

Garages in the Service of Modern Life Style

Keywords: garages, automobile culture, new typological categories of architecture

Summary

The paper explores evolution of the new building type – garages – during the twentieth century in the Czech Republic. From experimental early stages at the beginning of century to advanced universal structures in the eighties, all of them depict how architecture was shaped by evolution of technology, lifestyle or economy.

The enormous spread of the automobile and the expansion of motoring in the first three decades of the 20th century directly influenced the development of services for motorists. Automobiles were at that time still fragile and broke down easily, so they required extraordinary and very complex care. They received this care at public garages, which served not just as a place to park the car, but also as a site where automobiles could obtain maintenance and be washed, as a rental depot, as a place to purchase automobile accessories, and where it was also possible to hire a driver or even learn how to drive. In the interwar era the automobile was a sign of social prestige and a modern, active lifestyle; consequently, the associated services were provided in an elegant, competitive, business-like manner.

Post-war shortage in automobiles and the change in political system, which put an emphasis on quantity (over quality), ushered in an altogether different architectural philosophy, based on a rational approach and making maximum use of standardisation. Despite the theorists who long highlighted the shortage of sheltered parking spaces and criticised the open car parks had harmed the urban landscape, for a long time the mammoth bureaucracy ignored the need for parking garages. The isolated theoretical appeals for the construction of garages already began in the early 1950s, but were not heard until 1958, when the automobile market (and the situation in society) finally loosened up and when automobile production was fundamentally transformed by the Škoda plant in Mladá Boleslav. After that moment demand in society eventually led to the construction of many interesting structures, with climax in the 1980s – from the construction of parking garages to service the needs of housing estates or act as noise barriers, to enormous structures based on prefabricated concrete frames, originally intended as universal solution for public buildings. ■

Petr Vorlík, Studied at the Faculty of Architecture, CTU in Prague. He has done design work independently and for the studios Barva and ADR. Since 2002 he has focused on teaching and research. In 2019 he was appointed professor. He is the coordinator of Docomomo Czech. He specialises in 20th-century architecture and is the author or co-author of a number of publications, including *The Grounds of the CTU in Dejvice in the 1960s*, *Interwar Garages in the Czech Lands*, *Architecture in the Service of Motoring*, *Jasan Burin*, *The Czech Skyscraper*, *Beton Břasy Boletice*, *(A)typ*, *The Red List of Architecture*, *Unbuilt*, *Interviews*. He developed the concepts for a series of databases, e.g. industrialnitopografie.cz, dejiny.fa.cvut.cz, registr.cvut.cz/pa.

Petr Vorlík

Wydział Architektury Politechniki Czeskiej (CTU), Praga, Republika Czeska

Garáže i parkingi w służbie nowoczesnego stylu życia

Słowa kluczowe: garaże, kultura samochodowa, nowe kategorie typologiczne architektury

Wstęp

Samochód, choć zawsze postrzegany przede wszystkim jako środek transportu – praktyczny, szybki, łatwy do opanowania, stosunkowo prosty w obsłudze i względnie trwałe, miał również znaczący wpływ na współczesną architekturę. Jego powstanie doprowadziło do przewartościowania, a nawet rewolucji w wyobrażeniach o skutkach i możliwościach cywilizacji przemysłowej, zainspirowało naukowe i racjonalne projektowanie analityczne, spowodowało radykalny rozwój norm i standaryzacji oraz doprowadziło do pojawienia się nowych zasad i technologii konstrukcyjnych oraz lepszej jakości projektów. Innym skutkiem były zmiany w sposobie życia (wolność jednostki, odmienne pojęcie czasu i przestrzeni), powstanie określonego wizerunku i tożsamości modernizmu; samochód stał się symbolem nowej ery globalizacji oraz osobistego luksusu i jawnej, radosnej konsumpcji¹. Doszło także do powstania zupełnie nowych kategorii typologicznych w architekturze – takich jak zakłady produkcyjne, warsztaty blacharskie i naprawcze, salony sprzedaży, motele, stacje benzynowe². Jedną z najbardziej niezwykłych są jednak parkingi, garaże i zmiany jakie w nich zaszły w czasie³.

1902-1945

Aby określić wpływ, jaki motoryzacja wywarła na architekturę, należy najpierw sprawdzić, ile zarejestrowanych samochodów osobowych było na ziemiach czeskich na początku XX wieku: w 1900 r. - tylko jeden; w 1906 r. - 208; w 1922 r. - 4.928; w 1926 r. - 16.880; w 1933 r. - 67.269; a w 1936 r. - 84.844. Stosunek samochodów osobowych do liczby ludności w dość

rozwinętej międzywojennej Czechosłowacji pozostał jednak w tyle za innymi krajami: w 1935 r. jeden samochód przypadał na 1000 mieszkańców, podczas gdy we Francji na 430 mieszkańców, a w Stanach Zjednoczonych na 30 mieszkańców. Mimo trudnych początków, statystyki wskazują jednak na kluczowe etapy rozwoju motoryzacji w Czechach, które wpłynęły jednocześnie na historię kultury architektonicznej: gwałtowny wzrost w latach 1925–1928, stagnacja w okresie kryzysu gospodarczego (1929-1933) i ponowny rozkwit przed II wojną światową.

Motoryzacja szybko zaczęła kształtować strukturę miejską. Lata międzywojenne można określić jako embrionalną fazę rozwoju teorii urbanistycznych, które dążyły do zachowania trudnej równowagi między ochroną przed skutkami motoryzacji i rewolucji przemysłowej z jednej strony, a wspieraniem rozwoju obu tych dziedzin w celu pobudzenia wzrostu gospodarczego z drugiej. Na początku kwestia parkingów i garaży czy parkingów piętrowych była rozumiana jako kluczowa dla poprawy warunków życia w mieście. W wielu miastach parkowanie podlegało ścisłym regulacjom – w Pradze, gdzie pod koniec lat 20. zarejestrowano prawie połowę samochodów funkcjonujących w Czechach, na ulicach dozwolone było jedynie tymczasowe parkowanie (maksymalnie 10 godzin z uwagi na zagrożenie pożarowe); poza tym taka możliwość istniała tylko w wyznaczonych miejscach lub na strzeżonych parkingach. Stwarzało to nowe szanse dla inwestowania i mimo surowych przepisów zaowocowało budową tymczasowych miejsc garażowych. Bardzo często osiągano ten cel również poprzez adaptację dawnych pomieszczeń magazynowych, stawianie różnego typu zadaszeń (jak np. budowa „Garage Velox” pod łukami wiaduktu Negrelli w Pradze, 1906-1907), lub wolnostojących prefabrykowanych boksów na podwórkach między blokami.

