

Jednostki - okrętowy rodowód modernistycznych koncepcji mieszkaniowych

Łukasz Piątek

Politechnika Warszawska, Wydział Architektury

Jan Słyk

Politechnika Warszawska, Wydział Architektury

W modernistycznym nurcie dostrzegania piękna obiektów technicznych szczególne znaczenie zajmują przedmioty spektakularne – zadziwiające rozmiarem, niecodziennością formy, inżynierskim wyrafinowaniem. Architekci modernistycznej awangardy zafascynowani maszynami szczególną uwagę zwracali na ówczesny symbol nowoczesności – transatlantyk.

Wpływy okrętu¹ na architekturę modernistyczną są widoczne w trzech obszarach: (1) w teorii architektury – w pojawieniu się perspektywy funkcjonalistycznej, (2) w metodyce projektowania – we wprowadzeniu metod naukowych, takich jak analiza nasłonecznienia czy badania ergonomiczne oraz (3) w estetyce – w początkach minimalizmu i w „stylu okrętowym”. Niezależnie od faktycznej siły tych oddziaływań, de-

klaracje modernistów musiały być przekonujące, skoro okrętowy rodowód sugerowany jest przez krytyków i badaczy także w przypadku budynków estetycznie bardzo odległych od okrętu, takich jak ukończona w 1952 r. Unité d’Habitation de Grandeur Conforme² w Marsylii autorstwa Le Corbusiera.

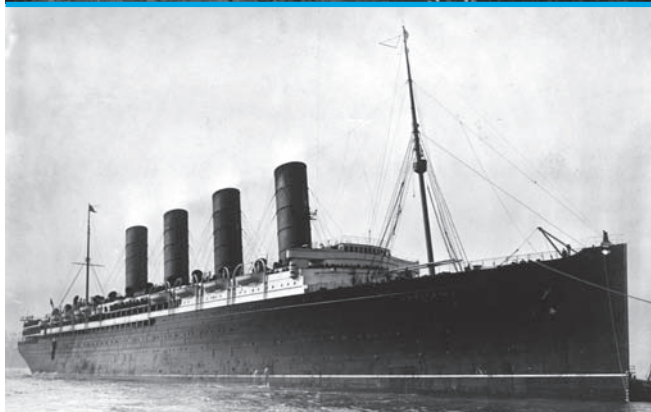
W artykule podejmiemy próbę weryfikacji poglądu o okrętowym rodowodzie modernistycznej architektury mieszkaniowej na podstawie studium przypadku Jednostki Marsylskiej. Przeanalizujemy różne aspekty projektu, a jej charakterystyczne właściwości porównamy z cechami XX-wiecznych transatlantyków. Następnie pokażemy drogę Le Corbusiera od okrętowych fascynacji i manifestów, przez codzienne praktyczne doświadczenia, do konkretnych realizacji architektonicznych. Na koniec, aby uprawdopodobnić

1. W niniejszym artykule termin okręt używany jest w znaczeniu „statek morski”, co jest zgodne z praktyką przyjętą w literaturze oceanotechnicznej.

2. Co oznacza „jednostkę mieszkalną w odpowiedniej skali”.

1. Unité d’Habitation (autor: Le Corbusier), taras na dachu (fot. Krzysztof Koszewski, 2006 r.)





2. Porównanie Unité d'Habitation (autor: Le Corbusier) i RMS Lusitania (autor: Leonard Peskett) oprac. własne na podstawie: fot. Jpmm, 1999 r. (źródło: flickr.com/photos/jpmm/4182618008 na licencji Creative Commons 2.0., dostęp 1.09.2014) oraz fot. George Grantham Bain, 1907-13 r. (źródło: George Grantham Bain Collection Biblioteka Kongresu USA, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:RMS_Lusitania_coming_into_port,_possibly_in_New_York,_1907-13-crop.jpg, dostęp 1.09.2014)

związki przyczynowo-skutkowe łączące opisane zależności, będziemy się starali wykazać podobieństwo rozwiązań oraz następstwo czasowe zdarzeń związanych z ich powstaniem.

