



CZTERY PIERWIASTKI SZTUKI BUDOWNICZEJ.
PRZYZYNEK DO PORÓWNAWCZEJ UMIEJĘTNOŚCI BUDOWNICZEJ

PRZEZ

GOTFRYDA SEMPERA

BYŁEGO DYREKTORA SZKOŁY BUDOWNICZEJ W DREZNIE

1851

(Ciąg dalszy).

Tu tedy mowa o wyroczni, na której Sifnńczykom musiało zależeć, by jej spełnienie możliwie długo zdala trzymać. Wyrocznia wyraziła się — według zwyczaju — niejasnemi przeciwstawieniami, których zejście się wydawało się rzeczą niesłychaną i niemożliwą.

Czerwoni heroldzi byli u Greków rzeczą niesłychaną, bo strój posłów był biały. Według po-

jęć greckich podobnie trudno dał się pomyśleć czerwony herold, jak i drewniany wróg lub drewniana piechota (λόχος).

Czyż więc już sama równowaga poetyczna wiersza wyroczniowego nie wymagała tego, by jako przeciwieństwo do czerwonego herolda biała targowica i prytaneion podobną zawierała według pojęć greckich niedorzeczność?

Czyżby spełnienie wyroczni właśnie w pierw-

szym i najważniejszym warunkiem przywiązane było do spełnienia się zwyczajnego zupełnie zjawiska? Niemożliwe! Niemożna w to wątpić, że biała targowica itd. przynajmniej w czasie wydania wyroczni, nie odpowiadała zwyczajom i tradycji narodu.

Ba nawet symetria starej przepowiedni pozwala jeszcze na dalsze rozumowanie: nie leży nic zbyt śmiałego we wniosku, że, skoro u czerwonego herolda to, co zawsze białą ma postać, posiada niezwykajny czerwony kolor minium, zagadkowa biała targowica także znowu stanowi kontrast do tego, co się zawsze okazuje czerwonym.

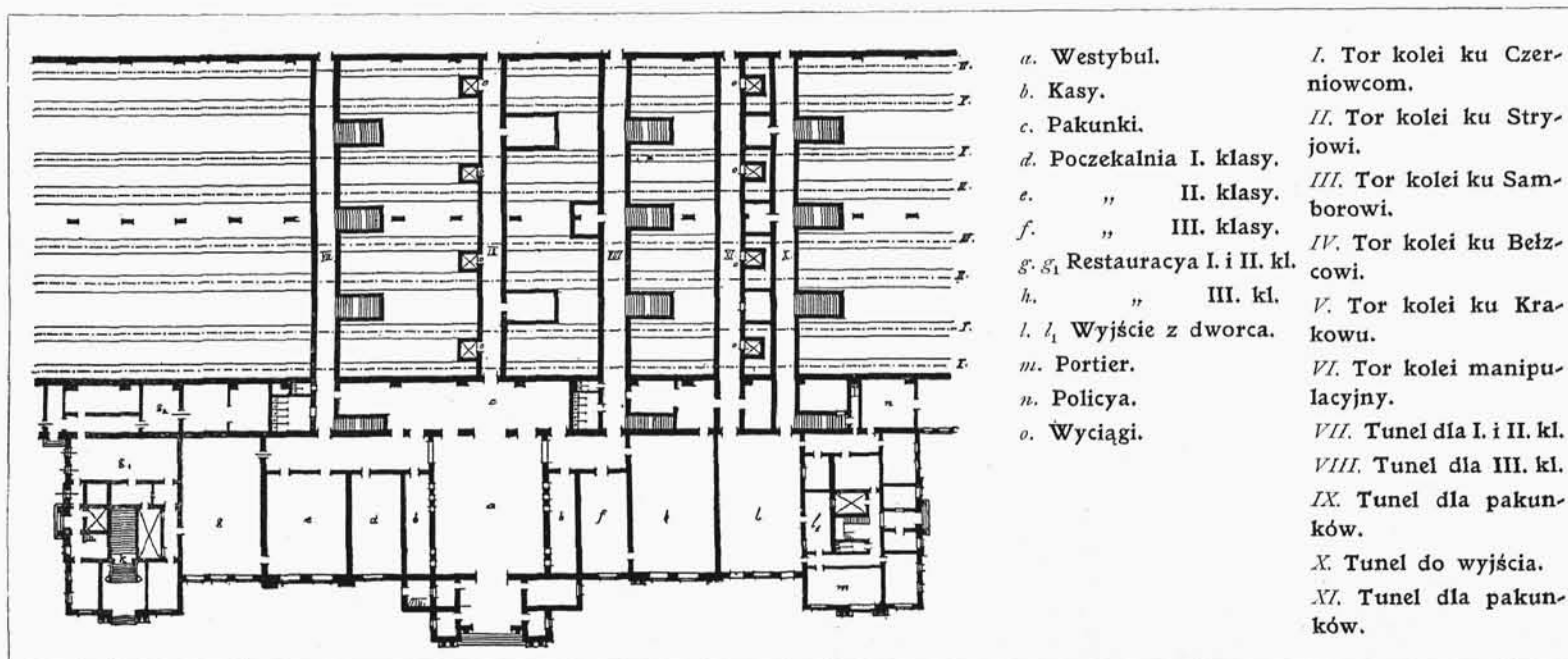
Doszlibyśmy do tego, że za czasów wyroczni biała targowica i białe prytaneion musiały wydawać się nedorzecznosciami.

