



Motoryzacja a geneza form architektury Ericha Mendelsohna z lat 20. XX wieku

Mateusz Konopka

Uniwersytet Wrocławski

Wstęp

Pierwszy samochód skonstruowany został w Niemczech w latach 80. XIX w., szybko wzbudzając swoimi możliwościami olbrzymie zainteresowanie i stając się jednym z symboli nowej epoki, zakorzenionym równie głęboko w umysłowości zwykłego człowieka jak u artystów – auta pojawiały się na obrazach, w wierszach i filmach. Również architektów nie ominęła owa fascynacja – nie tylko widzieli oni w nowej jakości komunikacji, oferowanej przez motoryzację, najlepszy środek do stworzenia nowoczesnych miast wolnych od wszelkich problemów dotychczas nękających ich mieszkańców, ale także nie pozostawali obojętni na ich walory estetyczne.

Na początku lat 20. XX w. w Berlinie we wzornictwie samochodowym zaczęto wykorzystywać zdobycze naukowe aerodynamiki – ze względu na szczególną rolę, jaką zaczynał odgrywać w masowej świadomości tamtego czasu samochód, to on dostąpił zaszczytu zostania pierwszym nośnikiem nowej stylistyki. Ów wzrost popularności opływowych form przypadł na początek wielkiej kariery Ericha Mendelsohna, u szczytu której w latach 20. jego biuro architektoniczne zostało największym w Niemczech, a on sam posiadał pozycję jednego z najpopularniejszych architektów w tym kraju (przynajmniej do końca wspomnianej dekady i nadejścia czasów Miesa van der Rohego).

Niniejszy tekst skupia się na przedstawieniu roli motoryzacji w ukształtowaniu niektórych typowych cech budynków wznoszonych przez Mendelsohna w latach 20. XX w. – kiedy najwyraźniej objawiły się w jego twórczości powiązania z motoryzacją – oraz na zarysowaniu sięgającej o wiele wcześniej genezy form używanych do przedstawiania tych (mających wielorakie podłoże) powiązań: nie tylko wizualnych (inspirowanych oryginalną estetyką samochodów i ich podzespołów), lecz także funkcjonalnych (wywodzących się z roli aut odgrywanej w tkance miejskiej), a nawet ideowych (wynikających z wyobrażeń na temat tych pojazdów oraz z ich symboliki).

il. 1 Samochód projektu A. Persu.
Fot. za: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/24/Bundesarchiv_Bild_102-09892%2C_Berlin%2C_Strom-Linien-Limousine.jpg (data dostępu: 2 X 2019)



¹ Zob. S. Collins, G. D. Ireland, *Autodrome: The Lost Race Circuits of Europe*, Dorchester 2005, s. 129.

² Zob. V. Curcio, *Chrysler: The Life and Times of an Automotive Genius*, New York 2001, s. 550–551.

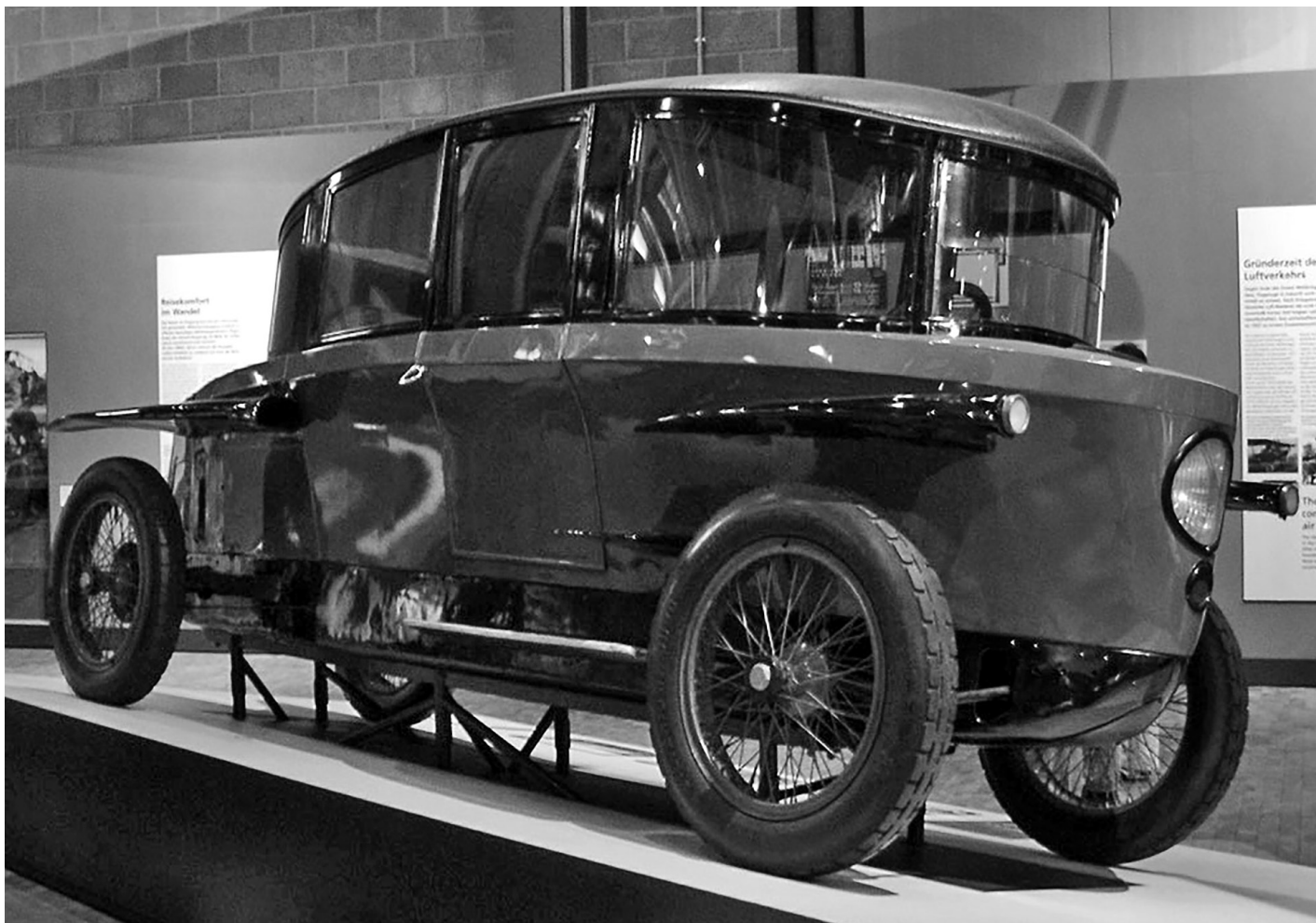
³ Praca naukowa A. Riedlera dotycząca tego zagadnienia została wydana jako *Essais d'automobile (moteur-transmission) effectués au Laboratoire de l'Ecole polytechnique de Berlin* (Paris 1912).

Pierwsze aerodynamiczne samochody

Po zakończeniu I wojny światowej Berlin, wyzwolony z oków hohenzollernowskiego konserwatywnego kulturowego, stał się jednym z najprężniejszych w Europie ośrodków awangardy. Atmosfera tamtego czasu była jednak w stolicy Niemiec wyjątkowo sprzyjająca nowościom nie tylko artystycznym, ale też samochodowym. Traktat wersalski nakładał na Niemcy wiele ograniczeń dotyczących produkcji przemysłowej, zakazując im chociażby całkowicie budowy samolotów silnikowych, dlatego inżynierowie wcześniej zaangażowani do realizowania potrzeb wojennych musieli się przekwalifikować, a wielu z nich zajęło się właśnie motoryzacją. Stąd początek lat 20. XX w. w Berlinie obfitował w liczne samochodowe nowości: w 1921 r. otwarto AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße) – najstarszy w Europie odcinek autostrady¹, oraz zaprojektowano pierwsze samochody o nowoczesnym, aerodynamicznym kształcie. Co prawda, już na przełomie wieków powstawały archaiczne samochody wyścigowe o formach próbujących minimalizować opór powietrza, były to jednak próby oparte na wyobrażeniach o aerodynamice, nie na rzetelnych jej badaniach czy testach.

