinant for a new era in design. It was the part of main trend in architecture called the expressive functionalism, and was the response to the needs of contemporary design. Geometrical forms were combined with a soft, streamlined line, decorative elements were returned back to use, what had effect in a higher expression of the designed buildings. The creators of industrial design were challenged to create attractive products for each customer. Streamline was the result of a desire to show the innovation of the new century, which inspiration was drawn from the styling of modern floating passenger units.

Streamline had a big influence on architecture and industrial design in both Europe and United States. In America the impulse to the development of industrial design was the program called New Deal brought into life by Franklin Delano Roosevelt. In that time the profession of industrial designer was created. The stylization of everyday products has changed the approach to the process of creation and resulted in increasing self-consciousness of the modern consumer. European design was more focused on engineering projects of teardrop form. The streamlined European architecture was elegant and discreet, characterized with smooth surfaces, subtle curves and carefully selected finishing materials.

The greatest popularity of streamline style took place in the interwar period. World's Fair in New York in 1939 and the outbreak of the Second World War has set the end of the popularity of this trend, however projects referring to the harmonious ship design also emerged in the postwar years.

Streszczenie

Rozwój techniki, fascynacja maszyną i prędkością w latach trzydziestych dwudziestolecia międzywojennego spowodowały zmianę w sposobie podejścia do projektowania architektury i wyrobów wzornictwa przemysłowego. Styl streamline stał się wyznacznikiem nowej ery w projektowaniu. Był jednym z nurtów funkcjonalizmu ekspresyjnego w architekturze i odpowiedzią na potrzeby współczesnego wzornictwa. Mocno zgeometryzowane formy zaczęto zestawiać z miękką, opływową linią, nastąpił powrót elementów dekoracyjnych, co przełożyło się na większą ekspresję projektowanych budynków, natomiast przed twórcami form przemysłowych postawiono zadanie stworzenia produktów atrakcyjnych dla każdego odbiorcy. Streamline powstał z pragnienia pokazania innowacyjności nowego wieku, inspiracje czerpał ze stylizacji nowoczesnych pływających jednostek pasażerskich.

Architektura i wzornictwo przemysłowe uległy wpływowi streamline'u zarówno w Europie jak i w Stanach Zjednoczonych. W Ameryce impulsem do rozwoju projektowania form przemysłowych był rooseveltocki program New Deal. Wtedy też powstał zawód projektanta przemysłowego. Stylizowanie produktów codziennego użytku zmieniło podejście do procesu twórczego oraz poskutkowało zwiększeniem samoświadomości nowoczesnego konsumenta. Europejskie wzornictwo bardziej skupiało się na projektach inżynierskich o opływowej formie kropli tży. W architekturze europejskiej streamline był elegancki i dyskretny, charakteryzowały go gładkie płaszczyzny, subtelne zaokrąglenia i starannie dobierane materiały wykończeniowe.

Streamline swoją największą popularność osiągnął w dwudziestoleciu międzywojennym. Wystawa Światowa w Nowym Jorku w roku 1939 oraz wybuch drugiej wojny światowej wyznaczyły koniec popularności tego nurtu, jednak projekty nawiązujące do harmonijnej stylistyki okrętowej powstawały także w latach powojennych.

Keywords: streamline style; expressive functionalism; industrial design

Słowa kluczowe: styl streamline; funkcjonalizm ekspresyjny; wzornictwo przemysłowe

WPROWADZENIE

„Balkony, obiegające dom przez całą długość, stwarzają wrażenie okrętu. Wydaje się, że ów okręt zaraz odpłynie. Odezwą się syreny, a nad płaskim dachem - tarasem jak na górnym pokładzie transatlantyku wystrzelą w niebo kłębiaste szaro-niebieskie dymy...”¹

Dwudziestolecie międzywojenne było czasem rozwoju nowoczesnych technologii, fascynacji techniką, maszyną i prędkością. Świat ruszył do przodu, nastąpiła epoka dalekich podróży - rozwijała się kolej, budowano transatlantyki, aeroplany i „zeppeliny”. Opływowe, aerodynamiczne kształty kojarzyły się z postępem i nowoczesnością, których „wyznacznikami były: demokracja (...), nowy pejzaż miejski, szybka komunikacja, nowa rola kobiet i ‘nowy duch’, który wyrażał się w skali, w jakiej zmechanizowana produkcja i wielki biznes sięgały po sztukę i naukę, aby służyć aspiracjom ‘szarego człowieka’². Zamożni obywatele świata pływali po oceanach pełnymi przepychu liniowcami, których luksusowe, nowoczesne wnętrza dostosowane były do długotrwałych wypraw, a po powrocie marzyli o przeniesieniu ich klimatu na ląd. Wprowadzono produkcję przemysłową na masową skalę, co spowodowało znaczącą zmianę w sposobie projektowania oraz ekspansję ekonomiczną związaną z postępem technicznym.

Okres między wojnami był czasem, w którym w architekturze i w sztuce współistniały różne, często wykluczające się, kierunki. W pierwszej połowie dwudziestolecia międzywojennego silnie zaznaczył się skrajny funkcjonalizm, w którym przeważały bryły kubiczne pozbawione jakiegokolwiek ornamentu (1926-1932)³. Była to architektura pudełkowa, budynki miały podkreśloną konstrukcję, były pozbawione dekoracji,

podporządkowane formom geometrycznym i funkcji, jaką miały spełniać. Na początku lat trzydziestych, kiedy świat powoli wychodził z wielkiego kryzysu ekonomicznego, pojawiło się zjawisko późnego funkcjonalizmu (1933-1939)⁴. Była to reakcja na silne zgeometryzowanie modernizmu pierwszej połowy dwudziestolecia międzywojennego, odwrót od wczesnej fazy funkcjonalizmu. Pojawiły się nowe formy plastyczne i elementy dekoracyjności, starano się podkreślać detal architektoniczny i fakturę użytych materiałów. Wprowadzono miękką, falującą linię, która była reakcją na „kanciastość” pierwszej fazy modernizmu - Peter Meyer nazywa ją „stylowym rekwizytem funkcjonalizmu”⁵. Wymienione elementy nadały architekturze większą ekspresyjność, dlatego też nurt ten nazywany jest funkcjonalizmem ekspresyjnym⁶. Należał do niego styl streamline, w Stanach Zjednoczonych nazywany *streamline modern*, we Francji *style paquebot*, a w Polsce stylem okrętowym lub opływowym.

