

KRONIKA STOWARZYSZENIA HISTORYKÓW SZTUKI

MARIA KAŁAMAJSKA-SAEED

WIADUKT IM. MARKIEWICZA NA UL. KAROWEJ W WARSZAWIE

(Streszczenie referatu wygłoszonego na zebraniu naukowym Oddziału Warszawskiego SHS w dniu 27 października 1976 r.)

Pracownia Rzeźby warszawskiego oddziału PKZ prowadzi obecnie konserwację kamiennych rzeźb, zdobiących balustrady wiaduktu na ulicy Karowej w Warszawie. Przy opracowywaniu dokumentacji historycznej rzeźb okazało się, że zarówno wiadukt, jak i cały zjazd — stanowiący dość duże, a nadto ciekawe założenie urbanistyczne — nie były jak dotąd przedmiotem zainteresowania badaczy architektury. Referat jest zatem pierwszą próbą usystematyzowania wiadomości na ten temat i dokonania wstępnej syntezy zebranych danych historycznych.

Zródła archiwalne praktycznie nie istnieją, toteż podstawę dla opracowania tematu stanowiły wiadomości podawane przez warszawską prasę, głównie dzienniki. Z tych ostatnich najwięcej materiału dostarcza „Kurier Warszawski”, który w rubryce drobnych wiadomości bieżących podawał systematycznie informacje na temat postępów prac przy modernizacji ul. Karowej i budowie zwią-

zanego z tą inwestycją zjazdu na Powiśle.

Już na początku lat dziewięćdziesiątych władze miasta rozwały konieczność połączenia Krakowskiego Przedmieścia z intensywnie rozbudowywanym się Powiślem. Tzw. „Nowy Zjazd” przy Placu Zamkowym nie wystarczył już, toteż zwrócono uwagę na możliwość przeprowadzenia kolejnego połączenia poprzez ul. Karową. W tym czasie była ona nie tyle ulicą, co wąskim przesmykiem, rozgraniczającym posesje należące do klasztoru Wizytek i pałacu Tarnowskich (na którego miejscu stoi obecnie hotel „Bristol”). Pod koniec 1895 r. parselę z pałacem zakupiła spółka Ignacy Paderewski, Stanisław Roszkowski i Emanuel Zaremba. Dysponując odpowiednio znacznymi kapitałami, rozpoczęli oni intensywną działalność budowlaną, wnosząc najpierw (1896 r.) rotundę dla ekspozycji panoramy „Golgoty” Jana Styki, a następnie (po zburzeniu pałacu Tarnowskich) stawiając

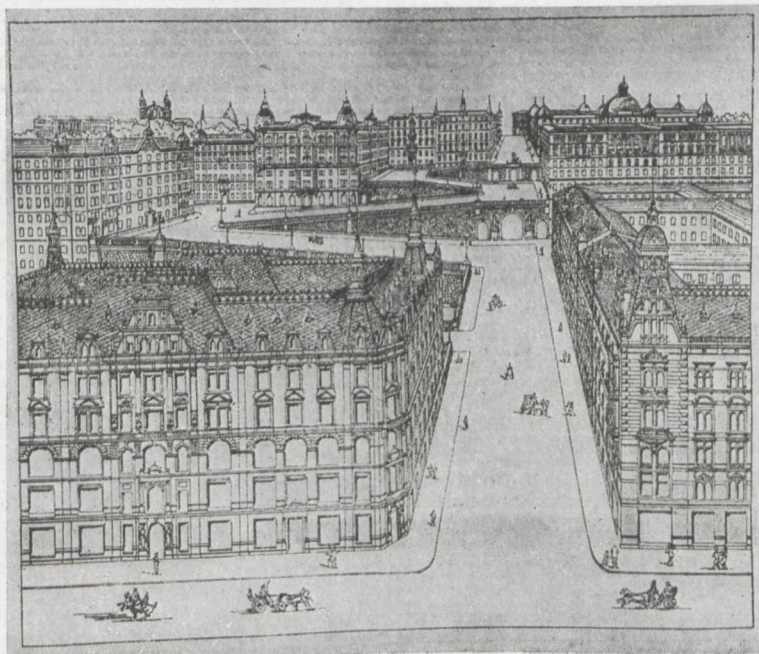
wielki gmach hotelu „Bristol”. W tej sytuacji poszerzenie i unowocześnienie Karowej stało się sprawą pilną i bez dalszej zwłoki przystąpiono do jej realizacji.

