





transatlantyk **ALFA**

Teksty: Jakub Głaz

Koordinacja projektu: Andżelika Jabłońska

Grafika i skład: Dariusz Zych

Partner publikacji: Tier Investment

Wydawca: Fundacja Made in Art / Tier Investment S.A.

Druk: Poligrafia Fabisiak

ISBN 978-83-955073-3-5

Poznań, rok 2021

**FUNDACJA
MADE IN ART** ≡ TIER INVESTMENT

POZNAŃ / DESIGN FESTIWAL

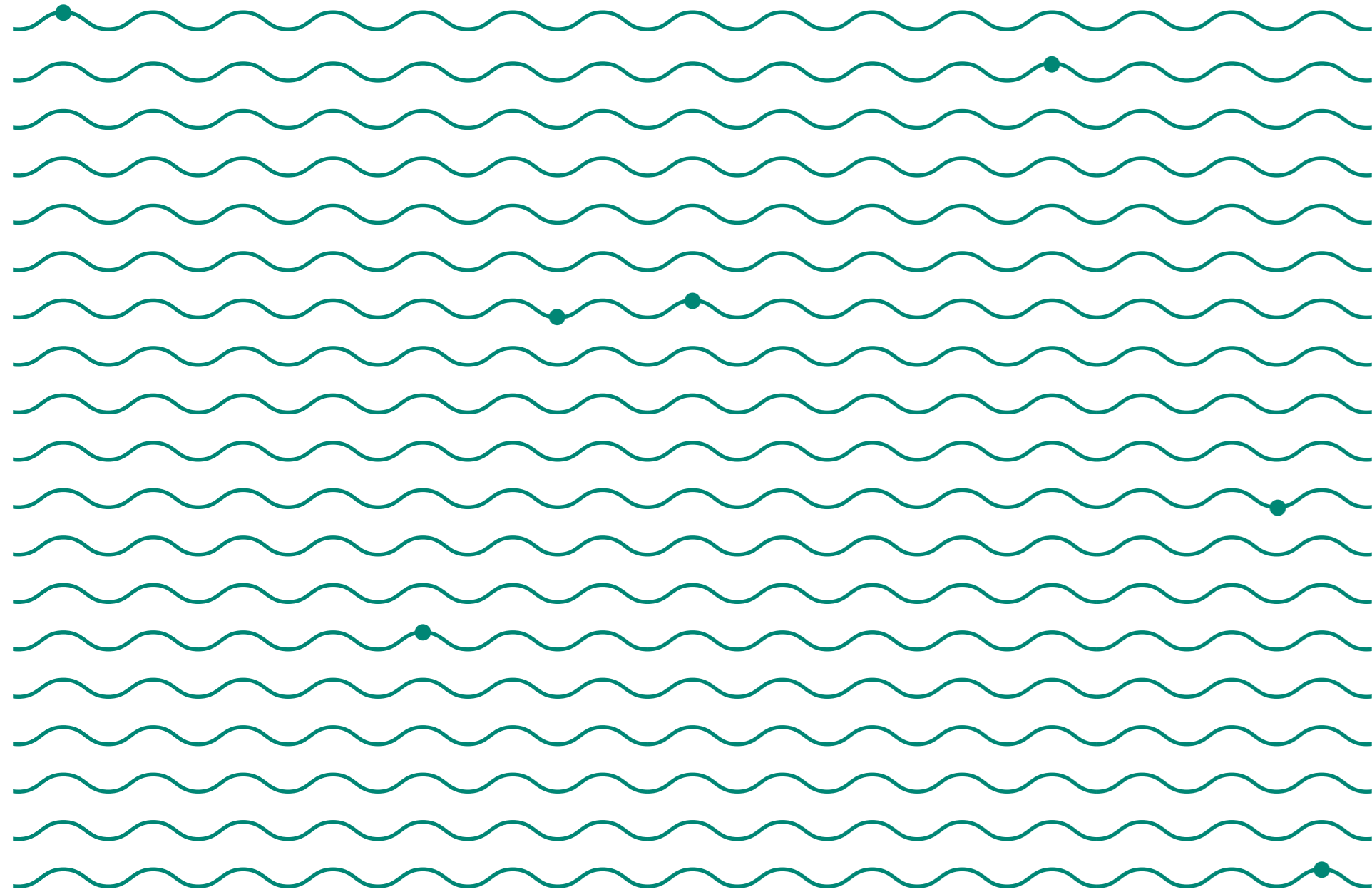
CYRYL
WWW.CYRYL.POZNAN.PL

spotem

STUDIO **ADS**

dar.

Poznań 2021



Spis treści

Wstęp	7
1800 Plus nieskończoność	11
1859 Wieszcz kontra wojsko	13
1900 Cesarski totem	15
1919 Poznań się nie burzy	17
1939 Pusty balkon	20
1947 Nie do mieszkania	24
1961 Ściana po szwedzku	27
1968 Upał pod neonami	35
1973 Zamek zdejonizowany	41
1981 Wieszcz z sublokatorom	48
2007 Biedronki w dryfie	49
Bibliografia	52
1775 Przedmieście z widokiem	11
1850 Święty z korkiem	12
1880 Tramwajem w złote lata	14
1910 Forum Germanum	15
1932 Święty do kwadratu	18
1945 Marcin się czerwieni	21
1956 Miasto samochodowe	25
1965 Kurtyna w górę!	30
1969 Wieże inżynierów	36
1975 Kopernik i czeska gwiazda	42
1989 Do wyboru, do koloru	48
2015-20 Widok na miasto i przyszłość	50

Wstęp

Pięć wieżowców kompleksu „Alfa” trwale zmieniło charakter poznańskiego śródmieścia. Jedni nie wyobrażają sobie bez nich miasta. Innych uwiera kontrast starych budynków z nowymi formami „Alfy”, bo mimo półwiecznej metryki modernistyczny kompleks przy ulicy Święty Marcin nadal prezentuje się współcześnie. Poza tym, niezależnie od ocen, „Alfa” jest ważną częścią poznańskiego dziedzictwa, głęboko zakorzenionym świadectwem gry tradycji z nowoczesnością wyrażoną w bezkompromisowym kształcie całej budowli.

Z tego i kilku innych powodów kompleks przywodzi na myśl transatlantyk – o zdecydowanym kształcie i wewnętrznym świecie niezależnym od otoczenia. Pięć biurowych „kominów” wyrasta z długiego handlowo-usługowego „kadłuba”. Podobnie jak transatlantyki, „Alfa” jest też przejawem aspiracji i modernizacyjnych ambicji. Miała przenieść użytkowników w lepszy świat, budziła emocje i nadzieje. Wreszcie jej formy ocierają się o „styl międzynarodowy” w architekturze, co również przybliżyła ją do łączących różne kraje transoceanicznych statków.

Pierwszą młodość „Alfa” przeżywała w latach 70. XX wieku - czasach inwestycyjnego zrywu, chwilowego dobrobytu, budowy nowych osiedli i otwarcia na świat. Do znajdujących się w „Alfie” biur i sklepów ciągnęły tłumy, pięć wieżowców z kolorowymi neonami reprodukowano na licznych pocztówkach, poznaniacy byli z nich dumni.

transatlantyk ALFA

Druga młodość zaczyna się właśnie teraz. Po okresie letargu na lepsze zmienia się cała ulica, modernizowane są kolejne wieżowce. Jeden stał się hotelem, kolejny zmienił się w prywatny akademik. Przyszłe lokum studentów to budynek z twórczą historią. Był siedzibą „Miastoprojektu” – wielkiej pracowni architektonicznej, w której wykreowano znaczną część powojennego miasta. „Alfa” też powstała na deskach kreślarskich tego projektowego kombinatu.

Architektów nie ma od dawna, podobnie jak wielkiego handlu i usług, ale historia nie znosi próżni. Święty Marcin napelnia się nowymi treściami i charakterem, przetwarza swoje dziedzictwo. Ma przy tym duże szanse by stać się równie ważnym miejscem, jak wiele razy w swojej historii. Jak wyglądała? Skąd taki, a nie inny kształt ulicy? Co się kiedyś na niej działo? Jak powstawał transatlantyk „Alfa” i dlaczego zacumował przy Świętym Marcinie w takiej właśnie formie? Co powstawało w „Miastoprojektie”? Na te pytania odpowiada opowieść zawarta na kolejnych stronach niniejszego albumu. Jest też przypomnieniem, że Święty Marcin był kiedyś sceną przeciągania symbolicznej liny: między Polakami i Niemcami, starym i nowym ustrojem, tradycją i nowoczesnością. To również ważna część dziedzictwa zapisana w budynkach i przestrzeni ulicy.

Publikacja powstała w ramach ósmej edycji Poznań Design Festiwal. Tegoroczne hasło to ZAKORZENIENIE. Opiera się na współczesnych poszukiwaniach symbiozy tradycji i nowych technologii – z odwołaniem do poznańskiego dziedzictwa kulturowego. Tak jak to miało miejsce przed półwieczem, gdy kupieckie tradycje ulicy odnalazły się w nowoczesnych formach „Alfy”.

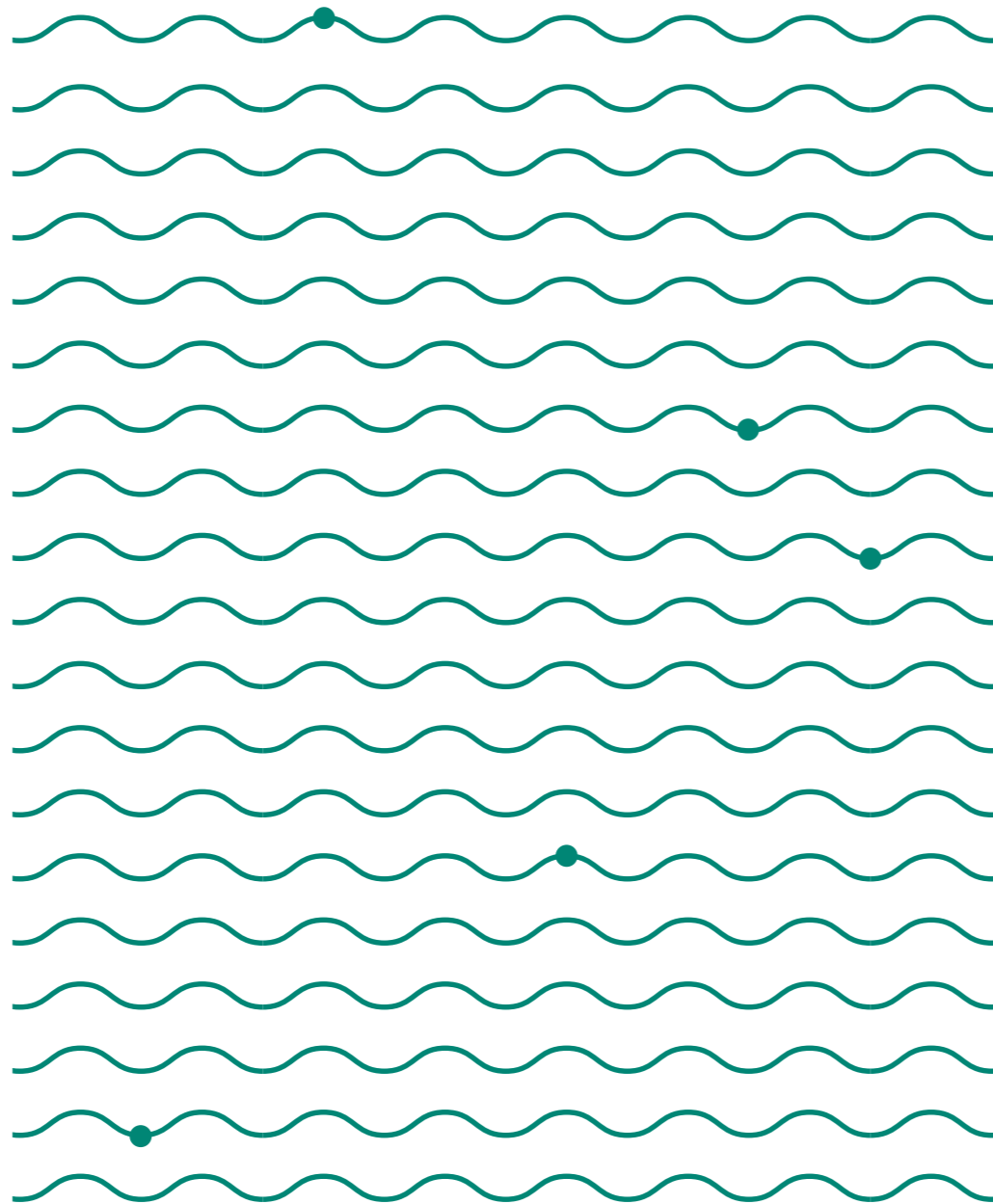
Partnerem publikacji jest Tier Investment S.A. - twórca nieszablonych produktów mieszkaniowych, który jako nowy właściciel wieżowca „Miastoprojektu” zamierza przekształcić go w prywatny akademik z elastyczną przestrzenią biurową dla młodych profesjonalistów. Nowa koncepcja architektoniczna budynku została opracowana przez wielokrotnie nagradzane Studio ADS. Wprowadzenie studentów na Święty Marcin sprawi, że przestrzeń ulicy znów będzie tętnić życiem, a z młodymi ludźmi na pokładzie „Transatlantyk Alfa” ma szansę ruszyć w kolejną udaną podróż.