Jednostka Marsylijska

Analiza literatury wskazuje, że trudne jest znalezienie tekstu na temat Unité d'Habitation, który pomijałby analogię marynistyczną. O tym, że inspirowana jest okrętem, pisze Charles Jencks. Nie rozwija jednak dalej tego wątku, za wyjątkiem stwierdzenia, że wewnętrzna ulica handlowa „jest podobna do zespołu sklepów na transatlantyku”. Autor traktuje analogię bardzo dosłownie, pisząc: „dziwne wydaje się, że Le Corbusier nie przewidział jakiegoś specjalnego miejsca dla kapitana”³. Laura Feigel stwierdza konkretnie: „Dla modernistycznych architektów liniowce były także przykładem świetnie obsłużonych megastruktur zapewniających idealne warunki mieszkalne – potencjałem, które Le Corbusier wykorzystał, gdy projektował Unité d'Habitation w Marsylii”. Zwraca też uwagę, że wprawdzie wnętrza transatlantyku *Normandie* z 1932 r. utrzymane w stylu art-deco były antytezą „maszyny do mieszkania”, ale design liniowców zmieniał się tak szybko, że w latach 50., gdy Le Corbusier pracował nad Unité, mógł szukać w statkach inspiracji⁴. Jacques Sbriglio argumentuje, że fasady Unité nigdy nie da się odebrać jak elewacji

tradycyjnego bloku mieszkalnego. Jego zdaniem skala obiektu oraz fakt wyposażenia parteru w *pilotis* sprawiają, że widz „stoi przed kadłubem transatlantyku”⁵. W podobnym duchu siostrzaną jednostkę w Rezé opisuje Deborah Gans, sugerując, że „sytuacja budynku akcentuje jego podobieństwo do statku”. Przypomina, że Le Corbusier postrzegał statek jako metaforę „przemysłowo wyprodukowanej pływającej utopii”, a w opisie dachu Jednostki Marsylijskiej pisze o atyce ukrywającej najbliższe otoczenie, kierując widok dalej ku górom i morzu, „umieszczając homerowski statek w antycznym krajobrazie”⁶ (il. 1). Andrew Kroll posuwa się w interpretacji jeszcze dalej: „Masywna kubatura zdaje się unosić, wstęgowe okna przypominają okna kabin biegnące wokół kadłuba, podczas gdy taras na dachu z kominami-rzeźbami wygląda jak górny pokład z kominami [statku]”. Wprawdzie zaznacza, że interpretacja tych elementów jest otwarta, ale dodaje zaraz, że występuje między nimi „nierozłączny związek”⁷.

Przytoczone fragmenty zastanawiają z dwóch powodów. Po pierwsze, surowy wyraz Unité jest daleki od fizjonomii statku pasażerskiego i jakiegokolwiek jednostki pływającej w ogóle. Po drugie, autor hasła „maszyna do mieszkania” musiał przecież wiedzieć, że każdy pasażerski liniowiec jest okresowo zamieszkiwaną „maszyną do pływania”. Wzorowanie budynku na transatlantyku byłoby sprzeczne z postulatami modernizmu – budynek podobny do statku musiałby być fałszem.

Zamykając kwerendę przytoczmy zdanie Hanny Faryny-Paszkiwicz: „Jednak z przekorą i w myśl nierozwiązywalnej zagadki – co było wcześniej, jajko czy kura – można dziś spekulować, czy Le Corbusier najpierw wymyślił swą słynną kuchnię z tysiącem skrytek, czy też inspiracją dla niego była kajuta drugiej lub trzeciej klasy, gdzie każdy centymetr kwadratowy spełnia określoną funkcję, część mebli kryje się w ścianach, a łóżka są piętrowe?”⁸.

Pierwszym elementem analizy musi być niezwykła fizjonomia, która wpływa na szczególne wrażenia wywierane przez skalę i formę budynku. Jednostka jest budynkiem dużym nawet w porównaniu do współczesnych realizacji, a w momencie oddania do użytku, mierząc 165 metrów długości, 24 szerokości i 56 wysokości⁹, była największym budynkiem mieszkalnym świata¹⁰. Mimo to, stanowiła niewielką strukturę w porównaniu z dwukrotnie dłuższymi transatlantykami – dobrze znana Corbusierowi *Normandie*, miała 314 metrów długości, 36 szerokości i 54 wysokości od stępki do szczytu komina¹¹. Analizując fasadę Unité zobaczymy, że rozrzeźbiona loggiami i *brise soleil* ściana nie przypomina ani gładkiej czarnej perfo-

5. Sbriglio Jacques, *Le Corbusier: L'Unité d'Habitation de Marseille. The Unité d'Habitation in Marseilles*, Bazylea 2004, s. 51 – tłum. własne.

6. Gans Deborah, *The Le Corbusier Guide*, Nowy Jork 2006, s. 92, 115 i 137 – tłum. własne.

7. Kroll Andrew, *AD Classics: Unite d'Habitation / Le Corbusier*, www.archdaily.com 2010, dostęp 24.08.2014 – tłum. własne.

