

Ryszard Polak
(Akademia Wychowania Fizycznego, Biała Podlaska)

Ignacego Drexlera nauka o sztuce projektowania i zabudowy miast

Uwagi wstępne

Problematyka związana z budową i architekturą miast stale była – już od zamierzonych czasów starożytnych – przedmiotem wszechstronnych studiów i analiz. Wynikało to z faktu, że pełniły one zawsze rolę centrów życia politycznego, administracyjnego, społecznego i gospodarczego w państwach, do których przynależały. Stanowiły one także swoistą wizytówkę dla władców, bowiem ich wygląd i wielkość świadczyły o stanie zamożności mieszkańców i o sile militarnej państwa.

Historia rozważań nad zasygnalizowaną problematyką także w naszym kraju jest dosyć duża. Także praktyczne osiągnięcia w tej dziedzinie w Polsce z pewnością są olbrzymie, o czym świadczy na pewno piękno miast dawnej zwłaszcza Rzeczypospolitej, których pozostałości pomimo licznych zniszczeń wojennych jeszcze do dzisiaj istnieją. W czasach nam bliższych, zwłaszcza od II połowy XIX stulecia oraz w okresie międzywojennym, ośrodkiem dobrze rozwijającej się myśli architektonicznej i budowlanej był Lwów, a jednym z jego wybitnych jego przedstawicieli była postać dzisiaj nieco zapomniana – Ignacy Drexler. Ponieważ był on osobą o bardzo szerokich horyzontach intelektualnych, i na pewno nietuzinkową, zadaniem niniejszego szkicu jest przypomnienie jego postaci i przedstawienie jego poglądów w zakresie dziedziny, którą się zajmował.

Rys biograficzny

Ignacy Drexler urodził się 9 kwietnia 1878 roku we Lwowie. W tym też mieście ukończył w latach 1897 – 1903 studia na wydziale inżynierii lądowej i wodnej w Wyższej Szkole Politechnicznej. Po studiach w październiku 1903 podjął pracę jako inżynier w Wydziale Krajowym. Od lutego 1912 roku zaczął natomiast pracować w magistracie lwowskim na stanowisku kierownika biura regulacyjnego. Ponieważ pełniąc tę funkcję zasłynął jako osoba kompetentna i twórcza, powierzono mu ponadto wykłady zleczone

na Politechnice Lwowskiej z zakresu budowy miast oraz dziedzin pokrewnych, które prowadził do 1925 roku, kiedy to został mianowany profesorem nadzwyczajnym w nowopowstałej tam Katedrze Budowy Miast. Już po I wojnie światowej, w roku akademickim 1928/ 1929, pełnił też funkcję dziekana na Wydziale Inżynierii. Zmarł nagle w dniu 14 grudnia 1930 roku¹.

Portret Ignacego Drexlera pędzla Wandy Korzeniowskiej



Źródło: www.artinfo.pl

Drexler rozwijając swoją działalność naukową i administracyjną interesował się głównie problematyką związaną z urbanistyką, w której zasady techniki i nowoczesne rozwiązania architektoniczne starał się pogodzić z zasadami piękna. Jego zasługą było opracowanie jeszcze przed I wojną światową (1911 rok) projektów regulacyjnych dla

¹ Z. Popławski, *Dzieje politechniki Lwowskiej 1844 - 1945*, Wrocław 1992, s. 141, 147, 179, 189, 196, 209 - 210, 306.

Krakowa, a tuż po niej również dla Lublina, Radomia i Lwowa (1920 - 1928). Zajmował się także, w niepodległej już Rzeczypospolitej, redagowaniem polskiej ustawy budowlanej z 1928 roku oraz wielu lokalnych przepisów budowlanych, m. in. dla małopolskich zdrojowisk. Pracował także nad uporządkowywaniem polskich miejskich sieci komunikacyjnych starając się tak je rozplanowywać, aby w terenach miejskich przeznaczano stosunkowo dużo miejsca na tereny zielone (zieleńce, trawniki), dbając jednocześnie o bezpieczeństwo pieszych i kierowców. Starał się także zredukować do niezbędnego tylko minimum koszty związane z brukowaniem ulic. Drexler interesował się także malarstwem i fotografią artystyczną². Nasz uczony wchodził również w skład powołanej w 1922 roku uchwałą lwowskiego magistratu komisji mającej kontrolować jakość artystyczną nowo wznoszonych nagrobków na Cmentarzu Łyczakowskim (pełnił on funkcję jej prezesa; spośród znanych w owym czasie Lwowian należał do niej także inżynier Witold Doliński)³. Drexler był osobą religijną i wraz szeregiem innych ważnych osobowości znanych mieszkańcom Lwowa z racji pełnionych funkcji w życiu publicznym, m. in. Mieczysławem Thulie, Mieczysławem Baranowskim, Władysławem Gubrynowiczem, Antonim Kaliną, Michałem Michalskim, Edmundem Mochnackim, wyróżniał się tą dosyć dużym zaangażowaniem w tej dziedzinie⁴. Interesował się także literaturą i sztuką oraz bieżącymi wydarzeniami politycznymi w kraju. Raz w miesiącu uczestniczył w niedzielnych spotkaniach w domu Salomei i Leopolda Caro, na których m. in. w towarzystwie Stanisława Grabskiego, Konstantego Chylińskiego Maksymiliana Hubera sprawy te były szczegółowiej omawiane⁵.

Drexler był autorem wielu publikacji poświęconych sztuce budowy miast i planowaniu dróg ulic⁶. Jak pisał Witold Szolginia, szczególnie wartościowe jest jego dzieło „*Wielki Lwów*”.

Praca ta jest nadzwyczaj cenna ze względu na zawarty w niej bogaty zasób informacji o mieście dawnym, mieście współczesnym autorowi (czyli z okresu tuż po pierwszej wojnie światowej) oraz mieście w perspektywnym rozwoju, w proponowanych nowych, znacznie obszerniejszych granicach administracyjnych⁷.

Podobne zdanie o tym opracowaniu wyrażają też inni autorzy, m. in. O. Czerner⁸. Warto zaznaczyć, że Lwów jako miasto, którego architektura w sposób szczególny stała się przedmiotem troski nie tylko Drexlera, ale także wielu innych jeszcze urbanistów okresu II Rzeczypospolitej, a obecnie jest on przedmiotem licznych opracowań we

² A. Mściwujewski, *Drexler Ignacy Tadeusz Marian*, Polski Słownik Biograficzny, t. 5, Kraków 1939 - 1946, s. 375 - 376.