„Kompleks budynków Alfa to historia miasta Poznań ukryta w fundamentach tego miejsca. Ogromnie cieszymy się, że mamy możliwość nadać temu wyjątkowemu miejscu nowe życie i przywrócić dawny blask. Naszym celem jest rewitalizacja budynku, nadanie mu nowej funkcji, która wpisze się w obecną tkankę miejską.”

Kamil Bilecki - Prezes Zarządu

„Metamorfoza Alfy to przede wszystkim ogromna odpowiedzialność w kształtowaniu przestrzeni Poznania. Stworzenie przyjaznego, komfortowego i wyjątkowego miejsca, to wartości, na które postawiliśmy w momencie tworzenia koncepcji projektu. Docelową grupą, dla której dedykujemy budynek są ludzie rozpoczynający kroki w dorosłe życie – studenci, młodzi profesjonaliści oraz przedsiębiorcy poszukujący elastycznej przestrzeni biurowej.”

Ewelina Kachniarz - Partner Współzarządzający



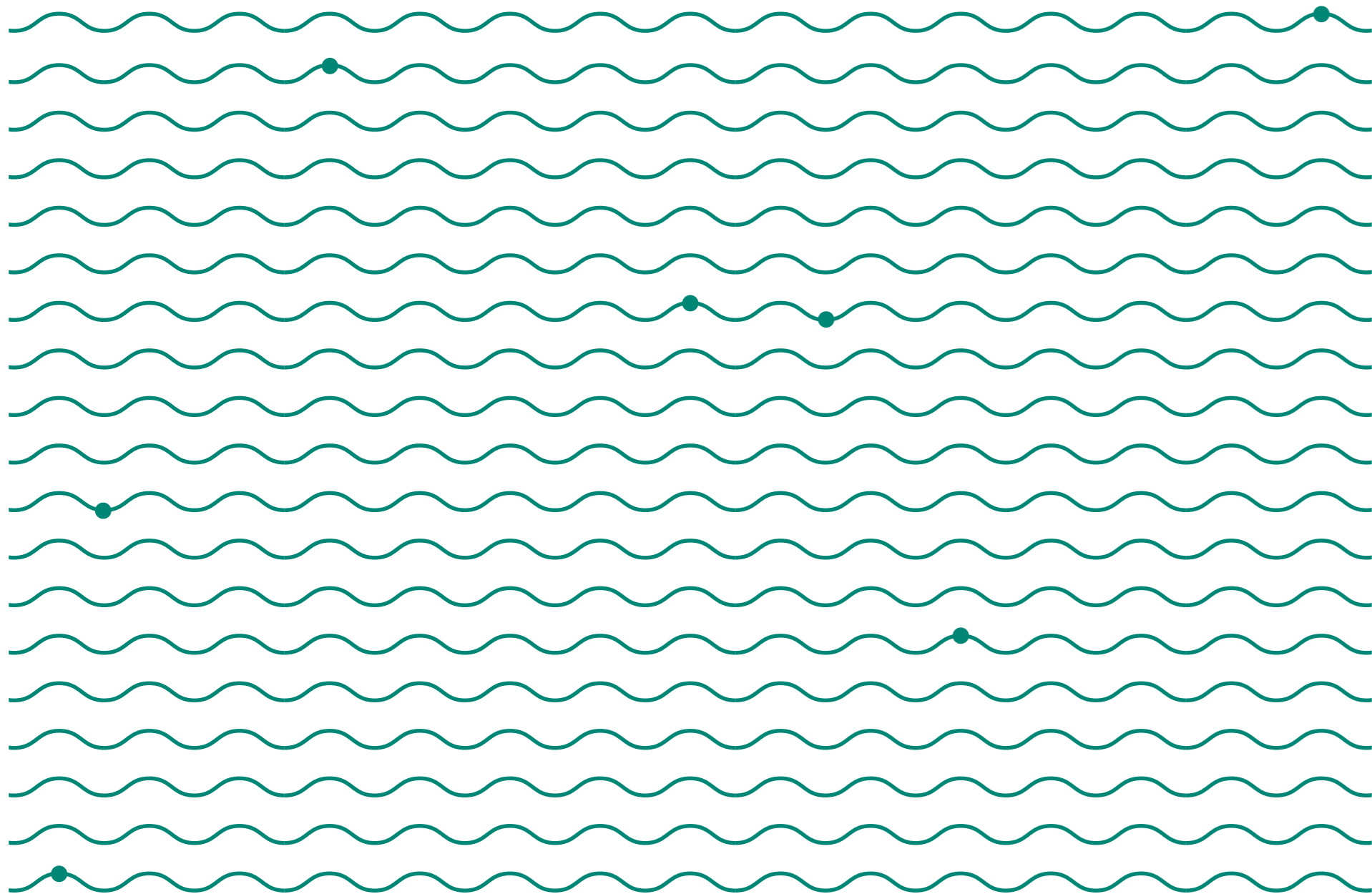
Transatlantyk ALFA



Już pięć dekad stoi w mieście kompleks handlowo-usługowy zwany potocznie Alfa lub Alfami. Modernistyczne budynki przypominają zakotwiczony wśród starej zabudowy pięciokominowy transatlantyk. To świadectwo modernizacyjnych ambicji powojennego Poznania, a także pewnej gry z historią i polityką. Na Świętym Marcinie bardzo silnie bowiem zaznaczyło się przestrzenne i ideowe przeciąganie liny: najpierw między Niemcami i Polakami, a po drugiej wojnie – między starym i nowym porządkiem, zresztą nie tylko politycznym. Wszystko uspokoiło się w ostatnich dekadach. Wymęczony Święty Marcin bierze oddech i czeka na napełnienie nowymi treściami.



transatlantyk ALFA



Przedmieście z widokiem 1775



Tu, gdzie dzisiaj stoi kompleks pięciu wieżowców, 250 lat temu rozciągały się pola. Obok nich, na starej mapie widać kilka wiejskich zagrod stojących wzdłuż prostej drogi. Opodal trochę większa plama: średniowieczny kościół św. Marcina. To jemu niepozorne przedmieście Poznania zawdzięcza swoją nazwę.

Skromna, gotycka świątynia stoi na wzniesieniu i dobrze spod niej widać Poznań, który od XIII wieku w zasadzie się nie rozrósł. Miasto ograniczone średniowiecznymi murami nie jest przy tym w najlepszym stanie – podobnie jak cała Rzeczpospolita i jej inne miejskie ośrodki. Nad Poznaniem nie górują nawet wieże najważniejszych budynków. Ratusz nie ma hełmu od czasów wichury, która spustoszyła miasto w 1725 roku. Kolegiata św. Marii Magdaleny, najważniejsza świątynia w obrębie murów, z jedną z najwyższych wież w kraju, spłonęła niemal doszczętnie w roku 1773.

Patrząc na Poznań spod niepozornego kościoła nikt nie przypuszcza zapewne, że to właśnie tu przesunie się kiedyś miasto, powstanie jego centrum i staną jedne z najbardziej znaczących i wysokich budynków. Najpierw jednak teren muszą przejąć Prusy. Do Poznania i Wielkopolski Niemcy wkraczają w 1793 roku.

Plus nieskończoność 1800



Idą zmiany. Na razie widać je głównie na mapie. Na planie z początku XIX wieku Święty Marcin dąży do nieskończoności. Prosta linia ulicy wytyczonej po śladzie dawnej drogi prowadzi na zachód w stronę stołecznego Berlina. Pruscy planiści myślą z rozmachem. Nowe trakty mają być długie i proste. Nic ich nie ogranicza, bo Poznań właśnie wziął głęboki oddech. Niemcy uwolnili miasto z gorsetu średniowiecznych murów i rozbudowują je po zachodniej stronie, na wzniesieniu zwanym Muszą Górą. Niwelują pagórek z żydowskim cmentarzem i urządzają na nim obszerny plac Wilhelmowski (dziś plac Wolności) z pierwszym poznańskim teatrem. Na granicy między nowym i średniowiecznym miastem powstają natomiast spacerowe aleje Wilhelmowskie (dziś Marcinkowskiego). Szerokie i jasne,

Święty z korkiem 1850

obsadzone rzędami topoli i kasztanowców. Cywilizacyjny skok. Żadne z polskich miast nie ma takiej arterii. Inspiracją jest Berlin i jego Unter den Linden.

Nowo wytyczona ulica święty Marcin łączy się z Alejami, ale nie będzie mieć podobnej skali. Osiemnaście metrów szerokości. Trochę więcej w zachodniej części. Podobnie jak inne tereny włączone do miasta, przez wiele dekad będzie zabudowana niskimi i skromnymi domami. Stanie tu kilka pomniejszych gospód, przybędzie warsztatów, ale przez pierwszą połowę wieku wytwornym i reprezentacyjnym centrum miasta będą jednak okolice placu Wolności. To przy nim stoi teatr, Biblioteka Raczyńskich, okazały Hôtel de Rome i – wzdłuż przebitej ze Starego Rynku ulicy – słynny polski Bazar. Święty Marcin musi poczekać. Oraz zyskać wyraźny koniec.

Zachodni wylot Świętego Marcina zamyka świeżo wybudowana Brama Berlińska. Oddech dany miastu po rozbiórce średniowiecznych murów nie trwa bowiem długo. Pod koniec lat 20. XIX wieku władze w Berlinie decydują: Poznań będzie twierdzą. Najpierw powstaje warowna cytadela na Wzgórzu Winiarskim. W kolejnych dekadach przybywają forteczne wały, umocnienia, bastiony i bramy. Wszystko z obawy przed Rosją, której granice znajdują się teraz około 100 kilometrów na wschód. O wiele bliżej niż po rozbiorze Rzeczypospolitej, kiedy w Prusach znajdowała się nie tylko Warszawa, ale i Białystok. Kongres wiedeński zmienił to krótkotrwałe status quo. Kto wie, gdyby nie Napoleon, być może Święty Marcin rósłby długi jak Łódzka Piotrkowska lub Marszałkowska w Warszawie.

Brama od samego początku jest zawalidrogą. Za wąska. Jeden przejazd dla wozów, dwa przejścia po bokach. A to przecież wylot na Berlin, Wrocław, a regionalnie – do Buku. Oraz okno na jeszcze szerszy świat: od 1848 roku z Poznania kursuje przecież kolej. Do Stargardu i Szczecina jedzie się jednak z dworca we wsi Jeżyce – kilometr na zachód od Bramy. Ta nie jest w stanie obsłużyć wszystkich:

Wieszcz kontra wojsko 1859

konnych, pieszych, woźniców, pasażerów pociągów, wojska, wreszcie - żywego inwentarza przepędzanego tędy do miejskich rzeźni. Na coraz tłumniejszym Świętym Marcinie tworzą się zatory. Przez pierwsze lata brama jest zamknięta w nocy. Bez przepustki ani rusz.

Święty Marcin nabiera znaczeń symbolicznych. Zaczyna się polsko-niemieckie przeciąganie liny. Trochę niechęć. Pod koniec lat czterdziestych XIX w. armia stawia obok powstającej Bramy Berlińskiej budynek wojskowej intendencji. Pierwszy obiekt tej rangi przy ulicy! W dodatku military, niemiecki i – po Wiośnie Ludów – kojarzony z większą opresją.

Polacy reagują stosownie do możliwości. Dziesięć lat później, w 1859 roku na drugim, wschodnim biegunie ulicy, tuż przy kościele świętomarcińskim odsłaniają pomnik Mickiewicza. Teren kościelny, bo nigdzie indziej władze nie pozwalają ustawić narodowego wieszca. Tu zresztą także robią problemy. Tym bardziej, że miasto nie ma jeszcze niemieckich monumentów. Cokół z polskim poetą to pierwszy poznański pomnik w ogóle i pierwszy Mickiewicz na polskich ziemiach. Niemcy postawią swój pomnik dekadę później na placu Wilhelmowskim. A pod wieszczem Polacy będą urządzać patriotyczne uroczystości.

Tymczasem, w kolejnych latach na osi Mickiewicz-intendentura, tempa i gęstości nabiera zwyczajne życie. Domy Świętego Marcina z wolna ruszają w górę, powstają tu pośledniejsze hotele, przybywa sklepów zwanych w Poznaniu „składami”. Robi się ciasno. Podobnie jak w całym Poznaniu, który zaczyna dusić się w militarym gorsecie, zwłaszcza po 1870 roku, w czasach inwestycyjnego boomu po zwycięstwie nad Francją i zjednoczeniu niemieckich ziem. Przez status twierdzy, Poznań pozostaje prowincją, gdy inne niemieckie miasta nabierają światowego sznytu.

