

MARIA KAŁAMAJSKA-SAEED

WIADUKT ULICY KAROWEJ W WARSZAWIE

Wiadukt im. dra Stanisława Markiewicza, stanowiący element zjazdu tzw. „ślimaka” na ul. Karowej, jest jednym z charakterystycznych, a nielicznych już obiektów warszawskiej architektury początków XX w. Położony bardzo blisko ruchliwego Krakowskiego Przedmieścia, pozostaje jednak na uboczu, nieco zapomniany. Jak dotychczas zbyt „młody”, by zostać uznany zabytkiem, nie doczekał się też jeszcze monograficznego opracowania. Artykuł ten jest zatem pierwszą próbą usystematyzowania wiadomości o nim i dokonania wstępnej ich syntezy¹.

Poszukiwania literatury tematu przyniosły efekt zaskakująco skromny. Okazało się bowiem, że lakoniczne informacje zawarte w publikacjach o architekturze Warszawy są w odniesieniu do wiaduktu nieprecyzyjne, sprzeczne u różnych autorów, a nawet błędne. Tak więc w pracy E. Szwankowskiego² podana jest tylko przybliżona data powstania, określona na ok. 1910 r., słownik S. Łoży wymienia wiadukt wśród nie datowanych prac Stefana Szyllera³, a przewodnik po Warszawie z 1938 r.⁴ autorstwo przypisuje błędnie Kazimierzowi Dankowskiemu. Żadna z tych publikacji nie wspomina nawet o autorze rzeźb zdobiących wiadukt. Encyklopedia wiedzy o Warszawie zupełnie pomija problem autorstwa i datowania zjazdu i wiaduktu. Braki te wyrównuje dopiero mający się ukazać *Atlas zabytków Warszawy*⁵.

Umieszczona na balustradzie wiaduktu data „1905” oraz wspomniane braki i sprzeczności danych o historii obiektu spowodowały konieczność odwołania się do materiałów źródłowych. Kwerenda archiwalna przyniosła wynik nega-

tywny. W aktach Warszawskiego Rządu Gubernialnego brak na ten temat wiadomości. Z kolei zbiór, w którym powinny znajdować się materiały dotyczące budowy, czyli akta Wydziału Technicznego i Budowlanego Magistratu m. Warszawy uległy całkowitemu zniszczeniu w czasie powstania warszawskiego (spłonęły w Arsenale wraz z Archiwum Zarządu Miejskiego). Ten sam los spotkał zbiór oryginalnych rysunków i projektów architektonicznych Stefana Szyllera, zdeponowany w archiwum Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej⁶.

Tak więc pozostała jedynie możliwość zebrania informacji drogą lektury czasopism. Najwięcej materiałów dostarczył „Kurjer Warszawski”. Dziennik ten w stałej rubryce „Wiadomości bieżące” podawał systematyczne doniesienia o postępie prac przy przebudowie ul. Karowej i budowie zjazdu na Powiśle, a następnie wiaduktu. Powstanie zjazdu związane było z podjętą przez władze miasta decyzją o przebudowie całej ulicy i wynikało z potrzeby utworzenia dogodnego połączenia komunikacyjnego terenów na skarpie z rozbudowującym się Powiślem.

Do 1895 r. ul. Karowa stanowiła wąski przesmyk o szerokości zaledwie 3 m, ostro opadający ku ul. Browarnej, położonej u podnóża skarpy (ryc. 1). Od strony Krakowskiego Przedmieścia zamknięta była architektoniczną bramką w kształcie arkady (ryc. 2), wzniesioną w 1856 r. według projektu Henryka Marconiego, ozdobioną rzeźbą „Syreny” dłuta Konstantego Hegla.

¹ W 1975 r. Pracownia Konserwacji Zabytków przystąpiły do konserwacji rzeźb wiaduktu. Artykuł jest skrótem dokumentacji historycznej, opracowanej przez autorkę w Oddziale Warszawskim PKZ.

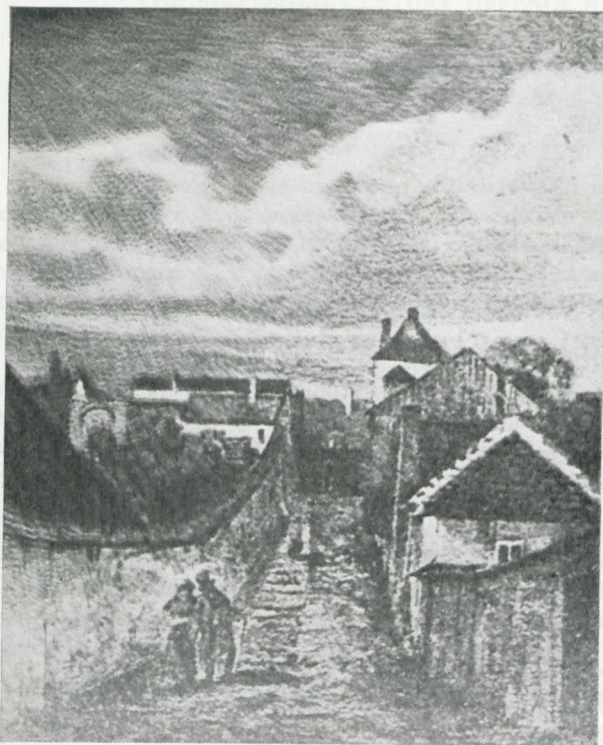
² Eugeniusz Szwankowski, *Ulice i place Warszawy*. Warszawa 1963, s. 77.

³ Stanisław Łoża, *Architektura i budownictwo w Polsce*. Warszawa 1954; oraz *Szkice warszawskie*. Oprac. zb. Warszawa 1958, s. 205.

⁴ Regina Danysz-Fleszarowa, Janusz Kołodziejczyk, *Warszawa. Przewodnik krajoznawczy*. Warszawa 1938, s. 167.

⁵ Wiadomość tę zawdzięczam uprzejmości autorów — dra Andrzeja Rottermunda i dra Juliusza Chrościckiego.

⁶ Informację tę zawdzięczam doc. dr Tadeuszowi Jaroszewskiemu, któremu pragnę zarazem podziękować za zachętę do opublikowania tego artykułu.



Ryc. 1. Warszawa. Ulica Karowa. Litografia F. Woitkowskiego. Fot. Muzeum Historyczne m.st. Warszawy



Ryc. 2. Warszawa. Bramka zamykająca ul. Karową od Krakowskiego Przedmieścia. Proj. Henryk Marconi, 1856 r. Repr. wg „Tygodnik Ilustrowany”, 1898, nr 36

Brama ta istniała tylko 42 lata i uległa rozbiórce w ostatnich dniach grudnia 1898 r., przy poszerzaniu Karowej⁷.

