

Krzysztof Meisner

Zasamochodzenie

Cargestion

Wystawa w Muzeum Współczesnym Wrocław

Exhibition in Contemporary Museum Wrocław

4.4.14–11.5.14

Jednostka Architektury - Fundacja pod patronatem Jadwigi Grabowskiej-Hawrylak
www.jednostkaarchitektury.pl

SARP o/Wrocław
www.wroclaw.sarp.org.pl

Akademia Sztuk Pięknych im. Eugeniusza Gepperta we Wrocławiu
www.asp.wroc.pl

Kuratorzy:

Curators:

Natalia Rowińska
Marek Lamber
Łukasz Wojciechowski

Współpraca:

Cooperation:

Daria Kieżun
Katarzyna Sobuś
Agnieszka Hałas

Muzeum Współczesne Wrocław

**PL 53-681 Wrocław
Pl. Strzegomski 2a**

www.muzeumwspolczesne.pl

Zasamochodzenie

Zasamochodzenie to neologizm wymyślony przez Krzysztofa Meisnera opisujący zanieczyszczenie miast samochodami. Trudno jednak rozumieć to słowo wyłącznie pejoratywnie – przecież Meisner projektował auta, które miały być dostępne dla wszystkich – tak jak mały samochód beskid czy mikrus fafik wykonany na podzespołach skutera osa. Na wystawie patrzymy więc na twórczość projektanta trochę z zafascynowaniem, trochę z przerażeniem. Tak jak na filmy science fiction.

To już trzecia z serii interpretacyjnych wystaw przygotowana przez Jednostkę Architektury w Muzeum Współczesnym Wrocław. Pierwsza Ponad dachami Wrocławia – otwarta w kwietniu 2012 – dotyczyła potencjalnej renowacji budynków autorstwa Jadwigi Grabowskiej-Hawrylak. Podczas drugiej pt. Miękkie lądowanie – trwającej od lutego 2013 – dopowiedzieliśmy za pomocą makiet i wizualizacji projekty i szkice Witolda Lipińskiego – autora obserwatorium na Śnieżce. Głównym źródłem dla modeli i grafik przygotowanych na Zasamochodzenie są ręczne szkice Meisnera, które znaleźliśmy w archiwalnych wydaniach nieistniejącego już magazynu „Projekt” z lat 1970, 1972 i 1976.

Wybraliśmy kilka najbardziej sugestywnych: miasta wiszące na sputnikach, egzozskielet zsynchronizowany z robotem, ośrodki wypoczynkowe zawieszane do sterowców, domy wyposażone w auto-windy, budynek zastępujący szczyt góry. Każdy ze szkiców wymagał dopowiedzenia – w tym procesie opieraliśmy się na innych projektach, których fragmenty posłużyły jako składowe szalonych wizji. Czasem były to realne obiekty jak np. modularne struktury mieszkalne realizowane w latach 70. Innym razem punktem odniesienia były filmy fantastyczno-naukowe, np. „Obcy”.

Makieta samochodu przypominającego Poloneza została opracowana na podstawie nieprecyzyjnych rysunków przez projektantów z Pracowni Projektowania Środków Transportu (założonej przez Meisnera) na Akademii Sztuk Pięknych im. Eugeniusza Gepperta we Wrocławiu.

Meisner napisał: *Byłoby nieporozumieniem, gdyby rozważania, które tu się znalazły ktoś potraktował jako projekty czy – co gorsza – wizje. Nic podobnego nie miałem na myśli. Chodziło mi o zapoczątkowanie zbierania dossier propozycji na przyszłość – to zaś traktuję poważnie.* My dla piszącego te słowa na początku lat 70. XX w. jesteśmy w przyszłości, dlatego pozawalamy sobie na nieporozumienie potraktowania jego rozważań jako projektów lub – co najmniej – scenografii sci-fi.

Cargestion

Cargestion is a neologism created by Krzysztof Meisner to describe phenomenon of car pollution in the city. Though it would be wrong to understand this term only in a pejorative way. Above all, Meisner has designed vehicles that would be available to everyone like small car Beskid or Fafik constructed with components of Osa moped. In the exhibition we take a look at designer's work with a bit fascination and a fear, in the same way as we look at science fiction.

This is the third one from interpretive exhibitions by Jednostka Architektury at Wrocław Contemporary Museum. The subject of the first one, Above the Roofs of Wrocław (April, 2012), was the potential renovation of Jadwiga Grabowska-Hawrylak's buildings, second one presented models and renderings of designs by Witold Lipiński, the author of mountain shelter on the top of Śnieżka mountain. The main source of material for

exhibition's models and graphs were Meisner's freehand drawings found in archive issues of Projekt magazine from 1970, 1972 and 1976. We have chosen a few most suggestive ones: cities on Sputniks, robot-synchronised exoskeleton, resorts attached to airships, houses with lifts for cars, a building replacing a mountain hill. Each of the sketches required a bit of additional story, which we have based on reference designs. Parts taken from these became elements of Meisner's insane visions. Sometimes they were real objects like modular cell dwellings realized in 70s, sometimes movies like Aliens.

Model of the car resembling the Polonez was recreated according to author's draft sketches by designers from Studio of Means of Transport Design (founded by Meisner himself) at The Eugeniusz Geppert Academy of Art and Design in Wrocław.

Meisner wrote: *It would be a misunderstanding if reflections that can be found here where regarded as projects - or even worse - as visions. This is not what I meant. I intended to collect a dossier of proposals for the future.* For the author writing those words back in the 70s, we are in the future now. therefore we allow ourselves to perform the misunderstanding which is treating of his reflections as projects or at least as a sci-fi movie set.

Chwycić horyzont

Kiedy w mieszkaniu przed oknem miałem tylko maleńką szczelinę między domami, przez którą widziałem kawałek horyzontu, często łapałem się na wypatrywaniu tej szczelinki. To była moja wolność. Ta trochę ekliwa wypowiedź Krzysztofa Meisnera z początku lat 80. XX w. wydaje się być niezłą metaforą jego podejścia do projektowania. Ciasne mieszkanie to warunki życia i pracy w PRL, niewdrożone projekty, ciągle ograniczenia, brak odpowiedniej jakości produkcji itd. Ale Meisner zawsze wypatrywał czegoś między tymi ścianami uformowanymi przez realia.