Ten okres pospiesznego rozwoju sprzyjał jednak także rozwiązaniom systemowym, gdyż inżynierowie byli świadomi braku parkingów i garaży. Organizowano konkursy na garaże piętrowe, lokalizowane w rejonach dużego natężenia ruchu, stosując rodzaj systemu parkingowego typu „park and ride” (parkuj i jedź).

1. I. Margolius, *Samochody i ich architekci*, Londyn 2000; K. A. Morrison, J. Minnis, *Carscapes, Samochod, architektura i krajobraz w Anglii*, Londyn 2012.

2. P. Vorlík (red.), *Architektura ve službách motorismu*, Praga 2013, s. 43–77; J. Potůček, *Ty, co přežívají, aneb nejstarší benzínové stanice*, [w:] B. Fagner, *Přehlížené drobné zapomenuté industriální stopy v krajině a sídlech*, Praga 2017, s. 146–149.

3. R. Vahlefeld, F. Jacques, *Garagen und Tankstellenbau*, München 1956; O. Büttner, *Parkplätze und Großgaragen*, Berlin 1967; S. Henley, *The Architecture of Parking*, Londyn 2007; S. S. McDonald, *The Parking Garage: Design and Evolution of a Modern Urban Form*, Waszyngton 2007; D. Pagneux, *Garages ambiances d'hier*, Boulogne-Billancourt 2008; J. Jakle, K. Sculle, *The Garage. Automobility and building innovation in America's Early Auto Age*, Knoxville 2013.



1. Pardubice, „Vincenc Chomrák Autogarage”, ul. Sladkovského 482, arch. Emil Kašpar, 1909 (źródło: archiwum prywatne Jiřího Šmída)

1. Pardubice, "Vincenc Chomrák Autogarage", 482 Sladkovského Street, arch. Emil Kašpar, 1909 (source: private archive of Jiří Šmíd)

W rezultacie powstały między innymi takie koncepcje jak: niezrealizowany projekt konkursowy na Most Nusle w Pradze (1926–1927) autorstwa Josefa Alfreda Holmana, Stanislava Demela i Zdeněka Pešánka, projekt Pavla Smetany i Georga Müllera na „Garage Hotel” przy ul. Na Florenci w Pradze (1929), projekt stworzony przez Františka Kavalíra i Josefa Štěpánka dla ruchu tranzytowego Wielkiej Pragi, proponujący budowę garaży pod placem Waclawa, lub też projekt Jaromira Krejcara i Josefa Špalka na budowę piętrowych garaży wokół historycznego centrum miasta, skąd ludzie mieliby dostęp do komunikacji miejskiej (1930–1931). Eksperci zgodnie wskazywali na potrzebę rozwiązania systemowego i zorganizowanej sieci parkingów typu „parkuj i jedź”, ale zauważyli również że taki pomysł jest nieopłacalny ekonomicznie i społecznie. Tak więc, na początku XX w. wydawało się, że jedynym sposobem uniknięcia spodziewanego kryzysu stanowiły surowe przepisy i wymóg, aby wszystkie nowe budynki wznoszono z parkingami. Upłynęło jednak dużo czasu, zanim ta idea znalazła faktycznie odbicie w regulacjach prawnych.

Pod względem estetycznym garaż piętrowy mógł stanowić prawdziwą perełkę architektoniczną, stwarzając szerszą efektywną połączenia przestrzeni do przechowywania samochodów i szeregu usług pomocniczych, takich jak myjnia samochodowa, serwis, stacja benzynowa, wypożyczalnia samochodów itp. Wśród budowniczych i właścicieli tego typu obiektów znajdowały się nie tylko wybitne osobistości czeskiego społeczeństwa i miłośnicy motoryzacji, ale także pragmatycznie nastawieni i odnoszący sukcesy biznesme-

ni, dla których nowe i szybko rozwijające się zjawisko stanowiło stosunkowo bezpieczną inwestycję. Układ funkcjonalno-przestrzenny garaży międzywojennych nieco różnił się od ich współczesnych odpowiedników. O ile oczywiście opierały się one na podobnych do dzisiejszych zasadach związanych z mniej lub bardziej niezmienną logiką jazdy, promieniem skrętu pojazdu i jego wielkością, to auto z początku XX w. było znacznie bardziej wrażliwe na wpływy zewnętrzne. Miało znacznie bardziej delikatny lakier i ogumienie, płyny eksploatacyjne podatne na zamarzanie, wrażliwą skórzaną tapicerkę, słabą ochronę przed korozją i łatwość psucia się. Znalazło to odzwierciedlenie w formie, którą nadawano parkingom, których układ był bardziej zwarty a wnętrza poddane ścisłym regulacjom.

Garaże piętrowe lokalizowano w pobliżu miejsc, o dużym natężeniu ruchu, zazwyczaj w szybko rozwijających się dzielnicach pomiędzy centrum miasta a peryferiami. Konieczność znalezienia równowagi między maksymalną pojemnością takich bieków, a jak najmniejszą liczbą ich pięter - korzystniejszą przy manipulacji pojazdami - doprowadziły do zajmowania rozległych i tanich gruntów. Przepisy dotyczące wznoszenia garaży nie były wymagające, więc na ich lokalizację nadawały się przestrzenie wewnętrznych dziedzińców, podziemne kondygnacje wieżowców lub tereny słabo zagospodarowane. Na obszarach miejskich o tradycyjnej zabudowie nie było wielu miejsc postojowych dla samochodów, za wyjątkiem ulic bocznych i „drugorzędnych”. Pragmatyczne i ekonomiczne podejście budowniczych doprowadziło również

do zjawiska użytkowania tymczasowego parkingów, trwającego do czasu bardziej opłacalnego wykorzystania danej parceli. Parkingi tymczasowe powstawały m.in. w Pradze, czego przykładem jest istniejący do dziś „Imperia Garage” przy ul. Na Popelce 19 (Karel Holeček, Josef Štěpánek, 1927–1929, 1939) i również istniejący „Hozák Garage” przy ul. Nádražní 60 (Richard Goldreich, 1926). Niektóre z nich były stopniowo rozbudowywane ze środków pozyskanych z opłat postojowych w okresie *boomu*, tak jak np. praski „Grandgaráže Flora” przy ul. Sudoměřská (Václav Antonín Beneš, 1925–1929, wyburzony) i „Pražský Garage” przy ul. Vinohradská 17 (Bohuslav Homoláč, Josef Prskavec, Tomáš Keclík, 1921, 1925, 1926).