Pierwszy, bardzo ciekawy projekt opublikowany został w „Tygodniku Ilustrowanym” w 1895 r. Autorzy projektu — M. Rudnicki i Wł. Kozłowski — byli pracownikami Wydziału Technicznego Magistratu warszawskiego, można więc przypuszczać, że przedstawione przez nich propozycje odzwierciedlały charakter zamierzeń radykalnej zmiany wyglądu tej części miasta, dyskusowanych w środowisku architektów miejskich. Projekt ten (il. 1) zakładał program maksymalistyczny. Wzdłuż poszerzonej nowej ulicy Karowej wznoszą się potężne bloki kilkupiętrowych reprezentacyjnych gmachów o zdecydowanie wielkomiejskim charakterze. Górny odcinek ulicy połączony jest z dolnym zygawkowato załamanymi rampami, tworzącymi zjazd. Koncepcja ta nie doczekała się nawet częściowej realizacji, zapewne z braku funduszy na tak śmiałe i szeroko zakrojone przedsięwzięcie.

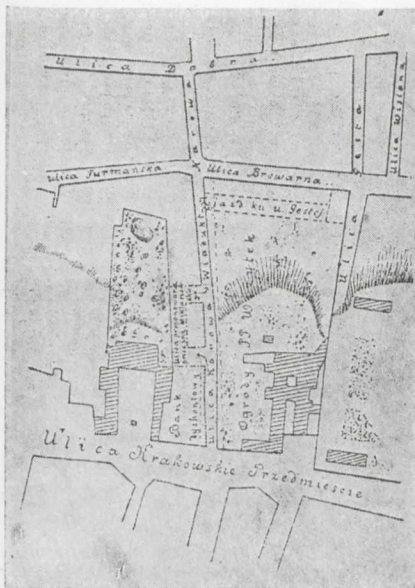
Na miarę możliwości kasy miejskiej założony został natomiast opublikowany w „Biesiadzie Literackiej” w 1896 r. projekt inż. Ildefonsa Miklaszewskiego. Autor ograniczył swe zainteresowania tylko do zagadnienia regulacji ulicy Karowej i połączenia jej zjazdem z Powiślem. Zaproponował wydłużenie ulicy (il. 2) poprzez meandrowe załamanie, na którego długości wytracona zostałyby stopniowo różnica poziomów, wynikająca z ostrego kąta spadku. W ten sposób uzyskaloby się dogodny wjazd na wiadukt, zaprojektowany na przedłużeniu osi górnego odcinka ul. Karowej.

W 1897 r. Wydział Budowlany Magistratu opracował nową koncepcję, w myśl której zjazd usytuowany został po południowej stronie ulicy, na terenie ogrodów klasztoru Wizytek. Projekt ten musiał być szybko zaakceptowany do realizacji, skoro już w sierpniu 1898 r. nastąpiło oficjalne przejęcie przez miasto ok. 2 ha ogrodu wizytkowskiego. Klasztor uzyskał, w ramach rekompensaty za utracony dochód, roczną pensję w wysokości 2 tys. rubli, zachowując nominalnie prawo własności.

Budowę zjazdu poprzedziło rozpoczęcie prac przy poszerzaniu i kanalizacji



Il. 1. Nowa dzielnica przy ul. Karowej. Projekt M. Rudnickiego i Wł. Kozłowskiego, 1895 r. (Fot. K. Kowalska)



Il. 2. Projekt regulacji ul. Karowej autorstwa I. Miklaszewskiego, 1896 r. (Fot. K. Kowalska).

Karowej, które pod kierunkiem inż. Kazimierza Dankowskiego prowadzone były od 1896 r. Pod koniec 1898 r. uległa wówczas rozbiórce arkadowa bramka architektoniczna projektu Henryka Marconiego, zamykająca od 1856 r. wylot Karowej na Krakowskie Przedmieście.

