

# Konstrukttywizm w warszawskich salonach automobilowych. Artyści Bloku wobec motoryzacji i problemów kultury robotniczej (1924–1925)

Przemysław STROŻEK

Instytut Sztuki, Polska Akademia Nauk  
<https://orcid.org/0000-0001-6473-7894>

**ABSTRAKT** Wystawy Henryka Berlewiego w salonie automobilowym Austro-Daimler oraz grupy Blok w salonie automobilowym Laurin & Klement były pierwszymi manifestacjami konstrukttywizmu w Warszawie. Oba pokazy zostały otwarte w marcu 1924 r. i gloryfikowały niedoścignione dzieło kolektywnej organizacji pracy, jakim był samochód. Niniejszy artykuł analizuje znaczenie działań artystycznych warszawskich konstrukttywistów wobec zagadnień budowy i produkcji samochodów w kontekście lokalnym i międzynarodowym. Ich wczesne postulaty i eksperymenty w większym stopniu były zorientowane na kwestie produkcji maszyn niż na radykalne przemiany społeczne i rewolucyjne dążenia walczącego proletariatu. Oparcie twórczości na racjonalnym podziale pracy ukazywało niespójne postrzeganie roli artysty wewnątrz grupy Blok zarówno jako twórcy-inżyniera, jak i wytwórcy-robotnika. Wnioski z przeprowadzonej analizy ukazują dzieje Bloku wiodące od fascynacji kwestiami metodycznej organizacji pracy do organizacji przestrzeni dla rezultatów tej pracy.

**SŁOWA-KLUCZE** Blok Kubistów, Suprematystów i Konstrukttywistów, „Blok. Czasopismo awangardy artystycznej”, wystawy, konstrukttywizm, awangarda, automobilizm, puryzm, architektura

**ABSTRACT** *Constructivism in the Automobile Showrooms of Warsaw. The Blok Artists Against Motorisation and the Problems of Worker Culture (1924–1925).* The exhibitions: by Henryk Berlewi held at the Austro-Daimler automobile showroom and by the Blok group at the Laurin & Klement automobile showroom were the first manifestations of Constructivism in Warsaw. Both exhibitions opened in March 1924 and glorified the unrivalled achievement of collective labour organisation that was the automobile. This article examines the significance of artistic endeavours of the Warsaw Constructivists in the face of the issues related to car construction and production in a local and international context. Their early postulates and experiments were oriented more towards issues of machine production than towards the radical social transformations and revolutionary aspirations of the struggling proletariat. Their view of creativity as based on a rational division of labour indicates that there existed an inconsistency within the Blok group in the perception of the role of an artist as both a creator/engineer and a producer/worker. The conclusions of the analysis show the history of the Blok group as moving from the rationalisation and methodical organisation of work to the issues of establishing a space for the results of this work.

**KEYWORDS** Blok of Cubists, Suprematists and Constructivists, “Blok. Czasopismo awangardy artystycznej”, exhibitions, Constructivism, avant-garde, automobilism, Purism, architecture

WYSTAWA w salonie automobilowym Laurin & Klement była pierwszym wspólnym wystąpieniem Bloku Kubistów, Suprematystów i Konstruktywistów w Warszawie. Ukonstytuowała działalność warszawskiego ugrupowania Blok i stanowiła nie tylko przełomowy moment wejścia związanych z nim artystów na polską scenę artystyczną, ale sygnalizowała równocześnie ich przynależność do międzynarodowego konstruktywizmu. Sama ekspozycja zorganizowana w tak szczególnej przestrzeni wystawienniczej, odmiennej od sal galeryjnych i muzealnych, wciąż nie została jednak dogłębnie przebadana. W historiografii polskiej awangardy niedostatecznie wiele miejsca poświęcono analizie działań Bloku w ramach szeroko rozumianych zagadnień automobilizmu, w tym budowy, produkcji i sprzedaży samochodów. Najczęściej wspomina się o aspektach fordyzmu. Andrzej Turowski jako jeden z pierwszych zwrócił uwagę na zainteresowanie Władysława Strzebińskiego metodami pracy w fabryce Forda, zwłaszcza procesami produkcyjnymi opartymi na ścisłych systemach i współzależności organizacyjnej<sup>1</sup>. Stanisław Czekalski z kolei wyprowadził z fordyzmu „paradygmat motoryzacyjny” grupy Blok, który przejawiał się w tendencji przenoszenia na sztukę zasad obowiązujących w przemyśle, w mechanizacji, standaryzacji i umasowieniu produkcji<sup>2</sup>. Twierdził, że „ostatecznie to właśnie ideologia wydajności ekonomicznej i postępu technicznego, a nie rewolucji politycznej, stała się spoiwem międzynarodowego konstruktywizmu”<sup>3</sup> i to właśnie ona stała się wyznacznikiem poczynań grupy Blok.

Pogłębiona analiza aspektów motoryzacyjnych w niniejszym artykule ma na celu weryfikację pewnych nieścisłości związanych z postrzeganiem przez członków Bloku roli artysty jako twórcy i wytwórcy, inżyniera i robotnika. Prowadzi jednocześnie do dalej idących wniosków niż tylko do potwierdzenia po raz kolejny opinii, że elementami wspólnymi dla międzynarodowego konstruktywizmu były gloryfikacja i estetyzacja maszyny. Po pierwsze, pragnę wykazać, że zagadnienia motoryzacyjne podejmowane przez grupę Blok wiązały

się z podobnymi tendencjami łączenia sztuki i przemysłu obecnymi we francuskim puryzmie z kręgu „L’Esprit nouveau” i w międzynarodowym konstruktywizmie. Artysty, projektanci i architekci skupieni wokół holenderskiego pisma „De Stijl”, węgierskiego „Ma” oraz berlińskiego „G” jako pierwsi dostrzegli w procesie budowy samochodu doskonały model, na którym opierać się powinno tworzenie dzieła sztuki, a także projektowanie mieszkań i domów. Po drugie, wystawy Henryka Berlewiego w salonie Austro-Daimlera oraz grupy Blok w salonie Laurin & Klement ujawniły nowatorską strategię łączenia eksponowanych prac ze skończonym dziełem, jakim był umieszczony w centrum obu tych ekspozycji samochód. Wyprodukowany i wystawiony na sprzedaż automobil był postrzegany jako wytwór zbiorowego wysiłku inżynierów i robotników, przez co stanowił istotny model dla kolektywnej pracy artystów pragnących, by ich sztuka oddziaływała na społeczeństwo. Ambiwalentna ocena fordyzmu jako modelu zmechanizowanych procesów produkcji stanowi trzeci aspekt niniejszej analizy. W tym przypadku pragnę wykazać niespójne postrzeganie roli artysty jako twórcy-inżyniera i wytwórcy-robotnika w postulatach grupy. Idealnym przykładem owej niekonsekwencji okazał się wykonany przez Mieczysława Szczukę model salonu automobilowego. Reprodukowany w 1925 r., nie był jednak owocem „zbiorowego wysiłku”<sup>4</sup>, który znamionować miał poczynania Bloku, ale przejawem indywidualistycznych zamierzeń artysty-architekta. W ten sposób wyłaniające się w 1924 r. z konstruktywistycznych haseł zagadnienia organizacji i racjonalizacji pracy rok później zostały zastąpione kwestiami organizacji przestrzeni dla rezultatów tej pracy.

#### ZAGADNIENIA MOTORYZACYJNE W PRAKTYKACH ARTYSTYCZNYCH PURYSTÓW I KONSTRUKTYWISTÓW

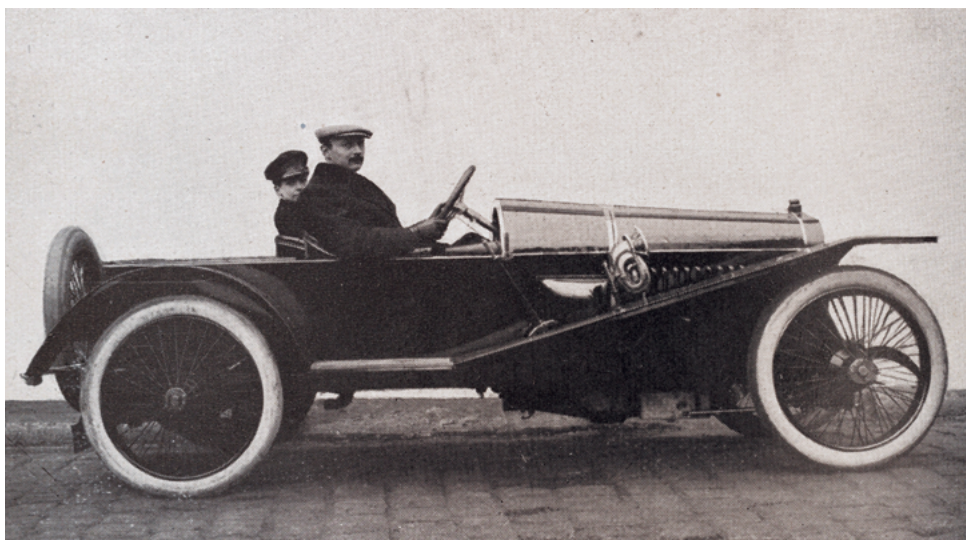
Manifest futuryzmu z 1909 r., który głosił, że pędzący samochód jest piękniejszy od Nike z Samotraki, rozpoczął historię awangardy. Ten słynny paragraf, wraz ze

1. Andrzej Turowski, *Konstruktywizm polski. Próba rekonstrukcji nurtu (1921–1934)* (Wrocław–Warszawa–Kraków: Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo PAN, 1981), s. 178.

2. Stanisław Czekalski, „Międzynarodówka Salonów Automobilowych i hagiografia rewolucji. Mieczysław Szczuka na rozdrożach nowej sztuki”, *Artium Quaestiones* 9 (1998), s. 75–109.

3. *Ibid.*, s. 82.

4. Szczuka pisał w niesygnowanym artykule: „Sztuka winna być nie przejawem indywidualistycznych zamierzeń artysty – lecz dziełem wysiłku zbiorowości, której robotnikiem i wynalazcą jest poszczególny artysta”; zob. [Mieczysław Szczuka], [inc.: Likwidujemy ostatecznie istniejące dotychczas...], *Blok*, nr 1 (1924), s. 1.



1 Amédée Ozenfant (projekt), karoseria samochodu Hispano-Suiza (tzw. Hispano-Ozenfant), 1911. Repr. wg *L'Esprit Nouveau*, nr 10 (1921), s. 1142

zdjęciem Filippa Tommasa Marinettiego siedzącego za kierownicą auta marki Fiat, jak również wczesne płótna Giacoma Balli i Luigiego Russola obrazujące szybkość samochodu, były świadectwem tworzenia mitu motoryzacyjnego pierwszej awangardy. Włoski futurysta interesował się automobilizmem jako wyrazem nowej ery postępu technologicznego i mechanicznych wynalazków. Futuryści postrzegali samochód jako wcielenie piękna dynamizmu i szybkości mechanicznej, które następnie obrazowali w malarstwie bądź gloryfikowali w utworach poetyckich. Dopiero w latach 20. twórcy związani z nowymi ruchami powojennej awangardy, głównie z puryzmem i międzynarodowym konstruktywizmem, dostrzegli w samochodzie doskonały produkt zrationalizowanej, ekonomicznej i wydajnej organizacji pracy.

Zainteresowanie artystów awangardy konstrukcją i produkcją samochodu sięga 1911 r., kiedy Amédée Ozenfant zaprojektował karoserię marki Hispano-Suiza<sup>5</sup> (il. 1). Problematyka budowy samochodów pojawiać się będzie następnie na łamach założonego przez Ozenfanta wspólnie z Paulem Dermée i Le Corbusierem czasopisma „L'Esprit nouveau” (1920–1925). Był to organ promujący idee francuskiego puryzmu,

nowego kierunku artystycznego opowiadającego się za przemysłowym duchem epoki, dla której wzorem była techniczna precyzja maszyny<sup>6</sup>. Od 1921 r. pismo reklamowało samochody najróżniejszych marek (w tym Delage, Cabriolet), a także reprodukowało zdjęcia nowoczesnych modeli zaczerpnięte ze specjalistycznego magazynu „La Vie Automobile”. W dziesiątym numerze „L'Esprit nouveau” z 1921 r., w artykule Le Corbusiera *Des Yeux Qui Ne Voient Pas... III: Les Autos*, opublikowano fotografie części składowych najróżniejszych marek samochodów<sup>7</sup>. Modele aut francuski architekt zestawiał z fotografiami świątyni Hery w Paestum oraz Partenonu, jawiących się jako symbole doskonałości i precyzji złotego wieku kultury antycznej (il. 2). W tym ujęciu samochody z krajów byłej ententy (Francja, Hiszpania i Włochy) urastały do rangi nowoczesnych arcydzieł zachodniej, rzymskiej cywilizacji. Kilka miesięcy później, w trzynastym numerze „L'Esprit nouveau” z 1921 r., pojawiła się na dwóch stronach wizualna historia ewolucji zewnętrznego kształtu samochodu od roku 1900 do 1921 – *Evolution des formes de l'automobile* (il. 3). W drugiej wersji książki Le Corbusiera *Vers un Architecture* (1924) nie tylko reprodukowano te same zdjęcia, które pojawiły się wcześniej na łamach

5. „Hispano-Suiza: Carrosserie Ozenfant”, *L'Esprit Nouveau*, nr 10 (1921), s. 1142.

6. O koncepcjach puryzmu i maszynizmu w twórczości środowiska „L'Esprit Nouveau” zob. Maria Kossakowska, *Teoria awangardy francuskiej. Puryzm i jego twórcy* (Wrocław–Warszawa–Kraków: Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo PAN, 1980). Informacje na temat puryzmu uzyskać można z pierwszego polskiego wydania wybranych pism Le Corbusiera, *W stronę architektury*, tłum. Tomasz Swoboda (Warszawa: Centrum Architektury, 2012).

7. Były nimi m.in. Delage, Caproni i Bellanger, jak również konkretne modele Humbert (1907), Delage (1921), Hispano-Suiza z karoserią Ozenfanta (1911), Bignan Sport (1921) oraz Voisin (1921).



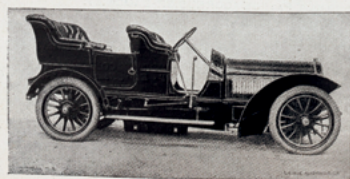


PAESTUM, de 600 à 550 av. J.-C.

Il faut tendre à l'établissement de *standarts* pour affronter le problème de la *perfection*.

Le Parthénon est un produit de sélection appliquée à un *standard* établi. Depuis déjà un siècle le temple grec était organisé dans tous ses éléments.

Lorsqu'un *standard* est établi, le jeu de la concurrence immédiate et violente s'exerce. C'est le *match*; pour gagner, il faut faire mieux que l'adversaire *dans toutes les parties*, dans la ligne d'ensemble et dans tous les détails. C'est alors l'étude poussée des parties. Progrès.



Cliché de *La Vie Automobile*.

HUMBERT, 1907.



Cliché Albert Morand.

PARTHÉNON, de 447 à 434 av. J.-C.

Le *standard* est une nécessité.

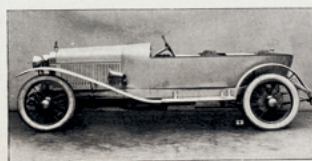
Le *standard* s'établit sur des bases certaines, non pas arbitrairement, mais avec la sécurité des choses motivées et d'une logique contrôlée par l'expérimentation.

Tous les hommes ont même organisme, mêmes fonctions.

Tous les hommes ont mêmes besoins.

Le contrat social qui évolue à travers les âges détermine des classes, des fonctions, des besoins *standarts* donnant des produits d'usage *standart*.

La maison est un produit nécessaire à l'homme.



DELAGE, *Grand-Sport* 1921.