Aerodynamiczne, opływowe kształty w projektowaniu lokomotyw, samolotów czy karoserii samochodów miały swoje uzasadnienie w prawach fizyki, uwzględniały wymagania techniczne, natomiast w projektowaniu przedmiotów codziennego użytku była to stylizacja, która miała na celu nadać przedmiotom atrakcyjny, nowoczesny wygląd. Projektant Norman Bel Geddes uważał, że „stylizowanie miało grać na ‘psychologicznym’ aspekcie wzornictwa i miało grać na próżność klienta i pobudzać jego wyobraźnię”⁷, Earnest Elmo Calkins twierdził, że „stylizowanie miało zmienić to, co zwykłe i codzienne, w niepowtarzalne i szczególne”⁸.

¹ D. Mostwin, za: H. Faryna-Paszkiewicz, *Geometria wyobraźni. Szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Wyd. Słowo/obraz terytoria, Gdańsk 2003, s. 34.

² Ch. Benton i in., *Art. Déco 1910-1939*, Zysk i S-ka, Poznań 2010, s. 29.

³ M. J. Soltysik, *Na styku dwóch epok. Architektura gdynskich kamienic okresu międzywojennego*, Wyd. „Alter Ego”, Gdynia 2003, s. 37.

⁴ Ibidem, s. 39.

⁵ P. Meyer, *Historia sztuki europejskiej. Od renesansu po czasy współczesne*, t. 2, PWN, Warszawa 1973, s. 270.

⁶ M. Soltysik, *Gdynia - miasto dwudziestolecia międzywojennego: urbanistyka i architektura*, PWN, Warszawa 1993, s. 310.

⁷ N.B. Geddes za: Ch Benton i in., op. cit., s. 364.

⁸ E.E. Calkins, za: ibidem, s. 364.

1. STYL *STREAMLINE* W STANACH ZJEDNOCZONYCH

Opisując nurt *streamline*, nie sposób pominąć jego wpływu na architekturę, wzornictwo i projektowanie przemysłowe w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, biorąc pod uwagę, że „w okresie międzywojennym dla ludzi na całym świecie właśnie Ameryka stała się 'prototypem nowoczesności'”⁹. Tu *streamline* rozwinął się chyba najpełniej, najbardziej swobodnie, stał się znakiem rozpoznawczym ówczesnego designu. Należał do nurtu *american modern*, który dzielił się na dwa okresy: *zig-zag moderne*, dominujący w latach dwudziestych, i *streamlined moderne*, który panował w latach trzydziestych dwudziestego wieku¹⁰. Uważany jest przez niektórych badaczy tematu za rozwinięcie czy późną odmianę *art déco*. Istnieją jednak wyraźne różnice dzielące *art déco* od *streamline'u* - na przykład w dekoracyjności elewacji i wnętrzu *streamline* cechował brak zdobień lub bardzo oszczędne stosowanie elementów zdobniczych, zaś *art déco* szczyliło się ostentacyjną, bogatą ornamentyką. Także układ kompozycji był różny - w stylu *streamline* preferowano założenia horyzontalne, natomiast w *art déco* wertykalne. Podstawą kolorystyki *streamline'u* były jasne, pastelowe barwy: biele, beże lub tzw. *off-whites*, kolory ciemne wykorzystywano tylko jako elementy wykończenia, podczas gdy w *art déco* używano mocnych, żywych barw i kontrastowych zestawień kolorystycznych.

W roku 1933 prezydent Franklin Delano Roosevelt wprowadził w życie program *New Deal*, mający na celu przeciwdziałanie recesji i podniesienie kraju z kryzysu, który nastąpił po krachu na Wall Street w 1929 roku¹¹. Jednym z zamierzonych skutków Nowego Ładu była poprawa poziomu życia Amerykanów, co pośrednio spowodowało wzrost zapotrzebowania na sprzęt codziennego użytku i gospodarstwa domowego. Projektanci musieli dostosować design przedmiotów do czasów postępu i techniki, ale także ekonomii. Wzornictwo oparło się na nowoczesnym, funkcjonalnym wyglądzie „cieszącym zmysły, gładkim i higienicznym razem”¹², obłych, aerodynamicznych kształtach i chromowanych wykończeniach. „Cechą rozpoznawalną wzornictwa amerykańskiego stało się przekonanie, że stylizacja produktu powinna napędzać masową kon-

sumpcję i masową produkcję”¹³. Szybko rosnące zapotrzebowanie na produkty mające nowoczesny design zmusiło producentów do zadbania o ich nowy, konkurencyjny wygląd. Wielu z nich nie wprowadzało nowych wyrobów, lecz zdecydowało się na przeprojektowanie już istniejących i nadanie im atrakcyjnego *streamlined look*. Proces ten zaowocował powstaniem nowego zawodu - projektanta przemysłowego. Wprowadzono łatwiejsze w obróbce materiały, które lepiej poddawały się formowaniu i posiadały bogatą kolorystykę¹⁴. Niemiecki projektant Peter Müller-Munk twierdził, że „plastik stał się ikoną nowoczesnego wzornictwa, nieodgadnionym i atrakcyjnym rozwiązaniem zwłaszcza tam, gdzie trzeba przyciągnąć wzrok”¹⁵. Zamiast stali, żelaza i mosiądzu zaczęto stosować aluminium. Twórcy, tacy jak Raymond Loewy, Henry Dreyfuss, Richard Buckminster Fuller czy Norman Bel Geddes, zafascynowani byli aerodynamiką, prędkością, opływowymi kształtami i pocisku, postępem technicznym. Donald Bush, autor książki *The Streamlined Decade*, uważa tego ostatniego za „ojca *streamline'u*”, ponieważ „spopularyzował nową estetykę dynamicznych, funkcjonalnych form, gładkich organicznych łupin zawierających znajomość zasad aerodynamiki. Jego kropla była stała się więcej niż idealną formą, stała się symbolem postępu przekutego z zastosowania wiedzy i estetyki na problemy designu”¹⁶. Projektowano wszystko - poczynając od lodówek i odkurzaczy, poprzez nadwozia samochodów, na samolotach i okrętach kończąc.

Raymond Loewy był jednym z najbardziej znanych projektantów tamtego okresu. Nazywany ojcem współczesnego wzornictwa przemysłowego był inżynierem, projektantem wystaw i ilustratorem mody dla takich czasopism kobiecych, jak „Vogue” czy „Vanity Fair”. Zaprojektował między innymi samochód Hupmobile (1934 rok), lodówkę Coldspot dla Sears Roebuck & Company (1934 rok) czy elektryczną lokomotywę GG-1 dla Pennsylvania Railroad (1936 rok).

