

Archivolta 4/2011 s. 50-55

## Bramy czasu awiacji AVIATION AND THE GATEWAYS OF TIME

Krzysztof Wielgus  
WA Politechnika Krakowska

Słowa kluczowe: architektura, muzeum, lotnictwo, Kraków, Polska

**Keywords:** architecture, museum, aircrafts, Krakow, Poland

### Streszczenie

W grudniu 2003 roku upłynęło 100 lat, od chwili, w której dwaj amerykańscy technicy-samoucy, synowie pastora, Orville i Wilbur Wright, na piaszczystych diunach zwanych Kill Devil, wypuścili w powietrze swój pierwszy, drewniano-płócienny samolot, nazwany „The Flyer”. Pierwszy lot był krótszy niż długość kadłuba dzisiejszego wielkiego transportowca. Rozpoczął się wiek szalonego rozwoju awiacji, będącej wyznacznikiem nowoczesności, prestiżu, bogactwa i powietrznego terroru. Na początku XXI wieku, moment, w którym nowoczesność staje się historią, każdy zapytać – co zrobić z relikami burzliwego wieku awiacji? Jest to także chwila do pytania o architekturę lotniczą, a może „po-lotniczą” – o architekturę lotniczych muzeów i ekspozycji.

Pytanie o jakość i kierunki rozwoju muzeów – „bram” czy też „okien” otwierających się na stulecie awiacji, jest jak najbardziej na miejscu w Polsce, w Krakowie. Od 1963 r. istnieje tu i rozwija się jedno z największych europejskich i jedno z większych na świecie muzeów lotniczych. Jest intelektualnym i przestrzennym fenomenem, zaś od roku 2010 jest też dysponentem i depozytariuszem najnowocześniejszego budynku muzealnictwa technicznego w Polsce. Stało się kontekstem i trochę też pretekstem dla wprowadzenia do krajobrazu Krakowa reprezentanta współczesnej architektury muzealnej. Dziś nowy budynek główny Muzeum Lotnictwa Polskiego, coraz bardziej ogniskuje uwagę zwiedzających, niejako zawłaszczając sobie tożsamość muzeum i historycznego lotniska. Dzieje się tak nieco wbrew intencjom samych projektantów, którzy, zgodnie z założeniami międzynarodowego konkursu architektonicznego zaprojektować mieli „bramę” do wielkiego, przestrzennego muzeum, nie zaś samo jednostkowe, samodzielne muzeum w budynku. Budynek ten dla muzealników jest trudny i kapryśny – wymaga bardzo przemyślanej aranżacji wystaw. Ma swoją osobowość. Nie jest to jednak osobowość lotnicza. Dlatego należy mieć nadzieję, że ukończenie budynku jest etapem rozwoju, nie zaś końcem realizacji Lotniczego Parku Kulturowego na dawnym lotnisku Krakowa.

### Abstract

December 2003 marked the passing of a century from the moment when, on the sandy dunes known as the Kill Devil Hills, two American brothers, Orville and Wilbur Wright, self-taught technician and the sons of a pastor, launched their first wood-and-canvas aeroplane, the *Wright Flyer*. That first flight was shorter than the body of one of today's great transport planes. It launched an era of hectic development in aviation, a symbol of modernity, prestige, wealth and an air terror. As the 21<sup>st</sup> century gets underway, the moment when modernity becomes history commands a question. What should be done with the relics of that tempestuous era of aviation? It is also the time to question aviation, or, perhaps, 'post-aviation' architecture, to question the architecture of aviation museums and exhibitions.

Questioning the quality and developmental direction of museums, of 'gateways', or 'windows' opening onto a century of aviation is most certainly spot on in Poland and in Krakow. The largest aviation museum in Europe and one of the largest in the world has existed in that city ever since 1963. An intellectual and spatial phenomenon, since 2010 it has also been the administrator and custodian of the very newest technological museum building in the country. It constituted a context and, to an extent, a pretext to introduce a flagship for contemporary museum architecture into the Krakow cityscape. Today the Polish Aviation Museum is increasingly drawing the attention of visitors, possessing, as it does, something of the character of both museum and historical airfield. This is happening somewhat contrary to the intentions of the designers themselves, who, in line with the guidelines of the international architectural competition, were supposed to design a 'gateway' to a larger, spatial museum, but not an individual, separate and independent building-as-museum in itself. For the museum professionals, this is a building both challenging and capricious; it demands a painstakingly thought-out arrangement of the exhibitions. It has a personality all its own. Yet it is not the personality of aviation. Which is why it is necessary to hold on to the hope that the completion of the building is a stage in the development and creation of the Aviation Culture Park at the former Krakow airfield, and not the finale.

Moment, w którym nowoczesność staje się historią każe zapytać – co zrobić z relikdami burzliwego wieku awiacji? Jest to także chwila do pytania o architekturę lotniczą, a może „po-lotniczą” – o architekturę lotniczych muzeów i ekspozycji.

### **Krąg pierwszy – latające maszyny.**

W grudniu 2003 upłynęło 100 lat, od chwili, w której dwaj amerykańscy technicy-samoucy, synowie pastora, Orville i Wilbur Wright, na piaszczystych dżunach zwanych Kill Devil, wypuścili w powietrze swój pierwszy, drewniano-płócienny samolot, nazwany „The Flyer”. Pierwszy lot był krótszy niż długość kadłuba dzisiejszego wielkiego transportowca. Rozpoczął się wiek szalonego rozwoju awiacji, będącej wyznacznikiem nowoczesności, prestiżu, bogactwa i powietrznego terroru. Szybko wyrosły floty powietrzne najbardziej agresywnych potęg XX wieku. Walki powietrzne w latach II wojny światowej, stały się klasycznym przedmiotem fascynacji małych i wielkich chłopców, niemal po dzień dzisiejszy.

