

Rewitalizacja modernistycznej architektury w Amsterdamie

Paul Lankamp

Wstęp

Często spotykany jest pogląd, że Amsterdam stanowił laboratorium dla eksperymentów w dziedzinie planowania przestrzennego. Rozwój „organiczny” i świadome kształtowanie przestrzeni jest dowodem kreatywności narodu, który od początku musiał jak najlepiej wykorzystywać ograniczoną przestrzeń będącą w jego dyspozycji. Wspaniałość Amsterdamu nie polega bowiem na ilości i bogactwie jego najważniejszych budynków czy imponujących domów nad kanałami, lecz wywodzi się ze znanego, XVII-wiecznego projektu stworzenia koncentrycznych kanałów (fot. 1). Budowa nowego miasta od początku spotkała się z międzynarodowym uznaniem. Światowy boom urbanizacyjny XIX w. w znacznej mierze ominął Amsterdam, mimo wielu zgłaszanych wówczas propozycji rozbudowy miasta.



1. Słynny siedemnastowieczny plan kanałów koncentrycznych w Amsterdamie

„Pas 20-40”

„Pas 20-40” („Gordel 20-40”) to nazwa ciągu zabudowy, który w latach 1920-1940 otoczył starą część Amsterdamu. Prężny rozwój budownictwa mieszkaniowego jaki wówczas miał miejsce był możliwy tylko dlatego, że wcześniej stworzono dla niego sprzyjające ramy prawne. Ustawa o budownictwie

z 1901 r. umożliwiła władzom miejskim sprecyzowanie przepisów regulujących warunki inwestowania. Duży wpływ władz lokalnych na komunalną działalność w tej mierze oznaczał, że Wydział Budownictwa oraz Wydział Robót Publicznych stały się instytucjami o istotnym znaczeniu, które zaangażowały się w debatę na temat teorii planowania przestrzennego. Przyczyniło się to do zagospodarowania takich dzielnic miasta jak na przykład Transvaalbuurt, w którym uczestniczyli najznamienitsi architekci, w tym Hendrik P. Berlage. Transvaalbuurt stanowi doskonały przykład kształtowania placów miejskich. Możliwe, że niektóre z projektów Berlage’a były wprawką przed szczytowym osiągnięciem przedwojennej urbanistyki, a mianowicie planem zagospodarowania ZUID (Amsterdamu Południe) z 1917 roku. Plan ten został zamówiony przez Radę Miasta w celu zagospodarowania części Amsterdamu położonej na południe od Ceintuurbaan, a zrealizowano go w nieco zmienionej formie (fot. 2).



2. Plan Zuid powstał na zamówienie Rady Miasta dla zagospodarowania obszarów położonych na południe od Ceintuurbaan, zrealizowany w nieco zmienionej formie

Po raz pierwszy ważną rolę w planowaniu odegrały względy estetyczne. Berlage połączył szerokie aleje z krętymi, bocznymi ulicami mając nadzieję uzyskać taki sam monumentalno-malowniczy efekt, jaki cechował XVII-wieczne, biegnące koncentrycznie ka-



3. „Drapacz chmur” zbudowano po wschodniej stronie skrzyżowania Rooseveltlaan, Vrijheidslaan i Churchill-laan

nały. Aleje prowadziły do placów, których monumentalne budynki zamykały perspektywę. Jednak budynków tych nie przeznaczono na pracownie artystów czy siedzibę akademii sztuki – zbudowano je dla bardziej przyziemnych funkcji. W południowej części dzielnicy, na skrzyżowaniu Rooseveltlaan (fot. 3), Vrijheidslaan i Churchill-laan zbudowano „drapacz chmur”. W części zachodniej, gdzie przeważał układ ulic w kształcie trójkąta, na końcu osi centralnej zlokalizowany został hotel. Z powodu zwiększonego ruchu kołowego place stały się ruchliwymi skrzyżowaniami. Siedemdziesiąt pięć procent budynków przeznaczono na mieszkania dla klasy pracującej, co stanowiło potwierdzenie fundamentalnej idei zawartej w ustawie o bu-

downictwie mieszkaniowym. Według wizji społeczeństwa Berlage’a wszyscy ludzie byli równi, a chociaż jego projekt zakładał podział na klasy (zamożni mieli mieszkać w zachodniej części dzielnicy), to udało mu się stworzyć dzielnicę dla wszystkich, skupiającą różne klasy.