Pierwszą karoserią stworzoną przy wykorzystaniu testów w tunelu aerodynamicznym była, będąca jednym z kamieni milowych wzornictwa samochodowego, konstrukcja zaprojektowana w 1921 r. przez Paula Jaraya, byłego pracownika fabryk lotniczych usytuowanych we Friedrichshafen: Flugzeugbau i Luftschiffbau Zeppelin. Wykorzystana została w samochodach trzech marek: Ley, Audi i Dixi, była też wielokrotnie naśladowana – wywodzi się z niej choćby kształt karoserii słynnego Volkswagena garbusa².

Równie istotny historycznie jest pierwszy model samochodu o formie zaprojektowanej od początku do końca na podstawie badań naukowych nad aerodynamiką [il. 1]. Aurel Persu, parający się wcześniej, podobnie jak Jaray, pracą w przemyśle lotniczym, powróciwszy do Berlina z rodzinnej Rumunii, opatentował ów model w 1922 roku. Wcześniej, w latach 1909–1913, był studentem Politechniki Berlińskiej, gdy wykładał tam Alois Riedler, który jako pierwszy wykazał za pomocą precyzyjnych wyliczeń, jak bardzo rośnie zużycie energii przez pojazd wraz ze zwiększaniem się jego współczynnika oporu powietrza³. Niestety, karoseria ta nie weszła do seryjnej produkcji. Komercyjnym sukcesem nie stał się też, pomimo występu w słynnym filmie *Metropolis*, pojazd zwany Tropfenwagen [il. 2]. Ten produkowany w latach 1921–1925, osiągający prędkość rzędu nawet 110 km/h samochód zaprojektowany został przez Edmunda Rumplera (także byłego konstruktora samolotów) przy wsparciu finansowym Hansa Lachmanna-Mossego, współwłaściciela berlińskiego wydawnictwa Mosse.



il. 2 Rumpler Tropfenwagen z 1921 roku. Fot. za: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/00/Rumpler_Tropfenwagen.jpg (data dostępu: 2 X 2019)

Dynamiczny funkcjonalizm Mendelsohna – Mossehaus i Petersdorff

W tym samym czasie i w tym samym mieście Mendelsohn zatrudniony był do przekształcania siedziby kilku wydawnictw prasowych rodziny Mossech, tzw. Mossehaus [il. 3]. Secesyjny gmach o kamiennej elewacji, wzniesiony między 1901 a 1903 r. przez pracownię architektoniczną Cremer & Wolfenstein, stanowił już drugi tam zlokalizowany budynek firmy tej rodziny. Pech chciał jednak, że w styczniu 1919 ten pierwszy został poważnie uszkodzony w trakcie powstania Spartakusa, szczególnie zaś ucierpiał mieszczący główne wejście okrągły narożnik. Mendelsohn uzupełnił go i do istniejących pięciu kondygnacji obiektu dobudował lekko cofnięte, wznoszące się schodkowo w kierunku narożnika trzy kolejne piętra. W wyglądzie



⁴ Zob. R. Stephan, „Myśleć z dnia na dzień, jak historia zatacza wielkie koło, pozostawiając setki tysięcy niezadowolonych”. *Wczesne budowle ekspresjonistyczne w Luckenwalde, Berlinie i Gliwicach*, [w:] Erich Mendelsohn – dynamika i funkcja. Zrealizowane wizje kosmopolitycznego architekta, red. R. Stephan, Wrocław 2002, s. 50–51.

zachowanych partii elewacji nie dokonał żadnych istotnych zmian, jednak dla nowo wzniesionych części zastosował stylistykę wcześniej architekturze nieznaną. Wyraźne podziały horyzontalne (element, który stał się znakiem rozpoznawczym Mendelsohna), ekstensywne wykorzystanie błyszczącej czarnej ceramiki oraz sówite przeszklenia, szczególnie przykuwające wzrok w partii narożnika – wszystko to dało razem efekt budzący u współczesnych skrajne reakcje.

Najbardziej jednak w całej tej kompozycji uwagę zwraca awangardowy zabieg kontrastowego zestawienia starej i nowej części, sprawiający wrażenie, jakbyśmy mieli do czynienia z dwoma przenikającymi się budynkami. Obie partie są ze sobą zgodne tylko, jeśli chodzi o rytm osi okiennych – cała reszta Mendelsohnowskiej nadbudowy nie wykazuje żadnego dążenia do nawiązania dialogu z dawniejszą bryłą, wydaje się raczej nastawiona na jej zdominowanie. Jest to w dużej mierze efekt życzenia zleceniodawcy, Lachmanna-Mossego, chcącego, by nowe partie budynku przyciągały uwagę i w ten sposób stanowiły reklamę przedsiębiorstwa⁴. Kamiennej, piaskowcowej elewacji Mendelsohn przeciwstawił więc białość tynku nowych pięter, odgradzonych jeszcze od starych wydatnym czarnym gzymsem, przerwany na narożniku i przeradzającym się tam w efektowną, błyszczącą oprawę głównego wejścia. Podkreślone ono jest znowu gzymsem, tym razem jednak podwójnej grubości i podwójnie daleko wysuniętym przed elewację, tworzącym więc zadaszenie nad wejściem. Niesymetryczne opaski okien nadają elewacjom pęd ku narożnikowi, zaakcentowany jeszcze przez „skrzydełka” na zakończeniu dwóch ostatnich kondygnacji. Przede wszystkim jednak obie fazy odróżnia odmienna organizacja podziałów elewacji: pionowym delimitacjom pierwotnego budynku, artykułowanym przez lizeny i zorientowane pionowo otwory okienne, Mendelsohn przeciwstawił wyrazisty horyzontalizm „leżących” okien, tworzących przerywane wąskimi słupkami ciągi przeszkleń, oddzielone od siebie szerokimi pasami betonu, których idealną gładkość zaburza tylko – dodatkowo podkreślając horyzontalizm ściany – czarny ceramiczny gzymsik. Opierając się na takim kontrastowym zestawieniu dwóch zupełnie inaczej ukształtowanych części budynku – statycznej starszej i mocno poruszonej nowej – architekt zdołał uzyskać wyjątkowo dynamiczną kompozycję, „pędzącą” o wiele szybciej, niż gdyby ujednolicił cały budynek w takiej stylistyce, jak ta zaprezentowana przez niego tylko w dobudowanej części. Jednocześnie dzięki jasnej kolorystyce i lekkością cofnięciu w stosunku do starszych fragmentów udało się zachować lekkość całej nadbudowy.

Nowoczesna forma miała tu odzwierciedlać nowoczesne poglądy inwestora i nowoczesne metody działalności należącego do niego przedsiębiorstwa, ale także przekonania Mendelsohna. Znajdowały one komplementarny wyraz w horyzontalizmie architektury, zarówno reprezentującym dynamikę nowoczesnych środków transportu, które Mendelsohn uważał za czynnik o potencjale mogącym zegali-

taryzować i zdemokratyzować społeczeństwo, jak i będącym symbolem nowej horyzontalnej struktury społecznej przeciwstawionej starej strukturze wertykalnej⁵ – dokładnie tak jak w Mossehaus, gdzie nadbudowa miała być nie tylko pokazem wyższości nowej architektury nad starą, ale też wyższości nowych czasów nad starymi. Ówczesna symbolika samochodu doskonale wpisywała się w tę koncepcję – pojazdy te również miały za zadanie współtworzyć nowe społeczeństwo. Były symbolem nowych czasów: masowej produkcji, masowej konsumpcji, masowej rozrywki, a w konsekwencji – demokratyzacji.

