

Jacek Burdziński*

Geneza oraz rozwój budowli służących do przechowywania samochodów osobowych

Rys historyczny

Od czasu wynalezienia przez człowieka pierwszych pojazdów i wraz z rozwojem ich użytkowania, zaczęły powstawać budowle tzw. zaplecza pojazdowego. Wzdłuż dróg, traktów i szlaków komunikacyjnych rozwijało się budownictwo obiektów usługowych. Obiekty te służyły zaspokojeniu potrzeb podróżnych oraz spełniały rolę zaplecza technicznego pojazdów. Przed wiekami były to przydrożne zajazdy, karczmy, schroniska, kuźnie oraz obiekty do bezpiecznego przechowywania różnego rodzaju pojazdów. Przez wiele stuleci były nimi otwarte lub zamykane szopy, remizy oraz hangary, służące do umieszczania w nich pojazdów osobowych lub towarowych¹.

O ile dwu- lub czterokołowe wozy konne nie wymagały specjalnego, kosztownego zabezpieczenia, o tyle w odniesieniu do powozów, karet, kolasek i innych cenniejszych pojazdów, ówczesne przepisy budowlane nakazywały zapewnienie im specjalnej, bardziej troskliwej ochrony. Dotyczyło to zwłaszcza budynków zajazdów przydrożnych, urzędów pocztowych

oraz tzw. poczthalterii, strażnic strażackich, powozowni pałacowych, remiz dworskich.

Budowle te, stanowiące najczęściej osobne budynki, na ogół harmonijnie wpisywały się w ogólne założenia architektoniczne większych kompleksów, takich jak zamki, pałace, dwory, zajazdy czy budowle urzędowe.

Najwięcej zachowanych budowli służących do przechowywania pojazdów pochodzi z czasów nowożytnych, z epoki baroku i klasycyzmu. Są to najczęściej bogato zdobione remizy lub powozownie przypałacowe, wchodzące w skład kompleksów ogrodów pałacowych [6].

Forma i wielkość tych obiektów rozwijała się począwszy od półotwartych pomieszczeń w zabudowaniach gospodarczych, poprzez oddzielne budynki powozowni przy pałacach i rezydencjach, garaże przy domach mieszkalnych, zespoły garaży przy budowłach urzędowych, aż po wielopoziomowe parkingi i garaże samochodowe, powstające w dużych miastach na początku XX w.

Wraz ze skonstruowaniem przez Karla Benzę w 1886 r. pierwszego pojazdu napędzanego silnikiem spalinowym nastąpił przełom w dziedzinie budowy samobieżnych środków transportu kołowego. W dziedzinie budowy obiektów służących do ich przechowywania oparto się początkowo na starych rozwiązaniach. Pierwsze samochody były, podobnie jak powozy, przechowywane w remizach pojazdowych i w garażach².

Postęp w dziedzinie motoryzacji nie przyniósł od razu wielkiego przełomu w budownictwie na potrzeby komunikacyjne. Na początku XX wieku zaczęto

* Autor jest adiunktem w Instytucie Budownictwa i Architektury Krajobrazu Akademii Rolniczej we Wrocławiu

¹ Taką rolę spełniał np. karawanseraj. W krajach Wschodu był to dom zajezdny dla karawan z pomieszczeniami dla podróżnych, zwierząt, składami na towary oraz miejscem dla wozów. Karawanseraje były sytuowane wzdłuż szlaków handlowych i podróżniczych w Azji Środkowej i Zachodniej, w odległościach odpowiadających długości drogi, jaką można było przebyć w jednym dniu podróży. Pełniły one rolę ówczesnych zajazdów przydrożnych i moteli. Są one znane od starożytności. Rozpowszechnione były zwłaszcza w IX–XIV w. Istniały dwa typy karawanserajów: 1. Długi, prostokątny w zarysie budynek o trzech nawach (środkowa dla zwierząt, boczna dla ludzi). 2. Otwarty w stronę ogrodzonego podwórza zajmowanego przez zwierzęta budynek, z płytkimi niszami przeznaczonymi dla ludzi. Niektórym karawanserajom nadawano charakter obronny [11].

² Nazwa *garaż* pochodzi z języka francuskiego *le garage* i znaczy tyle samo co *szopa* (pol.), *Schuppen* (niem.).

uzupełniać garaże i remizy pojazdowe niektórymi nowymi wynalazkami technicznymi. Pojawiło się w nich oświetlenie elektryczne i ogrzewanie, bieżąca woda, automatycznie sterowane bramy garażowe, itp. Garaże, pojedyncze lub kilkubokowe, pojawiały się na początku XX w. coraz powszechniej, jako część składowa zaplecza komunikacyjnego, np. zajezdnie autobusowe, zajezdnie pojazdów pocztowych, taksówek itp.

Typ budowli architektonicznej, jakim jest parking wielopoziomowy, zrodził się na pocz. XX w., jako reakcja na coraz większe potrzeby związane z parkowaniem. Wzrastające zapotrzebowanie na wolne miejsca parkingowe było spowodowane uruchomieniem dużych fabryk samochodów, produkujących auta w systemie seryjnym. Na przykład *Ford* rozpoczął w USA produkcję wielkoseryjną modelu *Ford T* w 1908 r.³

W Stanach Zjednoczonych, zaprojektowano i wybudowano pierwsze piętrowe garaże w początkach lat dwudziestych XX w. Powstały one ze względu na ograniczenie wolnych przestrzeni parkingowych w dużych miastach. Był to wcześniej nieznan, całkiem nowy typ budowli architektonicznej. Na jego ukształtowanie miały wpływ następujące struktury budowlane: magazyny towarów hurtowych, systemy uporządkowanego składowania towarów, budowle zaplecza komunikacyjnego, dworce autobusowe, remizy pojazdowe oraz wielokondygnacyjne budowle przemysłowe [7].