³ S. S. Nicieja, *Cmentarz Łyczakowski we Lwowie w latach 1786 - 1986*, Wrocław 1988, s. 31.

⁴ Ł. T. Sroka, *Rada Miejska we Lwowie w okresie autonomii galicyjskiej 1870 - 1914. Studium o elicie władzy*, Kraków 2012, s. 238.

⁵ J. Kamińska - Kwak, *Inteligencja Województwa Lwowskiego w okresie międzywojennym*, Rzeszów 2005, s. 386.

⁶ Do najważniejszych z nich, przywoływanych w niniejszym opracowaniu, należą: I. Drexler, *Miasta ogrodowe*, Lwów 1912; tenże, *Wielki Lwów*, Lwów 1920, tenże, *Odbudowanie wsi i miast na ziemi naszej*, wyd. II, Lwów - Warszawa - Kraków 1921; tenże, *Budowa miast* [odbitka z *Podręcznika Inżynierskiego* pod red. prof. dra St. Bryli], Lwów 1928; tenże, *Szerokość jezdni w ulicach miejskich*, Warszawa 1928.

⁷ W. Szolginia, *Historiografia architektury i urbanistyki dawnego Lwowa*, Warszawa 1989, s. 29.

⁸ O. Czerner, *Lwów na dawnej rycinie i planie*, Wrocław 1997, s. 85.

współczesnej nam historiografii, m. in. wspomnianego powyżej W. Szolginii⁹, ale także np. B. Kaczorowskiego¹⁰ oraz S. Majki¹¹, a szczególnie R. Cielątkowskiej¹².

W pierwszej części swojego dzieła o wielkim mieście Lwowie autor zmieścił informacje o przestrzennym jego rozwoju w ciągu kilku wieków jego istnienia. Następna natomiast część zawiera dane statystyczne dotyczące miasta i gmin wiejskich z nim sąsiadujących w latach 1776 – 1913. Drexler uwzględnił w sporządzonych przez siebie zestawieniach dane dotyczące wyznań, a także posiadłości należących do miasta, a także działek państwowych i prywatnych. W opracowaniu znalazły się też szczegółowe wykazy parafii rzymskokatolickich i grekokatolickich Lwowa i gmin podmiejskich według stanu z 1912 roku. Scharakteryzowana została sieć komunikacyjna miasta (kolej, linie tramwajowe). Znajdują się też w nim mapy i wykresy kartograficzne. Mapy owe zawierają szczegółowe dane dotyczące hydrograficznej i geologicznej oraz topograficznej charakterystyki obszaru, a także linii komunikacyjnych. Warto zaznaczyć, że Drexler wyniki swoich badań nad topografią i rozwojem architektonicznym Lwowa opracowywał nie tylko w formie książkowej, ale także upowszechniał je wśród jego mieszkańców w artykułach prasowych.

Drexler wraz z Tadeuszem Tołwińskim był autorem perspektywicznego planu rozwoju urbanistycznego miasta opracowanym w późniejszych już latach istnienia Polski międzywojennej. Na uwagę zasługują dwa artykuły tego uczonego, w których wykazał się on dużą znajomością topografii Lwowa: „Szerokość jezdni w ulicach miejskich” („Czasopismo Techniczne” 1927, nr 18, s. 289 – 298; nr 19, s. 305 – 311, nr 20, s. 321 – 326, nr 21, s. 338 – 243), oraz „Pomysł przekształcenia ulicy Marszałkowskiej we Lwowie” („Czasopismo Techniczne” 1928, nr 3, s. 40 – 45, nr 4, s. 54 – 58.). W pierwszym z wymienionych artykułów, który ukazał się potem także w osobnej odbitce, szczegółowym przedmiotem swoich rozważań uczynił Drexler ulice Lwowa należące do jego śródmieścia: Ormiańską, Legionów, Kochanowskiego, oraz Ochronek, Bielowskiego, Friedrichów; opisane zostały także śródmiejskie place: Mariacki, Halicki, Bernardyński. Drugi artykuł zawiera drobiazgowo omówienie projektu przekształcenia ulicy Marszałkowskiej oraz regulacji ulic Kazimierzowskiej i tych, które ją przecinały, a także placu Akademickiego. Plany wyżej wymienionych regulacji zostały zilustrowane mapami w skali 1: 10000 oraz 1: 25000¹³. Na naszą uwagę zasługują jednakże szczególnie poglądy omawianej przez nas postaci dotyczące problemów, które wiązały się z pracą zawodową Drexlera i zagadnieniami bezpośrednio lub pośrednio z nimi związanymi.

Cechy osobowe dobrego inżyniera - projektanta

Wypowiadając się o wszystkich tych, którzy mają realny wpływ na jakość życia i pracy mieszkańców miast I. Drexler uważał, że wielokrotnie jest tak, że osoby, których zadaniem jest roztropna troska o wspólne dobro obywateli jakiegoś miasta –

⁹ Poza wspomnianą powyżej pracą autor ten napisał m. in. szczególnie warte odnotowania dzieło: *Tamten Lwów*, t. 1: *Oblicze miasta*, Wrocław 1992, wyd. II Kraków 2010; t. 2: *Ulice i place*, Wrocław 1993 wyd. II, Kraków 2011; t. 3: *Świątynie, gmachy, pomniki*, Wrocław 1993.

¹⁰ B. Kaczorowski, *Zabytki starego Lwowa*, Warszawa 1990.

¹¹ S. Majka, *Lwów w dawnej i nowej szacie*, Rzeszów 1995.

¹² R. Cielątkowska, *Architektura i urbanistyka Lwowa II Rzeczypospolitej*, Zblewo 1998; też, *Detal architektury Lwowa XIX i XX wieku*, Gdańsk 2006.