Powyższe uwarunkowania w dużej mierze zeterminowały układ konstrukcyjny garaży piętrowych. Najprostsze z nich miały formę otwartych dziedzińców z rzędami boksów wokół, a na większych działkach czasami stawiano w środku segment z dodatkowymi boksami garażowymi lub częścią usługową. Tak wyglądał m.in. pierwszy „Novák Garage” w Hradcu Královém (Oldřich Liska, 1910–1911, wyburzony), czy „City Grand-Garage Strass” przy ul. U Jezu 4 w Libercu (Karl Hocke, 1928–1929). Z czasem jednak, wraz ze wzrostem wymagań dotyczących estetyki zaczęły dominować model budynku niskiego i zadaszonego, takiego jak np. „Standard Garage” przy ul. Brandlova 5 w Ostrawie (Ludwig Heintschel, Max Ries, 1931–1932). Innym popularnym modelem był zwarty, piętrowy obiekt, zaprojektowany wokół pionowego ciągu komunikacyjnego. Windy towarowe były przestrzennie bardziej poręczne niż rampy, ale ich użytkowanie wymagało zgodności ze złożonymi regulacjami prawnymi i było traktowane z nieufnością. W Czechach nie przyjęły się ani pionowe systemy z użyciem układarek samochodowych, ani ekonomiczna i już wtedy znana koncepcja systemu ramp D’Humy, ani pomysł zastąpienia ramp lekko wznoszącymi się płytami poszczególnych pięter.

Podstawowym modelem garażu piętrowego stał się zwykły układ trójtraktowy lub jego odmiany, z centralnym korytarzem i dwiema równoległymi przestrzeniami postojowymi po obu stronach. Miejsca dla samochodów były zwykle wydzielonymi, zamkniętymi boksami, a spotykane dziś parkingi z otwartymi miejscami postojowymi były rzadkością. Spowodowa-



2. Praga, „Park Garage”, ul. Na Maninách 14, architekci Bedřich Adámek i František Čelikovský, 1926 (źródło: *Automobilní garáže a sklady*, 1929, s. 200)

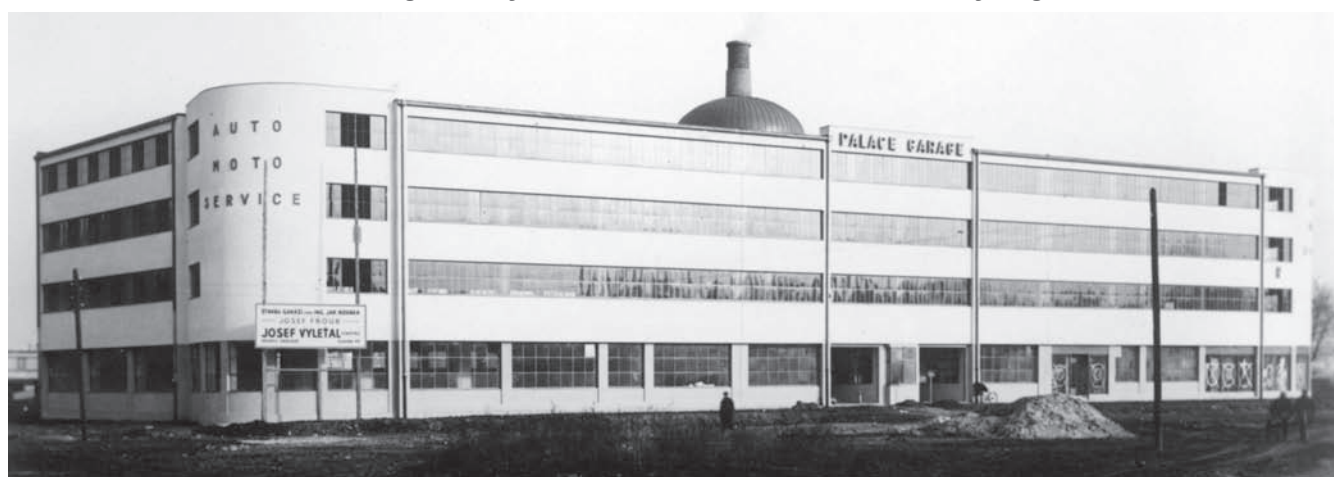
2. Prague, „Park Garage”, 14 Na Maninách Street, architects Bedřich Adámek, František Čelikovský, 1926 (source: *Automobilní garáže a sklady*, 1929, p. 200)

wane to było koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa samochodów. Niekiedy stosowano połączenie boksów i otwartego parkingu, dostosowując całość do wielorakiego wykorzystania (wynajem krótko- i długoterminowy, obsługa pojazdów wyłącznie przez personel w przeciwieństwie do bezpośredniego dostępu właścicieli do swoich samochodów). Dla oszczędności przestrzeni często dzielono ją na strefy dla małych i dużych pojazdów.

Garaże piętrowe nie były jednak tylko miejscami postojowymi. Znajdowały się tam również

3. Hradec Králové, „Palace Garage”, plac 5. Května 10, architekci Josef Fňouk, Josef Vyleťal, 1932 (źródło: archiwum Centrum Badań nad Dziedzictwem Przemysłowym, CTU Praga)

3. Hradec Králové, „Palace Garage”, 10 5. Května Square, architects Josef Fňouk, Josef Vyleťal, 1932 (source: archive of the Research Centre for Industrial Heritage, Faculty of Architecture, Czech Technical University Prague)





4. Ostrava, „Standard Garage”, ul. Brandlova 5, architekci Ludwig Heintschel, Max Ries, 1931-1932 (źródło: *Pestrý týden*, 1933, t. 3, s. 7)

4. Ostrava, "Standard Garage", 5 Brandlova Street, architects Ludwig Heintschel, Max Ries, 1931-1932 (source: *Pestrý týden*, 1933, vol. 3, p. 7)