Można zaobserwować pewną analogię między wykształceniem się form pierwszych samochodów a pierwszymi formami obiektów garażowych i parkingowych.

Pierwsze obiekty garażowe, podobnie jak pierwsze samochody, miały formę będącą zapożyczeniem z innych, wcześniej wykształconych form architektonicznych. Podobnie pierwsze fabryki przypominały swym wyglądem pałace lub gmachy reprezentacyjne.

Modele pierwszych samochodów o napędzie spalinowym miały formę kabiny, zapożyczoną od powozów ciągniętych przez konne zaprzęgi. Dopiero z upływem czasu, wraz z rozwojem techniki motoryzacyjnej, pojawiły się nowe formy nadwozi samochodowych, uwzględniające specyfikę nowych konstrukcji samochodów, badań aerodynamicznych i panujących mód w projektowaniu.

³ Produkcję tego modelu rozpoczęto w 1908 r., a zakończono w 1927 r. W ciągu 19 lat wyprodukowano łącznie 15 007 033 sztuk tego samochodu, czyli średnio 789 843 rocznie [5].

Podobne procesy zaistniały w kształtowaniu się formy architektonicznej garaży i parkingów wielopoziomowych. Pierwsze obiekty zaplecza samochodowego, grupujące od kilkudziesięciu do kilkuset samochodów, przypominały swoim wyglądem eleganckie domy towarowe, reprezentacyjne gmachy klasycystyczne, duże magazyny i budynki gospodarcze lub hale fabryczne. Jeden z pierwszych parkingów wielopoziomowych, o specjalnie dla tej funkcji wykształconej formie architektonicznej, powstał w Bostonie w 1938 r. Miał on otwartą formę użytkową, o cechach modernizmu zbudowaną z żelbetowych prefabrykatów [7].

Odpowiednio do ówczasie jeszcze niewielkich średnich mocy silników samochodowych, a co za tym idzie, do słabej zdolności pokonywania podjazdów, powstawały w latach dwudziestych w USA, a także w Europie, dźwigi samochodowe oraz systemy zmechanizowanego transportu wewnętrznego. Z czasem, gdy moce silników samochodowych zaczęły być coraz większe, zaczęto projektować i wykonywać coraz więcej parkingów z pochylniami.

Nie wszystkie budowle garażowe były projektowane z myślą o takim ich przeznaczeniu. Wielokrotnie na ten cel były przebudowywane: zajezdnie tramwajowe, gazownie, teatry, sale do tańca, wojskowe sale do ćwiczeń musztry, sale gimnastyczne.

Do najbardziej kosztownych typów garaży wielopoziomowych zaliczono te, w których zastosowano zjazdy i podjazdy szerokości 7–8 m. Wynikiem tego było m.in. pojawienie się bardzo wielu projektów garaży o mechanicznym systemie transportu samochodów.

Duże handlowe firmy przewozowe, poczta, komunikacja samochodowa, straż pożarna, sieci dużych domów towarowych, zakłady przemysłowe były przed wojną zaopatrzone we własne duże hale do przechowywania pojazdów. Były to przeważnie jednokondygnacyjne obiekty halowe, choć występowały również piętrowe, jak np. poczta w Budapeszcie, która posiadała w 1914 r. piętrowy kompleks dla 500 pojazdów, z dwuprzjazdową rampą manewrową [8].

Właściwie w literaturze przedmiotu nie ma specjalnych opracowań poświęconych rozwojowi form budowlanych obiektów służących do przechowywania pojazdów samochodowych. Źródłem materiału historycznego mogą być zatem m.in. leksykony sztuki budowlanej oraz podręczniki dla projektantów tych obiektów, pochodzące z pierwszej połowy XX w.

Pierwsze obiekty parkingów i garaży wielopoziomowych w Europie

Do pierwszych realizacji projektów parkingów i garaży wielopoziomowych w Europie można zaliczyć następujące:

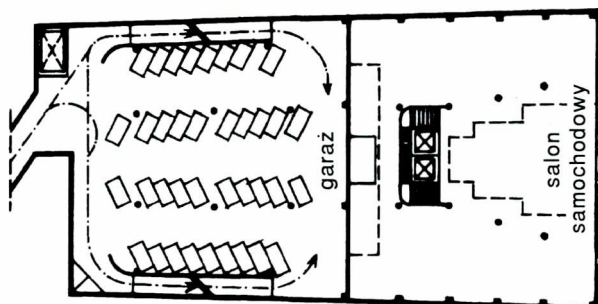
1. *Garage Rue Ponthieu* w Paryżu. Czterokondygnacyjny garaż rampowy, o żelbetowej konstrukcji fasady i wnętrza, arch. Auguste G. Perret (1905) [1].

2. *Schwaben Garage* w Stuttgarcie. Trzykondygnacyjny garaż rampowy [8].

3. *Goldene Laute* w Lipsku. Sześciokondygnacyjny garaż mechaniczny [8].

4. *Jungbuschgarage* w Mannheim. Trzykondygnacyjny garaż mechaniczny [8].

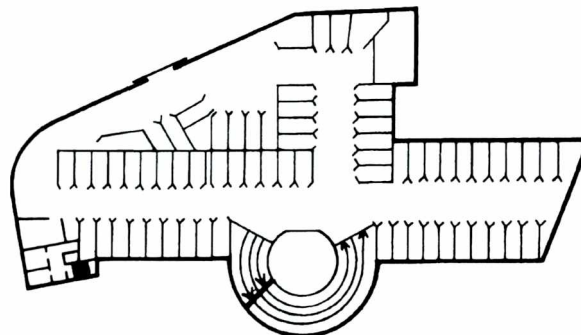
5. *Garage Raspail* w Paryżu. Sześciokondygnacyjny garaż rampowy, o konstrukcji żelbetowej, na 1000 stanowisk i 200 boksów, arch. H. Sauvage (1926), [8].