Tramwajem w złote lata 1880

Przyduszona fortyfikacjami Festung Posen nie ma wyjścia. Buduje się coraz wyżej i gęściej. Święty Marcin także rośnie i zyskuje na znaczeniu. Dworzec zmienia lokalizację – nowa przelotowa stacja powstaje w miejscu, gdzie znajduje się do dzisiaj. Korzystniej, ale cały czas za miastem, bo wojsko nie chce torów w obrębie fortyfikacji. Pociągi kursują nie tylko do Szczecina, ale i Wrocławia, Torunia, Gdańska, Kluczborka i – wreszcie bez pokrętnych objazdów – do Berlina. Bramą Berlińską, otwartą już całą dobę i poszerzoną o dodatkowy przejazd dostaje się na Święty Marcin – i dalej do miasta – coraz więcej przyjezdnych, a także zupełnie nowe pojazdy. W 1880 rusza pierwszy w mieście konny tramwaj: z dworca na Stary Rynek.

Obok Bramy, tak blisko dworca jak tylko się da, rosną coraz lepsze hotele, a sama ulica staje się wreszcie ważną handlową arterią. Już nie tylko Stary Rynek z przyległościami pozwala robić udane zakupy. Na świętym Marcinie można nabyć niemal wszystko: od cenionych wypieków, kolonialnych specjałów, wykwintnych słodyczy, piw z Anglii, przez bogaty wybór książek, sprzęty kuchenne, zegary, zegarki, biżuterię, aż po piece, maglownice i fortepiany oraz wiele innych dóbr ze świata i lokalnych wytwórni. Interesy robią i Niemcy, i Polacy. Sklepy są coraz okazalsze, witryny bardziej przeszklone, zakupy robią nie tylko miejscowi, ale i przyjezdni – w drodze z dworca lub na stację.

Przybywa też mieszkańców. Pod koniec XIX wieku Święty Marcin to najbardziej zaludniona ulica miasta, a Poznań to jedno z najgęściej zaludnionych miast Rzeszy - ciasne i coraz mniej atrakcyjne. Niemcy nie zapuszczają tu korzeni, wyjeżdżają na zachód lub do Wrocławia. O ile w połowie XIX wieku liczebnie zaczynają dominować, to pół stulecia później w statystykach górę biorą ponownie Polacy. Władze w Berlinie są niepocieszone, ale mają plan. Święty Marcin odegra w nim dużą rolę.

Cesarski totem 1900

Rewolucja zaczyna się 1 kwietnia 1900 roku. Niby Prima aprilis, ale ma bardzo poważne skutki. Do Poznania władze hurtem przyłączają trzy nowe dzielnice: Jeżyce, Wildę i Święty Łazarz. Zapada decyzja o likwidacji pierścienia fortyfikacji dławiącego rozwój miasta. Poznań ma stać się nowoczesnym i przestronnym miastem, atrakcyjnym dla Niemców stąd i ściąganych z Rzeszy. Rusza rozbudowa w przyłączonych dzielnicach i na terenach uwolnionych od wojska. Konie idą na bezrobocie: po mieście od dwóch lat jeździ już tramwaj elektryczny. Pierwszy w mieście asfalt pojawia się właśnie przy Świętym Marcinie. Do tego nowe granitowe bruki, lepsze oświetlenie i wygodniejsze chodniki. Nowoczesność. Tu otwiera się pierwszy kinematograf. Przed pierwszą wojną cztery z dziewięciu poznańskich kin mają adres Święty Marcin – w tym istniejący do dziś Theater Apollo – obecnie kino Muza.

Brama Berlińska przestaje być zawalidrogą po rozbiórce w 1901 roku. Cztery lata później, tuż obok – w miejscu po fortecznych wałach rusza budowa kolosa, jakiego miasto jeszcze nie widziało. Przy przedłużonym Świętym Marcinie Niemcy postanawiają wybudować cesarską rezydencję. Zamek ma stać się symbolem pruskiego panowania, przyćmić wysokością wieże: kościelne i ratuszową – zwłaszcza, że „polskie” Stare Miasto położone jest niżej niż dziewiętnastowieczny Poznań. Niemcy wbijają w ten sposób totem, przeciągając linię daleko na swoją stronę, a Święty Marcin awansuje do grona przestrzeni o znaczeniu symbolicznym. Nie uwolni się od tej roli przez kolejne stulecie.

Forum Germanum 1910

Budowa potężnej bryły neoromańskiego zamku zaprojektowanego przez Franza Schwechтена trwa tylko pięć lat. To najwyższy budynek w mieście. Masywna wieża sięga 90 metrów i jest widoczna z wielu kilometrów, zamyka perspektywy i osie widokowe. Z bliska wita przyjezdnych jadących od strony dworca. Neoromańska budowla, inaczej niż oryginalne zamki z epoki, stoi karnie w pierzei ulicy, która



1.
Ulica Święty Marcin u zbiegu z ulicą Wjazdową (dziś to również Św. Marcin) w okresie międzywojennym

3.
Wnętrze zamku. Cesarska sala tronowa z portretem J. Piłsudskiego (1929)

2.
Widok na Święty Marcin od strony dzisiejszego pl. Mickiewicza (1935)

Materiały pochodzą z serwisu www.szukajwarchiwach.gov.pl ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego



Poznań się nie burzy 1919



transatlantyk ALFA

znacznie się tu rozszerza i przez kilka kolejnych dekad nie ma za patrona Świętego Marcina. Schlossfreiheit, Wjazdowa, Piłsudskiego. Jednak jak by nie nazywać nowego odcinka, z ulicą Święty Marcin tworzy funkcjonalną całość.

Nowe inwestycje to zresztą nie tylko zamek. W okolicy rozrasta się wysokiej jakości kolekcja budynków w neohistorycznych stylach. W miejscu po fortyfikacjach i ich przedpolu powstaje tzw. Forum Cesarskie oraz szeroka aleja okalająca dziewiętnastowieczne miasto, biegnąca prawie pod Cytadelę. Naprzeciw Zamku, w tym samym stylu, rośnie ziemstwo kredytowe i poczta, a przy przedłużeniu Świętego Marcina nowo utworzona Akademia Królewska – w stylu niderlandzkiego renesansu. Podobny do niej dom Reiffeisena staje przy torach kolejowych, a Dom Ewangelicki - naprzeciwko. Dalej, w głębi, za parkiem i fontanną nowy teatr miejski z figurą pegaza na dachu. Neoklasycyzm. Obok gmach Komisji Kolonizacyjnej. Barok. A na placu między zamkiem a akademią – z cokołu spogląda Bismarck.

Tak Święty Marcin wskakuje do pierwszej ligi. Cesarska ulica. W pobliżu zamku zachodzi zatem kolejna przemiana materii. Stare kamienice ustępują nowym, wielkomiejskim budynkom. Na elewacjach pojawia się secesja. Powstają hotele o bardzo wysokim poziomie: Reichshof i Residenz. Z okien niektórych można obserwować jak do swojej rezydencji wjeżdża cesarz i jego rodzina. Robi to rzadko, a nową siedzibą nacieszy się tylko kilka lat.

Bismarck znika z placu jednego kwietniowego dnia 1919 roku, podobnie jak inne pruskie pomniki strącone spontanicznie przez poznaniaków. Ten symbol łatwo usunąć, tymczasem zamek nie dość, że potężny, to jeszcze spod igły. Praktyczni poznaniacy nie zburzą go wzorem warszawian, którzy w latach dwudziestych likwidują sobór Aleksandra Newskiego na placu Saskim. Zamek będzie służył nowym celom, podobnie jak pozostałe budynki cesarskiego forum. Ma to być rekompensata za zabory i szykany. Wystarczy zmiana funkcji i nowa narracja.

Święty do kwadratu 1932

Modernistyczne domy handlowe

Historia wielkich domów towarowych zaczyna się w drugiej połowie XIX wieku na zachodzie Europy. Na ogromnej powierzchni, pod jednym dachem lub wokół zadaszonego dziedzińca klient mógł kupić wszystko: od żywności, przez odzież, po luksusową biżuterię. Pałacowe, eklektyczne formy

Komentator filmowego przewodnika po mieście donosi w latach 30.: „obcy nam duchem gmach dawnego zamku cesarskiego [...] stał się symbolem sprawiedliwości dziejowej, mieszcząc salony reprezentacyjne pana prezydenta Rzeczypospolitej, a na parterze – Collegium Maius uniwersytetu”.

Nowopowstały uniwersytet lokuje się także w dawnym gmachu Akademii Królewskiej. Święty Marcin to już nie tylko „składy”, hotele i władza. To również nauka na najwyższym poziomie oraz studenci i akademicy, nieobecni w mieście przed 1919 rokiem. Nawet wiadukt nad wykopem z torami kolejowymi zyskuje miano mostu Uniwersyteckiego. To granica Świętego Marcina. Kolejowa „rzeka” – dziedzictwo wojskowych regulacji – nigdy nie zmieni swojego położenia i będzie rozcinać śródmieście.

Strącenie Bismarcka i adaptacja poniemieckich budowli nie wystarcza. „Polonizacja” przestrzeni postępuje. Tym bardziej, że Niemców w Poznaniu jest już tylko pięć procent. Wyjechali do Republiki Weimarskiej sprzedając swoje interesy, fabryki oraz domy Polakom – miejscowym i licznie przybyłym z innych rejonów II RP. Dziesięć lat po odzyskaniu niepodległości, w 1929 roku Poznań urządza największą imprezę wystawienniczą w polskiej historii: Powszechną Wystawę Krajową. Z tej okazji znikają z miasta liczne jeszcze pozostałości po niemieckich symbolach i napisach. Ale swój znaczący totem Polacy wbiją dopiero w 1932 roku. Przy świętym Marcinie – tam, gdzie jeszcze niedawno stał cokół z Bismarckiem.

Totem to kolejny pomnik. Tym razem ogromny. Rodzaj bramy triumfalnej z czterometrową rzeźbą Chrystusa Króla o sercu z czystego złota. To dowód wdzięczności za odzyskanie niepodległości. Pełna nazwa: pomnik Najświętszego Serca Pana Jezusa. Wysoki na 13 metrów monument wcale nie cieszy się wielkim poparciem władz. Lokalizację i formę rzeczowo krytykuje Władysław Czarnecki, zasłużony dla rozwoju Poznania architekt i urbanista, od 1931 roku naczelnik Wydziału



4. Święty Marcin na wysokości ul. Piekary, widoczna dzwonnica dostawiona do kościoła Św. Marcina w 1928 r. (1928)



5. Pomnik Mickiewicza obok kościoła Św. Marcina, uroczystość studencka (1929)



6. Uroczystość odsłonięcia pomnika Wdzięczności (Najświętszego Serca Pana Jezusa) – (10.1932)

Materiały pochodzą z serwisu www.szukajwarchiwach.gov.pl ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

domów towarowych ustąpiły w latach 20. XX wieku kształtom modernistycznym. Wielokondygnacyjne budynki przypominające nieco transoceaniczne statki powstały głównie w miastach holenderskich (Utrecht, Amsterdam) i w ówczesnych Niemczech. W Stuttgarcie i Wrocławiu swój ślad odciśniętą ceniony architekt Erich Mendelsohn. Wrocławski obiekt - Kaufhaus Rudolf Petersdorff (obecnie: Kameleon) istnieje do dziś, podobnie jak inny przykład z tego miasta: Renoma (dawniej Wertheim). W miastach leżących przed wojną w Polsce modernistyczne domy towarowe pojawiły się dopiero w PRL-u: od Centralnego Domu Towarowego w Warszawie, przez Poznański Okrągłak, katowickie Zenit i Skarbek, krakowski Jubilat, po udane realizacje z mniejszych miejscowości, czego dowodem jest dom towarowy w Mławie.

Pusty balkon 1939

Rozbudowy Miasta. Czas też jest niefortunny - szaleje światowy kryzys, na powystawowych terenach koczują setki bezdomnych. Po mieście idzie nieprawdziwa plotka, że wkrótce po pompatycznym otwarciu, na Chrystusie powiesił się bezrobotny.

Poza tym na Świętym Marcynie wiele się nie zmienia. To nadal pierwsza handlowa ulica w mieście. W głowach planistów rodzą się pomysły, by uczynić ją częścią szerokiej przelotowej arterii w kierunku Warszawy. Tuż przed wojną udaje się nawet przebić na Starym Mieście nową ulicę w stronę stolicy, ale to wszystko. Jakakolwiek znacząca przebudowa jest niemożliwa. Po pierwsze: sprawy własnościowe. Po drugie: finanse. W Poznaniu, wzorem innych dużych miast nie powstają nawet **duże modernistyczne domy handlowe**. Ich funkcję pełnią przerobione i powiększone kamienice przy Starym Rynku. Nie ma też „drapaczy chmur” na miarę warszawskich czy katowickich realizacji. Tego, że za trzydzieści lat przy Świętym Marcynie stanie pięć wysokich punktowców, nikt sobie chyba nadal nie wyobraża.