¹³ W. Szolginia, *Historiografia architektury i urbanistyki...*, s. 30.

głównie są to radni – podejmują decyzje szkodliwe społecznie z tego względu, że w sposób nieuprawniony wkraczają w te dziedziny życia, które wymagają decyzji osób kompetentnych i wykształconych w określonym kierunku. Czynią to one niejednokrotnie świadomie, ale i niekiedy – i chyba najczęściej tak jest – nie mając pełnej wiedzy o tym, że ich nieprzemyślane decyzje mają czasami bardzo dalekosiężny, szkodliwy właśnie wpływ na życie przyszłych pokoleń Polaków i mieszkańców lokalnych społeczności, w których oni żyją. Taką to postawę krytykował nasz uczoney, obnażając prymitywizm i demagogię owego sposobu myślenia:

Chciałbym widzieć takiego radnego, któryby zażądał zmiany subtelnego kształtu łopatek w motorze Diesla na prosty, lub być na posiedzeniu komisji miejskiej, któryby uchwalała – znów większością głosów – skrócić np. okres fermentacji ziemniaków w gorzelnii. Wszyscy oni jednak z najzupełniejszą swobodą krytykują plany regulacyjne miasta i poprawiają je w najlepszej myśli metodą słonia robiącego porządkę w składzie porcelany¹⁴.

W związku z powyższym I. Drexler uważał, że także każdy inżynier, a zwłaszcza ten, który odpowiada za budowę dróg miejskich i jego opinii należy słuchać podejmując ważne w tej sprawie decyzje, powinien cechować się przede wszystkim dobrą znajomością wykonywanego przez siebie zawodu, pracowitością i zapałem do pracy, oraz krytycyzmem w stosunku do zastanego już i wcześniej ustalonego porządku rzeczywistości przestrzennej miasta, który pozwala mu na zachowanie odpowiedniego, przydatnego w tym zawodzie obiektywizmu.

Krytycyzm osoby będącej inżynierem ma pewną zaletę, dzięki której zajmuje ona postawę „aktywną” w stosunku do świata. Wykonując projekty zagospodarowania przestrzennego korzysta on bowiem z niezbędnej wiedzy książkowej, zdobytej w trakcie swoich studiów, ale także bada plany innych miast, oceniając ich wady i zalety oraz śledząc dotychczasową ich gospodarkę przestrzenną. Musi on też ciągle zapoznawać się z nowymi technologiami, maszynami do budowy dróg oraz rozwiązaniami dotyczącymi nowoczesnej organizacji pracy w tej dziedzinie po to, aby była ona jak najmniej kosztowna, a zarazem i efektywna.

Niestety, w praktyce życia codziennego większość inżynierów zdaniem Drexlera naśladowuje tylko wyuczone poprzednio przez siebie w czasie studiów wzorce, nie podejmując się tego typu analiz. Dlatego też tak często spotykana w tym środowisku „bezmyślność jest najcięższą przywarą inżyniera”¹⁵. Wspomniany powyżej zapał do pracy cechujący każdego dobrego inżyniera sprawia, że w trakcie realizacji projektu budowy stale – bez jakiegokolwiek zewnętrznego przymusu, lecz kierowany dobrowolną chęcią dobrego wykonania swego dzieła, od początku do końca – nadzoruje proces powstawania nowych obiektów. „Inżynier powinien osobiście pilnować nowych budów, kontrolować ściśle, w jaki sposób są wykonywane jego zarządzenia i zaglądać w każdy szczegół przy rekonstrukcji i konserwacji ulic”¹⁶.

¹⁴ I. Drexler, *Szerokość jezdni ...*, s. 43 – 44.

¹⁵ Tamże, s. 44.

¹⁶ Tamże, *Szerokość jezdni ...*, s. 46.

Zasady projektowania miast

Przy projektowaniu dróg najważniejsze jest to, aby inżynier kierował się w swojej pracy wcześniej przemyślaną przez siebie ideą przewodnią, która uwzględniając warunki lokalne pozwala zrealizować pewien zamysł, a nie tylko skorzystać z gotowych, szablonowych rozwiązań. Powinien on osobiście i naocznie zorientować się, jaka jest topografia terenu, i tym samym jakie są możliwości zrealizowania zamierzonych przezeń inwestycji. Czasami właśnie ukształtowanie terenu narzuca inżynierowi pewne rozwiązania i korekty wcześniejszych planów, i każe domyślać się mu, jakie są techniczne możliwości wykonania tego, co zamierzał¹⁷. Przykładem jest chociażby kwestia związana z projektowaniem przejść dla pieszych i chodników. Bardzo często przebywając w mieście projektant zauważa, że chodzący po nim ludzie wybierają dla siebie trasy, które są dla nich najodpowiedniejsze ze względu na to, że pozwalają im one szybciej i bez większego wysiłku dotrzeć do celu swojej wędrowki. Tego typu szczegóły powinien on uwzględniać przy projektowaniu ulic i chodników. „Ruch pieszy należy projekcie regulacyjnym szczególnie otoczyć opieką. Wszelkie możliwe skrócenia drogi są dla przechodniów bardzo pożądane. O ile dla ruchu kołowego wymaga się przejrzystości ulicy, małego spadku, trwałej, niesliskiej nawierzchni, a mniej chodzi o nieznaczące nałożenie długości, o tyle dla piechura krótkość drogi jest najcenniejszą. Spadek nie odgrywa ważniejszej roli. O ruchu pieszym projektanci najczęściej nie dość pamiętają. A przecież miasto buduje się dla człowieka a nie dla wozów”¹⁸. – pisał I. Drexler.

Drogi i miasta, zdaniem I. Drexlera, powinny być budowane (i odbudowywane, np. po zakończonej wojnie) z uwzględnieniem czterech podstawowych zasad, którymi inżynier powinien się kierować. Są nimi: zasada praktyczności, piękna i prostoty, oszczędności (taniaści), oraz doskonałości¹⁹.

Plany miast powinny być opracowywane przy uwzględnianiu przynajmniej perspektywy 40 lat dalszego funkcjonowania miejscowości i jej okolic. Należy sporządzać je najlepiej w skali 1: 1000 lub 1: 500, i muszą być one wykonane jeszcze przed rozpoczęciem budowy. Jest to bardzo ważny postulat, bowiem, jak twierdził I. Drexler, „bezplanowe otwieranie ulic i parcelowanie bloków oraz także sytuowanie domów utrudni a często wprost uniemożliwi racjonalną rozbudowę miasta w przyszłości”²⁰. Posługując się planami należy też uwzględnić ważny, ale często pomijany i lekceważony przez projektantów fakt, że „nie z lotu ptaka oglądamy miasto, ale z wysokości oka ludzkiego nad chodnikiem”²¹.

