

Zjazd i wiadukt po remoncie

W połowie XVIII w. ul. Karowa w Warszawie, prowadząca od Krakowskiego Przedmieścia w kierunku Wisły, była mało znaczącym traktem, wąskim i o dużym spadku. Nazwa jej pochodzi od wozów, które kursowały do magazynu karowego – ówczesnego zakładu oczyszczania miasta. Od strony Krakowskiego Przedmieścia ulica zamknięta była bramką w oprawie architektonicznej, wybudowaną w 1856 r. według projektu Henryka Marconiego i zwieńczoną rzeźbą „Syreny” Konstantego Hegla. Pod koniec XIX w. władze miasta postanowiły przebudować ulicę poprzez jej poszerzenie i budowę zjazdu o odpowiednio łagodnym spadku. Nowa inwestycja komunikacyjna wiązała się jednak z koniecznością pozyskania dość obszernego terenu. W tym wypadku w grę wchodził teren dolnego ogrodu klasztoru wizytek, który miasto przejęło w 1898 r. Pozwoliło to na przystąpienie do realizacji budowy zjazdu. Inwestycja miała być finansowana przez magistrat miasta Warszawy, a bezpośredni nadzór nad całością tego zadania miał pełnić jego Wydział Budowlany.

Równocześnie z pracami projektowymi, poprzedzonymi studiami koncepcyjnymi, rozpoczęto w 1903 r. roboty budowlane, które zlecone zostały firmie inżyniera Arnolda Bronikowskiego. Najważniejszym przedsięwzięciem w całości nowego układu komunikacyjnego stała się realizacja dwuarkadowego wiaduktu. Projektantem konstrukcji tego obiektu był inżynier K. Sommer, natomiast opracowanie wystroju architektonicznego powierzono bardzo aktywnie działającemu w tym czasie architektowi Sefanowi Szyllerowi. Duży zakres prac, zwłaszcza związanych z ukształtowaniem całości zjazdu, sprawił, że inwestycja zapewne była dziełem większego zespołu kadry inżynierskiej. Z racji sprawowania kierowniczych funkcji znaczny udział

w nim mieli inżynierowie Kazimierz Dankowski i Kajetan Mościcki. Mimo, iż zjazd zaprojektowany został dla ruchu pojazdów konnych, w następnych latach dobrze służył dynamicznie rozwijającej się motoryzacji i obecnie nadal jej służy, po upływie ponad 100 lat od zakończenia w 1904 r. prac. W 1915 r. wiadukt nazwany został imieniem doktora Stanisława Markiewicza – warszawskiego lekarza i społecznika.

Dwuarkadowy wiadukt wykonany został w nowatorskiej wówczas technologii betonu zbrojonego, później nazwanego żelbetem. Konstrukcję nośną o spłaszczonym łuku wsparto na trzech podporach. Bardzo nietypowe było ukształtowanie środkowego elementu podporowego, rozwiązanego na planie trójkąta – kształt taki wynikał z dostosowania się do przebiegu jezdni w tym miejscu. Wolna, zwięzająca się przestrzeń wewnątrz podpory, została przesklepiona. W elewacji południowo-zachodniej zamknięto ją łukiem odcinkowym i pełną ścianą poniżej łuku. W 1996 r. przestrzeń tę zaadaptowano na galerię malarstwa; z zewnątrz przymknięto ją szklaną ścianą z wejściem w kamiennej oprawie portalowej.

Przy projektowaniu wiaduktu zadbano również o jego odpowiedni wystrój architektoniczno-rzeźbiarski. Zgodnie z panującym duchem epoki nadano mu eklektyczny wyraz, pojawiły się jednak też akcenty secesyjne. Jezdnie wiaduktu ograniczone zostały balustradami z betonu zbrojonego, dołem zamkniętymi cokołem, a górą poręczami. Odcinkowo poprzerywano je słupkami i postumentami pod obeliski z latarniami. Segmenty między słupkami wypełniono dekoracyjnymi elementami wieńcowymi. Zwięzające się ku górze, zwieńczone motywami wolutowymi obeliski ustawione zostały na cokółkach, w miejscach ponad filarami. Z obu stron przymocowano do nich dekoracyjne wysięgniki metalowe z latarniami,

złączone między sobą obejmami. Elewacje zewnętrzne wiaduktu w przyziemiu udekorowano poziomym boniowaniem, a powyżej luków arkad zamknięto je gzymsem i ciągiem balustrad. Przeloty wiaduktu otrzymały



1. Plan sytuacyjny zjazdu (wg Juliusz A. Chrościcki, *Kościół Wizytek, Warszawa 1973*)

1 – zjazd, a – wiadukt, b – schody dla pieszych;
2 – klasztor Wizytek, 3 – hotel „Bristol”, 4 – skwer

skromny detal w postaci rozczłonkowania ścian pilastrami i odpowiadającymi im gurtami na sklepieniach.

W całym wystroju wiaduktu najbogaciej ukształtowana została partia podpory środkowej, gdzie od strony południowo-wschodniej na cokole, zamkniętym wygiętym gzymsem, ustawiono rzeźbiarską grupę alegoryczną, przeznaczoną do oglądania zarówno od wewnątrz, jak i od zewnątrz wiaduktu. Kompozycja ta poprzez spływy z obu stron połączona była z dwoma obeliskami latarniowymi. Od strony północno-zachodniej w ciągu balustradowym na cokole znalazła się rzeźba „Syreny”.