Chrystus przetrwa równe siedem lat. Niemcy zajmują niemal nietknięte miasto, wcielają do Rzeszy i zamierzają przerobić na wzorcową stolicę okręgu – Kraju Warty. Rozbierają pomnik już w październiku 1939 roku, ale nie zastępują go nowym monumentem. W głowach mają bardzo dalekosiężne koncepcje przemiany śródmieścia. Ideowo-narodowa lina ma być przeciągnięta tak daleko, jak nigdy dotąd. Środek ciężkości centrum nazistowskie władze zamierzają przesunąć trochę na południe. Okolice, w której stanie kiedyś Stary Browar przeznaczona jest na wielkie place zgromadzeń i halę ludową. Blżej Świętego Marcina ma przeprowadzić się główny dworzec – w sensowne miejsce przy ul. Składowej. Tych i wielu innych planów Niemcy nie zrealizują.

Uda się im za to przebudować... własny zamek. Cesarstwo i jego styl niezbyt pasują ideologom Rzeszy, a zamek ma być od teraz jedną z rezydencji Hitlera.

Marcin się czerwieni 1945

Przebudowa według projektu Franza Böhmra, pod kuratelą samego Alberta Speera, trwa do 1944 roku, gdy w obliczu wojennego wysiłku inne inwestycje już dawno zostają odłożone ad acta. Nowe wnętrza ciężkim stylem przypominają berlińską kancelarię Rzeszy. Od strony Świętego Marcina znika kaplica wystająca dotąd poza obrys wieży. Powstaje nowe reprezentacyjne wejście. Hitler nie pojawi się tu nigdy i nie przemówi z wybudowanego dla niego balkonu. Później przez dekady krążyć będą fałszywe plotki o podgrzewanej balkonowej podłodze.

Katastrofa. W styczniu i lutym 1945 trwa wyzwalamie miasta. Armia radziecka atakuje od południowego zachodu. Niemcy bronią się na Cytadeli. Pomiędzy nimi śródmieście i Stare Miasto. Nie ma szans, żeby przetrwało w równie dobrym stanie jak okoliczne dzielnice. Zniszczenia sięgają gdzieś sześćdziesięciu procent. Silnie poharatany Święty Marcin traci swój dotychczasowy wygląd, a potem nazwę. Od 1949 na całej długości wiszą już tabliczki: ul. Czerwonej Armii. Bezimienny dotąd plac między zamkiem a uniwersytetem ma za patrona Stalina. Nazewnicze gesty przeciągają linę na stronę zwycięzców. Nie tylko one.

Zamek stoi, ale uszkodzony. Budzi tak ponure skojarzenia, że rodzi się kilka planów przebudowy. Neorenesans, socrealizm – jest w czym wybierać. Ostatecznie kończy się tylko na dekapitacji. Polacy usuwają pokiereszowany szczyt wieży i kilka innych wieżyczek. Dwadzieścia metrów niżej. Nadal dominanta, ale słabsza. W głowach planistów są zresztą inne wysokie budynki, które mają zrównoważyć jej siłę. A w zamku znowu władza – tym razem miejska. „Nowy ratusz” – mówi się o budowlu w latach pięćdziesiątych.

Inna, potężniejsza władza umości się skromniej i po sąsiedzku. W stulecie istnienia zrujnowana intendentura idzie pod kilof. W jej miejscu rośnie gmach Komitetu Wojewódzkiego PZPR. To partia będzie decydować o większości spraw. Ale ukończony w 1950 roku budynek obywa się bez triumfalizmu. Prosty, stonowany, w skali



7.
Ul. Święty Marcin w okresie międzywojennym, po prawej: kamienice między ulicami Kantaka i Gwarna, Hotel Continental, w głębi wieża zamkowa

autor:
Józef Puciński

własność:
Małgorzata Szulc

cyryl.poznan.pl



8.
Ul. Święty Marcin w 1945 r., przemarsz harcerzy

autor:
Zbigniew Zielonacki

własność:
Lech Zielonacki

cyryl.poznan.pl

Nie do mieszkania 1947

ulicy. Miks modernizmu i socrealizmu. Autor projektu – Władysław Czarnecki czuwa, żeby nie zaburzyć charakteru dawnego Świętego Marcina. W czerwcu 1956 roku robotnicy zaatakują komitet - z okien polecą skoroszyty i maszyny do pisania. Partia wyleci stąd dopiero w 1990 roku. Jej miejsce zajmie uniwersytet.

Ulica zatrzymuje się w rozkroku. Trwa spór o jej przyszłość. Tym razem linię przeciągają radykalni moderniści i zwolennicy zachowania starej skali. Pierwsi to głównie młodzi architekci i urbaniści, którzy widzą Święty Marcin jako niemal miejską autostradę. Tędy miałyby iść tranzyt przez miasto. Oś Berlin-Warszawa. Na szkicach poszerzają ją do 36, a potem do 50 metrów. Wojenne zniszczenia traktują jako szansę na radykalnie nowy Poznań, a przecięcie starej tkanki szerokimi arteriami uważają za ratunek dla ciasnego handlowego i usługowego „city”.

Co najmniej sceptyczni są mieszkańcy i część projektantów, w tym Czarnecki, który doskonale czuje genius loci miasta. Wskazują na ekonomiczny i urbanistyczny bezsens takich rozwiązań. Tym bardziej, że część domów nadaje się do szybkiej restauracji. Trwają narady. Mieszkańcy podpisują apel o możliwość odbudowy swoich domów. Wygrają tylko na odcinku między Piekarami a ul. Ratajczaka.

Inaczej między Ratajczaka a Gwarną. Zniszczenia są większe: stoją tylko cztery kamienice. Między nimi resztki oficyn i parkingi. Zapada decyzja: ta część ulicy ma być szeroka i nowoczesna. Być może też wysoka, ale to nie jest pewne. Na jednym ze szkiców z lat 50. widać niską i ciężką zabudowę w duchu socrealizmu. Archaizujące, pałacowe elewacje przypominają warszawski MDM.

Jedno jest jednak jasne: przyszłe centrum nie ma służyć zamieszkaniami. To miejsce na zakupy, rozrywkę, kulturę i pracę w biurach. Ale jeszcze nie przy Czerwonej Armii. Najpierw w górę urośnie handlowy Okrągłak autorstwa Marka Leykama u zbiegu ulic: Gwarnej i 27 Grudnia. Pierwszy w Poznaniu wielki dom towarowy. Osiem pięter! I supernowoczesna forma, która oparła się pałacowemu

Miasto samochodowe 1956

Modernistyczne miasta

W pierwszych dekadach XX wieku powstały modernistyczne koncepcje nowoczesnego miasta. Przeciwstawiały się one tradycyjnej miejskiej tkance, w której obok okazałych kamienic i budowli znajdowało się wiele substandardowych czynszówek, z ciasnymi oficynami i przeludnionymi mieszkaniami w pobliżu warsztatów oraz fabryk. Moderniści ze słynnym Le Corbusierem na czele, stawiali na rozgęszczenie zabudowy, budowę zdrowych i higienicznych mieszkań w wolnostojących blokach wśród zieleni oraz, co bardzo istotne,

socrealizmowi. Obiekt tak wyczekiwany, że po otwarciu w 1955 roku, wnętrza przejdą natychmiastowy remont po zdewastowaniu przez tłumy kupujących.

Pierwszy biurowy wieżowiec o 10 piętrach wystrzelił natomiast w górę w 1950 roku kilkaset metrów dalej, przy ul. Marchlewskiego (dziś al. Niepodległości). W latach 50. górną połowę pięter zajmie w nim Miastoprojekt - wielka państwowa pracownia architektoniczna. To w niej powstanie większość projektów dla powojennego Poznania. Tu zadecydują się losy nowoczesnej ulicy Czerwonej Armii.

W Miastoprojekcie nie próżnują. Wreszcie można normalnie projektować. Po siedmiu latach do kosza idzie narzucony odgórnie socrealizm. Koniec ciężkich brył i zgrzebnych ozdób. Do łask wraca funkcjonalny, lekki, ale też radykalny modernizm. Zarówno w architekturze (to raczej dobrze), jak i w urbanistyce (tu sprawa nie jest tak jednoznaczna). Projektanci spoglądają ze swojego wieżowca na miasto i kreślą śmiało plany przekształceń. Podobnie ich koledzy w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, która znajduje przystań na drugim piętrze zamku. [Wzorem są Stany Zjednoczone, zachodnia Europa i modernistyczni doktrynerzy pokroju Le Corbusiera](#). Ze starej tkanki ma zostać niewiele: trochę zwartych kamienicznych pierzei, zabytki, kilka bardziej spektakularnych i funkcjonalnych obiektów. Reszta mają zająć się buldożery, robiąc miejsce pod nowe biura, wieżowce, domy towarowe i kina. Oraz, oczywiście, pod trasy szybkiego ruchu i parkingi. Samochód, mimo że wciąż rzadki, urasta do rangi fetyszu. Poznań ma być rozcięty nie tylko szeroką ul. Czerwonej Armii, ale też trasą północ-południe, która wchłonie m.in. Aleje Marcinkowskiego i Piekary. Kilka projektów przewiduje przy kościele św. Marcina wielopoziomowe autostradowe skrzyżowanie. To tylko jeden z kilku tego typu olbrzymów rysowanych bardziej przez fachowców od dróg niż urbanistów.

To jednak plany. Realia są ciekawsze. Zaczyna się pięć bardzo dobrych lat dla architektury mieszkaniowej. Dopiero w 1961 roku władze zadekretują ciasne

postulowali strefowanie funkcji. Osobno mieszkania, osobno fabryki, oddzielnie dzielnica kultury i rozrywki, jeszcze gdzie indziej biura. Wszystko połączone szerokimi arteriami, po których mieszkańcy mają poruszać się samochodami. Część rozwiązań okazała się strzałem w dziesiątkę, jak np. dobrze zaprojektowane zielone osiedla. Inne – niekoniecznie. Europa poradziła sobie całkiem nieźle – bez nadmiernego niszczenia starej tkanki wielu miast. Natomiast dogmatyczne strefowanie i opłacanie wszystkiego miejskimi autostradami doprowadziło do zapaści centrów i rozlewania się miast w USA. Nie bez udziału koncernów motoryzacyjnych. W 1939 roku General Motors zaadaptował idee modernistów do swoich celów urządzając wielką dioramę (Futurama) ze zmotoryzowanym miastem przyszłości na wystawie światowej w Nowym Jorku. Minęło kilka dekad i diorama zmieniła się w mało ciekawą rzeczywistość.

oszczędnościowe budownictwo. W całym Poznaniu powstają zatem interesujące uzupełnienia starej zabudowy. Na ulicy Czerwonej Armii to długa plomba zwana później „Telewizorami” – od neonu anonsującego znajdujący się w parterze sklep RTV. „Telewizory” wyróżniają się nietypową fasadą z ukośnymi wykuszami okien, które „łapią” boczne światło po ciemnej północnej stronie. Za dziesięć lat zaczynają się w nich odbijać trzy pierwsze wieżowce „Alfy”. Będą różnić się tak bardzo, że trudno uwierzyć, że mają jednego ojca. Nazywa się **Jerzy Liśniewicz**.

Jerzy Liśniewicz (1919 – 2012)

Główny projektant centrum handlowo-usługowego zwanego później „Alfami” to jeden ze zdolniejszych architektów pierwszych powojennych dekad w Poznaniu. Autor i współautor najciekawszych budynków mieszkalnych z przełomu lat 50. i 60. XX wieku: „Marago” na rogu ulic Zwierzynieckiej i Mickiewicza oraz „Telewizorów” przy Świętym Marcinie. Projektant bardzo interesującej, lecz niezrealizowanej koncepcji dla przestrzeni przed Teatrem Polskim. W późniejszych latach współprojektant m.in. Domu Technika oraz hoteli Polonez i Poznań, a także – co typowe dla przedstawicieli jego pokolenia – autor kościołów stawianych w pierwszej powojennej fali budowlanej sakralnych: na poznańskich Smochowicach, os. Sobieskiego i w kilku miastach Wielkopolski.

Ściana po szwedzku 1961

Wieżowce – styl międzynarodowy

Kariera „drapaczy chmur” zaczęła się w latach 80. XIX wieku w Chicago. Przez pierwsze dekady wieżowce, mimo nowoczesnej stalowej konstrukcji miały zdobne, ciężkie i historyzujące fasady. Uwolniły się od nich ostatecznie po wojnie. Bryły wysokich budynków zostały wtedy zredukowane do prostopadłościaków obłożonych jednolitymi, kurtynowymi elewacjami będącymi jedynie osłoną konstrukcji. Tego typu silnie przeszklonych i dość monottonnych wieżowców najwięcej zbudowano w Stanach Zjednoczonych. Ikonicznym i nadającym ton innym realizacjom jest gmach ONZ w Nowym Jorku (powstały w 1953 roku). Budynki tego typu stały się symbolem modernistycznego tzw. stylu międzynarodowego w architekturze.

Gagarin leci w kosmos, a ziemia się modernizuje. Króluje tzw. styl międzynarodowy. Bardzo proste i jak najsilniej przeszklone bryły. Wysoko, lekko, przejrzyste. Tak buduje się głównie w centrach miast USA. W Europie oczy zwrócone są na Rotterdam. Po zniszczeniach z 1940 roku odbudowuje się w nowoczesnych formach. **Kompleks handlowo-usługowy Lijnbaan jest punktem odniesienia dla wielu projektantów.** Już w latach 50. Liśniewicz projektuje w podobnym duchu pierzeję ulicy 27 Grudnia: rytm trzech niskich biurowców połączonych handlową „stopą”. Kameralny pasaż zaprojektowanej w 1958 r. tzw. ściany wschodniej w Warszawie to podobna sprawa. Trzy mieszkalne wieżowce po jednej stronie pasażu. Domy towarowe – po drugiej.