2 Strony pisma „L'Esprit Nouveau” (1921, nr 10, s. 1140–1141) z zestawieniami antycznych budowli i samochodów: świątyni Hery w Paestum i Humberta (model 1907) oraz Partenonu i Delage'a (model Grand Sport, 1921)

pisma purystów, ale zaprezentowano też historię wizualną ewolucji form samochodu na podstawie wycinków prasowych: od fotografii historycznego pojazdu parowego Nicolasa-Josepha Cugnota (1769) i *L'Obéissante* Amédée Bollée (1873) po zdjęcia samochodów wyścigowych modeli marek Alfa Romeo, Fiat, Delage i Bluebird z lat 20. XX w.<sup>8</sup>

Le Corbusier i Ozenfant z oczywistych przyczyn nie ilustrowali czasopisma i swoich traktatów żadną z niemieckich marek automobilizmu. Niemniej budowa pojazdów produkowanych w Republice Weimarskiej budziła zainteresowanie artystów awangardowych z różnych krajów. Twórcą, który szczególnie interesował się zagadnieniami motoryzacji i produkcji rodzimych samochodów, był Werner Graeff<sup>9</sup>. Swoją karierę artystyczną zaczynał jako student Bauhausu i członek holenderskiej grupy De Stijl, a od 1923 r. był współredaktorem wydawanego w Berlinie pisma „G. Material für elementare Gestaltung” (1923–1926). Jego pierwsze

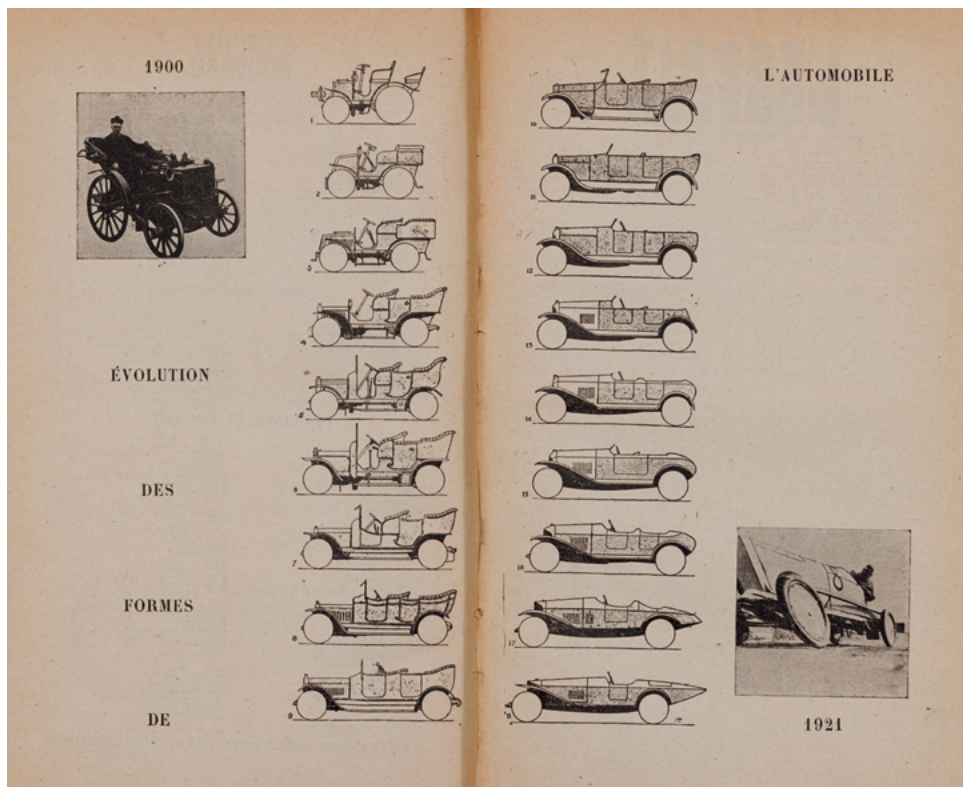
projekty motocykli datowane na 1922 r. ukazały się na łamach „De Stijl”. Jeden z projektów ilustrował również jego artykuł opublikowany w „Ma” (1923, nr 5–6), w którym niemiecki projektant zapowiadał nadejście nowego artysty jako nowego inżyniera, budującego maszyny i pojazdy mechaniczne (il. 4). Owe kwestie opisał następnie w tekście *Es kommt neuer Ingenieur* w pierwszym numerze czasopisma „G”. W trzecim numerze (czerwiec 1924) zamieścił artykuły zatytułowane *Was wissen Sie vom Auto der Zukunft?* oraz *Die meisten deutschen Autos haben Spitzkühler*. W pierwszym z nich zaprezentował projekty niemieckiego inżyniera Edmunda Rumplera, który w 1921 r. stworzył seryjny samochód wykorzystujący rozwiązania z dziedziny aerodynamiki, a jego pomysły zostały zaadaptowane do aut wyścigowych Benz<sup>10</sup>. W drugim z artykułów Graeff zwracał uwagę na potrzebę ulepszenia budowy niemieckich pojazdów. Umieścił w nim zdjęcie samochodu marki AgA (Aktiengesellschaft für Automobilbau),

8. Bernard Vere, *Sport and Modernism in the Visual Arts in Europe, c. 1909–39* (Manchester: Manchester University Press, 2018), s. 37.

9. Szerzej o zagadnieniach automobilizmu w twórczości Graeffa zob. Ulrike Gärtner, „«Es kommt der neue Ingenieur!»: Zum Selbstverständnis des Künstler-Ingenieurs Werner Graeff”, w: *K. I. Konstruktivistische internationale schöpferische Arbeitsgemeinschaft. 1922–1927. Utopien für eine europäische Kultur*, red. Bernd Finkeldey et al. (Düsseldorf: Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen, 1992), s. 129–132.

10. Werner Graeff, „Was wissen Sie vom Auto der Zukunft?”, *G*, nr 3 (1924), s. 18–20.





3 Strony pisma „L'Esprit Nouveau” z przedstawieniem ewolucji kształtów karoserii samochodowych od 1900 do 1921 r. (1921, nr 13, s. 1570–1571)

który zwyciężył w jednym z wyścigów na zamrożonym jeziorze Wannsee 27 stycznia 1924 r. Pojazd ten w odróżnieniu od innych niemieckich samochodów miał chłodnicę punktową przed karoserią, co w przekonaniu Graeffa stanowiło doskonały „przykład elementarnej konstrukcji”<sup>11</sup>.

Zainteresowanie redaktorów „G” zagadnieniami motoryzacji, czego najdobitniejszym przykładem były artykuły Graeffa, przełożyło się na zaproszenie przez redakcję turyńskiego biura Fiata do przesłania artykułu na temat budynku fabryki w Lingotto. Tekst ten, opublikowany w drugim numerze z września 1923 r., ukazywał konstrukcję dachu fabryki, na którym znajdował się tor wyścigowy przeznaczony do testowania samochodów tej marki, zaprojektowany przez Giovanniego Angelliego, Guido Fornacę oraz inżyniera Giacomina Matté-Trucca (il. 5). Artykuł w „G” ilustrowały dwie reprodukcje tego budynku ukończonego na początku 1923 r. Zdjęcia fabryki Fiata zostały opublikowane później w węgierskim piśmie „Ma” (1924, nr 3–4)<sup>12</sup> (il. 6).

Podczas gdy paryskie pismo „L'Esprit nouveau” wyrastało z francuskiego kubizmu, postkubizmu i puryzmu, początki berlińskiego „G” sięgały Międzynarodowego Kongresu Artystów Postępowych w Düsseldorfie z 1922 r. W kongresie tym, który rozpoczął dzieje międzynarodowego konstruktywizmu, wzięli udział, obok Henryka Berlewiego, m.in. Theo van Doesburg i Graeff z holenderskiej grupy De Stijl, Hans Richter oraz rosyjski twórca prounów El Lissitzky, występujący jako reprezentant pisma „Вещь – Обьект – Gegenstand”. Wszyscy oni, poza Berlewim, przyczynili się do powstania w 1923 r. pisma „G”, które miało być prawowitym organem konstruktywizmu w Republice Weimarskiej, wydawanym w miejsce zawieszzonego czasopisma Lissitzky'ego. Ostatecznie van Doesburg zrezygnował z zasiadania w redakcji „G”, a jego miejsce od drugiego numeru zajął Ludwig Mies van der Rohe.

Zarówno numery czasopisma „L'Esprit nouveau” z lat 1920–1923, pierwsze dwa numery „G” z lipca i września 1923 r., jak i egzemplarze „De Stijl” i „Ma”

11. Werner Graeff, „Die meisten deutsche Autos haben Spitzkühler. Sie sind mitschuldig”, *G*, nr 3 (1924), s. 56.

12. Pismo „Ma” wydawane było w latach 20. w Wiedniu i utrzymywało bardzo dobre kontakty z kręgiem „De Stijl” oraz „G”. Więcej o relacjach między środowiskami tych pism zob. *G. Material zur elementaren Gestaltung*, red. Marion von Hofacker (München: Der Kern Verlag, 1986).

dann von wechselnder Lichtintensität. Gleichzeitig tritt am Fuße der vertikalen eine horizontale Figur auf, deren Lichtintensität im polaren Verhältnis zu der des Vertikalen steht. Es tritt ein Wechselspiel der Lichtintensitäten ein. Die Vertikale wie die Horizontale werden abwechselnd heller und dunkler. Während die vertikale Figur nur ihre Lichtintensität verändert, bewegt sich die Horizontale hin und her. Simultan damit tritt ein begleitendes stakatoartiges Wechselmotiv auf, das sich laufmäßig von oben nach unten abspielt. Das zweite Hauptmoment zeigt eine weitere Phase der Größen und Lichtintensitätsveränderung und Wechselspiel der Läufe von rechts nach links. Das dritte Hauptmoment zeigt eine weitere Ausdehnung des Fußmotivs. Außer seiner Hin- und Herbewegung bewegt sein Endpunkt sich vertikal auf und ab. Von einschneidender, verändernder Wirkung aber ist ein kontrapunktisches Gegenspiel des vertikalen Hauptmotivs, das wechselnd zu dem erweiterten Fußmotiv bald rechts, bald links auftritt. Das vierte Hauptmoment wird dadurch erweitert, daß ein Teil des stakatoartigen Wechselmotivs auch eine vertikale Ausdehnung gewinnt. Ein Wellenmotiv, das sich kontinuierlich vor und zurück bewegt, erweitert das fünfte Hauptmoment in horizontaler Richtung. Neben dem vertikalen Hauptmotiv erscheint eine Variante desselben in anderen Proportionen. Von triolentem Bewegungsmodus. Die Hauptmomente 1 bis 8 stellen eine kontinuierliche Ausbreitung der Grundmotive dar, die anwachsen und variieren. Der erste Teil der Komposition stellt einen vollkommen kontinuierlichen Ablauf dar, der im Hauptmoment 8 seinen Höhepunkt erreicht: Größter Formenreichtum, gesteigerte Proportion. In

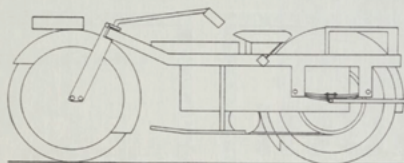
den folgenden Hauptmomenten wird der Ablauf diskontinuierlich. Das den ersten Teil der Komposition beherrschende vertikale Hauptmotiv hat seine führende Funktion verloren. Das Wellenmotiv gewinnt seine maximale Größe. Die letzten der dargestellten Hauptmomente zeigen die einzelnen Motive in ihrem größten Ausmaße. Das vertikale Hauptmotiv beschließt in seiner größten Ausdehnung in umgekehrter Lage die Komposition als Fermate.

Ein Teil dieser Komposition, und zwar Hauptmoment 1 bis 4 sind bereits im Film aufgenommen. Zu diesem Zwecke werden zirka 5000 Aufnahmen notwendig, um das Spiel der Formen anschaulich zu machen und die beabsichtigte Rhythmik zu erreichen.

Die Aufnahmen werden nach einer Partiturschrift gemacht, die ein besonderes Kompositionssystem darstellt. Die Aufnahmen erfolgen mittelst Tricktisches: Ein photographischer Apparat über einem Tisch, auf den die den Motiven entsprechenden Figuren aufgelegt, ausgewechselt gezeichnet werden oder indem die Figuren durch Widerstand oder Veränderung der Linsen variiert werden.

Der Film wird zweifellos als Arbeitsfeld der Kunst stark in seinen Produktionen verändert werden, aber es ist notwendig, darauf hinzuweisen, daß das einfache Nacheinander von Formen an und für sich sinnlos ist. Sinnfälligkeit entsteht erst durch die Mittel der Kunst. Es ist daher absolut erforderlich, eindeutige Elemente zu haben. Denn ohne dieses kann zwar ein verführerisches Spiel entstehen, aber keine Sprache.

Ludwig Hilberseimer



Werner Graeff Motorradtyp Die Funktionen können verdeutlicht werden durch folgende Materialbehandlung: rote Emailierung des Rahmens, graue Emailierung der Nibennelle (Schutzbleche, Gepäckhalter usw.) und Versickelung der rotierenden und der schwingenden Teile. — Im Gegensatz zur Mehrzahl der üblichen Motorradtypen ist die Konstruktion nicht vom Tretrad abgeleitet.

### Vergnüglicher Überfluß durch Neue Technik

Für Alle auf Wunsch täglich Lunapark, Sportfliegen, Jazzband, Eleganz, Chaplin und Schneeschuhlaufen — außerdem dann und wann Weltreisen und nötigenfalls Kuren — ist nicht minder wichtig als saubere Straße, großzügige gesunde Wohnung. Und das alles bei zwei- oder vierstündiger Arbeitszeit: es wird erreicht durch restlos zweckmäßige Organisation der Erde. Das bedingt die elementare Umbildung des gesamten Lebens in der Richtung Klarheit — Ordnung — Außerste Ökonomie.

Die Kunst vollzieht die Umbildung des sinnlichen und geistigen Lebens in dieser Richtung — die materielle Grundlage zu geben, ist Aufgabe der Technik. Und zwar vor allem: der Neuen Technik.

Denn die heutige Mechanistische Technik hat wohl vermocht, die menschliche Arbeitskraft um relativ vielleicht 60 oder 92% zu entlasten gegen-

über einem Zustand wie dem vor zirka 300 Jahren — aber sie hat es dabei doch nicht einmal zu einem leidlichen leiblichen Existenzminimum bei durchschnittlich acht- bis zehnstündiger Arbeitszeit bringen können. Die vervollkommene Mechanistische Technik in Verbindung mit einer weit besseren allgemeinen Organisation würde wohl eine wesentliche Besserung der Zustände ermöglichen, aber zu einer Befriedigung unserer geistigen und unserer sinnlichen Bedürfnisse — der „vergnügliche Überfluß“ ist ein äußerst wichtiger Teil derselben — können wir so niemals kommen: das liegt in der außerordentlich unökonomischen Natur jeder Methode der Mechanistischen Technik begründet.

Es ist also Aufgabe des neuen Ingenieurs, die übermechanistische Neue Technik zu schaffen, der es mit ganz unvergleichlich geringerem mensch-

4 Strona pisma „Ma“ (1923, nr 5–6, s. nlb.) z artykułem Wernera Graeffa *Vergnüglicher Überfluß durch Neue Technik* i jego projektem motocykla (1922)

krążyły przed 1924 r. w międzynarodowym obiegu, docierając do Polski. Francuskie czasopismo zostało wyczerpująco omówione w artykule Władysława Tatkiewicza na łamach „Przeglądu Warszawskiego”<sup>13</sup>, a także w pierwszych numerach „Zwrotnicy” Tadeusza Peipera z 1922 r. Przebywający w Krakowie Peiper otrzymywał poszczególne numery bezpośrednio z Paryża i na ich podstawie przedstawiał twórczość purystów. Krakowska „Zwrotnica” była z kolei wysyłana do „L’Esprit nouveau”, a także do redakcji „G” (figurowała na liście otrzymanych czasopism opublikowanej w pierwszym numerze berlińskiego pisma<sup>14</sup>). Zapewne

w drodze wymiany pierwsze dwa numery „G” z lipca i września również zostały wysłane do Krakowa, jeszcze zanim „Zwrotnica” wydała ostatni numer pierwszej serii w październiku 1923 r. Posiadaczem pierwszych numerów „G”, jak również „De Stijl”<sup>15</sup> był z pewnością Henryk Berlewi. Dobrze znał redaktorów berlińskiego czasopisma, których miał okazję poznać na kongresie w Düsseldorfie w 1922 r., i utrzymywał z nimi kontakt, przebywając do października 1923 r. w stolicy Republiki Weimarskiej<sup>16</sup>. Gdy pod koniec 1923 r. Berlewi powrócił do Warszawy i spotkał się z Mieczysławem Szczuką i Teresą Żarnowerówną, mógł przekazać im dwa

13. Władysław Tatkiewicz, „Z estetyki francuskiej. Miesięcznik «L’Esprit Nouveau». Rocznik 1 (1920–1921)”, *Przegląd Warszawski*, nr 5 (1922), s. 278–286.