W 1922 r. Rada Miasta zaaprobowała Plan Zachód, zwany również Planem 6000 Domów. Zrealizowany on został przez prywatnego dewelopera H. van der Schaara. Plan ten obejmował obszar pomiędzy ulicami Jan van Galenstraat i Postjeswetering – a więc dzielnicę Admiralen en Postjes. Różnica między tym planem, a Planem Zuid Berlage’a polegała na tym, że tutaj nowy rozkład ulic uwzględniał przebieg istniejących dróg i rowów. W pracy nad tym projektem uczestniczyło wielu architektów, którzy pracowali też przy Planie Zuid Berlage’a. Duże bloki mieszkalne miały charakteryzować się pewną jednorodnością, choć często poszczególne domy były projektowane przez różnych architektów i budowane przez różnych wykonawców. Jednorodności pilnował Komitet ds. Estetyki Architektury. Nierzadko zdarzało się też, że jeden architekt projektował cały kwartał dla różnych właścicieli. Z biegiem lat sposób utrzymania budynków odzwierciedlał różne formy ich własności.

W latach 1920-1940 socjalistyczni radni, tacy jak Wibaut czy De Miranda, wprowadzili do Amsterdamu koncepcję miasta-ogrodu. Ich pomysły nabrały realnego kształtu w Amsterdamie-Północ (fot. 4), a zwłaszcza w podmiejskich osiedlach Tuindorp Oostzaan, Vogelwijk oraz dzielnicy Watergraafsmeer w przedmieściu-ogrodzie Betondorp. W południowej części „Pasa 20-40” dominuje głównie słynny projekt Berlage’a Plan Południe, natomiast w części zachodniej realizowano projekty opracowane bardziej pragmatycznie. W części wschodniej historyczny pas zabudowy został przerwany, co było efektem wyburzenia prawie całej dzielnicy „Indische Buurt”. Mimo to pod względem stylowym zespół architektonicz-

4. Koncepcję miasta-ogrodu wprowadzili do Amsterdamu tacy socjalistyczni radni jak Wibaut i De Miranda. Ideę tę realizowano również w Amsterdamie-Północ



ny „Pasa 20-40” jest dość jednorodny, prezentując głównie formy „Szkoły Amsterdamskiej” w jej różnych fazach oraz inne formy architektury ceglanej.

AUP

W 1929 r. planowanie przestrzenne Amsterdamu zostało powierzone Wydziałowi Urbanistyki (*Stadsontwikkeling*), pod kierunkiem L.S.P. Scheffera, TH.K. van Lohuizena i C. Van Eesterna. Trójka urbanistów opracowała *Algemeen Uitbreidingsplan* (AUP) – ogólny plan zagospodarowania w oparciu o wyznawaną w owym czasie ideę ścisłego rozdzielenia miejsca zamieszkania, miejsca pracy, rekreacji i komunikacji. W wyniku tego powstały dzielnice, w których rejony mieszalne oddzielały od miejsc pracy tereny rekreacyjne. Nowe dzielnice powstały głównie w Amsterdam-West, np. w Bos en Lommer oraz w Slotermeer. W 1934 r. w ramach AUP przeprowadzono konkurs na tanie budownictwo dla klasy pracującej. Zwyczcami konkursu zostali przedstawiciele „*Nieuwe Bouwen*”. Według ich projektu zbudowano osiedle w Bos en Lommer, rejonu w zachodniej części miasta.

Najważniejszym aspektem planu jest zastosowanie otwartych pasów zabudowy zamiast zamkniętych kwartałów. Taki układ zapewniał lepszy dostęp powietrza i światła słonecznego, ważniejsza była też zieleń. Jednakże projektanci nie byli zadowoleni z efektu końcowego, ponieważ ceny gruntu wymusiły umieszczenie fasad zbyt blisko siebie. Również inne bryły budynków zostały porozdzielane. Bloki mieszkalne o kształcie litery L zostały wzniesione wokół zielonych skwerów. Z powodu II wojny światowej większą część AUP zrealizowano dopiero po 1945 roku.