Henry Dreyfuss był scenografem i projektantem przemysłowym. Dużą wagę w swoich projektach przywiązywał do ergonomii i zasad antropometrii, brał pod uwagę potrzeby współczesnego człowieka. Stworzył pięć zasad, którymi kierował się przy projektowaniu obiektów powszechnego użytku: bezpie-

⁹ Ch. Benton i in., op. cit., s. 24.

¹⁰ A.K. Olszewski, *Art Déco. Lata trzydzieste w Ameryce a sztuka europejska*, DIG, Warszawa 2013, s. 152.

¹¹ P. Gössel, G. Leuthäuser, *Architektura XX wieku*, Taschen/TMC Art, s. I. 2006, s. 273.

¹² Ibidem, s. 273.

¹³ Ch. Benton i in., op. cit., s. 364.

¹⁴ Ibidem, s. 353 - materiały, o których mowa, to rezit fenylowo-formaldehydowy (bakelit), polichlorek winylu (PCV), polistyren czy antyceluloza.

¹⁵ P. Müller-Munk, za: Ibidem, s. 353.

¹⁶ D. Bush, za: A.K. Olszewski, op. cit., s. 149.



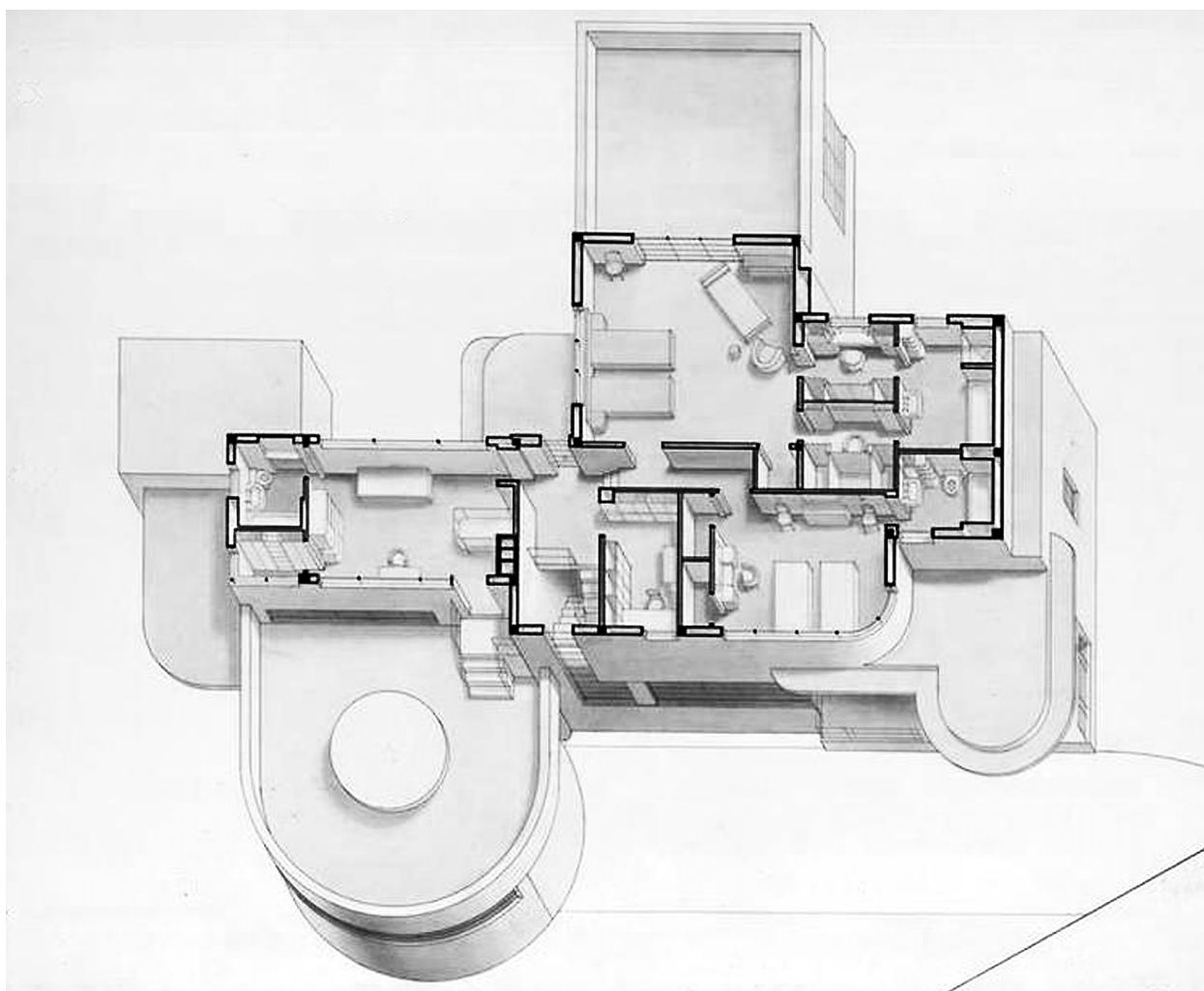
Ryc. 1. Samochód Hupmobile autorstwa Reymonda Loewyego, 1934; źródło: <http://www.kitfoster.com/carport/2008/07/hupp-two-three-four/>

Fig. 1. Hupmobile car by Raymond Loewy, 1934; source: <http://www.kitfoster.com/carport/2008/07/hupp-two-three-four/>



Ryc. 2. Lokomotywa The 20'th Century Limited autorstwa Henryego Dreyfussa, 1938; źródło: http://avaxnews.net/touching/Vintage_Transport_5.html

Fig. 2. The 20'th Century Limited locomotive by Henry Dreyfuss, 1938; source: http://avaxnews.net/touching/Vintage_Transport_5.html



Ryc. 3. The House of Tomorrow autorstwa Normana Bela Geddesa, 1931; źródło: <http://norman.hrc.utexas.edu/nbgpublicdetails.cfm?id=180>

Fig. 3. The House of Tomorrow by Norman Bel Geddes, 1931; source: <http://norman.hrc.utexas.edu/nbgpublicdetails.cfm?id=180>

czeństwo i wygoda użytkowania, łatwość utrzymania i konserwacji, niski koszt, pociągający i atrakcyjny wygląd zewnętrzny¹⁷. Był autorem aparatu telefonicznego „Western Electric 302” dla Bell Laboratories (rok 1930), odkurzacza „Model 150” dla firmy Hoover (rok 1936), a także linii pociągów pasażerskich „Mercury” dla New York Central Railroad, w tym flagowego statku tej firmy „The 20'th Century Limited” (rok 1938).