Wysuwane przez Magistrat projekty uczynienia z Karowej ulicy łączącej Krakowskie Przedmieście z Powiślem datują się z początku lat dziewięćdziesiątych XIX w. Zakładały one znaczne poszerzenie, złagodzenie kąta spadku ulicy i zbudowanie zjazdu. Konkretnie poczynania w tym kierunku rozpoczynają się jednak dopiero z chwilą znalezienia się bezpośrednio zainteresowanych tymi planami inwestorów. W dniu 10. XI. 1895 r. wielka posesja tzw. pałacu Tarnowskich, zajmująca większą część północnej pierzei ul. Karowej, została zakupiona przez spółkę: Ignacy Paderewski, Stanisław Roszkowski i Emanuel Zaremba⁸. Duże inwestycje budowlane, podjęte przez tę spółkę — budowa na skraju skarpy rotundy dla „Panoramy Golgoty” Jana Styki, a następnie wznoszenie hotelu „Bristol”, spowodowały skonkretyzowanie potrzeby unowocześnienia ul. Karowej i otwarcia jej dla ruchu kołowego.

W 1895 r. opublikowany został ciekawy projekt (ryc. 3), opracowany przez inż. M. Rudnickiego i budowniczego Wł. Kozłowskiego z Wydziału Technicznego Magistratu Warszawskiego⁹. Projekt ten zakładał wzniesienie wzdłuż nowej Karowej i u stóp skarpy całej dużej dzielnicy o wysokiej, zwartej zabudowie wielkomiejskiej. Dolny odcinek Karowej miał być połączony z tzw. górnym miastem za pomocą wjazdu, biegnącego załamującymi się zygzakiem rampami. Ciekawe i pomyślane z dużym rozmachem założenie urbanistyczne pozostało jednak całkowicie w sferze projektów. Jako zbyt kosztowne, nie doczekało się nawet fragmentarycznej realizacji.

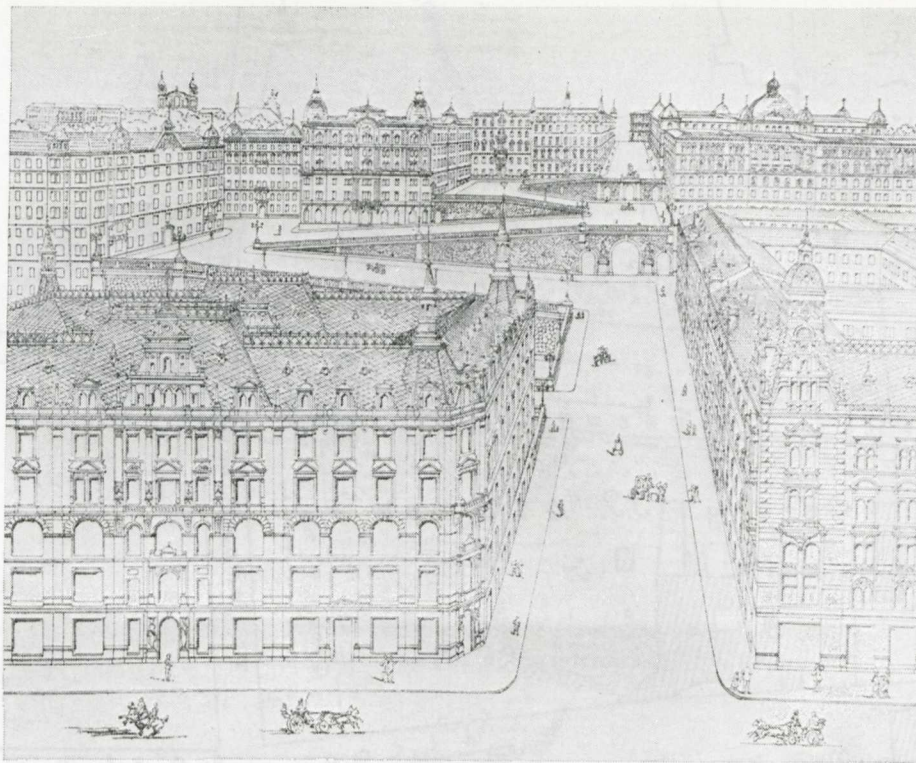
Równocześnie ze wspomnianym projektem Rudnickiego i Kozłowskiego inż. Ildefons Miklaszewski wystąpił z inną (ryc. 4), skromniejszą koncepcją, która ograniczała się do przebudowy samej ulicy¹⁰. Projekt ten zakładał przeprowadzenie dodatkowego odcinka ulicy, skręcającego pod kątem prostym w lewo i wcinającego się

⁷ „Tygodnik Ilustrowany”, 1898, nr 32, s. 713; „Kurjer Warszawski”, 1899, nr 3, s. 3; Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Warszawie, Zbiór Walerego Przyborowskiego (dalej WAP Zb. Przyb.), t. XI, s. 126 i 170.

⁸ „Biesiada Literacka”, 1896, nr 32, s. 91; „Wędrowiec”, 1896, nr 32, s. 105; „Kurjer Warszawski”, 1896, nr 68.

⁹ „Tygodnik Ilustrowany”, 1895, nr 50, s. 438; „Kurjer Warszawski”, 1895, nr 340, s. 2 n; „Biesiada Literacka”, 1896, nr 32, s. 91.

¹⁰ Wł. S ki, *Sprawy miejskie*. „Przegląd tygodniowy życia społecznego, literatury i sztuk pięknych”, 1896, nr 4, s. 42.



Ryc. 3. Warszawa. Projekt nowej dzielnicy przy ul. Karowej, M. Rudnicki i Wł. Kozłowski, 1895 r. Repr. wg „Tygodnik Ilustrowany”, 1895, nr 50

meandrem w tereny ogrodów na skarpie przy północnej pierzei Karowej. Ten fragment ulicy, wydłużony przez podwójne załamanie pod kątem prostym, miałby łagodzić ostrość jej spadku i dawać wygodny wjazd na projektowany wiadukt, usytuowany na przedłużeniu osi Karowej. W ten sposób wyeliminowana została konieczność zajęcia części gruntów ogrodów przy przeciwnej pierzei, należących do klasztoru sióstr wizytek. Takie rozwiązanie stanowiło dodatnią stronę projektu, bowiem pertraktacje o uzyskanie tych terenów nie było łatwe. W grę wchodził duży obszar, bo prawie 2 hektary ogrodu uprawnego. Za dobrowolne oddanie go miastu magistrat zobowiązał się wypłacać klasztorowi 2000 rubli rocznie, tytułem ekwiwalentu za utracony dochód. Suma ta stanowiła nieco poniżej 0,5% szacunkowej wartości gruntu, jednak klasztor musiał przyjąć postawione warunki, w przeciwnym bowiem razie groziło mu wywłaszczenie bez odszkodowania. Ostatecznie przejęcie terenu tzw. dolnego ogrodu przez władze miejskie nastąpiło 22. VIII. 1898 r.¹¹ Dokonano wówczas szczegółowego pomiaru zajmowanej części posesji wizytek; pomiar ten zachował się

w archiwum klasztorowym (ryc. 5). Z przechowywanego tamże tomu korespondencji w sprawie ogrodu pochodzi wiadomość, że projekt zjazdu opracowany został przez Wydział Budowlany Magistratu w 1897 r.