8. Faryna-Paszkiwicz Hanna, *Geometria wyobraźni: szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Gdańsk 2003, s. 31.

9. *Works*, www.fondationlecorbusier.fr 2014, dostęp 1.09.2014.

10. Zadroga Dorota, *Unité d'Habitation, Marsylia*, www.powojennymodernizm.com 2014, dostęp 1.09.2014.

11. Urbanowicz Witold, *Architektura okrętów*, Gdynia 1959, s. 92-93.

3. Jencks Charles, *Le Corbusier. Tragizm współczesnej architektury*, Warszawa 1982, s. 155 i 162.

4. Feigel Laura, Harris Alexandra, *Modernism on Sea: Art and Culture at the British Seaside*, Witney 2009, s. 145 i 146 – tłum. własne.



3. Unité d'Habitation (autor: Le Corbusier) (fot. Jan Słyk, 2006 r.)

rowanej licznymi iluminatorami burty transatlantyku, ani znajdującej się wyżej białej nadbudowy o silnych horyzontalnych podziałach półotwartych pokładów (il. 2). Dach Unité, tak często porównywany do pokładów liniowców, także nie wykazuje podobieństw formalnych. Brak na nim charakterystycznej dla okrętu symetrii osiowej. Płynne formy szybów wentylacyjnych i dachu sali sportowej skonstruowane z prostopadłościenną maszynownią dźwigu kształtowane są arbitralnie według zasad kompozycyjnych, podczas gdy na statku rozmieszczenie nadbudowy musi poza estetyką i funkcjonalnością uwzględniać takie zagadnienia jak zrównoważenie wzdłużne i poprzeczne, opór powietrza oraz opadanie sadzy na pokład, co widać w zwartej, tarasowej bryle i obłych kominach¹².

Z formalnego punktu widzenia Unité można uznać za przewrotną odwrotność okrętu. Tam, gdzie linie transatlantyku są miękkie i łagodne, a poszycie gładkie i płynne, jednostka jest ortogonalna i perforowana. Tam, gdzie formy pokładówek są zwarte, oszczędne, a nawet często kubiczne¹³, w Unité widzimy ekspresyjną nieregularność. Masywność i brutalistyczna surowość nagiego żelbetu są przeciwieństwem lekkich stalowych form okrętowych (il. 3).

Drugi obszar możliwych porównań tworzą za-

gadnienia konstrukcyjne i technologiczne. W Unité d'Habitation szkielet żelbetowy niesie częściowo prefabrykowane mieszkania. Tymczasem w konstrukcjach okrętowych, ze względu na skomplikowany kształt kadłuba oraz ograniczenia ciężarowe, stosuje się szkielet z ram o bardzo małej rozpiętości¹⁴, współpracujący z poszyciem, pokładami oraz grodziami. Wspólnymi cechami obu struktur są natomiast prefabrykacja wyposażenia montowanego w surowej konstrukcji oraz wysokie nasycenie zaawansowanymi instalacjami.

Kolejne, komplementarne zagadnienia to skala wytwarzania, relacja do kontekstu oraz program funkcjonalny. Zgodnie z zamierzeniem Le Corbusiera Jednostka ukończona w 1952 r. miała być pierwszą z czterech Unités dla Marsylii. Do realizacji pozostałych nie doszło, ale wzniesiono cztery kolejne podobne budynki w: Nantes Rezé (1955), Briey-en-Forêt (1963), Firminy-Vert (1967) i w Berlinie (1958). Powstały też liczne projekty niezrealizowane: dwie Unités w konkursie dla Strasburga (1951)¹⁵ i kolejne trzy dla francuskich miast Bretigny-sur-Orge, Tours i Villacoublay (1960-61)¹⁶. Unité była więc projektem seryjnym¹⁷ w sposób bardzo zbliżony do projektu statku, zarówno jeżeli chodzi o ilość wzniesionych obiektów, jak i liczne, często istotne różnice między kolejnymi realizacjami. Liniowce pasażerskie także produkowano w krótkich seriach, zazwyczaj po 3-4 statki w przeciągu kilku lat, na bieżąco modyfikując ich projekt w związku z postępem technicznym oraz zmieniającymi się potrzebami. Dla przykładu: będąca przedmiotem fascynacji Le Corbusiera *Aquitania* (1913) była siostrzanym statkiem *Mauretania* oraz *Lusitania* (oba z roku 1906)¹⁸.

XX-wieczny projekt seryjny musiał być projektem uniwersalnym. Specyfika Jednostki wykluczała

14. 450-700mm, Urbanowicz W., *Architektura...*, s. 106.