Obok wzornictwa przemysłowego wyraźny wpływ streamline'u i nawiązania do stylistyki okrętowej widać było w architekturze Stanów Zjednoczonych. Sztandarowym przykładem jest zaprojektowany w 1931 roku przez Normana Bela Geddessa The House

of Tomorrow, którego „forma syntetyzuje dotychczasowe osiągnięcia modernizmu, jest w pewnym sensie reprezentatywna dla lat trzydziestych, i to nie tylko w odniesieniu do architektury amerykańskiej, lecz także europejskiej”¹⁸. Projekt „Domu jutra” posiada doskonale wyważone proporcje między bryłą kubistyczną a miękką formą, zawiera w sobie cechy charakterystyczne dla architektury streamline'u, takie jak orientacja pozioma, asymetria i otwarcie planu, zaokrąglone narożniki ścian, narożne okna, pastelowy kolor elewacji oraz gładkie wykończenie ścian zewnętrznych, płaski dach, stalowe, nawiązujące do okrętowych, balustrady czy horyzontalny układ okien.



Ryc. 4. Budynek NBC Radio City autorstwa Johna C. Austina, Hollywood 1938; źródło: <http://www.radiocityhollywood.com/>
Fig. 4. NBC Radio City Building by John C. Austin, Hollywood 1938; source: <http://www.radiocityhollywood.com/>



Ryc. 5. The Coca-Cola Building autorstwa Roberta V. Derraha, Los Angeles 1939; źródło: <http://www.woodhavenhistoric.com/index.php/photos-by-location/united-states/ca/coca-cola-bottling-company-los-angeles-ca-1972-photo-1.html>

Fig. 5. The Coca-Cola Building w Los Angeles by Robert V. Derrah, Los Angeles 1939; source: <http://www.woodhavenhistoric.com/index.php/photos-by-location/united-states/ca/coca-cola-bottling-company-los-angeles-ca-1972-photo-1.html>

¹⁷ A. Adhikary, *Mapping a designer: Henry Dreyfuss* [online], dostępny w internecie: <http://designhistorymashup.blogspot.com/2009/09/mapping-designer-henry-dreyfuss.html>, 10.09.2009 [dostęp 05.04.2014].

¹⁸ A.K. Olszewski, op. cit., s. 150.



Ryc. 6. Widok wnętrza w The Coca-Cola Building, Los Angeles 1939; źródło: <http://bigorangelandmarks.blogspot.com/2008/04/no-138-coca-cola-building.html>

Fig. 6. View of The Coca-Cola Building interior, Los Angeles 1939; source: <http://bigorangelandmarks.blogspot.com/2008/04/no-138-coca-cola-building.html>

Innymi przykładami doskonale ilustrującymi zastosowanie nurtu streamline w architekturze Stanów Zjednoczonych są: General Motors Auto Dealership dla Hacket Motors z 1936 roku, delikatna architektura z subtelnymi zaokrągleniami i dużymi przeszkleniami, której autorami byli Birge i David Clark; budynek NBC Radio City w Hollywood projektu Johna C. Austina z roku 1938; The Martime Museum w San Francisco z 1937 roku zaprojektowane przez Williama Moosera Jr. and Williama Moosera III; The Coca-Cola Building w Los Angeles autorstwa Roberta V. Derraha zbudowany w roku 1939 czy Pan-Pacific Auditorium także w Los Angeles z roku 1935, którego autorami byli Walter Wurdeman, Charles F. Plummer i Welton Becket. Wszystkie te budynki mają wyraźne nawiązania do stylistyki „okrętowej” - zaokrąglone geometryczne formy, bulaje, poziomy rytm okien, duże przeszklenia, stalowe poręcze wzorowane na tych stosowanych na statkach, wyraźnie zaznaczoną linię nadproży i parapetów, uskokowo cofnięte ostatnie kondygnacje czy nadbudówki przypominające mostek kapitański. The Martime Museum i The Coca-Cola Building kojarzą się z luksusowymi transatlantykami zacumowanymi przy krawężniku, gotowymi zaraz wypłynąć w rejs. Można nawet pokusić się o stwierdzenie, że są one zbyt dosłownie wzorowane na eleganckich liniowcach - literalne cytaty architektury okrętowej możemy zaobserwować zarówno w rysunku, elewacji jak i w projektach wnętrz wy-



Ryc. 7. Pan-Pacific Auditorium autorstwa Waltera Wurdemana, Charlesa F. Plummera i Weltona Becketa, Los Angeles 1935; źródło: [http://waterandpower.org/museum/Early_LA_Buildings_\(1925%20+\)_Page_3.html](http://waterandpower.org/museum/Early_LA_Buildings_(1925%20+)_Page_3.html)

Fig. 7. Pan-Pacific Auditorium by Walter Wurdeman, Charles F. Plummer i Welton Becket, Los Angeles 1935; source: [http://waterandpower.org/museum/Early_LA_Buildings_\(1925%20+\)_Page_3.html](http://waterandpower.org/museum/Early_LA_Buildings_(1925%20+)_Page_3.html)

mienionych budynków. Natomiast w charakterystycznych masztach Pan-Pacific Auditorium znajdziemy inspirację stylistyką zarówno okrętową, jak i aerodynamiką samolotu¹⁹.

2. STYL STREAMLINE W EUROPIE I W POLSCE

Europejskie i polskie wzornictwo przemysłowe nie pozostawało w tyle za projektowaniem form przemysłowych w Stanach Zjednoczonych, lecz na pewno nie było tak ekspansywne, jak design za oceanem. Na starym kontynencie fascynacja opływowymi kształtami była silna i skutkowała imponującymi projektami inżynierskimi, charakteryzującymi się nowoczesnym wyglądem. Powstają innowacyjne nadwozia samochodów, czego przykładem mogą być modele Peugeot'a Darl'mat Coupé 302 i 402 z roku 1937. „Charakterystyczne dla tych wozów są 'aerodynamiczne' nadwozia z ciekawie ukształtowanym pancierzem chłodnicy, stanowiącym niemal jedną całość z błotnikami, przy czym latarnie umieszczone są wewnątrz poza pancierzem, a tylne koła są z boku zasłonięte” - tak opisywano je w „Auto Technika Samochodowa” w relacji z Międzynarodowych Targów Poznańskich w 1937 roku²⁰. Innym przykładem może być produkowana w Czechosłowacji Tatra 77A (1936 rok) o opływowej linii kropli wody z charakterystyczną „płetwą”, niemiecki Schlörwagen Pillbug (1936 rok) czy angielski Burney Streamliner z po-

¹⁹ Maszty z charakterystycznym podziałem nawiązującym do wylotów powietrza na statkach czy w samolotach - są specyficzne dla architektury Stanów Zjednoczonych - w Europie raczej nie spotkamy ich w takiej formie jak w budynku Pan-Pacific Auditorium.