14. *G*, nr 1 (1923), s. 2.

15. Berlewi zamówił subskrypcję holenderskiego pisma w 1922 r.; zob. Michał Wenderski, *Cultural Mobility in the Interwar Avant-Garde Network. Poland, Belgium, Netherlands* (London–New York: Routledge, 2018), s. 28.

16. Więcej informacji o pierwszych latach działalności awangardowej Berlewiego zob. Piotr Rudziński, „Awangardowa twórczość Henryka Berlewiego w latach 1922–1925”, *Biuletyn Historii Sztuki* 39, nr 1 (1977), s. 205–219.



pierwsze numery „G”. O tym, że czasopismo to znane było późniejszym inicjatorom i głównym redaktorom „Bloku”, świadczy zwięzła notka zamieszczona na łamach pierwszego dwustronicowego numeru dwutygodnika ilustrowanego lewicy literackiej „Awangarda” z 16 lutego 1924 r. W tym jednorazowym druku redagowanym przez Anatola Sterna i Brunona Jasieńskiego, którego układ typograficzny zaprojektował Szczuka, ukazała się rubryka „Awangardzie Europy braterskie pozdrowienie! Baterie Nowej Sztuki”. To właśnie w niej znalazł się krótki opis „G”: „Pismo konstruktywistów, poświęcone sztuce architektonicznej, red. Graeff”<sup>17</sup>. Informacja o „G” pojawiła się również w pierwszym numerze „Bloku” z 8 marca 1924 r. w rubryce „Przegląd Czasopism Zagranicznych” obok wzmianki o „De Stijl” czy „Ma”<sup>18</sup>. W posiadaniu dwóch ostatnich czasopism była także Stefania Zahorska, która, opierając się na wybranych numerach „De Stijl” (1922, nr 5) i „Ma” (1922, nr 8), prezentowała założenia programowe międzynarodowego konstruktywizmu<sup>19</sup>. Wykazała się też znajomością projektów automobilowych Graeffa, o których pisała: „[W] samej tendencji – nienowej zresztą – zbliżenia się do życia i do technicznej produkcji tkwią pierwiastki zdrowe. Graeff (Niemiec) robi samochody i samoloty (jest przy tym inżynierem) [...]. Naczelną zasadą tej twórczości pod hasłem praktycznej zastosowalności jest bezwzględne przystosowanie się do użytkowości przedmiotu, do materiału i techniki jego produkcji”<sup>20</sup>. Paryskie „L’Esprit nouveau” (które jako pierwsze spośród pism awangardowych zamieszczało teksty związane z budową samochodu i reprodukcje pojazdów mechanicznych), a także berlińskie „G”, holenderskie „De Stijl” oraz węgierskie „Ma” (które łączyły praktyki artystyczne z metodyczną organizacją pracy) stanowiły wzorzec, na którym opierał się „Blok” w pierwszym roku istnienia. Przed rokiem 1924, kiedy środowisko „L’Esprit Nouveau” interesowało się jedynie ewolucją



5 Okładka pisma „G” z fotografią fabryki Fiata w Lingotto (1923, nr 2)

budowy samochodów, w kręgu „G” nawiązywano już bezpośrednie kontakty z nowoczesnymi producentami (Fiat z Turynu), ansując nadejście nowego artysty-inżyniera, konstruktora pojazdów mechanicznych. Oba podejścia, wiążące działania purystycznej i konstruktywistycznej awangardy z mitem motoryzacyjnym, szczególnie zainteresowały nowatorów z Warszawy, którzy przygotowywali się do pierwszego wspólnego wystąpienia Bloku Kubistów, Suprematystów i Konstruktywistów nie gdzie indziej, ale właśnie w salonie automobilowym.

17. „Awangardzie Europy braterskie pozdrowienie!”, *Awangarda*, nr 1 (1924), s. 2.

18. Z drugiego numeru „G” tłumaczono też artykuł wstępny Miesa van der Rohe *Budowa*, a także reprodukowano szkice architektoniczne Ludwiga Hilbersheimera opublikowane w pierwszym numerze „Bloku” (s. 4).

19. W przypisach artykułu Zahorskiej *Kubizm i jego pochodne* widnieje numer „De Stijl” (1922, nr 5), a także numer „Ma” (1922, nr 8); zob. Stefania Zahorska, „Kubizm i jego pochodne”, *Południe*, nr 1 (1924), s. 42–44.

20. *Ibid.*, s. 43–44.





FIAT: Anso-gebäude

apró gyerekek lógnak emlírói mint az éretlen szőlőfűrtök égő fejük kivilágítja a sikátort az anyának szellemek isszák a vérét lalla-lalla

és a sarkokos sikitának az üvegtoronyok az aszfalt alatt víz bugyboreköl hol arany lábakkal és eltévedt kezekkel elrohantál mindenütt gáz!

homlokod előtt egy asszony kimuló lehelet libbent meg mint egy zászló az uccák borzadtan kézenfogják egymást és elalszanak

te bámulod a zöld holdat:

még mosolyog?

a szelet is feltöltgák

az esőt kiitták

festett üveggazellák röpködnek a járdákon az

átlátszó hanghullámok között

néha kinyulik egy eleven kéz

egy kiáltás vörös jeje —

függve maradnak az állatok feldűlt hullái fölött

villanyszökőkút!

egy angyal jobb vállán

a legmagasabb oszlop tetején áll

és hónaljába gyűjti a menekülő galambokat

mindenki menekül

a szívem

az álom

a felhő is hosszú csóréval el levegő után kapkod

alatta a keneső folyik és a himbáló véres holdak

az emberek

vasrudak

meglagyott lovak

az emberek

mind felemelkednek felnyújtják kezüket meg-

nyitják szemüket lassan táncolnak és

énekelnek:

alattad kimúlt nap

bűnböszűnk és meghaltunk

holnap szép arcodat

feddészük csókainkkal

mind felemelkednek

felnyújtják kezüket

a föld alatt fényoszlopok törnek fel: a vonatok

szeme

a hatodik emeleten két magányos hang találkozik és felrobban

(az egyik a csatornában durosolt, hol vérfényű

nyíjjakat hajtanak az éjféli öblökbe

a másik egy csesemőben, kit elvitt a füst)

egy énekes torkát megrepesztette a gőz

benzínváhar a szelelőlukakban

lekapott egy kutyát, a holdra lelrepite

mind felemelkednek

felnyújtják kezüket:

ki hosszú ormányokkal dühöngsz a ködben

hajtsd le fejedet

hajtsd óriási remegő bronzfüledet:

a nap süt

szél fúj

a fényben borzongó erdők hevernek

légy alazatosabb és tűnődj el a madarak éjféli

táncán:

ugrik ide ugrik oda él csipog és meghal

elmúlik a hold is és az utolsó szerelmes lehelet

lőgyeid élszaradnak a föld alatt

légy alazatosabb; semmi, semmit!

csak felejthetetlen emlékünknél tovább

mint egy holdtest! mely függve marad a levegő-

ben

Déry Tibor

KRISTÁLYBÓL van tömeget lélekzik piros a

szeme

tegnap megemészttette a szomorúságot s most

nagy vörös és kék

zászlók örködnek a feje fölött

a jegen kinyulik a gondolat

hallgatok beszéltek és messze vagyok magamtól

két fejjel élni táncoló utakon

könnyörtelen az idő és láthatatlan

az évszakok lángholva kergetik a reményeket

egyedül vagyok és elvesztettem árnyékomat

a folyók elutnak és fehéren felkiáltanak

éjszakák szárszavu orgonáján halnak a napok

isten jár a falvakban

költők lobognak városokban

láz és üvegvidék és acélmezők

világ ó világ

fényes trombitákban

kokainnal és tükörbe ázott tömegekkel a könnyek színes ásványok pusztákban zárandokolnak az órák süketen bő szívárványokkal terhesek az estek tornyok összehajolnak a kékes napszakokban meztelenül állnak és hidegen alusznak az emberek.

REMÉNYEIM beszélő kutakat terveznek szobámban megnöttek a kék háromszögek madarak üveggé váltak és énekelve elrepültek a szívek mélységébe tegnap a hideget láttam pengve sétált a reggelek kertjében ezért ne higjy a jónak isten előtt mindnyájan angyalok vagyunk harangok és fűrészek zokognak véresen századunk gyomlálatlan éneke ez aki meghalt még élhet de miránk könnyörtelenül ráankborították napjaink tömegét

űszunk álmodunk énekelünk

néha a szemünket is behunyjuk hogy láthassunk

reggel lányokra gondolunk

este lobogó színekkel labdázunk jeges szobában

a hónapok fehér bárányok

az évek pirosruhás szüzek

mi sátrakban élünk de házat is építünk

földre és vizre vágódunk,

ma ünnepe van

elítelték és emberek sétálnak az uccákon és nem

lehet őket megkülönböztetni

vannak még hidak erdők és állatok

fáj nagyon az értelmetlenség,

ligetek és palánkok usznak a föld felett mint élet

és halál

a dologiasság szeme sir a csend tetején

nagyon összetört minden egy éjszaka

ma olyan egyszerűen fájnak bennem a dolgok

hogy csak a kövek és fák értik meg beszédem

én te ő

rőzsák elefantok beszélőgépek

szél él titokzatos rejtekhelyeken

életemen hő virágzik gyöngyöket.

6 Strona pisma „Ma” z fotografią fabryki Fiata w Lingotto (1924, nr 3–4, s. nlb.)

WYSTAWY HENRYKA BERLEWIEGO I BLOKU W WARSZAWSKICH SALONACH AUTOMOBILOWYCH AUSTRO-DAIMLER (14 MARCA 1924) ORAZ LAURIN & KLEMENT (15 MARCA 1924)

Wydarzeniem otwierającym działalność Bloku miała być wspólna wystawa członków nowej grupy urządzona w salonie samochodowym firmy Laurin & Klement 15 marca 1924 r. Trudno dokładnie określić, kiedy nastąpiły przygotowania do tej wystawy. Jedno ze źródeł wskazuje na to, że osobą, która wpadła na pomysł

organizacji wspólnego pokazu w przestrzeni zarezerwowanej na prezentację nowoczesnych samochodów, był Henryk Berlewi<sup>21</sup>. Z ramienia czechosłowackiej marki samochodowej (która później połączyła się ze Škodą) osobą odpowiedzialną za kontakt musiał być Tadeusz Heyne<sup>22</sup>. Od 1922 r. prowadził on w Warszawie sprzedaż samochodów Laurin & Klement przy Złotej 68 i organizował prezentacje najnowszych modeli tej marki w salonie samochodowym przy Mazowieckiej 11.

Ulica Mazowiecka położona była, jak pisał Andrzej Turowski, w „centrum ówczesnej Warszawy

21. W 1957 r. Berlewi pisał: „Rzuciłem myśl urządzenia po raz pierwszy w świecie wystawy nie w galerii, lecz w salonie samochodowym, by w ten sposób jeszcze silniej zmanifestować naszą spójnię z maszyną. Wszystkie te pomysły i idee były chciwie wchłaniane przez Szczukę i Żarnowerównę, a potem opublikowane anonimowo w pierwszym numerze «Bloku» 8 marca 1924 roku”; zob. Henryk Berlewi, „Nieco o dawnej awangardzie”, *Życie Literackie*, nr 27 (1957), s. 8.

22. Tadeusz Heyne był związany z Laurin & Klement od 1908 r. Prowadził sprzedaż tej marki na ziemiach czeskich w zakładach w Mladá Boleslav, w Cesarstwie Rosyjskim i na ziemiach polskich. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości powrócił do kraju, gdzie otrzymał przydział do wojsk samochodowych; organizował Centralne Składy Samochodowe w Warszawie.

7 Widok Wystawy Samochodów w hali pokazowej spółki Zjednoczonych Polskich Przemysłowców Metalowych przy Nowym Świecie 50 w Warszawie. Repr. wg *Świat*, nr 9 (1924), s. 22



artystycznej<sup>23</sup>, nieopodal słynnych miejsc spotkań artystów i pisarzy. Pod adresem salonu Laurin & Klement mieściły się również drukarnia „ROLA” Jana Buriana oraz zarząd Spółki Akcyjnej Handlowo-Przemysłowej „Elibor”. W skład majątku tej ostatniej – będącej w istocie gigantyczną korporacją – wchodziły Zakłady Górniczo-Hutnicze Chlewiska; prowadziła ona sprzedaż hurtową artykułów metalowych i mechanicznych, a od 1915 r. utrzymywała bardzo dobre kontakty ze Stanami Zjednoczonymi, skąd sprowadzała m.in. pojazdy mechaniczne dla polskiej armii, a także samochody marki Ford i traktory<sup>24</sup>. To właśnie zarząd działu rolniczego i samochodów „Elibora”, z Kazimierzem Wejchertem i Mikołajem Światopełkiem-Mirskim na czele, wznosząc się na National Automobile Show (Nowy Jork, 5–12 I 1924), zorganizował Wystawę Samochodów w hali pokazowej spółki Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi przy Nowym Świecie 50, trwającą

od 1 lutego do lipca 1924 r.<sup>25</sup> Ta pierwsza w Polsce po I wojnie światowej wystawa samochodów<sup>26</sup> i pierwsza w naszym kraju prezentacja amerykańskich modeli Forda i Buicka odbiła się szerokim echem w warszawskiej prasie. Recenzent pisma „Świat” pisał o niej: „Duże zainteresowanie wśród świata przemysłowego i sportowego stolicy wywołuje wystawa samochodów w hali Metalowców [...]. Wśród nader licznych gości ze wszystkich stron kraju, zwiedzających wystawę [...] widzimy często zbiorowe wycieczki organizacji wojskowych, uczelni i zrzeszeń fachowych. Pierwsza ta powojenna wystawa samochodów godną jest zwiedzenia i potrwa zapewne przez czas dłuższy<sup>27</sup>.”

Zdjęcia z wystawy „Elibora” pojawiły się na okładce pisma „Auto” z 3 lutego, w tygodniku „Świat” z 1 marca, a także w specjalnym numerze miesięcznika „Ameryka – Polska” z maja 1924 r. Ukazywały one wewnątrz hali przystrojone zwisającymi z sufitu polskim

23. Andrzej Turowski, *Budowniczość świata. Z dziejów radykalnego modernizmu w sztuce polskiej* (Kraków: Universitas, 2000), s. 82.

24. „Dział Rolniczy i Samochodów Elibora”, *Auto*, nr 3 (1924), s. 57.

25. Wystawa trwać miała od 1 II do 1 III 1924 r., ale przedłużona została do lipca. Poświęcono jej cały dział w piśmie „Auto” (nr 3), w którym obok artykułów zamieszczono także ilustrowany wykaz eksponatów (s. 66–71).

26. Przed I wojną światową wystawy samochodowe były organizowane już w 1914 r. w Warszawie. Więcej o zagadnieniach automobilowych w stolicy zob. Aleksander Rostocki, Jan Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939* (Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy, 1988).