W trzy lata później — w 1900 r. — opublikowany został w „Wędrowcu” anonimowy projekt ślimakowego zjazdu z dwuarkadowym wiaduktem, który należy uznać za wstępną redakcję zrealizowanego następnie rozwiązania¹². Nie wymienionym z nazwiska autorem tego projektu był najprawdopodobniej inż. Kazimierz Dankowski, któremu w tym samym roku powierzono kierownictwo robót ziemnych przy niwelowaniu terenu i wykonywaniu nasypów zjazdu. Już wcześniej nadzorował on również całość prac regulacyjno-kanalizacyjnych powstającej nowej ul. Karowej¹³. Omawiany projekt (ryc. 6) w zwierciadlanym odbiciu powtarza koncepcję inż. I. Miklaszewskiego, wprowadzając zasadniczą korektę w kształcie zjazdu, któremu nadana została forma łagodnego łuku.

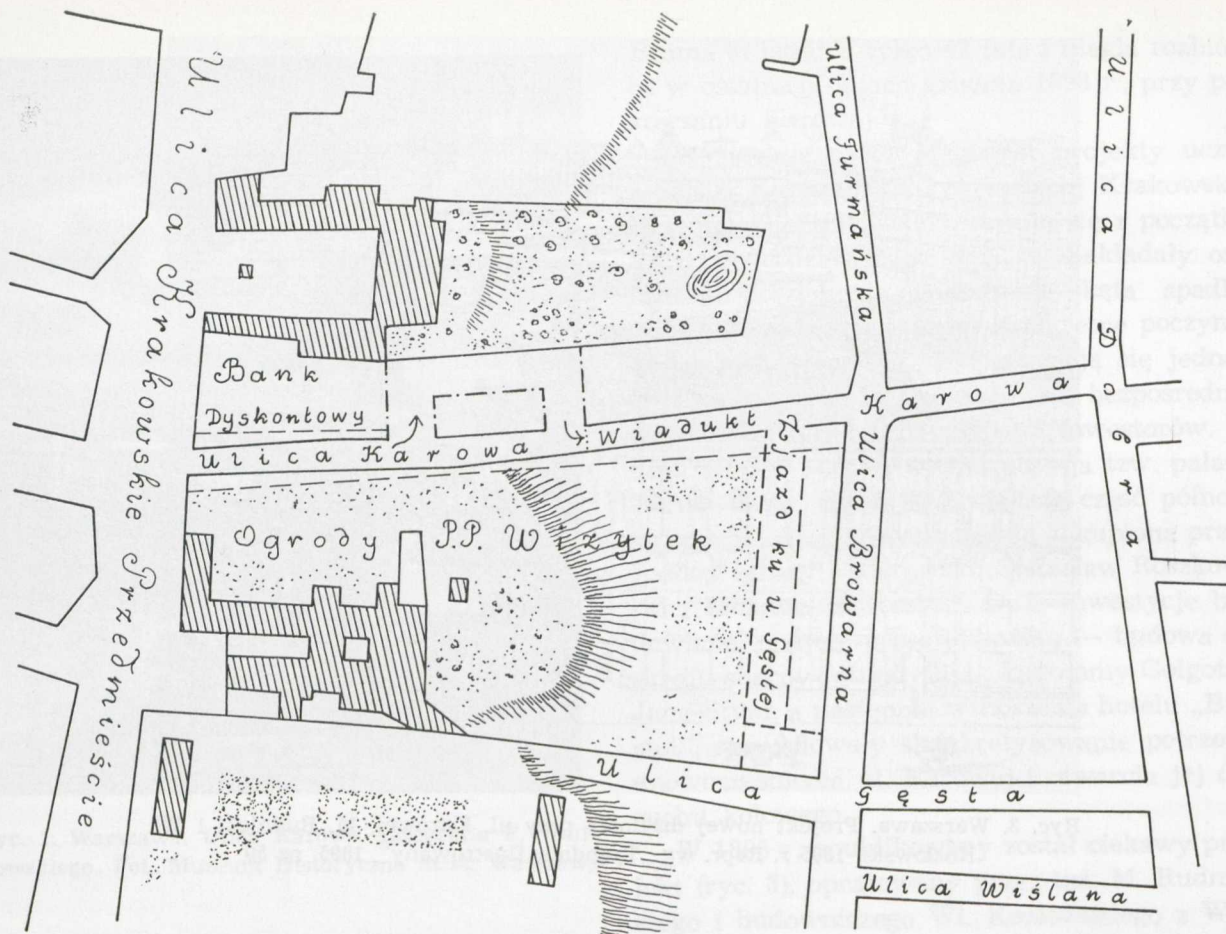
Dopiero po rozpoczęciu budowy zjazdu rozstrzygnięty został problem kształtu samego wiaduktu. Wykonawstwo powierzono warszawskiej

¹¹ Archiwum klasztoru wizytek w Warszawie, *Akta Zgromadzenia P. P. Wizytek warszawskich dotyczące sprawy z Magistratem o ogród zabrany na wiadukt przy ul. Karowej* [1898—1926].

¹² Władysław Koleżak, *Powisłe Warszawy*.

„Wędrowiec”, 1900, nr 31, s. 608; artykuł ten ukazał się później w formie broszury.

¹³ Ibidem; oraz „Tygodnik Ilustrowany”, 1902, nr 15, s. 298.



Ryc. 4. Warszawa. Projekt zjazdu i regulacji ul. Karowej, Ildefons Miklaszewski, 1895 r. Repr. wg „Przegląd Tygodniowy”, 1896, nr 4

firmie inż. Arnolda Bronikowskiego, dla której projekt mostu wykonał pomiędzy 1900 a 1902 r. inż. K. Sommer¹⁴. Projekt ten obejmował, jak się wydaje, jedynie ściśle techniczną stronę zagadnienia i dotyczył rozwiązania konstrukcyjnego. Przyjęto w nim nowatorskie zastosowanie żelazo-betonu według tzw. systemu Moniera. Dekoracja architektoniczna, a więc tylko sama oprawa konstrukcji, zaprojektowana została przez jednego z najaktywniejszych ówczesnych architektów warszawskich — Stefana Szylle-
ra¹⁵ (ryc. 7). Datę wykonania tego projektu można określić najpóźniej na połowę 1902 r., ponieważ w lipcu tegoż roku wysłany został do zatwierdzenia władzom ministerialnym w Petersburgu¹⁶, musiał zatem odpowiednio wcześniej przejść przez akceptującą komisję warszawskiego Magistratu.