W 1900 r. ruszyła budowa zjazdu, rozpoczęta od niwelacji terenu i wykonania nasypów ziemnych, biegnących szerokim łukiem, zawijającym się spiralnie ku ul. Gęstej. Stąd wywodzi się nazwa „ślimak”, już od początku towarzysząca nowo powstającemu obiektowi. W tymże samym roku 1900 opublikowano w „Wędrowcu” rysunek przedstawiający widok przyszłego zjazdu (il. 3). Nie wymienionym z nazwiska autorem projektu był (jak podaje St. Łoza) inż. Kazimierz Dankowski, któremu z ramienia Magistratu powierzono kierownictwo robót. Dopiero na tym etapie zaawansowania prac rozstrzygnięty został ostatecznie problem konstrukcji i dekoracji samego wiaduktu, łączącego brzeg skarpy z nasypami zjazdu. Kształt wiaduktu, wspartego na dwóch arkadach, nie uległ już istotnym zmianom w stosunku do wspomnianego projektu, opublikowanego w 1900 r. Most ten nie budziłby żywszego zainteresowania, gdyby nie fakt, iż otrzymał niezwykle nowatorską jak na czas powstania konstrukcję, której projekt sporządził ok. 1900–1902 r. inż. K. Sommer. Zapropował on mianowicie zastoso-

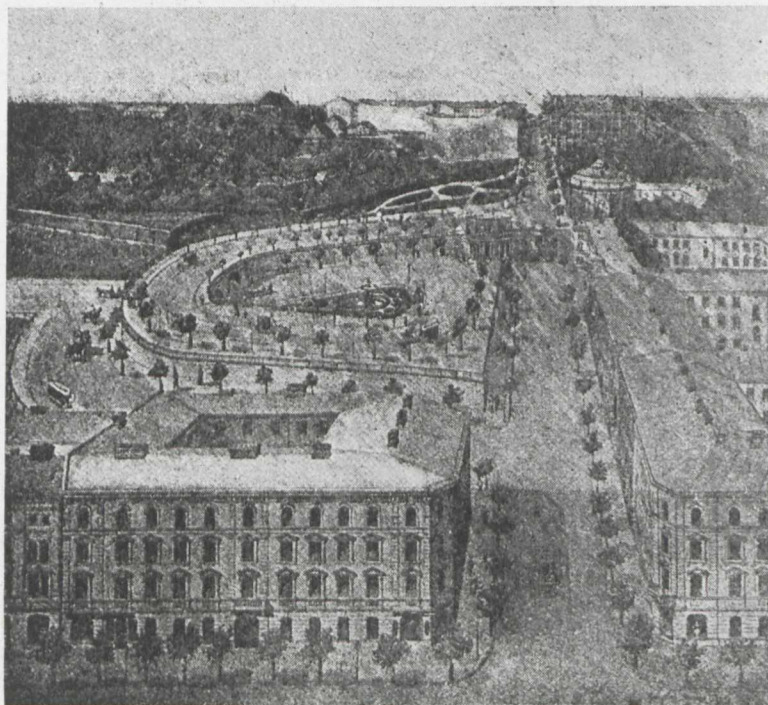
wanie żelbetu wg tzw. systemu Moniera. Projekt Sommera został przyjęty i zrealizowany w latach 1903–1904. Wykonawstwo powierzono warszawskiej firmie inż. Arnolda Bronikowskiego i S-ki.

Dekorację architektoniczną — a więc tylko samą oprawę plastyczną konstrukcji Sommera — oddano w ręce Stefana Szyllera, jednego z najaktywniejszych architektów warszawskich tego czasu. Projekt Szyllera, znany z reprodukcji prasowej (il. 4), został zrealizowany tylko częściowo. Zgodnie z założeniami autora wykonana została balustrada, ozdobne latarnie i cokoly do rzeźb figuralnych. Same rzeźby odbiegają jednak znacznie od propozycji Szyllera i noszą znamiona odmiennej koncepcji artystycznej. Autorem ich jest warszawski rzeźbiarz — Jan Woydyga.

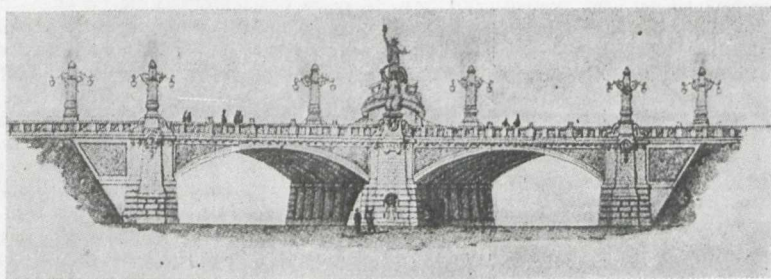
Przyjęty przez Magistrat projekt wiaduktu musiał uzyskać aprobatę ministerstwa w Petersburgu. Po otrzymaniu zgody władz centralnych, która nadeszła w styczniu 1903 r., bezzwłocznie przystąpiono do budowy. W ciągu sezonu budowlanego 1903 r. wykonana została jedna arkada mostu i przygotowane szalunkowe rusztowanie dla drugiej,

