

WIZJA DRAPACZÓW NIEBA NA TLE RATUSZA STAREGO NEW YORKU
I «GRAND CENTRAL STATION».

— il. 1 Fantazja architektoniczna na temat nowojorskich wysokościowców. Fot. za „Architekt” 20 (1925), nr 1, s. 7

Podróż do wnętrza miasta

Pierwsze wrażenia Franciszka Krzywdy-Polkowskiego z pobytu w mieście „drapaczów nieba”

Rafał Ochęduszko

„Na przeciwległym brzegu jaśniało w promieniach ostatniego słońca,
czy też pierwszego, oczywiste Miasto Nieśmiertelnych”
„Zmylony wielkością miasta sądziłem, że jest bliskie”

Jorge Luis Borges, *Nieśmiertelny* ze zbioru *Alef*

W styczniu 1925 r. ukazała się, pod redakcją Adolfa Szyszko-Bohusza, nowa odsłona czasopisma „Architekt”. Atrakcyjna forma graficzna zdecydowanie przełamywała dość archaiczną formę periodyku. Okładka [il. 2] zdradzała nową jakość stworzoną przez krakowskie środowisko architektoniczne; wykorzystywała modernistyczne liternictwo, była utrzymana w eleganckiej, zdecydowanej kolorystyce, ozdobiona dużym zdjęciem lub rysunkiem ukierunkowującym czytelnika na treść zawartą w zeszytce, zazwyczaj skupioną wokół jednego, wiodącego tekstu. Nieprzypadkowy wydaje się też wybór materiału do tego pierwszego zeszytu „Architekta”. Jego zasadniczy trzon stanowił artykuł *Wrażenia z pobytu w kraju drapaczów nieba*¹ Franciszka Krzywdy-Polkowskiego², w którym autor opisał swoje wspomnienia z Nowego Jorku, gdzie w 1924 r. podjął pracę w biurze architektonicznym *McKim, Mead & White*, jednym z bardziej znanych w mieście.

Na początku warto podkreślić, że Nowy Jork zawsze był postrzegany jako miejsce wyjątkowe. Nie ma chyba określenia lepiej oddającego szczególność tego miejsca niż to, które nadali mu sami jego mieszkańcy: „Miasto” (*City*). Słowo to wyklucza w ich rozumieniu wszelkie inne miasta. Nie ma też dla nich życia poza „Miastem”³. Do połowy XX w. była to jedyna megalopolia obok Londynu, zamieszkiwana przez więcej niż osiem milionów mieszkańców⁴. Dlatego też zapewne motyw Nowego Jorku [il. 3], który podjął w swoich wspomnieniach Krzywda-Polkowski, był bardzo popularny także wśród



¹ Franciszek Krzywda-Polkowski, *Wrażenia z pobytu w kraju drapaczów nieba*, „Architekt” 20 (1925), nr 1, s. 2–40.

² <http://bcpw.bg.pw.edu.pl/dlibra/docContent?id=870&dirids=1>: Bolesław Kraśiewicz, *Franciszek Polkowski (Krzywda-Polkowski) (1881–1949)*, [w:] *Sylwetki profesorów Politechniki Warszawskiej*, Warszawa 1991. Franciszek Krzywda-Polkowski (1881–1949), architekt, po otrzymaniu w 1921 r. nominacji na profesora nadzwyczajnego Katedry Kompozycji Architektonicznej w Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie aż do 1931 roku pełnił funkcję dziekana Wydziału Architektury. Potem przeniósł się do Warszawy, gdzie był związany z Zakładem Architektury Krajobrazu i Parkoznastwa SGGW i Katedrą Projektowania Wnętrz i Krajobrazu na Wydziale Architektury PW. Pobyt w Ameryce wiązał się dla niego w koniecznością bezpłatnego urlopu od działalności dydaktycznej.

³ Agnieszka Taborska, *Okruchy amerykańskie*, Warszawa 2006, s. 160.

⁴ Michael Herzfeld, *Antropologia. Praktykowanie teorii w kulturze i społeczeństwie*, [Kraków 2004], s. 197.



⁵ **Le Corbusier**, *La catastrophe féérique*, „L'Architecture d'Aujourd'hui” 9 (1938), 1 (styczeń), s. 12.

⁶ **Michel de Certeau**, *The Practise of Everyday Life*, [w:] *The Blackwell City Reader*, red. Gay Bridge i Sophie Watson, Malden 2002, s. 383.