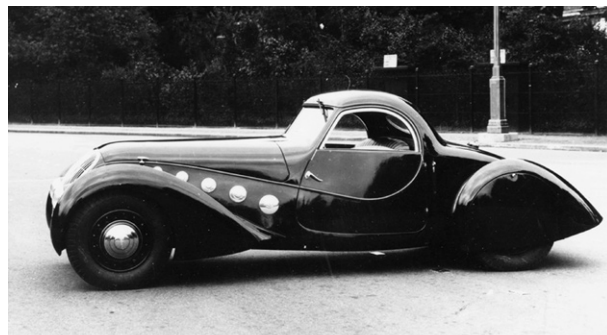
²⁰ Cyt. za: <http://classiccarscatalogue.com/PEUGEOT%201937.html#1> [dostęp: 06.05.2014].

czątku lat trzydziestych autorstwa Sir Charlesa Denistouna Burneya, projektanta samolotów i wynalazcy. W Polsce inżynier Stanisław Panczakiewicz, późniejszy konstruktor karoserii samochodu Syrena i współautor motocykla Sokół, zaprojektował samochód Lux-Sport (również w 1936 roku) „o najbardziej wówczas nowoczesnym kształcie opływowym i reflektorach schowanych w przednich błotnikach”²¹. Aerodynamiczne formy przybierały także europejskie lokomotywy. Przykładem może być tutaj angielska Princess Coronation Class 6229 Duchess of Hamilton (1938 rok), express non-stop z Londynu do Glasgow zaprojektowany przez Williama Steinera dla London Midland and Scottish Railway, która została pokazana jako osiągnięcie techniki na Wystawie Światowej w Nowym Jorku w roku 1939, czy lokomotywa parowa klasy A4 Mallard (1938 rok) produkowana dla London and North Eastern Railway.

Przykładem połączenia prędkości, techniki i aerodynamiki na ziemiach polskich był Parowóz Pm36 autorstwa Kazimierza Zembrzuskiego (1937 rok), projekt o opływowych kształtach, który pokazywał, że polska myśl techniczna w niczym nie ustępowała zachodniej. Został zaprezentowany na Międzynarodowej Wystawie „Sztuka i technika w życiu współczesnym” w roku 1937 w Paryżu oraz, podobnie jak jego angielski odpowiednik, na Wystawie Światowej w Nowym Jorku dwa lata później. Nowatorski, pod względem konstrukcji i rozwiązań technicznych (metalowa konstrukcja, chowane podwozie), był dwusilnikowy bombowiec „Łoś” (1934 rok) projektu inżynierów-konstruktorów Jerzego Dąbrowskiego, Piotra Kubickiego i Franciszka Misztala. W Polsce wprowadzono do użytku jeszcze jedną supermaszynę – nowoczesną i ekskluzywną Lux-torpedę, czyli tzw. dalekobieżny autobus szynowy, wagon spalinowy kursujący pomiędzy miastami, zbudowany przez przedsiębiorstwo Fablok na bazie planów kupionych od firmy Austro-Daimler Puch.

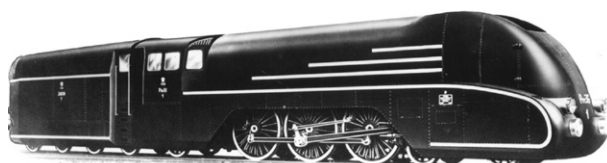
W architekturze europejskiej funkcjonalizm ekspresyjny zaczęto stosować na szerszą skalę po zamknięciu w roku 1933 Bauhausu. W projektach z tamtego okresu możemy znaleźć wiele przykładów nawiązania do stylu okrętowego. Do użytku wprowadzono nowoczesne materiały, gładkie płaszczyzny i subtelne zaokrąglenia, które kojarzyły się z najwyższą jakością i ekskluzywnością, dlatego ta odmiana funkcjonalizmu zyskała miano luksusowego. Europejski streamline był elegancki, dyskretny i stonowany, przypominał The House of Tomorrow Geddesa, zachwycał idealnym wyważeniem proporcji między zastosowaniem kąta prostego

i linii opływowej. Estetyka okrętowa była inspiracją dla architektów, jednak znakomita większość budynków nie przypomina dosłownie statków, ich „morskie” pochodzenie jest tylko wrażeniem wywołanym przez zastosowanie właściwych dla streamline'u zabiegów stylistycznych.



Ryc. 8. Model samochodu Peugeot Darl'mat Coupé 402, 1937; źródło: http://en.wikipedia.org/wiki/Peugeot_402

Fig. 8. Model 402 Peugeot Darl'mat Coupé, 1937; source: http://en.wikipedia.org/wiki/Peugeot_402



Ryc. 9. Parowóz Pm36 autorstwa inżyniera Kazimierza Zembrzuskiego, 1937; źródło: <http://as.rumia.edu.pl/tt/plany/pm36/default.asp>

Fig. 9. Pm36 locomotive by engineer Kazimierz Zembrzusi, 1937; source: <http://as.rumia.edu.pl/tt/plany/pm36/default.asp>



Ryc. 10. Mosse Building autorstwa Ericha Mendelsohna, Berlin 1923; źródło: <http://www.postalesinventadas.com/2010/11/berlin-das-rudolph-mosse-haus-querido.html>

Fig. 10. Mosse Building by Erich Mendelsohn, Berlin 1923; source: <http://www.postalesinventadas.com/2010/11/berlin-das-rudolph-mosse-haus-querido.html>

²¹ J. Trzupek, Kazimierz Zembrzusi. *Twórca parowozu Pm36* [w]: *Rzeczy niepospolite. Polscy projektanci XX wieku*, Cz. Frejlich (red.), 2+3D/ Fundacja Rzecz Piękna, Kraków 2013, s. 146.