Dlatego też z tego m. in. powodu, gdy po I wojnie światowej należało odbudować zniszczone w wyniku działań zbrojnych miejscowości, ważne było, zdaniem naszego inżyniera, aby w myśl powyżej zasygnalizowanej zasady: „z ocalałych urządzeń i budowli / ... / zachowywać, o ile [są takie – R. P.] możliwości, wszystko, co ma wartość praktyczną, estetyczną i pamiątkową, a uszkodzone obiekty naprawiać, nowe zaś konstruować zgodnie z duchem czasu”²².

¹⁷ Tenże, *Budowa miast ...*, s. 4.

¹⁸ Tenże, *Odbudowanie wsi i miast...*, s. 187.

¹⁹ Tenże, *Szerokość jezdni ...*, s. 46.

²⁰ Tenże, *Budowa miast...*, s. 12.

²¹ Tenże, *Odbudowanie wsi i miast...*, s. 146.

²² Tamże, s. 100.

Uczony uważał, że szkodliwe jest takie myślenie architekta i inżyniera, który projektuje układ ulic w postaci prostych, prostopadle przecinających się linii. Świadczy ono raczej o braku wyobraźni tego, który to robi, jego lenistwie w myśleniu i braku stosownego wykształcenia, oraz nieznamości ukształtowania terenu, na którym mają powstawać nowe obiekty²³. A tak przecież budowano w jego czasach osiedla w wielu miastach amerykańskich i europejskich, przyczyniając się do obniżania wartości estetycznej zabudowanych terenów.

Drexler uważał, że dbałość o piękno polskich miast nie jest jakimś postulatem oderwanym od realiów życia codziennego idealistów, lecz praktycznym, możliwym do zrealizowania zabieganiem o estetykę środowiska, w którym żyje i pracuje człowiek. Jak pisał, „potrzeby estetyczne miasta mają charakter postulatu realnego, codziennego, nie urojonego przez pięknoduchów, nie świątecznego i jedynie w pewnych punktach miasta stosowanego. Całe miasto, każda ulica, każdy nawet najuboższy dom powinien być przenikniony pięknem – i to nie w znaczeniu wyszukanej dekoracji, ale przede wszystkim pięknem konstrukcji, proporcji i zespołu”²⁴. Uczony uważał, że piękno jest właściwością jakiegoś przedmiotu lub jego zespołów, która nie powinna być rozpatrywana z punktu widzenia kosztów, jakie związane są z jego powstaniem. Jest ono właściwością bytu, której nie da się przeliczyć na pieniądze. Nie wszystkie budynki powstające dzięki dużym nakładom finansowym ich właścicieli i przyszłych użytkowników, są piękne. Wprost przeciwnie – istnieje wiele takich budynków, których koszt powstawania i eksploatacji jest i był bardzo duży, natomiast ich konstrukcje są szpetne i źle wpływają na doznania estetyczne mieszkańców miasta i turystów.

Planując rozbudowę miast wg lwowskiego inżyniera należy wprowadzać w dotychczasowy ich układ architektoniczny jak najmniej zmian. Trzeba bowiem uwzględnić to, że każda taka zmiana powoduje nieodwracalne szkody w dotychczasowej, specyficznej i niepowtarzalnej atmosferze miejsca, które ma już swoją historię, świadczącą o odrębności kulturowej przodków, ich sposobie życia i wykonywanych zawodach, upodobaniach estetycznych, wrażliwości na piękno natury itp.²⁵ Należy dodać, jak zauważał Drexler, że poprzednie pokolenia ludzi niejednokrotnie cechowały się większym poczuciem estetyki i wrażliwością na piękno, a postęp techniczny i różnorodne zmiany demograficzne, jakie dokonywały się w ostatnim zwłaszcza czasie – w XIX wieku – spowodowały zanik wrażliwości estetycznej i praktycznego zmysłu wielu ludzi, również i architektów. Szczególnie wzrost liczby ludności miast, nieproporcjonalny w ostatnich dziesięcioleciach w stosunku do innych epok, wpłynął negatywnie na estetykę miast, przez co i życie ludności w nich zamieszkującej stało się bardziej męczące, i bardziej narażone na niebezpieczeństwa i niewygody związane z ich przeludnieniem²⁶.

Nagły, żywiołowy przypływ ludności do miast w połowie XIX wieku został miejskie władze administracyjne i techniczne nieprzygotowane do podolania

²³ Tamże.

²⁴ Tamże, s. 27.

²⁵ Tenże, *Budowa miast ...*, s. 12.

²⁶ O zmianach demograficznych, jakie dokonały się we Lwowie w czasach, gdy Drexler był w nim inżynierem i pełnił w nim różne ważne społecznie ważne funkcje oraz ich znaczeniu zob. m. in.: K. Wnęk, L. A. Zyblikiewicz, E. Callahan, *Ludność nowoczesnego Lwowa w latach 1857 – 1938*, Kraków 2006, s. 31 – 108.

nowym zadaniom i problemom. Linia rozwoju sztuki budowy miast, znacząca się charakterystycznie w każdej epoce, od starożytności do ostatnich akordów baroku, zerwała się wśród ogólnego upadku ducha w dziedzinie architektury i innych sztuk stosowanych. Budowniczy począł stawiać domki tanie, tandetne, formach jakby wziętych z kartonowych zabawek dla dzieci, architektonicznie oniemiałe, higienicznie podłe. Inżynier wytyczał w pośpiechu nowe ulice. Najłatwiejszy był oczywiście podział gruntów budowlanych w bezmyślną szachownicę bloków²⁷.

Nazbyt duże przeludnienie miast przyczyniło się do pojawienia się w nich wielu patologii, które wcześniej występowały w mniejszym nasileniu, lub niejednokrotnie nie miały w ogóle miejsca. Chodziło tutaj zwłaszcza o to, że ludność miast zaczęła stawać się coraz to słabsza fizycznie, a przebywanie człowieka w bardzo złych warunkach higienicznych sprawiało, że w świetle np. przeprowadzonych w Anglii badań duża część poborowych nie nadawała się do odbywania czynnej służby wojskowej²⁸.