⁷ *Ibidem*, s. 383–384.

⁸ *Ibidem*, s. 384.

⁹ **F. Krzywda-Polkowski**, *op. cit.*, s. 2.

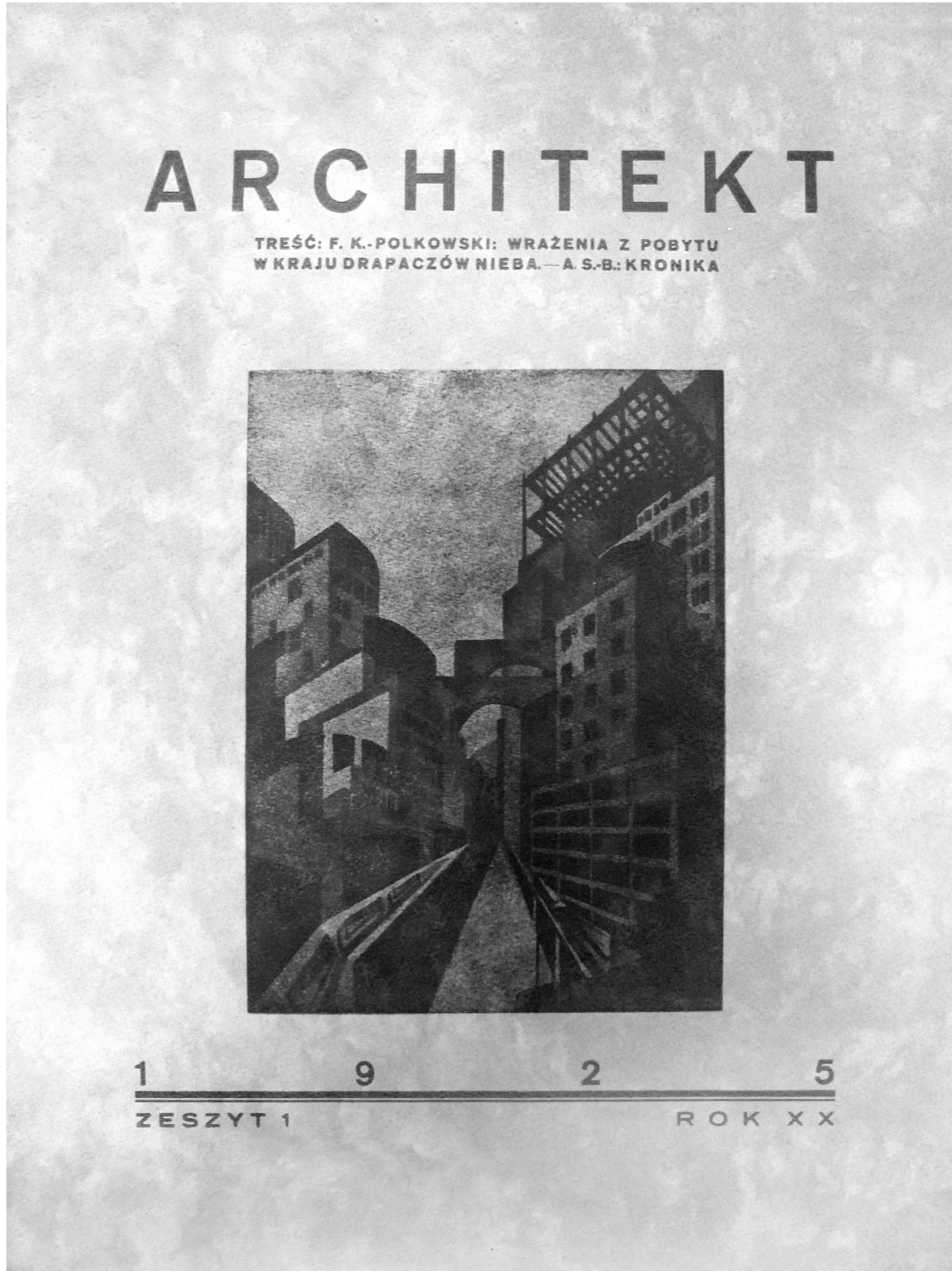
¹⁰ **Paul Wolf**, *Städtebauliche Reiseindrücke in der Vereinigten Staaten von Amerika*, „Deutsche Bauzeitung” 1928, nr 102–103, s. 861–862.