Przebudowa biurowca Mossehaus (Mosse Building), obiektu zaprojektowanego przez architektów Cremer & Wolfenstein, wzniesionego w roku 1901 w Berlinie, którego narożnik uległ uszkodzeniu w roku 1919, jest wczesnym przykładem zastosowania stylistyki streamline w Niemczech. Autorem nowego narożnika, dobudowanego do istniejącego obiektu w roku 1923 i zawierającego nowe wejście, był Erich Mendelsohn (przy współpracy Paula Rudolfa Henninga). Zastosowanie narożnych, łukowo wygiętych okien, horyzontalne ułożenie pasów okiennych oraz uskokowe potraktowanie poszczególnych kondygnacji jest charakterystyczne dla estetyki okrętowej. Innym budynkiem Mendelsohna mającym w sobie silną ekspresję linii opływowej był Schocken Department Store w Stuttgarcie z roku 1926. Architekt bardzo mocno zaakcentował i zaokrąglił narożnik budynku oraz zastosował poziomy układ przeszkleń i podziałów elewacji.

Wyglądający jak okręt wojenny gigantyczny budynek elektrowni zasilającej fabrykę The Red Banner Textile Factory, także projektu Ericha Mendelsohna, stanął w Leningradzie (obecnie Petersburg) w Rosji w roku 1926. Bryła budynku jest potraktowana uskokowo - najniższa jej część tworzy „burtę”, wyżej znajduje się masywna, przypominająca okrętowy komin lub mostek kapitański nadbudówka na wysokim cokole, poprzecinana horyzontalnymi podziałami, z małymi, jakby strzelniczymi, poziomymi oknami po bokach.

We Francji ciekawym przykładem zastosowania poetyki marynistycznej jest Villa Cavois w Croix zaprojektowana przez architekta Roberta Mallet-Stevensa przy współpracy architekta wnętrz Pierre’a Barbe. Zbudowana w roku 1932 dla fabrykanta Paula Cavois miała być nowoczesnym budynkiem na miarę swoich czasów. Jej program miał być dostosowany do prostych założeń - *air, lumière, travail, sport, hygiène, confort et économie*²² (powietrze, światło, praca, sport, higiena, wygoda i ekonomia). „Zmiękczone” bryły zostały tu zestawione z kątem prostym, obiekt posiada płaski dach-taras, metalowe relingi, poziomy układ okien. Odwołanie powyższych założeń odnajdziemy także we wnętrzach omawianej willi. W Maison-Alfort stoi grupa budynków szkolnych Condorset autorstwa architekta André Debreuilla i architekta wnętrz Rogera Hummela z lat 1930-1934. Jest to pozioma, rozczłonkowana bryła, w której zastosowano uskoki elewacji, okna bulaje i poziome pasy dekoracyjne. Charakterystycznym elementem zespołu jest czerwona wieża z zegarem. Ty-Kodak w Quimper, którego autorem jest architekt Olier

Mordrel (Olivier Mordrelle), to mały narożny budynek z 1933 roku z wyraźnymi horyzontalnymi podziałami zaakcentowanymi ciemną kolorystyką stolarki okiennej i przestrzeni międzyokiennych wypełnionych granatową ceramiką. Zaokrąglony narożnik, wyraźna linia nadproży i parapetów, mały balkonik z metalową poręczą są wyraźnym nawiązaniem do *paquebot style*.

W Londynie w roku 1937 powstał Ibex House, którego uskokowo potraktowana bryła była „opieczona” bardzo długimi oknami kurtynowymi. Dopełnieniem elewacji było zastosowanie kremowej ceramiki i kontrastującej, ciemnej stolarki. Jego autorami byli architekci Fuller, Hall i Foulsham. Także w Londynie powstał budynek Uphall Primary School - niska bryła z wejściem głównym na osi, nad którym góruje nadbudówka będąca wyraźnym nawiązaniem do okrętowych mostków kapitańskich. Płaski dach pełni funkcję tarasu otoczonego stalową balustradą, w elewacji widoczne są horyzontalnie zaprojektowane okna oraz bulaje. Całość wyraźnie nawiązuje do estetyki „morskiej”, chociaż budynek bardziej przywodzi na myśl promy rzeczne, a nie imponujące transatlantyki.

W Polsce możemy znaleźć przykłady architektury inspirowanej stylem streamline w dużych i mniejszych miastach. We Wrocławiu Dom Towarowy Wertheim (obecnie Renoma) autorstwa Hermanna Dernburga z 1930 roku doskonale wpisuje się w założenia tego stylu - poziome podziały elewacji, wyraźnie zaznaczone linie gzymsów i parapetów, uskokowe ułożenie dwóch ostatnich kondygnacji, zaokrąglone narożniki. Dekorację i dopełnienie elewacji stanowią płytki ceramiczne, podobnie jak w realizacjach we Francji czy Anglii. Dom Handlowy Petersdorff (obecnie Kameleon) autorstwa Ericha Mendelsohna z 1928 roku to przebudowa i rozbudowa domu handlowo-produkcyjnego firmy Rudolf Petersdorff z 1923 roku projektu Alvina Wedemanna. Mocno wysunięty, zaokrąglony narożnik, przywodzący na myśl mostek kapitański, łączy dwie różne stylistycznie elewacje - dłuższą, będącą częścią nowego projektu z horyzontalnymi podziałami i masywnymi gzymsami, oraz krótszą, zachowaną ze starego budynku z regularnym rytmem prostokątnych okien²³.

Wśród modernistycznej architektury Katowic wyróżnia się kamienica na rogu ulic Marii Skłodowskiej-Curie i PCK ze szklanym, zaokrąglonym narożnikiem, tzw. „ogrodem zimowym”; Dom doktora Wędkowskiego z roku 1938 zaprojektowany przez Stanisława Gruszkę, z wyraźnym podziałem horyzontalnym, zaokrąglonym narożnikiem, małymi zaokrąglonymi

²² <http://villacavrois.blogspot.com/> [dostęp: 14.04.2014]

²³ *Leksykon architektury Wrocławia*, D. Demodowicz-Domanasiewicz, A. Rojkowska (red.), Via Nova, Wrocław 2011, s. 350.

balkonami, masztem flagowym, poziomym ciągiem okien i jasnych pasów podokiennych, znajdujący się na tym samym skrzyżowaniu ulic, czy Dom Felixów przy ul. Podchorążych 3 z lat 1936-1937, z przeszklonym,

mocno zaakcentowanym zaokrąglonym narożnikiem, który sprawia wrażenie „przyklejonego” do całości kamienicy, którego autorem był Filip Brenner.