Meisner z sukcesem wdrożył 3 projekty: 2 aparaty fotograficzne (Druh i Alfa) oraz słynny skuter Osa, który na pierwszy rzut oka przypominał zaprojektowaną wcześniej Vespe, jednak w detalach forma polskiej maszyny wyraźnie się różniła (bardziej masywny korpus, większy reflektor spojony z błotnikiem przedniego koła, wloty powietrza i dekoracja błotnika w charakterze streamline). W latach 80. zaprojektował karoserię i wnętrze małego samochodu Beskid, był też autorem wielu niewdrożonych koncepcji samochodów osobowych i ciężarowych (np. dla Stara). Wzornictwo to główna część jego twórczości, ale nie ona jest zasadniczym przedmiotem wystawy. Bo choć projektant skupiony był na realnej stronie projektowania, oddawał się też niewątpliwiej przyjemności bujania w obłokach.

Jego szkice to nie są prawdziwe projekty, więcej – to nie są nawet wizje, które byłyby potrzebne albo możliwe do zrealizowania. Mają jednak dużą siłę oddziaływania, ich rozmach kojarzy się ze scenografią filmów sci-fi – światem, który jest zarazem fascynujący i przerażający. Ta alternatywna rzeczywistość z jednej strony przytłacza demiuirycznymi zapędami jej twórcy, z drugiej jest lekkim,

niewinnym poszukiwaniem czegoś poza schematami ówczesnej rzeczywistości – prefabrykacji, racjonalizacji, szarzyzny i ujednolicenia.

Widok horyzontu, niemal nieistniejącego w miastach, mógłby - dzięki jego pomysłom architektoniczno-urbanistycznym - stać się w pełni dostępny. Budynki – będące tylko częścią koncepcji przestrzennych Meisnera – zawsze znajdują się w otwartym krajobrazie, poza istniejącymi strukturami. Twórca nie zagłębiał się w ich architekturę i detale – swobodnie rzucał pomysłami. Tak powstał szkic miast podwieszonych na sputnikach, gdzie pierścienie zabudowy podczipione na linach, wiszą nad krajobrazem. Choć zupełnie nierealny z punktu widzenia praw fizyki, niehumanitarny pod względem społecznym i przytłaczający przestrzennie, koncept ten ma uwodzącą siłę technokratycznej utopii. Wpisuje się w sposób myślenia innych – bardziej znanych – wizjonerów: Constanta, który stworzył projekt Nowego Babilonu - mega struktury pokrywającej cały glob lub Yony Friedmana, którego miasta przestrzenne miały wisieć nad ziemią, uwalniając się od starych założeń urbanistycznych. Każdy z tych pomysłów wychodził od modernistycznej koncepcji ucieczki ze starego i stworzenia nowego środowiska życia człowieka za pomocą dostępnej techniki – Meisner, wykorzystując sputniki, posunął się do nieprzekraczalnego ekstremum. Tak jak by nie miał zamiaru wyłącznie patrzeć na horyzont, ale chciał złapać go w ręce.

Reach the Horizon

Once my only view through the window was a small gap between the houses. Through that gap I could see a fraction of horizon. Often, I caught myself desiring this gap. It was my freedom. This sentimental statement by Krzysztof Meisner from early 1980s seems to be a fine metaphor of his approach to design. Tight appartement reflects living and working

conditions, unimplemented designs, endless restrictions, unsatisfactory quality of production, etc. in People's Republic of Poland. But Meisner was always looking out for something in between the walls shaped by the reality.

Meisner has successfully implemented 3 of his designs: 2 cameras (Druh and Alfa) and famous Osa moped, which at the first glance resembled Vespa designed earlier on. However the details of the shape of Polish machine were significantly different. In 1980s Meisner designed body and interior for the Beskid car. He was also a designer of many unrealized cars and trucks (e.g. for Star). Although industrial design was the main part of his work, it is not the main subject of this exhibition. Despite the focus on the real side of designing he was also enjoying a bit of fantasising.

Krzysztof Meisner's sketches are not actual projects. Moreover, they are not even visions that were needed or feasible. Nevertheless they are extremely suggestive. They might remind one of sci-fi set which is a world that fascinates and horrifies at the same time. On one hand the alternative reality might be overwhelming. On the other, it is a light and innocent pursuit of something beyond frameworks of reality - prefabrication, rationalisation, dullness and standardisation.

The view of the horizon, almost not present in cities, owing to his urban and architectural visions, could have become fully available. Buildings, that are only the part of Meisner's spacial concepts, are always placed in open landscape and outside existing structures. Author never delves into their architecture nor the details. This is how the idea of cities on Sputniks came up, where the rings of buildings are hung on wires above the landscape. Despite being completely unrealistic from the physics point of view, inhumane from social point of view and spacially overwhelming, the concept has a seductive power of a technocratic utopia. It resembles the way of thinking of the other, well-known, visionaries: Constant, the author of New Babylon, or Yona Friedman whose Spacial City had the purpose to liberate new development from old urban settlements. All of these concepts were driven by the modernist idea of escape from the old and creation of the new living environment by means of available technology. By using the Sputniks, Meisner has

reached the extreme. Just as if he did not only want to reach the horizon, but also grasp it in his hands.