Ryc. 1. Citroën Garage w Paryżu przy Rue Marbeuf (1928)

Fig. 1. Citroën Garage in Paris, Rue Marbeuf.

Architects: A. Laparde, L.E. Bazin (1928)



Ryc. 2. Schlotterbeck Garage w Bazylei (1927–1928)

Fig. 2. Schlotterbeck Garage in Basle (1927–1928)

6. Berlin–Charlottenburg (Kantstr. 126). Pięciokondygnacyjny garaż rampowy. Rok budowy 1930⁴ [8].

7. Citroën Garage w Paryżu. Dziesięciokondygnacyjny garaż rampowy (dwubiegowa prosta rampa) przy Rue Marbeuf, arch. arch. A. Laparde, L.E. Bazin (1928). Budowla o wyraźnej osi symetrii w planie jest podzielona na dwie części:

⁴ W leksykonie sztuki budowlanej [8], obiekt ten określono jako niezbyt ekonomiczny, ponieważ zastosowany w nim układ rampowy okazał się zbyt terenochłonny jak na niezbyt dużą działkę budowlaną w mieście. Ucierpiały na tym pojemność parkingowa oraz wzrosły opłaty za użytkowanie miejsc postojowych. Ze względów ekonomicznych lepszy byłby tu układ z dźwigiem mechanicznym. Podobne uwagi, jak w odniesieniu do garażu w Berlinie, dotyczą także Citroën Garage w Paryżu.

– frontową, w której mieści się sześciokondygnacyjny salon samochodowy o układzie galeriowym,
– wewnętrzną, mieszczącą dziesięciokondygnacyjny parking samochodowy.

Kondygnacje parkingowe są połączone jednokierunkowymi rampami prostymi, umieszczonymi wewnątrz budynku, biegnącymi przez wysokość całej kondygnacji. Rampy te mogą także obsługiwać poziomy wystawowe, umieszczone na tym samym poziomie, co poziomy parkingowe, oddzielone od nich przegrodami z bramami. W obu częściach tej budowli znajdują się także mieszkania na dwóch ostatnich piętrach [3], [7], (ryc. 1).

8. Schlotterbeck Garage w Bazylei. Czterokondygnacyjny garaż na 300 samochodów z czteropiętrową



Ryc. 3. Casa dell' Automobile w Rzymie (1928)

Fig. 3. Casa dell' Automobile in Rome (1928)

spiralną rampą w kształcie $\frac{2}{3}$ wycinka koła, przy dłuższej ścianie budynku. Umożliwia on dodatkowe parkowanie 300 samochodów na dachu budynku. Rok budowy 1927–1928 [7], [9], (ryc. 2).

9. *Casa dell' Automobile* w Rzymie. Dziesięciokondygnacyjny garaż na 1000 samochodów, z oddzielnymi boksami. Wewnątrz znajduje się dwubiegowa rampa spiralna, z obustronnym wjazdem na poszczególne kondygnacje, na których stanowiska parkingowe są umieszczone wzdłuż środkowego przejazdu, po obu jego stronach. Rok budowy – 1928 [7].

Jest to przykład zapożyczenia formy zewnętrznej o stylistyce klasycystycznej, które charakteryzowało pierwsze budowle parkingowe w Europie i na świecie (ryc. 3).

10. *Zyklub Garage* w Bukareszcie. Garaż wybudowany na zasadzie ciągłej rampy prostej z jednokierunkowymi przelotowymi rampami wewnętrznymi, umieszczonymi pod przeszklonym dachem. Rok budowy 1930 [2, s. 764].

11. *Bondy Garage* w Pradze (arch. prof. Georg Müller)⁵. Jedenastokondygnacyjny garaż wyposażony w windę dla pojazdów, niezależnie od systemu półramp łączących poszczególne kondygnacje. Budynek obejmował część hotelową, w której skład wchodziły pokoje dla szoferów, pasażerów oraz dla gości prowadzących samodzielnie pojazdy. Każda kondygnacja hotelowa była połączona z częścią parkingową, w której znajdowała się pewna liczba stanowisk, zarezerwowana dla gości hotelowych. Ponadto, na każdym poziomie parkingowym znajdowały się stanowiska domycia pojazdów, zaopatrzone w odpowiednie urządzenia (lata dwudzieste XX w.) [7], [8].

⁵ W Niemczech za projektanta – prekursora parkingów wielopiętrowych uważa się prof. dra Georga Müllera. Zarówno jego wypracowane zasady projektowe, jak i same projekty oraz realizacje powstałe na ich podstawie, uchodziły za wzorcowe i inspirujące na całym świecie [7].

Krótką analiza stanu budownictwa parkingowego i garażowego w Polsce w latach 1936–1978

Z polskich przykładów przedwojennych można wymienić duży obiekt zaplecza samochodowego projektu arch. arch. Józefa Szanajcy i H. Karpowicza. Jest to projekt zajezdni na 300 samochodów Centralnego Dworca Poczтового w Warszawie (ryc. 4). Budynek ten, o szkieletowej prefabrykowanej konstrukcji, miał zawierać cztery kondygnacje parkingowe z dwoma blokami obudowanych ramp półkolistych, umieszczonych symetrycznie po obu krótszych bokach obiektu. Jego realizację, trwającą od 1936 r., przerwała druga wojna światowa; zniszczony w 1939 i 1944 r. [3].