architektów i krytyków architektury. Le Corbusier powiedział w 1938 r., że Nowy Jork jest „pierwszym miejscem na ziemi na miarę nowych czasów, placem budowy epoki”⁵. Omawiane były zarówno pojedyncze budowle, najczęściej budzące szczególne emocje wysokościowce, jak i cały organizm urbanistyczny. To od Nowego Jorku architekci europejscy – chyba bez wyjątku – rozpoczynali swoje relacje z podróży po Stanach Zjednoczonych, co oczywiście wynikało w równym stopniu z jego atrakcyjności, co z położenia stawiającego go w roli łącznika, portu pomiędzy – używając określenia Michela de Certeau – dwoma oceanami, Atlantyckim i Ameryki⁶. Tyle że z perspektywy prowincjonalnego czasopisma, jakim był w okresie międzywojennym krakowski „Architekt”, taka tematyka była z pewnością czymś nowym.

W artykule Franciszka Krzywdy-Polkowskiego można wydzielić dwie zasadnicze części. W pierwszej zawarł on swoje wspomnienia z pierwszego dnia po przybyciu do Ameryki. Druga zaś – obszerniejsza – stanowi próbę przybliżenia polskim czytelnikom poszczególnych dzielnic miasta, budynków i środowiska architektonicznego, w którym znalazł się autor. W tym drugim przypadku patrzy się on na miasto – znów używając języka de Certeau – z perspektywy *voyeura*, posiadającego ogląd całości analizowanego przedmiotu, ale jednocześnie raczej niebędącym aktorem w prowadzonej narracji⁷. Chciałbym się jednak bliżej przyjrzeć podczas tych rozważań pierwszym stronom tekstu Krzywdy-Polkowskiego, gdzie pozostaje on na stanowisku bezpośredniego uczestnika opisywanego spektaklu, czytającego miejski „tekst”, bez możliwości jego pełnego dojrzenia – na zasadzie odczucia bardziej niż analizy⁸. Swoje wspomnienia Krzywda-Polkowski rozpoczyna od lakonicznego opisu podróży morskiej, a następnie przechodzi do pogłębionego opisu wejścia do nowojorskiego portu:

Mgły poranne, niestety, ujęły wiele z pierwszych wrażeń. Przepłynąwszy wzdłuż Long Island, wyspy usianej na pobrzeżu willami, przez przesmyk „The Narrows”, mijając malowniczą Staten Island, z daleka od posągu Wolności, lądowaliśmy u pomostu przy 43-ej ulicy pobrzeża Brooklynu. Widok był nieciekawym. Pomosty i tamy towarowych przystani, budowle portowe stłoczone, dachy niezliczone, jednostajność nieopisana. Portowisko jednak olbrzymie wokół, ruchliwe, z „Ferry” promami uwijającymi się wzdłuż wybrzeży, czyni wrażenie wysoce majestatyczne. New York – Manhattan jeszcze dalej, w mgły osnuty. Lądujemy wreszcie⁹.

Dla przybywających ze Starego Świata już samo wejście do portu Nowego Jorku musiało budzić silne wrażenia estetyczne, zwłaszcza w przypadku „podróży pierwszych” wiążących się z silnymi oczekiwaniami. Paul Wolf w opublikowanej na łamach „Deutsche Bauzeitung” relacji z wizyty w Stanach Zjednoczonych z 1928 r. porównał wrażenie, jakie wywiera Manhattan z perspektywy zbliżającego się do portu statku pasażerskiego, do wylaniającego się z mgieł w blasku porannego światła miasta-giganta, do sennego marzenia *Architekta*¹⁰. Podobnie Jean Porcher dla czasopisma „L'Architect” podkreślał w 1926 r., że dla pasażerów przybywających do Nowego Jorku od strony morza, przybliżający się powolnie Manhattan *w głębi ogromnej zatoki, z powietrza pełnego pary i hałasu* tworzy spektakl, którego zuchwałość i energia zapisane w masach budynków sprawiają, że nie ma architektury,



il. 2 „Architekt” – nowa szata graficzna krakowskiego czasopisma architektonicznego z 1925 r.
Fot. Rafał Ochęduszko



N E W Y O R K, N. Y.