„Pas 20-40” i Szkoła Amsterdamska

Sposób, w jaki zintegrowano urbanistykę, politykę architektoniczną i budownictwo komunalne w Amsterdamie w „Pasie 20-40” zyskał uznanie na całym świecie. Architekt Jan Gratama jako pierwszy wprowadził termin „Szkoła Amsterdamska” (*Amsterdamse School*) dla architektury „Pasa 20-40” w swoim artykule, pisząc: *„Młodzi nie mają cierpliwości. Chcą dzisiaj kosztować wina ziemi obiecanej - piękna architektury. Stąd też nowy kierunek w architekturze to modernistyczna Szkoła Amsterdamska z jej ekspresjonizmem, jej nowoczesnym romantyzmem i jej fantazją.”* Bez zgodnej współpracy pomiędzy politykami a projektantami nie byłaby możliwa spójność planu przestrzennego, projektu architektonicznego fasad i kunsztu detali. Dzięki konsekwentnemu stosowaniu jednolitego stylu w połączeniu ze stosunkowo krótkim okresem 20 lat, w ciągu których zbudowano „Pas 20-40” powstał wyjątkowy i niezwykle zachowany w nienaruszonym stanie obszar miejski wysoko ceniony na całym świecie.

W ostatnich latach, w całkowicie odmiennych warunkach społeczno-politycznych, dużym nakładem pracy przeprowadzono rewitalizację i modernizację budynków w „Pasie 20-40”. Stopniowo też na nowo odkrywano walory oryginalnie zaprojektowanego detalu architektonicznego w połączeniu z całościowo przemyślaną strukturą pierwotnego planu.

Program „*Beter verbeteren*”

W roku 1990 Rada Miasta Amsterdamu wprowadziła nową formę dotacji, przekazywanych na odrestaurowanie ważnych obiektów charakterystycznych dla architektury „Pasa 20-40”. Program ten znany jest pod nazwą pod nazwą „*Beter Verbeteren*” (BVB) (co w dosłownym tłumaczeniu znaczy „bardziej ulepszyć”). Jednocześnie umożliwiła Komisji ds. Architektury i Zabytków powołanie osoby ściśle nadzorującej przyznawanie i wykorzystanie tych dotacji. W wyniku tego Amsterdam ma obecnie do dyspozycji instrument, który w znacznym stopniu wpływa na podnoszenie wartości jego tkanki miejskiej. Wartość tę należy rozpatrywać w świetle znaczenia gospodarczego; miasto takie jak Amsterdam może być cenne z uwagi na swe dziedzictwo kulturowe, ale jeśli nie ma środków na zachęcenie właścicieli do przeprowadzania renowacji i remontów ważnych obiektów architektonicznych, to w ostatecznym rozrachunku utraci je.

Plan Południe oraz najważniejsze obiekty Szkoły Amsterdamskiej są już powszechnie znane. Nie tylko zidentyfikowano najważniejsze obiekty, ale również zbadano i oceniono stan mniej znanych budynków (fot. 5) i projektów będących częścią większej całości. Badania te znacznie poszerzyły wiedzę na temat procesu budowy w tak nieodległym okresie.

W czasie przeprowadzania badań budynki w omawianych dzielnicach miały od pięćdziesięciu pięciu do siedemdziesięciu pięciu lat i gwałtownie wymagały renowacji. Stan techniczny wielu z nich był zły: przegniła stolarka, zardzewiała stal, popękany beton. Problem stanowiły też fundamenty – mury zapadły się i zaczynały pękać. Żeby zachować budynki w obecnej postaci, wiele ich elementów trzeba było wyremontować. Poza tym trzeba było je dostosować do współczesnych wymogów mieszkaniowych.