Podobny obiekt powstał już po drugiej wojnie światowej w Warszawie. Funkcjonował on jako Zajezdnia Samochodowa Służby Zdrowia. Jest to projekt arch. arch. J. Czajkowskiego i W. Żochowskiego. Nawiązuje on swoją formą i konstrukcją do poprzedniego przykładu. Zawiera również cztery kondygnacje parkingowe oraz dwie spiralne rampy obudowane, umieszczone symetrycznie po obu krótszych stronach budynku. W części parterowej znajdują się warsztaty, myjnie oraz inne pomieszczenia do obsługi pojazdów [3].

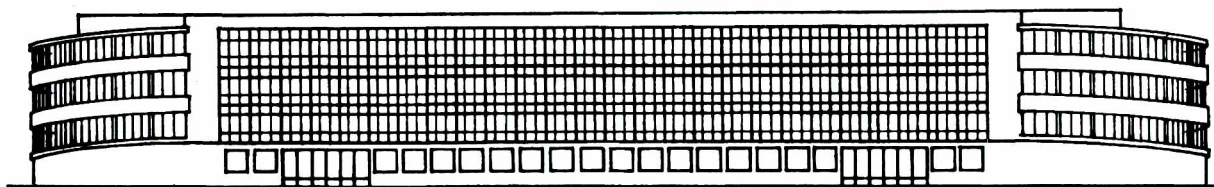
Architektura obu tych projektów nosi cechy technologiczności, z elementami monumentalizmu. Szkieleto-

wa konstrukcja żelbetowa oraz zastosowane moduły konstrukcyjne są analogiczne jak w budowlach przemysłowych i magazynowych.

Z okresu powojennego pochodzą także następujące projekty:

1. Projekt wielopiętrowego garażu–hotelu w zabudowie śródmiejskiej, przy ul. Czerwonego Krzyża w Warszawie. Jest to projekt arch. arch. Czajkowskiego i Żochowskiego. Ośmiokondygnacyjny garaż jest wyposażony w dwie rampy proste [3].

2. Garaż na 250 samochodów (funkcjonujący częściowo jako zajezdnia samochodów służbowych), przy al. Jana Pawła II w Warszawie, na rogu ul. Dzikiej, przy rondzie Babka. Był to projekt arch. J. Dumnickiego (ryc. 5). W części parteru i w dobudówce mieściła się stacja obsługi samochodów. Przeszklone ściany zewnętrzne ukazywały w pełni wnętrze garażu. Budynek składał się z dwóch części: sześciokondygnacyjnej, znajdujących się w układzie półpodestowym, tzn. przesuniętych względem siebie o pół kondygnacji i połączonych ze sobą za pomocą półramp, tworzących dwa zamknięte obiegi. Miał on szkieletową konstrukcję żelbetową prefabrykowaną. Realizacja pro-



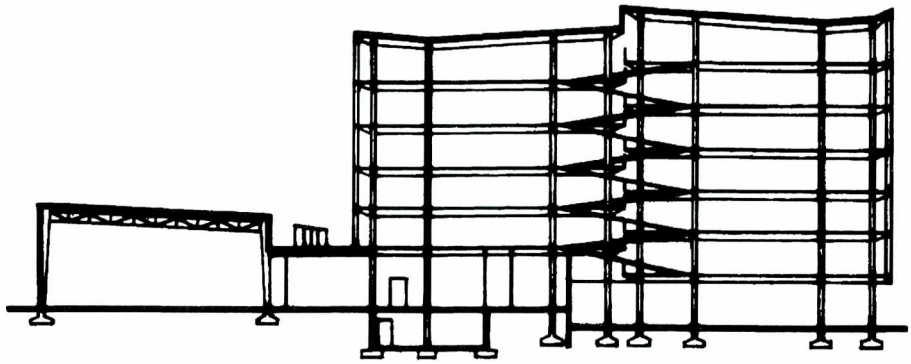
Ryc. 4. Jeden z pierwszych dużych obiektów samochodowych w Polsce – Zajezdnia Centralnego Dworca Poczтового w Warszawie (projekt – 1936 r.)

Fig. 4. One of the first large car buildings in Poland – Depot of the Central Postal Station in Warsaw (design – 1936). Architects: J. Szanajca, H. Karpowicz

Ryc. 5. Garaż
na 250 samochodów,
ze stacją obsługi na rogu
ul. Dzikiej w Warszawie
(lata sześćdziesiąte XX w.)

Fig. 5. Garage for 250 cars,
with a service station,
at the corner of Dzikia street
in Warsaw.

Architect: J. Dumnicki
(the 60. of the 20th c.)



jektu nastąpiła w latach sześćdziesiątych XX w. Budynek ten został rozebrany pod koniec lat dziewięćdziesiątych XX w. [4].

3. Ogólnodostępny parking wielopoziomowy przy hotelu *Forum* w Warszawie. Zrealizowany w 1978 r.

dziesięciokondygnacyjny parking o systemie półtrampowym ma pojemność ponad 700 stanowisk. Jest usytuowany *vis á vis* hotelu. Większość stanowisk jest przeznaczona dla gości hotelowych, zlokalizowany w Warszawie, na rogu ulic Nowogrodzkiej i Parkingowej [4].

Projekty koncepcyjne

Omawiając budownictwo garaży i parkingów wielopoziomowych w początkach XX w. należałoby zatrzymać się przy pierwszych projektach, wówczas nowatorskich, domów mieszkalnych, w których samo-

chód oraz pomieszczenie do jego przechowywania zajmowały kluczowe miejsce. Na uwagę zasługują trzy projekty powstałe na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w. [13, s. 14–17].

Dom przyszłości (*Fremtidens Hus*)

W roku 1928 związek duńskich architektów rozpiął konkurs na *idealne mieszkanie*. Konkurs ten wygrała para architektów: Arne Jacobsen i Flemming Lassen. Projekt ich *domu przyszłości* został zrealizowany na wystawę budowlaną w Kopenhadze w 1929 r.