il. 3 „New York, N.Y.”. Fot. za „Architekt” 20 (1925), nr 1, s. 3

która by potrafiła silniej oddać mentalność ludzkości¹¹. W polskiej prasie architektonicznej podobny opis *wchodzenia* w przestrzeń amerykańskiej metropolii zastosował także Tadeusz Tołwiński:

Przełłynąwszy po długiej podróży Atlantyk, zbliżamy się do brzegów Ameryki i wpływamy do głębokiej zatoki stanowiącej ujście Hudsonu i East River. Oba brzegi ujmują zatokę szmaragdowymi zboczami wzgórz, poranne mgły zakrywają kierunek, w którym się posuwamy. Powoli przecierają się pierwsze mgliste promienie słońca i wśród obłoków widzimy zarysy parusetmetrowej wysokości turni o niespodziewanych, a przeważnie prostokątnych zakończeniach. Z niewielką szybkością statek płynie dalej, mgły opadają, a turnie wyrastają jak gdyby coraz bardziej. U ich stóp wznosi się z wody miasto, przypominające jakby dziesięciokrotnie zwiększone baszty, wieże i mury średniowiecznego miasta. Jeszcze pół godziny i podpływamy bezpośrednio do stóp widzianych z daleka turni i wstępujemy na ląd, z trudem zdając sobie sprawę, że jesteśmy wśród dzieł ręki człowieczej. Potężna, głów-



¹¹ Jean Porcher, *Les nouveaux gratte-ciel*, „L'Architect” 3 (1926), 6 (Juin), s. 41.

na część Nowego Jorku dzisiejszego zajmuje wyspę Manhattan [il. 4] [...] ¹².

Należy jednak zauważyć, że dla Tołwińskiego, w przeciwieństwie do Krzywdy-Polkowskiego oraz wymienionych autorów zagranicznych, moment wejścia do portu nie stanowi punktu rozpoczęcia narracji, ponieważ poprzedza go rozległym wstępem historycznym na temat rozwoju amerykańskiego miasta, przez co opis ztraca nieco z osobistego doświadczenia autora.

W dalszej części tekstu Franciszek Krzywda-Polkowski kontynuuje swoją dynamiczną relację z odkrywania miasta [il. 5, 1]. Z perspektywy uczestnika ruchu ulicznego, z okien wynajętej taksówki zanurza się w tkanekę miejską:

Przedostają się do „taxi” i mkniemy wśród portowych budowli, szyn, zakrętów i słupów kolei nadziemnych ku wnętrzu miasta, poprzez dzielnice nabrzeżne, fabryczne i robotnicze. Po wielu zakrętach wśród domów ceglanych, przykro czerwonych, bliźniaczo do siebie podobnych, wpadamy na szeroką Flatbush Avenue, wiodącą ku mostowi Manhattan, wiszącemu nad rzeką East River. Arterja to główna Brooklynu szeroka, zabudowana ogromnie nierówno, o rzędach domostw typu swoistego anglo-amerykańskiego z wzniesionym przyziomem i portykiem na schodach na chodniki wybiegających. Przerywana coraz częściej bryłami wielopiętrowców, wyskakującymi znienacka. Uderza od razu, że tak wybudowane tylko do jutra – czeka na przebudowę. I dziwnie stare wydają się te niestare domostwa w sąsiedztwie nowych, nowych w wyrazie czasu i przeznaczenia. Niebawem wjeżdżamy na most przez pomnikowe kamienne portyki przymostowe. Słynny most Brooklyński na lewo mało widoczny. Co widać – czyni na architektach wrażenie silne. Jest bardzo śmiały, lekki i pełen wyrazu przeznaczenia – łącznika. Wydaje się od razu, iż chyba to jedno z najlepszych dzieł architektury amerykańskiej. Wrażenia te potwierdziły to przecucie. Po chwili zostawiamy most w tyle i oto New York City-Manhattan, pierwotny Nowy Amsterdam ¹³.

