

# Amerykański *streamline* a europejski modernizm

**Andrzej K. Olszewski**  
Warszawa, Polska

Przy wszystkich podobieństwach, lub różnicach, między Europą a Stanami Zjednoczonymi lat 20-tych i 30-tych, główne problemy nurtów w sztuce amerykańskiej koncentrują się wokół trzech zjawisk: Art Déco, form zwanych *streamline style* i form powstałych w trakcie lansowanych przez Roosevelta programów zatrudniania artystów – Federal Art Project. Te dwa ostatnie zjawiska są ściśle powiązane z ekonomicznymi i społecznymi procesami lat Wielkiego Kryzysu.

Odnosnie do bardziej dokładnego przeanalizowania tych problemów, to badacze starają się wyróżnić delikatne, lecz nader ewidentne różnice między Art Déco, *streamline*, *modern*, *modernistic* itp. W zasadzie wszyscy podkreślają, że najbardziej amerykańskimi są formy *streamline*, rozpowszechnione w USA w latach 1927 – 1940, przede wszystkim w projektowaniu przemysłowym. Były one inspirowane aerodynamiką opływowych kształtów, z których za najdoskonalszy uważano kroplę łzy (*teardrop*).

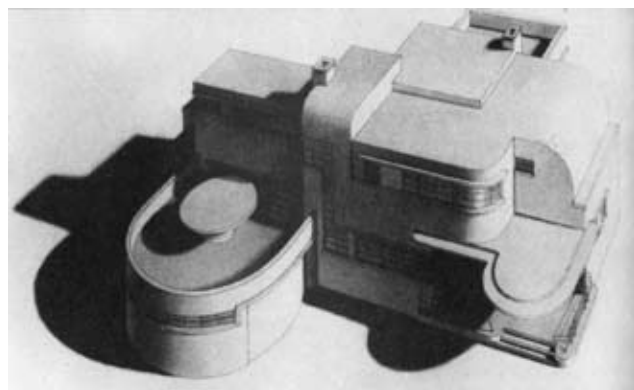
Designerzy, konstruktorzy i architekci inspirowani opływowymi, aerodynamicznymi kształtami projektowali okręty, samoloty, lokomotywy, karoserie samochodów, zaś przede wszystkim sprzęty codziennego użytku jak lodówki, odkurzacze, naczynia. Do najwybitniejszych przedstawicieli tego kierunku należeli: Norman Bel Geddes, Walter Dorwin Teague, Henri Dreyfuss, Raymond Loewy, Richard Buckminster Fuller.

Norman Bel Geddes był scenografem, autorem plakatów. W 1927 r. zaczął projektować samochody, autobusy, statki, koleje. Był autorem książki *Horizons: A Glimpse into the Not Distant Future* (1932) i artykułu *House of Tomorrow* (1931). W 1929 r. zaprojektował

wspólnie z niemieckim inżynierem Otto Kollem potężny statek powietrzny *Air Liner Number 4*, zaś z początkiem lat trzydziestych liniowce, lokomotywy i samochody o idealnym kształcie „łzy”. Choć były to projekty niezrealizowane, to ucieleśniały formę i ideę aerodynamiki. Stąd Geddes jest uważany za „ojca streamlinu” gdyż jak pisze monografista problemu Donald Bush: „spopularyzował nową estetykę dynamicznych funkcjonalnych form, gładkich organicznych łupin zawierających znajomość zasad aerodynamiki. Jego <kropla łzy> stała się więcej niż idealną formą, stała się symbolem postępu przekutego z zastosowania wiedzy i estetyki na problemy designu”<sup>1</sup>.