poczem prace zawieszono na okres zimy, z uwagi na niskie temperatury utrudniające wiązanie betonu. Ukończenie drugiej arkady przypadło na czerwiec 1904 r. i od tego momentu wiadukt był już prawie gotów. Zasadniczy etap budowy został zatem przeprowadzony sprawnie. Zwolnienie tempa nastąpiło dopiero przy pracach wykończeniowych, które ciągnęły się z przerwami jeszcze przez dwa lata od daty oddania wiaduktu do użytku, czyli od 11 grudnia 1904 r.

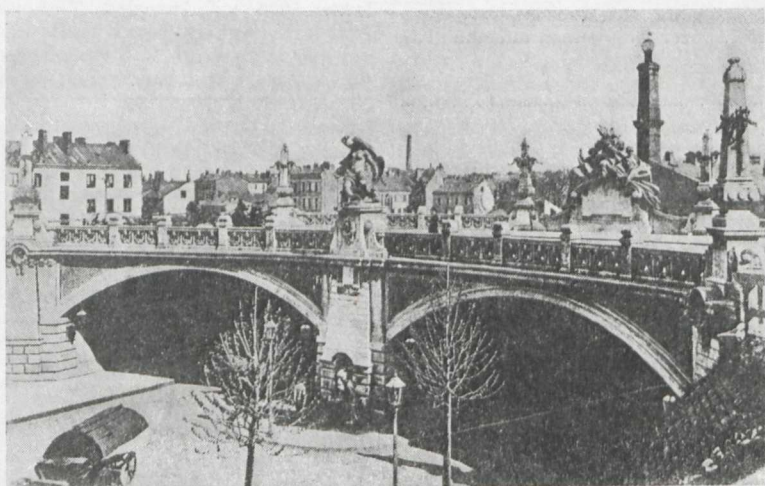
Budowa wiaduktu budziła dość duże zainteresowanie i to nie tylko prasy lokalnej (co było całkiem zrozumiałe), ale i czasopism specjalistycznych. W połowie 1904 r. „Przegląd Techniczny” wystąpił z propozycją wykonania kamiennej okładziny nowo budowanego mostu, dając znamienne uzasadnienie, świadczące o nowatorstwie realizowanej konstrukcji. „Przegląd” sugerował mianowicie, że pokrycie powierzchni arkad samym tylko tynkiem odsłania ich żelbetową konstrukcję, która zawsze razi brakiem wyrazu *solidności*. Wynika stąd jasno, że żelbet był w warszawskim środowisku technicznym wynalazkiem na tyle nieznanym, że zastosowanie go budziło



Il. 3. Widok ogólny projektowanego zjazdu na ul. Karowej, 1900 r. (Fot. K. Kowalska)



Il. 4. S. Szyller, Projekt dekoracji wiaduktu, ok. 1902 r. (Fot. K. Kowalska)



Il. 5. Wiadukt na ul. Karowej, repr. pocztówki z ok. 1911 r.



Il. 6. J. Woydyga, Grupa alegoryczna „Warszawa patronująca nauce, oświacie i sztuce”, 1904 r. (Fot. A. Stasiak)

obawy co do trwałości tego tworzywa i rodziło opory natury estetycznej. Fakt podnoszący pionierskie walory konstrukcji wiaduktu — tym bardziej, że Warszawa pierwszych lat XX w. nie była bynajmniej zaściankiem, jeśli idzie o poziom myśli technicznej. Interesującym przyczynkiem może być w tym wypadku wiadomość o projektowanym w 1903 r. wykonaniu schodów ruchomych, które (zgodnie z propozycją zgłoszoną przez inż. Groszlika) miały być „dla wygody publiczności” usytuowane u wylotu górnego odcinka Karowej, łącząc go bezpośrednio z podnóżem skarpy. Zagadnienie usprawnienia komunikacji pieszej było już rozwiązane w projekcie Wydziału Budowlanego Magistratu z 1897 r., czy ściślej jego wersji opublikowanej w 1900 r. Planowano wówczas zbudowanie niewielkiej rotundy, w której mieściłaby się winda. Realizacji obu tych ciekawych projektów stanęły na przeszkodzie względy finansowe, toteż w efekcie dla ruchu pieszego wykonane zostały drewniane schody. Rozwiązanie to, traktowane jako przewizoryczne, pozostało jednak ostatecznym — a szkoda, bo gdyby zrealizowano projekt Groszlika, Warszawa miałaby swoje pierwsze schody ruchome, już na 50 lat wcześniej przed tymi, które wykonano przy budowie trasy W—Z.