Zagadnienie ruchu ulicznego jako integralnego elementu „wielkiego miasta” podniósł w zbliżonym czasie Alfred Lauterbach, pisząc, że: *Koniecznością [...] wielkich miast i warunkiem sine qua non współczesnego życia są środki transportu* ¹⁴. W przypadku wspomnień Krzywdy-Polkowskiego zaskakująca jest jednak – jak na czasopismo poświęcone architekturze – perspektywa narracji z pędzącej ulicami taksówki. Nie jest to jednak jedyny interesujący zabieg, jaki zastosował autor w tym fragmencie. Warta uwagi jest tutaj formuła, rdzeń architektonicznego opisu zostaje „opakowany” przez uwagi na temat różnych bodźców, które towarzyszą odbiorowi poszczególnych budynków, przebywaniu w ich otoczeniu. W dalszym fragmencie czytamy na temat nowojorskiej ulicy:

Hałaśliwość się powiększa, ruch gęstszy, huk pociągów kolei nadziemnej na szpetnym pomoście stalowym ze wschodami, z daszkami i więcej niż nieładnymi budkami przystanków. Domostw mieszanina niespokojna, schludność zewnątrz niezbyt podziwu godna; lecz to mijamy dzielnice „cudzoziemskie”. Ukazują się olbrzymie drapacze. Wjeżdżamy w pierwsze Canyony amerykańskie, wytworzone ze ścian drapaczów. Jesteśmy na Broadway – i wyłania się słynny gmach Woolworth, w słońcu jaskrawym uderzający. [...] Za nim olbrzym Municipal Building, dzieło architektów McKim, Mead



¹² Tadeusz Tołwiński, *Miasto amerykańskie*, „Arkady” 5 (1939), 6, s. 249.

¹³ F. Krzywda-Polkowski, *op. cit.*, s. 2.

¹⁴ Alfred Lauterbach, *Zagadnienia wielkiego miasta*, „Architektura i Budownictwo” 1 (1925), 2, s. 21.



¹⁵ F. Krzywda-Polkowski, *loc. cit.*

¹⁶ P. Wolf, *op.cit.*, s. 862.

¹⁷ F. Krzywda-Polkowski, *op. cit.*, s. 3–4.

¹⁸ Por.: Elżbieta Rybicka, *Modernizowanie miasta. Zarys problematyki urbanistycznej w nowoczesnej literaturze polskiej* (=Horyzonty Nowoczesności, t. 27, red. Michał Paweł Markowski, Ryszard Nycz, Małgorzata Sugiera), Kraków [2003], s. 108–109.

*i White, i coraz inne, nowsze i dawniejsze, w powietrzu prześwietlonem. W istocie drapacze wśród wąziutkich ulic starego New Amsterdamu nie wydają się posępne i ciężkie. Z samochodu się raz po raz oglądam, aby to ocenić. Nic przykrego – owszem, podniosłe i spokojne. Stoją mocne, okazałe i wzwyż pociągające*¹⁵.

Odniesienia do konkretnych budynków, Woolwortha, Municipal Building, mieszają się tu z wartościami ulotnymi, jak szum uliczny i światło zawieszony w przestrzeni. Kulminacją tego impresjonistycznego tekstu jest opis nocnego Nowego Jorku. Należy zauważyć, że ten motyw również pojawił się w literaturze „fachowej” i Krzywda-Polkowski nie jest tutaj pod tym względem wyjątkiem. Pokazuje to jednak, że widok Manhattanu *by night* stanowi równie silny bodziec jak moment pierwszego kontaktu z nim podczas wchodzenia do portu. Paul Wolf twierdził, że „spojrzenie na panoramę z milionami światel, jak zjawy błyszczącymi drapaczami chmur, wymusza na widzu pytanie, czy to doświadczenie jest «prawdziwe», czy tylko snem”¹⁶. Charakterystyczne jest tutaj, jak Krzywda-Polkowski stopniowo zatracą precyzję opisu, skupiając się coraz bardziej na wrażeniowej percepcji miasta:

I zapadł wieczór „jasny”. Powrót ku hotelowi Broadway, po drodze „Capitol” – kinoteatr słynny, mieszczący 4500 osób. Orgja reklam świetlnych, zmiennych i migających wszędzie na frontach, dachach, i pod niebem. – Kina, kina i teatry. Olśniewające, zda się bajeczne, wspaniałe – ale – tylko w dniach pierwszych.

I oto doznałem nieoczekiwanej niespodzianki w noc „jasną, promieniejącą”. Rozszalała się bowiem w górze burza piorunowa. Chmury u wierzchołków ciemnych drapaczy przez błyskawice rozświetlane – tworzą reklamy arcyświetlne drapaczom i ich nazwie. I było to o wiele wyżej niż u nas na tle kamienic drobnych, działo się w istocie w przestworzach. Chmur cielska darły się o zręby i glemsowiny ogromów. Rozwarły się potem upusty i spłynęły wody – rozprószając tłumy.