Henry Dreyfus również był scenografem. Od 1929 r. zajął się projektowaniem przemysłowym, począwszy od flakonów do perfum, poprzez sprzęty domowe i biurowe, (telefon *Model 300*), aż po lokomotywy: *Mercury* (1936),

1. Bush Donald J., *The Streamlined Decade*, New York 1988, s. 26



1. Norman Bel Geddes, *The House of Tomorrow* (Dom Jutra) 1931. Bush Donald J. *The Streamlined Decade*. George Braziller, New York 1975 s.134



2. Robert V. Derrah, *The Coca Cola Bottling Company, Los Angeles 1936-37*. Fot. A. K. Olszewski

*Engine 5450* (1938), *The 20th Century Limited* (1938)<sup>2</sup>. Walter Dorwin Teague zajmował się plakatem i scenografią. Od 1927 r. projektował różne opakowania i sprzęty, między innymi dla *Eastman Kodak*. Raymond Loewy był emigran-tem z Francji. Robił grafikę dla „Vogue” i „Harpers Bazaar”. W 1930 r. otworzył biuro projektowe w Nowym Jorku, projektując statki - *SS. Panama* (1936), *Princess Anne* (1933), samochody jak *Hupmobile* (1934) czy teoretyczne studia *Samochodu Przyszłości* w formie „łzy” (1938). Jego projektu była lodówka *Coldspot* (1934)<sup>3</sup>.

Odnosnie do architektury, którą określamy jako *streamline* to wzorcowym tutaj przykładem był wzmiankowany projekt *Domu Jutra* (*The House of Tomorrow*) Geddesa z 1931 r. Jego forma syntetyzuje w sobie dotychczasowe osiągnięcia modernizmu, jest w pewnym sensie reprezentatywna dla lat trzydziestych i to nie tylko w odniesieniach do architektury amerykańskiej, lecz także europejskiej. Według Busha dom był zaprojektowany w „duchu czasu” i „(...) zawierał w sobie otwarty, asymetryczny plan *Robie House* Franka Lloyda Wrighta, świetny detal *Bauhausu* w Dessau i zamiłowanie *Le Corbusiera* do płaskich dachów.”<sup>4</sup> Szeroko zakrzywiona ściana frontowa zawiera garaż i wychodzący na ogród *living room*. Zaokrąglone narożniki i elementy o kątach prostych były idealnie wyważone. Wnętrza były w większości prostokątne bez sztukaterii i gzymsów. Proste meble ożywiały krzywizny. Kuchnia ze stalowymi elementami, zaokrąglonymi narożnikami i wbudowanymi urządzeniami była w pełni *streamline*. Formy te zawierają zasadnicze elementy tej architektury, z pewnymi oczywiście modyfikacjami. W powszechnym użyciu były trzy zgrupowane linie opasujące tak budynki jak i zastawy stołowe<sup>5</sup>.

Richard Buckminster Fuller prowadził studia nad formą maksymalnie ekonomiczną i aerodynamiczną tak w zakresie projektowania po-

jazdów jak i architektury - kilka wersji *Dymaxion Cars* z lat 1933-1934. W myśl zasady „dynamic and maximum efficiency” (*Dymaxion*) Buckminster Fuller opracował modele *Dymaxion 4D House* i wieżowiec *4D*. Były to konstrukcje z aluminium i tworzyw sztucznych, wzniesione wokół centralnego masztu.<sup>6</sup>

W praktyce architektonicznej, niektóre budynki zaliczane do *streamlinu* były wręcz inspirowane kształtami okrętów. *The Maritime Museum* (poprzednio *The Aquatic Park Casino*) w San Francisco projektu Williama Moosera Jr. z lat 1935-1939, to budynek „(...) w każdym calu *streamlined* i *moderne...z zaokrąglonymi narożnikami, cofniętymi wyższymi kondygnacjami, okrągłymi oknami* [tzw.bulaje], *poręczami jak na statkach, który wykazywał zaskakujące podobieństwo do luksusowego liniowca*”.<sup>7</sup> Większą sławę zyskał budynek *The Coca Cola Bottling Plant* w Los Angeles, przekształcony w latach 1936-37 przez Roberta R. Derraha z trzech budynków w stylu hiszpańskim w jeden „dom-okręt”. „*Architekt Robert Derrah nie poskąpił żeglarskich motywów jak okrągłe okna, przejścia, luki, zwieńczenie masztem*”.<sup>8</sup> Analogie do kształtów pokrewnych statkom, czy samolotom pozwalają na szerokie rozważania na temat *streamlinu*. Odnosnie do bezpośrednich inspiracji samolotem można wymienić *Wieżę Kontrolną* na lotnisku w Birmingham (Norman & Dawbarn, 1938-39) i projekt *Methley Senior School* w Rothwell (Oliver Hill, 1938-39) uważany za objaw cynizmu, lub poczucia humoru architekta<sup>9</sup>.