W planowaniu przestrzennym trzeba, jak zauważał Drexler, stosować zasadę, że warto jest odbudowywać stare i zniszczone budynki według stylu panującego w czasach, kiedy one powstały; nowe zaś budynki powinny być budowane według nowoczesnych zasad i z uwzględnieniem gustów oraz mody, jaka obecnie panuje²⁹.

Nie należy – zauważał Drexler – szczególnie ekspozować wybitnych dzieł architektury poprzez usuwanie stojących tuż obok nich budynków pochodzących z tej samej epoki, co zdarza się współczesnym architektom. W zamyśle bowiem twórcy dzieła miało ono zwykle większy estetyczny sens gdy zostało umiejscowione w kontekście wszystkich budynków powstałych na określonym obszarze. „Ze szczegółowym pietyzmem należy się odnosić do regulacji miast starych o wartości zabytkowej. Zagłada ich lub ich uszkodzenie byłoby stratą niepowetowaną. Dlatego bez nieodzownej potrzeby nie powinno się tu zmieniać istniejących całości, domów nie burzyć, ulic nie prostować, ani nie rozszerzać, placów nie powiększać, kościołów nie odsłaniać, fortyfikacji nie niszczyć”³⁰ – pisał Drexler. Niszczenie więc części powstałego we wcześniejszych czasach krajobrazu jest dowodem bezmyślności współczesnych architektów – wpływa bowiem jego zdaniem na umniejszenie wartości tego, co chce się pokazać jako najwartościowsze³¹.

Drexler uważał, że drożyzna, jaka panuje w miastach i ma bardzo negatywny w skutkach wpływ na jakość życia ich ludności, ma wiele przyczyn o charakterze ideologicznym, politycznym, ekonomicznym i społecznym. Duże znaczenie ma tutaj niewątpliwie ucisk podatkowy i spekulacja – będąca skutkiem pojawienia się ideologii liberalnej – ale niewątpliwie największą rolę odgrywają wysoka renta gruntowa i znaczne koszty budowy mieszkań. Nasz uczyony uważał, że obydwa te czynniki da się – przy rozsądnej polityce gospodarczej państw i samorządów lokalnych, głównie miejskich – wyeliminować, albo przynajmniej ograniczyć do tego stopnia, by nie stały się one przyczyną coraz to większego ubożenia ludności pomimo ciągłego postępu cywilizacyjnego. Jak pisze nasz autor, wysoka renta gruntowa jest skutkiem niesprawiedliwości społecznej, która może być naprawiona przez zmianę

²⁷ I. Drexler, *Miasta ogrodowe...*, s. 3 - 4.

²⁸ Tamże, s. 11.

²⁹ Tenże, *Odbudowanie wsi i miast...*, s. 110.

³⁰ Tenże, *Budowa miast...*, s. 12.

³¹ Tenże, *Odbudowanie wsi i miast...*, s. 106.

ustawodawstwa państwowego. „Jest to zysk, zupełnie przez posiadaczy gruntów niezasłużony, który właściwie w całości powinien przejść na rzecz publicznego funduszu miasta, a nie wpływać do kas prywatnych”³². Tę niesprawiedliwość można naprawić poprzez odpowiednio rozłożony na mieszkańców miasta podatek od przyrostu wartości gruntu i nieruchomości.

Jak zauważał I. Drexler, ze względu na to, że ciągle istnieje popyt na mieszkania w większych ośrodkach miejskich, ich cena wzrasta nieproporcjonalnie do ich rzeczywistej wartości, a poza tym jakość życia w nich – ze względu na to, że inwestorzy nie dbają o estetyczne walory mieszkań – zmniejsza się.

Miasta budują spekulanci (każdy na swoim kawałku, nie troszcząc się o potrzeby ogólne. Stąd powstają fragmenty brzydkie, bez związku – jak bełkotanie matolka. Oglądając sytuacyjne zdjęcia miasta, dziwić się wypada często, że ludzie umysłowo zdrowi pozwolili bliźnim spekulantom rozbudować tak bezsensowne monstra”³³.

Jest to działanie wbrew naturze, ponieważ wzrost liczby zabudowań w mieście zależeć powinien od naturalnych uwarunkowań związanych z przyrostem demograficznym lub jego brakiem, i to właśnie liczba ludności, która wzrasta w zależności od tego, jak kształtuje się m. in. możliwość godziwego w nim życia i pracy ma zasadniczy wpływ na ten proces. „Miasto bowiem wszelkie rozwija się i przeobraża na podobieństwo organizmu żywego. Odbywa się w nim przemiana materii i odnowa tkanek, przechodzą okresy zdrowia i choroby, rozrostu i zaniku”³⁴.

Aby przeciwdziałać szkodliwym skutkom przeludnienia się miast I. Drexler proponował zastosowanie jeszcze szeregu innych środków, które uważał za właściwe i skuteczne. Do nich należało m. in. budowanie tzw. miast ogrodowych. Tego typu pomysły były już realizowane w Anglii już od połowy XIX stulecia. Miasto ogrodowe, jak pisał I. Drexler, powinno być położone w odległości od kilku do kilkunastu kilometrów od wielkiego miasta i być z nim dobrze skomunikowane tak, aby dojazd do niego nie przekraczał 10 – 12 minut czasu kolejną. Budynki mają być budowane na tanim gruncie, aby zmniejszać do minimum koszt ich powstawania. Warunkiem dobrego funkcjonowania miasta ogrodowego ma być to, że liczba jego mieszkańców nie może być większa niż 15 – 30 tysięcy. Poza tym położone być powinno przy lesie, co będzie umożliwiało osobom tam zamieszkującym korzystanie ze świeżego powietrza i innych zalet, jakie daje ludziom częste przebywanie na łonie natury. Budynki w miastach ogrodowych powinny być parterowe lub jednopiętrowe – są one najbardziej ekonomiczne w ich utrzymaniu i nie sprzyjają niepotrzebnemu przeludnieniu się poszczególnych dzielnic i osiedli. Budulcem służącym do ich konstruowania ma być drewno, a wystrój ich wnętrz ma być prosty (Drexler uważał, że to co jest proste, jest przeważnie i piękne, a skomplikowane i wyszukane dekoracje, nie służące zwłaszcza celom praktycznym mieszkańców, nie tylko podrażają koszt wykonania jakiegoś budynku, ale także niejednokrotnie są tandetne i negatywnie wpływają na estetyczne przeżycia ludzi). Przy każdym budynku koniecznie powinien znajdować się ogród, który uprawiany przez właściciela jest dlań źródłem zdrowej, świeżej i taniej żywności

³² Tenże, *Miasta ogrodowe ...*, s. 6.