*Długo stałem jeszcze w portyku hotelowym, podziwiając widowisko, zaiste, na miarę scenerji amerykańskiej*¹⁷.

Jak zauważa Elżbieta Rybicka, wybór perspektywy (zarówno przestrzennej, jak i narracyjnej) jest kluczowy dla prezentacji miasta. Z percepcyjnego punktu widzenia stanowi ono przede wszystkim źródło bodźców sensualnych, polifoniczną „magmę codzienności” – „amorficzne *sensorium*”. Nowoczesność postrzegania przestrzeni miejskiej, które w przytoczonych fragmentach w pełni realizuje Franciszek Krzywda-Polkowski, charakteryzuje się odejściem od typowej dla poetyki realistycznej perspektywy panoramicznej (z zewnętrznym, nieruchomym punktem widzenia, oraz oglądem całości, jakby spoza granic miasta) na rzecz perspektywy przechodnia, którą warunkuje ruch, zmienność punktu widzenia i zniesienie dystansu względem doświadczanej przestrzeni¹⁸. Podobnie Maurice Merleau-Ponty, podczas jego „podróżowania” po Paryżu, postrzegał wszelkie elementy krajobrazu urbanistycznego, takie jak kawiarenki, twarze mijanych przechodniów, drzewa, którymi obsadzona została Sekwana, jako potwierdzenie pewnego stylu, lub pewnego sensu miasta, odcinając je równocześnie od tła, pojmuwanego jako całościowy byt. Merleau-Ponty porównywał pierwsze doznania



wynikające ze spotkania z ulicami Paryża do pierwszych słów usłyszanych od nieznanego, do przejawów osoby nadal wieloznacznej, ale już rozpoznawalnej. *Nie postrzegamy prawie żadnego przedmiotu, tak jak nie widzimy oczu znajomej twarzy, tylko ich spojrzenie i wyraz. Istnieje tu podskórny sens, rozproszony w pejzażu lub wyglądzie miasta, który odkrywamy w specyficznej oczywistości, nie musząc go definiować*¹⁹.

Należy także pokreślić, że ta „nowoczesna” relacja Krzywdy-Polkowskiego nie pozostawała w odseparowaniu od bieżącej dyskusji na łamach czasopism architektonicznych. Zbiegła się w czasie z szeroko dyskutowanym wprowadzeniem w Nowym Jorku tzw. *zoning-law* – ustawy regulującej dopuszczalną wysokość budynków (zwłaszcza wysokościowców) oraz minimalną szerokość przestrzeni pomiędzy nimi, aby zapewnić otaczającej je tkance urbanistycznej dostateczną ilość światła i powietrza. Pierwotnie typ budownictwa wysokiego był wynikiem ambicji i działalności ekonomicznej w Ameryce Północnej. Z czasem stało się ono tylko faktorem w kształtowaniu wizerunku miasta, było produktem *laissez-ferrystycznego* kapitalizmu i niekontrolowanego zachwytu nad technologią. Budynki powstawały w sposób nieskoordynowany, o różnej wysokości²⁰. Jean Porcher podkreślał, że przed wprowadzeniem tych regulacji tworzył się w ten sposób „chaos estetyczny” emanujący ze sprzecznych względem siebie *mas* [budynków] *rozsianych przypadkiem, wszelkich kształtów, wszelkich rozmiarów; ozdo-*

il. 4 Nowy Jork – panorama od strony morza. Fot. Tadeusz Tołwiński za „Arkady” 5 (1939), 6, s. 249



¹⁹ Maurice Merleau-Ponty, *Fenomenologia percepcji*, Warszawa 2001, s. 306.

²⁰ Wolfgang Sonne, *Representing the State. Capital City Planning in the Early Twentieth Century*, München-Berlin-London-NY 2003, s. 293–294; Ada Louise Huxtable, *The Tall Building Artistically Reconsidered: The Search for a Skyscraper Style*, New York [1982], s. 82; William J. R. Curtis, *Modern architecture since 1900* (third edition), [London-NY 1996 (reprinted 2003)], s. 217, 219.