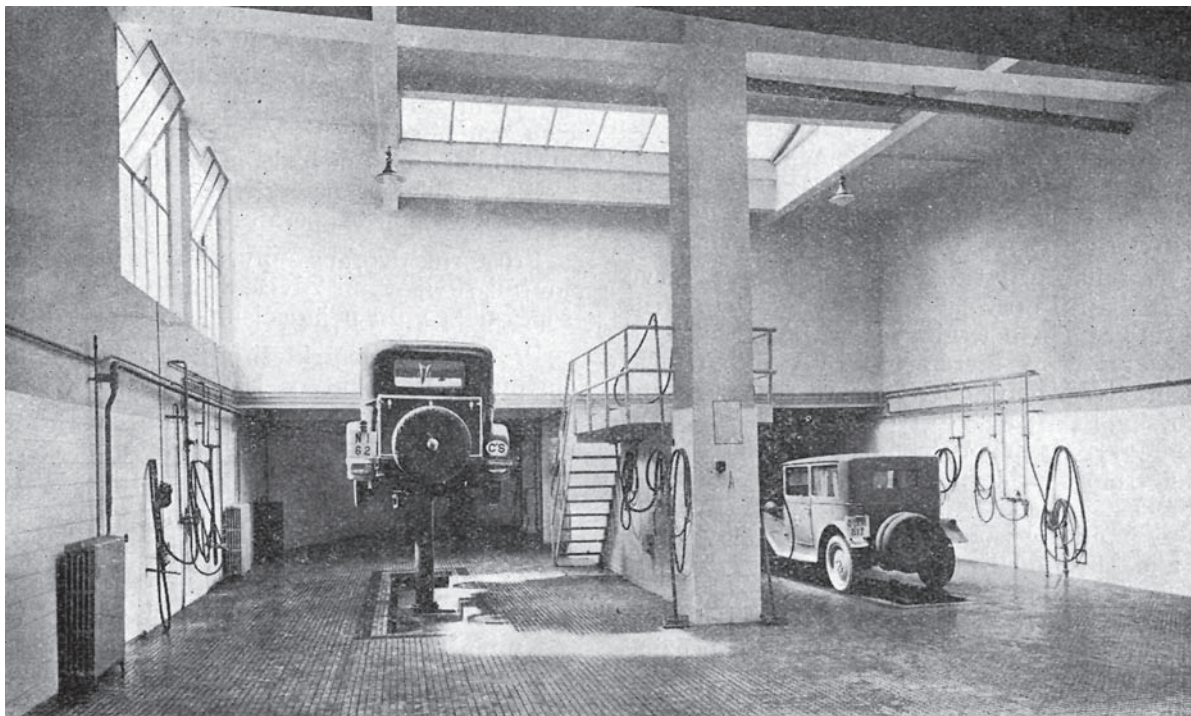
warsztaty, magazyny części zamiennych i materiałów, myjnia samochodowa, pomieszczenia dla personelu i kierownictwa, poczekalnie dla klientów czy ogólnodostępne stacje benzynowe i sklepy z wyposażeniem samochodowym. Garaże na wynajem często oferowały usługi pomocnicze – naukę jazdy, wynajem samochodów, a nawet wynajem szofera, usługi parkingowe, podwiezienie samochodu w określone miejsce itp. Pierwsze z nich budowane były zwykle tradycyjnymi metodami – murowane ściany, drewniane stropy, blachodachówka, drewniane bramy garażowe – jak np. „Josef Mizer Automobilhof” przy ul. Hlavní třída 118 w Mariańskich Łaźniach (1906-1907), lub „Vincenc Chomrák Autogarage” przy ul. Sladkovského 482 w Pardubicach (Emil Kašpar, 1909, wyburzony). Jednakże po I wojnie światowej nowe przepisy i nadzór budowlany kładły większy nacisk na środki ochrony przeciwpożarowej i surowo nakazywały stosowanie materiałów ognioodpornych, co znacznie zmieniło wygląd garaży. Dlatego już w połowie lat 20. XX w. wprowadzono ramy żelbetowe jako konstrukcje podporowe. Trwałe, niepalne, niedrogie i łatwe w utrzymaniu materiały zostały też bardzo praktycznie wykorzystane do budowy przegród i konstrukcji powierzchniowych – ścian z cegły pokrytych cienką warstwą tynku lub farby, cementowe wykończenie podłóg, przegrody z siatki drucianej, ściany Moniera itp. Praktyczne i oszczędnie zaprojektowane wnętrza oraz struktury konstrukcyjne były nie tylko ognioodporne, dobrze wykorzystane i niewymagające finansowo w zakresie konserwacji, lecz również ich budowa wymagała znacznie mniej czasu.

Garaże piętrowe, mimo że często musiały zajmować przestrzeń pomiędzy sąsiednimi budynkami, wykorzystywały naturalne źródła światła i wentylacji, najczęściej przez okna na ścianach bocznych lub świetliki dachowe. Rozwiązaniem unikalnym było zastoso-

wanie studni świetlnych w masywnej bryle warsztatu i parkingu „Lincoln Ford Fordson Globus” przy ul. Sokolovská 74 w Pradze (Arnošt Mühlstein, Victor Fürth, 1928-1930). W przypadku bardziej skomplikowanych konstrukcji wznoszonych na dziedzińcach, projektanci często musieli nawet wstawiać osobne przewody wentylacyjne w ściany poszczególnych boksów parkingowych. Pomieszczenia centralne musiały wówczas otrzymać jakąś formę wentylacji mechanicznej – jak m.in. wnętrza „Procházka Bros. Auto Club” przy ul. Drtinova 9 w Pradze (Václav Hradecký, Josef Pospíšil, 1930-1931).

Obiekty garażowe były ogrzewane centralnie, oczywiście pośrednio i bez otwartego ognia – za pomocą pary, podgrzewanej wody, gorącego powietrza. Agregaty grzewcze obsługiwały albo cały parking, poszczególne strefy, lub – co było bardziej ekonomiczne – tylko miejsce w pobliżu silnika samochodowego. Aby zapobiec przedostawaniu się płynów eksploatacyjnych do publicznej sieci kanalizacyjnej, przepisy budowlane wymagały zastosowania separatorów oleju i tłuszczu. Władze publiczne i sami architekci szczególnie i niemal obsesyjnie skupiali się na przepisach przeciwpożarowych. Wymagały one zastosowania prostych materiałów i projektów konstrukcyjnych oraz przenośnych gaśnic, hydrantów, tryskaczy, zaawansowanych systemów wykrywania pożaru, a nawet kurtyn wodnych.