Poznań będzie miał przy Czerwonej Armii „ścianę północną”. To właśnie nasz transatlantyk: pięć wieżowców wyrastających z długiej na 250 metrów podstawy przeznaczonej na handel i usługi. Wygląda to, jakby Liśniewicz rozciągnął swój projekt dla ulicy 27 Grudnia wzdłuż i wzwyż. Trudno przy tym uwierzyć, że nie zna najnowszej realizacji z centrum Sztokholmu. Jego propozycja jest bliźniaczo podobna.

To zresztą tylko element większej układanki – planu przebudowy centrum. Właśnie go zatwierdzono. Trzy punktowce powstaną do 1965 roku przy sąsiednich Piekarach. Po wieżowcach „Alfy” w planach są kolejne i to wyższe – również przy Czerwonej Armii. Dziewięćdziesięciu metrów mają sięgać trzy biurowce w pobliżu świętomarcińskiego kościoła i jeden obok Domu Partii. To jednak melodia przyszłości. Na razie w przestrzeń ulicy wraca symbol – pomnik Mickiewicza. Już nie ten przedwojenny, zniszczony przez Niemców, tylko nowy. Staje na placu, gdzie kiedyś widnieli Bismarck i Chrystus. Teraz wieszcz jest patronem placu i sąsiedniego uniwersytetu.

W innych punktach centrum też ma być nowocześnie. W planach jest przekrycie torów kolejowych płytą. Na niej mają stanąć kolejne obiekty. W ten sposób urbaniści i architekci mocno przeciągają linię w stronę nowoczesności przeciwko dziewiętnastowiecznej zabudowie. Nikt jej specjalnie nie ceni. Ani architekci, ani



10.
Neony przy ul. Święty Marcin (Czerwonej Armii) – między ulicami Ratajczaka i Piekary (1973)
autor i własność: Stanisław Wiktor



9.
Projekt neonu dla baru
Kociak przy Świętym
Marcinie, pocz. lat 60.
XX w.

autor:
Olga Pogórska

własność:
Wydział Urbanistyki
i Architektury UMP

cyryl.poznan.pl



11.
Hol przed salą Wielką Pałacu Kultury (dziś: CK Zamek) – scenografia noworoczna (1968)

własność: CK Zamek

cyryl.poznan.pl



12.
Sala Wielka Pałacu Kultury, lata 60 XX w.

własność: CK Zamek

cyryl.poznan.pl

Kurtyna w górę! 1965

Pasaże i wieżowce

Kompleksy handlowo-usługowe przekraczające skalę tradycyjnego domu towarowego zaczęły powstawać po wojnie w modernizowanych i odbudowywanych miastach. Znaczącym punktem odniesienia dla innych projektantów był zespół handlowo-biurowy Lijnbaan w Rotterdamie zorganizowany wzdłuż długiego, częściowo zadaszonego pieszego pasażu. Z pewnością była to inspiracja dla pierwotnej wersji pasażu

mieszkańcy, dla których zapuszczone i przeludnione domy kojarzą się ze złymi warunkami, wreszcie - nie lubi ich także władza. Nowa zabudowa to dla niej kontra dla pruskiego i kapitalistycznego dziedzictwa, a przy okazji pokazuje, że rządzący są nowocześni.

Są jeszcze i inne ambicje. Przez dwa tygodnie w roku Poznań otwiera się na wielki świat. Targi! W latach 60 najważniejsza jest ich główna czerwcowe edycja. Miasto pełne ludzi. Zapchane hotele. Korki. A wcześniej – wielkie pucowanie i malowanie. Wielkomiejski klimat nadają miastu również liczne neony instalowane na starych kamienicach w ramach przemysłanego spójnego programu. Ma być światowo. I jest – neony trzymają wysoki artystyczny poziom. Ale to tylko przygrywka. Najważniejsza jest planowana nowa zabudowa, która ma pokazać dynamiczną, współczesną twarz miasta.

W 1965 roku zapuszczona ulica Czerwonej Armii wreszcie się zmienia. Z zamku wyprowadzili się urzędnicy. Otwiera się tam Pałac Kultury i kino Pałacowe. Masywny i czarny od zanieczyszczeń gmach zacznie nabierać symbolicznej lekkości. A między ulicami Kantaka i Ratajczaka rusza wyczekiwana budowa transatlantyku. Pod szczegółowym projektem podpisuje się zespół architektów z Miastoprojektu pod kierownictwem Tadeusza Płończaka.

Na pierwszy ogień idą trzy pierwsze wieżowce od strony ul. Ratajczaka. Czterdzieści dwa metry to znów nie tak wysoko, ale i tak dużo w skali ulicy, która trzyma poznański gabaryt 17,5 metra do gzymsu. Na modernizowanym odcinku ulica jest teraz szersza niż dawniej. Za chwilę wyrosnie przy niej dwanaście kondygnacji punktowców. Pod nimi podziemny garaż i magazyny, a na wierzchu nowoczesne elewacje z wykorzystaniem trudnego do zdobycia aluminium. To tzw. ściany kurtynowe – pełnią tylko rodzaj osłony, podobnie, jak ma to miejsce w większości nowoczesnych wieżowców na świecie. W Polsce Poznań użyje ich jako



13. Okładka teczki projektowej zespołu handlowo-usługowego „Centrum” („Alfa”) – (1967)

autor:
Z. Waschko

własność:
Wydział Urbanistyki
i Architektury UMP

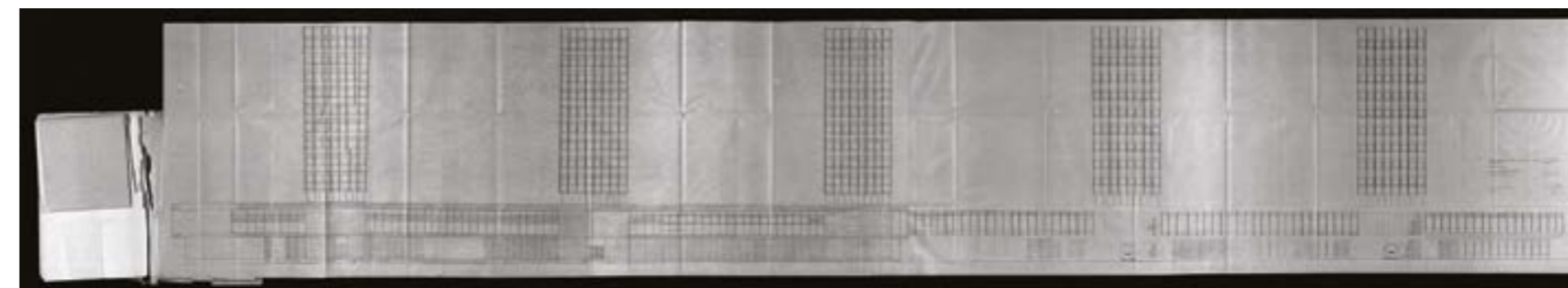
cyryl.poznan.pl

14. Projekt zespołu handlowo-usługowego „Centrum” („Alfa”) – elewacja tylna (1967)

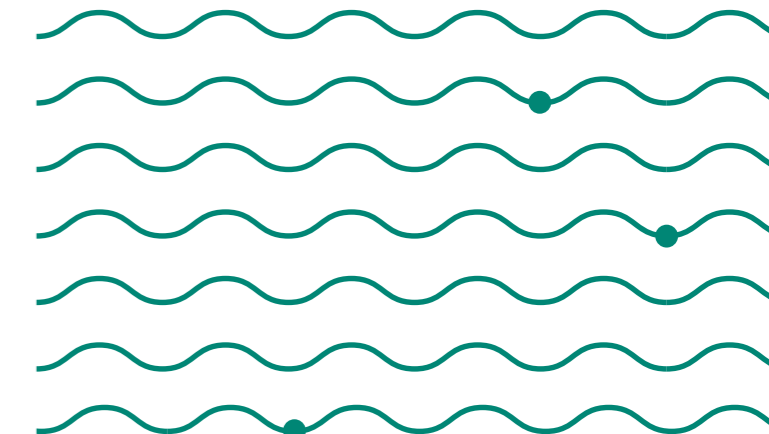
autor: Z. Waschko

własność: Wydział Urbanistyki i Architektury UMP

cyryl.poznan.pl



transatlantyk ALFA





15.
Projekt neonu „radia telewizory” na frontowej elewacji budynku przy ul. Św. Marcin 57 (Czerwonej Armii), lata 60. XX wieku

autor: Stanisław Marciniak

własność: Wydział Urbanistyki i Architektury UMP

cyryl.poznan.pl

16.
Rysunek projektowanego kompleksu zespołu handlowo-usługowego „Centrum” („Alfa”)

autor: Zdzisław Nowicki

własność: Anna Misiak

cyryl.poznan.pl



18.
Pierwszy etap budowy zespołu handlowo-usługowego „Centrum” („Alfa”), koniec lat 60. XX w.

autor: Zdzisław Nowicki, własność: Wydawnictwo Miejskie Poznania, cyryl.poznan.pl

transatlantyk ALFA

17.
Ukończone pierwsze trzy wieżowce zespołu handlowo-usługowego „Centrum” („Alfa”), (1969)

autor:
Zdzisław Nowicki

własność:
Anna Misiak

cyryl.poznan.pl



19.
Prace wykończeniowe na pierwszym piętrze zespołu handlowo-usługowego „Centrum” („Alfa”)

autor: Zdzisław Nowicki

własność: Anna Misiak

cyryl.poznan.pl



20.
Zakupy w „Alfie” podczas tzw. złotej niedzieli przed Bożym Narodzeniem (1975)

autor i własność: Stanisław Wiktor,

cyryl.poznan.pl

Wiecha w warszawskiej „ścianie wschodniej”. Natomiast poznańskie „Alfy”, choć w pewien sposób podobne do warszawskiego kompleksu, bliższe są podobnym projektom w Sztokholmie i Dreźnie. Zwłaszcza ten pierwszy – z pięcioma wieżowcami wyrastającymi z długiej i niskiej bazy – przypomina poznańskiego Świętego Marcina. Natomiast przykład Drezna pokazuje, że tego typu zabudowa doskonale nadaje się na funkcję hotelową. Pełnią ją wszystkie trzy wieżowce tamtejszego kompleksu.

pierwszy. Nośne będą tylko słupy i ściany poprzeczne wieżowców. Powierzchnie pięter da się zatem elastycznie dzielić – stosownie do potrzeb. Na górę poprowadzą narożne klatki schodowe oraz dwie windy. A począwszy od trzeciego wieżowca, kierownikiem budowy – to również powiew zmian – jest kobieta: młoda, kompetentna i energiczna inżynier Anna Misiak.

Pierwszy wieżowiec zajmą biura zasłużonej Poznańskiej Spółdzielni Spożyców „Społem”. Drugi – MHD, czyli miejski handel detaliczny. Trzeci – szeroko rozumiana spółdzielczość. Handel i usługi dla mieszkańców przewidziano na parterze i pierwszym piętrze. Wygodniej niż w Okrąglaku, gdzie sprzedaż odbywa się aż na siedmiu kondygnacjach. Parter - przeszklony. Pierwsze piętro – masywne. Niemal bezokienne powierzchnie handlowe zostaną osłonięte tu ozdobnymi połączeniami z ażurowych kształtek, a żeby przechodnie nie zmokli lub nie prażyli się w słońcu, wysunięte poza obręb piętro utworzy głęboki podcień. Pod nim pojawią się podświetlane kasetony z informacją o sklepach i punktach usługowych.

Gazety zaczynają relacjonować budowę. Raportują, sprawdzają, na przemian ganią za bałagan i piszą o nowych budynkach szafując przymiotnikiem „piękne”. Nie obędzie się jednak bez trudności. Stare fundamenty okażą się tak trwałe, że trzeba będzie angażować saperów. Kłopotów przysporzą też podziemne ciek. Ciekawscy poznaniacy zaglądną za drewniany płot i czekają, aż konstrukcja wyjdzie z wykopu. Wieżowce rosną po kolei. Kiedy ażurowa konstrukcja biurowca „Społem” sięga dachu, zaczyna się montaż osłon. W tym czasie rosną kolejne budynki, na które za chwilę przeniosą się specjaliści od montowania „kurtyn”.

Wreszcie! Wieżowce są prawie gotowe. Na dachach zaświecą się wkrótce widoczne z daleka neony. Biurowiec „Społem” otrzyma nazwę ALFA. To od niego weźmie swoją zwyczajową nazwę cały kompleks. Miejski handel detaliczny opatrzony będzie nazwą CENTRUM, a spółdzielcy ulokują się pod szyldem DOM USŁUG. Szykuje się otwarcie, ale z opóźnieniem – sklepy otworzą się najwcześniej w 1969 roku.