27. J. G., „Wystawa samochodów”, *Świat*, nr 9 (1924), s. 21, 23.



i i amerykańskimi flagami. Samochody, traktory oraz części składowe pojazdów rozmieszczone zostały wokół znajdującej się pośrodku przestrzeni wystawienniczej stacji benzynowej (il. 7). Wiele wskazuje na to, że to właśnie z okazji wystawy i w czasie jej trwania ukazało się pierwsze polskie tłumaczenie książki Henry'ego Forda *Moje życie i dzieło*<sup>28</sup>. W niedługim czasie okaże się ona bestsellerem i omawiana będzie w najróżniejszych środowiskach, nie tylko automobilowych i tych związanych z relacjami polsko-amerykańskimi, ale też w lewicowych kręgach upowszechniających kulturę robotniczą.

Nie jest wiadome, czy Berlewi oraz artyści z grupy Blok widzieli wystawę Forda i Buicka w lutym 1924 r. Warto jednak podkreślić, że organizatorzy Wystawy Samochodowej na Nowym Świecie mieli swoją siedzibę na Mazowieckiej 11, gdzie mieścił się zarząd „Elibora” oraz salon automobilowy Laurin & Klement. Tadeusz Heyne, zainspirowany najpewniej sukcesem pierwszej po wojnie wystawy samochodowej w Warszawie, mógł przystać na propozycję urządzenia pokazu prac artystów awangardy w salonie czechosłowackiej marki. W ten sposób pokaz samochodów Laurin & Klement mógł uzyskać status nie tyle zwykłej prezentacji ostatnich modeli wystawionych na sprzedaż, ile pełnowymiarowej wystawy urządzonej równolegle do pokazu Forda i Buicka na Nowym Świecie. Wystawa artystów Bloku mogłaby również stanowić doskonałą reklamę dla sprzedawanych przez Heynego samochodów. W tym samym momencie „do gry” wkroczył salon automobilowy Austro-Daimlera przy ul. Wierzbowej 6, w którym Berlewi urządził indywidualną wystawę własnych prac mechanofakturowych.

O zmasowanej akcji reklamowej tych właśnie czterech konkretnych marek samochodów: Forda, Buicka, Laurin & Klement oraz Austro-Daimlera, mającej miejsce w tym samym czasie, świadczyć może m.in. dziewiąty numer pisma „Świat” z 1 marca 1924 r. Po raz pierwszy na jego łamach pojawiły się wówczas reklamy samochodów Laurin & Klement oraz Austro-Daimlera, umieszczone nieopodal recenzji wystawy Forda i Buicka<sup>29</sup>. W lutym i marcu tegoż roku w warszawskiej prasie



co rusz można się było natknąć na reklamy owych marek oraz informacje na temat trzech „wystaw samochodowych” w Warszawie: Forda i Buicka (USA) przy Nowym Świecie 50, Laurin & Klement (Czechosłowacja) i grupy Blok przy Mazowieckiej 11, oraz Austro-Daimlera (Austria, Niemcy) i Henryka Berlewiego przy Wierzbowej 6.

Otwarcie ekspozycji w autosalonie firmy Laurin & Klement jako wystawy Bloku Kubistów, Suprematystów i Konstruktywistów anonsowano w pierwszym numerze pisma „Blok” wydanym 8 marca; 10 marca informację tę powielił „Nasz Przegląd”, a 12 marca podawała ją „Rzeczpospolita”<sup>30</sup>. Wśród artystów biorących udział wymieniono nazwiska Katarzyny Kobro, Karola Kryńskiego, Władysława Strzebińskiego, Witolda Kajruksztisa, Henryka Stażewskiego, Teresy Żarnowerówny, Mieczysława Szczuki, Henryka Berlewiego i Mieczysława Szulca. Z kolei 13 marca „Nasz Przegląd” anonsował wystawę Henryka Berlewiego w autosalonie firmy Austro-Daimler, która otwarta została 14 marca, a więc dzień przed kolektywnym wystąpieniem grupy

28. Henry Ford, *Moje życie i dzieło*, tłum. Maksym i Stanisław Goryńscy (Warszawa: Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska”, 1924).

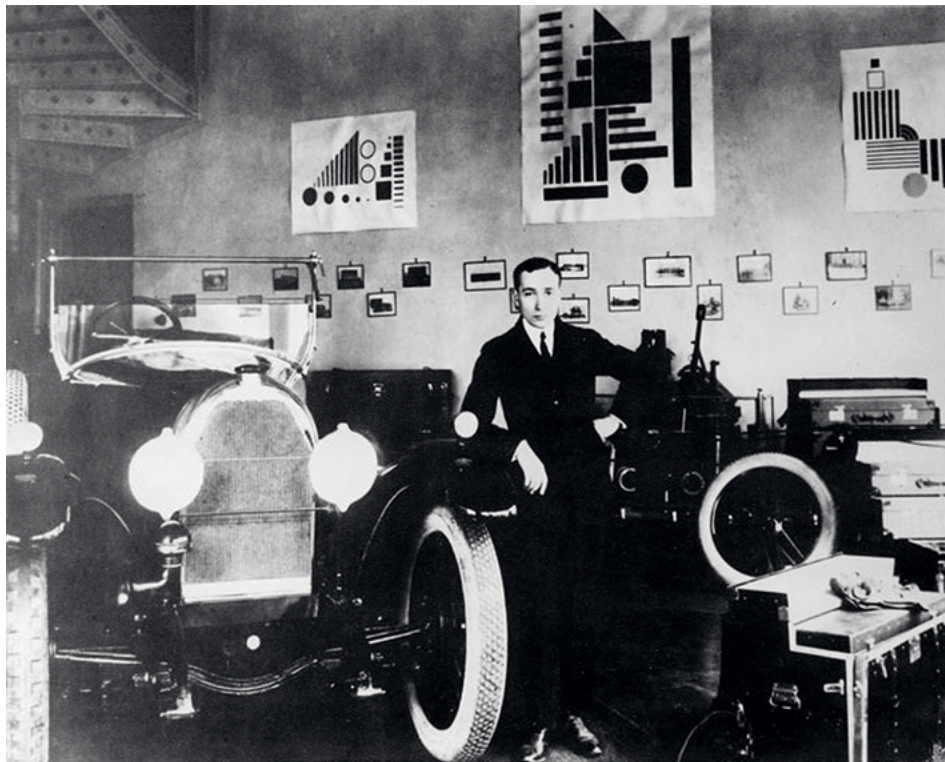
29. J. G., „Wystawa samochodów”, s. 20–21.

30. „Wystawa Bloku”, *Nasz Przegląd*, nr 70 (10 III 1924), s. 3; „Wystawa Bloku”, *Rzeczpospolita*, nr 71 [wyd. por.] (12 III 1924), s. 7.



9 Henryk Berlewi na tle ekspozycji prac mechanofakturowych w salonie automobilowym Austro-Daimlera przy ul. Wierzbowej 6 w Warszawie, 1924

← 8 Henryk Berlewi (projekt), plakat wystawy prac mechanofakturowych w salonie automobilowym Austro-Daimlera przy ul. Wierzbowej 6 w Warszawie, 1924



Blok<sup>31</sup>. Choć Berlewi przekonywał w swoich wspomnieniach, że wziął udział w wystawie w autosalonie Laurin & Klement, wydaje się, iż kontrowersje wokół jego indywidualnej wystawy otwartej dzień wcześniej mogły doprowadzić do wykluczenia go ze zbiorowego pokazu. Reprodukowana w pierwszym numerze „Bloku” praca *Mechanofaktura* wystawiona została w końcu w autosalonie Austro-Daimlera, o czym przekonuje zachowana fotografia wykonana w tej przestrzeni<sup>32</sup>.

Indywidualna wystawa Berlewiego wydawała się lepiej zaplanowana. Na początku marca, kilkanaście dni przed jej otwarciem w salonie Austro-Daimlera artysta wydał broszurę *Mechano-faktura*, objaśniającą teorię i praktykę powstawania najnowszych prac. Przygotował plakat reklamujący wystawę i wynajął zawodowego fotografa, który wykonał portret artysty w przestrzeni wystawienniczej (il. 8–9). Fotografie salonu Austro-Daimlera niejednokrotnie były reprodukowane

w warszawskiej prasie. Był to w końcu pierwszy salon automobilowy, jaki otwarto w stolicy<sup>33</sup>.

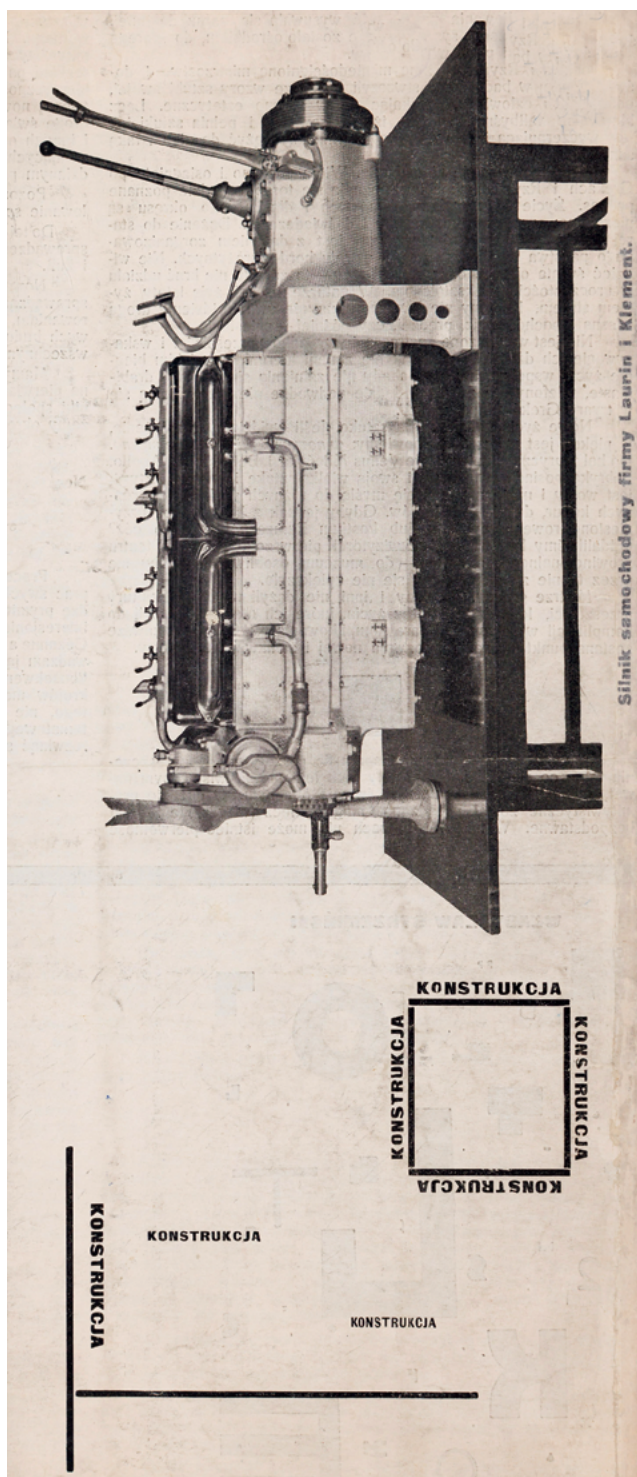
Na wystawie Berlewiego zostało pokazanych około dziesięciu prac mechanofakturowych. Przekonuje o tym krótka notka, w której informowano o idei ekspozycji: „Prace te zmierzają do stworzenia nowego języka kształtów, opartego na zasadach wytwórczości maszyny, a więc na zasadach industrialnych. Z tego też względu wystawa ta winna zainteresować najszersze koła techników i przemysłowców. Wystawa ta jest świadomym wprowadzeniem w dziedzinę twórczości artystycznej racjonalnych metod pracy”<sup>34</sup>. Wykonany w autosalonie fotograficzny portret Berlewiego ukazywał go w dostojnej pozycji, opartego o jeden z najnowszych modeli samochodu. Zdjęcie sprawia wrażenie, jakby to Berlewi był producentem prezentowanego pojazdu Austro-Daimlera, a wywieszane na ścianie w tle prace mechanofakturowe były przykładowymi szkicami jego budowy.

31. „Wystawa prac mechano-fakturowych H. Berlewiego”, *Nasz Przegląd*, nr 73 (13 III 1924), s. 4.

32. Berlewi pisał w 1957 r.: „15 marca odbyło się znów drugie z kolei otwarcie wystawy grupowej Bloku w salonie automobilowym Laurin & Klement na Mazowieckiej, na której reprezentowany byłam kilkoma pracami mechanofakturowymi” (id., „Niecico o dawnej awangardzie”, s. 8).

33. Zob. „Austro-Daimler. Towarzystwo budowy motorów SA”, *Świat*, nr 24 (1922), s. 16–17; reklama Austro-Daimlera, *ibid.*, nr 51 (1923).

34. „Wystawa prac mechano-fakturowych H. Berlewiego”, s. 4.



10 Fotografia silnika samochodowego firmy Laurin & Klement zamieszczona w piśmie „Blok” (1924, nr 2, s. nlb.)

Widoczne na fotografii części samochodowe – opona i silnik – mogły kojarzyć się z „konstruktywistycznymi” rzeźbami, a prace Berlewiego z rysunkami technicznymi

elementów samochodu. W przeciwieństwie do dadaistycznej koncepcji *ready-made*, w przypadku której kontekst muzeum i galerii determinował definiowanie obiektu jako dzieła sztuki, kontekst salonu samochodowego mógł definiować dzieła Berlewiego jako prace związane z budową i produkcją samochodu. Przykłady mechanofaktury miały być w jego przekonaniu świadomym wprowadzeniem do sztuki „racjonalnych metod pracy”, podczas gdy sam Berlewi pozował na zdjęciu niczym inżynier i producent samochodu, którego nie zaprojektował.

Sam fakt odrębnego wystąpienia Berlewiego na dzień przed grupową wystawą Bloku był już przedmiotem wielu komentarzy. Jego indywidualistyczne zachowanie było oczywiście jasnym sygnałem, że artysta nie zamierza pokazywać swoich prac jako członek warszawskiego ugrupowania. Ciekawe natomiast, że mimo urazu, jaki ten gest autonomii mógł wywołać wśród członków Bloku i samego Szczuki, na ostatniej stronie drugiego numeru pisma z kwietnia 1924 r. znalazło się miejsce na reklamę książki Berlewiego *Mechano-faktura* (zaraz obok reprodukcji bloku silnika Laurin & Klement). W tym kontekście można wysnuć przypuszczenie, że sama nazwa grupy Blok mogła odwoływać się nie tylko do „grupy”, tzn. „Bloku Kubistów, Suprematystów i Konstruktywistów”, ale też do bloku silnikowego i bloku cylindrowego samochodu marki Laurin & Klement. Blok silnika, umieszczony w drugim numerze pisma, był przecież głównym elementem konstrukcyjnym tłokowego silnika spalinowego (il. 10). Ideałem działań grupy był w końcu rezultat kolektywnej pracy, doskonały twór nowoczesności, złożony z bloku silnika – samochód. „Konstruktywizm nie stara się naśladować maszyny, lecz konstruować każdą rzecz według jej własnych zasad – więc w swej dziedzinie jest logiczny jak maszyna” – pisali artyści Bloku<sup>35</sup>. Szczuka zaś zaznaczył ten aspekt w jednym z punktów manifestu *Co to jest konstruktywizm?*: „Konstruktywizm nie naśladuje maszyny, lecz znajduje swój równoważnik w prostocie i logice maszyny”<sup>36</sup>. Grupa Blok mogła zatem „znajdować swój równoważnik” w bloku silnika samochodowego.

„Obejrzyjcie samochód firmy Laurin & Klement – i osądźcie, czy artysta mógłby mu nadać doskonalszą formę nie psując konstrukcji” – to kolejne hasło, które ujawniało fascynację członków grupy procesami konstrukcji i produkcji pojazdów mechanicznych<sup>37</sup>.

35. [Inc.: Konstruktywizm nie stara się naśladować maszyny...], *Blok*, nr 1 (1924), s. 4.