Dziś samolot to srebrzysty „koń roboczy linii lotniczych”, Wyścig ku zyskowi i wygodzie podróży – wprowadzenie do lotów pasażerskich szerokokadłubowych „latających słoń”, zmieniły nie tylko oblicza portów lotniczych, ale także możliwości i obyczaje milionowych rzesz pasażerów. Bohatersko-propagandowy rys lotnictwa został mu jednak odebrany przez wyprawy kosmiczne. Dziś, kiedy po raz ostatni wylądował kosmiczny prom, zaś ciągle eksploatowane i modernizowane, powietrzne liniowce bywają starsze od członków pilotujących je załóg, kiedy wycofano nawet mroczny symbol nowoczesności z czasów Wojny w Zatoce – niewidzialny F-117, zaś na polu walki zaczynają królować bezpilotowe, latające roboty, gdy legenda pilota w białym szaliku i goglach spłowieła jak sepiowe fotografie, gdy młodzież woli gry komputerowe od klejenia latających modeli, można mówić o interludium w dziejach awiacji. A może nawet o epoce „lotniczego postmodernizmu”? Moment, w którym nowoczesność staje się historią każe zapytać – co zrobić z relikdami burzliwego wieku awiacji? Jest to także chwila do pytania o architekturę lotniczą, a może „po-lotniczą” – o architekturę lotniczych muzeów i ekspozycji.

Pytanie o jakość i kierunki rozwoju muzeów – „bram” czy też „okien” otwierających się na stulecie awiacji, jest jak najbardziej na miejscu w Polsce, w Krakowie. Od 1963 istnieje tu i rozwija się jedno z największych europejskich i jedno z większych na świecie muzeów lotniczych. Jest intelektualnym i przestrzennym fenomenem, zaś od roku 2010 jest też dysponentem i depozytariuszem najnowocześniejszego budynku muzealnictwa technicznego w Polsce. Stało się kontekstem i trochę też pretekstem dla wprowadzenia do krajobrazu Krakowa reprezentanta współczesnej architektury muzealnej. Powstał w oparciu o fundusze Regionalnego Programu Operacyjnego oraz fundusze Województwa Małopolskiego – organu założycielskiego krakowskiego muzeum. Dziś budynek główny Muzeum Lotnictwa Polskiego coraz bardziej ogniskuje uwagę zwiedzających, niejako zawłaszczając sobie tożsamość muzeum i historycznego lotniska. Dzieje się tak nieco wbrew intencjom samych projektantów, którzy, zgodnie z założeniami międzynarodowego konkursu architektonicznego zaprojektować mieli „bramę” do wielkiego, przestrzennego muzeum, nie zaś samo jednostkowe, samodzielne muzeum w budynku. Z perspektywy niemal stulecia, tym razem krakowskiego lotniska Rakowice-Czyżyny (upłynie ono w kwietniu 2012), półwiecza muzeum (2013) dwudziestolecia początku doniosłych przemian w jego dziejach i roku eksploatacji budynku – warto spojrzeć na ewolucję poglądów na muzealnictwo lotnicze – i na rakowickich błoniach, i szerzej, na świecie.

### **Krąg drugi – lotnicza architektura**

Lot człowieka w przestworzach najpierw był spektaklem. Pierwsze wloty balonów w 1783 odbywały się w królewskich ogrodach. Miały w sobie coś z festynów i cyrkowych widowisk. W 2 połowie wieku XIX aeronautyka po raz pierwszy spotkała się z architektonicznym monumentalizmem. Zrodziły się pierwsze latające okręty – sterowce. Były wielkie i nietrwałe. Wymagały olbrzymich budowli hangarowych. Majestat powietrznej żeglugi zrodził prawdziwe świątynie aeronautyki. Hangar sterowca „La France” w Chalais-Meudon z roku 1887 miał formę trójnawowej gotyckiej bazyliki, wykonanej z drewna, hala sterowcowa w austriackim Fischamend była skrzyżowaniem dwuwieżowej,

cesarskiej katedry z egipską świątynią. Futurystyczne projekty gigantycznych hal kreślił Antonio Sant'Elia (1888-1916) i Erich Mendelsohn (1887-1953). Rzeczywistość czasów Wielkiej Wojny przerosła te wizje. Powstały największe, jednoprzestrzenne budowle w dziejach inżynierii sięgające ponad 200 m długości i 40 m wysokości. Niektóre z nich mogły... obracać się wokół swojej osi, na gigantycznym kręgu torowiska, ażeby ustawić się zgodnie z kierunkiem wiatru przy wprowadzaniu powietrznego okrętu Zeppelina. Po wojnie powstały jeszcze większe hale w amerykańskim Lakehurst, po to, by po spektakularnych katastrofach, podsumowanych dramatycznym pożarem sterowca „Hindenburg” w 1937 stać się pomnikami zagasłej epoki. Najpiękniejsze, żelbetonowe, paraboliczne hale sterowcowe konstrukcji Freyssineta na paryskim lotnisku Orly, budowane od 1916, legły pod amerykańskimi bombami w roku 1944.