Roboty

Szkic Meisnera, na którym oparte są grafiki i makietę, przedstawia dwa roboty powtarzające ruchy człowieka – operator znajduje się w miejscu głowy jednej z humanoidalnych maszyn, druga jest jej pozbawiona. Aby przybliżyć szkic rzeczywistości przestudiowaliśmy wiele podobnych maszyn – realnych i filmowych. Za bazę posłużył egzoszkielek zaprojektowany i częściowo zrealizowany w latach 1965-71 w Stanach Zjednoczonych jako Hardiman (Human Augmentation Research and Development Investigation), który przypomina również maszynę ładunkową (Power Loader) z filmu „Obcy-decydujące starcie” (reż. James Cameron, 1986). Część elementów została oparta na podobnym do Meisnera pomysłem wykorzystanym w filmie „Pacific Rim” (reż. Guillermo del Toro, 2013), gdzie ogromne roboty – zwane Jeagerami – powtarzają ruchy pilotów, walcząc z morskimi potworami Kaiju atakującymi Ziemię. Uproszczona forma robotów wynika jednak bardziej z odniesień do maszyn budowlanych (ramię koparki, dźwig), gdzie konstrukcja, siłowniki czy pneumatyka nie są osłonięte. Podobnie pozbawione obudów są maszyny humanoidalne opracowywane przez firmę Boston Dynamics (np. Atlas - zwinnie robot antropomorficzny), które również posłużyły jako inspiracja dla projektu wystawowego. Można wyobrazić sobie różne zastosowanie robotów – zarówno w sektorze budowlanym, ale także wojskowym czy policyjnym.

Robots

Model and images were based on a sketch depicting two robots repeating human's movement. In order to bring Meisner's sketch closer to reality we have studied many similar machines - real and ones that have appeared in films. The presented model was mainly based on exoskeleton called Hardiman (Human Augmentation Research and Development Investigation) designed and partially built in United States in 1965-71. It is also similar to Power Loader from James Cameron's Aliens (1986). Some of the humanoid's elements were based on an idea used in Guillermo del Toro's Pacific Rim, where enormous robots - Jeagers - repeated pilots moves against amphibious creatures Kaiju. Yet, the simplified form of the robots arises from references to heavy equipment (for instance crane or excavator), where structure, actuators and pneumatics remain uncovered. Another inspiration for exhibition's robots was Atlas - humanoid created by Boston Dynamics. One can easily imagine using of the robots in a construction sector as well as in police and military.