Dla awangardowych architektów garaże piętrowe stanowiły niemal idealne uzasadnienie dla zastosowania zasad nowoczesnej architektury – budynek jako „maszyna” całkowicie podporządkowana swoim wewnętrznym funkcjom, otwarty plan, prosta prostokątna bryła, płaskie dachy, graficzne, abstrakcyjne elewacje itp. Głównym powodem bez wątpienia wyjątkowego charakteru przestrzennego tych obiektów w organizmie miejskim była ich czysto techniczna



5. Praga, „Pod Slovany Garage”, ul. Trojická 20, arch. Oldřich Tyl, 1929–1931 (źródło: *Auto*, 1931, t. 7, s. 486)

5. Prague, "Pod Slovany Garage", 20 Trojická Street, arch. Oldřich Tyl, 1929–1931 (source: *Auto*, 1931, vol. 7, p. 486)

funkcja, brak jakichkolwiek historycznych precedensów, potrzeba autoreklamy i ściśle powiązanie z nowym stylem życia. W ten sposób wprowadzały one do architektury awangardową estetykę industrialną, którą podziwiali postępowi artyści. Przykłady abstrakcyjnej surowości i pragmatycznego *designu* widzimy między innymi w takich realizacjach jak „Imperia Garage” i „Lincoln Ford Fordson Globus” przy ul. Sokolovská 74 w Pradze. Popularnością cieszyła się wyrazista, konstruktywistyczna surowość nagich, jasnych powierzchni, kontrastujących z ciemnymi pasami okien, którą znajdujemy m.in. w „Palace Garage” przy placu 5. Května 10 w Hradcu Královém (Josef Fňouk, Josef Vyleřal, 1932) oraz w podkreślonych żelbetową ramą elewacjach „Pod Slovany Garage” przy ul. Trojická 20 w Pradze (Oldřich Tyl, 1929–1931) i „Park Garage” przy ul. Na Maninách 14 w Pradze (Bedřich Adámek, František Čelikovský, 1926). Równie powszechne było stosowanie atrakcyjnego i szczególnie dobrze pasującego do garaży stylu Art Dèco, niedrogiego ze względu na swoją prostotę, a przy tym reprezentacyjnego i niekiedy ozdobnego, tak jak np. „Hozák Garage” przy ul. Nádražní 60 w Pradze czy „Standard Garage” przy ul. Brandlova 5 w Ostrawie. Fasady wszystkich tych obiektów pełniły często także funkcje promocyjne i choć istniały przepisy nakazujące używanie jedynie napisu garaž, to ich właściciele zwykle umieszczali na całym budynku także szyldy promujące różne firmy związane z usługami i przemysłem motoryzacyjnym⁴ (il. 1-5).

1945–1989

Po II wojnie światowej architektura automobilowa nie miała w Czechosłowacji łatwego życia. Gwałtowny spadek produkcji i kultury motoryzacyjnej nastąpił po „zwycięstwie” partii komunistycznej w wyborach w 1948 r. i późniejszej zmianie systemu

politycznego. W Czechosłowacji zaczął obowiązywać scentralizowany system rządów, który nie tolerował indywidualnych projektów budowlanych i prywatnej przedsiębiorczości, stanowiącej dotąd podstawę ówczesnej kultury samochodowej. Drogi były użytkowane głównie przez motocyklistów i właścicieli starych pojazdów, produkcja nowych samochodów utknęła, a import z zagranicy podlegał ogromnym cłom i kontrolom. Jeśli ktoś chciał kupić auto, musiał najpierw uzyskać talon, a następnie dołączyć do długiej listy oczekujących, z wieloletnimi terminami dostaw. Jednak nawet wtedy taki nowy pojazd pozostawał własnością państwa, a obywatel prywatny miał jedynie status jego „użytkownika”.

Skutki dotkliwego niedoboru samochodów najlepiej widać było na drogach osiedli mieszkaniowych, pozostających do połowy lat 50. w całkowitej dyspozycji ruchu pieszego. Podstawowym elementem osiedla był zawsze zespół jednofunkcyjnych budynków mieszkalnych, którym towarzyszyły tylko podstawowe obiekty usługowe – sklep spożywczy, centralna pralnia, a w większości dużych osiedli także szkoły, placówki służby zdrowia, ośrodek kultury i budynek administracji państwowej. Stąd też większość wyidealizowanych i w dużej mierze propagandowych fotografii oraz rysunków perspektywicznych osiedli mieszkaniowych z lat 50. pokazuje dużą przestrzeń publiczną, wzbogaconą o rozległe tereny zielone i wypełnioną spacerującymi rodzinami z bawiącymi się dziećmi. Samochody pojawiają się tam rzadko, zwykle tylko w projektach dawnych architektów awangardowych lub ich studentów.

Pojedyncze apele o budowę garaży, słyszalne już w początku lat 50. XX w., doszły do głosu dopiero w 1958 r., od kiedy rynek samochodowy uległ stopniowemu „uwolnieniu”, a sytuacja społeczna „poluzowaniu”. Ruszyła wówczas produkcja samochodów w fabryce Škody w Mladéj Boleslav, dostarczająca 300 tysięcy samochodów w 1960 r., 620 tysięcy w 1970 r.,

4. P. Vorlík, *Meziválečné garáže v Čechách*, Praga 2011, s. 83–111.



6. Praga, otwarty parking z brezentowym zadaszaniem, ul. Lovosická (źródło: Architektura ČSR, 1986, t. 9, s. 389)

6. Prague, open car park with protective canvas canopies, Lovosická Street (source: Architektura ČSR, 1986, vol. 9, p. 389)

1488 tysięcy w 1980 r. i 2564 tysięcy w 1990 r. Niemniej jednak w europejskim bloku wschodnim brakowało samochodów do 1989 r. i do tego czasu pozostawały one produktem, który użytkownik musiał starannie konserwować i którego przewidywana żywotność wynosiła co najmniej od dziesięciu do dwudziestu lat. Były też znakiem statusu społecznego i przepustką do „swobodnego” spędzania czasu wolnego w jednym z ośrodków wczasowych prowadzonych przez pracodawców lub związki zawodowe, albo też w prywatnym domku na wsi, lub na wymarzonych wakacjach nad morzem w Jugosławii lub Bułgarii. Tym bardziej zaskakujące jest to, jak mało uwagi politycy - jako gwarantcy publicznych planów inwestycyjnych - poświęcali budowie garaży.