MIASTO NEW YORK. CZĘŚĆ WSCHODNIA PÓŁWYSPU «MANHATTAN» I RZeka «EAST-RIVER».

il. 5 Nowy Jork – widok na wschodni Manhattan. Fot. za „Architekt” 20 (1925), nr 1, s. 5

bionych pretensjonalną spuścizną po wszelkich stylach²¹. Porcher widział w regulacjach narodziny porządku, a dzięki niemu także i stylu, który był jeszcze wahający się, ale już pozwalający wyrazić kilka prostych i logicznych reguł architektury²², a który Le Corbusier pod koniec lat 30. podsumował słowami: *New-York a un style, a du style, est mûre assez pour avoir acquis le style*²³.

Zatem o atrakcyjności tekstu Franciszka Krzywdy-Polkowskiego zdecydował zbieg kilku czynników: aktualność tematu, i to nie tylko w przestrzeni lokalnego periodyku, ale także z perspektywy bardziej ogólnej – międzynarodowej; sprawność pisarska autora, jego odwaga w zastosowaniu nowoczesnej formy narracji; a także charakter, w jakim był on w Nowym Jorku – w roli podróżnego. Często bowiem spojrzenie „z zewnątrz”, okiem przybysza, pozwala w sposób bardziej przenikliwy dostrzec codzienność miejsca, w którym się znajdujemy. Georg Simmel podkreślał, że taki właśnie obserwator wykazuje „szczególną postawę obiektywną” polegającą na łączeniu pozornie cech sprzecznych: bliskości i dystansu, obojętności i zaangażowania²⁴. W kontekście omawianej relacji polskiego



²¹ Jean Porcher, *loc. cit.*

²² *Ibidem.*

²³ Le Corbusier, *loc. cit.* [New York posiada styl (jest w jednolitym stylu), ma styl (w znaczeniu „klasy”), jest wystarczająco dojrzały, aby mieć (wyrobić sobie) styl (ten jedyny, prawdziwy)].

²⁴ Georg Simmel, *Obcy*, [w:] *idem, Most i drzewo. Wybór esejów*, [red. Wanda Lipnik], Warszawa 2006, s. 207.

architekta można na koniec ponownie przytoczyć słowa Le Corbusiera:
Dla podróżnego Nowy Jork stanowi podróż samą w sobie. Aby poznać życie w Ameryce – szczerze – potrzeba by było lat – prawdziwych badań. Zaskoczę was: Amerykanie nie znają Ameryki, kraj jest zbyt duży: nie mają ani okazji, ani czasu, ani środków, ani też żadnego uzasadnionego powodu, aby podróżować po własnym państwie. Ale nowojorczy, nie lepiej, nie znają Nowego Jorku. Nowy Jork jest zbyt wielki, a dzień ma tylko dwadzieścia cztery godziny. To my, podróżni, mamy jakiś „pogląd” na to miasto: przybyliśmy, aby patrzeć, widzieć, zrozumieć, ocenić²⁵.



²⁵ Le Corbusier, *loc. cit.*

Rafał Ochęduszko

Historyk sztuki, doktorant w Instytucie Historii Sztuki Uniwersytetu Jagiellońskiego. Zainteresowania badawcze autora dotyczą przede wszystkim historii architektury nowoczesnej i jej teorii.

Summary

RAFAŁ OCHĘDUSZKO / A journey to the centre of a city. Franciszek Krzywda-Polkowski's first impressions of his sojourn in the city of 'sky scrapers'

In January 1925 on the pages of the Cracow journal 'Architekt' an article by Franciszek Krzywda-Polkowski was published. In the text entitled *Impressions of the sojourn in the country of 'sky scrapers'* the author described his memories from New York, where he started to work in 1924 for the architects office McKim, Mead & White. Special attention should be paid to the initial description of the very first moments spent in the city. The modern way of perceiving the city space, fully performed by Franciszek Krzywda-Polkowski in the quoted fragments, is characterised by abandoning the panoramic (static) perspective, typical for realistic poetics, for the benefit of the pedestrian's perspective, which is determined by movement, changes of view points and removing the distance to the experienced space. Attractiveness of Franciszek Krzywda-Polkowski's text, which undoubtedly comes as a new quality in Polish writing about architecture, derives from a few coinciding elements: an up-to-date topic, which New York was at that time and the discussion on acceptable heights of buildings in a city; the author's writing skills, his courage in applying modern form of narration; also the character of his stay in New York – he was a traveler who, glancing 'from the outside', is able to notice the every-day life of the place where we happen to be in a more penetrating way.