Mossehaus rozpoczął serię budynków Mendelsohna rozwijających stylistykę, która ukoronowanie znalazła we wrocławskim domu towarowym Petersdorff. Zbudowany w latach 1927–1928, jest on ostatnim zaprojektowanym przez Mendelsohna tego typu gmachem utrzymanym w stylu klasycznego „dynamicznego funkcjonalizmu”⁶, a także najlepiej spośród nich zachowanym. Zastosowany został tu podobny repertuar stylistyczny, jak w przypadku jego wcześniejszego berlińskiego sklepu Herpichów (1924–1928): całkowita dominacja linii horyzontalnych, wykusze z zaokrąglonymi narożnikami, mosiężne gzymsy kryjące lampy oświetlające fasadę, uskokowo cofnięte górne kondygnacje, elewacje wyłożone kamieniem i posiadające dużą liczbę okien, parter całkowicie przeszklony. Podobnie jak w przypadku sklepu Herpichów, i tutaj ograniczenie stanowił charakter zamówienia, tj. konieczność przebudowania istniejącego obiektu⁷. Petersdorff, w przeciwieństwie do swojego poprzednika, był jednak usytuowany nie w ciągu pierzei, ale na narożnej działce, co dało architektowi pole do większej swobody w tworzeniu bardziej złożonego przestrzennie budynku. Dlatego też Mendelsohn zastosował tu zabieg kompozycyjny, jaki po raz pierwszy wykorzystał w również narożnym domu towarowym Schockena w Stuttgarcie (1926–1928) [il. 4], gdzie całkowicie przeszklony narożnik mieszczący klatkę schodową wyprowadził poza bryłę budynku i ustawił jego wyoblenie prostopadle do ulicy⁸. Motyw ten – bez wątpienia zaczerpnięty z wzorcowej fabryki zbudowanej przez Waltera Gropiusa i Adolfa Meyera na wystawę Werkbundu w Kolonii z 1914 r.⁹ – we Wrocławiu został jednak znacząco przekształcony. Przede wszystkim stracił funkcję klatki schodowej, dzięki czemu mógł zostać o wiele bardziej podcięty i tym samym przekształcić się w efektowny wykusz, przyciągający już z daleka wzrok przechodniów i przejezdnych. W ten sposób w „gropiusowskim” narożniku funkcja komunikacyjna została zamieniona na reklamową.

Obie elewacje budynku Mendelsohn ukształtował na różne sposoby – ta od strony ul. Oławskiej, z cofniętym ostatnim – piątym – piętrem, jest płaska i stonowana za sprawą równomiernie rozstawionych okien. Od strony ul. Szewskiej cofnięte są aż dwa ostatnie piętra, ale za to nie na całej jej długości; główny kontrast polega jednak na tym, że przez całą niewycofaną część tej elewacji budynku bieżą niczym nieprzerywane taśmy przeszkleń o wydatnych gzymsach, jakby



⁵ Zob. E. Mendelsohn, *International Consensus on the New Architectural Concept, or Dynamics and Function*, [w:] *idem, The Complete Works*, New York 1992, s. 23–24, 7 (jest to angielski przekład wyd. 1: *Das Gesamtschaffen des Architekten*, Berlin 1930); K. James, *Erich Mendelsohn & the Architecture of German Modernism*, Cambridge 1997, s. 93.

⁶ Więcej na temat pochodzenia tego terminu: K. James, *op. cit.*, s. 250, przyp. 7.

⁷ Więcej na temat sklepów R. Petersdorffa i Herpichów – zob. *ibidem*, s. 111–115, 141–157.

⁸ Więcej o domu towarowym S. Schockena w Stuttgarcie – zob. K. James, *op. cit.*, s. 178–193.

⁹ Zob. A. Jaeggi, *Fagus: Industrial Culture from Werkbund to Bauhaus*, Princeton 2000, s. 35.

il. 3 Mossehaus projektu E. Mendelsohna, zbudowany w latach 1921-1923. Fot. za: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/31/Bundesarchiv_Bild_102-00182%2C_Berlin%2C_Zeitungshaus_Mosse.jpg (data dostępu: 2 X 2019)



¹⁰ Według **H. R. Morgenthalera** („Jak można pozostać obojętnym wobec sztuki?” *Okres kształtowania i kierunkowania zainteresowań (1910-1918)*, [w:] *Erich Mendelsohn...*, s. 31, przyp. 50) technika rysunku Mendelsohna jest bardzo podobna do tej stosowanej przez F. L. Wrighta w szkicach z *Ausgeführte Bauten und Entwürfe von Frank Lloyd Wright* i *Ausgeführte Bauten*.

¹¹ Mapa przedstawiająca plan M. Berga w: *Deutschlands Städtebau. Breslau*, Hrsg. G. Halama, Berlin 1921, s. 36.

z rozpędu niewyhamowujące na narożniku budynku, lecz wybiegające dalej i dopiero po opięciu wykusza zawracające, by połączyć się z drugą, spokojniejszą elewacją. Jak widać, dynamika tego budynku polega więc nie tylko na elementach ewokujących ruch, ale przede wszystkim na ich skontrastowaniu z tymi statycznymi. Najlepiej dostrzec to można, oglądając Petersdorff od strony narożnika, skąd odmienne ukształtowanie obu elewacji może oddziaływać na widza w pełni. Na to, że taki punkt oglądu zamierzony był jako podstawowy dla tego gmachu, wskazuje fakt, iż to w takiej perspektywie przedstawiany był on, tak jak zresztą większość dzieł Mendelsohna, na szkicach projektowych¹⁰. Budynek ze swoją dynamiczną formą znalazł się we właściwym kontekście, mógł być nawet przez ten kontekst inspirowany, ponieważ gdy go stawiano, we Wrocławiu obowiązywał plan urbanistyczny Maxa Berga z 1919 r., zakładający dostosowanie centrum miasta do potrzeb ruchu samochodowego. Jedną z poszerzonych w tym celu ulic miała być właśnie Szewska, planowana jako część głównej wrocławskiej trasy północ-południe¹¹.

Źródła opływowej architektury Mendelsohna

Współcześni widzieli w płynnej linii budynków Mendelsohna próbę ożywienia idei secesji¹², co może się nam wydawać wręcz kuriozalne, lecz faktem jest, że on sam przyznawał się do fascynacji Jugendstillem. W liście z listopada 1918 wskazał Hermanna Obrista, znanego monachijskiego malarza tworzącego w duchu secesji, jako tego, w którym „znalazł przygotowanie i potwierdzenie słuszności swojej własnej ekspresji formalnej”¹³. Poza tym dostrzec można w budynkach Mendelsohna pewne motywy istotnie pojawiające się choćby w Casa Milà Antonio Gaudiego: podkreślenie poziomych podziałów elewacji oraz wyoblone narożniki. Najprawdopodobniej architekt przyswoił te elementy za pośrednictwem szkoły amsterdamskiej oraz Hansa Poelziga, i to w zupełnie innej stylistycznie formie, jednak biomorficzne kształtowanie budynku, wyraźnie widoczne we wczesnych projektach Mendelsohna, a zrealizowane w Wieży Einsteina, niewątpliwie mogło budzić skojarzenia z secesją, a w szczególności z Gaudim – pierwszym twórcą wykorzystującym formy organiczne na skalę całej bryły budynku.

Samej Wieży Einsteina nie sposób odmówić dynamicznego ukształtowania. W porównaniu do syntetycznego stylu charakterystycznego dla późniejszych realizacji Mendelsohna, tu operuje on linią i bryłą bardziej płynnymi, nie odwołującymi się jeszcze do geometrii euklidesowej, jaką twórca zaczął stosować później. Widać wyraźnie, iż na tym etapie poszukiwał sposobów wyrażenia ruchu jeszcze poprzez formy organiczne, unikające za wszelką cenę prostych kątów albo linii, sześciątów czy walców. Właśnie w tej realizacji po raz pierwszy wykorzystał motyw wystającego przed lico elewacji zaokrąglonego narożnika owiniętego poziomymi pasami. Tutaj wyartykułowany został on jeszcze tylko w grubości muru, jednak rozwijany w kolejnych projektach przybierze na sile i w takiej formie stanie się znakiem rozpoznawczym architekta. Tego rodzaju półokrągłe wykusze, rozpowszechniając się, z czasem uzyskują status jednego z symboli tzw. stylu okrętowego, tym samym powodując niekiedy przypisywanie dzieł Mendelsohna do tego nurtu. Choćby Mossehaus budził od samego początku skojarzenia ze statkiem – sami współpracownicy Mendelsohna w jego biurze architektonicznym określali ów budynek, z przymrużeniem oka, jako „dokowanie Mauretanii w centrum Berlina”¹⁴. Z pewnością jest w tym sporo racji, co wynika częściowo z inspiracji koncepcjami Poelziga i jego wrocławskim biurowcem Junkernstrasse-Baugesellschaft, zbudowanym w latach 1911–1913. Również nowa architektura holenderska, szczególnie zaś tzw. szkoła amsterdamska, w której przypadku pojawiają się inspiracje formami statków, była Mendelsohnowi bardzo bliska – to w Holandii doceniono wystawę jego wczesnych szkiców pokazanych w 1919 r. w galerii Paula Cassirera w Berlinie, zanim jeszcze zdobyły one uznanie



¹² Zob. A. Behne, *Der moderne Zweckbau*, Berlin 1926, s. 38.