Samolot nie potrzebował tak wielkich budowli, wymagał natomiast rozległych równych pól do startu. Widowiskowa, wręcz ludyczna funkcja aerodromów ok. 1910 roku, wpisała się i zaadaptowała tradycję hippiczną. Wielkie lotniska-pola wyścigowe – z rozległymi, ziemnymi trybunami, kopcami widokowymi, pawilonami dla utytułowanej publiczności, szopami dla aeroplanów i warsztatów, parkingami dla tysięcy powozów i samochodów – były, pełnymi barwnych flag i wyrzynanych laubzegą detali, radosnymi emanacjami pogodnego, festynowego kiczu. Pojawiały się też projekty znacznie ambitniejsze, jak wytworny, arystokratyczny „Ogród dla Lotników” - wizja sportowego lotniska autorstwa francuskiego architekta krajobrazu, Paula Vera z 1911. Na „cyrkowych” aerodromach – w Reims, Johannisthal czy Aspern, rodziły się coraz doskonalsze samoloty i sławy lotników-arystokratów. Po strzałach w Sarajewie, stanęli naprzeciw siebie na połowych lotniskach i w większości pozabijali się nawzajem w powietrznych walkach. Wszystko stało się doraźną architekturą chwili, rosnących w ciągu jednego dnia miast wielkich namiotów hangarowych i mieszkalnych. Na zapleczu frontów stawały jednak dziesiątki coraz doskonalszych hangarów, będących popisami sztuki inżynierskiej. Lotnicze koszary szokowały architekturą, łączącą początki funkcjonalizmu z elementami późnej, geometrycznej secesji. Nowoczesne wyposażenie, baseny i korty tenisowe sąsiadowały z alegorycznymi posągami i witrażami. Tak wyglądały koszary w Wiener Neustadt, projektu Siegfrieda Theissa.

Ta właśnie epoka stworzyła lotnisko krakowskie. Wielkie, stalowo-drewniane hangary o nowoczesnej konstrukcji sprężonej, wytworne pawilonowe koszary w ogrodowym założeniu, będące parafrazą „Ogrodu dla Lotników” Vera. Rzeczywistość austro-węgierskiego lotniska wojskowego, przejętego przez Polaków 31 października 1918 r. zaczęła zmieniać się w początkach lat 20. W odbudowującej się Polsce bardzo szybko adaptowano najbardziej awangardowe i... najdroższe rozwiązania francuskie w budownictwie lotniskowym. Zakładano lotniska o kształcie regularnych figur geometrycznych: kół i wielokątów. Tak powstały: Lwów-Skniłów, Warszawa-Okęcie i Kraków-Rakowice/Czyżyny. Wokół, podobnych do aren pól wzlotów ustawiane były grupy hangarów – wówczas największych na świecie. Projekty profesorów Tadeusza Obmińskiego (1874-1932) i Izydora Stella-Sawickiego (1881-1957) były to najpotężniejsze, jednoprzestrzenne żelbetonowe i stalowe budowle II Rzeczypospolitej. Okazały się tak drogie, iż większości projektów „idealnych lotnisk” z początków lat 20 nie zrealizowano do końca. Części portowe lotnisk urządzano „z wersalskim przepychem” (na Okęciu było to dzieło arch. Ireny Mrówkowej) – czego nie omieszkało, tymi słowami, wytknąć na emigracji ówczesnym dowódcą Wojska Polskiego – po wrześniowej klęsce. Wojsko, promujące nowoczesność w budownictwie hangarów, okazało się nadzwyczaj konserwatywne w architekturze części koszarowych; nie miały szans na realizację awangardowe projekty Edgara Norvertha dla lotniska lwowskiego; wszystko wróciło do klasycznej, monumentalnej architektury z łamanymi, polskimi dachami.

Najpiękniejszy i najbardziej udany przykład tego neonarodowego stylu, spójny z wcześniejszymi o kilka lat, austriackimi pawilonami koszarowymi, powstał a latach 1924-26 i zachował się do dziś, znów w Krakowie; zaprojektowali go Franciszek Mączyński i Tadeusz Stryjeński. Mniej konserwatywnym mecenasem od lotnictwa wojskowego okazało się Ministerstwo Komunikacji i Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Cywilny port w Katowicach, oddany w 1928 r. zaprojektował w duchu funkcjonalizmu, z elementami ekspresjonizmu, Tadeusz Michejda. Cywilne lotniska w Stanisławowie i Bielsku-Białej były przykładami doskonale wyważonego, międzywojennego modernizmu. Nowy etap rozwoju polskich lotnisk – nieukończone Krosno i dopiero zaprojektowany Gocław wskazywały na odnajdywanie własnej, polskiej, nowoczesnej drogi do architektury komunikacji i transportu. Należy podkreślić, iż program rozwoju lotnisk w Polsce bardzo, a według niektórych

nadmiernie ambitny, był dość wiernym odzwierciedleniem europejskich tendencji w tej dziedzinie. Zabrakło może wielkich „imperialnych” portów lotniczych, takich jak londyński Croydon czy Roma-Littoria, choć katowicki projekt Michejdy wpisuje się w pasjonujący nurt poszukiwań formy architektonicznej dla budowli bez dosłownego historycznego i funkcjonalnego precedensu. Europejski kierunek budownictwa lotniskowego spetryfikował się w skrajnie monumentalnej, wyolbrzymionej formie „Światowego Portu Lotniczego” (Weltflughafen) Berlin-Tempelhof, jednej z najbardziej porównawczych i dwuznacznie uwodzących budowli III Rzeszy. Był to projekt prof. Ernsta Sagebiela, ucznia Ericha Mendelsohna, który w tym czasie, z uwagi na nie aryjskie pochodzenie musiał opuścić Niemcy. Tempelhof, „lotnicze Colosseum brunatnej Europy” – to gigantyczna elipsa trawiastej przestrzeni, otoczonej betonowym pierścieniem drogi kołowania i zamknięta z jednej strony kilkusetmetrowym ciągiem hangaru-peronu dworca, połączonego z gmachami ministerstwa lotnictwa. Perfekcyjnie rozwiązana komunikacja z dziesiątkami szybów i klatek schodowych, monumentalny ich rytm, jako gigantycznych pilastrów, a na dachu trybuny – do podziwiania milionowych parteitagów i lotniczych rewii.