Już w latach 70. rozpoczęto w Amsterdamie systematyczne odnawianie miasta. Od samego początku oznaczało to rozbiórkę starych domów i budowanie nowych. Jako powód rozbiórki często podawano stan fundamentów. W owym czasie jeśli występowały problemy z jakością fundamentów, bez zastanowie-

5. W ramach tego projektu nie tylko zidentyfikowano najważniejsze budynki, ale również zbadano i dokonano oceny tych mniej znanych



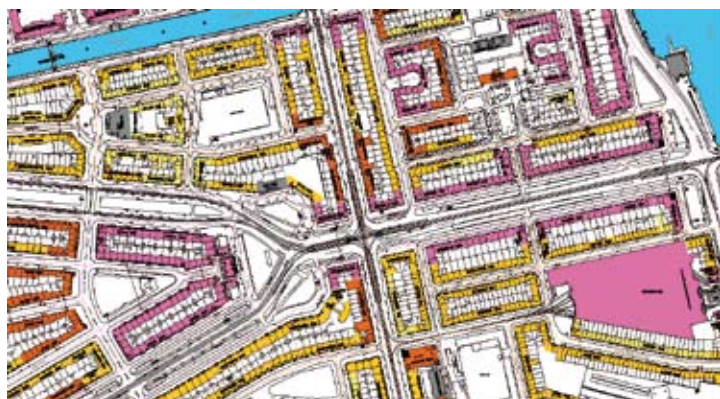
nia ignorowano architektoniczną i historyczną wartość obiektu na rzecz prostego rozwiązania – do rozbiórki. W latach 80. polityka lokalna stanęła wobec faktu, że coraz więcej oryginalnych drewnianych okien w „Pasa 20-40” zastąpiono oknami plastikowymi. W efekcie nastąpiła radykalna zmiana w wyglądzie ulic, których architektura wydawała się teraz nijaka i bez wyrazu. Jako że potencjalny wpływ na miasto stawał się oczywisty, władze miasta wzięły sprawy w swoje ręce. Wkrótce urzędnicy miejscy zrozumieli, że proces ten stanowi zagrożenie nie tylko dla kulturowego i historycznego dziedzictwa Amsterdamu, ale również dla relacji społecznych w mieście i jego prestiżu jako stolicy kraju. W efekcie starano się stosować bardziej subtelne rozwiązania. (Na przykład dzisiaj wyburza się budynki jedynie wtedy, gdy nie można znaleźć żadnej alternatywy.) Wspólne stanowisko polityków i urzędników w zakresie znaczenia architektonicznego dziedzictwa miasta oznaczało silne podstawy do stworzenia przepisów umożliwiających dotowanie „Beter Verbeteren”.

W ramach przemian miasto wprowadziło ściślejszy nadzór nad wszelkimi zmianami fasad, a także – z powodu specyficznego charakteru architektury i planu przestrzennego „Pasa 20-40” – powołano specjalistę ds. nadzoru architektonicznego. Specjalista ten ma oceniać zmiany dokonywane w budynkach i przestrzeniach publicznych oraz określać, czy są one zgodne z wymogami koniecznymi do uzyskania dotacji. Doradza również gminom miejskim w zakresie warunków budowania nowych obiektów. Jeśli chodzi o chronione zabytki architektury, to przed wykonaniem prac budowlanych wymagane są również konsultacje z Miejskim Wydziałem Ochrony Zabytków.

Znacznie rozpowszechniła się praktyka renowacji, co wywarło znaczący wpływ na rynek budowlany. W krótkim czasie wzrosła podaż materiałów i elementów budowlanych, które mogą bez trudu, szybko i efektywnie zastąpić niefunkcjonalne elementy budynków o wartości architektonicznej.

Specyficzny sposób podejścia do „Pasa 20-40” rozpoczęto od systematycznej analizy struktury miasta. Na podstawie tej analizy dokonano klasyfikacji budynków. Z kolei klasyfikacja doprowadziła do ustalenia kryteriów, na podstawie których można na bie-

6. Warunkiem otrzymania dotacji dla danego projektu jest jego przynależność do kompleksów umieszczonych na mapach klasyfikacji architektonicznej



żąco oceniać ingerencję w architektoniczny wygląd budynków. Kryteria te stosowane są podczas dyskusji z architektami, budowniczymi, właścicielami domów i firmami świadczącymi usługi techniczne. I wreszcie, co nie mniej ważne, stosowane są w rozmowach z robotnikami na placu budowy.