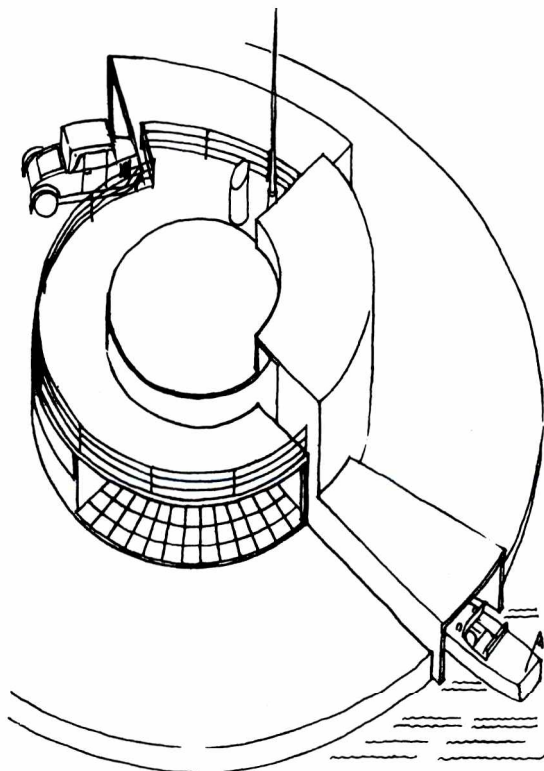
Cechą pierwszoplanową tego domu jest jego okrągły rzut. Wokół położonego centralnie pokoju dziennego grupują się pozostałe pomieszczenia. Ta w istocie statyczna i centralistyczna bryła jest otwarta na stanowiska dla środków transportu. Pomieszczenie na łodzie jest jakby sterem całego budynku i w ten sposób nadaje mu kierunek. Dach natomiast jest przewidziany na lądowisko helikopterów (ryc. 6).

Dom przyszłości zwiększa zatem zasięg swojego powiązania także o przestrzeń powietrzną. Istotną, jeśli nawet nie najistotniejszą, rolę odgrywa tutaj samochód. Wskazuje na to jego umiejscowienie w całej bryle budynku. Poprzez taką, a nie inną, formę garażu okrągły rzut został przekształcony w formę spiralną o dużym dynamizmie.

Bryła *domu przyszłości* przypomina trochę swoim wyglądem spiralną muszlę ślimaka. U jej wylotu, zamiast głowy zwierzęcia, wyłania się samochód będący łącznikiem wnętrza mieszkalnego z resztą otoczenia,

łącznikiem wyposażonym w koła, będącym składnikiem ruchu kołowego.

Jest to jedna z niewielu architektonicznych interpretacji dynamicznego postrzegania obiektów i przestrzeni [12], [13].



Ryc. 6. *Dom przyszłości* (1928)

Fig. 6. *House of the future*.

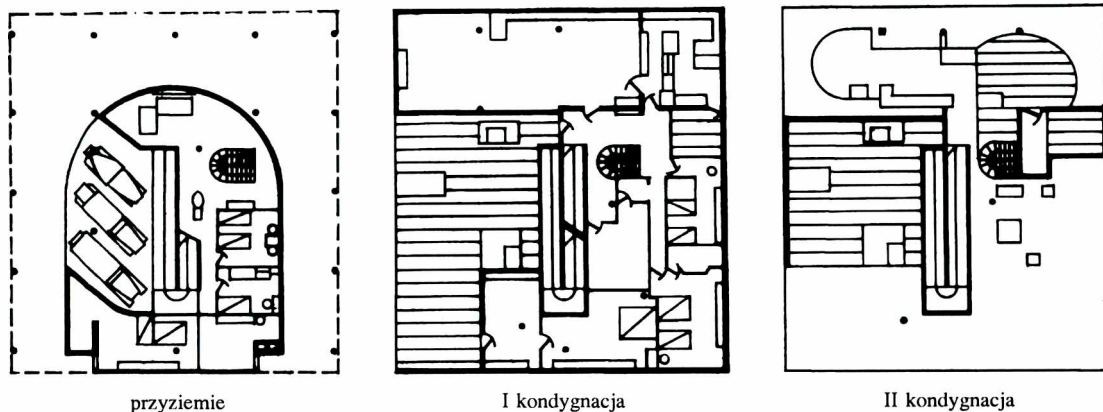
Architects: Arne Jacobsen, Flemming Lassen (1928)

Willa Savoye (Villa Savoye)

Projekt *Willi Savoye* Le Corbusiera, który powstał w latach 1929–1931, jest określany jako *maszyna do mieszkania*. Samochód pełni w niej rolę *taśmociągu*. Wraz z wewnętrzną rampą służy do zapewnienia koniecznej łączności między pracą w mieście a mieszkaniem w dzielnicy mieszkaniowej. Mieszkaniec musi stale przemieszczać się między jednym a drugim miejscem. Le Corbusier uwzględnił ten fakt projektując promenadę przykrytą stropem pierwszego piętra. Z mieszkania znajdującego się na I i II piętrze wychodzi się po rampie, umieszczonej centralnie w budynku, bezpośrednio do garażu, gdzie czekają samochody. Przewidziano dla nich trzy stanowiska. Półotwar-

ta promenada, obiegająca część parterową, stanowi połączenie między domem mieszkalnym a otwartymi przestrzeniami dróg i ulic. Jej szerokość umożliwia objazd samochodem wokół zaokrąglonej części domu. Objazd ten odzwierciedla wewnętrzny układ komunikacyjny. Komunikacja piesza organizuje wnętrze domu zapewniając, podobnie jak komunikacja kołowa, bezkolizyjność połączeń między strefami wypoczynku i pracy (ryc. 7).