Upał pod neonami 1968

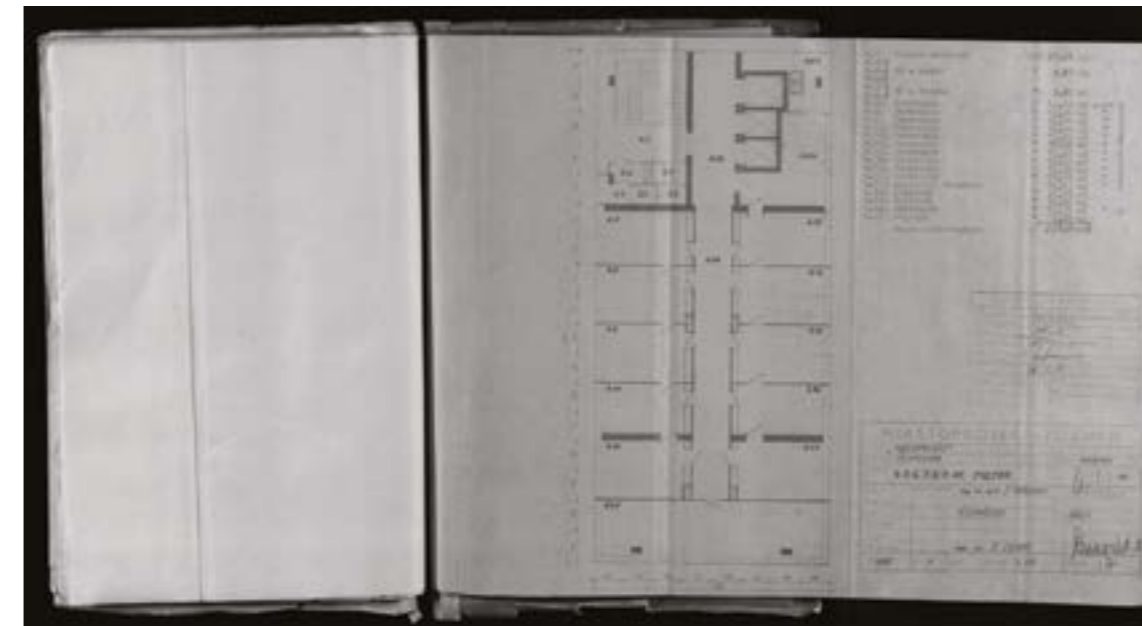
transatlantyk ALFA

Wieże inżynierów 1969

Poznaniacy nie mogą doczekać się nowych powierzchni handlowych i spodziewanego w nich asortymentu, bo miasto bardzo odczuwa brak miejsca pod handel - nowoczesnego i z rozmachem. Na Grunwaldzie i Ratajach rosną nowe osiedla. Za chwilę ruszy budowa Winograd. Z nowych dzielnic na zakupy wszyscy przyjeżdżają do centrum. Od jesieni 1969 roku zaopatrzą się zatem w wielkim sklepie odzieżowym i galanteryjnym Spółdzielczego Domu Handlowego. Obok, w MHD czeka na nich oferta wyposażenia wnętrza i domu, a pod wieżowcem spółdzielców, m. in. spółdzielnia lekarska i superwydajna pralnia – tradycyjna i chemiczna. Na dwóch balkonach pierwszego piętra rozsiądą się goście ulokowanych tam barów kawowych. Dziennikarze z kraju zachwycają się odmienionym centrum. Poznaniacy pozbywają się kompleksów, bo niektórzy goście uważają nowy kompleks za ciekawszy od warszawskiej Ściany Wschodniej.

Lokalna prasa natomiast relacjonuje, recenzuje i doradza. Cytuje mieszkańców, którym trochę za mało jest handlu, a za dużo biur. Częste są apele o utworzenie supersamu – sklepu spożywczego z samoobsługą, która jest jeszcze w Polsce nowością. Pracownicy biur narzekają za to na upał – latem słońce nagrzewa silnie przeszklony budynek. „Express Poznański” donosi więc, że we wszystkich wieżowcach zamontowano nowoczesne żaluzje z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Rekompensatą są widoki - przez szpary w żaluzjach można oglądać całe miasto oraz rozpoczynającą się obok budowę dwóch kolejnych wież.

Buldożery biorą się za ostatnie ocalałe kamienice między ul. Gwarną a ul. Kantaka. Zaraz zaczną się wykopy. Rusza budowa drugiego etapu. Biurowce będą niemal identyczne. Przybędzie im tylko jedna duża dziesięcioosobowa winda, w środku zmieni się trochę układ komunikacyjny. Inny jest też formalnie główny projektant: Zygmunt Waschko. Reszta – bez zmian. W biurowcach rządzić będą za to inżynierowie. Do jednego przeniosą się ze swoich pięciu pięter architekci z „Miastoprojektu”. W drugim przystaną znajdą specjaliści od aparatury pomiarowej i automatyki z firm

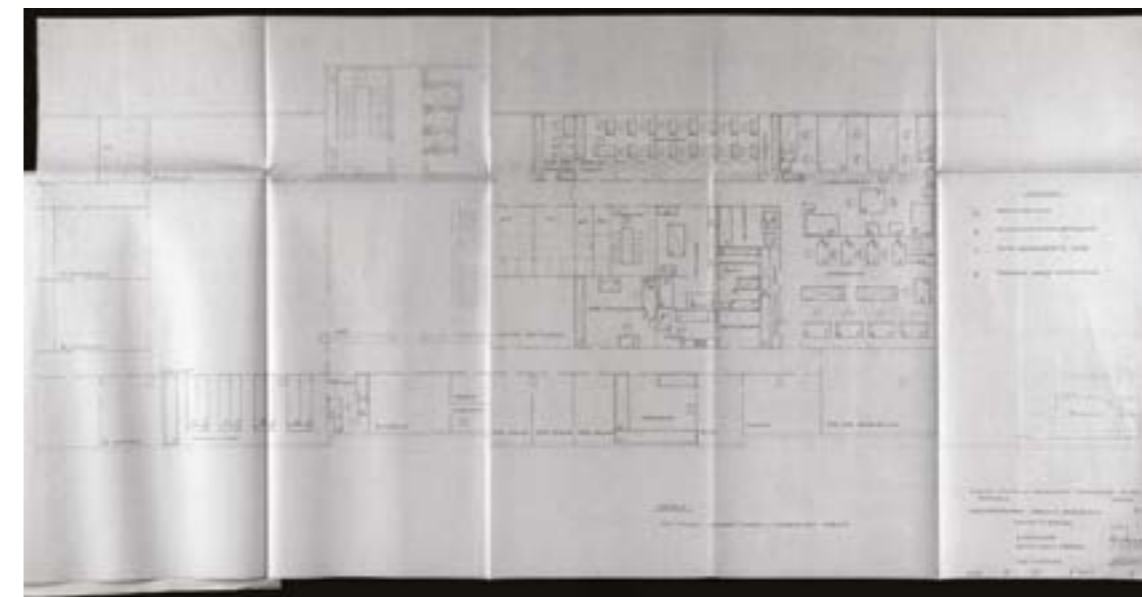


21. Projekt zespołu handlowo-usługowego „Centrum” („Alfa”) – rzut pięter od 4 do 11 w wieżowcu „Miastoprojektu” (1967)

autor: Z. Waschko

własność: Wydział Urbanistyki i Architektury UMP

cyryl.poznan.pl



22. Projekt zespołu handlowo-usługowego „Centrum” („Alfa”) – plan zagospodarowania pracowni reprodukcji „Miastoprojektu” (1967)

autor: Z. Waschko

własność: Wydział Urbanistyki i Architektury UMP

cyryl.poznan.pl

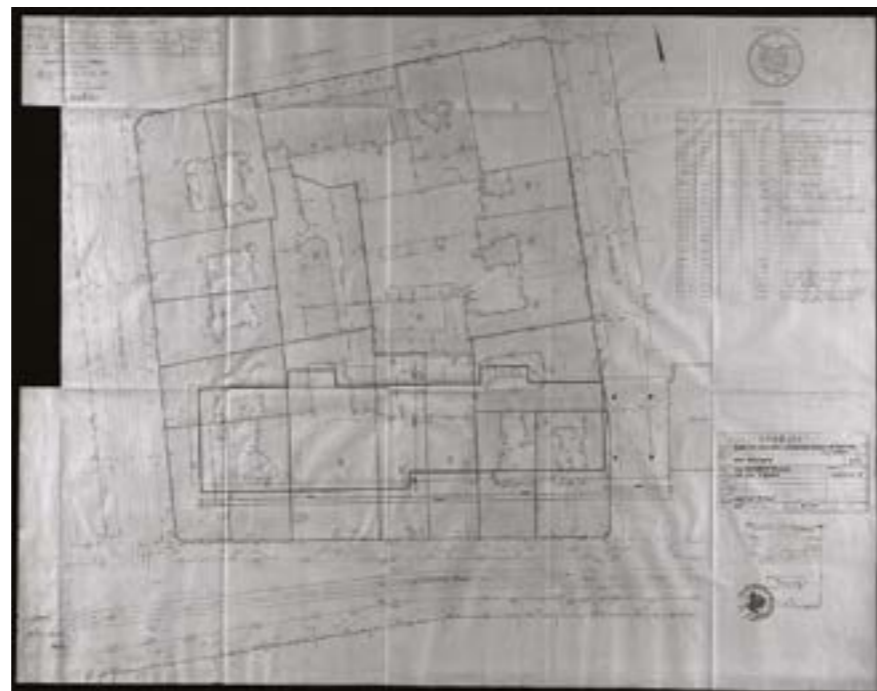


23. Rozbiórka kamienicy na rogu Świętego Marcina (Czerwonej Armii) i Gwarnej (Lampego) – przygotowania pod budowę II etapu „Alfy”

autor: Zdzisław Nowicki

własność: Anna Misiak

cyryl.poznan.pl



24. Plan sytuacyjny kwartału między ulicami Kantaka i Gwarną (Lampego), widoczny obrys drugiego etapu „Alfy” na tle nielicznych ocalałych kamienic

autor: Z. Waschko

własność: Wydział Urbanistyki i Architektury UMP

cyryl.poznan.pl



25. Kronika budowy „Centrum II” (drugiego etapu „Alfy”) – strona tytułowa

autor:
Zdzisław Nowicki

własność:
Anna Misiak

cyryl.poznan.pl



26. Montaż neonu na dachu wieżowca „Meramontu” (1972)

autor:
Zdzisław Nowicki

własność:
Wydawnictwo Miejskie Poznania

cyryl.poznan.pl

27. Budowa drugiego etapu budowy „Alfy”, na pierwszym planie biurowiec „Meramontu” (1971/2),

autor: Zdzisław Nowicki

własność: Anna Misiak

cyryl.poznan.pl



28.
Budowa ostatniej powojennej „plomby” w południowej pierzei Świętego Marcina, na pierwszym planie płot wokół budowy „Alfy” (pocz. lat 70 XX w.)

autor:
Zdzisław Nowicki

własność:
Wydawnictwo Miejskie Poznania

cyryl.poznan.pl



29.
Budowa drugiego etapu budowy „Alfy” (1971), w tle: trwa przebudowa hotelu „Lech”

autor:
Zdzisław Nowicki

własność:
Anna Misiak

cyryl.poznan.pl

30.
Zima na budowie drugiego etapu budowy „Alfy” (pocz. 1970)

autor: Zdzisław Nowicki

własność: Anna Misiak

cyryl.poznan.pl

Zamek zdetronizowany 1973

„Meramont” i „Merazet”. W parterach zapowiadane są częściowo sklepy i usługi, a od strony ul. Gwarnej – salon prezentujący sprzęt Merazetu. Ta druga decyzja od samego początku będzie budzić kontrowersje.

Wymarzony przez poznaniaków supersam powstanie natomiast po sąsiedzku. Na rogu ulic Kantaka i 27 Grudnia stanie prosty budynek ze słynnymi później delikatesami KASIA. Nad tą budową także sprawuje nadzór dzielna inżynier Misiak. Obok budowy „Alfy” zaczyna się też modernizacja hotelu Lech przy ul. Gwarnej – naprzeciw piątego wieżowca. Lech to przedwojenny Continental utrzymany częściowo w secesyjnej formie. Niewiele z niej zostanie. Hotel zyska dwa piętra, klockowaty kształt i straci większość ozdobnych detali z zewnątrz oraz w środku. Nowoczesność nie bierze jeńców.

A na budowach trudności – znów pancerne fundamenty, ponownie saperzy oraz typowe dla PRL-u kłopoty z poddostawcami. Prasa alarmuje, że spóźniają się aluminiowe profile kurtynowych ścian. Są też problemy z oknami, choć te wcale nie są, jak by się można było spodziewać z aluminium. Na to nie ma pieniędzy ani w pierwszym, ani w drugim etapie budowy. To ciężkie drewniane ramy otwierane za pomocą skomplikowanych mechanizmów. Jednak te perturbacje to nic w porównaniu z ciągłymi przestojami w modernizacji hotelu. Prasa załamuje ręce: niegospodarność!, nowe wieżowce będą gotowe wcześniej niż stary budynek „Lecha”!