¹³ E. Mendelsohn, list do L. Maas, z 10 XI 1914, [w:] O. Beyer, *Eric Mendelsohn: Letters of an Architect*, London 1967, s. 34.

¹⁴ E. Mendelsohn, *International Consensus...*, s. 12.



¹⁵ Zob. I. Heinze Greenberg, „Okolo południa pojawia się ląd”. *Podróże do Holandii, Palestyny, Stanów Zjednoczonych i Związku Radzieckiego*, [w:] Erich Mendelsohn..., s. 66.

¹⁶ Zob. H. R. Morgenthaler, *op. cit.*, s. 21.

¹⁷ Zob. E. Mendelsohn, *International Consensus...*, s. 28.

¹⁸ *Ibidem*, s. 12.

¹⁹ E. Mendelsohn, *Warum diese Architektur?*, „Baukunst” 1929, nr 2, s. 7. Przytoczone za tłumaczeniem W. Moniaka (R. Stephan, „Towar jest najważniejszy – jego zachwalaniu służą wszystkie zabiegi budowlane”. *Domy towarowe w Berlinie, Wrocławiu, Chemnitz, Duisburgu, Norymbardze, Oslo i Stuttgarcie (1924–1932)*, [w:] Erich Mendelsohn...).

²⁰ E. Mendelsohn, *list...*, s. 23.

w samych Niemczech. Architekt zapoznał się też później osobiście, i to dość blisko, z Michelelem de Klerkiem, Jacobusem Johannesem Pieterem Oudem, Hendrikiem Wijdeveldem, a także Henrym van de Veldem¹⁵ [il. 5].

Mendelsohn bez wątpienia podzielał fascynację innych architektów epoki konstrukcją statków – zachwycał się ich funkcjonalną formą doskonale dopasowaną do pokonywania wody. Zarazem zauważał jednak, że budynki, w przeciwieństwie do statków, stoją w miejscu, więc stosowanie praw rządzących ich ruchem w architekturze jest zbyt techniczne, a nawet szkodliwe – dzieła architektoniczne nie miały wykonywać żadnej pracy fizycznej, tylko działać jako ekspresja artystyczna energii i siły¹⁶, wyrażając ruch za pomocą elementów metaforycznych¹⁷. Dodajmy, że ówczesna technologia budowlana na wzniesienie prawdziwie opływowych konstrukcji Mendelsohnowi i tak mu nie pozwalała, zatem chcąc nie chcąc, musiał on dynamikę swoich czasów wyrazić w inny sposób. Warto podsumować to wypowiedzią samego architekta na temat efektu, jaki próbował on osiągnąć w projekcie Mossehausu:

Podjęta została tu próba wyrażenia, że budynek nie jest obojętnym widzem pędzących samochodów i fal ruchu ulicznego, lecz że dąży do tego, by być żywym, współpracującym z nim czynnikiem. Tak jak budynek ten wizualnie wyraża błyskawiczne tempo ulicy i podejmuje jej tendencję do pędu na narożnikach, tak jednocześnie równowagą swoich sił tłumi nerwowość ulicy i przechodniów. [...] Dzieląc i nadając kierunki komunikacji, budynek stoi, pomimo złudzenia poruszania się, jak nieruchomy biegun na wzburzonej ulicy¹⁸.

Zatem jakkolwiek nie sposób odmówić architekturze Mendelsohna nawiązań marynistycznych, to trzeba zauważyć, że on sam jednak w swoich wypowiedziach zdecydowanie częściej odwołuje się do ruchu ulicznego. Swoje zainteresowanie zmianami zachodzącymi w mieście za sprawą motoryzacji pokazuje przede wszystkim w ogólnej stylistyce dążącej – podobnie jak w przypadku wzornictwa samochodowego – do ewokowania wrażenia prędkości, dynamiki, nowoczesności; do pokazania, że estetyka budynku reprezentuje ducha motoryzacji:

Lecz pałacowe fasady, dekoracyjny ganek, okienka dla lalek są zacofaniem. A więc nawarstwić masy w przestrzeń, z rzutu poziomego wyczarować tę przestrzeń w powietrze. Tu są schody, tu wejście, tu pasy okien nad regałami. Schody, wejście, pasy okien w rytmie pędzących samochodów i komunikacji pośpiesznej [...] ¹⁹.

Także w liście z 16 VIII 1913 architekt pisał, że „tylko ruch nacechowany jest nieskończonym wdziękiem”²⁰, co ewidentnie wska-



il. 4 Dom handlowy Schockena w Stuttgarcie, zbudowany w latach 1926–1928.
Fot. za: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9b/Kaufhaus_Schocken%2C_Stuttgart_1.jpg (data dostępu: 2 X 2019)



il. 5 Zbudowany w 1920 r. w Amsterdamie obiekt mieszkalny projektu H. Wijdevelda, tzw. *De Billen*; przykład szkoły amsterdamskiej. Fot. za: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d4/Amsterdam_De_billien_van_Wijdeveld_001.jpg (data dostępu: 2 X 2019)



²¹ Zob. K. L. Spengmann, *Form folgt Bewegung*, [w:] *Lebhaft bewegt*, „Bauwelt” t. 79 (1988).

zuje na inspirację manifestem futurystów. Stąd też podobieństwo podejmowanych zarówno przez nich, jak i Mendelsohna prób przełożenia zjawiska ruchu na język statycznych form malarstwa, rzeźby i architektury. Tak jak futuryści ukazywali ruch poprzez symultaniczne przedstawianie różnych jego faz, tak Mendelsohn oddawał go poprzez redukowanie w swoich budynkach linii pionowych na rzecz podkreślania poziomych. Imitował takim zabiegiem sposób postrzegania budynków przez mijających je pasażerów rozpędzonych pojazdów – w oczach tak podróżujących osób pionowe linie się rozmazują, natomiast poziomy wydłużają²¹. Z tego też względu z czasem upraszczał swoje budynki, posuwając się coraz dalej w redukcji szczegółów i tak nie widocznych z samochodu.

O projektowaniu Mossehausu pisał:

Tylko to, co może być dostrzeżone – także w szczegółach – przez przechodnia, wymaga dokładnego opracowania. Części budowli, które będą widziane jedynie z dystansu lub z jadącego samochodu, muszą być dostosowane do tego odmiennego postrzegania i prezentować się spokojnym poziomym rozczłonkowaniem dużych powierzchni²².

Oprócz tego Mendelsohn uważał, że horyzontalna kompozycja doskonale nadaje się do oddania charakteru nowego materiału budowlanego jakim był wówczas zbrojony beton, umożliwiającą ograniczenie liczby pionowych podpór na niespotykaną wcześniej skalę. Na gładkich poziomych pasach można też dogodnie umieszczać uporządkowane szyldy czy reklamy, zatem wyśmienicie sprawdzają w architekturze obiektów komercyjnych²³.

Mendelsohn podzielał coraz silniejszą w architekturze od końca XIX w. fascynację maszynami, ich estetyką oraz logiką konstrukcji. Jak sam stwierdził, oblicza jego budynków stanowią odzwierciedlenie nie tylko wygiętych kształtów z żelaza, ale też „formy technicznej maszyny, którą wszyscy znamy z iskrownika i twornika prądu”, co wskazuje, że także próby bezpośredniego kopiowania form zaczerpniętych ze świata prostych maszyn nie były obce jego architekturze²⁴.

Wpływ Hansa Poelziga

Architektura dominujących poziomych pasów opasujących cały budynek, zaokrąglonych narożników i betonu (choć u Mendelsohna nieeksponowanego) ma swój najbliższy pierwowzór w budynku Junkernstrasse-Baugesellschaft, zbudowanym przez Poelziga w latach 1911–1913 we Wrocławiu [il. 6].