36. Red., „Co to jest konstruktywizm?”, *Blok. Kurier Bloku*, nr 6–7 (1924), s. nlb.

37. [Inc.: Obejrzyjcie samochód...], *Blok*, nr 1 (1924), s. 1.



Wydrukowano je w pierwszym numerze „Bloku” wraz ze zdjęciem reklamującym samochód sprzedawany przez Heynego na Mazowieckiej 11. W odróżnieniu od pierwszej wystawy Berlewiego w Austro-Daimlerze nie wiadomo, czy wykonano jakąkolwiek dokumentację ekspozycji grupy Blok. Nie odnaleziono dotąd ani fotografii z wernisażu, ani innych materiałów promocyjnych wystawy. Domniemywać należy, że pierwszy numer pisma, wydany na tydzień przed otwarciem, spełniał funkcję katalogu. Zapewne znalazły się w nim reprodukcje eksponowanych tam prac. Numer był dostępny dla publiczności, a jego rozmiary (prawie metr długości) sugerowały wyraźnie gazetowy charakter.

Wystawa odbiła się pewnym echem w ówczesnej prasie, ukazało się kilka recenzji, które pozwalają na identyfikację niektórych eksponatów. Jan Żyznowski pisał, że „grupa wystawiła prace malarskie, które nie są malarstwem, z wyjątkiem prac Henryka Stażewskiego”<sup>38</sup>. O twórczości tego artysty pisała też Stefania Zahorska, informując, że „[w] Polsce kilka obrazów o najczystszyim typie kubistycznym mieliśmy sposobność oglądać na wystawie Bloku w Warszawie w marcu b. r. Były to utwory Henryka Stażewskiego”<sup>39</sup>. W swoim artykule podkreślała, że „pochodnymi kubizmu” był suprematyzm, puryzm i konstruktywizm, które prezentowane były w salonie automobilowym. W swej wypowiedzi nie trzymała się ściśle terminologii, podkreślając m.in., że francuskim artystą, łączącym kubizm z konstruktywizmem, był Fernand Léger<sup>40</sup>. W rzeczywistości Léger nie był konstruktywistą, ale reprezentantem puryzmu środowiska „L’Esprit nouveau”. Warto jednak podkreślić, że różnice te były trudne do uchwycenia również dla redaktorów pisma „Sztuka i Artysta”. Sugerowali oni wyraźne zbieżności wystawianych prac Bloku z teoriami francuskich artystów, podkreślając, że „w jednym ze składów automobilowych w Warszawie odbyła się wystawa grupy artystów, stosujących popularną przez czas pewien teorię artystyczną Ozenfanta, w której podstawą nowej estetyki ma być maszyna i jej piękno, podstawą zaś tworzenia tzw. «konstruktywizm celebrialny»”<sup>41</sup>. I rzeczywiście, jeśli uznamy, że prace Stażewskiego

reprodukowane w pierwszym numerze „Bloku” zostały wystawione w autosalonie Laurin & Klement, to trzeba przyznać, że zdradzały one o wiele większe powinowactwa z puryzmem i martwymi naturami Ozenfanta niż z konstruktywizmem. W sprawie pozostałych dzieł, które eksponowano w tej przestrzeni, niewiele więcej wiadomo. Należy jednak przywołać słowa recenzenta „Dziennika Poznańskiego”, który podkreślał, że wypełniony ilustracjami pierwszy numer „Bloku” pozwalał „i w Poznaniu wyrobić sobie wyobrażenie o konstruktywizmie, po-suprematyzmie i o całej rewii warszawskiej”<sup>42</sup>. Pisał również, że na wystawie prezentowano „parę suprematystycznych malowideł”, a także prace mające charakter rysunków technicznych, co wskazywałoby na reprodukowane w pierwszym numerze „Bloku” projekty autorstwa Żarnowerówny i Szczuki:

Rewia odbyła się 15 marca o 12 w południe. Nie odbyła się w żadnym z salonów sztuki, jak tego można było oczekiwać, od artystów, lecz – w salonie automobilowym. [...] limuzyna fabryki Laurin i Klement, która stała pośrodku salonu, harmonizowała się całkowicie z rozwieszonymi na ścianach obrazami: a co do niektórych wystawionych przedmiotów trudno było rozstrzygnąć czy to rzeźby, czy też części składowe motoru. [...] Konstrukcjonizm [...] konstruuje figury, które nic nie odtwarzają, nic nie przedstawiają. [...] są przeważnie dwubarwne, zwykle czarno-białe; przypominają najwięcej rysunki techniczne. To porównanie nie jest bynajmniej błuznierstwem dla młodych artystów: przeciwnie, rysunki techniczne, z ich precyzją i regularnością są, podobnie jak maszyny, najpiękniejszymi rzeczami, jakie człowiek stworzył: to, co artyści dotąd robili, nie może równać się z nimi. Laikowi te kartony konstrukcyjne mogą wydać się nudne, niepotrzebne, nawet nieartystyczne, ale śmiechu już nie wywołują<sup>43</sup>.

Jeśli przyjmiemy, że reprodukowane na stronie czwartej pierwszego numeru „Bloku” „układy konstrukcyjne” Szczuki i Żarnowerówny wystawione zostały w salonie Laurin & Klement, to rzeczywiście mogłyby to być te prace, o których recenzent pisał jako o zharmonizowanych z ustawionym w centrum samochodem.

38. J. Ż. [Jan Żyznowski] „Kronika Artystyczna. Wystawa Bloku”, *Tygodnik Ilustrowany*, nr 13 (1924), s. 205.

39. Zahorska, „Kubizm i jego pochodne”, s. 36.

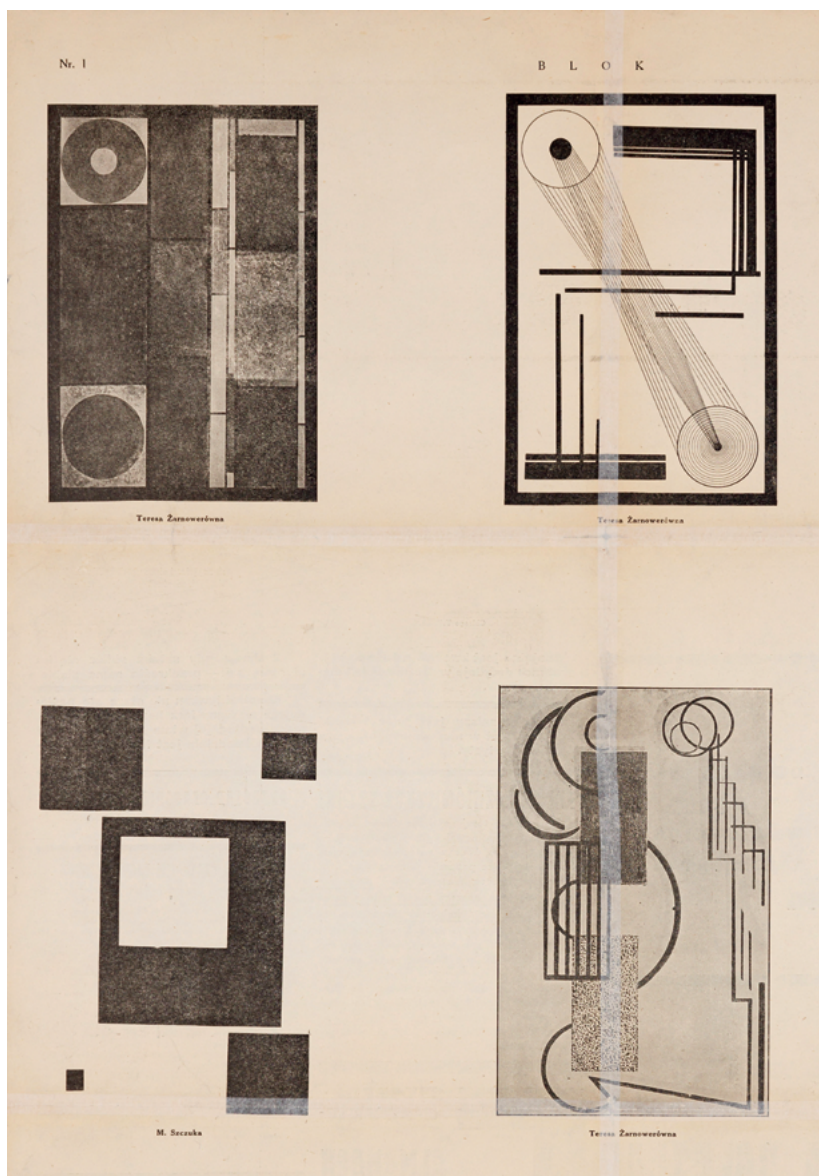
40. Ibid., s. 41.

41. „Wystawy warszawskie. Blok kubistów”, *Sztuka i Artysta*, nr 3 (1924), s. 82.

42. Łuk., „Rewia awangardy w Warszawie (Korespondencja «Dziennika Poznańskiego»)”, *Dziennik Poznański*, nr 77 (1 IV 1924), s. 5–6.

43. Ibid., s. 5.





11 Reprodukcyjne prace Teresy Żarnowerówny i Mieczysława Szczuki zamieszczone w piśmie „Blok” (1924, nr 1, s. 3)

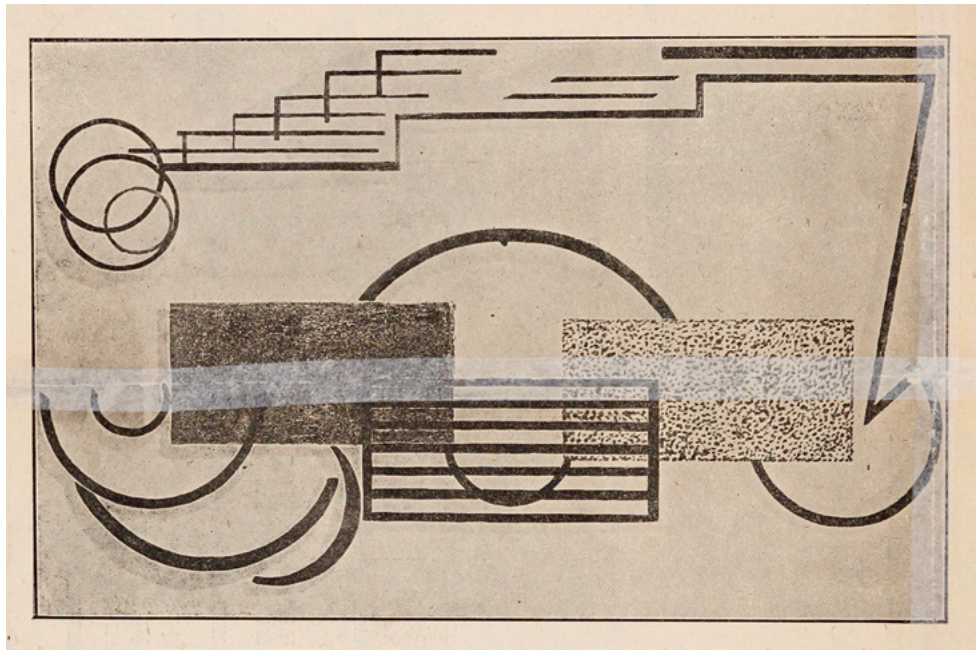
W zestawieniu z najnowszymi modelami Laurin & Klement mogły sprawiać wrażenie, że stanowią części składowe ich konstrukcji. Ostatnia z reprodukowanych na tej stronie praca autorstwa Żarnowerówny ukazuje (wertikalnie) obraz samochodu w pędzie. Jeśli spojrzeć na tę kompozycję w układzie horyzontalnym, to możemy dostrzec kontury samochodu Laurin & Klement w takim samym ujęciu, jak reklama tej marki zamieszczona w pierwszym numerze pisma (il. 11–13).

Wśród prac reprodukowanych w „Błoku” te autorstwa Żarnowerówny wydają się mieć najbardziej techniczny charakter, przez co trudno jednoznacznie ocenić, z jakimi procesami konstrukcyjnymi mogły być

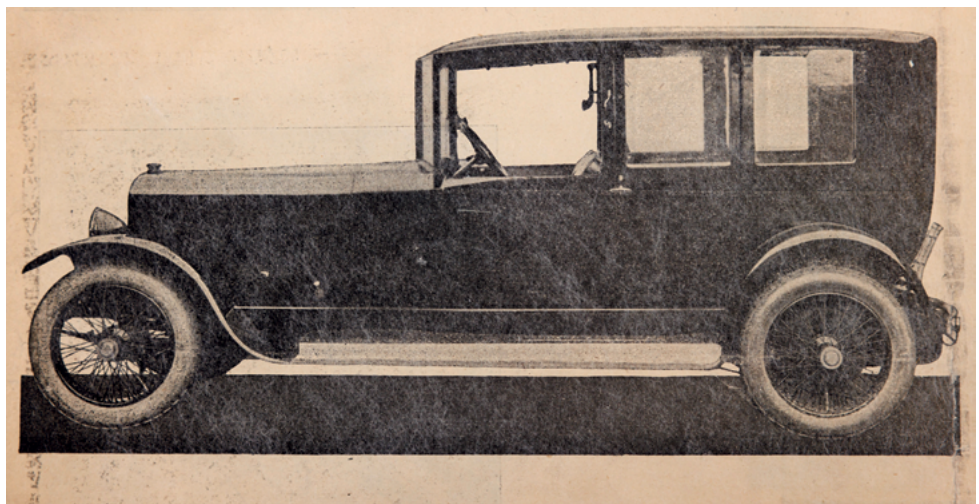
związane. Stefan Kordian Gacki, uznając jej prace za najlepsze spośród członków grupy, podkreślał jednocześnie trudność ich analizy: „pozbawieni norm rzeczywistości, w pewnym znaczeniu b. konkretnych, oddani jesteśmy na pastwę intuicji. Interesujący paradoks: konstruktywizm jako sztuka subintuicyjna!”<sup>44</sup>. I rzeczywiście, to właśnie intuicja podpowiada, że niepodpisane prace Żarnowerówny reprodukowane w pierwszym numerze „Błoku”, a także okładka numeru piątego, mogły zostać pokazane w salonie Laurin & Klement, harmonizując najpełniej, jak pisał recenzent „Dziennika Poznańskiego”, z ustawionym na środku modelem samochodu. Praca reprodukowana na okładce, datowana w prawym

44. St. K. G. [Stefan Kordian Gacki], „Blok 1–2. Czasopismo awangardy artystycznej”, *Almanach Nowej Sztuki*, nr 2 (1924), s. 58.

12 Teresa Żarnowerówna,  
kompozycja. Repr. wg *Blok*,  
nr 1 (1924), s. 3  
*W czasopiśmie praca*  
*reprodukowana w układzie*  
*wertykalnym.*



13 Fotografia samochodu  
marki Laurin & Klement  
zamieszczona w piśmie „Blok”  
(1924, nr 1, s. 4)



dolnym rogu na rok 1923, wydaje się najsilniej związana z budową i procesem montażu pojazdu mechanicznego (il. 14). Przyjmując, że jest to widok z góry, dostrzec można w tej kompozycji wyraźne kontury samochodu, a także jego elementy składowe: koła, opony i drzwi. Koła w prawym górnym i lewym dolnym rogu są już zamontowane, natomiast koła i opony z prawego dolnego i lewego górnego rogu wydają się przypominać układ montażu samochodu na taśmie produkcyjnej.