15. Le Corbusier, Boesiger Willy, *Le Corbusier: ouvre complète 1946-1952*, Zürich 1953, s. 116.

16. Cohen Jean-Louis, Benton Tim, *Le Corbusier Le Grand*, Londyn 2008.

17. Co ciekawe, mimo wielokrotnie większej skali, seryjny projekt Unité okazał się być popularniejszy niż seryjne produkty-domy Le Corbusiera: Domino czy Citrohan.

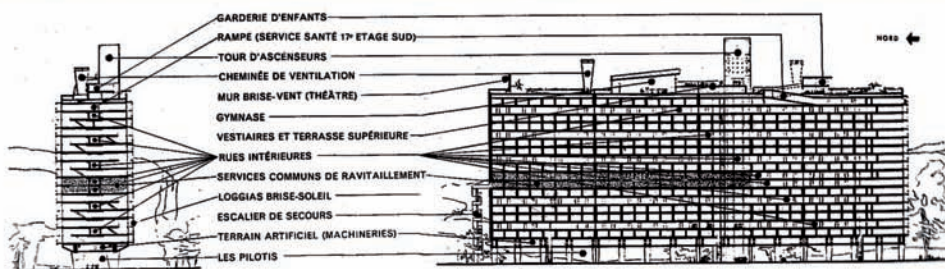
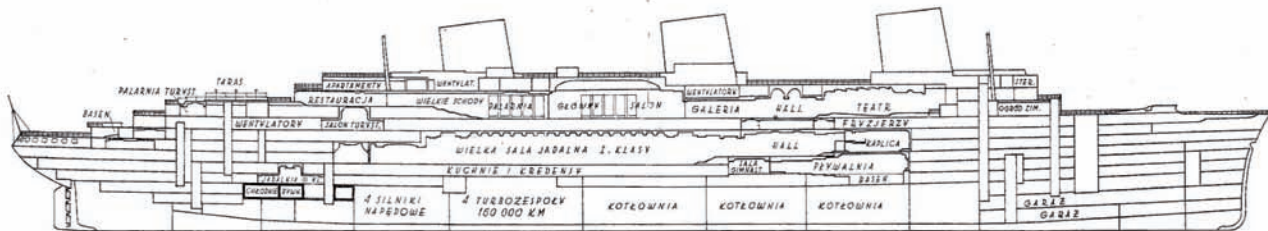
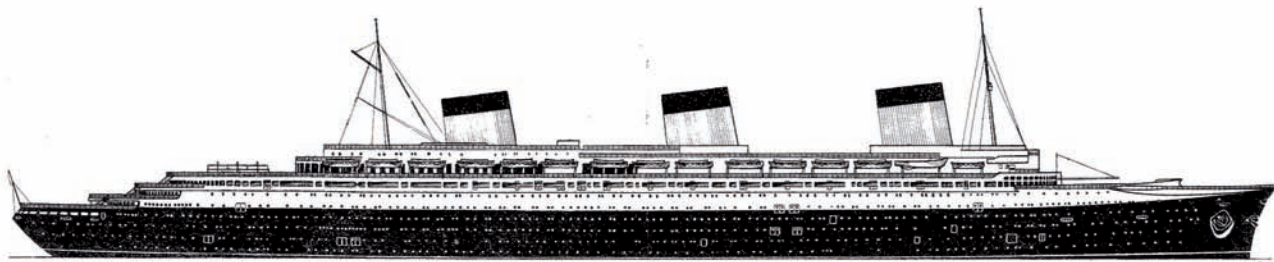
18. Urbanowicz Witold, *Transatlantyki: zarys ich dziejów i techniki*, Gdańsk 1977.

4. Fragment planu urbanistycznego Marseille-Sud z 1951 r. (autor: Le Corbusier). Północ znajduje się na górze rysunku. Źródło: Le Corbusier, Boesiger Willy, *Le Corbusier: ouvre complète 1946-1952*, Zürich 1953, s. 115



12. Urbanowicz W., *Architektura...*, s. 147.

13. Do lat 30. XX w. nadbudowy statków były w dużej części prostokątne z uwagi na koszty.



5. Porównanie rozmiarów i programu funkcjonalnego statku Normandie (autor: Vladimir Yurkevich) z 1932 r., na którym Le Corbusier odbył podróż do Nowego Jorku, oraz Unité d'Habitation (autor: Le Corbusier). Oprac. własne na podstawie: Urbanowicz Witold, Architektura okrętów, Gdynia 1959, s. 92-93. oraz Le Corbusier, Boesiger Willy, Le Corbusier: ouvre complète 1946-1952, Zürich 1953, s. 194