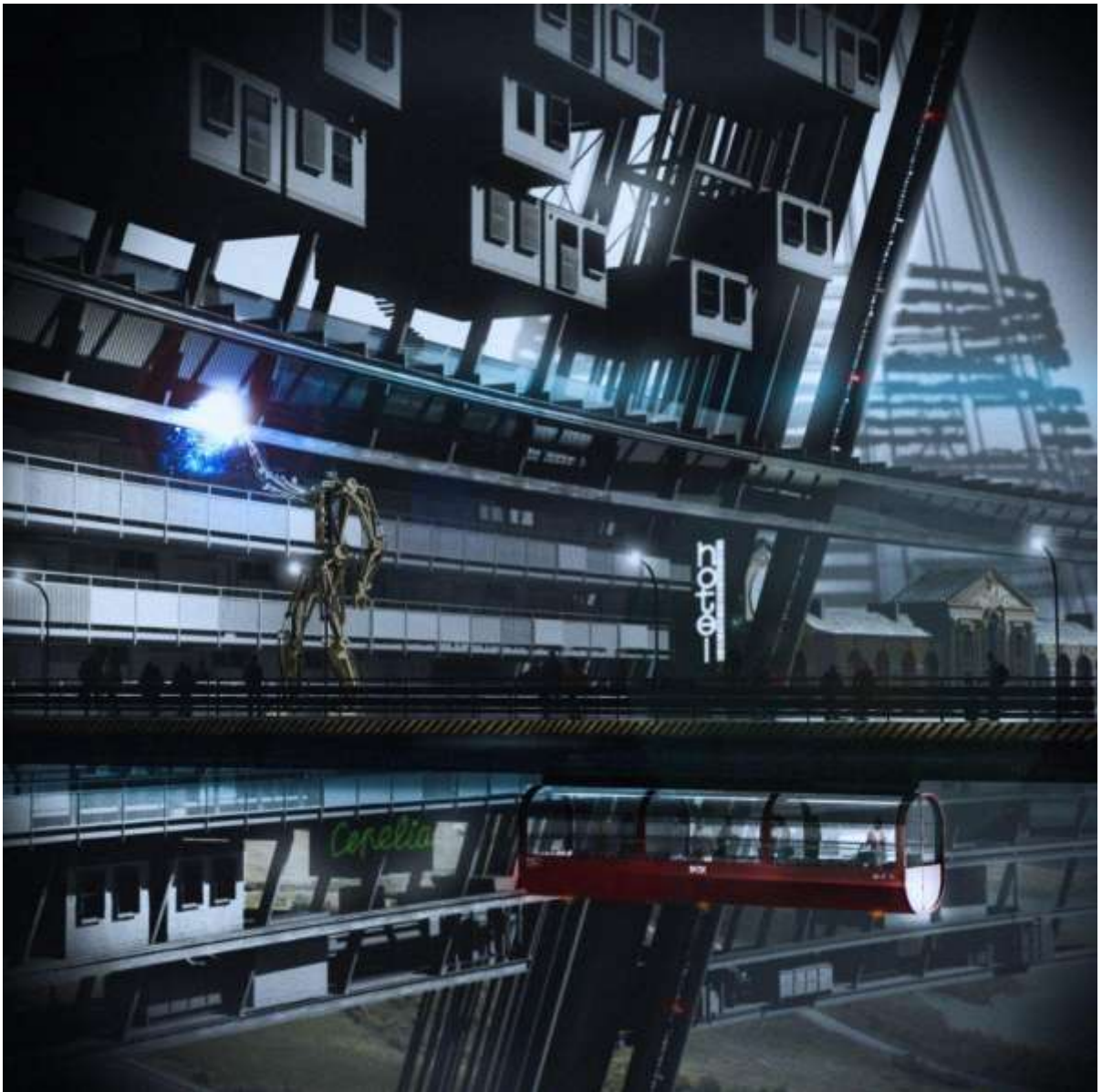


Miasta zawieszane na sputnikach

To trochę absurdalny pomysł z punktu widzenia fizyki, ale niezwykle malowniczy. Meisner przedstawił go za pomocą dwóch szkiców z miastami widocznymi z dalekiej perspektywy. Na nowych widokach ujęte są z bliska, z wnętrza stożków. Dało to możliwość ujrzenia potencjalnych rozwiązań komunikacyjnych (lekko podwieszane kolejki, windy, ciągi piesze), elementów konstrukcyjnych (liny, kratownice stalowe) i architektonicznych (galerie, moduły mieszkalne). Dopowiedzenie wymagało przyjęcia rozwiązań znanych z eksperymentalnych obiektów architektonicznych (mega struktury, architektura modułowa i kontenerowa) ale też zapożyczenia wybranych elementów z jego innych koncepcji – jako kolejkę komunikującą miasto po obwodzie wykorzystano pomysł wagoników pneumatycznych dla Śnieżnika, atrapę renesansowego budynku (w tym wypadku willa Emo, proj. Andrea Palladio, 1559) zaczerpnięto z pomysłu na latające statki wypoczynkowe z 1970 roku.

Cities on Sputniks

It is a bit absurd idea from the physics point of view, but picturesque at the same time. Meisner presented it in two of his drawings with cities observed from afar. In the other view from the inside of the cone we have the opportunity to see potential circulation solutions (light suspension railway, elevators, pedestrians paths), construction elements (wires, steel trusses) and architectural solutions (galleries, modular dwellings). Our interpretation adopts Meisner's other ideas. Elevated railway relates to the concept of pneumatic carriage for Śnieżnik, a mock up of renaissance building (in this case Villa Emo by Andrea Palladio, 1559) was taken from the concept of recreational airships from 1970.



Sterowce

Unoszący się w powietrzu statek wypoczynkowy miał umożliwić wakacje w miejscach, gdzie pozostały jeszcze resztki dzikiej przyrody. Obiekt składa się z balonu – jednostki latającej, oraz infrastruktury wzorowanej na wakacyjnych kurortach: pensjonatów, kolonii domków campingowych, a także kortów tenisowych, pływalni, solariumów, itp. Statek może swobodnie zbliżyć się tam, gdzie nie dotarła jeszcze cywilizacja i odlecieć nie pozostawiając po sobie śladu.

Alternatywnym pomysłem są osiedla wakacyjne unoszące się na wodzie, lub w niej zanurzone, które zjawiałyby się na morzu lub jeziorze na krótki czas. Takie sztuczne wyspy składałyby się z jednostek mieszkalnych i pokładów do opalania uzupełnionych o funkcje usługowe, takie jak kina czy kawiarnie. Po kilku dniach mogłyby odpłynąć i pozostawić nienaruszony krajobraz. Meisner pisał - *Wydaje się, że musimy jak najprędzej zająć się ochroną rezerwatów wypoczynku.*

Środowiskami najodporniejszymi na działanie obcych elementów jest powietrze i woda.

Balon, który przeleci nad lasem, rzuci tylko cień - nie wyrządzi żadnej innej szkody. Łódź, pchana wiosłami, gdy przepłynie przez jezioro – pozostawi jako ślad tylko falę.

Airship villages

*Vacation ship, hovering in the sky, makes possible holidays in surroundings, where wildlife still remains. The object consists of a balloon – the flying unit, and the infrastructure, that follows holiday resorts pattern: guesthouses, holiday camps, but also tennis courts, swimming pools, solariums, etc. Ship may be freely brought close to the untouched places, and fly away without leaving traces. An alternative idea are holiday settlements floating on water, which may appear at sea or lake surface for a short time. Such artificial islands can be made of residential units and sunbathing decks compiled with services as cinemas or cafes. After few days they just drift away, leaving the landscape intact. Meisner wrote: *It appears, that we have to urgently take care of the rest reserves. Environments most resistant to extraneous factors are air and water. A balloon, that will fly over the forest, cast a shadow – and will not cause any other damage. A boat, moved by oars, after it flow through the lake – will leave just a wave as a trace.**



Śnieżnik

Zastąpienie szczytu góry budynkiem to pomysł, który umożliwia zachowanie wartości przyrodniczych dolin i wykorzystanie najmniej aktywnego ekologicznie miejsca, które z kolei jest najbardziej fascynujące dla człowieka, bez względu czy uprawia on wspinaczkę czy narciarstwo. Wielofunkcyjny obiekt byłby dostępny kolejkami pneumatycznymi ukrytymi w sieci tuneli, nie zaburzając w ten sposób malowniczości terenów górskich. Projekt wykonany we współpracy ze studentami wrocławskiej ASP i prof. Wilhelma Semaniszyna otrzymał wyróżnienie specjalne *za wkład myśli polemicznych i śmiałe podejście do rozstrzyganego problemu* w konkursie architektonicznym organizowanym przez wrocławski SARP.

Śnieżnik

Replacement of a mountain peak with a building was an idea aiming at protection of natural qualities of valleys. By doing so, the least ecologically active spot has been adopted. The spot which is most exciting for humans, regardless they ski or climb. The multifunctional building would be accessible with pneumatic monorails moving in underground tubes. The project was awarded with special mention for polemic approach in national competition for architects.



Fafik

Zaprojektowany na podzespołach skutera Osa miał być trzymiejscowym mikrosamochodem (kabinowym skuterem) o wadze 270kg osiągającym prędkość do 70km/h. Samochód napędzany miał być silnikiem o mocy 6KM umieszczonym z tyłu. Niskie koszty wykonania i kompaktowe rozmiary mogły uczynić z niego pojazd ogólnodostępny, ale Fafik nie doczekał się produkcji.

Fafik

Fafik, designed with Osa moped components, was a microcar (cabin scooter) for three passengers. It weighed 270 kg and could reach the speed of 70 km/h. The 6 hp engine was placed in the back of Fafik. Despite undeniable advantages (low cost of production, compact size) that could have made the car affordable, the design was never introduced to mass production.