Specjalna uwaga, jaką poświęcono dziedzictwu architektury lat 1920-40 zaczęła wreszcie przynosić owoce. Przyznawana od lat 90. nowa dotacja „Beter Verbeteren” przeznaczona jest dla domów kupionych przez firmy. Można ją stosować dla także prywatnych projektów rewitalizacyjnych. Dotację otrzymują projekty należące do zespołów znajdujących się na architektonicznych mapach klasyfikacyjnych (fot. 6) opracowanych dla „Pasa 20-40”. Ten sposób dotowania jest nadal stosowany, ale został zmodyfikowany tak, by można z niego korzystać także w starszych, XIX-wiecznych dzielnicach. Jego ewentualne zniesienie byłoby dla miasta katastrofalne.

Konieczne jest przekazanie przyszłym pokoleniom świadomości i wiedzy, również na temat materiałów, budowy i detalu dekoracyjnego. Jest istotne, byśmy rozumieli jak robiono rzeczy kiedyś i jak odtwarzać proces ich tworzenia w przyszłości. Do II wojny światowej szefem na placu budowy był stolarz. Jednakże industrializacja ostudziła entuzjazm dla tego rzemiosła. Producenci okien, na przykład, zaczęli ulepszać standard detali, więc mogą wykonywać swoją pracę szybko i sprawnie. Pozostaje jeszcze do rozwiązania kwestia różnicy pomiędzy starym szkłem a nowym, które odbija więcej światła. Poszukiwania najlepszego rozwiązania trwają.

Wyzwania

Wyzwania napotymane w fazie rewitalizacji są liczne i dotyczą najprzeróżniejszych problemów.

1. Przez lata wygląd kwartałów budynków zmienił się radykalnie z powodu różnych sposobów konserwacji przeprowadzanych przez różnych właścicieli i mieszkańców poszczególnych segmentów. Zniknęła pierwotna jednorodność zaplanowana i osiągnięta na samym początku. Na przykład zwykłe mycie fragmentu fasady może zniszczyć jednolitość obiektu. Podobny efekt może spowodować wymiana elementów, np. okien, użycie innego koloru farby przy malowaniu czy inne prace remontowe.

2. Następnym wyzwaniem jest adaptacja starych planów parteru do obecnych wymogów. Po renowacji domy są mniej więcej takie same, lecz obecne potrzeby są inne. Większość budynków powstała według jednakowych planów i posiadała niewielkie mieszkania; jedynie elewacje projektowali różni architekci. Obecnie wybór mieszkań nie jest zbyt urozmaicony, a nowoczesne budownictwo mieszkaniowe nie pozwala na zbyt dużą różnorodność. Istnieją dwie opcje stworzenia takiej różnorodności: albo sztuczne łączenie domów, albo wyburzenie. Całościowe podejście do modernizacji placu Mercatorplein (Placu Merkatora, fot. 7) stanowiło projekt pilotażowy dla tego rejonu, który zakładał nie tylko polepszenie warunków mieszkaniowych, ale również przebudowę struktury ekonomicznej i przestrzeni publicznych, a tak-



7. Przykładem całościowego podejścia do sprawy odnowienia Mercatorplein (Placu Merkatora) był pilotażowy projekt podniesienia wartości całej okolicy. Północną pierzeję placu trzeba było wyburzyć z powodu złego stanu fundamentów; potem została ona zrekonstruowana

że zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu. Północną pierzeję placu trzeba było wyburzyć z powodu złego stanu fundamentów. Po wielu dyskusjach zbudowano większe mieszkania do sprzedaży komercyjnej. W ramach projektu renowacji pierzei zachodniej powstało 16 większych mieszkań na sprzedaż. Za rogiem, o jedną przecznicę dalej, zbudowano duże mieszkania w ramach nowego projektu na ulicy Vespuccistraat.