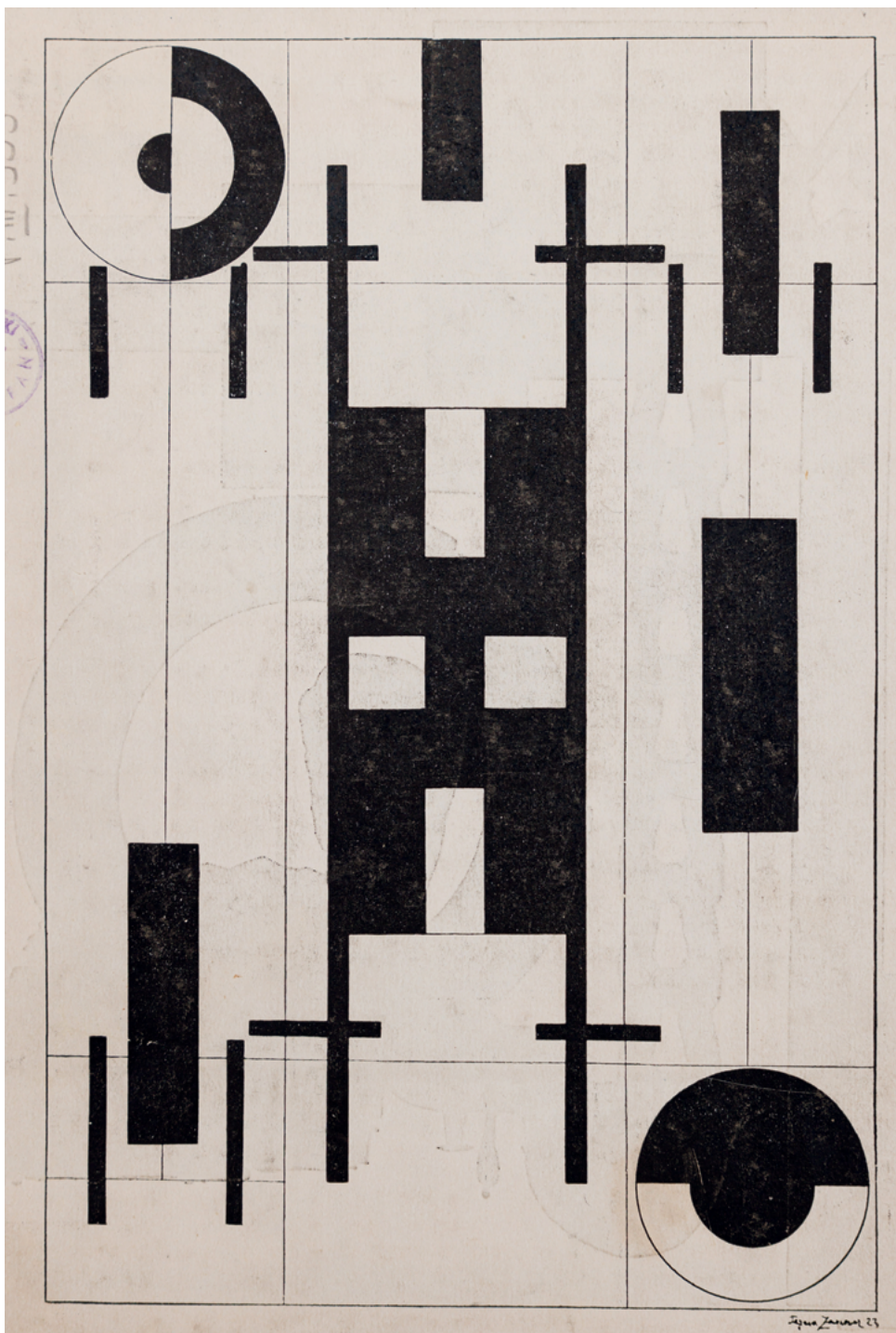
Wystawa w autosalonie Laurin & Klement miała na celu ukazanie relacji między eksperymentami laboratoryjnymi warszawskich konstruktywistów a skończonym „dziełem”, jakim był ustawiony w samym centrum ekspozycji samochód. Samochód nie był w końcu

dziełem jednego człowieka – wynalazcy i projektanta, ale produktem stworzonym w fabryce, dzięki pracy robotników i maszyn. Jeśli projekty Żarnowerówny rzeczywiście ukazywały proces budowy samochodu, by współgrać w przestrzeni wystawienniczej autosalonu z wyprodukowanym modelem marki Laurin & Klement, to bezpośrednio kojarzyć się mogły z procesem organizacji pracy znanym powszechnie z metod produkcyjnych w fabryce Forda.

#### FORDYZM A KULTURA ROBOTNICZA

„Sztuka winna być nie przejawem indywidualistycznych zamierzeń artysty – lecz dziełem wysiłku zbiorowości, której robotnikiem i wynalazcą jest poszczególny





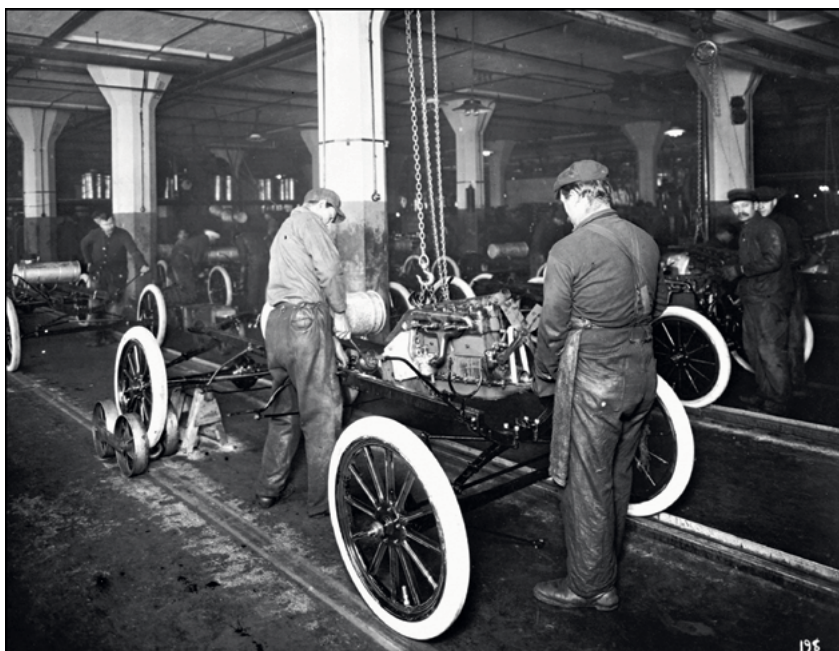
14 Teresa Żarnowerówna,  
kompozycja, 1923. Repr. wg *Blok*,  
nr 5 (1924), s. 1

artysta”<sup>45</sup> – pisał Szczuka w tekście zamieszczonym w pierwszym numerze „Bloku”. Tym samym artysta miałby być zarówno wynalazcą, inżynierem, kierownikiem, organizatorem pracy, producentem, jak i robotnikiem. „Produkcja” nowej sztuki, podobnie jak produkcja samochodów, powinna być dziełem wysiłku zbiorowości i maszyn. Utopijne przekonanie zawarte

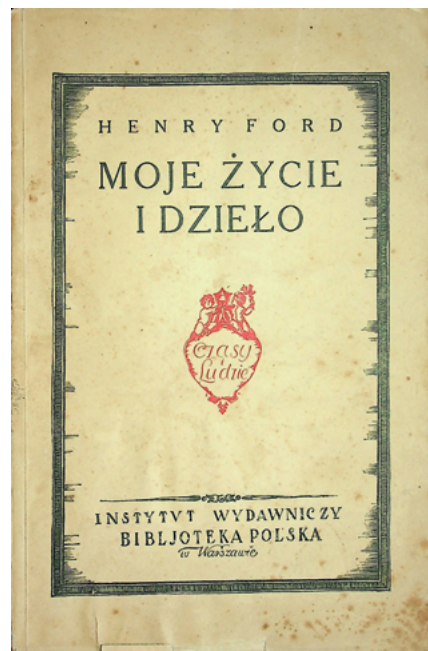
w tekście Szczuki nie miało jednak szans na praktyczną realizację. Berlewi, który już wcześniej odciął się od organizatorów wystawy w Laurin & Klement, pozował obok samochodu w garniturze, a więc w żaden sposób nie wyglądał na robotnika, a raczej na producenta bądź dealera Austro-Daimlera. Z drugiej strony Strzeмиński, który wziął udział w zbiorowym pokazie na

45. [Mieczysław Szczuka], [inc.: Likwidujemy ostatecznie istniejące dotychczas...], s. 1.





15 Robotnicy przy taśmie montażowej w fabryce Forda w Detroit, lata 20.–30. XX w. Fot. media.ford.com



16 Okładka polskiego wydania książki Henry'ego Forda *Moje życie i dzieło* (Warszawa 1924)

Mazowieckiej 11 jako członek Bloku, przyrównywać będzie rolę artysty do inżyniera pracującego w fabryce Forda. W artykule *B=2* zamieszczonym w grudniowym numerze pisma (1924, nr 8–9) ujawnił, w jaki sposób należy doskonalić praktykę artystyczną, stosując zasady fordyzmu, opierające się na ciągłym wysiłku twórczym: „Fabryka samochodów Forda: każdy robotnik wykonuje tylko jeden rodzaj ruchów (zróżniczkowanie pracy), każdy samochód jest stopniowo wykonywany przez kilka tysięcy robotników, z których każdy ma do wykonania jedną najprostszą funkcję ściśle określoną. [...] W taki sposób co minutę fabryka wypuszcza samochód, poprzednio przeprowadzony przez tysiące rąk. Dzięki dobrej organizacji, ekonomii ruchów, wynikającej z najściślejzego podziału, uproszczenia i mechanizowania pracy – szybkość wykonywania jest największa. Zadaniem inżynierów dozorujących na odcinkach rzeki pracy – wynalazczość, uproszczenie ruchów każdego poszczególnego robotnika; jednym ruchem zastąpienie kilku ruchów (przez odpowiednią zmianę = udoskonalenie maszyn). Wynik – ciągły wysiłek twórczy”<sup>46</sup>.

W przekonaniu Strzemińskiego wywiedziony z fordyzmu system mechanizacji i koordynacji, zapewniający ciągłość procesu produkcyjnego, prowadzić miał

sztukę w stronę stałego doskonalenia w taki sposób, w jaki udoskonalane były i są samochody. Ów proces można rozpoznać w układzie „twórczość + system”, czyli twórczość artysty i inżyniera + system organizacji pracy dla robotników i maszyn. Sam Ford w książce *Moje życie i dzieło* przyznawał, że artysta powinien przyjąć na siebie rolę inżyniera i producenta, a także na odwrót – to inżynier i producent powinni być innowacyjni jak artysta: „A jeśli kto pożąda pola dla żywotnych dzieł twórczych niechaj idzie tam, gdzie zetknie się z wyższym prawem niż prawa dźwięku, linii i barwy; niechaj idzie tam, gdzie zetknie się z prawami osobowości. Potrzeba nam artystów w ułożeniu stosunków przemysłowych. Potrzeba nam mistrzów metod przemysłowych – tak z punktu widzenia wytwórcy, jak i wytworu”<sup>47</sup> (il. 15–16).

W artykule *B=2* Strzemiński wyraźnie odwoływał się do fordowskich zasad kapitalistycznej wytwórczości, stawiając się na równi z inżynierem i producentem, ale w żaden sposób nie z robotnikiem. Kilkanaście lat później, w 1936 r., a więc w roku premiery filmu *Modern Times* (*Dzisiejsze czasy*) Charliego Chaplina, będącego oczywistą krytyką kapitalistycznego wyzysku fabryki Forda, Strzemiński wciąż podkreślać będzie,

46. Władysław Strzemiński, „B = 2”, *Blok & Kurier Bloku*, nr 8–9 (1924), s. n.lb.

47. Ford, *Moje życie i dzieło*, s. 103.

że fordyzm i wywiedziony z niego racjonalny podział pracy były najdoskonalszym wcieleniem demokracji: „Racjonalizacja przeprowadzona w zakładach Forda obniżyła ceny i zapewniła każdemu człowiekowi jego własny samochód. Racjonalizacja w niesłychany sposób obniżyła koszty produkcji i stwarzała demokratyczne metody zaspokojenia potrzeb całej ludzkości”<sup>48</sup>. W tak ujętym „systemie demokratycznym” artysta, podobnie jak inżynier, pracował, w przekonaniu Strzemińskiego, nie tylko dla własnych potrzeb, ale też dla dobra klas niższych i wyższych.

Przygotowując artykuł *B = 2*, Strzemiński mógł być już po lekturze polskiego tłumaczenia autobiograficznej książki Forda. Jak wspomniano, ukazała się ona w czerwcu 1924 r., niedługo po opisanych wyżej wystawach w salonach samochodowych Austro-Daimlera, Laurin & Klement oraz ekspozycji amerykańskiej motoryzacji w hali metalowców. Okazała się bestsellerem i zaledwie rok później opublikowano jej drugie polskie wydanie. Została przyjęta bardzo pozytywnie przez umiarkowane środowiska lewicowe. Jedną z pierwszych recenzji książki, a wraz z nią także „socjalistyczna” interpretacja fordyzmu zaprezentowana została już pod koniec czerwca tego samego roku na łamach „Robotnika”. Recenzent definiował fordyzm w kategoriach „kapitalistycznego socjalizmu”. Uznawał, że amerykańska fabryka jest wzorem dla doskonałej organizacji pracy i użycia zdobyczy technicznych, a propozycje Forda wobec spraw plac robotniczych były bardzo aktualne<sup>49</sup>. W piśmie „Rzeczpospolita Spółdzielcza” Władysław Wolert podkreślał natomiast, że mimo wyraźnie formułowanych przez Forda wrogich socjalizmowi zasad kapitalistycznej wytwórczości z książki jego „tryska wiara w człowieka, wiara w konieczność doskonalszego, sprawiedliwego, bardziej harmonijnego zorganizowania życia przemysłowego”<sup>50</sup>. Jan Hempel, redaktor „Nowej Kultury”, pisma radykalnego odłamu polskiej lewicy, był wobec fordyzmu bardziej wstrzemięźliwy i krytyczny. Dostrzegł w książce Forda wiele istotnych informacji i zachęcał czytelników do jej uważnej lektury.

W jego przekonaniu wyłaniała się z niej postać „człowieka o żelaznej wytrzymałości, bardzo praktycznego, świetnego administratora, zapewne obdarzonego dużą dozą wynalazczości w mechanice, niewątpliwie doskonałego organizatora pracy ludzkiej – i jednocześnie beznaściejnie naiwnego, gdy idzie o ogólne sprawy społeczne”. Uważał, że książka stanowi doskonałą lekturę dla każdego zajmującego się zagadnieniami społecznymi, ale należy czytać ją krytycznie, pamiętając o wyższości walki klasowej nad kapitalistycznym systemem produkcji wywiedzionym z fabryki Forda<sup>51</sup>.

Współpracownikiem Hempla w „Nowej Kulturze” był naczelny redaktor „Błoku”, Mieczysław Szczuka. Być może również on czytał polskie wydanie autobiografii Forda, choć trudno odnaleźć w jego tekstach teoretycznych bezpośrednie odwołania do tych kwestii. Krytyka fordyzmu ukazała się nieco później, na łamach finansowanego przez Komunistyczną Partię Polski pisma „Dźwignia” (1927–1928), które Szczuka założył po zamknięciu „Nowej Kultury” i „Błoku”. Zawierał ją zamieszczony w ostatnim numerze pisma artykuł Stefana Świerzewskiego *Racjonalizacja i organizacja pracy*, opatrzony zdjęciem ruchomej wstęgi fordowskiej (il. 17). Autor odnosił się w nim bardzo krytycznie do wyzysku klasy robotniczej przez Forda i amerykańskie koncerny<sup>52</sup>. Numer ten wydany został już po śmierci Szczuki, a redagował go Witold Wandurski. W „Błoku” nie tylko przemilczano kwestie wyzysku klasy robotniczej, ale w rzeczywistości akceptowano fordyzm, o czym przekonywały wspomniany artykuł Strzemińskiego czy prace Żarnowerówny nawiązujące do taśmy produkcyjnej.