Jeszcze w pierwotnych projektach z 1911 r. Poelzig zakładał dla tego budynku elewacje klasycznie oparte na pionowych podziałach, tak jak w przypadku dotychczasowych typowych europejskich biurowców czy domów handlowych. Dopiero szkic projektowy z następnego roku pokazuje ostatecznie zastosowaną rewolucyjną kompozycję elewacji, będącą znaczącym krokiem na drodze do opanowania architektury modernistycznej przez horyzontalizm – początkowo ciągnące się przez całą wysokość elewacji pionowe podpory zostały w tym szkicu przerwane przez szerokie płaskie pasy betonu, wyraźnie wysunięte przed lico filarów i okien. Ich siła oddziaływania została jeszcze pogłębiona przez stopniowe nadwieszanie kolejnych pięter, aż do czwartego, które jest cofnięte do linii parteru, tworząc przy tym nieużytkowy taras – w ten sposób budynek uzyskuje jakby nieco rozdętą formę, dość agresywnie wciskającą się w wąską przestrzeń skrzyżowania dwóch staromiejskich ulic, gdzie się znajduje. Jako pierwszy obiekt biurowo-handlowy na świecie uwidacznia na elewacjach beton, z którego został wykonany, tym samym dodatkowo wy-



²² R. Stephan, „Myśleć...”, s. 52.

²³ K. James, *op. cit.*, s. 92–93; P. Cochoła Schmal, W. Voigt, *Immer eine große Linie. Das Verwaltungsgebäude der I. G. Farbenindustrie in Frankfurt am Main und andere Verwaltungsbauten*, [w:] Hans Poelzig 1869 bis 1936. *Architekt Lehrer und Künstler* [kat. wystawy], Hrsg. W. Pehnt, M. Schirren, 13 X 2007 – 6 I 2008, Akademie der Künste, Berlin, Bonn 2007, s. 114.

²⁴ E. Mendelsohn, *Eigene Arbeit, 1923–1924*, rkps, s. 2 n., Kunstbibliothek Berlin; tłumaczenie na podstawie: H. Morgenthaler, *op. cit.*, s. 24–27.



il. 6 Budynek Junkernstrasse-Baugesellschaft H. Poelziga. Fot. za: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/SM_Wroc%C5%82aw_Ofiar_O%C5%9Bwi%C4%99cimskich_38-40_ID_599147.jpg (data dostępu: 4 IX 2019)



²⁵ Zob. J. Janas-Fürnwein, *Biurowiec dla firmy Junkernstrasse Baugesellschaft m.b.h. przy Junkernstr. (obecnie ul. Ofiar Oświęcimskich)*, [w:] Hans Poelzig we Wrocławiu. *Architektura i sztuka 1900-1916*, red. J. Ilkosz, B. Störtkühl, Wrocław 2000.

²⁶ Zob. K. James, *op. cit.*, s. 92-93.

różniąc się z otoczenia. Wszystkie elewacje obiektu, zlewające się właściwie w jedną długą powłokę oplatającą go z dwóch stron, oparte są na powtarzających się rastrach okien oddzielonych od siebie tylko zdominowanymi przez poziome pasy muru filarami, co sprawia, że Poelzig zbliża się tu jak nikt wcześniej do osiągnięcia późniejszego ideału modernizmu, czyli niczym nieprzerwanego pasa przeszkle- nia elewacji. Także zastosowana tutaj konstrukcja szkieletu budyn- ku, umożliwiającą dowolne aranżowanie wnętrza, stanie się z czasem standardem w tego typu obiektach²⁵.

Mendelsohn, który miał okazję zobaczyć opisany obiekt już pod- czas wizyty we Wrocławiu w 1913 r., wykorzystał pojawiające się tam innowacje w swoich realizacjach, choćby w niemal sąsiadującym z tym obiektem Petersdorffie²⁶. Poelzig najwyraźniej uznał te nawiązania za bardzo udane, gdyż w kilku swoich projektach z lat 1928-1929 dla domu towarowego Tietz we Wrocławiu (ostatecznie nie powstałego)

na swój sposób zrewanżował się Mendelsohnowi, proponując architekturę nawiązującą do jego domów handlowych. Szczególnie widoczny jest tu wpływ Petersdorffu – projekty Poelziga można by określić wręcz jako wariację na jego temat. Mendelsohn z pewnością nie miał tego za złe, obaj panowie bowiem dość dobrze się znali – Poelzig swoją wysoką ocenę dokonań Mendelsohna wykazał nawet jako lider ruchu popierającego go w sporze z miejskim architektem Berlina, mającym zastrzeżenia do jego zbyt wyróżniającego się stylu²⁷.

Idol Frank Lloyd Wright

Jednym ze współpracowników Mendelsohna pomagającym mu przy wznoszeniu Mossehaus był Richard Neutra²⁸. Znajdował się on już wtedy pod silnym wpływem twórczości Wrighta i nosił się z zamiarem wyjazdu za ocean i podjęcia pracy dla niego. Ta fascynacja promieniowała też chyba na Mendelsohna²⁹, gdyż w 1924 r. podczas jego podróży do Stanów Zjednoczonych (dokąd dostał się statkiem, ale które przemierzył całe ze wschodu na zachód samochodem) podziwianie budynków Wrighta i dwudniowe spotkanie z nim było głównym punktem programu. W listach USA Mendelsohn pisał z emfazą do żony: „Dwa dni w Taliesin z Frankiem Lloydem Wrightem. Dwa dni w rzece szczęścia”³⁰, czy: „Niesłychani bogata fantazja – przestrzeń, związek z naturą, szczegóły, materiał, kolor – w mistrzowskiej dyscyplinie. To geniusz”³¹.

Mendelsohn nie był, oczywiście, osamotniony w swoim uwielbieniu do Wrighta i jego oryginalnej twórczości. W 1910 folio z jego projektami, wydanymi w *Ausgeführte Bauten und Entwürfe*³², podobno przez cały dzień w biurze architektonicznym Behrensa przeglądali Le Corbusier, Walter Gropius i Mies van der Rohe³³. Wpływ nie do przecenienia na europejską architekturę miał ukazany w tym albumie, a zbudowany w latach 1908–1910 dom Fredericka C. Robiego [il. 7], jeden z rozpoczętej w 1901 domem Warda W. Willitsa serii wielu podobnych stylistycznie tzw. domów preriowych zaprojektowanych przez Wrighta.

Robie, producent rowerów, motocykli i eksperymentalnych samochodów, jako fan motoryzacji lubił urządzać sobie po Chicago przejażdżki w jednym z autocykli swojej produkcji, co z pewnością pomogło mu znaleźć wspólny język z Wrightem, który również wykazywał wielki pociąg do motoryzacji i jej możliwości – poza wpływem na omawianą twórczość architektoniczną objawiający się niestety także sporą ilością mandatów za nadmierną prędkość. W czasie projektowania domu Robiego jeździł akurat zrobionym na zamówienie samochodem marki Stoddard-Dayton, nazywanym przez jego sąsiadów Żółtym Diabłem³⁴. Był to ten sam model, który w 1909 r. wygrał pierwszy wyścig samochodowy w Indianapolis.



²⁷ Zob. *ibidem*, s. 114–115.

²⁸ R. Neutra również nie pozostał obojętny na uroki motoryzacji: w 1934 r. zaprojektował w San Fernando Valley dla J. von Sternberga dom inspirowany Rolls-Royce’em właściciela. Zob. Ł. Wojciechowski, *We wstecznym lusterku. Architektura i samochody w XX wieku*, Wrocław 2014, s. 123–124.

²⁹ Zob. K. James, *op. cit.*, s. 88.

³⁰ I. Heinze Greenberg, *op. cit.*, s. 74.

³¹ R. Stephan, „Ten sam sposób, ten sam cel”. *Domy prywatne w Berlinie i objaśnienie dzieła Franka Lloyda Wrighta*, [w:] *Erich Mendelsohn...*, s. 143.

³² P. Venable Turner, *Frank Lloyd Wright and the Young Le Corbusier*, „Journal of the Society of Architectural Historians” 1983, nr 4, s. 350, http://www.jstor.org/stable/989921?seq=1#page_scan_tab_contents (dostęp: 12 VIII 2015).