³³ Tenże, *Odbudowanie wsi i miast ...*, s. 31.

³⁴ Tenże, *Wielki Lwów ...*, s. 5.

oraz pozwala dobrze spędzić ludziom na łonie natury wolny od zawodowej pracy czas. Istnienie ogrodów w miastach – jak już wspomniano – ma według Drexlera niebagatelne znaczenie gospodarcze: wpływa bowiem na obniżenie ogólnych cen żywności na lokalnym rynku i przeciwdziała spekulacyjnemu ich podwyższaniu ze względu na rosnący w dużych miastach na nią popyt³⁵.

Drogi miejskie oraz ulice

Drexler uważał, że na jakość życia w mieście oraz na ceny nieruchomości w nim duży wpływ ma stan istniejących tam dróg, zwłaszcza zaś jezdni. W budownictwie dróg należy uwzględnić bardzo ważną zasadę, że ich jezdnie nie powinna być zbyt duża, ani też zbyt mała. Uwzględnianie tego faktu w praktyce przynosi duże oszczędności odczuwalne nawet w skali całego kraju, na co zwracają uwagę zwłaszcza Niemcy.

Przypomina się owa pedanteria, z jaką Niemcy zbierają puszki z sardynek oraz konserw i całymi wagonami odwożą je do hut. My blaszane puszki z dumą hidolgów rozrzucamy swobodnie po trawnikach i lasach, ale za to możemy sobie bez namysłu pozwolić na dwukrotnie ponad potrzebę szerokie jezdnie w naszych anemicznie spokojnych ulicach, jezdnie oscylujące u nas stale między beznadziejnym błotem a śmiercionośnym kurzem³⁶ –

Zbyt szerokie jezdnie budowane są z wielu powodów. Spośród nich na uwagę zasługują m. in.: zła tradycja w tym względzie, strach przed nieznaną przyszłością (być może, jak twierdzą niektórzy, za kilkadziesiąt lat intensywność ruchu będzie tak duża, że może to spowodować liczne niedogodności dla mieszkańców miasta), przykład miast wielomilionowych, gdzie buduje się szerokie jezdnie, neofobia i niefachowość podejmowanych decyzji budowlanych połączona niejednokrotnie z brakiem właściwej wyobraźni, a także niedostateczną oceną „przelotności” danej jezdni. Jeśli chodzi o tradycję, to sztuka budowy dróg, doskonale opanowana przez starożytnych Rzymian, została zdaniem naszego uczonego straszliwie zaniedbana w czasach średniowiecza, i z problemem tym wiele miast boryka się do dzisiaj, korzystając ze złych wzorów odziedziczonych w tym względzie z czasów średniowiecznych i nowożytnych.

Drexler był zdania, że nie należy obawiać się tego, jakoby większość ulic miejskich miała będzie problem ze zwiększonym natężeniem ruchu w przyszłości. Otóż, jak zauważył, w praktyce tylko niewielki odsetek ulic będzie mógł w przyszłości przyjąć na siebie większą ilość poruszających się pojazdów, natomiast inne nadal pozostać mogą spokojne, a hałas miejski zakłócający harmonię życia nie będzie dla wielu dzielnic problemem³⁷. Dużo miejsca Drexler poświęcił jeszcze innej, bardzo ważnej i dyskutowanej przez inżynierów polskich w okresie międzywojennym kwestii, a mianowicie temu, czy ulice w miastach powinny być krzywe, czy proste? Wbrew powszechnej opinii sobie współczesnych budowniczych dróg uczonego opowiedział się z pierwszą z wymienionych opcji, uznając ją za najbardziej odpowiednią, z różnych zresztą względów – estetycznych i praktycznych. Oto niektóre z argumentów lwowskiego inżyniera za budowaniem ulic krzywych:

³⁵ Tenże, *Miasta ogrodowe...*, s. 13 – 21.

³⁶ Tenże, *Szerokość jezdni w ulicach...*, s. 6.

³⁷ Tamże, s. 21.

- dzięki krzywym ulicom szereg frontowych części kamienic jest dla osób przemierzających się jezdnią widocznych i zmieniają się subiektywnie w oczach widza ich kształty, co urozmaica krajobraz miasta, dostarczając osobie patrzącej nań wielu estetycznie pozytywnych wrażeń.

- architekci, mając na względzie to, że duża część budynku dzięki krzywym kształtom ulic jest widoczna, będą dokładali większych starań, aby miały one lepszy wygląd.

- dzięki krzywym ulicom linie gzymsów i okien tworzą piękne kształty, układając się w pewną harmonijną całość.

- dzięki takim ulicom obserwator może zauważyć wzdłuż ich osi szereg szczegółów, które byłyby zupełnie niezauważalne, gdyby ulice były proste.

- mieszkańcy domów stojących przy wklęsłej linii ulicy mają o wiele rozleglejsze i piękniejsze widoki ze swych okien od tych, których budynki są położone wzdłuż prostej ulicy.

- stosowanie krzywych linii ulic pozwala na dostosowanie się projektującego je inżyniera do istniejącego już układu parcel oraz wzniesień i pagórków.

- ulica krzywa utrudnia w znacznym stopniu hulanie wiatru wzdłuż jej osi, a także umożliwia dotarcie promieni słonecznych do większej liczby budynków, zwłaszcza tych, których okna położone są w takich miejscach, do których naturalne światło nie dociera.

- krzywe ulice mają ponadto zawsze swoje niepowtarzalne kształty, co sprawia, że każdy kierowca może zorientować się, w jakiej części miasta się znajduje i nie stracić orientacji w terenie. Jeżeli zaś ulice są do siebie bliźniaczo podobne, wówczas łatwo można się – w dużym zwłaszcza mieście – zagubić³⁸.