Mieszkanie

Miasto staje się miejscem, gdzie przenoszą się niektóre funkcje mieszkalne, takie jak szpitale, restauracje, kafejki, bary czy przedszkola. Mieszkanie można więc zredukować i ukształtować tak, by działało w sposób elastyczny, dostosowując się do aktualnych potrzeb użytkowników. Podstawowe funkcje mieszkalne – sypialnię, jadalnię, łazienkę – można w dowolnym momencie włączyć lub wyłączyć (złożyć lub rozłożyć). Nie są potrzebne wszystkie jednocześnie, więc można by użytkować poszczególne z nich w określonym czasie. Można również schować wszystkie i mieć do dyspozycji czystą, niezakłóconą niczym przestrzeń, jak pisał Meisner: *najważniejsze jest to, że można w pewnym momencie uzyskać eliminację wszystkich funkcji. Odpocząć w ciszy wizualnej.* Ważnym elementem mieszkania jest windoauto – samochód, który podjeżdżając pod dom staje się windą, która wjeżdża do izby.

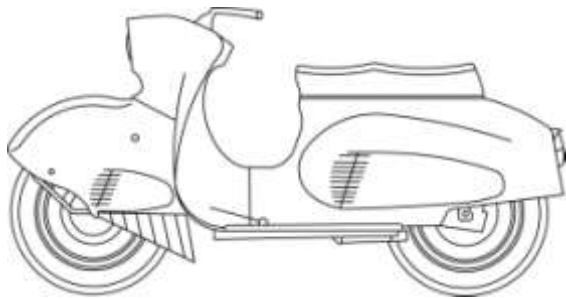
Dwelling

The city becomes a place, where some of the living functions are being transferred, such as hospitals, restaurants or kindergardens. That means house may be reduced and designed to work in a flexible way, adapting to current needs of its users. Basic residential functions – like bedroom, dinnig, bath – may be switched off when needed. They are not necessary at one time, so it should be possible to use each of them independently. It is also possible to disable all and have a clean, undisturbed space. Meisner wrote: *During dinner the functions of the workshop, bathroom, bedroom and cleaning may be switched off; during sleep all other functions are unnecessary. The most important thing is that at certain moment one can achieve the elimination of all functions. Rest in visual stillness.*



Osa M50

Powstała w 1959 roku, jako pierwszy i jedyny seryjnie produkowany polski skuter. Prace nad jej stworzeniem były prowadzone w Dziale Postępu i Sportu Warszawskiej Fabryki Motocykli. Polska była wówczas największym producentem motocykli na świecie. Nadwozie Osy, tłoczone z blachy stalowej, malowano według pomysłu Meisnera w jaskrawych kolorach – seledynowym, niebieskim i zielonym. Miało to być kontrast dla ciemnego asfaltu czy bruku. Odchylając siedzenie do tyłu można było Osę zatankować, zbiornik paliwa znajdował się bowiem pod siedzeniem, w obudowie lampy ukryto schowek na narzędzia. Skuter osiągał 80km/h i zużywał 3,2l paliwa na 100km. W 1962 zaczęto produkować ulepszoną wersję, M52, z nadwoziem z żywicy poliestrowej i większym silnikiem. Głównymi twórcami skutera byli inżynierowie Krzysztof Brun, Jerzy Jankowski i Tadeusz Mathia.



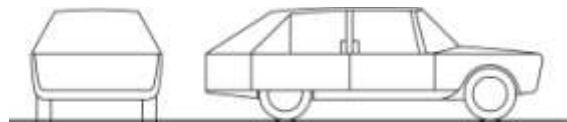
Osa M50

Designed in 1959, was the first and only mass-produced Polish scooter. It was created in Sports and Development Division of the Warsaw Motorcycle Factory. At that time, Poland used to be the largest motorcycle manufacturer in the world.

According to Meisner's idea, the steel body was painted in bright colours – aquamarine, blue and yellow, to be a contrast to the dark asphalt. When seat turned aside, Osa could be refueled, as the tank was located under the seat. The front lamp case served as a toolbox. Scooter was able to reach 80km/h and consumed 3,2l of fuel per 100km. In 1962, the improved version M52 was introduced to production, with the polyester resin body and larger engine. The engineers of Osa were: Krzysztof Brun, Jerzy Jankowski i Tadeusz Mathia.

Polonez

Projekt samochodu osobowego z końca lat 50. oparty na płycie podłogowej Warszawy, a właściwie Opla Kapitana produkowanego w latach 1938-57. Cechą charakterystyczną polskiej koncepcji były nachylone pod kątemi płaszczyzny karoserii, umożliwiające lepszą widoczność i łatwe wsiadanie – było to też rozwiązanie poprawiające aerodynamikę. Tylna przeszklona kłapa w charakterze hatchback (lub liftback) była wtedy propozycją nowatorską wykorzystaną np. w samochodzie Renault 4 (1961), a 3 lata później w - bardzo podobnym do projektu Meisnera - modelu Renault 16 (1964). Piąte drzwi wyposażone były w plandekę z tworzywa sztucznego, co umożliwiało powiększenie wnętrza kabiny. Samochód zaprojektowany za czasów Gomułki miał być przeznaczony dla komisarzy politycznych, a także funkcjonować jako pojazd użytkowy dla wsi, przewidziano w nim nawet miejsce do spania. Tylne drzwi pojazdu miały otwierać się *pod wiatr* dopiero po otwarciu drzwi przednich. Wysoko umieszczone klamki ułatwiały otwieranie – podobny pomysł został wdrożony przez Alfa Romeo w modelu 147 w 2000 roku. Meisner zaprojektował prosty wóz bez zbędnych ozdób, które wtedy były popularne w zachodnich markach. Według projektanta karoseria stała się wzorcem przyszłego poloneza, którego zaczęto produkować w FSO w 1978. Projekt powstał we współpracy z Olgierdem Rutkowskim i Józefem Zygadlewiczem.