W szerokiej praktyce architektonicznej budynki *streamline* to takie, które były najbliższe

6. Bush Donald, op. cit. s. 104-108, 129-131; Mrozek Józef Andrzej, *Teoria i praktyka wzornictwa przemysłowego w latach 1930-1970*, Warszawa 2005 (maszynopis), s.106.

7. Bush Donald, op.cit., s.149.

8. tamże, s.150.

9. Stump Gavin, *Introduction*, [w:] *Britain in the Thirties, Architectural Design, Profiles 24*, [bez daty], s. 6; Roderick Gradige, *The Architecture of Oliver Hill*, tamże, s. 40-41.

3. Mackay & Gibbs, *Sherbrocke Hotel, Miami Beach 1947*. Fot. A. K. Olszewski



2. tamże, s. 19

3. tamże, s. 20 i nast; Alastair Duncan, *American Art Deco*, New York 1988, s. 267-278.

4. Bush Donald, op. cit. s. 135.

5. Gebhard David, von Breton Harriette, *Kem Weber - The Moderne in Southern California 1920-1941*, Santa Barbara 1969, s. 12.



4. Henri Hohauser, *Commodore Hotel, Miami Beach 1939.*  
Fot. A. K. Olszewski

*Domowi Przyszłości* Geddesa, a więc o bryłach pełnych zaokrągleń. Wielu architektów w najrozmaitszy sposób wprowadzało te formy do swoich projektów. Przykładem *Johnson's Wax Administration Building* w Racine Franka Lloyd Wrighta, a także budynki wznoszone w latach trzydziestych w Kalifornii przez architektów emigrantów z Europy, jak Kem Weber, Rudolph Schindler, Richard Neutra<sup>10</sup>.

Rozpatrując formy w architekturze i plastyce lat 20-tych i 30-tych należy poświęcić kilka słów największej po „Wystawie Paryskiej 1937”, „Wystawie Nowojorskiej 1939-1940” („New York Worlds Fair 1939-1940”). Występowało tu pew-

10. Gebhard David, von Breton Harriette, op. cit., passim; Gebhard David, Winter Robert, *Architecture in Los Angeles. A Complete Guide*, Salt Lake City 1985, passim.

ne podobieństwo form architektonicznych – tak bardziej kompromisowych jak i nowoczesnych. Wśród projektantów wystawy byli czołowi przedstawiciele amerykańskiego *designu*, wymieniani już Norman Bel Geddes, Donald Deskey, Walter Dorwin Teague, Henry Dreyfuss, Raymond Lowy. Na wystawie opływowo formy *streamline*, symbolizujące często dosłownie funkcję, najbardziej uwidoczniły się w architekturze związanej z transportem i przemysłem. *Pawilon General Motors* jako zespół czterech budynków o formach opływowych, zaokrąglonych, „rzeźbiarskich” zwany „Autostrady i Horyzonty” projektowali Albert Kahn i Norman Bel Geddes. Przestrzeń między nimi wypełniały krzyżujące się ulice. Budynek *Forda*, projektował Walter Dorwin Teague z zespołem: C.C. Colby, R.R. Kilburn, Albert Kahn. Głównym akcentem założenia była tu *Droga Jutra* – biegnąca nad dachem budynku schodziła spiralną rampą i opasywała teren. We wnętrzu pokazano modele samochodów i fordowski system taśmowej produkcji. Gebhard i von Breton uważali, że wystawa nowojorska i wystawa „Golden Gate w San Francisco” (1939-1940), „(...) były finalnym ustanowieniem *Streamlined Moderne* jako nowej, narodowej architektury”<sup>11</sup>. Oszczędne, proste, produkowane maszynowo formy, zastosowanie szkła, stali, tworzyw sztucznych stały się więc w pewnym sensie czymś w rodzaju „narodowego stylu” między 1930 a 1940 r. Martin Greiff proponował nazwać sztukę amerykańską tych lat *Depression Modern*<sup>12</sup>.