3. Zmiany w wykorzystaniu wnętrza budynku mają swoje odzwierciedlenie w jego zewnętrznym wyglądzie. Przegniłe ramy okienne oraz wymogi dźwiękoszczelności i wentylacji stwarzają potrzebę wymia-

ny okien. Jednakże zastosowanie nowoczesnych okien z tworzywa sztucznego lub aluminium spowodowało naruszenie architektonicznej integralności całych bloków. Rozwiązanie kwestii wymiany okien wymaga dużej pomysłowości, gdyż wprowadzane do architektury budynków nowe elementy mogą mieć duży wpływ na rytm i estetykę całej ulicy. Można przy tym znaleźć proste rozwiązanie dla uzyskania odpowiedniego efektu (fot. 8).

4. Elementy funkcjonalne, tzn. drzwi, szyldy, daszki, balkony, gzymsy, rynny, haki do podnoszenia i belki często usuwano lub pozbawiano dekoracyjnych

8. Znalezienie rozwiązania kwestii wymiany okien wymagało dużej dozy kreatywności. Elementy dekoracyjne zastosowane w architekturze pojedynczego obiektu mogą mieć wpływ na całościowy rytm ulicy. Często można osiągnąć odpowiedni efekt stosując proste rozwiązania





9. Rzeźbiarskie detale i kunszt rzemiosła architektury Michela de Klerka w Spaarndammerbuurt są przykładem największych osiągnięć Szkoły Amsterdamskiej i stanowią pomnik nowego sposobu budowania

detali, tworząc architekturę nijaką i bez wyrazu. Częstokroć elementy takie trzeba było usunąć z powodu złej konstrukcji budynku lub złej konserwacji. W tym wypadku możliwa jest poprawa stanu budynku przy pomocy nowoczesnych metod.

5. Cechą charakterystyczną architektury omawianego zespołu są czysto dekoracyjne i „niefunkcjonalne” elementy wystroju. Spójność planu urbanistycznego, projektu elewacji i kunsztu artystycznego detali stanowi cechę wyróżniającą „Pasa 20-40”. Wśród przykładów wymienić można wieżyczki akcentujące zakończenia bloku, symetryczny rytm kominów, ryzality i poszczególne akcenty innych, niekonstrukcyjnych elementów dekoracyjnych, które wyznaczają symetrię zespołu budynków, lub też podkreślają ich szczególną lokalizację. Pałaca kwestia mieszkaniowa w dobie kryzysu nie sprzyjała jakości budowania. W efekcie wiele owych detali było wątpliwej jakości konstrukcyjnej i materiałowej. Wiele problemów sprawiła też wilgoć, podobnie jak brak bieżącej konserwacji przez właścicieli prywatnych. Początkowo wiele domów zbudowanych dla klasy pracującej stało pustych, gdyż czynsz był za wysoki. Z budynków usuwano różne elementy, ponieważ ich utrzymanie było kłopotliwe. Spójność architektoniczna i rzeczywistość rozeszły się w różnych kierunkach. Obecnie wkłada się wiele wysiłku w rekonstrukcję oryginalnej architektury w miejscach, gdzie przestała istnieć. Chociaż wielu mieszkańców nie przejawia większego zainteresowania wprowadzaniem zmian, uważa się, że poprawa jakości otoczenia

w pozytywny sposób wpłynie na jakość ich życia.

6. Rzeźbiarskie detale i mistrzowskie rzemiosło architektury Michela de Klerka w Spaarndammerbuurt to wyjątkowy przykład architektury Szkoły Amsterdamskiej (fot. 9). Okolica ta jest pomnikiem nowego sposobu budowania. Akcenty zaznaczają miejsce początku i końca kwartałów oraz wylotu bocznych ulic. Pięknie zaprojektowane nawet najmniejsze detale budzą zachwyt wśród koneserów architektury. Są one jednak bardzo kłopotliwe w procesie konserwacji.