Hotel i „Alfy” finiszują niemal w tej samej chwili. W 1973 roku zaludniają się wieżowce „Meramontu” i „Miastoprojektu”. Trwa wykańczanie sklepów. Pod „Miastoprojektem” otworzy się „Orient” z wyrobami z dalekiej Azji, a także sklep z obuwiem. Od strony Gwarnej – zmiana koncepcji. Po naciskach mieszkańców i „Expressu” – inżynierowie tracą przestrzeń na wystawę spec-urządzeń. Obszerny parter zajmie sklep z odzieżą dla dzieci i zabawkami pod nieco kłopotliwą nazwą. Neon ogłasza: „Dom dziecka”.

Kopernik i czeska gwiazda 1975

Kreatywny wieżowiec

Białe kitle wielkie deski kreślarskie, prawie 400 osób! Na dwunastu piętrach wieżowca przy Świętym Marcinie powstały znaczące budynki miasta, Wielkopolski, ale i... Bułgarii.

Gdy znika drewniany parkan inaczej wygląda też cała ulica. Przed „Alfą” samochody prują dwoma pasami w każdą stronę. Zapełniają się parkingi. Zieleni jak na lekarstwo, widać tylko pas trawnika między tramwajem a jezdnią. Chodniki również nie za szerokie, a na nich tłumy pracowników i kupujących. Pięć jasnych „kominów” transatlantyku równoważy też przestrzenne oddziaływanie zamkowej wieży, która przestaje tak silnie dominować nad ulicą i miastem. Na tym odcinku Czerwonej Armii skończyło się ideowo-przestrzenne przeciąganie liny - teraz jest to solidna cuma, która trzyma nowoczesny handlowo-usługowy transatlantyk w porcie z zupełnie innej epoki.

Miastoprojekt pracuje pełną parą. Trwa właśnie dekada wielkich gierkowskich inwestycji. Jest co projektować. Na jedenastu piętrach uwija się niemal 400 pracowników, którzy wymyślają nie tylko nowy Poznań, ale też osiedla i budynki w miastach całej Wielkopolski. Tu powstają projekty najbardziej znaczących obiektów w mieście. Ich budowa zacznie się za chwilę, ale trwać będzie bardzo długo. Niedługo zacznie się gospodarczy kryzys.

W czasach PRL-u nazwę „Miastoprojekt” noszą pracownie w wielu miastach. Te państwowe przedsiębiorstwa zajmują się projektowaniem znaczącej części budynków i dzielnic dla miast i województw. Poznański „Miastoprojekt” powstaje w 1948 roku i – podobnie jak w całym kraju – to początek końca prywatnej praktyki architektów. Od teraz przedstawiciele wolnego zawodu mają pracować na etatach w dużych scentralizowanych biurach. Oprócz „Miastoprojektów” działają też na podobnych zasadach pracownie architektury przemysłowej i wiejskiej. Od końca lat 60. rozrasta się również krajowa sieć pracowni pod szyldem „Inwestprojekt”.

Z jednej strony, korzystnie, bo duża pracownia daje większe oparcie – merytoryczne i techniczne, a także pewność zatrudnienia. Z drugiej strony gorzej, bo

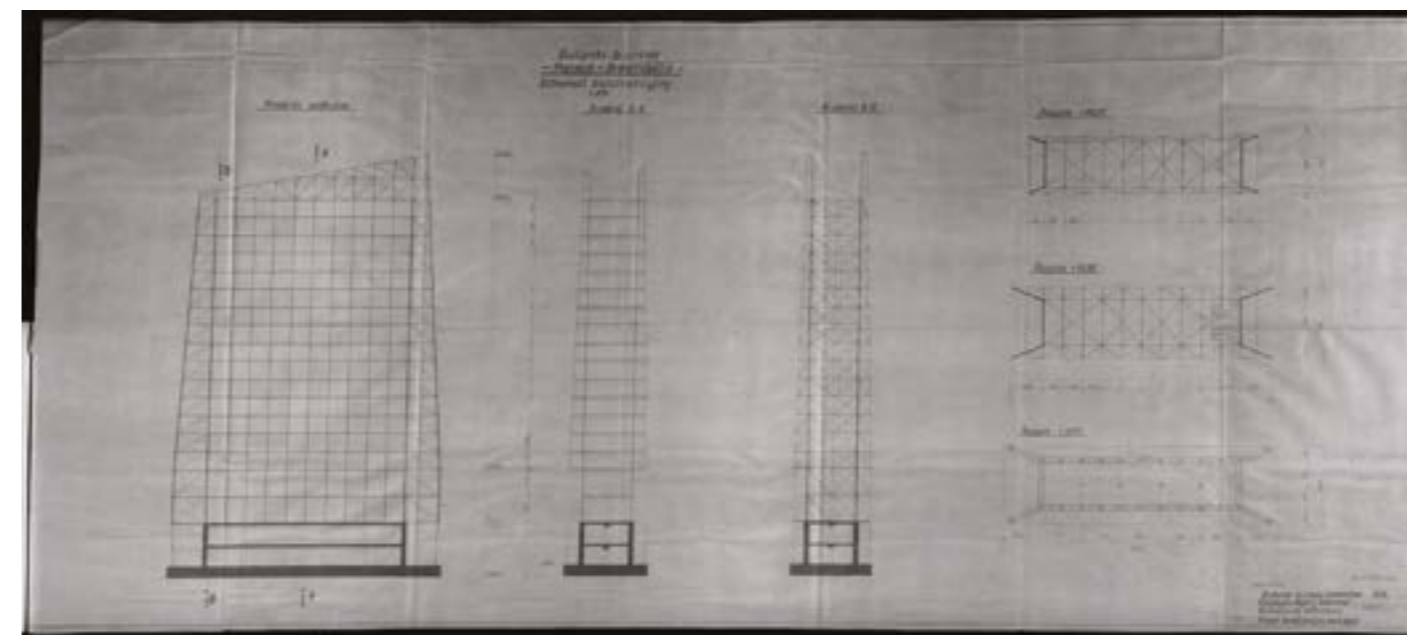


31, 32, 33
Projekt niezrealizowanych biurowców pomiędzy ul. Ratajczaka i al. Marcinkowskiego (1970)

autor:
R. Pawuła, Z. Piwowarczyk, J. Gunderman

własność:
Wydział Urbanistyki i Architektury UMP

cyryl.poznan.pl



34.
Projekt konstrukcyjny jednego z trzech niezrealizowanych wieżowców pomiędzy ul. Ratajczaka i al. Marcinkowskiego (1970)

autor:
J. Gunderman, Z. Michałowski

własność:
Wydział Urbanistyki i Architektury UMP

cyryl.poznan.pl



35. Centrum handlowe „Alfa” udekorowane z okazji 1 Maja (1974). Na pierwszym planie wieżowiec Poznańskiej Spółdzielni Spożywców „Społem” i Spółdzielczy Dom Handlowy „Alfa”, od którego zwyczajową nazwę wzięły cały kompleks

autor i własność: Stanisław Wiktor

cyryl.poznan.pl



36. Sesja zdjęciowa piosenkarki Heleny Vondráčkové z Czechosłowacji (04.1975)

autor i własność: Stanisław Wiktor

cyryl.poznan.pl

architekt staje się tylko trybikiem w inwestycyjnej maszynie państwa. W dodatku w pierwszej połowie lat 50. poddany jest surowej dyscyplinie pracy i ograniczeniom stylistycznym. Później będzie znacznie ciekawiej, ale i tak pozostanie pracownikiem swego rodzaju kombinatu z odgórnie ustaloną pensją.

Jak donosi w 1953 roku miesięcznik „Architektura” poświęcony Poznaniowi: „Powojenną twórczość architektoniczną cechuje praca zespołowa jako wyraz idei socjalizmu. Znajduje ona swoje odzwierciedlenie w zorganizowaniu państwowych biur projektowych, które stają się zalążkiem przyszłych, postępowych środowisk twórczych. Państwowe biura zespoliły indywidualnie działających architektów, pracujących dotychczas w bezideowej atmosferze chałupniczo”.

O chałupnictwie nie ma mowy. Na początku lat 50. projektanci zajmują górną połowę pięter pierwszego w mieście dziesięciopiętrowego wieżowca przy ówczesnej ulicy Marchlewskiego (dziś Niepodległości). Warunki są zatem niezłe. W nowym gmachu powstają projekty odbudowy Starego Miasta, zabudowy placów: Wielkopolskiego i Młodej Gwardii (dziś: Ratajskiego) oraz koncepcje kompleksów administracyjnych. Pod koniec lat 50. w zespole projektowym Reginy Pawuły ruszają prace projektowe dla nowej dzielnicy Rataje przewidzianej dla ponad 100 tys. mieszkańców. Wreszcie u progu kolejnej dekady, z desek kreślarskich zjeżdżają projekty przebudowy centrum oraz nowego zespołu handlowo-usługowego. W połowie lat 60. zaczyna się intensywne projektowanie budynków uczelni wyższych. Powstaje poświęcona im pracownia, w której działa uzdolnione trio: Witold Milewski,

transatlantyk ALFA

Lech Sternal, Zygmunt Skupniewicz – odpowiedzialni również m.in. za projekt bardzo udanego Domu Weterana na poznańskim Szelażu. W pracowni Henryka Marcinkowskiego krystalizują się projekty poznańskich szpitali: MSW i wojewódzkiego. Przybywa pracowników i zaczyna robić się ciasno. Skrupulatniejsi projektanci przybijają do podłóg listwy, by bronić swojego terytorium i światła wpadającego przez okna.

Światło w pracy architekta z czasów przedcyfrowych jest bardzo cenna rzeczą. Dlatego projektanci z ulgą przyjmują w 1973 roku przenosiny do nowego biurowca przy ul. Czerwonej Armii w drugiej części kompleksu handlowo-usługowego „Centrum”. Jego głównego autora - Jerzego Liśniewicza nie ma już jednak w „Miastoprojekcie”. Jest kierownikiem Oddziału Architektury w urzędzie miasta. Jednak koledzy mogą być zadowoleni: dwanaście pięter! Dwa razy tyle, co przy Marchlewskiego oraz doskonałe naświetlenie przez duże połączenia okien. Robota, oczywiście, cały czas ręczna. Pracuje się przy wielkich deskach kreślarskich – z ważącą kilkadziesiąt kilogramów przeciwwagą. Projektanci wyglądają jak lekarze. Umundurowani w białe kitle, żeby nie ubrudzić ubrań tuszem lub grafitowym pyłem z ołówków. Miłośnicy filmów „Lekarstwo na miłość” i „Hydrozagadka” na pewno kojarzą takie sceny.

W latach 70 pracy jest od groma. Trwa właśnie inwestycyjny boom epoki Gierka. Milewski, Sternal i Skupniewicz projektują najwyższy poznański wieżowiec: Collegium Altum dzisiejszego Uniwersytetu Ekonomicznego. W „Miastoprojekcie” powstają orbisowskie hotele z wielkiej płyty: Polonez i Poznań. Z prefabrykatów rosną też projektowane tutaj kolejne osiedla Rataj. Jednak Winogrody powstają już na deskach „Inwestprojektu”. Niekiedy urządza się konkursy dla zespołów różnych miejskich pracowni. Tym razem „Miastoprojekt” przegrywa. W połowie lat 70. do firmy dołącza także, ważny dla poznańskiej architektury zespół architektów: Jerzego Gurawskiego i Mariana Fikusa (początkowo z Janem Godlewskim), którzy wygrali konkurs na projekt kampusu uniwersyteckiego na Morasku.

45



40. Centrum handlowe „Alfa” krótko po ukończeniu całości (1973)

autor i własność: Stanisław Wiktor, cyryl.poznan.pl



37. Okna wystawowe Spółdzielczego Domu Handlowego „Alfa”, lata 80. XX w. autor: Kajetan Adamowski,

własność: Społem Poznańska Spółdzielnia Spożywców w Poznaniu

cyryl.poznan.pl



38. Stoisko z damską bielizną w jednym ze sklepów „Alfy”, lata 80. XX w.

własność: Społem Poznańska Spółdzielnia Spożywców w Poznaniu

cyryl.poznan.pl



39. Dwupoziomowy sklep „Dom dziecka” (później z nazwą rozszerzoną o imię „Kubuś”), na rogu ulic Gwarnej (Lampego) i Świętego Marcina (Czerwonej Armii). Widok od strony ul. Gwarnej (lata 70 XX w.)

autor: Zdzisław Nowicki

własność: Wydawnictwo Miejskie Posenania, cyryl.poznan.pl

Po latach dawni pracownicy będą wspominać, że w szczytowym okresie „Miastoprojekt” zatrudniał niemal 400 osób, z czego architekci stanowili jedną dziesiątą. Poza nimi uwijało się na 12 piętrach wieżowca przy Czerwonej Armii wielu techników, kreślarzy, specjalistów od konstrukcji, budownictwa i instalacji, do tego księgowi i specjaliści od wycen. Mocny liczebnie był też szczebel zarządczy: od dyrektora, po kierowników i ich zastępców. Na pierwszym piętrze w łączniku nad ulicą Kantaka znajdowała się bardzo ważna pracownia światłokopii - techniki będącej poprzednikiem kserografu. W budynku znajdowało się też obszerne archiwum z regałami wyposażonymi w wielkie szuflady mogącymi bez trudu pomieścić duże projekty. Niestety jego cenna zawartość przepada po likwidacji przedsiębiorstwa w pierwszych latach XXI wieku.