³⁴ Żółty Diabeł potrafił rozwijać prędkość do 95 km/h. Zob. M. Secrest, *Frank Lloyd Wright: A Biography*, Chicago 1998, s. 147; F. L. Wright, *An Autobiography*, Petaluma 2005, s. 411.



³⁵ J. J. P. Oud, *Architektonische Beschouwing bij Bijlage VII*, „De Stijl” 1, nr 4; cyt. za: R. A. Etlin, *Frank Lloyd Wright and Le Corbusier: The Romantic Legacy*, Manchester 1997, s. 194.

³⁶ Bardzo podobny dach zastosuje Wright jeszcze dużo później, bo w 1958 r., jako wiatę budynku samochodowej stacji serwisowej R. Lindholma w Cloquet.

³⁷ R. A. Etlin, *Frank Lloyd Wright and Le Corbusier: The Romantic Legacy*, Manchester 1997, s. 194.

³⁸ Możliwe też, że takie ukształtowanie wnętrza powstało z inspiracji japońską tradycją architektoniczną. Zob. P. Blake, *Frank Lloyd Wright – architektura przestrzeni*, Warszawa 1990, s. 43.

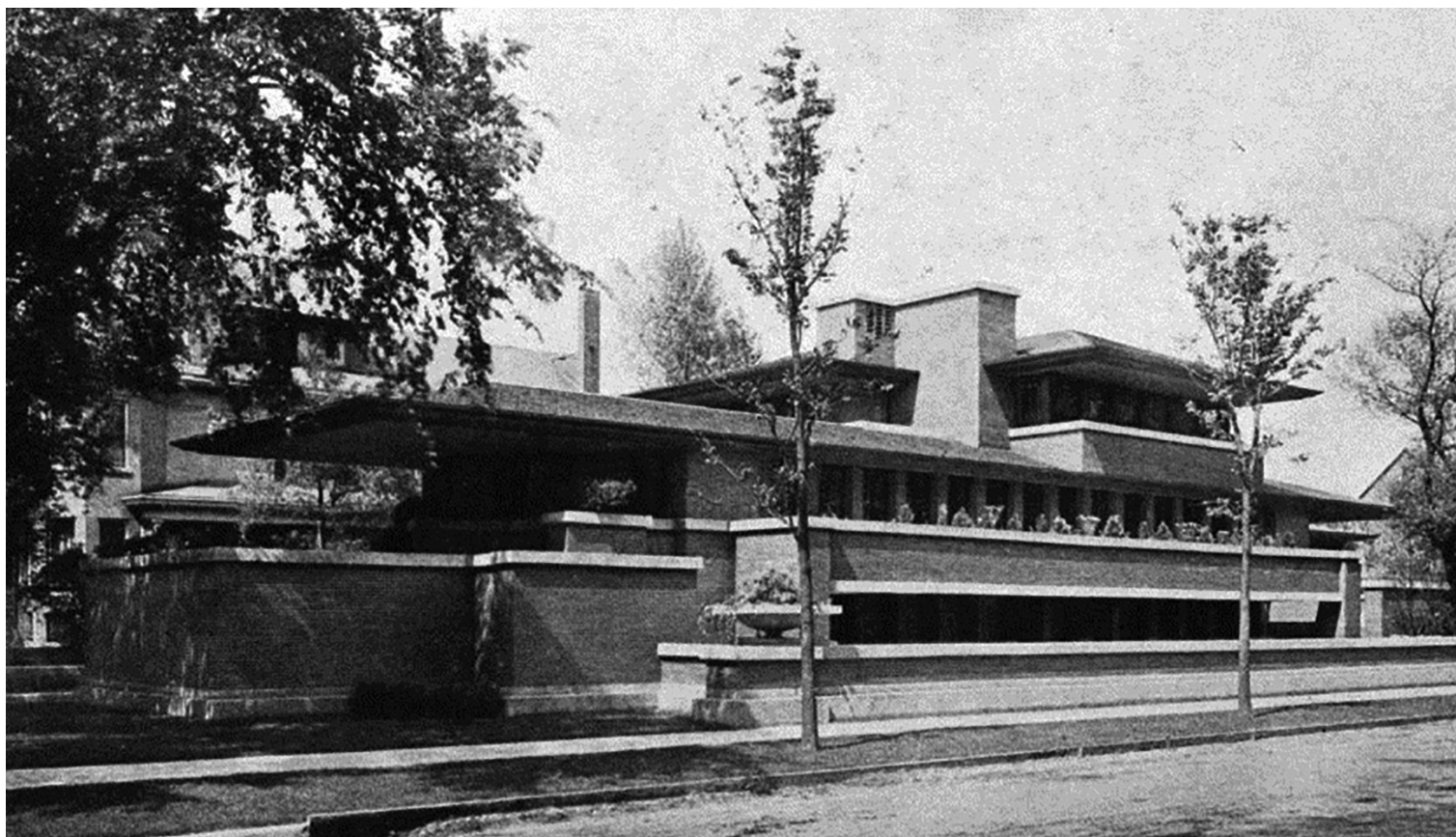
³⁹ Zob. R. A. Etlin, *op. cit.*, s. 194.

Oud napisał o Robie House:

Wright stworzył nową „plastyczną” architekturę. Jego masy ślizgają się do tyłu i do przodu, i w lewo, i w prawo: są tam plastyczne efekty we wszystkich kierunkach. Ten ruch, który można znaleźć w jego pracach, otwiera zupełnie nowe estetyczne możliwości dla architektury [...]. W tym domu całkowicie czuje się ducha naszej epoki. Podobne wrażenia narzuca poruszająca się lokomotywa. Dla tego domu nie do pomyślenia jest konny powóz, właściwy jest tu samochód³⁵.

Rzeczywiście, dachy wystające poza obręb murów niczym wiaty samochodowe³⁶ i kaskadowość poszczególnych segmentów budynku, układających się niczym trybuny na torze wyścigowym, mogą wskazywać na konotacje samochodowe. Jest to chyba pierwszy obiekt w historii architektury o tak zdecydowanej dominacji linii horyzontalnych – długie ciągi okien, tarasów, dachów biegną w nim niczym nie zakłócanie przez całą szerokość elewacji. Nawet spoiny między cegłami zostały zróżnicowane tak, że te poziome są o wiele wydatniejsze niż praktycznie niewidoczne pionowe.

Ale nie tylko kojarzące się Oudowi z szybkością zewnątrz budynku ma nawiązywać do samochodów. Tak charakterystyczny dla domów Wrighta wolny plan jest rozwiązaniem, w porównaniu z klasycznie podzielonymi wnętrzami, o wiele bardziej dynamicznym przestrzeniem, dobitnie pokazującym pasję Wrighta do ewokowania ruchu. Według Richarda Etlina wnętrze domu Robiego za sprawą sufitu, mocno obniżonego na obrzeżach wzdłuż ścian, przypomina w powiększonej skali układ przestrzenny wnętrz samochodów i łodzi tamtego czasu³⁷. Taka podwyższona centralna część, która w samochodach i łodziach miała zapewniać doświetlenie i wentylację wnętrza, tutaj pozostaje tylko reminiscencją formalną, pozbawioną swojej funkcji, jednak Wright rozwinie ten motyw w swoim kolejnym projekcie – domu dla rodziny Little – wprowadzając w podobnym podwyższeniu dodatkowe okna. Chociaż taka interpretacja wnętrza może wydawać się nieco śmiała, Etlin zwraca uwagę, że tego typu układ przestrzenny był na początku XX w. rozpowszechniony w nowoczesnych środkach transportu i takie nawiązanie wydawało się wtedy zupełnie oczywiste, bo nigdzie indziej nie dało się znaleźć do niego odniesienia³⁸. Dodajmy jeszcze, że Wright zaprojektował w domu Robiego pierwszy w historii wbudowany w budynek mieszkalny potrójny garaż samochodowy, kanał przeglądowy oraz kącik z wyposażeniem do mycia i sprzątania samochodu, a otrzymamy obraz domu z początku XX w. będącego lepiej przystosowanym do epoki motoryzacji niż lwia część realizacji o stulecie późniejszych³⁹. Wright jako pierwszy architekt zrozumiał rolę, jaką samochód miał do odegrania w historii. Antyurbanistyczny projekt Broadacre City oraz dom zaprojektowany dla Robiego były prototypami mających otoczyć miasta rozległych przedmieść i wypełniających je domów, profetyczną zapowiedzią tego, w jak dużym



il. 7 F. L. Wright, dom F. C. Robiego. Fot za: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/49/Robie_House_exterior_HABS_ILL%2C16-CHIG%2C33-1.jpg (data dostępu: 2 X 2019)

stopniu powojenne, rozwinięte społeczeństwa uzależnią się od samochodu i przekształcą pod jego wpływem cały swój styl życia.