Nie bez powodu zatem postulujące idee racjonalizacji pracy pismo „Blok” niejednokrotnie spotykało się z ostrymi zarzutami środowiska lewicowego: „Jakieś geometryczne rysunki, które nie wiadomo co mają oznaczać i do czego służyć. Dziwactwo” – pisało 16 marca 1924 r. na łamach „Robotnika”<sup>53</sup>, a recenzent „Nowej Kultury” podkreślał: „[A]ni jednego słowa o klasie robotniczej, czy w ogóle o sprawach społecznych. [...] numer «Błoku» zawiera niemal

48. Władysław Strzemiński, „Aspekty rzeczywistości”, *Forma*, nr 5 (1936), s. 7.

49. Bor. [Jan Maurycy Borski], „Sprawozdanie z książek. Henry Ford, *Moje życie i dzieło* [...]”, *Robotnik*, nr 173 (26 VI 1924), s. 2.

50. Władysław Wolert, „Nowe ideały. Ford: Kapitalistyczna ekonomia spożywczy”, *Rzeczpospolita Spółdzielcza*, nr 7–8 (1924), s. 299.

51. Jan Hempel, „Henry Ford. *Moje życie i moje dzieło*”, *Nowa Kultura*, nr 38 (1924), s. 73.

52. Stefan Świerzewski, „Racjonalizacja i organizacja pracy”, *Dźwignia*, nr 8 (1928), s. 30–41.

53. „Czasopisma nadesłane”, *Robotnik*, nr 75 (16 III 1924), s. 4.

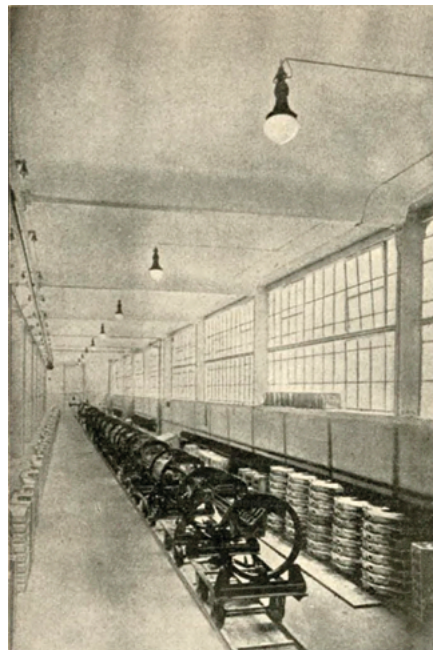


same rysunki, będące studiami laboratoryjnymi dla «speców» artystów»<sup>54</sup>.

W ocenie pierwszego numeru „Bloku” przez środowiska lewicowe nie pomogło hasło przekonujące o tym, że dzieło jest wysiłkiem zbiorowości, a artysta ma być nie tylko wynalazcą, ale też robotnikiem. Problematyczna okazała się również ocena powiązanego z Komunistyczną Partią Polski Szczuki, który przyjął na siebie rolę organizatora, wynalazcy, inżyniera i producenta, ale już nie robotnika. Sporządzając definicję konstruktywizmu, wyszczególnił w czternastu punktach ważną rolę organizacji pracy: „4. System metodycznej kolektywnej pracy, regulowanej przez świadomą siebie wolę, mający na celu udoskonalenie wyników zbiorowo osiągniętego dorobku pracy i wynalazczość”<sup>55</sup>. Być może „świadoma siebie wola” miała dotyczyć świadomości klasy robotniczej, ale możemy się tego tylko domyślać, ponieważ nie zostało to wyraźnie wyartykułowane. Co więcej, architektoniczny projekt modelu salonu samochodowego Szczuki, reprodukowany w dziesiątym numerze „Bloku” (kwiecień 1925), okaże się wyrazistym świadectwem indywidualnych zamierzeń artysty-architekta, przeciwko którym Szczuka na samym początku tak gorączkowo występował (il. 18).

#### MODEL SALONU AUTOMOBILOWEGO MIECZYŚŁAWA SZCZUKI A ROZPAD BLOKU

Architektoniczny model salonu samochodowego był dla Szczuki projektem szczególnym. Widniał nawet na jego papierze listowym jako swego rodzaju sygnatura artysty<sup>56</sup>. Został wystawiony w lutym 1925 r. w gmachu Politechniki Warszawskiej na ekspozycji Koła Architektów obok innych projektów i makiet, również tych przeznaczonych do pawilonu polskiego na paryską Międzynarodową Wystawę Sztuki Dekoracyjnej i Wzornictwa. W tym samym miesiącu Szczuka, Żarnowerówna i Stażewski wraz z Marią Nicz-Borowiakową, Aleksandrem Rafałowskim i Janem Golusem anonsowali wspólny udział artystów nowoczesnych w dziale teatralnym<sup>57</sup>. I choć większość projektów scenograficznych została



17 Ruchoma wstęga fordowska.  
Repr. wg *Dźwignia*, nr 8 (1928), s. nlb.

przez komisję kwalifikacyjną przyjęta, to jednak odrzucenie przez nią makiety autosalonu Szczuki przyczyniło się ostatecznie, jak dowodzi Joanna M. Sosnowska, do wycofania się grupy Blok z udziału w planowanej ekspozycji w stolicy Francji. W swoich badaniach Sosnowska podkreśliła, że „Szczuka wolał zaprzepaścić szansę najskromniejszego nawet zaprezentowania polskiej awangardy w Paryżu, niż dopuścić do sytuacji, w której on sam nie znalazłby się wśród wystawiających kolegów”<sup>58</sup>.

Mimo odrzucenia przez komisję kwalifikującą ekspozycji na paryską wystawę, model pawilonu samochodowego został bardzo dobrze oceniony przez krytyków. Szczesny Rutkowski uważał, że projekt odpowiadał „współczesnemu poczuciu estetycznemu, podświadomie przekształconemu ciągłym oglądaniem aut, tramwajów, druków afiszowych, damskich i męskich mód; prostota i różnorodność połączona z celowością budynku”<sup>59</sup>. Mieczysław Treter z kolei pisał: „Szczuka [...] dał nader pomysłowy projekt (w postaci starannie wykonanego

54. „Blok”, *Nowa Kultura*, nr 12 (1924), s. 282 (rubryka „Książki i czasopisma”).

55. Red., „Co to jest konstruktywizm?”, s. nlb.

56. Zob. list Mieczysława Szczuki do Mariana Sokołowskiego, 6 IX 1925, w: Anatol Stern, Mieczysław Berman, *Mieczysław Szczuka* (Warszawa: Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, 1965), s. 164.

57. Joanna M. Sosnowska, „Dlaczego w Paryżu nie było awangardy?”, w: *Wystawa paryska 1925. Materiały z sesji naukowej Instytutu Sztuki PAN, Warszawa, 16–17 listopada 2005 r.*, red. Joanna M. Sosnowska (Warszawa: Instytut Sztuki PAN, 2007), s. 122.

58. *Ibid.*, s. 125.

59. Szczesny Rutkowski, „Drogi polskiej architektury”, *Kurier Polski*, nr 46 (15 II 1925), s. 8.

modelu) lokalu na sklep automobilowy, projekt liczący się zarówno z czysto praktycznymi potrzebami tego rodzaju wnętrza, jak też koniecznością odpowiedniej reklamy oraz z potrzebą nadania całości odrębnego charakteru [...] to sklep z samochodami, a więc z artykułem konstruowanym przez techników – mechaników, produkowanym fabrycznie, z artykułem, który obok aeroplanu i radio, stanowi nieledwie ostatnie słowo współczesnej nam doby. Tzw. artystyczna dekoracja wnętrza i odpowiednie znaki zewnętrzne (napisy reklamowe itp.) winny wszystkie te zasadnicze cechy wyraziście podkreślać: projekt M. Szczuki czyni też w pełni zadość tym postulatam”<sup>60</sup>.

Stanisław Czekalski, omawiając projekt Szczuki, dowodził, że „sam pomysł, jak i konkretne rozwiązania projektowe nawiązują wprost do utopijnej koncepcji Le Corbusiera «Maison Citrohan», będącej próbą przeniesienia na architekturę zasad fordyzmu. [...] idąc w swych projektach za linią «L'Esprit nouveau», Szczuka opowiada się, *implicite*, za architektoniczną utopią – przeciw rewolucyjnemu marksizmowi i politycznym dążeniom Kominternu”<sup>61</sup>. Z jednej strony należy zgodzić się, że model Szczuki w żaden sposób nie odpowiadał rewolucyjnym dążeniom klasy robotniczej, z drugiej trzeba jednak wskazać, że drobiazgowy projekt salonu z szyldami Citroëna i Fiata<sup>62</sup> (il. 18–19) trudno wiązać z masową produkcją domów, o której pisał Le Corbusier. W przypadku Maison Citrohan Le Corbusier tylko metaforycznie odwoływał się do marki Citroën i nie przygotował projektu z myślą o autosalonie. Szkice budynku wraz z krótkim opisem znalazły się w trzynastym numerze „L'Esprit nouveau” z 1921 r. Przedstawiciel puryzmu uważał, że podobnie jak w przypadku samochodów Forda efektem seryjnej produkcji domów będzie ich niska cena, przystępna również dla młodzieży i niższych klas społecznych: „Mam trzydzieści lat, dlaczego nie kupię sobie domu [...] takiego jak [samochód marki] Ford, którego sobie kupiłem (lub Citroëna)”<sup>63</sup>.

Wybór szyldów Citroëna i Fiata miał w przypadku Szczuki zupełnie inne podłoże niż bezpośrednio

odwołanie do purystycznych rozwiązań Le Corbusiera. Marka Citroën nie miała wówczas własnej przestrzeni wystawienniczej w Warszawie i korzystała z salonu przy Wierzbowej 6, a zatem z salonu Austro-Daimlera. W końcu to właśnie Austro-Daimler był początkowo przedstawicielem Citroëna na Polskę. Założyciel firmy, André Citroën, przybył do Polski dopiero w 1928 r. Później podpisał akt notarialny na wynajem terenów fabrycznych, a warszawska filia tej francuskiej marki została otwarta 1 stycznia 1930 r. przy Górnośląskiej.

W pierwszej połowie lat 20. Laurin & Klement, Austro-Daimler czy Fiat miały własne autosalony; ten ostatni mieścił się od 1922 r. w narożniku Hotelu Europejskiego. Przedstawicielstwo Citroëna mogło zatem już w połowie lat 20. myśleć o budowie własnego salonu w Warszawie. Można wysnuć podejrzenie, że Szczuka świadomie nie wybrał ani marki Laurin & Klement, ani Austro-Daimlera, by nie kojarzyć projektu z tymi autosalonami, w których odbyła się pierwsza wystawa mechanofaktur Berlewiego i pierwsze wspólne wystąpienie konstruktywistów w Warszawie.

Mieczysław Szczuka nie wystawił swojego modelu autosalonu razem z grupą Blok, ale indywidualnie, na wystawie Koła Architektów. W jego projekcie nie chodziło już o sam samochód i jego doskonałą, celową konstrukcję postrzeganą jako dzieło wysiłku zbiorowości, jak było to w przypadku pierwszej ekspozycji Bloku. Dużo ważniejsze okazało się zaplanowanie przestrzeni, w której ten samochód zostanie zaprezentowany. Model autosalonu mógł też być realizacją założeń wyrażonych przez Szczukę w tekście *Architektura wewnątrz* z ósmego–dziesiątego numeru „Bloku”: „Wielkie przestrzenie okien doprowadzających światło dzienne – pozwalają a nawet wymagają barwy: sufit, ściany, meble, podłoga – są barwne”<sup>64</sup>.

Model salonu automobilowego Szczuki nie odwoływał się zatem ani do Le Corbusiera, ani do wspólnego wystąpienia warszawskich konstruktywistów, ale ukazywał związek artystycznej dekoracji wnętrza z, jak ujął to Treter, „praktycznymi potrzebami tego rodzaju wnętrza, jak też koniecznością odpowiedniej reklamy oraz

60. Mieczysław Treter, „Wystawa architektoniczna”, *Warszawianka*, nr 48 (17 II 1925), s. 5.

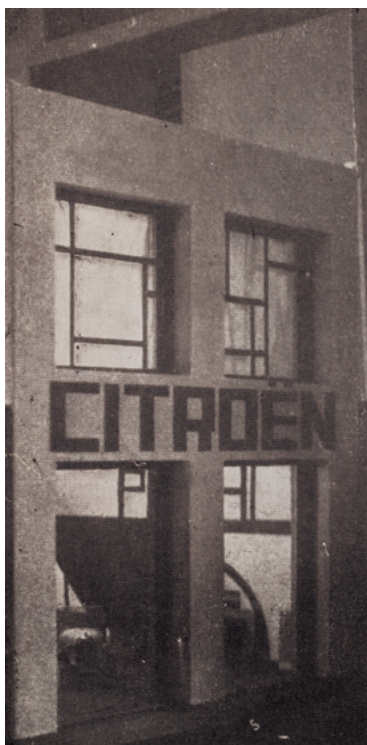
61. Czekalski, „Międzynarodówka Salonów Automobilowych i hagiografia rewolucji”, s. 89.

62. Istnieją dwie reprodukcje makiety: zamieszczona w piśmie „Świat” (1925, nr 15) zawierała napis Fiat, natomiast reprodukcja makiety w „Bloku” (1925, nr 10) została ucięta i widnieje na niej tylko nazwa Citroëna.

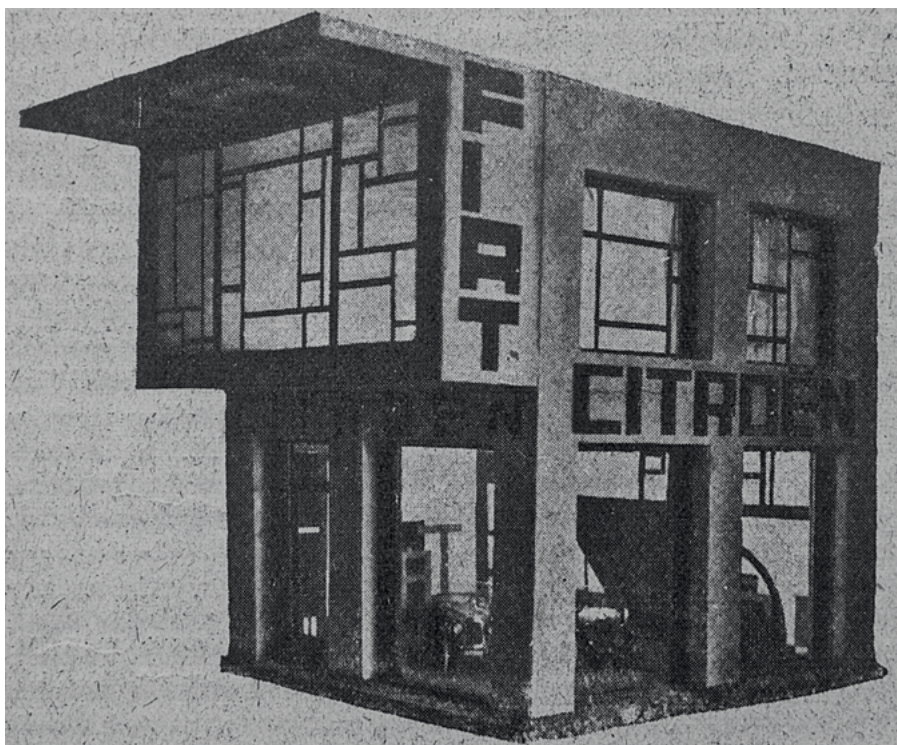
63. Le Corbusier, „Maison Citrohan”, *L'Esprit nouveau*, nr 13 (1921), s. 1530.

64. [Mieczysław Szczuka], „Architektura wewnątrz”, *Blok & Kurier Bloku*, nr 8–9 (1924), s. nlb.





18 Mieczysław Szczuka, projekt salonu automobilowego. Repr. wg *Blok*, nr 10 (1925), s. nlb.



19 Mieczysław Szczuka, projekt salonu automobilowego. Repr. wg *Świat*, nr 15 (1925), s. 35

z potrzebą nadania całości odrębnego charakteru”<sup>65</sup>. Nie miał być to dom mieszkalny, jak u Le Corbusiera, ale budynek przeznaczony specjalnie na samochodowy salon wystawienniczy. Zapewne ani salon Laurin & Klement, ani salon Austro-Daimlera nie spełniały wymogów architektury wnętrza, jakie postulował Szczuka na łamach „Bloku” we wspomnianym wyżej tekście. Można zatem wysnuć przypuszczenie, że idealnym projektem salonu automobilowego miała być ostatecznie jego propozycja.