analizę kontekstu i korektę projektu pod jego kątem. Dlatego wszystkie Unités są w swojej relacji z otoczeniem podobne. O ustawieniu budynków na działce decydowało ich „działanie”, czyli orientacja wobec słońca, były lokowane więc zawsze na osi północ-południe (il. 4). Brak związków z kontekstem podkreślała budowa samego parteru – *pilotis* mogły stanąć wszędzie – nawet, jak w Rezé, w wodzie. Budynki nie oferowały sąsiedztwu żadnej ze swych licznych funkcji usługowych. Brak związku z kontekstem należy odnotować jako silne podobieństwo do niezależnego transatlantyku, którego zmienna orientacja zawsze jest położeniem optymalnym ze względu na realizowane zadanie.

Wynikiem decyzji o stworzeniu budynku seryjnego i uniwersalnego musiał być projekt jednostki samowystarczalnej, ponieważ tylko taki obiekt może faktycznie stanąć wszędzie. Z tego powodu w Unité znalazły się dwa zespoły przestrzeni użytkowych. Pierwszy, zlokalizowany wzdłuż pasażu – „ulicy handlowej” na kondygnacjach siódmej i ósmej – zawierający sklepy, biura oraz hotel. Drugi, na dachu budynku, gdzie oprócz sali gimnastycznej i przedszkola znajduje się basen, bieżnia i amfiteatr. Umieszczenia usług w takiej odległości od parteru podkreśla ich wyłączne przeznaczenie dla mieszkańców Jednostki. Był to pierwszy obiekt o tak bogatych zintegrowanych usługach towarzyszących nie wyodrębnionych z głównej bryły budynku¹⁹. Wszystkie te cechy świadczą o silnym podobieństwie do statku pasażerskiego – zarówno wyposażenie w przestrzenie służące rozrywce,

relaksowi, a także pracy, jak i udostępnienie górnych pokładów dla pasażerów uprawiających sport lub odpoczywających były wizytówką transatlantyków. Pomieszczenia usługowe lokowano najczęściej właśnie w centralnym rejonie statku, w otoczeniu kabin pierwszej i drugiej klasy (il. 5).

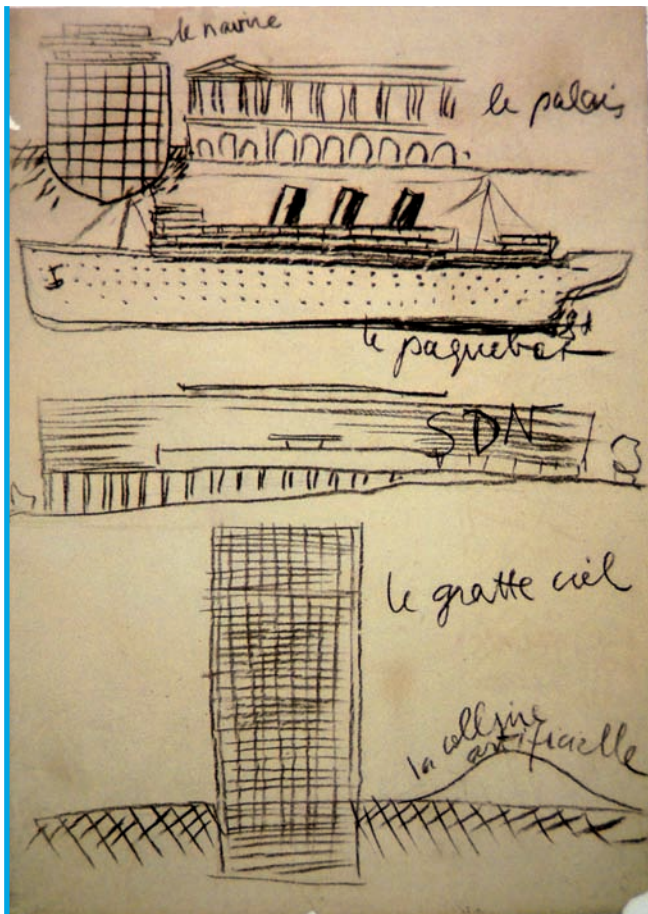
Tu kończą się podobieństwa morfologiczne. Znany z Unité układ dwupoziomowych mieszkań umieszczonych wokół podłużnego korytarza nie ma rodowodu okrętowego. Mimo często sugerowanych analogii do korytarzy okrętowych, należy zauważyć, że ich szerokość w Unité dwukrotnie przekracza standard I klasy – pewne podobieństwo można znaleźć w ich małej wysokości i braku naturalnego oświetlenia. Osiowy korytarz prawie nigdy nie występował na transatlantykach, gdzie w linii symetrii znajdowały się ogromne szyby łączące siłownię z kominami. Z tego względu stosowano najczęściej po jednym korytarzu na każdej burcie. Mieszkania tej samej wielkości nie są zgrupowane i komunikacyjnie wydzielone, inaczej niż w przypadku kabin różnej kategorii na transatlantyku.