W 1938 roku ta gigantyczna konstrukcja była już znakiem przeszłości. Sposób budowania lotnisk – skrajnie pragmatyczny i pozostający aktualnym do dziś, rodził się za oceanem. Na Tempelhof samoloty kołowały po betonie, jednak startowały i lądowały na trawie, za to w każdym dowolnym kierunku (lądowanie na betonie uważano za niebezpieczne). Amerykańska spekulacja gruntami uniemożliwiła dowolne wywłaszczanie olbrzymich kręgów najlepszych gruntów. Nowojorski port La Guardia budowany był na gruntach najgorszych i najtańszych; stosowano wymianę gruntu do kilku metrów, dla startów i lądowań pozostawiano tylko tyle miejsca, ile było naprawdę niezbędne przy najczęstszych kierunkach wiatrów. Z europejskich krągłych pól wzlotów pozostały tylko amerykańskie pasy, za to wysypane żużlem, a następnie betonowane. Pragmatyzm inżynierii lotniskowej szedł w parze z doskonałością pilotażu i konstrukcji maszyn. Krzyż betonowych dróg startowych, wcinających się w miejską zabudowę, połączonych obwodową drogą manipulacyjną, skrajnie funkcjonalistyczne porty (po krótkim romansie amerykańskiej architektury lotniskowej z Art Déco) i przeszklone hangary – to drugi biegun w stosunku do europejskich „lotnisk idealnych”.

Import amerykańskiego stylu myślenia do Europy i do reszty świata, nastąpił inwazyjnie – w dosłownym znaczeniu tego słowa. Od 1942, za pieniądze brytyjskich podatników, dla „amerykańskich chłopców” – zamieniono Wyspę w największy niezatapialny lotniskowiec wszystkich czasów. Największa inwestycja budowlana ówczesnego, gasnącego Imperium to kilkadziesiąt olbrzymich baz dla bombowców 8 Armii Powietrznej USAAF (United States Army Air Forces), budowanych w ciągłym, całodobowym cyklu, na amerykańską modłę dla „amerykańskich monstrów” (tak Brytyjczycy ochrzczili najpopularniejszy bombowiec II wojny światowej; oficjalnie nazywał się „Wyzwoliciel”, czyli B-24 „Liberator”) i „Latających Fortec”. Podobny szal budowlany ogarnął Apulię w wyzwolonych Włoszech – tam stacjonowała 15 Armia Powietrzna oraz wyspy Oceanu Spokojnego, skąd „wybombardowano” z wojny Japonię.

Potem, po wojnie, było już tylko więcej, szybciej i głośniej. Niemiecki koncept, który szczęśliwie nie ocalał III Rzeszy, napęd odrzutowy, zdominował awiację. Świat się kurczył i równocześnie, podzielony żelazną kurtyną – oddalał. Euroatlantycka cywilizacja stała się faktem; niebo pociemniało od spalanej w tysiącach odrzutowych silników, lotniczej nafty. U schyłku lat 50., jakby zaplątani w nie swoje czasy, pojawili się dwaj genialni, godni siebie epigoni ekspresjonizmu i „streamline’u” w awiacji i w architekturze. Samolot Lockheed „Super Constellation” i dworzec linii lotniczych TWA projektu Eero Saarinen (1910-1961). Ostatnia chwila, w której pasażer mógł oglądnąć dworzec, do którego wchodził i maszynę, którą miał lecieć, jak wielkie rzeźby, od zewnątrz. Potem nie było już na to czasu; wszystko już stało się niejako „wnętrzem”: z wnętrza samochodu lub kolejki podziemnej pasażer był kierowany do wnętrza terminalu, stamtąd, poprzez szykany odpraw, przetłaczany był przez harmonijkowe pirsy do wnętrza kadłuba o wielkiej pojemności. Koniec lat 60. – początek kilkusetosobowych „Jumbo-Jetów” i ich europejskich, młodszych braci – postawił nowe wyzwania inżynierii i architekturze lotnisk komunikacyjnych. Stały się one osobnymi, osobliwymi miastami.

Wojsko ukrywa swoje coraz droższe zabawki w schrono-hangarach; ogrody dla lotników, lotniskaparki, lotniska-cyrki, prestiżowe lotniska idealne – stały się bytem przeszłym, zawieszonym gdzieś,

między technologią a mitologią. Ich rzecznikami, „wrotami czasu” miały być lotnicze muzea. Przeważnie nie są. Relikty lotniczych krajobrazów są znacznie rzadsze, niż relikty samej awiacji. Muzeów samolotów jest bardzo dużo. Muzeów lotnictwa, paradoksalnie, bardzo mało. Przemienne oddziaływanie fenomenu latającej maszyny działa silniej, jako inspiracja dla architektów niż architektura lotnisk.