Ryc. 11. Willa Cavrois zaprojektowana przez architekta Roberta Mallet-Stevensa, Croix 1932; źródło: <https://www.pinterest.com/pin/372321094167896933/>

Fig. 11. Villa Cavrois designed by architect Robert Mallet-Stevens, Croix 1932; source: <https://www.pinterest.com/pin/372321094167896933/>



Ryc. 12. Widok wnętrza w Willi Cavrois, Croix 1932; źródło: <https://www.pinterest.com/pin/118641771407828199/>
Fig. 12. View of the Villa Cavrois interior, Croix 1932; source: <https://www.pinterest.com/pin/118641771407828199/>



Ryc. 13. Ty-Kodak autorstwa Olier Mordrela, Quimper 1933; źródło: <http://entrevoirart.blogspot.com/2014/08/ty-koda.html>

Fig. 13. Ty-Kodak by Olier Mordrel, Quimor 1933; source: <http://entrevoirart.blogspot.com/2014/08/ty-kodak.html>



Ryc. 14. Ibex House autorstwa architektów Fullera, Halla i Foulshama, Londyn 1937; źródło: <http://viewpictures.co.uk/Search.aspx?search=Banded>

Fig. 14. Ibex House by architects Fuller, Hall, Foulsham, London 1937; source: <http://viewpictures.co.uk/Search.aspx?search=Banded>



Ryc. 15. Dom Handlowy Petersdorf autorstwa Ericha Mendelsohna, Wrocław 1928; źródło: <https://pl.pinterest.com/eduardopesquera/mendelsohn-eric/>

Fig. 15. Petersdorf Trading House by Erich Mendelsohn, Wrocław 1928; source: <https://pl.pinterest.com/eduardopesquera/mendelsohn-eric/>



Ryc. 16. Dom doktora Wędlikowskiego autorstwa Stanisława Gruszki, Poznań 1938; źródło: <http://www.moderna.katowice.eu/content/dom-mieszkalny-ul-pck-10>

Fig. 16. House of doctor Wędlkowski by Stanisław Gruska, Poznań 1938; source: <http://www.moderna.katowice.eu/content/dom-mieszkalny-ul-pck-10>



Ryc. 17. Gmach Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych zaprojektowany przez Wacława Rytla, Łódź 1929-1932; źródło: <http://lodz.fotopolska.eu/126426,foto.html>

Fig. 17. Building of General Mutual Insurance Company designed by Wacław Rytel, Łódź 1929-1932; source: <http://lodz.fotopolska.eu/126426,foto.html>



Ryc. 18. Budynek biurowy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych zaprojektowany przez Romana Piotrowskiego, Gdynia 1934; źródło: <http://www.naszagdynia.com/ulica-10-lutego/zus>

Fig. 18. Office building of the Social Insurance designed by Roman Piotrowski; source: <http://www.naszagdynia.com/ulica-10-lutego/zus>

W Łodzi do architektury zbudowanej w stylu okrętowym zaliczyć można kamienicę narożną na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Kościuszki z loggiami wpisanymi w lico elewacji, poziomym rytmem okien, zwieńczoną uskokowo ostatnią elewacją przypominającą mostek kapitański; Gmach Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych przy Alei Kościuszki 57 wzniesiony w latach 1929-1932, zaprojektowany przez Wacława Rytla z ekspresyjnie potraktowaną bryłą, której najwyższa, środkowa część jest ustawiona do pierzei ulicy narożnikiem, co daje wrażenie cumującego liniowca spotęgowane nadbudówką maszynowni dźwigu nawiązującą do mostka kapitańskiego oraz tarasami na dachach niższych budynków.

W Warszawie powstały w roku 1939, utrzymane w estetyce streamline, Państwowe Tory Wyścigów Konnych, których autorami byli Zygmunt Zyberk-Plater i Juliusz Żórawski; w Poznaniu przy ulicy Dąbrowskiego 8 stoi kamienica zaprojektowana w stylu okrętowym przez Jana Kossowskiego z lat 1935-1938; w Ciechocinku znajduje się nawiązująca do stylu opływowego Pływalnia Solankowa Romualda Gutta z lat 1931-1932; w Krynicy możemy zachwycić się luksusowymi wnętrzami Nowego Domu Zdrojowego projektu Witolda Minkiewicza z lat 1937-1939, w których wyraźnie widać nawiązanie do stylistyki wnętrz transatlantyków.

Najwięcej przykładów architektury związanej z nurtem okrętowym znajdziemy w Gdyni, w „mieście, które narodziło się z morza”. „Buduje się w Gdyni okręty z cegły i cementu na lądzie” - pisał w roku 1937 gdyński publicysta Henryk Chudziński²⁴. Gdynię nazywano „jasnym miastem”, co spowodowane było specyficzną, charakterystyczną dla stylu okrętowego, pastelową kolorystyką elewacji gdyńskich budynków tamtego okresu. Do sztandarowych przykładów możemy zaliczyć budynek biurowy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych oraz budynek mieszkalny Banku Gospodarstwa Krajowego, znajdujące się na rogu ulic 10 Lutego i 3 Maja. Pierwszy z nich, zaprojektowany w roku 1934 przez Romana Piotrowskiego, ma elewację pokrytą kremowym piaskowcem, zaokrąglony narożnik, horyzontalne pasy okien oraz charakterystyczną nadbudówkę, do złudzenia przypominającą mostek kapitański. Drugi budynek autorstwa Stanisława Ziółowskiego z lat 1935-1938 ma podobną jasną kolorystykę elewacji oraz uskokowo potraktowane ostatnie kondygnacje dające skojarzenie z pokładami liniowca. Do innych przykładów gdyńskiej

architektury w stylu streamline należy Dom Żeglarza Polskiego zaprojektowany przez Bohdana Damięckiego i Tadeusza Sieczkowskiego z lat 1936-1939, kamienica Pręczkowskiego przy Skwerze Kościuszki 10 autorstwa Tadeusza Jędrzejewskiego czy kamienica Hundsdorffa przy ulicy Starowiejskiej 7²⁵.

Styl streamline, fascynacja prędkością, aerodynamiką i techniką, obecny w projektowaniu przemysłowym, wzornictwie i architekturze lat trzydziestych XX wieku w Stanach Zjednoczonych i w Europie, był „luksusem epoki maszynistycznej”. Miękka linia, ekskluzywność opływowych kształtów i nowoczesność stały się symbolami tamtego czasu.

Wystawa Światowa w Nowym Jorku z roku 1939 uważana jest przez niektórych znawców tematu za koniec stylu streamline²⁶. Jednak był on obecny w architekturze i wzornictwie lat czterdziestych i pięćdziesiątych - w powojennych realizacjach możemy dostrzec świadome nawiązania do stylistyki okrętowej. Nadal odwoływano się do miękkiego, opływowego wzornictwa, lecz nie było ono tak ekspansywne i nie było wykorzystywane w tak szerokim spektrum działań jak w latach trzydziestych, kiedy powstawały nowoczesne produkty przemysłu i projektowano budynki o różnych układach funkcjonalnych i różnym przeznaczeniu (przemysłowe, biurowe, szkolne, sanatoryjne, handlowe, kamienice, wille i muzea).