Więcej podobieństw znajdziemy w samym mieszkaniu. Wprawdzie jego układ przestrzenny kontynuuje schemat dwupoziomowego studia paryskich willi z lat 20.²⁰, natomiast wymiary wnętrza, kompleksowe opracowanie i wyposażenie można porównać do kabiny okrętowej²¹. Wysokość niższych pomiesz-

19. Takie usługi lokowano poza główną kubaturą w projekcie Immeubles-Villas (1922), a także w zrealizowanym w 1932 r. moskiewskim budynku Narkomfin proj. Moiseia Ginzburga.

20. Banham Reyner, Rewolucja w architekturze: teoria i projektowanie w „pierwszym wieku maszyny”, Warszawa 1979, s. 264.

21. Aby uwzględnić fakt, że w przeciwieństwie do statku zamieszkanie w Unité nie miało charakteru tymczasowego, Le Corbusier określił powierzchnię dla jednej osoby w mieszkaniu typowym na 14 m², biorąc za przykład pasażerską kabinę najwyższej klasy de luxe.

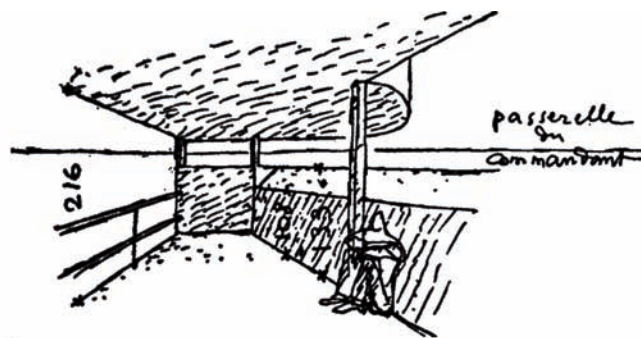


6. Szkic Le Corbusiera wykonany na statku Lutetia. Liniowiec i budynek dorównują sobie rozmiarami, brak jednak podobieństw formalnych. Źródło: Cohen Jean-Louis, Benton Tim, *Le Corbusier Le Grand*, Londyn 2008, s. 255

czeń, wynosząca w świetle 226 cm, jak i rozwiązania wnętrza – wbudowane w ścianę szafy, przesuwne ścianki między pokojami, kompaktowy natrysk i funkcjonalna kuchnia – mają swoje odpowiedniki na statkach, gdzie brak przestrzeni oraz kołysanie zmuszają do instalacji zintegrowanych, funkcjonalnych mebli²².

Kończąc wątek analizy porównawczej, warto zadać pytanie o ewentualne podobieństwo metod projektowania. Pierwotna potrzeba, nad zaspokojeniem której pracowali zarówno modernistyczni architekci, jak i projektanci transatlantyków, wydaje się podobna. Było nią zapewnienie środowiska mieszkalnego tak dużej grupie ludzi (w pierwszym wypadku – ofiarom wojny, w drugim – emigrantom), że nie można było tego zrobić żadnymi znanymi wówczas metodami. Ten problem został rozwiązany w skrajnie odmienny sposób. W Unité punktem wyjścia było określenie właściwej ilości mieszkańców w jednostce oraz opracowanie optymalnych mieszkań wraz ze sposobem ich zestawienia w blok. Można więc powiedzieć, że budynek dla 1600 mieszkańców był kształtowany „od wewnątrz”, a jego ostateczne wymiary, nieograniczone granicami działki, były prostym wynikiem pierwotnych założeń. W przypadku liniowców było dokładnie odwrotnie – jednym z pierwszych kroków projektowych było określenie wymiarów głównych statku. Kolejne trans-

22. Jeżeli Le Corbusiera inspirowały wnętrza transatlantyków takich jak *Aquitania*, to były to raczej skromne kabiny niż hole i jadalnie utrzymane w stylach historycznych – por. Howard Jeremy, *W stronę transatlantyków*. Architektura & Biznes, 1/2003, s. 50-53.