Równocześnie z fazą projektową trwały pertraktacje z wykonawcami wystroju. Zadanie to

powierzono w 1903 r. warszawskiemu rzeźbiarzowi — Janowi Woydydze¹⁷.

Budowę wiaduktu rozpoczęto wiosną 1903 r., natychmiast po uzyskaniu zgody władz centralnych w Petersburgu¹⁸, która nadeszła w styczniu 1903 r. W marcu przystąpiono do gromadzenia materiałów, a w kwietniu rozpoczęte zostały prace przy budowie fundamentów pod naczółki wiaduktu. Podczas robienia wykopu pod naczółek zachodni, usytuowany na terenie dawnego ogrodu wizytek, natrafiono na obfite źródło wody mineralnej. Już w 1902 r. odsłonięte zostały w bezpośrednim sąsiedztwie fragmenty fundamentów niewielkiego budynku, co dało prasie asumpt do snucia rozważań na temat odkrycia pozostałości łazienki królowej Marii Ludwiki¹⁹. Podstawę tych domysłów stanowiła informacja podana przez Franciszka Sobieszczańskiego²⁰, że w warszawskim klasztorze wizytek „w ogrodzie mieli nawet źródło wody mi-

¹⁴ WAP, Zb. Przyb., t. XVII, s. 21 i 350.

¹⁵ Ibidem, t. XXIV, s. 265 n: *Slimak warszawski*, wycinek z nieokreślonego czasopisma.

¹⁶ Ibidem, t. XVII, s. 253; oraz „Wiek”, 1902, nr 297, s. 4.

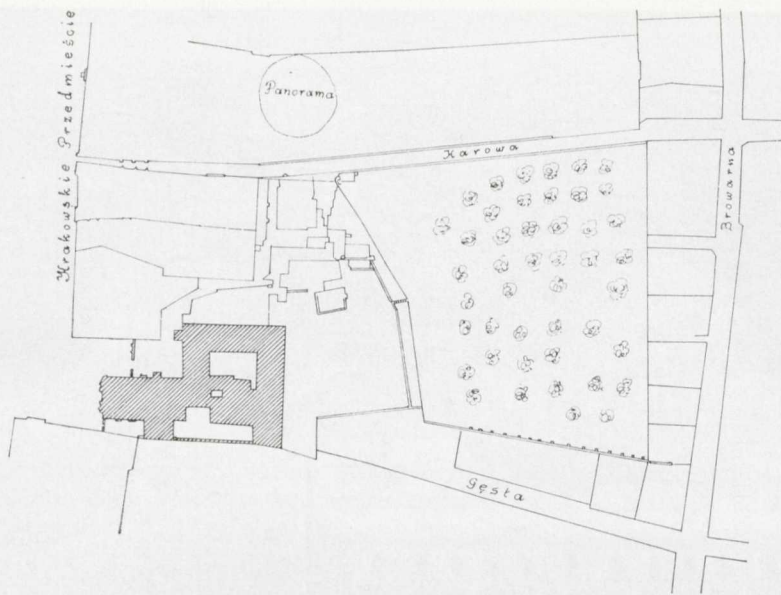
¹⁷ „Kurjer Warszawski”, 1903, nr 163, s. 5; oraz

WAP, Zb. Przyb., t. XXIV, s. 265 n.

¹⁸ Ibidem, nr 40 i 77, s. 4 oraz nr 118, s. 3.

¹⁹ Ibidem, nr 118, s. 3.

²⁰ Franciszek Sobieszczański, *Kościół i klasztor Panien Wizytek w Warszawie*. Warszawa 1856, s. 11.



Ryc. 5. Warszawa. Pomiar ogrodu klasztoru wizytek, 1898 r. Archiwum klasztorne. Fot. J. Szandomirski

neralnej, w którym oboje królestwo się kąpali”. Mimowolnym sprawcą tego nieporozumienia był Edward Raczyński, który w 1844 r. wydał *Portofolio królowej Ludwiki-Maryi*²¹, zawierające m.in. tłumaczenie druku wydanego w 1655 r. w Paryżu, podającego szczegóły osiedlenia się w Warszawie pierwszej grupy sióstr wizytek, sprowadzonych do Polski przez Marię Ludwikę. W oryginale francuskim²² jest mowa o tym, iż królowa korzystała z wód źródła mineralnego, które znajduje się na terenie ogrodu klasztornego, ale nic ponadto. Łazienka królewska powstała więc w imaginacji kolejnych tłumaczy, coraz dowolniej interpretujących tekst oryginału.

Sprawę przesądza ostatecznie analiza planu posesji klasztornej, pochodzącego z ok. 1725 r.²³ W dolnej części ogrodu, w tym właśnie miejscu, gdzie stanął przyczółek wiaduktu, zaznaczone są: browar i pralnia, a obok nich studnia (ryc. 8). Budowa wiaduktu zniszczyła zatem ślady dość prozaicznych budowli.

Prace wykonywane w 1903 r. posuwały się dość wolno, a na okres zimy zostały zawieszono. Gotowa już jednak była jedna arkada mostu

i przygotowane rusztowanie do wzniesienia drugiej. Roboty podjęte w sezonie budowlanym 1904 r. zostały w tymże roku zakończone. O ich przebiegu prasa podaje systematyczne relacje, z których wynika, że budowę drugiej arkady wiaduktu zakończono w czerwcu 1904 r.²⁴

Z tego czasu pochodzi nie zrealizowana propozycja oblicowania wiaduktu okładziną kamienną. Z wnioskiem takim wystąpił „Przegląd Techniczny”²⁵, sugerując, że wprowadzenie takiej okładziny powierzchni arkad nada architekturze wiaduktu znamiona monumentalności, ukrywając jej żelbetową konstrukcję, która, zdaniem autora artykułu, raziła brakiem wyrazu solidności. Proponowano zarazem rozpisanie konkursu na oblicowanie wiaduktu, którą to myśl podjęły również dzienniki warszawskie. Sprawa jednakże upadła, bowiem władze miasta nie mogły sobie widocznie pozwolić na dalsze przeciąganie budowy, do czego zmuszały je zapewne w równej mierze ograniczenia budżetowe, jak i względy utylitarne.

Ostatecznie 11 grudnia 1904 r. otwarto komunikację kołową przez nowy wiadukt, aczkol-

²¹ *Portofolio królowej Ludwiki-Maryi*, t. I (wyd. Edward Raczyński). Poznań 1844, s. 142; autorkami tłumaczenia były Konstancja Raczyńska i Józefa Radolińska.