Przez cały czas „Miastoprojekt” podzielony jest na pracownie. Każda specjalizuje się w innej dziedzinie i rozlicza na osobnych zasadach. Dokumenty z 1982 roku wspominają o 330 pracownikach i sześciu zespołach projektowych - odpowiedzialnych za koncepcje dotyczące budownictwa mieszkaniowego, uczelni wyższych, po budynki przemysłowe oraz badania i wdrożenie nowych technologii lub rozwiązań. Lista płac potwierdza późniejsze wspomnienia projektantów: wynagrodzenia nie są najlepsze - szeregowy architekt zarabia znacznie poniżej krajowej średniej. Poza tym kryzys. W latach 80. pracy jest coraz mniej. Budowy wcześniej zaprojektowanych obiektów stoją lub przeciągają się w czasie. Siłą rozpędu idzie jedynie realizacja nowych osiedli: na Ratajach i w kilku miastach Wielkopolski.

transatlantyk ALFA

Na szczęście części projektantów udaje się w tych szarych czasach przeżyć fascynującą przygodę. W ramach współpracy Polski i Bułgarii „Miastoprojekt” dostaje zlecenia na budowę bułgarskich hoteli lub biurowców. Architekci dzielą czas między biuro w Poznaniu i Sofii. Wyjeżdża tam m.in. Witold Milewski oraz zdolny architekt młodszego pokolenia Andrzej Nowak, który w 1988 roku zostanie architektem wojewódzkim. Budowa w Bułgarii pozwala wyżyć się projektowo i wykorzystać swoje umiejętności. Na miejscu luzują się też obostrzenia dotyczące prywatnej praktyki i część architektów dostaje możliwość robienia projektów poza firmą, choć jak to bywa w PRL-u - po godzinach pracy korzystają z jej zasobów.

Pierwsze prywatne pracownie otwierają się pod koniec lat 80. Zaczyna się eksodus z „Miastoprojektu”, który w kolejnej dekadzie, już jako spółka musi dać sobie radę w warunkach rynkowych. Ubywa ludzi, a biurowe powierzchnie odnajmowane są innym firmom. Zaczyna się powolny upadek, który trwa do pierwszej dekady XXI wieku. Potem architekci i inżynierowie wynoszą się z biurowca. Jeszcze później z pejzażu miasta znika neon z napisem MIASTOPROJEKT - dziś ledwo widoczny w obrysie podtrzymującej go kiedyś konstrukcji.

Na razie jednak zapaści nie widać. W sklepach pełno towaru kupionego za pozyczone dewizy. W ważniejsze święta wieżowce zmieniają się w wielkie wieszaki na okolicznościowe dekoracje: od 1 Maja po Gwiazdkę. Alfy są ozdobą albumów i licznych pocztówek, podobnie jak oddane w 1974 roku Rondo Kopernika (dziś: Kaponiera) wybudowane u wylotu ulicy. Potężny węzeł komunikacyjny z podziemnymi przejściami to apogeum modernizacyjnej i motoryzacyjnej gorączki w śródmieściu.

Alfy służą też za tło dla okolicznościowych imprez. Pewnego lutowego wieczoru 1975 roku przed wieżowcami sesję zdjęciową ma Helena Vondráčková. Ale takie gwiazdy tylko na zewnątrz. Poznaniacy narzekają trochę, że w modnym kompleksie nie powstał żaden znaczący lokal gastronomiczny i rozrywkowy. W ogóle Alfy nie dorobią się kultowych sklepów i lokali. Handlową legendą stanie się Okrągłak,

Wieszcz z sublokatorom 1981

a gastronomiczno-rozrywkową – Adria, Smakosz, Moulin Rouge, bar Kociak oraz luksusowe przybytki w Bazarze i nowych hotelach. Transatlantyk musi się obejść bez orkiestry.

Kryzys w pełni. W sklepach pustki, elewacje Alf szarzeją, w neonach nie świecą się wszystkie litery, a materiały wykończeniowe starzeją się w szybkim tempie. Alfa, choć to nadal handlowe centrum miasta, nie jest już wielką atrakcją. Przymiotnik „piękny” znika z opisów. Pojawia się za to krytyka. Nowy, ale podniszczony kompleks stanowi kontrast dla starej zabudowy, która przecież miała zniknąć. Jednak kolejnych wieżowców przy Czerwonej Armii nie ma i już nie będzie. Modernizacyjna maszyna zaczyna się w połowie prac. Raz, że kryzys, a dwa - do łask wraca architektura z przełomu wieków. Już tak łatwo się jej nie wyburzy.

Ludzie są zresztą zajęci czym innym - trwa karnawał „Solidarności”. Oczy zwrócone są na plac Mickiewicza, gdzie wieszcz musi podzielić się miejscem z nowym okazałym monumentem. Bliżej zamku, w 1981 roku staje pomnik ofiar Poznańskiego Czerwca 1956 roku. Wysokie, splecione ze sobą dwa krzyże to ostatni symboliczny totem wbity w przestrzeń ulicy. Wyłom w dominacji coraz mniej uznawanej PRL-owskiej władzy. Ta jednak pokaże za chwilę pazury i ogłosi stan wojenny. Zgasną neony, zrobi się ponuro. Szarości nie ożywią nawet kwiaty pod krzyżami. Milicja dopilnuje, żeby nikt ich tam nie składał.

Cała ulica jest domem handlowym. Stoliki, polowe łózka, sprzedaż z bagażnika. Wolny rynek. Erupcja nieosiągalnych do niedawna towarów zalewa chodniki przed Alfą i po drugiej stronie Czerwonej Armii, która na powrót staje się Świętym Marcinem. Handlarze kotłują się tu do 1991 roku, kiedy władze miasta robią porządek i przenoszą ich pod stadion Warty.

W Alfach znowu ruch, ale nie tylko handlowy. Jak w całym mieście znikają stare sklepy i otwierają się nowe. Na rogu ul. Ratajczaka samochodowy salon

Do wyboru, do koloru 1989

Biedronki w dryfie 2007

otwiera Jan Kulczyk. Naprzeciw auta sprzedaje Smorawiński. Trudno się połapać, gdzie i co można kupić. W biurowcach też zamieszanie. Redukcja etatów, odnajem powierzchni. Mnożą się małe interesy i jednopokojowe biura. Z jednego z wieżowców nadaje prywatne radio.

Święty Marcin, choć podniszczony, to teraz prestiżowe miejsce, więc do Alf wprowadzają się banki. Najpierw na partery. Potem, w 1993 roku, cały środkowy wieżowiec przejmuje Pekao S.A. Gruntowna modernizacja zmienia budynek w pierwszy całkowicie klimatyzowany biurowiec w mieście. Zmieniają się też elewacje parteru. Czystsze, błyszczące, ale jednak gorsze. Kompleks traci spójny charakter. Na szczęście architekt miasta nie daje przerobić elewacji wieżowców. To dopiero doprowadziłoby do chaosu. Wystarczy, że budynki obrastają w szyldy, banery i konkurujące ze sobą dziwaczne witryny.

Handlowa hossa trwa nieco ponad dekadę. Budowa centrów handlowych zaczyna wysysać handel z centrum. Wieżowce Alfy – każdy w innych rękach – starzeją się w różnym tempie, a struktura własności nie daje nadziei na spójną modernizację. Transatlantyk potrzebuje zawinąć do doku, żeby znów wypłynąć na szerokie wody.

Ludzi coraz mniej. Nie przesłaniają już zatem stanu, w jakim znalazła się ulica i wyraźnie widać, że Święty Marcin trafił na równię pochyłą. Władze nie robią wiele, by podnieść jakość tej przestrzeni. Centrom handlowym w to graj. Oferują sterylne zadaszone pasaże, z którymi zapuszczone ulice nie są w stanie konkurować, a Święty Marcin to nadal hałaśliwe i szerokie jezdnie, parkingi oraz płot wzdłuż tramwaju, który dzieli ulicę na dwie oderwane od siebie części. Rodzynkiem są drzewa, które wyrosły na trawniku wzdłuż torów oraz drugi odnowiony wieżowiec, ten z neonem „Centrum”. Kupuje go i remontuje KRUS, jednak parter przerabia bez szacunku dla pierwowzoru. Tymczasem po sąsiedzku otwiera się nowe wielkie skrzydło Starego Browaru. Wysysanie centrum przybiera na sile. Atrakcyjny handel i gastronomia

Widok na miasto i przyszłość 2015-2020

znikają ze Świętego Marcina. Zostaje kilka biznesów z długą tradycją, przybywa lumpeksów, pustostanów i Biedronek. Zaczyna się smuta i dryf, których nie przerwie nawet otwarcie dziwacznej galerii handlowej MM tuż przy kościele. Jedynie raz w roku, 11 listopada – w dniu św. Marcina – ulica zmienia się nie do poznania. Znikają samochody, a jezdniami idzie barwna parada świętomarcińska w ramach „imienin ulicy” – całodniowej imprezy organizowanej od 1993 roku. Poznaniacy bawią się, jedzą świętomarcińskie rogale i słuchają koncertów. Tego dnia ulica pokazuje swój wielki potencjał. Trzeba jej tylko porządnej przebudowy.

Wraca nadzieja! W konkursie na przebudowę Świętego Marcina i sąsiednich ulic wygrywa obiecujący projekt pracowni Studio ADS. Najważniejsi będą piesi. Chodniki szerokie jak deptaki, a ocieniać będzie je ponad 60 nowych drzew. Po jednym pasie dla aut w każdą stronę, przybędzie też przystanek tramwajowy. Zniknie asfalt, nawierzchnie będą jasne, a ulicę przekroczy się w dowolnym miejscu. Nowe lampy nie będą przypominać latarni rodem z parkingu.

W 2019 roku kończy się pierwszy etap przebudowy. Ponadto przy Ratajczaka kompletnej metamorfozie ulega dawny wieżowiec Społem. Teraz to już nie Alfa, a hotel Altus, zmodernizowany z dbałością o detal i ducha pierwotnego projektu. Jasne elewacje współgrają z drzewami i nową nawierzchnią. Do czasu pandemii nie brakuje gości, którzy chcą mieć pokój z widokiem na miasto. Remont dowodzi, że Alfa ma wiele atutów. Przed wielką szansą stoi teraz wieżowiec Miastoprojektu, który ma zamienić się w akademik. Wprowadzenie w przestrzeń ulicy studentów będzie współgrać z uczelnianą historią ulicy i doda jej wiele ożywczej energii. Transatlantyk znów wypłynie na szerokie wody.

Bibliografia

Kronika Miasta Poznania 1/2006 „Święty Marcin”, Poznań 2006

Kodym-Kozaczko Grażyna, „Miasto dla ludzi czy samochodów. Skrzyżowanie Świętego Marcina z Alejami Marcinkowskiego”, s.87-110

Piotrowska Monika, „Poznański standard. Hotele przy Świętym Marcinie”, s.111-133

Karolczak Waldemar, „Sklepy przy Świętym Marcinie w latach 1890-1914 i ich oferta towarowa”, s. 134-158

Hendrykowska Małgorzata, „Święty Marcin - ulica kinematografów”, s. 182-191

Klause Gabriela, „Mieszkańcy Świętego Marcina w obronie swojej ulicy i kamienic”, s. 262-283

Marciniak Piotr, „Powojenna przebudowa ul. Święty Marcin. Zespół handlowo-biurowy „Alfa”, s. 284-294

Kronika Miasta Poznania 2/2009 „Okupacja I”, Poznań 2009

Grzeszczuk-Brendel Hanna, „Architektoniczne dokonania III Rzeszy na terenie Poznania”, s.253-270

„Projekt – Miasto. Wspomnienia poznańskich architektów 1945-2005” pod redakcją Danuty Książkiewicz-Bartkowiak i Grażyny Kodym-Kozaczko, Poznań 2013

Kronika doniesień prasowych dokumentujących budowę drugiego etapu Domów Towarowych Centrum (Alfa) przy ul. Czerwonej Armii, t I, II i III, cyryl.poznan.pl, (dostęp – sierpień 2021)

Czarnecki Władysław, „Wspomnienia architekta”, Poznań 2015, s.221, s.358

Czekała Filip, „Miasto nie do Poznania”, Poznań 2017, s.217-238

Marciniak Piotr „Doświadczenia modernizmu. Architektura i urbanistyka Poznania w czasach PRL”, Poznań 2010

Ostrowska-Kęblowska Zofia, „Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780-1880”, Poznań 2009

Skuratowicz Jan, „Architektura Poznania 1890-1918”, Poznań 1991

Zakrzewski Zbigniew, „Przechadzki po Poznaniu lat międzywojennych”, Warszawa-Poznań 1974, s. 143 – 153

pojedyncze dokumenty „Miastoprojektu” – archiwum autora