Po oddaniu wiaduktu do użytku, mogła już ruszyć komunikacja kołowa poprzez nowy zjazd. Zasadniczy cel inwestycji został zatem spełniony. Zapewne temu należy też przypisać osłabienie tempa prac przy wykończeniu dekoracji. Data 1905 — umieszczona na kartuszu widocznym od strony ul. Gęstej — nie przesądza jeszcze sprawy. Jeszcze w marcu tego roku rozważano kwestię zmiany techniki wykonania projektowanych rzeźb alegorycznych. Pierwotnie miały one być wykonane z piaskowca i z tego materiału została odkuta wielka grupa alegoryczna, której montaż rozpoczął się w końcu 1904 r., a zakończony został zapewne w 1905 r., gdyż kartusz z datą stanowi właśnie element tej grupy rzeźbiarskiej. Figura Syreny została natomiast odlana w cynku i ustawiona najprawdopodobniej w 1906 r., bowiem dopiero z końca tego roku pochodzi zdjęcie zamieszczone w „Świecie”, dokumentujące ukończoną już dekorację rzeźbiarską wiaduktu. Wkrótce okazało się jednak, że rozsądniejsze było użycie kamienia, ponieważ metalowa *Syrena* bardzo szybko padła ofiarą wandalii, tak że w 1911 r. była już bardzo poważnie zniszczona. Pierwszą figurę zastąpiła więc jej druga, kamienna wersja i ta dotrwała do dziś.

Koncepcja dekoracji rzeźbiarskiej wiaduktu uległa w czasie realizacji dość daleko idącym przemianom. Zgodnie z projektem Szyllera wykonane zostały betonowe ażurowe balustrady, kamienne



podstawy latarni i cokoly rzeźb figuralnych. Same rzeźby różnią się jednak w sposób istotny od projektowanych i to nie tylko w szczegółach, lecz przede wszystkim w ogólnym wyrazie plastycznym. O ile Szyller zaproponował dość tuzinkową kompozycję, zachowując formy przyjęte przez akademicki historyzm schyłku XIX w., to realizacja Woydygi jest w pełni secesyjna, zwłaszcza jeśli idzie o rzeźbę *Syreny*. Udana próba pokonania bezwładu materii i pokazania zastygłej w ruchu spienionej fali, z której wylania się Syrena, oraz jej długich włosów rozwianych na wietrze należą do środków wyrazu plastycznego charakterystycznych już dla nowej epoki w sztuce. Rzeźby grupy alegorycznej są bardziej zachowawcze, ale i tu, mimo akademickiego potraktowania samych postaci *Warszawy* i *Pracy*, zwraca uwagę wielką swobodą i śmiałością w operowaniu bogatymi płaszczyznami ogromnych draperii. Szczególnie interesująca jest zaś maska *Wodnika* umieszczona na podstawie

plonącego znicza, która jest równie secesyjna w wyrazie, jak rzeźba *Syreny* (il. 7). Rzeźbom tym, obok niewątpliwie wysokich walorów plastycznych przydaje znaczenia i to, że stanowią jeden z bardzo już nielicznych przykładów warszawskiej rzeźby monumentalnej z pierwszych lat XX w. Powstały w czasie, gdy secesja była awangardowym, a więc kontrowersyjnym prądem artystycznym. Osoba ich autora, zapomnianego rzeźbiarza Jana Woydygi, całym czynnym życiem związanego z Warszawą, zasługuje zatem na ponowne odkrycie.

Il. 7. J. Woydyga, Rzeźba *Syreny* na północnej balustradzie wiaduktu. Replika kamienna, po 1911 r. (Fot. A. Stasiak)