



fot. Paweł Wład Kowalski

Lekcja betonu od międzywojnia do dziś

W Gdyni najnowsze technologie i gospodarka oparta na wiedzy powstają pod żelbetowym dachem sprzed siedemdziesięciu lat. Przedstawiamy Pomorski Park Naukowo-Technologiczny, realizację, która zdobyła wyróżnienie w ostatniej edycji konkursu „Polski Cement w Architekturze”.

Spacerując po hali parku technologicznego w Gdyni, łatwo można sobie wyobrazić robotników, którzy w 1938 roku jeden za drugim pchają taczki wypełnione betonem, wspinając się po drewnianych pomostach na wysokość 11 metrów, i tam, na



fot. Paweł Wład Kowalski

górze, mozolnie ubijają kolejne warstwy surowca na konstrukcji dachu. Hala garażowa dla autobusów komunikacji miejskiej (a w przedwojennych planach też dla trolejbusów) została oddana do użytku wiosną 1939 roku. Był to kolejny bardzo nowoczesny budynek w młodym mieście.

Gdynia powstała z niczego. Pomiędzy 1926 a 1939 rokiem na skrawku polskiego wybrzeża mała wioska zamieniała się w duże miasto i największy port na Bałtyku. Była to ważna decyzja polityczna, nie tylko gospodarcza. Gdynia miała być dowodem na siłę i możliwości odrodzonego państwa polskiego. Nowoczesność miasta i siła państwa miały się manifestować także przez architekturę oraz konstrukcje inżynierskie. Jedną z nich była hala dla pojazdów komunikacji miejskiej. Potężny garaż był budowany w ten sposób, aby autobusy i trolejbusy, czyli pojazdy o dużych gabarytach, mogły się w nim poruszać zupełnie swobodnie. Budynek stoi na potężnych betonowych słupach (1,5 m na 1,5 m), ale słupy zostały rozstawione rzadko – co 25 metrów. Na słupach leżą belki o długości 25 m, które trzymają konstrukcję żelbetowego stropu kolebkowego. Zachowała się archiwalna dokumentacja budowy, z której teraz skorzystał Paweł Wład Kowalski, autor adaptacji hali na potrzeby parku technologicznego. Architekt uważa, że to była niebywała konstrukcja: – Wtedy w Gdyni została zastosowana najnowsza myśl techniczna. To była manifestacja intelektualnych możliwości epoki i polskiej myśli inżynierskiej. Moim zdaniem obecnie nie jest możliwe zbudowanie takiej konstrukcji. Takie konstrukcje teraz buduje się ze stali, a nie z żelbetu.

Do września 1939, czyli zaledwie przez kilka miesięcy, garaż funkcjonował zgodnie ze swoim

przeznaczeniem. W czasie wojny Niemcy zamienili go na warsztat dla samolotów bojowych. Wśród ludzi krążyły opowieści o „hali Messerschmitta”. Niemieckie samoloty bojowe lądowały w pobliżu i rękawem były wprowadzane do wnętrza budynku na przegląd. Po wojnie garaż, który nie ucierpiał, wrócił do swojej pierwotnej funkcji i przez kilkadziesiąt lat służył jako zajezdnia dla autobusów i trolejbusów. Gdy zajezdnia została przeniesiona w inne miejsce, ktoś rzucił pomysł, aby nie marnować wartościowej konstrukcji o dużej urodzie i wykorzystać ją w inny sposób. Pojawił się pomysł parku naukowo-technologicznego.