Jeśli chodzi o wspomnianą powyżej kwestię szerokości ulic, to nasz uczonec był zdania, że przy projektowaniu ich nowych przekrojów należy „zawsze skrupulatnie zdać sobie sprawę, czy przez odpowiednie zawężenie jezdni nie da się uzyskać pewnych oszczędności a zarazem powiększyć bezpieczeństwa ruchu, oraz zyskać pasma, które pokryte trawnikiem lub obsadzone drzewami, mogą znacznie podnieść piękno ulicy i być rezerwą na ewentualne rozszerzenie jezdni przyszłości, gdy gęstość ruchu wzrośnie”³⁹.

Po to, aby sprostać stawianym przed projektantami dróg wymaganiom oszczędności, trzeba unikać przede wszystkim budowania ulic zabudowanych jednostronnie, lub w ogóle niezabudowanych⁴⁰.

Rozbudowa istniejących już miast

Decyzje o rozszerzaniu granic miasta powinny być zdaniem I. Drexlera podejmowane w oparciu o wnikliwą analizę związków, jakie zachodzą pomiędzy nim, a gminami, które mają być doń dołączone. Należy przy tym korzystać z różnorodnych danych statystycznych – dawniejszych i współczesnych – obrazujących wzajemne relacje i kontakty handlowe oraz liczbę ludności okolicznych terenów mających stać się częścią miasta. Trzeba także dokonać odpowiedzi na szereg pytań, które w związku z tym każdemu projektantowi się nasuwają, m. in.:

³⁸ Tenże, *Odbudowanie wsi i miast...*, s. 176 – 178.

³⁹ Tenże, *Budowa miast...*, s. 18.

⁴⁰ Tamże.

- jaka dzielnica w ramach istniejącego już miasta ma powstać (np. wielkomiejska, handlowa, mieszkaniowa, podmiejska, fabryczna);
- który teren dla niej będzie najbardziej odpowiedni (wzgórze, stok, dolina, płaszczyna);
- jakie będą „potrzeby” komunikacyjne owej dzielnicy (czy będzie tam projektowana kolej, lotnisko, połączenia wodne, tramwajowe, piesze);
- jakie budynki użyteczności publicznej powinny być tam zbudowane (szkoły, kościoły, biblioteki)⁴¹.

Tego typu postulaty, jak wiemy, były brane pod uwagę przez projektantów w niektórych miastach Europy Zachodniej, gdzie segregację ruchu ulicznego i rozplanowanie ulic stosowano zwłaszcza od połowy XIX stulecia, kiedy to budowę dróg zaczęto uwzględniać także w połączeniu z zasadami kształtowania zespołów mieszkaniowych w ten sposób, aby były one o wiele bardziej zdrowe dla mieszkańców, i higieniczne. Przykładem takiego miasta, w którym brano pod uwagę wspomniane postulaty była Kopenhaga, w której w 1863 roku powstało osiedle mieszkaniowe Duńskiego Towarzystwa Medycznego⁴².

Rozbudowując miasta już istniejące należy baczną uwagę zwracać na naturalne ukształtowanie terenu i dobrać tylko te obszary, które spełniają szereg kryteriów, dzięki którym powiększenie terytorium miasta będzie miało dla jego ludności korzystne rezultaty. Ziemie przeznaczone na rozwój budownictwa miejskiego i wytyczanie ulic powinny mieć więc zdaniem Drexlera kształt lekko nachylonej równiny (około 2%). Zbyt duża ilość pagórków może bowiem utrudnić budowę dróg i zwiększyć jej koszty, natomiast tereny poziome utrudniają z kolei odwadnianie miasta. Wąskie doliny zaś są z reguły wilgotne i mało nasłonecznione, i nie nadają się tym samym pod zabudowę. Teren pochyły powinien mieć stok skierowany ku południowej stronie, lub też mieć osłonę terenową (bądź leśną) ochraniającą miasto od północnych wiatrów. Grunt ma być suchy, a woda zaskórna powinna mieć ma zwierciadło wody położone nisko. Tereny wilgotne bowiem źle wpływają na samopoczucie mieszkańców miasta; miejsca błotniste są siedzibą malarii, a wysoki poziom wody podskórnej powoduje zalewanie piwnic i gromadzenie się w nich wilgoci. Dobrze jest, gdy w pobliżu miasta występują rzeki, dzięki którym może ono mieć źródło czystej wody. Rzeka ponadto jest naturalną drogą przewozową i dostarcza mieszkańcom świeżych ryb. Aby spełniała ona swoje funkcje - zwłaszcza ostatnią z wymienionych - władze miejskie mają obowiązek zadbania o to, aby jej koryto było należycie uregulowane, a inżynierowie powinni postarać się o to, aby ujście kanalizacji miejskiej do rzeki znajdowało się w odległości kilku kilometrów od zabudowań. Dobrze byłoby, twierdził Drexler, aby okolice nowopowstałych osiedli obfitowały w żyzne gleby, które uprawiane przez ludność wiejską będą źródłem tańszej i zdrowej żywności dla mieszkańców miasta. Także należy uwzględnić takie czynniki, jak obecność większych kompleksów lasów (jako źródła opału), oraz pokładów gliny (źródła materiału do wyrobu cegieł), i dróg komunikacyjnych (zwłaszcza kolei). One wszystkie bowiem również mogą być czynnikiem dodatkowo stymulującym właściwy rozwój powierzchni miasta i powstawanie nowych jego osiedli⁴³.

⁴¹ Tamże, s. 14.

⁴² A. Gawlikowski, *Ulica w strukturze miasta*, Warszawa 1992, s. 87 - 88.

⁴³ I. Drexler, *Odbudowanie wsi i miast ...*, s. 143 - 144.

Nazewnictwo ulic

Z problematyką budowy i rozbudowy miast wiąże się zagadnienie związane z nazewnictwem ulic. Drexler uważał, że w tej dziedzinie powinny obowiązywać zasady, których należy przestrzegać po to, aby podkreślić specyfikę określonej miejscowości i jej różnice względem innych, zwłaszcza sąsiednich. Do owych zasad należą m. in. następujące:

- nie należy zmieniać nazw starych i zabytkowych, a jeśli są one usunięte, przywracać, gdy przedstawiają one jakąś charakterystyczną cechę miejsca i są szczególnie piękne;
- trzeba usuwać nazwy ulic wprowadzane przez zaborców w czasach minionych, lub gdy brzmią one brzydko, bezsensownie i niemiło;
- nowo powstałe ulice i place należy nazywać nazwami istniejących przy nich posesji, ewentualnie zaczerpniętymi od nazw zawodów uprawianych przez zamieszkujących tam mieszkańców;
- ulicom można nadawać nazwy od nazwisk osób szczególnie zasłużonych dla Ojczyzny i danej miejscowości, z tym, że należy preferować bohaterów miejscowych⁴⁴.