Niemal wszystkie warstwy owego „lotniczo-architektonicznego tortu” widać, jak w przekroju, na krakowskim lotnisku Rakowice-Czyżyny. Architektura „asów przestworzy Wielkiej Wojny” zachowana w unikatowej „kapsule czasu”, jaką okazała się...jednostka wojskowa, europejskie marzenia o lotnisku idealnym, utrwalona w strukturze miasta, relikty i zachowane hangary Obmińskiego oraz Stella-Sawickiego, ślady „wersalskiego przepychu” kasztanowcowych i klonowych alej, betonowa droga startowa i perymetr, rozpoczęte przez Niemców, ukończone przez Polaków, choć ideowo przynależne Ameryce. I – paradoksalnie – szczęśliwy koniec lotniska. Decyzja o zamknięciu lotniska w 1963 z jednej strony skazała je na zabudowę, z drugiej – uchroniła przez dalszą, „odrzurową” ewolucję zacierająca opisane ślady. Determinacja niepokornego (w realiach gomółkowskiego PRL-u) lotniczego światka, uratowała jeden z hangarów i niewielką część terenu, osadzając tam unikatową ekspozycję lotniczą. Jej trzonem są relikty samolotów pionierskich i tych z okresu I wojny światowej. Jak krótkowieczne owady z drewna i płótna, budowane z perspektywą kilku miesięcy służby, sensacyjnym zbiegiem okoliczności przetrwały do dziś, stając się dla Krakowa i Polski – czymś w rodzaju Damy z Łasiczką – w kategoriach technicznego muzealnictwa. Towarzyszą im unikatowe konstrukcje polskie z dwudziestolecia międzywojennego, skromniejsza reprezentacja II wojny światowej i znów olbrzymi zbiór tego, co zbudowano od okresu zimnej wojny – po współczesność. Jest to kolekcja przeglądowa, systematyczna, dydaktyczna i w większości rozpadająca się na agresywnym dla lotniczego metalu, krakowskim, świeżym powietrzu.

We wczesnych latach 80. powstała na Politechnice Krakowskiej koncepcja ratunkowa: dla lotniska (żeby zachować to, co zostało zdewastowane, ale niezabudowane) i dla zbiorów muzeum (żeby dla większości z nich znaleźć dla nich miejsce pod dachem).

Dojrzała ona, wspólnie z muzeum, lotniskiem i jego kolekcją przez 30 lat. Wdrażana od roku 1990 dzięki konsekwencji ówczesnego i dzisiejszego dyrektora Muzeum Lotnictwa Polskiego, Krzysztofa Radwana, doprowadziła na próg sukcesu unikatowego w skali kraju projektu – Lotniczego Parku Kulturowego. Przekroczenie tego progu nie jest jednak wcale przesądzone. Uratowano znaczny fragment lotniska. Udowodniono, że może ono ożyć, spełniając dydaktyczno-pokazowe funkcje. Odrestaurowano i pokazano światu część unikatowej kolekcji pionierskiej. Postawiono kilka historycznych i quasi-historycznych budynków dla najcenniejszych lotniczych zabytków. Uporządkowano i zrekultywowano kilkadziesiąt hektarów skrajnie zdegradowanej powierzchni zielonej, którą jednak trudno nazwać parkiem w rozumieniu dzisiejszej architektury krajobrazu. Nie znaleziono miejsca dla lwiej części ekspozycji plenerowej. W takim kontekście historycznym i z takich „bloków startowych” Województwo Małopolskie rozpoczęło w roku 2004 bieg ku zbudowaniu nowoczesnego budynku – bramy, a może zwornika rodzącego się muzealnego parku-lotniska. Budynek stał się faktem. Park – nie.

### **Krąg trzeci – lotnicze muzea.**

W roku 1963 wpisano się, niejako z konieczności w oczywisty i spójny wzorzec, który można nazwać w skrócie „stare samoloty w starym hangarze”. Była to niejako naturalna sukcesja wielu likwidowanych lotnisk. W taki sposób powstało najszacowniejsze chyba muzeum lotnictwa wojskowego: Royal Air Force Museum w Hendon. Zajęło one oryginalne hangary z czasów I wojny światowej typu „Belfast Truss Hangar”. Baza RAF Hendon przestała jednak istnieć jako lotnisko. Anglicy doprowadzali do klasycznej doskonałości logikę i wyposażenie ekspozycji. Krakowianie z konieczności, przez następne 40 lat, trwali przy prawidłowej, lecz surowej koncepcji „postojowego hangaru historii”. Po roku 1990, z największym trudem, krakowskie muzeum zaczęło dążyć w kierunku formuły: „stare samoloty na starym lotnisku”. Odzyskiwano i porządkowano teren, skromnymi środkami postawiono niewielki hangar, nawiązujący do atmosfery lotnictwa I wojny światowej; tam w roku 1993 zaprezentowano po raz pierwszy odrestaurowane, lotnicze unikaty. Wehodzono tym samym w ślady kilku, świetnie prosperujących muzealnych lotnisk i muzeów na lotniskach. Warto tu wymienić m.in. dział lotniczy brytyjskiego Imperial War Museum w bazie w Duxford, czy Muzeum

Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych w na lotnisku Wright-Patterson w Dayton. Przykładem powściągliwej, parkowej adaptacji starego lotniska szczególnie dla pokazów latających kopii i, rzadziej, oryginałów historycznych maszyn, jest lotnisko muzealne Old Warden w Anglii. Na szczególną uwagę zasługuje jednak przykład niemiecki, dział lotniczy zasłużonego, monachijskiego Deutsches Museum na ocalonym przed zabudową lotnisku Oberschleissheim. Obok perfekcyjnie odrestaurowanego, historycznego „Normallhangar” z 1918, postawiono nowoczesną halę muzealną, nie będącą kopią, lecz doskonałą technologicznie, współczesną parafrazą budowli lotniskowych. Uzupełniono panoramę lotniska, lecz dostojnie, metalicznie szary budynek współczesny usuwa się jakby w głąb, na drugi plan; na pierwszym planie pozostaje nieodmiennie biała budowla historyczna. I w jednym i w drugim budynku eksponowane są zabytki lotnicze. Podobnie, jak w Hednon, neutralne, białe tło konstrukcji nie konkuruje z mocnymi, barwnymi formami samolotów. Wrażenie może nadmiernie sterylne jest jednak lepsze od chaosu panującego w większości lotniczych muzeów na świecie. Powierzchnie wystawiennicze są bowiem ciągle za małe w stosunku do dużych, Zachodzących na siebie brył latających machin. Przykład bawarski wprowadza nas w kolejną odmianę lotniczego muzealnictwa, którą można by nazwać „stare samoloty w nowym budynku na starym lotnisku”. Lotnicze muzea rozrastają się – samoloty, które wczoraj były zaledwie wycofanymi ze służby gratami, dziś stają się cennymi, bo rzadkimi zabytkami awiacji. Dodać należy, zabytkami kłopotliwymi, dużymi lub bardzo dużymi, tak jak symbol atomowego terroru, lub, jak kto woli, równowagi, sławny B-52 „Stratofortress”. Z myślą o eksponowaniu takiego i innych kolosów powstała jedna z najbardziej niezwykłych realizacji muzealno-lotniczych współczesnego świata.