Niezależnie od nazewnictwa istnieje nader trudny problem wzajemnych relacji między *stre-*

11. Gebhard David, von Breton Harriette, op. cit. s. 31-32.

12. Greiff Martin, *Depression Modern. The Thirties style in America*, New York 1986.

5. L. Murray Dixon, *Adams Hotel, Miami Beach.* Fot. A. K. Olszewski





6. Clarke Ellis, Roland Atkinson, Owen Williams, Daily Express Building, Londyn 1932. Fot. A.K. Olszewski

amlinem a Art Déco. Oba zresztą mieściły się w szerokich terminach „modern”, lub „modernistic”. W nader już dziś obszernej literaturze dotyczącej Art Déco, styl ten jest często bądź to utożsamiany ze *streamlinem*, bądź też uważany za jego odmianę, a raczej kontynuację. Liczni badacze traktują te zjawiska jako bliskie sobie, lecz nie jednoznaczne.

Według Davida Gebharda *american moderne* wywodził się z Wystawy Paryskiej 1925 - jednak w USA rozwinął się inaczej niż w Euro-

pie, poprzez łączenie z maszynami transportu. W latach 20-tych były to okręt i samochód, zaś w 30-tych samolot. Kolejną specyfiką była dominanta projektanta przemysłowego. Amerykański *moderne* łatwo się dzieli na dwie fazy: *zig-zag moderne* (dominacja trójkątów i kwadratów) lat 20-tych i *streamlined moderne* (francuskie krzywizny i zaokrąglenia) lat 30-tych<sup>13</sup>.

„Modern” i „modernistic” w architekturze wieżowców wyraźnie rozdziela Ada Louise Huxtable. „Modern” cechuje radykalizm, redukcjonalność, reformatorstwo, surowość, abstrakcja, elitaryzm awangardy stylu międzynarodowego. „Modernistic” z kolei był ostatnim stylem dekoracyjnym, egzotycznym połączeniem starych i nowych materiałów, tradycyjnego rzemiosła, typowych dla Wystawy Paryskiej 1925<sup>14</sup>.

Problemy tych subtelnych, lecz jednak oczywistych różnic przewijają się w tekstach innych autorów. Eva Weber relacjonuje opinie historyków odnośnie do odmian Art Déco: 1. wariant konserwatywny, czyli „classical moderne” nasilający się w latach 30-tych; 2. *zig-zag moderne*; 3. *streamline moderne* lat trzydziestych<sup>15</sup>. O różnicach tych Patricia Bayer pisała: „Takie elementy Streamline Moderne jak zaokrąglone balkony, zakrzywione poręcze, okna jak w statkach, które często występują w podstawowych dziełach modernistycznych prowadzą wielu do nazywania ich deco. Nie uwzględnia się, że ornament i w mniejszym stopniu kolor są najbardziej podstawowymi cechami architektury Art Déco”<sup>16</sup>.

13. Gebhard David, von Breton Harriette, op.cit., s. 11-12.

14. Huxtable Ada Louise, *The Tall Building Artistically Reconsidered. The Search for a Skyscraper Style*, New York 1984, s. 39.