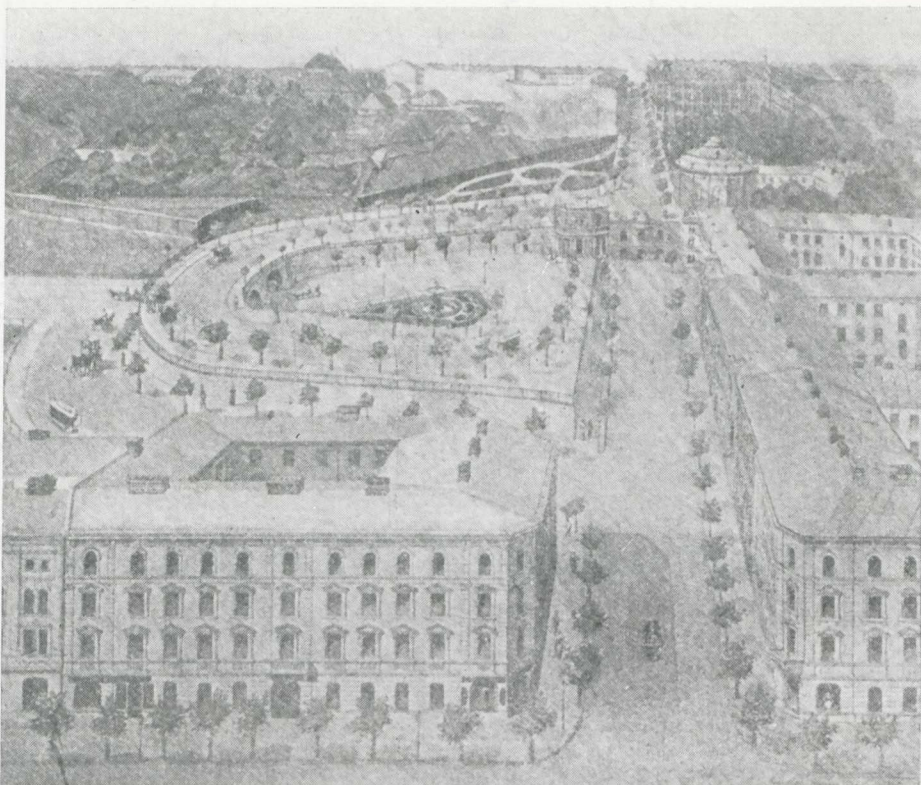
²² *Lettre circulaire aux communautes des Religieuses de la Visitation Sante Marie...*, Paris 1655, s. 151: „Sa Majesté depuis quelques jours, va prendre des eaux d'une fontaine qui est dans nostre jardin, dont l'eau par bon-heur se trouve estre Minerale, sans aucun mauvais goust...”; w tym samym brzmieniu tekst ten występuje w tzw. francuskiej kronice klasztoru, za której udostępnienie łącznie z planami posesji klasz-

tornej i aktami sprawy z magistratem o ogród zabrany na budowę zjazdu na Karowej pragnę gorąco podziękować Przełożonej Zgromadzenia Wizytek warszawskich.

²³ Oryginał w archiwum klasztoru wizytek w Warszawie; przerys zamieszcza Juliusz Chrościcki, *Kościół Wizytek*. Warszawa 1973, il. 13.

²⁴ WAP, Zb. Przyb., t. XX, s. 65 oraz „Kurjer Warszawski”, 1904, n-ry 83, 104, 146, 151 i 174 (rubryka „Wiadomości bieżące”).

²⁵ „Przegląd Techniczny”, 1904, nr 24, s. 330.



Ryc. 6. Warszawa. Projekt wstępny zjazdu i wiaduktu na ul. Karowej. Repr. wg „Wędrowiec”, 1900, nr 31

wiek nie był on jeszcze całkowicie ukończony. Brukowano jeszcze skarpy nasypu, układano betonowe chodniki i ustawiano ozdobne kamienne postumenty latarni oraz kończono roboty zdobnicze²⁶. Dla usprawnienia komunikacji pieszej wykonane zostały dodatkowo drewniane schody, prowadzące po zboczu skarpy. Rozwiązanie to, traktowane jako prowizoryczne, z właściwą prowizorkom trwałością — istnieje do dziś. Warto wspomnieć, że w pierwszym projekcie z 1900 r. zakładano zbudowanie windy, która miała się mieścić w rotundzie usytuowanej na brzegu skarpy, u wylotu ul. Karowej. Inny, równie ciekawy projekt zgłosił w 1903 r. inż. Groszlik, który zaproponował budowę w tym samym punkcie schodów ruchomych²⁷. Tak więc, gdyby nie brak funduszy, Warszawa miałaby schody ruchome o 50 lat wcześniej, niż słynne przy Trasie W—Z.

Ostateczny kształt dekoracji rzeźbiarskiej wiaduktu wyłaniał się dość opornie, o czym donosiła prasa w ostatnich miesiącach 1904 r.: „szczegóły mostu nie mogą być przed zimą wykończone, np. ozdoby architektoniczne, grupy rzeźb itp.” (12. X), „na samym wiadukcie bra-

kuje jedynie balustrady żelaznej oraz ozdób w postaci figur alegorycznych i płaskorzeźb wykonywanych przez artystę rzeźbiarza Wołydygę. Ozdoby te prawdopodobnie ustawione będą na wiadukcie dopiero z wiosną roku przyszłego” (7. XI). Mimo tej prognozy „na moście zaczęto ustawiać figury alegoryczne i podstawy do latarni” (4. XII)²⁸. Sprawa zaczęła się jednak komplikować. W marcu 1905 r. „Kurjer” podał, że figury, które miały być wykonane z kamienia, zostaną odlane z cynku²⁹. Dokładna data ustawienia istniejących rzeźb kamiennych i cynkowego odlewu postaci „Syreny” nie jest mi znana. Można tylko wnioskować, że data „1905” umieszczona na kartuszu po zewnętrznej stronie południowej balustrady, odnosi się do ostatecznego wykończenia elementów ornamentalnych. Fakt zmontowania rzeźb figuralnych udokumentowany został dopiero fotografią opublikowaną w grudniowym numerze „Świata” z 1906 r.³⁰ Już w 1907 r. pojawiły się w prasie alarmujące wiadomości o zniszczeniach poczynionych przez nieznaną wana i uszkodzeniach metalowych rzeźb na wiadukcie, a w 1911 r. mówiono wręcz o zupełnym zniszczeniu, jakie-