Wybuch II wojny światowej zniweczył wiele planów wprowadzenia do seryjnej produkcji niektórych prototypów (np. samochód Lux-Sport), szczególnie na ziemiach okupowanych doprowadził do zniszczenia już istniejących obiektów (np. wagony Lux-torpeda), a z drugiej strony, jak większość działań wojennych, spowodował wynalezienie i wprowadzenie do codziennego życia wielu nowych technologii oraz ulepszenie już istniejących. Po latach zachwyty przyszedł czas krytyki. Jeden z czołowych projektantów streamline'u, Henry Dreyfuss, stwierdził w roku 1959, że „amerykańskie wzornictwo zdewałowowało się w 'samochodowej biżuterii'” z Detroit, której „zły wpływ widać też było w innych produktach, wliczając w to pralki i lodówki”²⁷.

Jednym z bardziej znamienitych następstw okresu drugiej połowy dwudziestolecia międzywojennego, w obszarze poruszanych w niniejszym artykule zagadnień, jest rozwój i wzrost znaczenia wzornictwa przemysłowego w procesie projektowym oraz „zapo-

²⁴ H. Chudziński, za: A.K. Olszewski, op. cit., s. 153.

²⁵ A. Tarkowska, *Gdynia między wojnami. Opowieść o narodzinach i życiu miasta 1918-1939*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2009, s. 23-25.

²⁶ Ch. Benton i in., op. cit., s. 369.

²⁷ H. Dreyfuss, za: ibidem, s. 314.

czątkowanie idei zmienności i ewolucji sztuki użytkowej”. Design stał się nieodłącznym elementem tworzenia nowego produktu. Nastąpił gwałtowny wzrost masowego konsumpcjonizmu, który wymusił poszukiwanie nowych form reklamy i promocji. Potencjalny klient oczekiwał od producentów nowych propozycji, a popyt zmienił podejście do psychologii sprzedaży. Wdrożenie do masowej produkcji spójnie zaprojektowanych przedmiotów, maszynowe ich powielanie, spowodowało wzrost świadomości i kultury estetycznej ogółu społeczeństwa oraz wzrost znaczenia opinii masowego konsumenta i jej wpływu na produkt.

LITERATURA

1. **Adhikary A.**, *Mapping a designer: Henry Dreyfuss* [online], dostępny w internecie: <http://designhistorymashup.blogspot.com/2009/09/mapping-designer-henry-dreyfuss.html>, 10.09.2009 [dostęp 05.04.2014]
2. **Benton Ch. i in. (2010)**, *Art Déco 1910-1939*, Zysk i S-ka, Poznań
3. **Fiel Ch. i in. (red.) (2000)**, *Decorative Art 30s & 40s*, Taschen, Köln
4. **Dybczyńska-Bułyżko A. (2008)**, *Kształt dla chaosu. Twórczość Romualda Gutta a problemy polskiego modernizmu*, DIG, Warszawa
5. **Faryna-Paszkiewicz H. (2003)**, *Geometria wyobraźni. Szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Wydawnictwo słowo/obraz terytoria, Gdańsk
6. **Glancey J. (2007)**, *Modern architecture. The structures that shaped the modern world*, Carlton Books, London
7. **Gössel P. i in. (2006)**, *Architektura XX wieku*, Taschen/TMC Art
8. **Grzeszczuk-Brendel H. (2005)**, *Architektura i budownictwo Poznania w pierwszej połowie XX wieku*, [w]: *Architektura i urbanistyka Poznania w XX wieku*, T. Jakimowicz (red.), Wydawnictwo Miejskie, Poznań
9. <http://classiccarchatologue.com/PEUGEOT%201937.html#1> [dostęp: 06.05.2014]
10. <http://villacavrois.blogspot.com/> [dostęp: 14.04.2014]
11. **Kotula A. i in. (1972)**, *Malarstwo, rzeźba, architektura. Wybrane zagadnienia plastyki współczesnej*, PWN, Warszawa
12. *Leksykon architektury Wrocławia*, Red. D. Demodowicz-Domanasiewicz i in. (red.) (2011), Via Nova, Wrocław
13. **Meyer P. (1973)**, *Historia sztuki europejskiej. Od renesansu po czasy współczesne*, t. 2, PWN, Warszawa
14. **Olenderek J. (2009)**, *Modernizm w Gdyni - modernizm w Łodzi. W poszukiwaniu odniesień stylistycznych w architekturze*, [w]: *Modernizm w Europie - modernizm w Gdyni. Architektura lat międzywojennych i jej ochrona*, Międzynarodowa konferencja naukowa, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia
15. **Olszewski A.K. (2013)**, *Art Déco. Lata trzydzieste w Ameryce a sztuka europejska*, DIG, Warszawa
16. **Olszewski A.K. (1988)**, *Dzieje Sztuki Polskiej 1890-1980 w zarysie*, Interpress, Warszawa
17. **Schneider R.**, *New forms for Old Needs in Norman Bel Geddes's „House of Tomorrow”* [online], dostępny w internecie: <http://viz.dwrl.utexas.edu/content/new-forms-old-needs-norman-bel-geddes%E2%80%99s-house-tomorrow>, 28.11.2012 [dostęp: 02.04.2014]
18. **Sołtysik M. (1993)**, *Gdynia - miasto dwudziestolecia międzywojennego: urbanistyka i architektura*, PWN, Warszawa
19. **Sołtysik M. J. (2003)**, *Na styku dwóch epok. Architektura gdyńskich kamienic okresu międzywojennego*, Wydawnictwo Alter Ego, Gdynia
20. **Tarkowska A. (2009)**, *Gdynia między wojnami. Opowieść o narodzinach i życiu miasta 1918-1939*, Dom Wydawniczy Księża Młyn, Łódź
21. **Trzupek J. (2013)**, *Kazimierz Zembrzuski. Twórca parowozu Pm36* [w]: *Rzeczy niepospolite. Polscy projektanci XX wieku*, Cz. Frejlich (red.), 2+3D/Fundacja Rzecz Piękna, Kraków
22. **Wiśniewski M. (2013)**, *Architektura uzdrowisk Beskidu Sądeckiego*, [w]: *Modernizmy. Architektura nowoczesności w II Rzeczypospolitej*, t. 1, Kraków i województwo krakowskie, A. Szczerski (red.), DodoEditor, Kraków