7. Szkic Le Corbusiera wykonany na statku Vernon S. Hood. Podpis po prawej stronie oznacza „mostek kapitański”. Po lewej stronie widoczna wysokość 216 cm. Źródło: Le Corbusier, *The Modulor: A Harmonious Measure to the Human Scale, Universally applicable to Architecture and Mechanics*, Cambridge 1968, s. 49

atlantyki budowano, aby skrócić czas przelotu przez ocean, na co znakomity wpływ miała długość kadłuba. Starano się więc zbudować statek jak najdłuższy, osiągając nowe granice technologiczne, finansowe czy nawigacyjne²³. Jego wnętrza musiało być podporządkowane kształtowi kadłuba i rozmieszczeniu urządzeń napędowych.

Biorąc jednak pod uwagę słowa Le Corbusiera z 1923 r. o tym, że „poważny architekt” jest „twórcą organizmów”, a projektowanie zaczyna się od „właściwego postawienia problemu”²⁴, można powiedzieć, że podobieństwo Jednostki Marsylskiej i XX-wiecznego transatlantyku polega na tym, że ich forma jest odpowiedzią na właściwie sformułowane pytanie. Co ciekawe, porównanie dwóch „maszyn” pod kątem ich racjonalnej budowy wydaje się wypadać na korzyść Unité. Jej logiczna struktura i uporządkowana według Modulora, wynikająca z przeznaczenia forma pod względem funkcjonalności zdaje się przewyższać swoje ówczesne oceaniczne inspiracje. Przyczyny takiego stanu rzeczy należy szukać w ewolucyjnym charakterze rozwoju okrętu oraz jego większej złożoności funkcjonalnej.

Le Corbusier

Aby uzupełnić dyskusję nad okrętowym rodowodem Unité, należy przeanalizować życiorys Le Corbusiera w poszukiwaniu odpowiednich doświadczeń. W poniższym kalendarium zestawiono je z ważnymi publikacjami i projektami²⁵:

1887 narodziny w La Chaux-de-Fonds w szwajcarskich górach Jury

1922 projekt domu seryjnego *Maison Citrohan*, o którym autor napisze „dom jak samochód, zaprojektowany jak pociąg albo kabina statku”²⁶

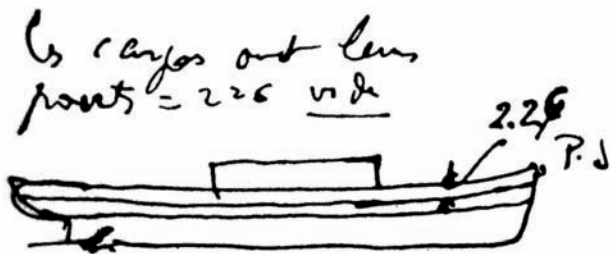
1923 publikacja *Vers une Architecture* – manifestu, w którym parowiec przedstawiany jest jako narzędzie rewolucji („wyzwolenie z odwiecznej niewoli”), obiekt estetyki („piękno bardziej technicznej natury”), „nowe formy architektoniczne, elementy na ludzką skalę”, „przemysłana, bezbłędna, wspaniała

23. Jednym z ówczesnych problemów była mała głębokość toru wodnego w wejściach portów.

24. Le Corbusier, *W stronę architektury*, Warszawa 2012, s.144 i 149.

25. Kalendarium wg Cohen Jean-Louis, Benton Tim, *Le Corbusier Le Grand*, Londyn 2008 oraz *Biography*, www.fondationlecorbusier.fr 2014, dostęp 1.09.2014.

26. Le Corbusier, *W stronę...*, s. 264.



Seyfi Saracoglu
anir Ismi Istanbul

8. Szkic Le Corbusiera prezentujący typową wysokość pomieszczeń na statku wynoszącą 226 cm. Źródło: Le Corbusier, *The Modulor: A Harmonious Measure to the Human Scale, Universally applicable to Architecture and Mechanics*, Cambridge 1968, s. 208

gra brył w świetle”) oraz jako model organizacji społeczeństwa („Transatlantyk to pierwszy etap tworzenia świata zorganizowanego w nowym duchu”)²⁷

1928-30 *Asile flottant* – projekt schroniska Armii Zbawienia na żelbetowej barce na Sekwanie w Paryżu
1929 pierwsza podróż morską na pokładzie liniowca *Lutetia* z Europy do Ameryki Południowej i z powrotem, w czasie której powstaje szkic porównujący budynek do transatlantyku (il. 6)

1929 podróż na parowcu *Gulius Caeasar* podczas pobytu w Ameryce Południowej

1929 projekt schroniska *Cité de Refuge* w Paryżu

1933 publikacja *La Ville Radieuse*, gdzie Corbu prezentuje zdjęcia lotniskowca oraz pokładu sportowego transatlantyku, zamieszcza zdjęcia i rysunki kabin okrętowych oraz przekroje *Aquitanii* z komentarzem „Wewnątrz tego pływającego miasta, gdzie spodziewamy się konfuzji i chaosu, wszystko działa z zadziwiającą dyscypliną. Wszystkie funkcje są osobno rozlokowane. Czemuż blok mieszkalny nie powinien starać się zaoferować nam tego samego komfortu co statek?”²⁸