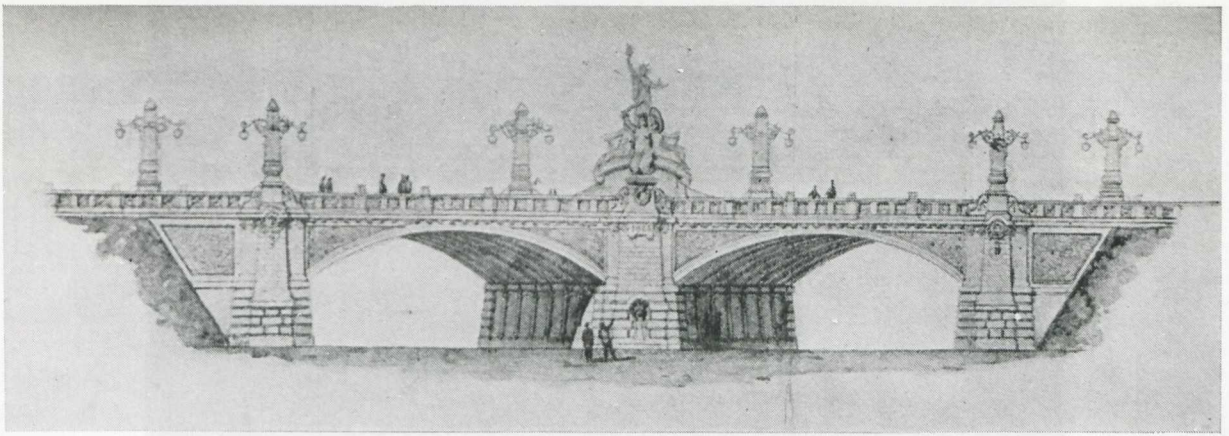
²⁶ „Kurjer Warszawski”, 1904, nr 343, s. 9.

²⁷ Ibidem, 1903, nr 160, s. 3.

²⁸ Ibidem, 1904, nr 283, 309 i 336.

²⁹ Ibidem, 1905, nr 70, s. 3.

³⁰ „Świat”, 1906, nr 51, s. 21.



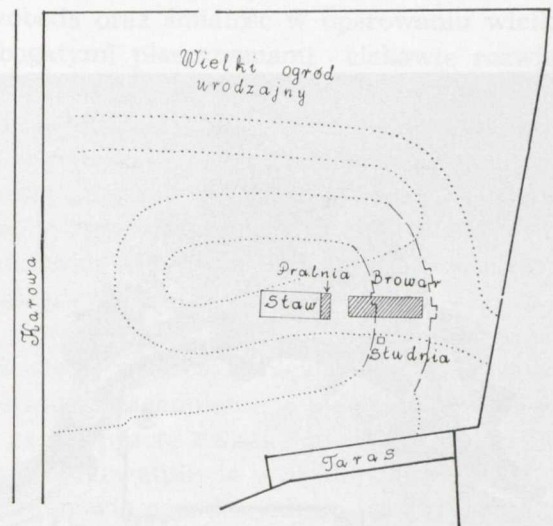
Ryc. 7. Warszawa. Projekt dekoracji wiaduktu. Stefan Szyller, 1902 r. Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Warszawie, Zbiór Walerego Przyborowskiego, t. XXIX, s. 265. Fot. K. Kowalska

mu uległa już rzeźba „Syreny”³¹. Stojąca do dziś na północnej balustradzie figura kamienna jest więc już drugą „Syreną”, którą dla dekoracji mostu wykonał Jan Woydyga.

Z pozostałych elementów wystroju nie zachowały się jedynie piaskowcowe latarnie w kształcie przekrytych wolutą obelisków, z ozdobnymi metalowymi uchwytyami do lamp gazowych. Istniały one jeszcze do drugiej wojny światowej w niezmienionym kształcie, jedynie oświetlenie gazowe zastąpiono elektrycznym. Rzeźby figuralne co prawda przetrwały, jednak ze znacznymi uszkodzeniami, spowodowanymi daleko posuniętym procesem zniszczenia kamienia.

Koncepcja dekoracji rzeźbiarskiej wiaduktu uległa w trakcie realizacji dość zasadniczym zmianom. Ostateczny kształt nadał jej bezpośredni wykonawca — Jan Woydyga. Sądząc z analizy projektu Szyllera (por. ryc. 7), utrzymany został tylko ogólny charakter wystroju, sugerowanego przez architekta. Zgodnie z projektem została wykonana ozdobna balustrada, latarnie i cokoły. Woydyga wprowadził natomiast istotne zmiany w realizacji rzeźb figuralnych, zwłaszcza jeśli chodzi o grupę alegoryczną na południowej balustradzie. Według (sprzecznych zresztą i dość znacznie różniących się między sobą) relacji dziennikarskich, początkowe projekty przewidywały większą liczbę rzeźb i bardziej narracyjny charakter zamierzonych przedstawień alegorycznych. Woydyga miałby zatem zasługę we wprowadzeniu pewnej syntezy, podno-

szącej wartość artystyczną dzieła. W 1902 r. pisano: „pośrodku jednej fasady na wystającym wielkim piedestale wznosi się alegoryczna grupa z kamienia, przedstawiająca pośrodku „Warszawę”, u jej stóp budzącego się geniusza sztuki, a po jej bokach przemysł, handel i żegluga. Pośrodku drugiej fasady na postumencie stojąca figura robotnika trzymającego herb miasta oznacza pracę”³². W lutym 1903 r.: „na głównym filarze środkowym od strony ulicy Gęstej będzie ustawiona grupa figur kamiennych, przedstawiających przemysł, rolnictwo i handel, od strony zaś ulicy Karowej jedna figura wyobrażająca przemysł oraz herb miasta”³³. Późniejsza o parę miesięcy informacja brzmi: „na wiadukcie staną dwie wielkie grupy z piaskowca, z których jedna przedstawiać będzie Warszawę w otoczeniu czterech figur alegorycznych wyobrażających geniusza sztuki, przemysł, handel i Wisłę w postaci flisaka, druga

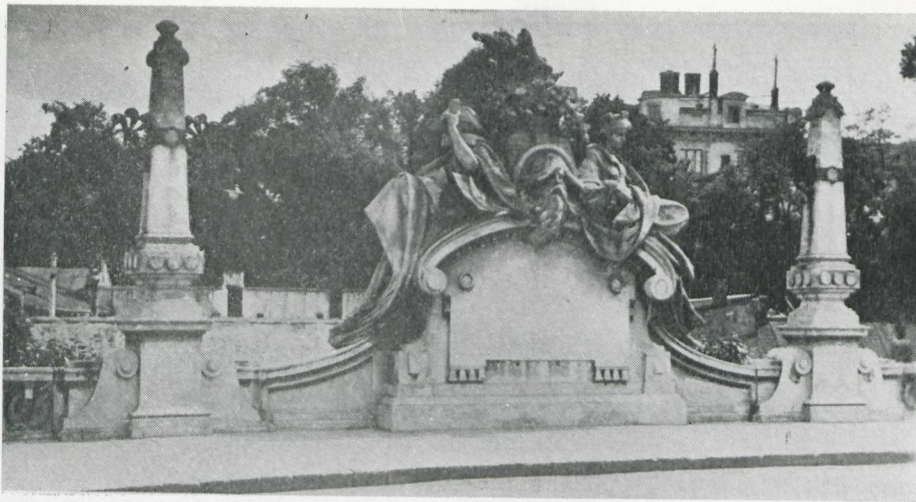


Ryc. 8. Warszawa. Dolna część ogrodu klasztoru wizytek. Fragment planu z ok. 1725 r., z naniesionym rzutem zjazdu i wiaduktu. Fot. J. Bułhakówna

³¹ WAP, Zb. Przyb., t. XXV, s. 81 z datą lipiec 1907 oraz „Dzień”, 1911, nr 122, s. 3.