Garaż w *Willi Savoye* nie jest tak wyraźnie dominującym elementem jak w *domu przyszłości*. Niepowtarzalny jest natomiast sam dojazd do niego [5], [13].



Ryc. 7. *Willa Savoye* (1929–1931)

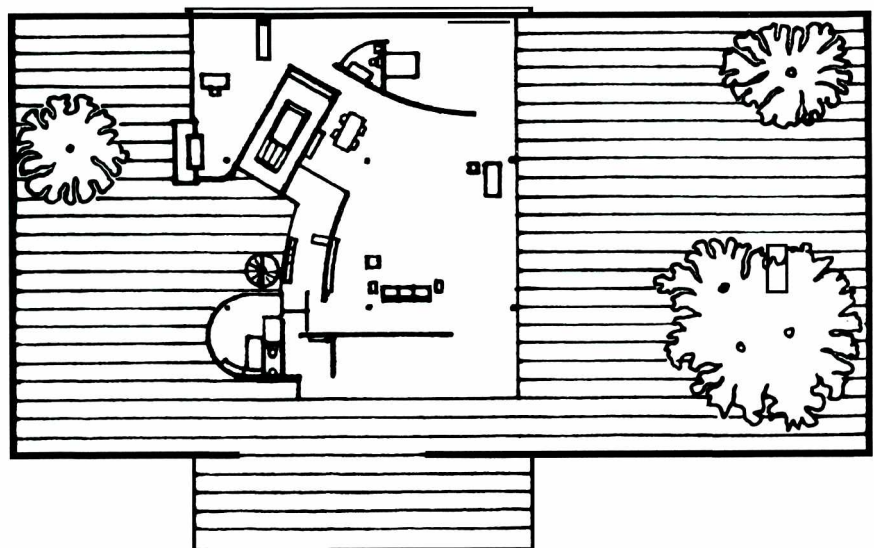
Fig. 7. *Villa Savoye*. Architect: Le Corbusier (1929–1931)

Dom z dziedzińcem i garażem (willa Tugendhat)

W projekcie Miesa van der Rohego z 1930 r. *Tugendhat* w Brnie, zwanym także *willą z powykrzywianymi ścianami*, garaż jest umieszczony głęboko we wnętrzu domu. Nie znajduje się na rogu działki i nie jest w sposób oczywisty skierowany w stronę ulicy. Przy wjeździe i wyjeździe z domu samochód musi okrążyć wysuniętą, półokrągłą część obiektu. Nasuwa się tu porównanie z *willą Savoye*. Samochód jest tu

jednak bardziej związany z domem, niż w poprzednim projekcie. Jest jego częścią składową, niejako elementem wyposażenia. Samochód, poprzez swoją pozycję między stołem jadalnym a otwartym kominkiem stał się jednym z domowników (ryc. 8).

Nie mamy tu do czynienia jednak z gloryfikacją maszyny. Maszyna, została bowiem „wcielona” do całości organizmu, jakim jest mieszkanie i okazała się



Ryc. 8. *Dom z dziedzińcem i garażem* (1934)

Fig. 8. *House with a courtyard and garage*
Architect: Mies van der Rohe (1934)

tam po prostu bardzo przydatna. Z tego też powodu, dzięki przychylności projektanta, znalazła ona swoje miejsce w sercu tego domu.

Takie położenie samochodu, w bezpośredniej bliskości najważniejszych pomieszczeń domu mieszkal-

nego, zapewnia łatwość dostępu do niego i – co za tym idzie – możliwość skorzystania z niego w każdej chwili [5], [13].

We wszystkich tych trzech projektach samochod jest kluczem do ich zrozumienia [13, s. 14–17].

Koncepcje Konstantego S. Mielnikowa

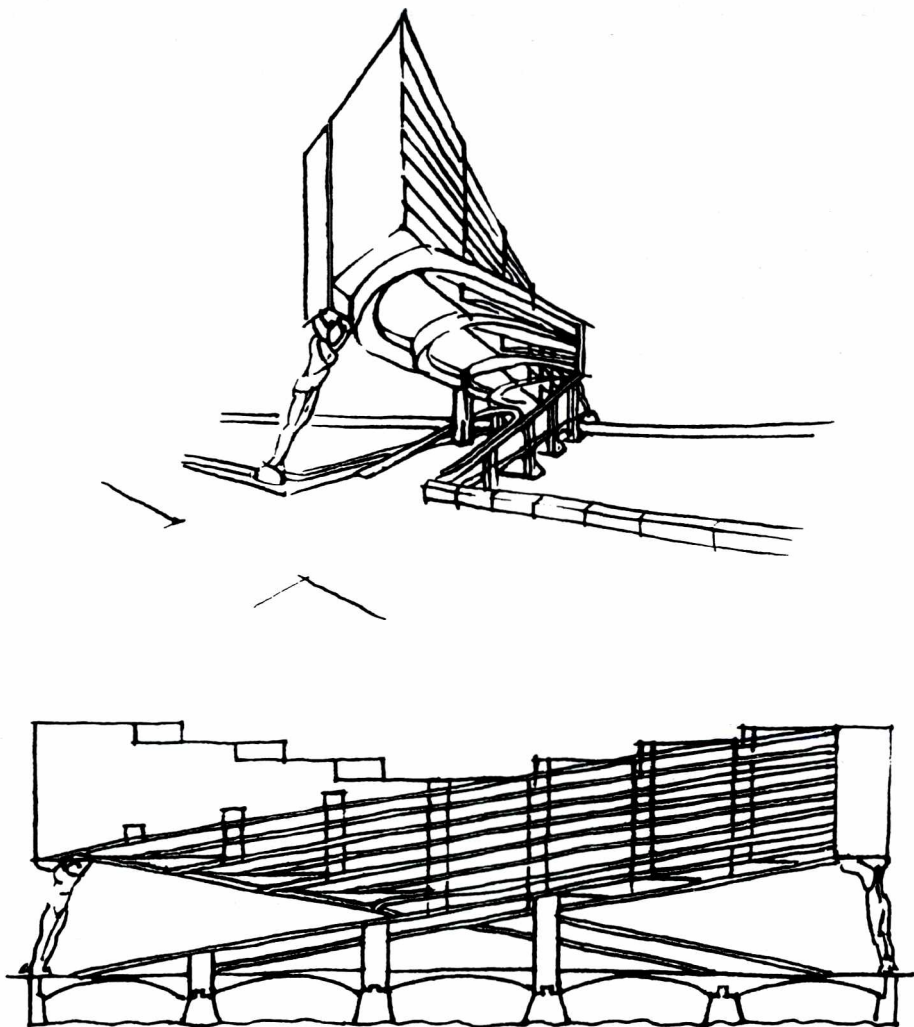
Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych samochód odgrywał inspirującą rolę w projektowaniu architektury. Ta inspirująca rola samochodu jest zauważalna w wielu projektach koncepcyjnych i konkursowych powstałych w I poł. XX w. Autorami wielu z nich są znani architekci tworzący w tamtych latach.