Atlas „Pasa 20-40”

Wyniki dwunastoletnich intensywnych badań i analiz zostały zebrane w postaci *Atlasu „Pasa 20-40”*. Tematem publikacji były nowe koncepcje architektoniczne i urbanistyczne, ujęte w projektach rozbudowy Amsterdamu w okresie 1920-1940. W owym czasie bezprecedensowej produktywności i kreatywności architektonicznej miasto wzbogaciło się o gęstą zabudowę mieszkalną oraz rozległe, na wpół wiejskie przedmieścia-ogrody. Zarówno jedne, jak i drugie zostały zaprojektowane jako spójna całość, pozostająca wobec siebie w idealnej harmonii i w ścisłym związku z istniejącą zabudową. Podczas tworzenia „Pasa 20-40” urbanisci, architekci, urzędnicy oraz różne komitety zajmujące się estetyką byli jednomyślni w dążeniu do pięknego kształtowania zabudowy. Dzisiaj, po wielu latach powolnej degradacji tego zespołu, podjęto działania, w wyniku których „Pas” stopniowo odzyskuje swój dawny blask.

Atlas składa się z trzech części. Część pierwsza powstała w oparciu o wywiad przeprowadzony z kierownikiem nadzoru „Pasa 20-40”, Gijsem Bolhuisem. Zadanie kierownika polegało – w przypadku otrzymania dotacji rządowych – na ścisłym monitorowaniu prac renowacyjnych i doradzaniu w sprawach zachowania najważniejszych elementów architektonicznych i urbanistycznych z uwzględnieniem współczesnych norm budowlanych. Część druga omawia poszczególne projekty renowacyjne, monitorowane przez Gijsa Bolhuisa. W części trzeciej znajdujemy tematyczne przedstawienie wybranych problemów, takich jak na przykład kolorystyka domów, stan zachowania oryginalnej zabudowy, detale architektoniczne czy związek architektury z urbanistyką. Każda z tych części zawiera spojrzenie na szczególne cechy charakterystyczne „Pasa 20-40”, jego zniszczenia i renowację. Omawiana jest naprawa okaleczeń architektury, spowodowanych przez plastikowe ramy okienne, nowe okapy, zniszczone wieżyczki i inne utracone detale dekoracyjne.

Zasadniczą część Atlasu poprzedza wstęp na temat znaczenia projektu oraz porozumienia zawartego między zainteresowanymi gminami miasta. Porozumienie zakłada prowadzenie wspólnej polityki w odniesieniu do analizowanej zabudowy. Publikację kończy memorandum, dotyczące wytycznych projektowych dla „Pasa 20-40”. Wyjaśnia ono system oceny, który stanowi podstawę dla tworzenia map klasyfikacji oraz ogólne kryteria planowania. W 1999 r. trzecim z kolei kierownikiem nadzoru została Marloes van Haren. Jej głównym zadaniem było nakłanianie polityków, kierowników do spraw realizacji inwestycji, firmy deweloperskie i wykonawców do wspólnego działania w celu stworzenia piękniejszego miasta.

Klasyfikacja

Do *Atlasu „Pasa 20-40”* dołączono tzw. mapy klasyfikacji, które przedstawiają wszystkie budynki tego terenu wraz z analizą i oceną każdego z nich. Budynki zostały podzielone na cztery kategorie: pod-

stawową, klasy 1, klasy 2 oraz klasy 3. Obiekty zakwalifikowane do klasy podstawowej praktycznie nie mają większej wartości. W klasie 1 znalazły się budynki o statusie zabytku, lub te które powinny go uzyskać lecz wymagają gruntownej restauracji. Budynki klasy 2 wymagają szczególnej troski, zwłaszcza jeśli chodzi o fasady od strony ulicy. Budynki klasy 3 wymagają mniejszej uwagi. Sporządzenie map klasyfikacyjnych związane było jednak z koniecznością dokonania wyboru¹. Najlepiej byłoby oczywiście zachować wszystkie budynki, ale nie da się wszystkich wpisać na listę zabytków chronionych. Obszar „Pasa 20-40” został też podzielony na strefy urbanistyczne – od strefy podstawowej do strefy 1. Pod względem właściwości strefa 1 jest porównywalna z chronionym krajobrazem miejskim.