³² WAP, Zb. Przyb., t. XVII, s. 21.

³³ Ibidem, t. XVI, s. 269.



Ryc. 9. Warszawa. Wiadukt ul. Karowej. Grupa alegoryczna na południowej balustradzie. Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Warszawie, Zbiór Korotyńskich, sygn. I/51



Ryc. 10. Warszawa. Wiadukt ul. Karowej. Alegoria „Warszawy” patronującej nauce i sztuce. Fot. A. Stasiak



Ryc. 11. Warszawa. Wiadukt ul. Karowej. Alegoria „Pracy” (widok od ul. Gęstej). Fot. A. Stasiak

zaś Pracę trzymającą herb miasta, tj. Syrenę na tarczy. Grupy na zamówienie magistratu wykonał znany artysta rzeźbiarz Jan Woydyga³⁴. Z notatki tej wynika, jakoby Woydyga już ukończył wymienione rzeźby, co nie mogło być prawdą, skoro jeszcze w dwa lata później trwały rozważania, czy rzeźby mają być wykonane w kamieniu, czy też odlane w metalu. Tak więc albo dziennikarz relacjonował w swym opisie wygląd modeli, albo owo „wykonał” jest po prostu błędem drukarskim. W zrealizowanej kompozycji znalazły się bowiem tylko dwie figury alegoryczne, które, łącząc atrybuty wszyst-

³⁴ „Kurjer Warszawski”, 1903, nr 163, s. 5 w rubryce „Ze sztuki”, notatka zatytułowana *Posągi*.



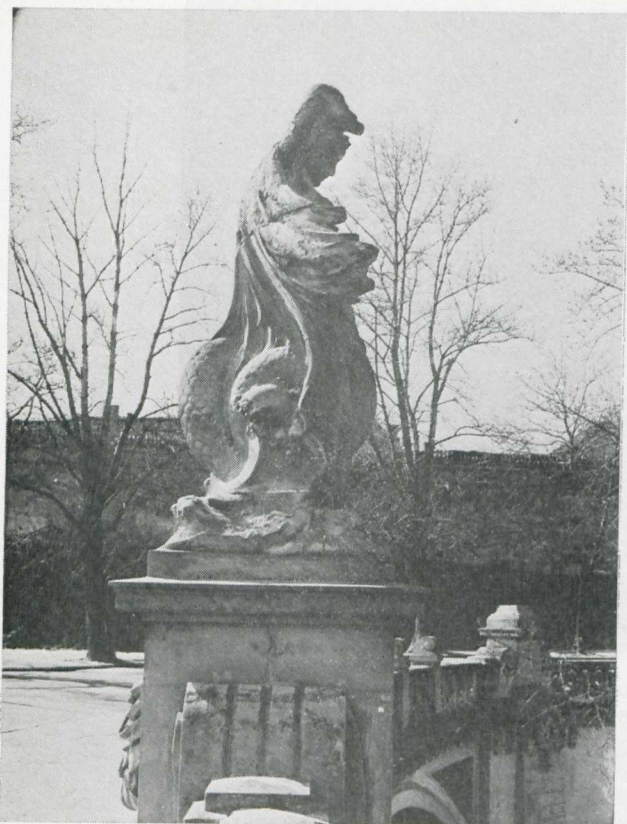
Ryc. 12. Warszawa. Wiadukt ul. Karowej. Pierwsza wersja rzeźby „Syreny” wykonana przez Jana Woydygę w 1906 r. — odlew cynkowy (nie istniejąca). Repr. wg „Tygodnik Ilustrowany”, 1907, nr 20

kich wymienionych przedstawień, oddają bez zubożenia te same treści (ryc. 9). Mamy bowiem „Warszawę” (postać kobieca nosząca na głowie *corona muralis*) protegującą naukę i sztukę (ryc. 10); symbolizują to łatwe do odczytania atrybuty: otwarta księga i rzeźba głowy kobiecej. Druga z postaci tej grupy to alegoria „Pracy” (ryc. 11), muskularny mężczyzna o skupionej twarzy, ozdobionej „piastowskim” wąsem. Trzymane przezeń atrybuty miały zapewne oznaczać główne dziedziny pracy, jakimi trudnili się mieszkańcy Warszawy. Koło zębate oznacza z pewnością przemysł. Drugi z atrybutów wskutek zniszczenia rzeźby jest nieczytelny. Zgodnie z myślą przewodnią zamierzonego programu mógł odnosić się zarówno do rolnictwa, jak żeglugi czy handlu. Zwieńczenie zakomponowanej w trójkąt grupy rzeźbiarskiej stanowi płonący znicz — symbol oświaty, a Wisłę — rzekę związaną z Warszawą — uosabia maska Wodnika umieszczona na podstawie znicza. Zmianie w stosunku do wcześniejszych projektów uległ również sposób przedstawienia herbu miasta. Koncepcja wprowadzenia figury Robotnika trzymającego tarczę herbową została już odrzucona przez Szyllera, który w swoim projekcie dał pełnoplastyczną postać „Syreny”. Rzeźba Woydygi — zarówno pierwsza, zniszczona w 1911 r., jak i jej druga wersja — różni się od projektowanej nie tylko w szczegółach (ręka trzymająca tarczę podniesiona w projekcie Szyl-

lera, a opuszczona w rzeźbach zrealizowanych), lecz i w ogólnym wyrazie plastycznym (ryc. 12). Podczas gdy projekt (o ile to można sądzić ze szkicowego rysunku) zachowuje jeszcze charakter akademickiego historyzmu końcowych lat XIX w., to realizacja Woydygi jest secesyjna. Zwraca uwagę udana próba pokonania bezwładu materii i ukazanie w kamieniu spienionej fali, z której wyłania się „Syrena” oraz rozwiązanych na wietrze jej długich włosów (ryc. 13).