Należy do nich m.in. Konstanty S. Mielnikow. Jest on twórcą wielu znaczących projektów powstałych w okresie porewolucyjnym w Rosji, np. pawilonu ZSRR na wystawie w Paryżu w 1925 r., sarkofagu Lenina na Placu Czerwonym w Moskwie oraz wielu projektów architektonicznych dla Moskwy. W II połowie lat dwudziestych zaprojektował on m.in. garaż na autobusy oraz garaż na ciężarówki dla Moskwy. Oba te projekty zostały zrealizowane.

W 1925 roku Mielnikow stworzył dwa projekty koncepcyjne garaży na taksówki w Paryżu:

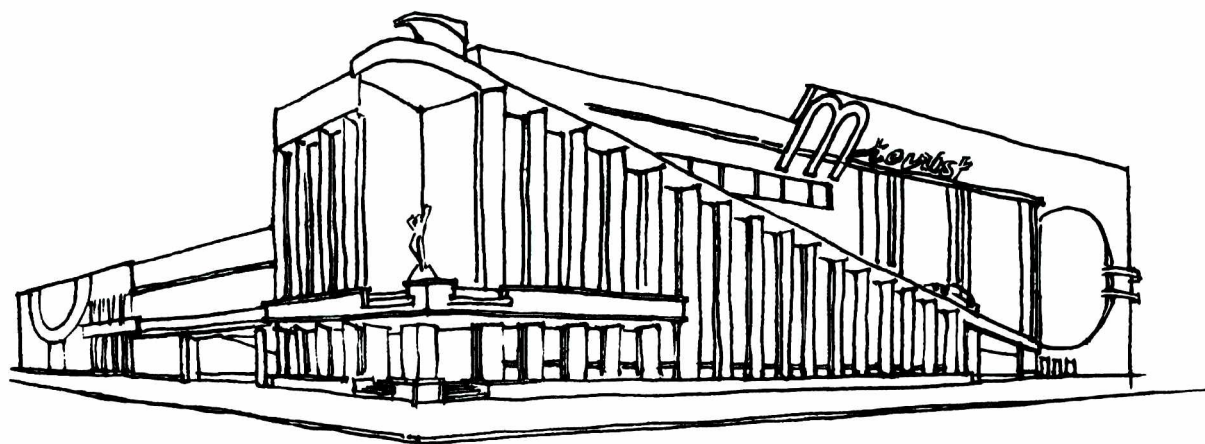
1. *Garaż na taksówki* (1925 r.). Jest to projekt garażu wielopoziomowego na 1000 samochodów, w formie sześciangu (kostki). Miał on być wybudowany na działce budowlanej o wymiarach 50 × 50 m. Sposób transportu samochodów miał się opierać na czterech spiralnych rampach, umieszczonych wewnątrz budowli, które nigdzie się ze sobą nie przecinają, zapewniając płynność ruchu. Jedna z takich spirali graniczy ze środkiem fasady budowli. Miejsce to jest odsłonięte, a samochody poruszają się po niej na oczach mieszkańców Paryża.

2. *Garaż na taksówki nad mostem nad Sekwaną* (1925 r.). Jest to drugi projekt garażu–postoju na 1000 taksówek w Paryżu. Mielnikow pisze: *Dla paryżan lubiących życie uliczne postanowiłem podwiesić garaż nad mostami Sekwany. Idea konstrukcyjna przedstawiała się bardzo wyraziście. Były to dwa, przeciwległe ustawione kolosy podpierające tę budowlę i utrzymujące ją w równowadze* [10].



Ryc. 9. Garaż na taksówki nad mostem nad Sekwaną w Paryżu (1925)

Fig. 9. Taxi garage over a bridge on the Seine in Paris. Architect: K.S. Mielnikow (1925)



Ryc. 10. Garaż dla Intouristu w Moskwie (lata czterdzieste XX w.)

Fig. 10. Garage of the Intouriste Hotel in Moscow. Architect: K.S. Mielnikow (the 40. of the 20th c.)

Budynek został zaprojektowany na 1000 samochodów. Wjazd i wyjazd odbywać się miał po zakręconych rampach, po których poruszające się samochody, łatwo zajmowałyby swoje miejsca, wykonując przy tym tylko jeden nawrót. Lekka i zwiewna architektura garażu mogła być narażona na silne podmuchy i zawirowania wiatru. Dlatego też dwa kolosy (atlasy) na dwóch przeciwległych narożnikach budowli, chronić ją miały od działania sił wiatrów (ryc. 9).