W większości bardziej postępowych projektów osiedli z lat 60. pojawiały się jednak różnego typu garaże piętrowe. Model koncepcyjny wspinałego, eksperymentalnego osiedla Invalidovna w Pradze-Karlin (Josef Polák, Vojtěch Šalda, 1958–1967) zawiera trzykondygnacyjny, sześciopiętrowy budynek garażowy. Choć nigdy nie został on zbudowany, to w 1965 r. gazeta opublikowała optymistyczną zapowiedź, że w następnym roku rozpocznie się budowa innej, eksperymentalnej wersji parkingu o sześciu kondygnacjach, inspirowanego parkingami wybudowanymi za granicą. Podobnie w projekcie kultowego osiedla Lesná w Brnie (František Zounek, Viktor Rudiš, Miroslav Dufek, Ladislav Volák, 1960–1970), planowano wybudowanie standardowych parterowych parkingów garażowych na sześciu zjazdach z głównej obwodnicy na boczne drogi osiedla. Dramatyczny wzrost ruchu samochodowego przerósł jednak oczekiwania planistów, a przewidywana budowa tych zdecentralizowanych garaży byłaby niewystarczająca, nawet gdyby faktycznie zbudowano wszystkie sześć, a nie tylko dwa.

Na osiedlu Březinovy Sady w Jihlavie (Zdeněk Gryc, 1966–1986) przy ul. Březinova 4939 wybudowano centralnie położone, kryte dwupoziomowe parkingi. Co zaskakujące jednak, w Jihlavie politycy docenili kwestię parkowania: „W ostatniej dekadzie

nastąpił tu, jak w każdym innym kraju, gwałtowny wzrost produkcji samochodów osobowych... a wraz z nim pojawiło się wiele problemów, które nie zostały jeszcze rozwiązane w zadowalający sposób. W pierwszym rządzie należy wybudować garaże. Według stanu na koniec 1969 r. do wydziału finansowego Miejskiego Komitetu Narodowego wpłynęło łącznie 400 wniosków o przyznanie terenu pod budowę garażu. Sytuacja jest stopniowo uwzględniana, tak że zgodnie z wytycznymi zagospodarowania przestrzennego i zatwierdzonym planem budowy garaży Miejski Komitet Narodowy wykorzystuje takie tereny zwłaszcza w peryferyjnych częściach miasta i na zboczach wzgórz itp. gdzie trwają prace nad szeroko zakrojoną budową garaży”.

To właśnie tego rodzaju „pół-improwizowane” budowanie „kolonii” garażowych zadomowiło się w Czechosłowacji i stało się dość charakterystycznym zjawiskiem. Tereny pod budowę boksów garażowych zostały z grubsza wytyczone na nieużytkowych gruntach peryferyjnych w ramach procesu urbanistycznego, a sama budowa była wtedy zwykle wykonywana samodzielnie - na przykład przez rodziny w weekendy lub zorganizowaną grupę sąsiadów pomagających sobie nawzajem w tak zwanym „wydarzeniu Z” (tj. oficjalnie *Zvelebování* lub „upiększanie”, nieoficjalnie *Zdarma* lub „freebie”), albo wspólnie pod formalnym kierownictwem spółdzielni budowlanej. Standardowy schemat boksów garażowych można było potajemnie zdobyć od sąsiada lub „oficjalnie” kupić za dobrą cenę od projektanta. Popularne uproszczone podręczniki jak zbudować własny garaż szybko się wyprzedawały w księgarniach. Materiały zwykle trzeba było pozyskiwać na czarnym rynku, przez przyjaciół i za łapówki.

Dlatego dziś na obrzeżach większości osiedli mieszkaniowych z lat 60. i 70. XX w. można spotkać kolonie boksów garażowych różnej jakości i w różnych stadiach budowy. W większości przypadków były one zaaranżowane jako jedna krótka uliczka z boksami garażowymi po obu stronach; często jednak obejmowały duże obszary o powierzchni setek metrów kwadratowych. Biorąc pod uwagę, że kolonie garażowe znajdowały się poza granicami osiedla, ojciec rodziny często musiał jechać na rowerze, aby dostać się do samochodu stojącego w garażu. Taki boks garażowy był często używany tylko zimą, a w niektórych przypadkach wykorzystywany jako miejsce do przechowywania rzeczy, podczas gdy samochód ostatecznie parkowano przed budynkiem mieszkalnym. Jedną z największych kolonii tego typu znajduje się przy ulicy Jabloňová w mieście Kolín, która pierwotnie miała służyć jako parking dla wszystkich nowych, powojennych osiedli mieszkaniowych. Ciekawsze podejście widać w kolonii przy ulicy Sportovní w Mělníku, gdzie boksy garażowe ustawione są w sześć okręgów. Alternatywną opcją było zastosowanie metalowych, prefabrykowanych boksów, jak na przykład wzdłuż ulicy Březnická w Příbramie; były one tanie i nie wymagały żadnych skomplikowanych samodzielnych prac budowlanych.



7. Praga, garaż i serwis samochodowy na osiedlu Malešice, ul. Limuzská 14, architekci Jaroslav Celý, Antonín Průšek, 1977 (źródło: Architektura ČSR, 1980, t. 4, s. 163)

7. Prague, garage and car-services in housing estate Malešice, 14 Limuzská Street, architects Jaroslav Celý, Antonín Průšek, 1977 (source: Architektura ČSR, 1980, vol. 4, p. 163)

Samochód stopniowo przekształcił się w trwałe i bardziej powszechne dobro konsumpcyjne, dzięki czemu ludzie mogli bezpiecznie parkować go na ulicy przed swoim budynkiem. Ostatecznie osiedla najczęściej korzystały z otwartych parkingów, na których właściciele mogli dla zabezpieczenia swoich aut samochodów starannie przekrywać je plandeką lub rozkładanym „parasolowym” daszkiem płóciennym. Starając się choć trochę dopracować lub upiększyć to środowisko, planiści zwrócili się ku najnowszej modzie: „Chociaż podstawowym rozwiązaniem jest budowa wielopoziomowych parkingów i placów parkingowych, prowizorycznym wkładem w rozwiązanie problemu jest wykończenie nawierzchni rozległych parkingów płytami chodnikowymi z trawą”.