The Polonez

Design of a passenger car from late 1950s was based on an automobile platform of Warszawa car or Opel Kapitän produced between 1938-57. The main characteristic of a Polish design were tilted sides of the car's body. The solution improved aerodynamics, ensured better visibility and easy getting in. Glazed trunk door was an innovative proposal at the time. It was used later on in Renault 4 (1961) and in Renault 16 (1964). The fifth door were equipped with synthetic tarpaulin to enable extending the interior of the car. The design was mainly to serve political representatives. It

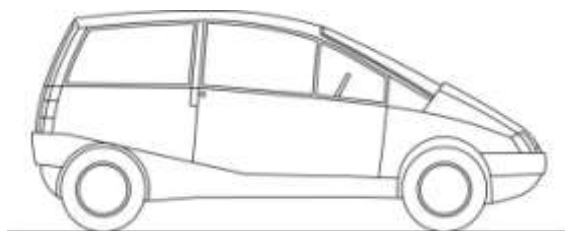
was also supposed to find its use in the countryside. Even the sleeping spot has found its place in the design. The car was equipped with rear-hinged (suicide doors). In order to make opening the doors easier door handles were placed higher. Similar idea was used in Alfa Romeo 147 in 2000. Meisner has designed a simple vehicle - without any extra decorations that were popular in Western brands at the time. According to the designer, its body was further developed into future design of Polonez manufactured by Fabryka Samochodów Osobowych (Passenger Automobile Factory) starting from 1978. The design was in collaboration with Olgierd Rutkowski and Józef Zygałlewicz.

Beskid

Prototyp małego, trzydrzwiowego samochodu przedstawiono w 1983 roku. Napędzany silnikami benzynowymi o mocach nieprzekraczających 30KM i bardzo dobrej aerodynamicznej nadwozia, wóz miał spalać niecałe 4l/100km. Powstało 7 egzemplarzy koncepcyjnego pojazdu, do dziś zostało się 6 egzemplarzy. Samochód o prostej bryle porównywany jest do późniejszego Fiata Cinquecento (1991) czy Renaulta Twingo (1993). Pracami inżynierskimi kierował inż. Wiesław Wiatrak.

Beskid

Prototype of a small, 3-door car was presented in 1983. With a 30 hp petrol engine and aerodynamic body, the car was supposed to burn less than 4l per 100 km. Six out of seven built prototypes exist today and are exhibited in museums. The simple shape of the car is often compared with Fiat Cinquecento (1991) or Renault Twingo (1993). The engineering part of the design was supervised by Wiesław Wiatrak.



Auto-architektura

Książka wydana w 1966 roku nakładem Agencji Wydawniczej Ruch to zbiór refleksji na temat form samochodów. Meisner analizuje w niej fenomen motoryzacji, opisuje rolę społeczną pojazdów, a także ukazuje czynniki definiujące kształty karoserii. Lapidarny tekst opatrzone jest zabawnymi i sugestywnymi szkicami autora oraz czarno-białymi zdjęciami samochodów. Krzysztof Meisner, *Auto-architektura*, Biblioteka Wzornictwa Przemysłowego, Agencja Wydawnicza Ruch, Warszawa 1966.

Auto-architecture

Book published in 1966 by Agencja Wydawnicza Ruch is a collection of reflections on cars' shape. Meisner analyses the phenomenon of motorization, describes vehicles' social impact, but he also presents factors that define cars' body shape. Concise text is accompanied by amusing but suggestive sketches and black-and-white photos of cars.

Aparaty

Dziś Druh bardziej kojarzy się z lomografią niż popularnym fotografowaniem. Powstał w latach 50. XX w. w Zakładach Artystyczno-Badawczych na Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie jako prosty skrzynkowy aparat w obudowie z bakelitu. Projekt wzorowany był na francuskim modelu Photax II Blindè z 1938 roku, a także wschodnioniemieckim aparacie Pouva Start z 1952. Aparat kompaktowy Alfa powstał w 1959 roku jako bardziej nowoczesne urządzenie, skierowane – ze względu na formę i żywą kolorystykę – do młodzieży, powojennego pokolenia lat 60.

Cameras

Although the Druh was designed as a small popular camera for amateur photographers, now it is rather associated with lomography. Created in late 1950's at Art and Research Institute of Warsaw Academy of Fine Arts was a simple box camera made of Bakelite. The design was inspired by French Photax II Blindè (1938) and DDR Pouva Start (1952). Compact camera Alfa designed in 1959 was more advanced and colorful gadget for the postwar generation of youngsters.

Krzysztof Meisner o Wrocławiu (fragmenty)

Poznałem miasta, które miały podobną atmosferę lekkości i radości życia: Katanie, Berlin Zachodni i Wrocław. Miasta carpe diem, radości przeżytego dnia. (...)

Moje początki

Zadzwoiła do mnie pani Wanda Załuska, że mnie potrzebują we Wrocławiu. Odpowiedziałem, że ASP odebrała mi zapał do pedagogiki, a zresztą że pracuję w Starachowicach. Po kilku dniach zadzwoniła znów, że są panowie z Wrocławia i koniecznie chcą ze mną rozmawiać. Przyjechali do domu: pani Wanda, dziekan [Władysław] Wincze i rektor [Stanisław] Pękalski. Namawiali, namawiali – aż wreszcie zgodziłem się, że raz przyjadę z jednym wykładem, tylko jednym wykładem. Wiedzieli co robią. Jechałem PKP, podróż długa i nużąca, dotarliśmy wieczorem, dworzec wydawał mi się brudny i nieprzyjemny. Kręciło się pełno podejrzanych typów, podchodzi zarośnięty dryblas, żebrak?, złodziej?, morderca?, pyta zaciągając: - Przepraszam najmocniej, czy masz pan ogienek? – od razu zrobiło się widniej, czystiej i milej. Po wykładzie (pewnie się umówili, żeby bić brawa) – ZABAWA, nie bankiet, nie przyjęcie, nie impreza, ale po prostu zabawa. Było tak wesoło, że mój zapał do powrotu do nadętej Stolicy tak osłabł, że zostałem na 10 lat. I to był piękny kawałek życia.