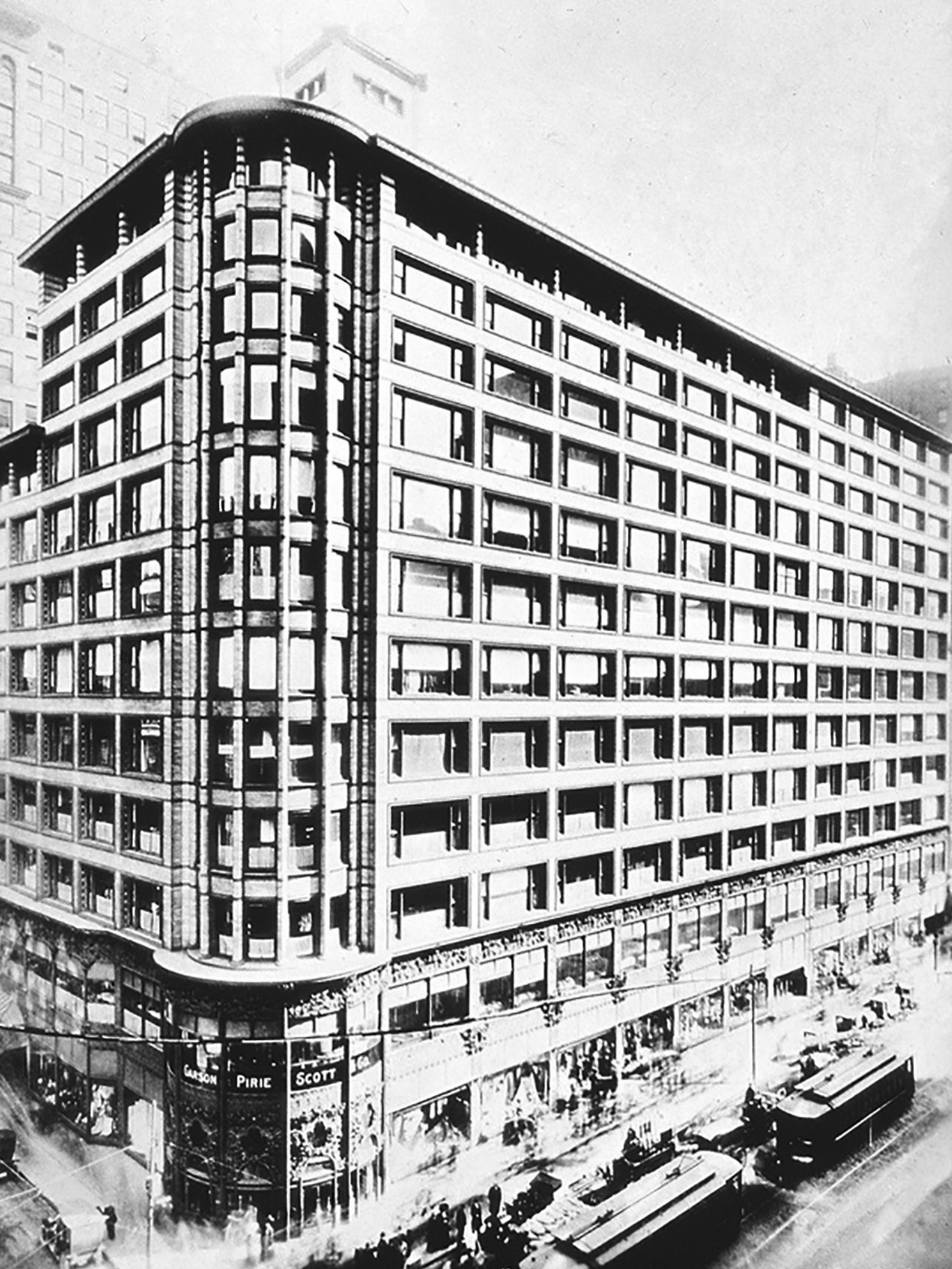
W 1920 r. Wright sam zaprojektował nieco kanciasty, nigdy nie-zrealizowany, tzw. Cantilever Car. W 1932 r. twierdził już, że jego ulubionym modelem był zdecydowanie Auburn Cord z 1929 r. – według niego miał to być najbardziej opływowy model auta i przez to doskonale pasujący do domów jego projektu. Później jeszcze twórca niejednokrotnie zmieniał stylistykę swojej architektury, a więc w konsekwencji także swoje ulubione samochody, chociaż nie można mieć pewności, czy aby nie było na odwrót⁴⁰.



⁴⁰ Zob. F. L. Wright, *An Autobiography*, Petaluma 2005, s. 411.

Horizontalizm szkoły chicagowskiej

Wright był zdecydowanie najbardziej gloryfikującym motoryzację architektem Stanów Zjednoczonych, warto jednak wskazać także na innych wywodzących się stamtąd przedstawicieli tej dziedziny, którzy na dynamicznym funkcjonalizmie Mendelsohna odcisnęli – częściowo za pośrednictwem Wrighta właśnie – swoje piętno.



Jednym z niewielu, o których mający opinię bufona Wright wyrażał się z respektem, był Louis Sullivan. Wright pracował przez pięć lat w jego biurze architektonicznym, gdzie wzajemnie uzupełniając swoje talenty, zaprojektowali oni kilka interesujących budynków, z których najbardziej znanym był Pawilon Transportu zaprezentowany na Wystawie Kolumbijskiej w Chicago w 1893 roku⁴¹. Sullivan jest bodajże najśłynniejszym przedstawicielem szkoły chicagowskiej. To w ramach tego nurtu po raz pierwszy w kompozycję architektoniczną elewacji budynków zaczęła wkradać się dominacja linii horyzontalnych. Mogło to nastąpić tylko dzięki wykorzystaniu do ich konstrukcji stalowego szkieletu – tradycyjne metody budowlane nie pozwalały na takie rozwiązanie, a przynajmniej nie było ono dla tych metod naturalne. Mimo to początkowo stalowe szkielety budowli maskowano dekoracjami utrzymanymi w stylach historycznych. Pierwszym budynkiem, w którym porzucono stosowanie takiego bogatego ornamentalnego kostiumu, był chicagowski wieżowiec Marquette’a z 1894 r., zaprojektowany przez biuro architektoniczne Holabird & Roche. Tam też po raz pierwszy pojawiły się horyzontalnie zorientowane okna – element, który szybko zdobył w architekturze Chicago sporą popularność. Pięć lat później Sullivan w Carson, Pirie, Scott & Company Building [il. 8] zastosował bardzo podobną kompozycję, oddzielając jednak okna długimi gładkimi powierzchniami jasnej terakoty⁴². Wraz z żeliwną ornamentyką dolnych partii elewacji oraz zaokrąglonym narożnikiem, będącym ewokacją narożnej wieży – charakterystycznego elementu tradycyjnej architektury domów handlowych⁴³ – stworzyły one pierwowzór dla projektów Mendelsohna, poznany przez niego naocznie w trakcie podróży po Stanach Zjednoczonych. Jakie wrażenie wywarła na nim ta architektura, świadczyć może fakt, że po powrocie do Niemiec Mendelsohn przeczytał *Autobiography of an Idea* autorstwa Sullivana⁴⁴, przetłumaczył pochwałę na jego temat napisaną przez Wrighta i publikował na łamach „Wasmuths Monatshefte für Baukunst” o jego budynkach jako o prawdziwej twarzy modernizmu w Stanach Zjednoczonych⁴⁵. Owa wywodząca się ze szkoły chicagowskiej, oddająca schemat konstrukcji elewacyjna kratownica o dominacji poziomych linii stała się motywem typowym dla modernizmu, upowszechniając się w architekturze przemysłowej, zanim przyjęto ją na szerszą skalę w innych typach budownictwa. Znów we wszystko zamieszany był samochód, pierwsze bowiem obiekty przemysłowe o elewacjach ukształtowanych w ten sposób stanowiły rozległe kompleksy przemysłu motoryzacyjnego wzniesione przez Alberta Kahna w okolicach Detroit.