Czasami w latach 70. i 80. zdarzało się, że budowano ogromny parking piętrowy; działo się to zwykle na podstawie eksperymentalnych projektów wspieranych przez rząd, gdy architekci i politycy próbowali odpowiedzieć na rosnącą krytykę skierowaną pod adresem osiedli mieszkaniowych. Często działo się to pod auspicjami nowopowstałych grup spółdzielców, pragnących urządzić garaże dla swoich samochodów własnym sumptem. Zrealizowano tak m.in. czterokondygnacyjne parkingi na osiedlu Praga-Prosek (Josef Zajíc, Vladimír Benda, 1979); czy przy ulicy Chelčického w Pradze-Žižkov (Jaromír Strnad, 1979–1984) według ujednoliconego projektu powielonego później na kilku praskich osiedlach. Wznoszono również parkingi dla prominentnych mieszkańców, m.in. elegancki garaż dla oficerów wojska przy ul. Baškir-

ská 14 na osiedlu Vlasta w Pradze-Vršovicach (Pavel Štěch, 1972–1976), czy zespół dwupoziomowych parkingów dla hutników i górników przy ul. Pařížská na skraju osiedla Kladno-Kročehlavy (Leslav Vlček, Milan Brzák). Niekiedy powstawały także niezwykle projekty mieszkaniowe ze zintegrowanymi garażami – m.in. garaż podziemny w zabudowie szeregowej na eleganckim osiedlu Jižní Svahy w Zlínie (Vladimír Vyhňák, 1968–1980), garaże pod eksperymentalnymi budynkami przy ulicach Kubištova i Martinů w Pradze-Podolí (Jiří Lasovský, 1982–1986), garaże wybudowane w podziemiach dwóch wieżowców w stylu Le Corbusiera przy ul. Březenecká w Chomutovie (Rudolf Berger, 1971–1973), pod żartobliwie postmodernistycznym apartamentowcem przy ul. Dašická w Pardubicach (Pavel Maleř, 1987) oraz pod tarasem zbudowanego w poetyce skandynawskiej budynku Wolkerák przy ul. Sosnová w Liberecu (Jaromír Vacek, 1968–1972).

Ważną rolę w doprowadzeniu do budowy garaży odegrały głównie kooperacyjne projekty budowlane, w których użytkownicy i architekci mogli wyjść poza standardową produkcję prefabrykatów. Takie podejście udało się zastosować już w konstrukcjach z lat 60. – m.in. w garażach na parterze eleganckich apartamentowców Hadovka przy ul. Evropská w Pradze wybudowanych dla pracowników firmy budowlanej Průmstav (Josef Polák, Vojtěch Šalda, 1966–1970) oraz w wieżowcach przy placu Na Santince w Pradze dla pracowników Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Czeskiej (Jaroslav Paroubek, Arnošt Navrátil, Jiří Turek, František Havlík, Zdeněk Kutnar, 1968–1971),



8. Praga, „Slovan Garage”, ul. U Divadla 1, architekci Zdeněk Lešetický, Stanislav Hubička, Jaroslav Celý, Josef Šedivý, 1976-1986 (źródło: archiwum Wydziału Teorii i Historii Architektury, CTU Praga)

8. Prague, "Slovan Garage", 1 U Divadla Street, architects Zdeněk Lešetický, Stanislav Hubička, Jaroslav Celý, Josef Šedivý, 1976-1986 (source: archive of the Department of Theory and History of Architecture, Faculty of Architecture, Czech Technical University Prague)

czy w ramach zespołu budynków przy ul. U Borku w Pardubicach (Prokop Jícha, 1972-1974).

Nie można też zapomnieć o wczesnych przykładach projektów mieszkaniowych dla osób niepełnosprawnych ruchowo z przylegającymi garażami, m.in. w domach wzdłuż ulicy Hřebečská w Kladno-Kročehlavie (Milan Brzák, Jan Netscher) czy przy ul. Petýrkova na osiedlu Jižní Město w Pradze (Pavel Stiborek, 1983-1987). Zdarzało się, że w planach zagospodarowania przestrzennego uwzględniano parkingi i wolnostojące garaże, które miały też służyć jako bariery chroniące przed hałasem lub oddzielające ruch samochodowy i pieszy (choć w niektórych przypadkach powstały dopiero po zmianie ustroju) – np. przy ul. Navigátorů na osiedlu Dědina v Praze (Václav Hacmac, 1977-1991), przy ul. Věstonická na osiedlu Vinohrady w Brnie (Jan Doležal, Miroslav Dufek, Aleš Jenček, Pavel Plšek, 1978-1992), przy ulicach Olbrachtova and Hrubínova na osiedlu Harcov przy ulicach w Libercu (Jaroslav Bílek) i przy ul. Krčínova na osiedlu Vltava w Czeskich Budziejowicach (Miroslav Vyhnánek, Otto Kubík, 1973-1987). W większości przypadków jednak można było przeforsować te budowy, uzasadniając ich potrzebę jakąś inną usługą publiczną, zwykle warsztatem samochodowym – na przykład przy ul. Částkova 56 na osiedlu Slovany w Pilźnie (Hynek Gloser, 1959-1964) oraz jako budowę największego garażu w kraju przy ul. Limuzská 14 w Pradze-Malešicach (Jaroslav Celý, Antonín Průšek, 1977), lub jako garażu dla taksówek i wynajmu samochodów, np. Pragotour przy ul. Milevská 2 w Pradze (Konstruktiva).

Pod względem przestrzennym i strukturalnym

eksperymenty te nie były zbyt nowoczesne. Standardem była hala z alejką wyjazdową położoną centralnie, żelbetowym prefabrykowanym stropem i - w rzadkich przypadkach - stalowymi słupami, a w przypadku parkingu wielopoziomowego zastosowanie konstrukcji D'Humy Motoramp, z co najwyżej półpiętrowym odstępem między poziomami. Prawdziwym niezwykłym eksperymentem jest zatem garaż przy ulicy U Lesa w Ostrawie (Jozef Poštulka, Ludvík Weisz, 1964-1968), który ma układ kołowy i dach membranowy zawieszony na stalowych linach - projekt, który architekt zastosował również w czterech garażach na ulicy Pionierskiej w Bratysławie oraz w warsztatach samochodowych w Bratysławie i Chomutowie.