Gmach muzealny działu US Air Force na wspomnianym już lotnisku Duxford. Projekt Sir Normana Fostera, ukończony w 1997 r. pozostaje nadal w jakimś stopniu hangarem i mimo ogromnych rozmiarów może być zaliczony w poczet architektury organicznej. Oto trawiasta powierzchnia lotniska uniosła ogromną powiekę, ukazując sferyczną, wychodzącą z ziemi budowlę. Zielona murawa lotniska do pewnego miejsca wchodzi na obłe cielsko hangaru-schronu-muzeum. Podsumowanie dziejów wojennej awiacji, choć nie podliczenie kosztów zwycięstwa Amerykanów w Europie. Temu celowi służy niezwykła instalacja krajobrazowa, autorstwa młodego rzeźbiarza Renato Niemisa – Ogród pamięci na niebie. Kilkadziesiąt transparentnych tablic z wytrawionym deseniem, rozmieszczonych regularnie, jak na paradzie, sylwetek samolotów. Widać je na tle nieba, widać jak ich cienie wchodzi i spływają, w ciągłym ruchu, z ciał przechodniów, poznaczonych odliczoną dokładnie, co do jednego, liczbą „Latających Fortec”, „Liberatorów”, „Mustangów”, „Mitchelli” i wszystkich innych maszyn, które spadły w płomieniach na ziemię Europy, w latach 1942-45, grzebiąc prawie 42 tysiące lotników spod znaku Białej Gwiazdy USAAF. Wszystkie sylwetki skierowane są ku górze, ku niebu. I niestety, nastroj powagi i zachwyty pryska w momencie wejścia do fenomenalnego, organicznego hangaru-muzeum. Świetnie opracowana pochylnia wynosi widzów na wysokość, z której można podziwiać zgromadzone tu samoloty z trzeciego wymiaru. I samolotów tych jest za dużo. Jedne wiszą, drugie stoją, mocarne kadłuby, pręgowane kamuflażem skrzydła, pierścienie tłokowych motorów, śmigła, lśniące kabiny i przepaściste dysze silników odrzutowych, oddziałują jako całość, nie pozwalając się skupić na którymkolwiek z nich. Dominuje wrażenie chaosu i skojarzenie ze zbyt ciasnym pudełkiem, w które upakowano zbyt wiele modeli-zabawek. Mimo to krajobraz lotniska Duxford, z oryginalnymi hangarami z różnych epok, w tym z tym najnowszym, spełnia warunki historycznego, narracyjnego krajobrazu lotniczego.

Skrajnym przypadkiem rekonstrukcyjnego podejścia do lotniczego krajobrazu może być to, co zaistniało w amerykańskim Old Rhinebeck, a co można nazwać „nowe samoloty na nowym lotnisku w dawnej scenografii”. Jest to wielka historyczna rekonstrukcja, „*historical reenactment*” – stworzenie na surowym korzeniu imitacji lotniska z czasów I wojny światowej, w krajobrazie charakteryzowanym na północną Francję, anno 1917. Jest to w istocie baza postojowa i warsztatowa dla prywatnych replik maszyn historycznych, i równocześnie miejsce pokazów. Brak tu betonowych trybun, wystarczy łagodny wał ziemny, usypany na skraju lasu. Oryginalne formy hangarów, barwne, „druciane” aeroplany, i samochody pożarnicze, sanitarki, motocykle z „tamtych lat”. Pod względem edukacyjnym jest to najlepszy chyba na świecie „lotniczy park tematyczny”, tyle, że całkowicie umowny. Pomieszczenie form budowli, ich dosłowność i równoczesność (np. obiekty „francuskie”, „niemieckie”, „brytyjskie”) balansuje na krawędzi perfekcji i kiczu. Za to pokazy są wielkim,

radosnym świętem białych szalików, skórzanych kurtek; płóciennych skrzydeł i rotacyjnych, smarowanych rycynusem motorów. I około 30 tysięcy widzów za każdym razem.

Wszystkie wymienione przykłady dotyczą muzeów na dawnych lub nowych, czynnych lub nieczynnych lotniskach. Czynne dają niezwykle dopełnienie autentyzmu, atrybut „żywego muzeum”, ukazując dawne, latające stwory (i ich repliki) w ich „naturalnym” środowisku.

Warto jednak spojrzeć na ostatnią z umownych kategorii lotniczego muzealnictwa: „stare samoloty w nielotniczych budynkach”. Paradoksalnie, właśnie od takiego modelu prezentacji zaczęło się muzealnictwo lotnicze. Aeroplan Rozuma i Bechynego, prezentowany w roku 1910 w hallu krakowskiego hotelu Kleina, olbrzymia, kolekcja „Deutsche Luftfahrt Sammlung” w berlińskich halach wystawowo-targowych, czy współczesna, bardzo dobra ekspozycja lotnicza Królewskiego Belgijskiego Muzeum Wojskowego w XIX-wiecznych halach, to tylko niektóre z bardzo licznych przykładów. Dużym eksponatom z reguły brakuje tam miejsca. Z reguły też bywają podwieszane lub umieszczane w ciekawych, lecz często ciasnych dioramach. Interesującym, lecz archaicznym przykładem jest wystawa lotnicza w gmachu głównym Deutsches Museum w Monachium. Podwieszane aeroplany krzyżują się w kadrze, jakby dociśnięte sklepieniem budynku. Między nimi sterczy z dolnego piętra ożaglowany maszt niewielkiego statku. Historyzująca architektura spiera się z formami latających maszyn; nie one są tu najważniejsze. Trwa uczucie chaosu. Podobne wrażenie czynią samoloty w praskim Muzeum Techniki.