1933 podróż morską na pokładzie parowca *Patris II* na trasie Marsylia – Ateny podczas IV kongresu CIAM

1935 podróż morską na pokładzie transatlantyku *Normandie* do Nowego Jorku

1944 rozpoczęcie prac nad *Unité d’Habitation*

1945/46 podróż morską na pokładzie *Vernon S. Hood*²⁹ na trasie Le Havre – Nowy Jork, w czasie której przy pomocy papierowej taśmy z zaznaczo-

nymi wymiarami serii błękitnej Modulora sprawdza wielkości tych elementów zabudowy na mostku kapitańskim, które „wyglądają dobrze”³⁰ oraz szkicuje kabinę, meble i sedes okrętowy (il. 7)

1948 spotkanie z tureckim mechanikiem okrętowym, w czasie którego dowiaduje się o powszechnie stosowanej na statkach wysokości wnętrza wynoszącej 226 cm (il. 8)

1952 oddanie do użytku *Unité d’Habitation de Grandeur Conforme* w Marsylii

1965 śmierć w czasie kąpieli morskiej

Jak widać, stosunek Le Corbusiera do inspiracji okrętowych ewoluował na przestrzeni lat. W pierwszym okresie, zamkniętym wydaniem *Vers une Architecture*, widać fascynację śmiałością techniczną i purystyczną fizjonomią statków, przy jednoczesnym braku własnych z nimi doświadczeń. W okresie drugim, po podróży do Ameryki Południowej, ujawnia się zainteresowanie złożoną budową i wielofunkcyjnością transatlantyku widoczne w *La Ville Radieuse*. W trzecim, po podróży statkiem *Vernon S. Hood* i tuż przed budową *Unité* w Marsylii, widać zainteresowanie ergonomią oraz seryjną produkcją przemysłową statku. Kształtowanie koncepcji *Unité d’Habitation* miało miejsce w czasie drugiego i trzeciego okresu. Prawdopodobnie dlatego związki formalne architektury budynku z architekturą okrętową nie są – w przeciwieństwie do wcześniejszych dzieł takich jak *Villa Savoy* – silne i ustępują analogiom funkcjonalnym, ergonomicznym i produkcyjnym.

Podsumowanie

W *Unité d’Habitation* widoczne jest podobieństwo do rozwiązań okrętowych w zakresie: uniwersalności projektu przeznaczonego do wielokrotnego wykorzystania, abstrahowania od kontekstu, różnorodności programowej oraz sposobu kształtowania układów i wyposażenia mieszkań. Zważywszy na liczne podróże morskie oraz następujące po nich deklaracje programowe i działania projektowe Le Corbusiera, z dużym prawdopodobieństwem możemy stwierdzić, że wymienione właściwości Jednostki Marsylskiej mają okrętowy rodowód. Natomiast jej cechy fizjonomiczne, tak często opisywane jako „okrętowe”, różnią się istotnie od architektury XX-wiecznego transatlantyku – zgodnie z poglądem, jaki Le Corbusier przedstawił w artykule opublikowanym w *Journal de Psychologie Normale et Pathologique*: „Powiedziałem, że rozważania techniczne wyprzedzają wszystko inne i że z natury rzeczy zawierają w sobie nieuniknione konsekwencje plastyczne, prowadząc czasem do radykalnych przekształceń estetycznych”³¹.

27. tamże, s. 129-144.

28. Le Corbusier, *La ville radieuse: éléments d’une doctrine d’urbanisme pour l’équipement de la civilisation machiniste*, Paryż 1933, s. 118 – tłum własne.

29. Najpopularniejsza konstrukcja XX-wiecznego okrętownictwa – statek towarowy typu *Liberty Ship* wyprodukowany w latach 1941-45 w 2,7 tys. egzemplarzy. Produkcja jednostki zajmowała średnio 45 dni. W czasie pobytu w Nowym Jorku Le Corbusier spotkał Henry’ego Kaisera, który był właścicielem stoczni budujących te statki.

30. Le Corbusier, *The Modulor: A Harmonious Measure to the Human Scale, Universally applicable to Architecture and Mechanics*, Cambridge 1968, s. 46-52 – tłum własne.

31. Banham R., *Rewolucja...*, s. 311.