Plac miejski i jego znaczenie dla architektury miasta

Przy sporządzaniu planów placów miejskich i ich budowie Drexler polecał stosowanie kilku zasad. Oto one:

Po pierwsze - trzeba unikać, zwłaszcza przy placach mniejszych, zbyt wielkiej ilości dróg przecinających ów plac.

Po drugie - łączyć trzeba z placem ulice krótkie, lub takie, które tuż za nim zmieniają swój kierunek.

Po trzecie - kierować trzeba osie ulic idące w stronę placu, jak też i od niego, na obiekty architektonicznie ważne po to, aby przyciągały one uwagę kierowców.

Po czwarte - należy nadawać wylotom ulic niewielkie szerokości, oraz łączyć ich osie poza placem. Po piąte, warto obudowywać wyloty ulic portykami, bramami triumfalnymi lub budynkami, nadając im specyficzny dla danego miejsca charakter. Place powinny mieć poza tym kształt asymetryczny, nieszablony⁴⁵.

Zasygnalizowane powyżej uwagi Drexlera dotyczące rozplanowania terenów przeznaczonych na place miejskie nie straciły na aktualności. Współcześni nam autorzy zajmujący się podobną problematyką także jak on podkreślają znaczenie estetycznego i praktycznego ich urządzania, ponieważ pełnią one bardzo ważną rolę społeczną; są one bowiem ośrodkami integrującymi wspólnoty ogólnie miejskie, pełnią funkcję ośrodków oddziaływujących na pozostałe części miast, a nawet cały region. Są one też bardzo często miejscami publicznych zgromadzeń i zebrań, na nich odbywają się różne uroczystości organizowane z okazji świąt kościelnych i państwowych. Przy nich znajdują się nieraz miejsca kultu, ośrodki kultury, urzędy, siedziby organów władzy państwowej i samorządowej⁴⁶.

Jeśli chodzi o budynki użyteczności publicznej, to zdaniem Drexlera powinny być usytuowane w takich miejscach, które ze względu na swoje przeznaczenie są do tego najbardziej odpowiednie. Tak więc, np. szkoły powinny być budowane w terenach

⁴⁴ Tamże, s. 262.

⁴⁵ Tamże, s. 208.

⁴⁶ K. Pawłowska, *Idea swojskości w urbanistyce i architekturze miejskiej*, Kraków 1996, s. 89 - 90.

położonych z dala od ruchliwych targowisk i ruchliwych ulic, zwłaszcza zaś w ogrodach pełnych zieleni⁴⁷.

Podsumowanie

Działalność I. Drexlera w dziedzinie projektowania oraz rozbudowy miast i ulic miała bardzo istotne znaczenie dla polskiej praktyki i myśli architektonicznej oraz budowlanej. Jego zaś dzieła poświęcone owej problematyce nigdy nie tracą, jak się wydaje, pomimo upływu czasu, swej aktualności. Zawierają one bowiem wiele cennych uwag nie tylko teoretyka i praktyka sztuki budowlanej, ale także człowieka, który kochał swe miasto – Lwów - i z myślą o jego pięknie i dobru jego mieszkańców pisał swe prace oraz tworzył projekty jego nowych ulic i placów. Ten fakt z pewnością podnosi znacznie wartość jego dzieł. Nie dziwi więc to, że dzisiejszego obserwatora zabytkowych już budynków tego pięknego miasta, które powstały także dzięki Drexlerowi, zachwyca jego niezwykle, przyciągający i zniewalający zmysł wzroku urok. Warto, jak się wydaje, aby w pracach naukowych poświęconych dawnej i współczesnej problematyce estetyki miast, których powstaje obecnie stosunkowo wiele, uwzględnić dorobek naszego lwowskiego inżyniera, wielkiego patrioty i uczonego, i nie zapominać o jego godnych uwagi radach, pomysłach i spostrzeżeniach.

Literatura źródłowa, prace Ignacego Drexlera

Budowa miast [odbitka z *Podręcznika Inżynierskiego*, pod red. prof. dra St. Bryły], Lwów 1928.

Miasta ogrodowe, Lwów 1912.

Odbudowanie wsi i miast na ziemi naszej, wyd. II, Lwów – Warszawa – Kraków 1921.

Szerokość jezdni w ulicach miejskich, Warszawa 1928.

Wielki Lwów, Lwów 1920.

⁴⁷ I. Drexler, *Odbudowanie wsi i miast...*, s. 152.

Summary

Ryszard Polak

The Science about the art of planning and building towns by Ignacy Drexler

The article presents the views scientist from Lvov Ignacy Drexler, who dealt with the problems of designing and building cities. In the biography, the experts in urban planning, there is information about his accomplishments as an engineer trying to reconcile the principles of modern technology and modern architectural solutions with universal canons of beauty. The most important contribution associated with the project and supervision of the reconstruction of some of the streets and squares of Lvov. Later in this article, is presented personality Draxler and preferred general principles for the design, construction and development of cities. In scientific studies, a lot of space Drexler devoted problems naming streets and squares of the city.

Резюме

Рышард Поляк

Игнация Дрекслера наука об искусстве проектирования и строительства городов

Статья представлены мнения львовского ученого Игнация Дрекслера, который занимался проблемами проектирования и строительства городов. В биографии, того эксперта в области городского планирования, есть информации о его достижениях, как инженера пытающего примирить принципы современной технологии и современных архитектурных решений с универсальными канонами красоты. Наиболее важный вклад, был связан с проектом и надзором реконструкции некоторых улиц и площадей Львова. Далее в этой статье, указана личность Дракслера и предпочитаемые общие принципы проектирования, строительства и развития городов. В научных исследованиях, много места посвящено Дрекслером проблемам именованию улиц и площадей города.