15. Weber Eva, *American Deco*, Wigston 1992, s. 8.

16. Bayer Patricia, *Art Deco Architecture*, London 1992, s. 22



7. Roman Piotrowski, Zespół Biurowo - Mieszkalny ZUS, Gdynia 1935 - 1936. Fot. R. Hirsch



8. Zygmunt Zyberk-Plater z zespołem, Tor Wyścigów Konnych, Warszawa, 1938 – 1939. Fot. A. K. Olszewski

Faktem jest, że niezależnie od różnych sporów na temat niuansów stylowych czy nazewnictwa, podobne opływowce, zaokrąglone formy obok różnych postaci „zmodernizowanego klasycyzmu” występowały w architekturze europejskiej już od końca lat 20-tych będąc w pewnym sensie antidotum na rygorystyczną geometrię tzw. funkcjonalizmu. Owe zaokrąglenia narożników, balustrad, wykusy były reakcją na proste kąty i linie modernistycznej awangardy. W latach 30 - tych stały się powszechne, wręcz określały styl tego czasu, będąc bliskim odpowiednikiem amerykańskiego *streamlinu*. Bush pisał: „*Moderne jest odmianą Stylu Międzynarodowego, jego surowości i zaangażowania w procesy i estetykę machine age. Lecz jeśli prace mistrzów Bauhausu i Stylu były bezkompromisowe w ich wierności kanonom geometrycznego funkcjonalizmu, Streamlined Moderne był w tym mniej hałaśliwy i jego formy były łagodzone przez linie organiczne. Zaznaczało się to połączeniem ścian płaskich i zakrzywionych, lekko stonowanych i często zwieńczonych metalowi poręczami tarasów. Szczególnie stosowano szklane cegły głównie w zakrzywionych ścianach i wejściach. Czasem okrągłe okna równoważyły partie prostokątne. W budynkach Streamlined Moderne nie były stosowane zasady aerodynamiki, lecz ich zakrzywione linie dachu i zaokrąglone narożniki mają tę samą gładkość wizualnego doznania co w przypadku [samolotów]*

*DC-3 i Hiawatha. Doznanie to określa znaczące formy okresu.*”<sup>17</sup> W architekturze europejskiej, niezależnie czy będziemy stosować terminologię *streamline*, pod względem podobizn w formie ich europejskimi odpowiednikami będą: dom towarowy *Trois Quartiers* (Louis Faure Dujarric, 1932) i dom Forda (Michel Roux-Spitz, 1929) w Paryżu; *Mount Royal Hotel* (Lorne, Tait i Burnet, 1932-33), *Daily Express Building* (Clarke, Atkinson, Williams, 1932) oraz *Ibex House* (Fuller, Hall i Foulsham, 1937) w Londynie; domy towarowe *Petersdorf* obecnie *Kameleon* (Hans Poelzig, 1927) i *Wertheim* obecnie *Renoma* (Hermann Dernburg, 1928) we Wrocławiu oraz tamże hotel Hansa Scharouna z 1929 r. Na Wystawie Paryskiej 1937 tak rozwiązane były pawilony: Belgii, Urugwaju i księgarń Larousse.

W architekturze polskiej formy *streamline* były bardzo rozpowszechnione. Autor niewydanej monografii Gdyni Antoni J. Koseski do pierwszych przykładów zalicza pawilon „Centrocentrum” (Lachert i Szanajca) oraz firmy Bogusława Hersego (Bohdan Pniewski) na poznańskiej PEWUCE w 1929 r.<sup>18</sup>

Wśród polskich miast Gdynia zajmuje miejsce czołowe. Już w 1937 r. Henryk Chudziński użył określenia „styl okrętowy” pisząc „*buduje*