Wrocław był fenomenem. Jak dawne indiańskie miasto opuścił Lwów i odrodził się po drugiej stronie Polski, z Uniwersytetem, z Ossolineum, Panoramą Raclawicką, lwowskim zaciąganiem, nazwami ulic i pomnikiem Fredry. Ci, którzy się już tu rodzili, choć nadal żyli według reguł kultury STAMTAD, byli już STAD, z terenów, które na mapach oznaczono jako Zeitlich unter Polnischer Verwaltung (czasowo pod polskim zarządem). Kochali to miejsce i siłą błyskotliwej kultury dawali światu znać, że stało się ich nową ojczyzną. (...)

Lot

Przylatywałem z warszawskiego Okęcia pierwszym porannym Antonowem AN 24 B. Wtedy o 5 rano było widać wschód słońca, a

czasem, przy dużym zachmurzeniu, wystające ponad niepogodę, szczyty Tatr. (...) Na lotnisku, pod okiem milicji, czekał biały śliczny Saab, rzęch, ale o tym tylko my dwaj wiedzieliśmy. Wiózł mnie do [Hotelu] Europejskiego [narożnik ul. Piłsudzkiego i Stawowej] na śniadanie z chrupiącymi rogalikami – a później już do roboty. (...)

Program

Byłem akurat tłumaczem podczas rozmowy [Tadeusza] Forowicza z zagranicznymi gośćmi. Kiedy jeden z nich zapytał, jaki mamy program dla dizajnu, odpowiedziałem, że naszym PROGRAMEM JEST BRAK PROGRAMU. Jego Magnificencja nie zrozumiał co mówię, więc powtórzyłem to po polsku. Był oburzony, machał rękami, uważał, że szkoła to przede wszystkim program, bo jak administrować czymś, co nie istnieje, jak korygować, jak zabraniać i nakazywać i w razie czego donosić?

Miałem dylemat, kiedy ICSID [International Council of Societies of Industrial Design] wytypował naszą katedrę jako wzorcową. Druga miała być Royal College [of Art] w Londynie (prowadzona przez Mishę Blacka) i trzecia szkoła w New Delhi. Nie tylko ze względu na brak programów, ale także dlatego, że byliśmy jeszcze za młodzi, bez dyplomów – zrezygnowałem. Zaproponowałem ASP w Krakowie, ale to znów nie pasowało ICSIDowi.

Nauczyciel, który pracuje ze studentami wspólnie nad projektem, tak samo jak oni nie zna wyniku, popycha go chęć poznania – i tak jak oni, boi się pomyłki. Żyje. Wprzęgnięty w reguły programu i jego powtarzalności staje się podobny magnetofonowi, który powtarza martwe, nieomyłne, wyeksploatowane już teksty. Nie boi się błędu. Wstydzę się, kiedy sytuacja – albo brak pomysłu – zmusza mnie do powtarzania zadań. Mieliśmy we Wrocławiu tylko siatkę dni i godzin, dostosowaną do możliwości osób dojeżdżających: [Władysława] Hasióra, [Zofii] Artymowskiej, [Stanisława] Rodzińskiego i mojej. Niedawno rozmawiałem z prof. Rodzińskim, mówił, że Kraków dał mu fotel rektora, ale co Wrocław to Wrocław – tamtego się nie da zapomnieć.

Młodzi kreatywni

Wystarczyło studentom poddać jakiś pomysł, a jak za dotknięciem różdżki powstawały jego

czarodziejskie realizacje. Na zadanie WIELKIE KOLOROWE ZA 100 ZŁOTYCH jeden ze studentów pięknie zamalował naszą ogromną tablicę kolorowymi kredkami (opakowania tworzyły osobną formę), ktoś owinął pnie w lesie fioletową krepiną, ktoś zbudował wielki kalejdoskop z aluminiowej folii, ktoś naklejał pasek folii, który obiegał wnętrza szkoły, zwycięzca za 100 złotych kupił nam wszystkim bilety do kina. (...)

Przeglądy

Pod koniec każdego semestru były urządzone PRZEGLĄDY. Miało to charakter teatru. Widownię stanowili nauczyciele, zainteresowane osoby z zewnątrz i koledzy. Każdy student, na specjalnie ustawionym podium, pokazywał WSZYSTKIE prace wykonane w ciągu tego semestru. Widziało się całość, słabości i doskonałości i studenta i nauczycieli, luki w wykształceniu i nakładanie się tematów. Dla studenta było ważne zobaczenie całokształtu swojej działalności i porównanie swoich możliwości z możliwościami kolegów, rodziły się nowe skojarzenia i nowe pomysły. Przeglądy uczyły też umiejętności prezentowania swych prac, pewnego obycia z tłumem odbiorców. (...)

Taczki

Nie byłem Wrocławianinem, nawet nie urodziłem się we Lwowie. Byłem znikąd. Nawet nie narażałem szkoły na dodatkowe koszty, bo za samoloty płaciłem zawsze sam. Czasem było to nawet więcej niż pensja (1640 miesięcznie, a loty 1680), ale wyrównywałem to sobie pracami zleconymi.

Od tego jest system wartości, żeby każdy czuł się równy. Jeśli ktoś zaczyna wystawać, to go trzeba doganiać, a to nie każdemu się chce, łatwiej jest taki wybujały pęd przyciąć. I oto znalazłem się na rok w Bagdadzie. W połowie pobytu Arabowie zaproponowali przedłużenie kontraktu jeszcze na rok. Napisałem do [rektora prof. Tadeusza] Forowicza list, drugi, usiłowałem się skontaktować telefonicznie, ale bez skutku. Pozostali Polacy kontrakty podpisali, ja wróciłem do Warszawy. Nie mogłem się z rektorem porozumieć, ciągle był zajęty, więc przyleciałem do Wrocławia. Z moich rzeczy znalazłem tylko w portierni śpiwór, dostałem od pana Stefańczuka świecę i przespałem się w „naszej” sali wykładowej na

podłodze. Rano czekałem na schodach przed rektoratem. Forowicz spieszył się. Powiedział, że mam przyjść o trzeciej. Kiedy o trzeciej wszedłem do gabinetu, usłyszałem trudne do wymazania z pamięci – MY OCZEKUJEMY, ŻE PAN WYJEDZIE ZA GRANICĘ. Był to, o ile dobrze pamiętam, lipiec [1976]. Do połowy grudnia czekaliśmy z żoną na paszporty i powrót do Bagdadu. Miałem już wcześniej zaproszenie do szkoły w Dublinie, ale odmówiłem. Kiedy zrozumiałem, że tych paszportów nigdy nie dostaniemy, zadzwoniłem do Dublina, czy sprawa jest dalej aktualna. Tak, była. Miałem też propozycję wydania mojej książki w Kopenhadze. Na tę propozycję dostałem na milicji paszport. Już z pokładu Ila 18 napisałem do Forowicza, że spełniam jego oczekiwania. (...)