Krytyka osiedli mieszkaniowych doprowadziła do powstania szeregu - wyraźnie inspirowanych doświadczeniami zagranicznymi - projektów (teoretycznych) z lat 80., w których architekci zaprojektowali wielopoziomowe centra usługowe z bogatą ofertą sklepów, usług publicznych i miejsc pracy oraz z dużymi parkingami podziemnymi. Spotykamy je na przykład na osiedlu Nové Butovice w Pradze (Ivo Oberstein, Václav Valtr, Pavel Dydovič, 1967-1991) oraz w miejscowości Újezd nad Lesy-Běchovice (Jan Fibiger, Tomáš Havrda, Jiří Vasiluk, 1976). Alternatywne podejście pojawiło się w postaci projektów niskiej, gestej zabudowy przeplatanej terenami zielonymi i parkingami podziemnymi – na przykład postmodernistyczny projekt nowego miasta-ogrodu Písnice I w Pradze (Jan Fibinger, Jiří Vasiluk). Jednak do czasu zmiany reżimu komunistycznego w Czechach w 1989 r. wizje te nie zostały zrealizowane.

Jakkolwiek z powyższych rozważań mogłoby się wydawać, że tematyka parkowania pojazdów w centrach miast niewiele interesowała architektów w latach powojennych, to jednak w ówczesnej prasie pojawiły się artykuły, które konkretnie dotyczyły tego tematu. Projekty piętrowych parkingów masowych były również dyskutowane przez architektów, a biorąc pod uwagę atmosferę czasu i charakter problemu, przedstawiano je zazwyczaj w postaci wersji modelowej, którą można było wielokrotnie zastosować przy użyciu standardowych komponentów. Masowe piętrowe parkingi typu „parkuj i jedź” zostały również przewidziane w podstawowych planach przebudowy miast. Tego rodzaju duże obiekty parkingowe, które znamy z ośrodków miejskich w Europie Zachodniej, nie otrzymały jednak wystarczającego wsparcia centrali planistycznych. Wyjątkiem są podziemia praskich domów towarowych takich Kotva przy ul. Královská i DBK przy ul. Antala Staška 64 (Věra Machoninová, Vladimír Machonin, 1969-1975 i 1969-1981), dach nowej hali Dworca Centralnego przy ul. Wilsonova w Pradze (Josef Danda, Jan Bočan, Jan Šrámek, Alena Šrámková, Zdeněk Rothbauer, Julie Trnková, 1970–1979), czy pobliski, surowy w wyglądzie, ale najbardziej rozbudowany i jedyny jednofunkcyjny garaż wybudowany przy ul. U Divadla 1 w centrum Pragi – „Slovan Garage” (Zdeněk Lešetický, Stanislav Hubička, Jaroslav Celý, Josef Šedivý, 1976-1986)⁵.

5. P. Vorlík (red.), *(a)typ / architektura osmdesátých let*, Praga 2020, s. 104–111.

Już pod koniec lat 70. pojawiła się otwarta krytyka dotycząca parkowania samochodów w historycznych centrach miast, zaburzającego wygląd mieszkaniowej przestrzeni publicznej: „Plac Armii Czerwonej [w Ołomuńcu – przyp. autora], z dwiema barokowymi fontannami i kolumną Trojcy Przenajświętszej, największy plac w mieście – pierwotnie rynek, [jest] teraz największym parkingiem w centrum...”. Z tego powodu w pierwszych projektach przebudowy lub modernizacji zabytkowych obszarów z okresu przed „aksamitną rewolucją” 1989 r., zainspirowanych przez postmodernistyczne idee z zagranicy, można znaleźć propozycje wprowadzenia garaży na wewnętrzne dziedzińce budynków w celu poprawy i konsolidacji tej przestrzeni lub budowy kontekstowych budynków „miejskich” ze zintegrowanymi garażami podziemnymi. Przykładem mogą być garaże projektowane w Pradze na Vinohradach lub w Břevnovie (Jan Zelený i in., 1977), czy przebudowa centrum Liberca (SIAL, 1970). Plany te jednak, co zrozumiałe, nigdy nie zostały zrealizowane⁶ (il. 6-8).

6. Tekst powstał na Wydziale Architektury Politechniki Czeskiej w Pradze, jako efekt projektu „Architektura w latach 80. w Czechach – wyróżniająca jakość i tożsamość architektury oraz równoległe refleksje na tle normalizacji” (DG18P02OVV013), realizowany w ramach programu badań stosowanych i rozwoju Ministerstwa Kultury Republiki Czeskiej NAKI II (kierownik projektu: Petr Vorlík).

Bibliografia

- K. Mayer, *Automobilní garáže a sklady / Garaże i magazyny*, Praga 1929
- LH Siegelbaum (red.), *Samochód socjalistyczny. Motoryzacja w bloku wschodnim*, Ithaca - Londyn 2011
- P. Vorlík, *Meziválečné garáže v Čechách / Międzywojenne garaże w Czechach*, Praga 2011
- P. Vorlík (red.), *Architektura ve službách motorismu / Architektura w służbie motoryzacji*, Praga 2013
- P. Vorlík, *Architecture in the Service of Socialist Automobile Culture / Architektura w służbie socjalistycznej kultury samochodowej*, [w:] A. Tostões, N. Kaselj, *Docomomo. Metamorphosis. The Continuity of Change*, 15. Międzynarodowa Konferencja Docomomo, Materiały z konferencji, Ljubljana 2018, s. 458–465
- P. Vorlík, *Poválečné garáže v Čechách mezi plánováním, improvizací a realitou / Powojenne garaże w Czechach między planowaniem, improvizacją a rzeczywistością*, Zprávy památkové péče LXXVIII, Praga 2018, cz. 5, s. 616-623



Petr Vorlík, Studiował na Wydziale Architektury CTU w Pradze. W 2019 został mianowany profesorem. Jest koordynatorem Docomomo Czechy. Specjalizuje się w architekturze XX wieku, jest autorem lub współautorem szeregu publikacji, m.in. *The Grounds of the CTU in Dejvice in the 1960s*, *Interwar Garages in the Czech Lands*, *Architecture in the Service of Motoring*, *Jasan Burin*, *The Czech Skyscraper*, *Beton Břasy Boletice*, *(A)typ*, *The Red List of Architecture*, *Unbuilt*, *Interviews*. Opracował koncepcje szeregu baz danych, m.in. industrialnitopografie.cz, dejiny.fa.cvut.cz, registr.cvut.cz/pa.