Przedziwne zmieszanie lotniczych kontekstów i abstrahowania od nich stanowi współczesny budynek projektu Franka Gehry’ego w Los Angeles, z 1984. Nagromadzenie kubistycznych brył w żaden sposób nie nawiązuje do lotniczego budownictwa. Może kojarzyć się z ponurą architekturą schronów dowodzenia i baz rakietowych, z chwytami i filtrami powietrza; budzi dreszcz zimnowojennych reminiscencji. Nad wejściem, zawieszony na potężnym stalowym wsporniku, tkwi, jak wielki model nad biurkiem urzędnika, niespełnionego pilota, myśliwski „Starfighter” w imitacji lotu, ze schowanym podwoziem; jakby lotnicza reklama przed nielotniczym budynkiem. Niepokój, prymat formy architektonicznej nad eksponatami trwa też wewnątrz tego niezwykłego obiektu muzealnego.

### **Brama na lotnisko.**

Trzy kręgi, wykonane nad historią lotnictwa, lotnisk i niektórymi przykładami architektury lotniczych muzeów zajął się nad krakowskim muzealnym parkiem i jego najnowszym nabytkiem. Koncepcja lotniczego Parku Kulturowego szła w kierunku, który można określić: „stare samoloty w lotniczym krajobrazie” – a więc na starym lotnisku, w starych i nowych budowlach. Powstawanie parku jest jednak zadaniem długotrwałym; muzeum niezbędne było minimum przestrzeni recepcyjnej, dydaktycznej, projekcyjnej, konferencyjnej; biblioteki, archiwum, magazynów sprzętu ekspozycyjnego, o nieustannym głodzie przestrzeni ekspozycyjnej i warsztatowej nie mówiąc. Poniemiecki barak pogotowia dla pilotów służył jako jedyny budynek obsługi muzeum do roku 1963. W 2004 rozstrzygnięto akademicki konkurs na koncepcję hangaru ekspozycyjnego we wskazanym w koncepcji miejscu gdzie znajdują się ruiny 4 wielkich, polskich hangarów. Nagrodzony projekt o pięknej, idealistycznej i organicznej formie nie mógł być jednak wzięty pod uwagę do realizacji; wymagało to wykupienia działki z ruinami, pozostającej wówczas w zasobach Agencji Mienia Wojskowego. Udało się to dopiero w roku 2010, dzięki nieugiętej postawie dyrektora muzeum, wspieranego autorytetem lotniczego środowiska, naukowców i nieustannym orędownictwem Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Teren ten uporządkowano w roku bieżącym, dzięki wsparciu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska. Jest to w istocie nowe otwarcie, brama do przyszłości polskiego muzealnictwa lotniczego. Odtworzenie w nowoczesnej formie futurystycznych w swej epoce hangarów – to jedyna szansa dla korodujących pod gołym niebem świadków ostatnich 60 lat lotnictwa. W roku 2005 było do tego jednak daleko. Dlatego też województwo małopolskie zainspirowało Muzeum do opracowania i ogłoszenia kolejnego, tym razem realizacyjnego konkursu na główny, wejściowy budynek, spełniający wszystkie marzenia muzealników - oprócz jednego – uratowania większości drogich im eksponatów. Zgłoszono 19 prac, generalnie na bardzo wysokim poziomie. Mimo precyzyjnie opracowanego studium, będącego załącznikiem do regulaminu konkursu, absolutna większość prac konkursowych nie uwzględniła zarysowanych tu elementów lotniczego, a właściwie lotniskowego dziedzictwa. Powstały koncepcje, będące reminiscencjami fascynacji dynamiką

lotnictwa i astronautyki, formy sposobne dla dworców lotniczych, planetariów i wystaw kosmicznych. Co ciekawe, forma lotniczego hangaru, niegdyś popisu architektów i inżynierów, znaku industrialnej architektury wieku XX – okazała się najmniej nośna.

Zwyciężył projekt niemiecko-polskiego zespołu projektowego Justus Pysall, Peter Ruge, Bartłomiej Kisielewski. Architekturę krajobrazu opracowali Micke Jäckel i Jessica Kraus<sup>1</sup>. Oddajmy głos jury, zapisany w katalogu wystawy pokonkursowej:

1. *Opracowanie urbanistyczne nawiązuje czytelnie do kontekstu miasta (...). Zespół wejściowy o harmonijnych proporcjach i dobrym oświetleniu południowym, tworzy interesującą, organiczną przestrzeń publiczną. Wybitnie oryginalny i konsekwentnie przeprowadzony został pomysł wpisania nowego budynku w rzut kwadratu równemu istniejącemu wielkiemu hangarowi.*
2. *Architektura oryginalna i zarazem bezpretensjonalna. Skromna pod względem gabarytowym. Organiczny układ brył zapewnia ciekawe enklawy zewnętrzne, pozwalające na ekspozycję pod gołym niebem. Ta sama organiczność brył zapewnia interesujące otwarcia widokowe w kierunku parku i zabytkowych budynków istniejących. Niezwykle swobodny układ ścian: „twardych” i przeszklonych, stwarza unikalną możliwość nieskrępowanej aranżacji powierzchni użytkowych.*
3. *Struktura konstrukcyjna stwarza szansę na tanią i łatwą realizację.*
4. *Twórcze potraktowanie przestrzeni otwartych a zwłaszcza zieleni, w oparciu o stan istniejący a według własnych studiów modelowych, jest osiągnięciem w dziedzinie architektury krajobrazu<sup>1</sup>.*