Pod koniec lat czterdziestych powstały jeszcze dwa projekty garaży autorstwa Mielnikowa: garaż dla *Intouristu* oraz garaż dla pracowników *Gospłanu*. O pierwszym z nich autor pisze: *szlak dla turystów wyobrażony został jako nieskończoność. Symbolizowała go pna-*

ca się ku górze, wzdłuż całej elewacji, rampa wjazdowa, po której jadąc kierowcy kierowali się szybkim tempem ku otwartej przestrzeni. Idea ta nie została w pełni zrealizowana [10], (ryc. 10).

Dalej autor stwierdza, że w obu tych projektach podstawę stanowiły typowe projekty technologiczne. Pozostawiając ideę konstrukcyjną oraz sporządzenie rysunków roboczych swojemu współpracownikowi, architektowi W.I. Kuroczkinowowi, sam poświęcił się rysowaniu zewnętrznej formy budowli. Nadanie fasadzie architektonicznej wyrazistości, z jednoczesnym brakiem skonkretyzowanej kubatury obiektu było, jak pisze autor, nowym doświadczeniem w jego twórczości [10].

Podsumowanie

Z początkiem XX stulecia pojawiły się pierwsze budowle parkingów i garaży wielopoziomowych. Ich pojawienie się w Europie i w Stanach Zjednoczonych zbiegło się z uruchomieniem seryjnej produkcji samochodów na obu tych kontynentach.

Pierwsze obiekty parkingowe, podobnie jak pierwsze samochody, miały formę zapożyczoną z innych, wcześniej znanych, form architektonicznych.

Architektura tych budowli, podobnie jak architektura innych budowli użyteczności publicznej, ulegała

w ciągu XX w. stałym modyfikacjom pod wpływem rozwoju konstrukcji budowlanych oraz nowych stylów w architekturze.

Samochód był niejednokrotnie inspiracją wielu projektów koncepcyjnych oraz nowatorskich rozwiązań w architekturze mieszkaniowej.

Architektura parkingów wielopoziomowych była i jest nośnikiem nowych wartości estetycznych, które współtworzą obraz miast XX stulecia na świecie.

Ryciny wykonał autor.

Figures by the author.

Bibliografia

- [1] Büttner Oskar, *Parkplätze und Grossgaragen*, Verlag für Bauwesen, Berlin 1967.
- [2] *Der Grosse Brockhaus – Handbuch des Wissens in zwanzig Bänden – echter Band*, Brockhaus, Lipsk 1930.
- [3] Dumnicki Juliusz, Laskus Edward, *Budownictwo zaplecza samochodowego*, Arkady, Warszawa 1970.
- [4] Dumnicki Juliusz, Kreczmer Jan, Remisz Lech S., *Parkingi w miastach*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979.
- [5] Gierczak Józef, *Fenomen auta w przestrzeni*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1994.
- [6] Jabłoński Krzysztof, Wojtowicz Karol Wit, *Zamek w Łańcucie*, Sport i Turystyka, Warszawa 1991.
- [7] Jacques Friedrich, Vahlenfeld Rolf, *Garagen- und Tankstellenbau (Anlage, Bau, Ausstattung)*, Callwey, Monachium 1956.
- [8] *Lexikon der Baukunst – zweiter Band*, Ernst Wasmuth A.G., Berlin 1930.
- [9] Linder Jan, Struś Włodzimierz, *Garaże – ochrona przeciwpożarowa*, Instytut Wydawniczy CRZZ, Warszawa 1978.
- [10] Strigaliew A.A., Kokkinaki I.W., *Konstantin Stiepanowicz Mielnikow – architektura mojej żyzni*, Iskustwo, Moskwa 1985.
- [11] Szolginia Witold, *Architektura i budownictwo. Ilustrowana encyklopedia dla wszystkich*, WNT, Warszawa 1991.
- [12] Vindum Kjeld, *Fremtidens Hus*, Skala Nordisk – Magazin for Architektur og Design, 1988 nr 16.
- [13] Wortmann Arthur, *Als das Auto die Architektur eroberte*, DB, 1989 nr 11.

Genesis and development of passenger car storage buildings

The invention of the car generated the need of creating a new type of architectonic building. With the increasing number of cars there simultaneously arose buildings which served as their storage place. The first objects of the so-called car-base, similarly to the first cars, had the shape adapted from earlier known architectonic forms. With time, together with the birth of modernism, a specific form took shape.

The first car parks and multi-level garages began originating in Europe in the first decade of the 20th century. Due to the initially small power of the car engines, many of the garages possessed hoists used for inner car transport.

The buildings had up to ten storeys and their capacity did not exceed one thousand stands. They arose by hotels, offices, close to compact housing areas in town centres – there where the number of cars met with the absence of free parking space.

In Poland the first garage design for postal vehicles came into being in 1936. Its realization was terminated by the outbreak of the Second World War. After the war, up to the 90. of the 20th century, only four multi-level car parks were built, all of them in Warsaw.

At the turn of the 20. and 30. of the last century the car became a source of inspiration in architectonic design. Its key role is visible in the designs of the *House of the future* of Arne Jacobsen and Flemming Lassen, the *Villa Savoye* of Le Corbusier, and the *Villa Tugendhat* of Mies van der Rohe. The authors of these designs introduce the car into the interior of the houses as their link with the outer area. Also, the designs of garages by Konstanty S. Mielnikow are a proof of the author being inspired by motorization. The futuristic visions of garage objects in Paris, underline the role of the car in shaping of the urban architecture. Since those years, architecture had to take into consideration the needs of the wide development of motorization.