Tekst publikujemy dzięki uprzejmości prof. Wilhelma Semaniszya.

Krzysztof Meisner on Wrocław (fragments)

I've known cities with similar atmosphere of delicacy and joy: Catania, West Berlin and Wrocław. Cities of carpe diem, of joyful days... My beginnings

Mrs. Wanda Zaluska called me, saying they needed me in Wrocław. I answered that Academy of Fine Arts had discouraged me from teaching. Moreover, I was working in Satarachowice. After few days she called again saying that some gentlemen came from Wrocław and they wanted to meet me. They visited me at home: Mrs. Wanda, dean Władysław Wincze and rector Stanisław Pekalski. They were trying very hard to convince me. Finally, I agreed to come and give one lecture. Only one. I took a train that evening. The journey was long and dull. The central station seemed dirty and unpleasant to me. Plenty of shady jerks were hanging around and one of them – big and unshaved – approached me. A beggar? A thief? A killer? He asked: I'm sorry to disturb you, sir, but do you have a lighter? [with Lvivian accent]. How nicer and cleaner the place looked after that. After my lecture (the applause probably had been arranged) – FUN, not a banquet, not a party, not a feast, just fun. It was such a cheerful day that I didn't want to come back to puffed up Warsaw. I stayed in Wrocław for 10 years. And it was a beautiful part of my life.

People from here

Wrocław was a phenomenon. Like an ancient Indian town it left Lviv and was reborn in the other part of Poland, with its University, with Ossolineum, Lvivian accent, street names and the monument of Aleksander Fredro. Even those who were born HERE - the place marked on maps as Zeitlich unter Polinischer Verwaltung (temporarily under Polish administration) - used to live according to the rules from THERE. They loved this city and with the power of their smart culture they announced to the world that now it became their homeland.

Flight

I used to take the first morning flight on Antonov AN 24 B from Warsaw. At 5 AM one could see sunrise, sometimes peaks of Tatra

mountains poking out of the clouds. By the airport there was my beautiful white Saab waiting. But only we knew. Then I drove to the European Hotel for breakfast with crunchy croissants – and later to work.

Program

I was an interpreter of rector Forowicz and his foreign guests' conversation. When one of them asked me about the school's program for industrial design course I answered that OUR PROGRAM IS LACK OF PROGRAM. The rector didn't understand so I explained him in Polish. He was mad, waving his hands, he claimed that art school needed program above all, because then how to administer something that didn't exist, how to make remarks, how to forbid, how to order and how to report?

I had a dilemma when ICSID [International Council of Societies of Industrial Design] selected us as a model design department. Second was the Royal College of Art in London, third – a school in New Delhi. Not only because of the lack of any program but also the fact that we were too young with no diplomas – I resigned.

A teacher who works with students on a project doesn't know an outcome – just as they don't. Both, the teacher and the students, are driven by the desire to gain knowledge. They are also equally afraid of failure. They live. Trapped in a program routine and its repetitiveness a teacher becomes a kind of tape recorder which repeats infallible, stiff and known rules. He isn't afraid of any mistakes. I feel shame when I'm forced (by circumstances or lack of ideas) to repeat the same exercises. In Wrocław we had only a draft time schedule fitted for the visiting teachers.

Young and creative

It was enough to give an idea, and just like magic we had wonderful things. For an exercise called BIG and COLOURFUL FOR 100 ZŁOTY one of the students filled the huge blackboard with coloured pencil drawings making a composition of empty packaging, someone wrapped trees with fabric, someone built a huge kaleidoscope. The winner bought cinema tickets for the whole group.

Reviews

At the end of each semester we arranged reviews – a kind of a theater. The audience consisted of teachers, some concerned strangers and colleagues. Each student presented ALL the works he had made during the whole semester. One could see the weak and strong points of both the pupil and his teacher. For a student it was important to see his entire output and to compare his skills with the others. One could see new associations and come up with new ideas. The reviews were also the lessons of self-presentation and of facing a crowd.

Coming and going

I wasn't originally from Wroclaw, I wasn't even born in Lviv. I was from nowhere. I didn't even put the school to inconvenience of covering the costs of my flights which I paid myself. Sometimes it was even more than my month's salary (1640 zloty a month, flights – 1680 zloty). I could earn with some commissions.

A value system is for everybody to feel equal. When one begins to cross the line, the others need to reach him, but not everyone wants to, it's much easier to cut such a wild sprout. So I was in Baghdad for a year. The Arabs proposed to extend my contract for another one. I wrote a letter to rector Forowicz, I wrote again, tried to reach him by phone, but I didn't succeed. Other Polish teachers signed their contracts. I came back to Warsaw. I still wasn't able to contact the rector who was too busy, so I flew to Wroclaw. Of all my things I found my sleeping bag only, I got a candle from a guard and I spent that night on the floor of 'our' lecture hall. When I entered the rector's office next day I heard: WE EXPECT YOU TO GO ABROAD - it's still hard to forget these words. When I realized I couldn't get a passport to go back to Iraq I called Dublin where they had offered me a university teacher's position before. The offer was still on the table. I also had an opportunity to publish my book in Copenhagen and for this occasion I got the passport. Flying on Il 18 I wrote to Forowicz that I was just fulfilling his expectations.

Text courtesy of Wilhelm Semaniszyn