Przez siedemdziesiąt lat konstrukcja hali była wystawiona na działanie zanieczyszczeń związanych z eksploatacją pojazdów, a w czasie wojny samolotów. Posadzka nasiąkała ropą, smarami, olejami. Słupy, ściany, belki i strop były poddane niszczącemu działaniu spalin. Hala pełniła najprostszą funkcję. Było to garaż. W tym celu została zbudowana przed wojną, więc w naturalny sposób była konserwowana najprostszymi metodami i bez żadnego specjalnego pietyzmu. W ciągu dziesięcioleci wewnątrz kilkanaście razy zostało pokryte farbą, która gdzieś z czasem zamieniła się w skorupę półcentymetrowej grubości. Lata eksploatacji zostały na konstrukcji specyficzne rany i blizny: w ścianach i słupach mocowano nieskończoną ilość uchwyty, wsporników, kotew, kołków, klocków. Do nich montowano kolejne instalacje, rury i kable. Wszystko w ramach codziennej i naturalnej eksploatacji zwykłego obiektu inżynierskiego. Tu i ówdzie, w zależności od doraźnej potrzeby, murowano nowe ściany. Powstawały też dobudówki. Wyjątkowe walory konstrukcji sprawiły jednak, że w końcu hala została objęta ochroną konserwatora zabytków.

– Pomyślałem, że w tym miejscu będą pracować ludzie, którzy wymyślają nowe technologie, szkolą innych, sprzedają wynalazki i wymieniają między sobą informacje. Niech wobec tego inspirują się osiągnięciami żelbetowej konstrukcji z 1939 roku – mówi Paweł Wład Kowalski. Architekt wpadł na oryginalny pomysł adaptacji hali. Adaptacja miała

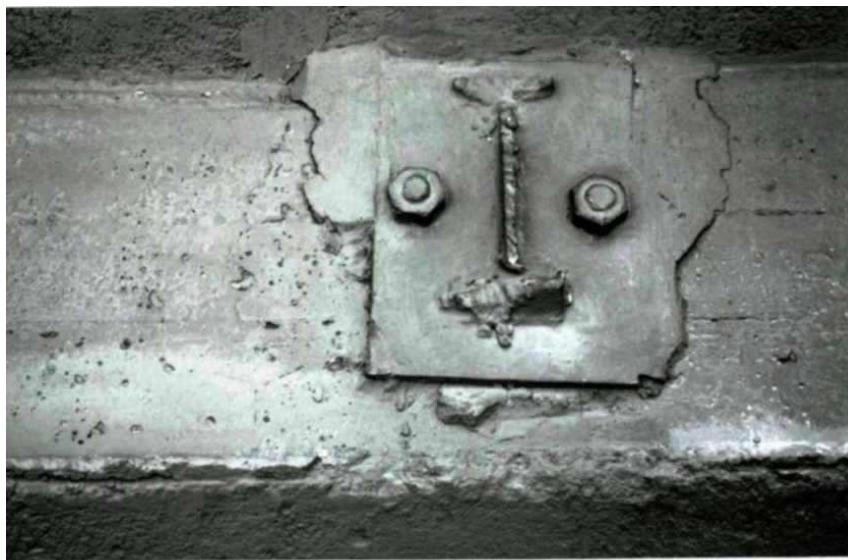


Inf. Paweł Wład Kowalski

być ortodoksyjną konserwacją tego wszystkiego, co jest śladem siedemdziesięciu lat pracy konstrukcji. W pierwszej kolejności żelbet został uwolniony od złogów farby, wyczyszczony i doprowadzony do stanu neutralnego, zgodnego z normami zdrowotnymi. Usunięto dobudówki i nieoryginalne ściany. Posadzka nie była skuwana. Położono na niej warstwę izolacyjną, ocieplenie i nową warstwę płyty betonowej. Natomiast słupy, belki, ściany i strop po wyczyszczeniu zostały tylko zaimpregnowane. Tu rzecz najważniejsza – na konstrukcji hali pozostały ślady techniki betonowej od okresu przedwojennego do dnia dzisiejszego oraz ślady kilkadziesiąt lat pracy konstrukcji żelbetowej. Zostały pokazane stare struktury szalunku z desek sosnowych, ich usłojenia, różne frakcje betonu używane w kolejnych fazach budowy na przełomie 1938/39, większe spękania betonu, rysy oraz mniejsze pęknięcia włosowate. Gdzieś widać fragmenty dawnego zbrojenia. Pozostały ślady po ścianach, które kiedyś domurowywano wewnątrz hali, a te-