Mapy klasyfikacji informują również kto był projektantem danego obiektu i kiedy został on zaprojektowany. Jeśli autorów było kilku obiekty otrzymały specjalne oznaczenie graficzne (podkreślenie linią prostą). Inaczej oznakowano obiekty, których twórcą obiektu był jeden architekt, lecz poszczególne jego części powstały w różnych latach lub podlegały oddzielnym planom zagospodarowania (podkreślenie linią przerywaną). Jeśli dwa przylegające do siebie segmenty zostały zaprojektowane przez różnych architektów, ale łączą się ze sobą w sposób dzięki zharmonizowaniu detali, oznaczono je linią zygzakowatą. Mapy ilustrują też pewne cechy urbanistyczne, takie jak symetria założenia czy układ z przedogródkiem, a także typ zastosowanego dachu (płaski czy spadzisty).

1. Mapy klasyfikacji można również oglądać na płycie kompaktowej, z możliwością powiększania nawet najdrobniejszych detali. Można obejrzeć około 450 archiwalnych fotografii ukazujących świetność Pasa po jego ukończeniu. Te same fotografie wykorzystano do zilustrowania tych samych tekstów tematycznych, jakie są zawarte w książce, list adresów dzieł wszystkich architektów biorących udział w budowie Pasa. Płyta wraz książką i mapami w postaci drukowanej przedstawia najpełniejszy obraz Pasa 20-40 (a de facto jakiegokolwiek holenderskiego programu rozbudowy miasta).

10. *Vrijheidslaan to jedna z głównych arterii Planu Południe, zapisana jako klasa A w kategorii plan urbanistyczny*





11. Kontrast z pewną dozą dramatyzmu tworzą długie, dość płaskie fasady na tle zaprojektowanych z wyobraźnią przestrzennych form narożników, gdzie wyrafinowany sposób ułożenia cegieł i dachówek stwarza wrażenie ruchu

Przypadek ulicy Vrijheidslaan

Ukończona w 1931 r. budowa mostu Berlage umożliwiła stworzenie ważnej trasy wjazdowej do miasta, zwanej wówczas Amstellaan. Jedną z głównych arterii Planu Południe była także posiadająca klasę A ulica Vrijheidslaan (fot. 10). Wspaniałe, imponujące budynki wzniesione po jej obu stronach zostały specjalnie dostosowane do jej rozplanowania i ruchu ulicznego. Kontrast o pewnej dozie dramatyzmu tworzą długie, dość płaskie fasady na tle zaprojektowanych z wyobraźnią przestrzennych form narożników, gdzie wyrafinowany sposób ułożenia cegieł i dachówek stwarza wrażenie ruchu. Jest to szczególnie widoczne na czterech narożnikach Kromme Mijdrechtstraat według projektu Pieta Kramera i Michela de Klerka (1923). Są tam subtelne różnice w detalach, dzięki którym widać względność dosłownej symetrii. Dotyczy to w szczególności skośnych lub zaokrąglonych balkonów, wznoszącego się muru z cegły czy framug okiennych (fot. 11).

Harmonia elewacji frontowych jest szczęśliwym efektem oryginalnej strategii zabudowy, która zakła-

dała, że przed przydzieleniem działki ekipie budowlanej uczestniczącej w NV Amstels Bouwvereniging najpierw dokonywano wyboru architektów. Narożne budynki zaklasyfikowano do obiektów najwyższej klasy (1), jednakże przez lata z powodu zaniedbania uległy one poważnym uszkodzeniom, co zniszczyło najważniejsze lecz wymagające dużych wysiłków konserwacyjnych detale, np. pionowe dachówki, dekoracyjne ceglane murki nad krawędzią dachu czy kamienne cokoły. Okna, framugi oraz zakończenia fasad zostały przerobione zgodnie z oryginalnymi detalami. Wiele uwagi poświęcono elementom fasady z naturalnego kamienia. W wielu wypadkach zostały one zamalowane, jednak efekt nie zawsze był zadowalający. Kamień został oczyszczony i pokryty specjalną warstwą uniemożliwiającą malowanie graffiti, i obecnie znów stanowi całość z ceglany murem. W ten sposób odrestaurowanie czterech narożników – czyli stosunkowo niewielkie przedsięwzięcie – przywróciło ważną cechę Vrijheidslaan. Dziś znów można podziwiać tę oś Planu Południe w całej jej pierwotnej krasie.