Rzeźby grupy alegorycznej są bardziej zachowawcze i spokojne. Mimo akademickiego potraktowania samych postaci, uderza i tu wielka swoboda oraz śmiałość w operowaniu wielkimi i bogatymi płaszczyznami ciekawie rozwiązanych draperii. W grupie tej szczególnie interesująca jest maska „Wodnika” (ryc. 14), utrzymana w podobnie „atektonicznym” charakterze jak rzeźba „Syreny”. Bardzo umiejętnie uzyskane zostało też wrażenie „mokrości” szeroko rozrzuconych włosów i brody, które przywodzą na myśl pływające wodorosty.

Sprawie rzeźb figuralnych poświęcam celowo więcej miejsca, ponieważ w dotychczasowej literaturze zagadnienie to było pominięte. Sądzę, że są one warte uwagi z paru względów. Prezentują niewątpliwie wysokie walory artystyczne. Stanowią ponadto jeden z bardzo nielicznych zachowanych przykładów warszawskiej rzeźby monumentalnej z pierwszych lat XX w. Powstały wreszcie w czasie, gdy secesja była awan-



Ryc. 13. Warszawa. Wiadukt ul. Karowej. Rzeźba „Syreny” wykonana w piaskowcu przez Jana Woydygę po 1911 r. Fot. A. Stasiak



Ryc. 14. Warszawa. Wiadukt ul. Karowej. Maska „Wodnika” na podstawie znicza. Fot. A. Stasiak

gardowym, a więc kontrowersyjnym prądem w sztuce — w tym więc należy upatrywać ich głównych wartości zabytkowych.

Osoba samego autora — zapomnianego rzeźbiarza Jana Woydygi — powinna stać się tematem odrębnego opracowania. Całym czynnym twórczo życiem związany z Warszawą zasługuje niewątpliwie na ponowne odkrycie.

³⁵ Ibidem, 1904, nr 343, s. 9.

Zjazd na ul. Karowej wykonany został z inicjatywy i na zamówienie Magistratu miasta Warszawy, który w całości finansował tę inwestycję — od projektu począwszy aż do całkowitego wykończenia dekoracji gotowego wiaduktu. Koszty zamknęły się niebagatelną dla miasta sumą ponad 250 tysięcy rubli ³⁵.

Jak już wspomniałam, historia budowy otworzona została na podstawie relacji prasowych. Nie były one z pewnością wyczerpujące, jednak z braku innych pewniejszych źródeł — stanowią obecnie podstawę dla ustalenia czasu powstania, autorów projektu i wykonawców dzieła, stanowiącego ładną kartę w dorobku warszawskiej inżynierii miejskiej. Niewątpliwie jest bowiem, że generalna koncepcja rozwiązania przestrzennego opracowana została przez zespół inżynierów Wydziału Technicznego i Budowlanego Magistratu. Staralam się w możliwie pełny sposób przedstawić udział poszczególnych osób, reprezentujących różne specjalności, by wykazać, że „ślimak” na Karowej nie jest dziełem jednego autora. W przedsięwzięciu tym główne role odegrali kolejno:

— inż. Kajetan M o ś c i c k i ³⁶, którego z pewnym zastrzeżeniem można wskazać jako autora projektu zjazdu w sensie koncepcji urbanistycznej. Ponieważ pełnił on funkcję naczelnego inżyniera miasta, jest bardzo możliwe, że nazwisko jego zostało niejako z urzędu przypisane projektowi sporządzonemu przez zespół podległych mu pracowników Magistratu. Czas powstania tego projektu można określić na rok 1897.

— inż. Kazimierz D a n k o w s k i, kierował w latach 1900—1903 wykonywaniem prac ziemnych i drogowych budowanego zjazdu oraz czuwał nad przebiegiem prac przy modernizacji ul. Karowej, prowadzonych od 1896 r. Jemu też należy przypisać autorstwo ostatecznej redakcji rozwiązania zjazdu, biegnącego nasypami w formie ślimacznicy.

— inż. K. S o m m e r, jest projektantem żelbetowej konstrukcji mostowej. O osobie autora projektu brak jakichkolwiek bliższych danych poza wiadomością, że był pracownikiem firmy Arnolda Bronikowskiego i S-ki, która prowadziła budowę wiaduktu w latach 1903—1904. Inż. Sommerowi przypada zasługa zaprojektowania konstrukcji należącej wówczas (lata 1900—1902) do nowinek technicznych. Wiadukt byłby zatem jednym z pierwszych obiektów

³⁶ Ibidem.

Summary

The viaduct in Karowa Street — one of the most interesting instances of Warsaw's urban planning of the early 20th century — has so far not been made the subject-matter of any historical dissertation. A serious impediment in this regard was the lack of archival records which were destroyed during the Second World War. Hence rendering of the history of its construction on the basis of press reports of the day. It is from the same source that reproductions derive of all the designs which the author has managed to find.

Warsaw owes both, the idea of the project of the viaduct discussed and its reconstruction to the Municipal Council, or to be more precise, to a group of engineers employed at its Technical and Building Divisions. The scheme put into effect in the years 1900—1904 was preceded by interesting projects submitted to the Council in 1895, 1897, and 1900. The successive projects contained proposals for the viaduct being traced in the form of zigzag ramps, a street of meander line or, finally, in the form of an arched-shaped mound with a long radius. What was ultimately approved was Kazimierz Dankowski's project of a helical mound connected by a viaduct.

The viaduct as such is one of Warsaw's first, or maybe the very first, building with reinforced concrete construction. Designed by K. Sommer, about 1900—1902 it was erected by the Warsaw building enterprise of Arnold Bronikowski & Co in the building seasons of 1903 and 1904. The architectonic setting of the structure was executed to Stefan Szyller's design of ca 1902, known from a press reprint preserved until this day. The main accent of the decoration of the viaduct are the sandstone statues of supra-natural size.

The allegoric group on the southern parapet symbolizes Warsaw — patronizing science, fine arts and education, and also work and the Vistula. In the centre of the parapet opposite there was located the figure of the Mermaid — emblem of the city Warsaw. The author of that decoration was Jan Woydyga, one of Warsaw sculptors. The time of the completion of the respective figures may be roughly determined as follows: the sandstone allegoric group 1904, 1905—1906 the zinc cast of the Mermaid which soon damaged and replaced with a stone copy of the same composition, this time given the form clearly characteristic of Secession style. The artistic standards of those sculptures and their modernity, as for the standards of the day, inevitably direct attention to the person of their author. Apart from their visual qualities it is worth stressing the fact that they make one of the few examples of monumental Secession sculpture deriving from the artistic circles of Warsaw.

It also seems worth mentioning the fact testifying to the progressive trend of Warsaw's technical thought at that time and, namely, the proposal — submitted by Engineer Groslik as early as 1903, during the construction of the viaduct — for an escalator being constructed to ease pedestrian traffic between the district of Powiśle and the high edge of the escarp. That facility was constructed but fifty years later, on the same escarp, yet in another spot and, namely, at the Royal Castle Square.

Translated by
Teresa Świąćka