Projekt Szczuki został opublikowany w dziesiątym, specjalnym numerze pisma z 1925 r., który był poświęcony architekturze i teatrowi. W numerze tym nie reprodukowano już ani „rysunków technicznych”, ani zdjęć maszyn, ani też prac Strzeмиńskiego, Kobra, Kajruksztisa i Kryńskiego, którzy współtworzyli pierwsze numery „Bloku” i organizowali wspólne wystąpienia. Znalazły się w nim natomiast projekty scenograficzne przygotowane wcześniej na paryską wystawę sztuki dekoracyjnej, których autorami byli także artyści nienależący do Bloku, jak np. bracia Zbigniew i Andrzej Pronaszkowie<sup>66</sup>.

Dziesiąty numer „Bloku” anonsował w rzeczywistości rozpad grupy konstruktywistów, która nie istniała już w takim składzie, w jakim przygotowała otwarcie wystawy w salonie automobilowym Laurin & Klement rok wcześniej. Indywidualny projekt autosalonu Szczuki, eksponowany na wystawie Koła Architektów Politechniki Warszawskiej i reprodukowany w tym samym numerze, mógł zostać zrozumiany jako odcięcie od pierwszego wspólnego wystąpienia. Wybór projektu salonu automobilowego był zapewne w tym przypadku nie bez znaczenia. Od początku 1925 r. Szczuka coraz wyraźniej starał się wejść we współpracę ze środowiskiem warszawskiej uczelni, a w grupie Blok nie było żadnego wykształconego architekta. W dziesiątym numerze, przygotowanym przez Szczukę i Żarnowerównę, nie podjęto już kwestii związków sztuki i przemysłu, które były uwypuklone na inauguracyjnej wystawie polskich konstruktywistów w autosalonie Laurin & Klement oraz w pierwszych dziewięciu numerach pisma wydanych w 1924 r. Ostatecznie w 1925 r. wyszedł tylko jeden numer pisma.

65. Treter, „Wystawa architektoniczna”, s. 5.

66. Niektóre z reprodukowanych w „Bloku” prac zostały pokazane w lutym 1926 r. na International Theatre Exhibition w Nowym Jorku. Zob. *International Theatre Exposition New York 1926 – 27 february–15 march, Steinway Building 113 West Fifty-Second Street. Organized by Friedrich Kiesler, Jane Heap*, kat. wyst. (New York: [s.n.], 1926).

Ostatni (jedenasty), poświęcony wyłącznie nowoczesnej architekturze, ukazał się w roku 1926; jako grupa Blok figurowali w nim już tylko Szczuka i Żarnowerówna. Współpraca Szczuki z architektami potoczyła się inaczej niż pierwotnie zamierzał, ale jest to już inny problem, odbiegający od tematyki niniejszego artykułu.

#### KONSTRUKTYWIZM W SALONIE AUTOMOBILOWYM *VERSUS* ARCHI- TEKTONICZNY FUNKCJONALIZM SALONU AUTOMOBILOWEGO

Przeprowadzona analiza roli zagadnień motoryzacyjnych w działaniach grupy Blok – zarówno w warszawskim kontekście lokalnym, jak i wobec praktyk puryzmu i międzynarodowego konstruktywizmu – prowadzi do konkretnych wniosków. Po pierwsze – artyści awangardowi opiewali nie tyle potęgę uniwersalnego automobilizmu i pojazdów mechanicznych, ile konkretnych marek samochodów: Delage (puryści), Fiat (krąg „G” i „Ma”, Szczuka), Benz (Graeff), AgA (Graeff), Austro-Daimler (Berlewi), Laurin & Klement (grupa Blok), Citroën (Le Corbusier, Szczuka), Ford (Strzebiński). Jest to wyraźny dowód potwierdzający spostrzeżenia Czekalskiego, że spoiwem międzynarodowego konstruktywizmu oraz grupy Blok była rewolucja techniczno-przemysłowa, a nie społeczno-polityczna<sup>67</sup>. Po drugie – wczesne eksperymenty grupy polskich konstruktywistów w większym stopniu estetyzowały maszynę i postulowały metodyczny podział pracy, niż określały rewolucyjny model radykalnych przemian społecznych zgodnych z duchem dążeń walczącego proletariatu. Postulowany przez konstruktywistów racjonalnie zorganizowany system produkcyjny, który miał przyczynić się do poprawy warunków pracy, nie przybliżał jednak lewicujących artystów do rozwiązywania problemów klasy robotniczej. Nie bez powodu grupa Blok była krytykowana przez środowiska lewicowe.

Od pierwszej wystawy grupy niedoścignione dzieło kolektywnej organizacji pracy – samochód był punktem odniesienia jej artystycznych dążeń. Owe dążenia łączyły się we wspólnym konstruowaniu każdej rzeczy według jej własnych zasad (uwzględniającym „prostotę i logikę maszyny”<sup>68</sup>), a dokładniej – w konstruowaniu obiektów, których doskonałym rezultatem będzie dzieło tak

wybitne i społecznie potrzebne, jak pojazd mechaniczny. W pierwszym roku wydawania „Bloku”, od marcowego numeru pierwszego po grudniowy numer ósmy–dziewiąty, jego strony wypełnione były fotografiami pojazdów mechanicznych, w tym samochodów, statków, samolotów, a także rysunkami technicznymi motorówki i statku zacerpniętymi z pism branżowych. Obok zdjęć funkcjonujących maszyn umieszczane były dzieła artystów Bloku, teksty teoretyczne, a także wypowiedzi i reprodukcje prac artystów zagranicznej awangardy, przede wszystkim purystów i przedstawicieli międzynarodowego konstruktywizmu. Zdjęcia pojazdów mechanicznych – od samochodu czechosłowackiej firmy Laurin & Klement po brytyjski statek Rolandshay i płatowiec Aero A18 – funkcjonowały na łamach pisma jako wzory skończonych dzieł, natomiast ich szkice techniczne, podobnie jak dzieła artystów awangardy (w tym analizowane wyżej prace Żarnowerówny), miały wyraźnie „laboratoryjny” charakter. Już w sierpniu 1924 r. Rutkowski pisał, że „«Blok» jest, jak gdyby laboratorium, w którym się robią doświadczenia z możliwościami rozwoju sztuki. Z góry można przewidzieć, że znaczna część tych doświadczeń się nie uda, że pracownicy nieraz się bolesnie poparzą, ale nie należy potępiać zapału, z którym się biorą do roboty”<sup>69</sup>. Istotnie, ważnym spoiwem działań grupy w pierwszym roku jej istnienia były eksperymenty konstrukcyjne, metodyczne i ekonomiczne aspekty organizacji pracy, których rezultatem miała być produkcja doskonałego dzieła na takich samych zasadach jak produkcja samochodu (a co za tym idzie każdego innego pojazdu mechanicznego).

„Linia nowego stylu jest już wytknięta. Obecny okres jest odkrywczym i stopniowym udoskonaleniem osiągniętych poprzednio zdobyczy na drodze systematycznej, planowej kolektywnej pracy” – pisali redaktorzy pisma (Szczuka i Żarnowerówna) w dziesiątym numerze „Bloku”<sup>70</sup>. Od 1925 r. numery pisma nie zawierały już ani jednej fotografii pojazdu mechanicznego, ani też żadnego odwołania do budowy i produkcji samochodów, lecz jedynie rozwiązania w dziedzinie scenografii, architektury i architektury wnętrz. Zamieszczony w tym samym numerze model autosalonu autorstwa Szczuki nie odwoływał się do produkcji samochodów, ale do przestrzeni,

67. Czekalski, „Międzynarodówka Salonów Automobilowych i hagiografia rewolucji”, s. 82.

68. Red., „Co to jest konstruktywizm?”, s. nlb.

69. Szczęsny Rutkowski, „Sztuki Plastyczne. Czasopisma artystyczne”, *Astrea*, nr 2 (1924), s. 167.

70. [Mieczysław Szczuka, Teresa Żarnowerówna], [Inc.: Linia nowego stylu jest już wytknięta...], *Blok*, nr 10 (1925), s. nlb.



w której samochód ten będzie prezentowany. Nie był to wobec tego projekt udoskonalający kolektywnie „osiągnięte poprzednio zdobycze”, dla których wzorcem była maszyna, ale propozycja indywidualnych rozwiązań, jakie samodzielnie podejmował artysta-architekt.

Dzieje Bloku, które otworzyła grupowa wystawa konstruktywistów w autosalonie Laurin & Klement w marcu 1924 r., w symboliczny sposób zamknęły się w momencie wystawienia przez Szczukę modelu autosalonu w Kole Architektów Politechniki Warszawskiej w lutym–marcu 1925 r. Model ten pomijał sam samochód, postrzegany wcześniej jako dzieło kolektywu i rezultat organizacji pracy. Szczuka priorytetowo potraktował w tym przypadku zagadnienia organizacji przestrzeni

i dekoracji wewnątrz przez artystę-architekta. W konsekwencji można to odczytać jako symboliczny gest odejścia od początkowych założeń konstruktywizmu, dla których ideałem było doskonałe dzieło techniki: maszyna – samochód. Numer dziesiąty „Bloku”, który całkowicie pomijał pojazdy mechaniczne, zapowiadał ostatni, jedenasty numer z lutego–marca 1926 r., wydany jako katalog I Wystawy Międzynarodowej Architektury Nowoczesnej. Przygotowany przez Szczukę i Żarnowicównę, już bez pozostałych członków Bloku, ale z krytykiem sztuki i architektury Rutkowskim, ukazywał ich projekty wespół z projektami warszawskiego środowiska Politechniki i Koła Architektów, które z wczesnym konstruktywizmem z 1924 r. nie miały już nic wspólnego.

## BIBLIOGRAFIA

- Czekalski, Stanisław. „Międzynarodówka Salonów Automobilowych i hagiografia rewolucji. Mieczysław Szczuka na rozdrożach nowej sztuki”. *Artium Quaestiones* 9 (1998): 75–109.
- G. *Material zur elementaren Gestaltung*. Redakcja Marion von Hofacker. München: Der Kern Verlag, 1986.
- Gärtner, Ulrike. „«Es kommt der neue Ingenieur!»». Zum Selbstverständnis des Künstler-Ingenieurs Werner Graeff”. W: *K. I. Konstruktivistische internationale schöpferische Arbeitsgemeinschaft. 1922–1927. Utopien für eine europäische Kultur*, redakcja Bernd Finkeldey et al., 129–132. Düsseldorf: Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen, 1992.
- Kossakowska, Maria. *Teoria awangardy francuskiej. Puryzm i jego twórcy*. Wrocław–Warszawa–Kraków: Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo PAN, 1980.
- Rudziński, Piotr. „Awangardowa twórczość Henryka Berlewiego w latach 1922–1925”. *Biuletyn Historii Sztuki* 39, nr 1 (1977): 205–219.
- Sosnowska, Joanna M. „Dlaczego w Paryżu nie było awangardy?”. W: *Wystawa paryska 1925. Materiały z sesji naukowej Instytutu Sztuki PAN, Warszawa, 16–17 listopada 2005 roku*, redakcja Joanna M. Sosnowska, 121–127. Warszawa: Instytut Sztuki PAN, 2007.
- Stern, Anatol, i Mieczysław Berman. *Mieczysław Szczuka*. Warszawa: Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, 1965.
- Turowski, Andrzej. *Budowniczości świata. Z dziejów radykalnego modernizmu w sztuce polskiej*. Kraków: Universitas, 2000.
- Turowski, Andrzej. *Konstruktywizm polski. Próba rekonstrukcji nurtu (1921–1934)*. Wrocław–Warszawa–Kraków: Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo PAN, 1981.
- Vere, Bernard. *Sport and Modernism in the Visual Arts in Europe, c. 1909–39*. Manchester: Manchester University Press, 2018.
- Wenderski, Michał. *Cultural Mobility in the Interwar Avant-Garde Network. Poland, Belgium, Netherlands*. London–New York: Routledge, 2018.

## SUMMARY

*Constructivism in the Automobile Showrooms of Warsaw. The Blok Artists Against Motorisation and the Problems of Worker Culture (1924–1925)*  
by Przemysław Strożek

The exhibitions by Henryk Berlew at the Austro-Daimler automobile showroom and by the Blok group at the Laurin & Klement automobile showroom were the first manifestations of Constructivism in Warsaw. Both exhibitions opened in March 1924 and glorified the unrivalled achievement of collective labour organisation that was the automobile. The in-depth analysis of the motorisation aspects proposed in this article aims to verify certain incongruities related to the Blok members' perception of the role of an artist as creator and maker, engineer and worker. On the basis of this

analysis, the article demonstrates that the Blok group's fascination with automobilism was linked to identical tendencies present in the currents of Purism of the "L'Esprit nouveau" milieu in France and international Constructivism in the milieus centred around the magazines: "De Stijl" in Holland, "MA" in Hungary and "G" in Berlin. It was the artists, designers and architects associated with those magazines who first saw the process of constructing a car as a perfect model on which the process of creating artworks or designing flats and houses should be based. The article then analyses the exhibitions: by Henryk Berlewi held at the Austro-Daimler automobile showroom and by the Blok group at the Laurin & Klement automobile showroom. An automobile manufactured and displayed for sale, as well as Constructivist artworks exhibited around it, drew attention to the connection between art and industry. In this context, the automobile provided an important model for the collective work of artists who wanted their art to impact society in a similar way motorisation did. The third aspect under analysis in the article are the differences in the ways members of the group understood Fordism as a model of mechanised production processes. This analysis indicates that there was an inconsistency in the postulates posed by the Blok group regarding the perception of the role of an artist as both a creator/engineer and a producer/worker. A perfect example of this inconsistency is provided by a model of an automobile showroom made by Mieczysław Szczuka in 1925. Reproduced in the second year of the group's activity and the publication of the magazine, it was not a manifestation of the "collective effort" initially proposed by the Blok's credo as formulated by Szczuka, but a manifestation of the artist-architect's individualistic intentions. In this way, the issues of organisation and rationalisation of work emerging from the constructivist slogans of 1924 were replaced in 1925 by architectural issues related to establishing space for the results of this work.

#### BIOGRAPHICAL NOTE

Przemysław Strożek PhD (habil.) is a research fellow at the Institute of Art of the Polish Academy of Sciences and a curator at the Archiv der Avantgarden in Dresden. He is the author of many exhibitions, books and academic texts on the history of the avant-garde, an editor of the "Journal of Avant-Garde Studies" (Brill) and the author of the book *Picturing the Workers' Olympics and the Spartakiads. Modernist and Avant-Garde Engagement with Sport in Central Europe and the USSR* (Routledge, 2022). He was the co-curator (together with Sara Lagnaoui) of the exhibition *Ahmed Cherkaoui in Warsaw. Polish-Moroccan artistic relations, 1955–1980* presented at the Zachęta National Gallery of Art (2020).

#### NOTA BIOGRAFICZNA

Dr hab. Przemysław Strożek – pracownik naukowy w Instytucie Sztuki Polskiej Akademii Nauk oraz w kurator Archiv der Avantgarden w Dreźnie. Jest autorem wielu wystaw, książek i tekstów akademickich o historii awangardy. Redaktor pisma „Journal of Avant-Garde Studies” (Brill) oraz autor książki *Picturing the Workers' Olympics and the Spartakiads. Modernist and Avant-Garde Engagement with Sport in Central Europe and the USSR* (Routledge, 2022). Wraz z Sarą Lagnaoui był współkuratorem wystawy *Ahmed Cherkaoui w Warszawie. Polsko-marokańskie relacje artystyczne w latach 1955–1980* w Zachęcie – Narodowej Galerii Sztuki (2020).