W jesienny dzień 2010 roku otwarto ten niezwykle obiekt. Przeleciał akrobacyjny samolot. Otworzyły się przeszklone wrota trójlistnego budynku, będącego wielkim „origami” złożonym nie z kartki papieru, lecz z betonowej struktury. Minął rok eksploatacji. Dziś, patrząc na obiekt przez trzy filtry: historii lotnictwa, historii budownictwa lotniskowego i praktyki lotniczych muzeów, można stwierdzić co następuje:

Budynek rzeczywiście jest transparentny; zaraz od wejścia otwiera się szeroka perspektywa tego, co będzie dalej – kolejnych hangarów na tle wału – „sztucznego horyzontu” i rosnącej zieleni. Budynek jest więc rzeczywiście pawilonem – bramą na lotnisko. Minimalistyczna ekspozycja kilkunastu samolotów jest tutaj rozwiązaniem najlepszym – większa ilość artefaktów spowodowałaby nieznośny chaos przestrzenny. Są to stare samoloty w nowym budynku na starym lotnisku. Nie jest on neutralny w stosunku do tych eksponatów. Naprzemianległe, ukośne ściany, wędrujące za słońcem cienie, uciekające antresole, czynią wrażenie nie tyle wirowania śmigła, co raczej ciągłego dryfowania widza w przepłatających się nawzajem, płynnych wnętrzach. Budynek nieustannie absorbuje uwagę, nie pozwalając skupić się na eksponatach; ukazuje okolicę w niespodziewanych otwarciach zaś swoje wnętrza – w równie niespodziewanych widokach z zewnątrz. Najlepiej prezentuje się elewacje i północna, najmniej korzystnie - północno-zachodnia, a więc podzielona na kondygnacje biur, pracowni i biblioteki. Iluzją okazała się homogeniczna, samonośna konstrukcja, oparta na przestrzennej strukturze „plastra miodu”. Obiekt był potężnym wyzwaniem inżynierskim choćby z tego powodu, iż jego środek ciężkości znajduje się po za rzutem fundamentów. Wymagał zastosowania konstrukcji warstwowej – pionowych ścian nośnych, osiowo obciążających fundamenty i zewnętrznych ścian osłonowych, zawieszonych na stalowej konstrukcji dystansowej, formujących obły, organiczny kształt elewacji. Przekrój takiej ściany eksponowany jest nieopodal budynku. Konstrukcja taka nie okazała się też tania. W minimalnym zakresie zrealizowano projekt urządzenia otoczenia. Byłby on autorskim, jakże potrzebnym w Polsce, głosem w sprawie współczesnej architektury krajobrazu. Jego realizacja, a szczególności utrzymanie byłoby jednak obciążeniem ponad siły dla Muzeum Lotnictwa Polskiego, jak pamiętamy walczącego z sukcesem o cały, 42-hektarowy teren lotniczego parku.

Muzeum to ekspresyjna, wielka rzeźba. Istotnie jest wielkim, ogrodowym pawilonem, *folièe*, nie dominuje w krajobrazie lotniska, oglądanym od strony historycznego hangaru z 1929 roku. Mimo podchwyconych przez prasę lotniczych odwołań do wirującego śmigła (w miarę czytelnych w rzucie, absolutnie nie – z wysokości oczu człowieka) trudno w nim dopatrzeć się kontynuacji fascynującego dziedzictwa lotniczej architektury. Betonowe, obłe ściany bez gzymsów, u niektórych mogą budzić skojarzenia raczej z fortyfikacjami Linii Maginota czy Wału Atlantyckiego; okrągłe okna – z żegluga. Mimo tego wrasta w krajobraz ciągle będącego w powijakach parku. Budzi zainteresowanie, sympatię, czasem zachwyty. Generalnie nie konkuruje z historycznymi budowlami starego lotniska, ale



też jest im obcy. Zapewnia wysoki standard obsługi zwiedzających. Ratuje byt 16 lotniczym zabytkom (przez czas budowy budynku muzeum pozyskało – czytaj ocalało przed złomowaniem – 32 nowe eksponaty. Budynek jest trudny i kapryśny dla muzealników, wymaga bardzo przemyślanej aranżacji wystaw. Ma swoją osobowość. Nie jest to jednak osobowość lotnicza. Dlatego należy mieć nadzieję, że ukończenie budynku jest etapem rozwoju, nie zaś końcem realizacji Lotniczego Parku Kulturowego na dawnym lotnisku Krakowa.

#### PRZYPISY

<sup>1</sup> Konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej budynku głównego Muzeum Lotnictwa Polskiego i Lotniczego Parku Kulturowego wraz z jego otoczeniem na terenie dawnego lotniska Rakowice-Czyżyny w Krakowie. Przewodniczący jury: Dr hab. inż. arch. Wojciech Kosiński, profesor PK, członkowie: Janusz Sepioł, Marszałek Województwa Małopolskiego, Jan Bereza członek Zarządu Województwa Małopolskiego, Krzysztof Markiel, dyrektor Departamentu Edukacji i Kultury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, Robert Kuzianik, Artur Jasiński, Andrzej Bulanda, Marek Radomski, MLP Kraków, Krzysztof Wielgus, sędzia referent. Katalog wystawy pokonkursowej, Kraków 2005 r.