17. Bush Donald, op.cit., s.133

18. Koseski Antoni J., *Domy jak okręty*, „Spotkania z Zabytkami”, 1991, nr 5, s. 20.



9. Bogdan Kulczyński z zespołem. Saski Business Park, Warszawa 1998-2000. Fot. A. K. Olszewski

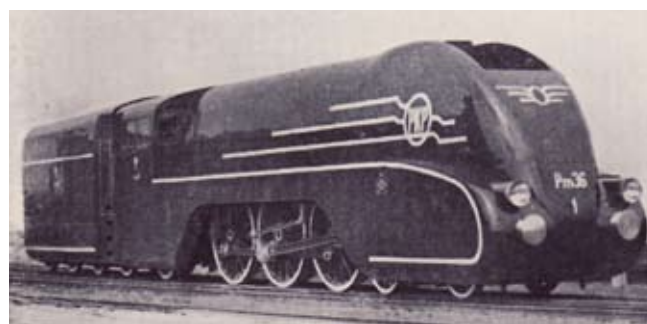
się w Gdyni okręty z cegły i cementu na łądzie”<sup>19</sup>. Do czołowych należą *Dom ZUS* (Roman Piotrowski, 1934-1936), *Dom Żeglarza Polskiego* (Bohdan Damięcki i Tadeusz Sieczkowski, 1936-1939) i inne.<sup>20</sup> Dodajmy przykłady z Katowic – *Dom mieszkalny dyrekcji PKP* (Tadeusz Michejda, 1930); Warszawy – *Państwowe Tory Wyścigów Konnych* (Zygmunt Zyberk-Plater, 1939), *Dom przy Puławskiej 26* (Juliusz Żórawski, 1935-1936); liczne domy w Łodzi. Oczywiście jest sprawą, że chodzi tu o pewne podobieństwo form, a nie o szukanie bezpośrednich wpływów. Faktem jest, że formy te, wraz z różnymi wariantami „uproszczonego klasycyzmu” obejmujemy wprowadzonym przeze mnie terminem Styl 1937<sup>21</sup>. Były wyrazem z jednej strony kontynuacji architektury modernistycznej, z drugiej zaś przejawem pewnego „łagodzenia” jej „pudełkowego” geometryzmu typowego dla europejskiego stylu międzynarodowego. Analogie takie można też znaleźć w opływowych liniach konstruowanych w Europie statków, samochodów, czy pociągów. Wymienić tu można legendarny już dziś fran-

cuski liniowiec *Normandie* (1932), samochody *Tatra V-8* (1938) i *Tatra T97*<sup>22</sup>. Wysoką pozycję zajmuje tu polski parowóz *PM36-1*, produkcji fabryki w Chrzanowie, o obudowie autorstwa Adama Xiężopolskiego i Kazimierza Zembrzuskiego, wystawiony i nagrodzony w Paryżu w 1937 r.<sup>23</sup>

Podobnych analogii można przytoczyć więcej. W architekturze naszych dni, zwanej ogólnie postmodernistyczną, w której nawiązywanie do różnych tradycji jest powszechne, echa formy *streamlinu* są nader widoczne.

22. Bush Donald, op.cit., s. 123-126.

23. Kozłowski Bartłomiej, *Złoty medal dla parowozu PM36-1 na wystawie w Paryżu*, <http://wiadomości.polska.pl/kalendarz/kalendarium/article.htm?id=230688>. 2007-08-13.



10. Parowóz PM 36-1. Adam Xiężopolski, Kazimierz Zembrzuskowski, 1936. Katalog Oficjalny Działu Polskiego na Międzynarodowej Wystawie Sztuka i Technika 1937 w Paryżu

19. Chudziński Henryk, *Domy- ludzie - architekci*, Gdynia 1937; cyt. za Sołtysik Maria, *Gdynia - miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 311.

20. Sołtysik Maria, op. cit., s. 329-331 i 342-343.

21. Olszewski Andrzej K., *Styl 1937 w świetle krytyki i historii*, [w:] *Myśl o Sztuce. Materiały Sesji zorganizowanej z okazji czterdziestolecia istnienia Stowarzyszenia Historyków Sztuki*, Warszawa, listopad 1974, Warszawa 1976, s. 205-227.

**Andrzej K. Olszewski**, historyk sztuki,

profesor Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie.

Autor wielu publikacji z zakresu historii architektury i sztuk plastycznych w wiekach XIX i XX.

Członek licznych organizacji w tym DOCOMOMO i Art Déco Society of New York