Inf. Paweł Wład Kowalski



© Paweł Wład Kowalski

raz zostały usunięte. Zostały zachowane pozostałości siedemdziesięciu lat codziennego korzystania z konstrukcji żelbetowej, a więc miejsca wierceń i ingerencji mechanicznych; różne ślady, jakie pozostały po mocowaniach do betonu, a więc po uchwytach, wspornikach, kotwach i tym wszystkim, co przez lata wbijano, wkręcano i wwiercano w beton. W związku z tym można śledzić zmieniającą się przez lata technologię mocowań do beto-



© Paweł Wład Kowalski

nu. Swoje credo dotyczące architektury i konserwacji Paweł Wład Kowalski rozumie następująco: – Budynek, który został wpisany do rejestru zabytków w Gdyni, przeszedł konserwację nie poprzez przywrócenie mu wyglądu pierwotnego, jaki miał w 1939 roku, ale przez zakonserwowanie śladów całej jego przeszłości. Na pierwszy rzut oka nie jest to oczywiste działanie, więc nasza koncepcja nie od razu została przyjęta przez konserwatora.

W tak przygotowaną pustą halę ostrożnie zostały wprowadzone nowe elementy architektury, ale w ten sposób, żeby nowa struktura była całkiem niezależna i nie stykała się ze strukturą przedwojenną. Do środka hali „wsunięto” platformy, czyli niezależne konstrukcje. Na bazie platform zostały zbudowane boksy, nazwane inkubatorami przedsiębiorczości. Inkubatory to miejsca pracy firm, które w parku zajmują się szeroko rozumianą innowacyjnością. Boksy to przestrzeń prywatna firm, ale w hali zostało dużo przestrzeni wspólnej, integracyjnej, która ułatwia komunikację między ludźmi. Paweł W. Kowalski: – Jedną z idei parku technologicznego jest zespołowość, bo taka jest współczesność. Nie ma teraz Einsteinów, są zespoły badawcze, które przez dyskusje i burze mózgów dochodzą do jakiegoś rezultatu.

Sercem parku naukowo-technologicznego jest dawny garaż wypełniony nową architekturą i treścią, ale park to też wejście do budynku, które przy okazji adaptacji zostało ukształtowane całkiem od nowa w nowym miejscu hali, a także mniejszy budynek zaplecza stojący tuż przy niej i duży przedwojenny budynek administracyjny stojący trochę dalej. Poszukiwano idei, która by mogła stać się wspólnym mianownikiem łączącym elementy starej architektury z nową i łączyła przestrzeń hali z przestrzenią zaprojektowaną wokół budynku oraz w najbliższej okolicy. Poza tym szukano idei, która by mogła pokazać cele, jakim służy park, a te cele to między innymi kreatywność, innowacja, gospodarka oparta na wiedzy. Tą ideą łączącą okazała się FALA.

Fala jest ruchem. Fala jest elementem organizacji energii i materii. Fala jest naturalna w mieście klasycznie nadmorskim. Dach kolebkowy hali garażowej to przecież trzy falujące sklepienia żelbetowe o rozpiętości 25 na 25 metrów każde. Nowe łukowe zadaszenie przy wejściu jest kontynuacją tej fali. Dla każdego miasta nadmorskiego naturalnym elementem krajobrazu są polery. Polery, czyli słupy wystające z wody, nienależące ani do lądu ani do morza, do których można zacumować łódź i które chronią brzeg przed falą. Przy dziedzińcu wejściowym parku technologicznego ziemia została sfalowana i pojawiły się polery jako słupy betonowe o równej wysokości. Sfalowanie terenu i równej wysokości słupy dają kontrast dynamiczny, łatwo kojarzący się z morzem i falą. Wybór fali jako głównego motywu architektury projektant Paweł W. Kowalski uzasadnia też w następujący sposób: – Żelbet ma w sobie technologiczną falę. Jest to fala mieszanki betonowej wlewanej do szalunku, fala, która potem zastyga w wybranym kształcie. Kiedy patrzę na żelbet, czuję rękę betoniarza i zbrojarza. Widzę, jak ich praca zastyga w betonową skamielinę.

Paweł Pięciak