Zakończenie

Architektoniczne pomysły Mendelsohna i jego prekursorów działały później inspirująco na wielu twórców. Choćby w dokonaniach Norma-

il. 8 L. Sulian, Carson, Pirie, Scott & Company Building. Fot. za: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/85/Carson_Pirie_Scott_building%2C_Chicago%2C_Illinois_-_Louis_Sullivan.jpg (data dostępu: 2 X 2019)



⁴¹ Zob. P. Blake, *op. cit.*, Warszawa 1990, s. 20–23.

⁴² Zob. N. Pevsner, *An Outline of European Architecture*, London 2009, s. 211.

⁴³ Co ciekawe, pomysł wprowadzenia do projektu sklepu Carson, Pirie, Scott & Company zaokrąglonego narożnika był autorstwa nie L. Sullivana, ale właściciela sklepu. Zob. J. Jacoby jr, *Modern Architecture*, [w:] *World Architecture*, London 1963, s. 328–329.

⁴⁴ Zob. L. Sullivan, *Autobiography of an Idea*, foreword C. Bragdon, New York 1924, <http://archive.org/details/autobiographyofa005655mbp> (data dostępu: 17 VII 2015).

⁴⁵ Zob. K. James, *op. cit.*, s. 185–186.



⁴⁶ Zob. **K. James**, *op. cit.*, s. 69; **T. Fry**, *A New Design Philosophy: An Introduction to Defuturing*, Sydney 1999, przyp. 19, s. 143; **D. Gartman**, *From Autos to Architectur. Fordism and Architectural Aesthetics in the Twentieth Century*, New York 2009, s. 168.

⁴⁷ Warto w tym miejscu wspomnieć, że wielkim entuzjastą motoryzacji był też **Le Corbusier**. Zob. **Le Corbusier**, *W stronę Architektury*, Warszawa 2012, s. 129–181.

⁴⁸ Zob. **A. J. Koseski**, *Domy jak okręty*, „Spotkania z Zabytkami” 1991, nr 6, s. 18–20; **M. Sołtysik**, *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 311.

na **Bel Geddesa**, pioniera streamline’u nawiązania te są na tyle oczywiste, że przynajmniej na polu architektury można by wręcz określać je jako odtwórcze względem dokonań lat 20. XX w. w Europie. Obaj panowie spotkali się już w 1924 r. i nie bez powodu oraz nie bez twórczych efektów utrzymywali od tego czasu ze sobą kontakt korespondencyjny⁴⁶. W ten sposób historia niejako zatoczyła koło: natchniona m.in. przez rozwój techniki i motoryzację architektura **Mendelsohna** wpłynęła na kształt samochodów projektowanych przez **Bel Geddesa** oraz innych przedstawicieli wspomnianego nurtu; ze swoim epatowaniem nowoczesnością stanowi jednak nie tylko zapowiedź tego stylu, ale też rozwiniętych jeszcze później koncepcji architektury *high-tech* – w kwestii samej filozofii budowania, ale też stosowanych powszechnie po dziś dzień form (obłości, połyskliwe powierzchnie) czy materiałów (szkło, stal).

Przedstawieni architekci antycypowali przemiany, jakie miały nastąpić w architekturze pod wpływem samochodów, i to w czasach, gdy automobile dopiero zaczynały podbój świata. Pomimo tego jednak, iż relacje między motoryzacją a architekturą są wyraźnie zarysowane w twórczości chociażby tak ważnych dla rozwoju modernizmu postaci jak **Mendelsohn** czy **Wright**⁴⁷, nadal można niestety zauważyć, że spośród wielu czynników, które wpłynęły na kształt architektury modernistycznej, rola motoryzacji poprzez sprowadzanie jej przede wszystkim do kwestii urbanistycznych jest zdecydowanie niedoceniana w przeciwieństwie m.in. statków, które doczekały się nawet wyodrębnienia osobnego „stylu okrętowego”⁴⁸. Tymczasem rozglądając się po ulicy dowolnego większego rozwiniętego miasta na świecie, nietrudno dostrzec, że modernizm stał się architekturą uzależnioną od motoryzacji o wiele bardziej niż od okrętów czy czegokolwiek innego. Możliwe, że nawet bardziej niż od człowieka.

Słowa kluczowe

architektura, samochód, **Erich Mendelsohn**, **Frank Lloyd Wright**, szkoła chicagowska, *streamline*

Keywords

architecture, car, **Erich Mendelsohn**, **Frank Lloyd Wright**, Chicago school, streamline

References

1. **Blake Peter**, *Frank Lloyd Wright – architektura przestrzeni*, Warszawa 1990.
2. **Cochola Schmal Peter, Voigt Wolfgang**, *Immer eine gro e Linie. Das Verwaltungsgebäude der I. G. Farbenindustrie in Frankfurt am Main und andere Verwaltungsbauten*, [w:] *Hans Poelzig 1869 bis 1936. Architekt Lehrer und Künstler* [kat. wystawy], Hrsg. W. Pehnt, M. Schirren, 13 X 2007 – 6 I 2008, Akademie der Künste, Berlin, Bonn 2007.

3. *Erich Mendelsohn – dynamika i funkcja. Zrealizowane wizje kosmopolitycznego architekta*, red. R. Stephan, Wrocław 2002.
4. **Etlin Richard A.**, *Frank Lloyd Wright and Le Corbusier: The Romantic Legacy*, Manchester 1997.
5. **Gartman David**, *From Autos to Architecture: Fordism and Architectural Aesthetics in the Twentieth Century*, New York 2009.
6. **Jaeggi Annemarie**, *Fagus: Industrial Culture from Werkbund to Bauhaus*, Princeton 2000.
7. **James Kathleen**, *Erich Mendelsohn & the Architecture of German Modernism*, Cambridge 1997.
8. **Janas-Fürnwein Joanna**, *Biurowiec dla firmy Junkernstrasse Baugesellschaft m.b.h. przy Junkernstr. (obecnie ul. Ofiar Oświęcimskich)*, [w:] *Hans Poelzig we Wrocławiu. Architektura i sztuka 1900–1916*, red. J. Ilkosz, Beate Störckühl, Wrocław 2000.
9. **Mendelsohn Erich**, *The Complete Works*, New York 1992.
10. **Pevsner Nikolaus**, *An Outline of European Architecture*, London 2009.
11. **Spengmann Karl Ludwig**, *Form folgt Bewegung*, [w:] *Lebhaft bewegt*, „Bauwelt” nr 79 (1988).
12. **Sullivan Louis**, *Autobiography of an Idea*, New York 1924.
13. **Wojciechowski Łukasz**, *We wstecznym lusterku. Architektura i samochody w XX wieku*, Wrocław 2014.
14. **Wright Frank Lloyd**, *An Autobiography*, Petaluma 2005.

MA Mateusz Konopka (4rtghn@gmail.com)

Graduate of art history at the University of Wrocław. His scientific interests include architecture and urban planning.

Summary

MATEUSZ KONOPKA (University of Wrocław) / Motorisation and the genesis of Erich Mendelsohn's architectural forms in the 1920s

At the beginning of the 1920s, streamlined forms were introduced into German automobile design, not only significantly improving the aerodynamic properties of the vehicles, but also giving them a dynamic look. At the same time, Erich Mendelsohn, inspired by the rapidly developing automotive industry in Germany, and perhaps also by the futuristic car designs of the time in Berlin, began to refer in his architecture to their shapes, functionality and impressions that these vehicles implied. The most striking examples of these references are the Mossehaus building in Berlin and the Petersdorff in Wrocław. The references were mainly manifested in the strong horizontalism of the façade composition, the rounded corners and the abundant use of glass and other glossy materials. However, Mendelsohn was not the first creator to use such means – previously similar ones were applied by Hans Poelzig, Frank Lloyd Wright and representatives of the Chicago school. Mendelsohn's achievements in the field of architecture inspired Norman Bel Geddes in the next decade, who, by developing the style known as streamline, propagated the forms of Mendelsohn's architecture in the field of design, including automobile design.