Opracowanie wystroju architektoniczno-rzeźbiarskiego zlecono Stefanowi Szyllerowi, natomiast bezpośredniego wykonania kompozycji rzeźbiarskich podjął się Jan Woydyga – artysta rozwijający intensywną działalność na terenie Warszawy na przełomie XIX i XX w. Zrealizowane przez niego dzieła świadczą o tym, że przy powierzonym mu zadaniu wykazał się dużą inwencją twórczą. Najbardziej rozbudowana grupa alegoryczna w środkowej części wiaduktu ma charakter dwustronny. Z obu boków podstawy, oplecione wieńcem dębowym i zwieńczonej zniczem, znajdują się dwie postacie: kobieca postać z prawej strony, symbolizująca „Warszawę”, z atrybutami nauki – otwarta księga i sztuki – głowa kobieca, zwrócona do wnętrza wiaduktu, oraz postać muskularnego mężczyzny z lewej strony, z kołem zębatym i pługiem, personifikująca „Przemysł” i „Rolnictwo”, zwrócona na zewnątrz wiaduktu. W dolnej partii od wewnątrz między dwiema postaciami umieszczona została maska „Wodnika” – alegoria Wisły, a od zewnątrz kartusz herbowy podtrzymywany przez dwa orły z datą „1905”, która zapewne oznacza zakończenie realizacji kompozycji rzeźbiarskich. Bardziej lapidarne ujęcie ma kompozycja przedstawiająca wyłaniającą się z fal „Syrę”, z uniesioną w górę szablą w prawej ręce i podtrzymującą tarczę lewą ręką.



2.3. Wiadukt im. Stanisława Markiewicza w Warszawie po remoncie – widok od strony południowo-wschodniej (2) oraz od strony zachodniej (3)
 4. Górna jezdnia wiaduktu
 5.6. Alegoryczna rzeźba symbolizująca „Warszawę” (5) oraz rzeźba „Syrę” (6)

(zdjęcia: Stanisław Grzelachowski)

Rzeźby Woydygi początkowo wykonane były w cynku, jednak na skutek dokonanych w niedługim czasie po ich zainstalowaniu zniszczeń przez nieznaną sprawcę, zostały przez niego odkute w piaskowcu i ustawione ponownie w 1915 r. w tych samych miejscach, co poprzednio.

Zarówno w czasie pierwszej, jak i drugiej wojny światowej zjazd z wiaduktem uniknął zniszczeń. Po ostatniej wojnie z przyczyn prawdopodobnie ideologicznych usunięto z wiaduktu obeliski z latarniami. Potem w latach 1975-1977 i 1985 poddany był zabiegom renowacyjnym.

Jednakże ze względu na znaczny wpływ czasu wymagał on przeprowadzenia gruntownych prac. Po dokonaniu w 2000 r. przeglądu technicznego, zdecydowano o konieczności dokonania generalnego remontu, do którego przystąpiono w 2006 r. Zakres robót z tym związany był bardzo duży. W branży budowlanej naprawiono istniejącą konstrukcję nośną oraz dokonano jej zabezpieczenia. Przeprowadzono roboty izolacyjne i zrealizowano nowy system odwodnienia. Rozebrano istniejącą nawierzchnię asfaltową jezdnii i wykonano nową wraz z chodnikami



4



5



6

z kostki granitowej. Naprawiono też historyczną skarpgę. W ramach wystrój poddano konserwacji kompozycje rzeźbiarskie, uzupełniono balustrady brakującymi elementami, zrekonstruowano obeliski z latarniami, wyremontowano elewacje zewnętrzne i przelotów wiaduktu.

Przy realizacji prac zastosowano wiele nowoczesnych technologii, takich jak pokrywanie powierzchni ochronnymi powłokami malarskimi czy też użycie specjalnego lasera do czyszczenia rzeźb. Wykonawcą robót budowlanych była firma „IN-TOP” z Tarnobrzega. Konserwację

kompozycji rzeźbiarskich przeprowadził Międzyuczelniany Instytut Konserwacji i Restauracji Dzieł Sztuki z Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Nadzór nad realizacją inwestycji sprawował inwestor – Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie i Wojewódzki Konserwator Zabytków. Po zakończeniu robót i przekazaniu obiektu do użytku 20 czerwca 2007 r. nastąpiło jego uroczyste otwarcie. W najbliższej przyszłości przewidziany jest remont nawierzchni ul. Karowej wraz z wymianą oświetlenia. Istniejące standardowe latarnie betonowe zostaną wówczas

zastąpione stylowymi, dostosowanymi do całości wystroju tego historycznego obiektu.

Zjazd z wiaduktem na ul. Karowej jest przede wszystkim zabytkiem techniki budowlanej z początku XX w. Jednocześnie ze względu na zrealizowany wystrój architektoniczno-rzeźbiarski obiekt ten jest również świadectwem panującej wówczas sztuki. Został on także tak wyprzedzająco zaprojektowany, że nieprzerwanie od czasu przekazania go do użytku służy komunikacji miejskiej.

Stanisław Grzelachowski