Czeka jeszcze na odpowiedź ważne pytanie, czy z wprowadzeniem zwyczaju stawiania budyn-

Herodot żył dwa ledwo pokolenia po opowiedzianem zdarzeniu (znał wnuków współczesnych tego zdarzenia) a miasto Sifnijczyków nie zostało zburzone, lecz obrabowane. Tak tedy wspomniane budynki Sifnijczyków istniały jeszcze, gdy Herodot zbierał swoją historię. Wśród takich okoliczności zdaje się sposób wyrażenia się Herodota wskazywać na stan budynków zmieniony od czasu owego zdarzenia.

Co jednak najwięcej przeciw takiemu przyjęciu przemawia, jest ta okoliczność, że tak dziwna i nagła zmiana obyczajów, taki przewrót tradycji żadnego niema za sobą historycznego świadectwa.

Nic tedy innego nie pozostaje, jak przyjąć, że budowa targowicy wraz z prytaneion właśnie była gotową, ale jeszcze nie udekorowaną malowidłem, gdy owo zdarzenie miało miejsce; że Sifnijczycy, gdy się do budowy zabierali, o niczem



Szkic planu nowego dworca kolei państwowej we Lwowie, wykonany w biurze c. k. kolei państwowej.

ków z białego marmuru, nastąpił zupełny przewrót obyczajów Greków, tak że stary zwyczaj pomalowania dzieł nagle ustał, czy też to był tylko przypadkowy zbieg okoliczności, że agora i prytaneion właśnie w owym czasie, gdy Samijczycy przybyli ze swymi okrętami, białe się przedstawiały.

Czyżby Sifnijczycy tak mało pamiętali o zapowiedzianem im nieszczęściu i towarzyszącym mu zjawiskach — gdy postanowili targowicę obłożyć marmurem paryjskim — że byliby mieli przytem zamiar rzeczywiście białą ją zostawić, Pythii na złość?

To się da trudno przypuścić, zwłaszcza po tak niedługim czasie, jak się zdaje, wkrótce po zapytaniu się wyroczni.

Przeciw temu przemawia również sposób wyrażenia się Herodota:

Τοῖσι δὲ Σιφνίοισι ἦν τότε ἡ ἀγορὰ καὶ τὸ πρυτανήϊον παρὶθ λίθιν ἡσκημένα⁷.

⁷ ἄσκειν, ornare, wyposażyć, dopiero później ozdobić, i to prze-ważnie o ozdobach plastycznych i architektonicznych.

mniej nie myśleli niż o białej agora, a gdy ona rzeczywiście była białą, spełnili zwoźniczą wyrocznię.

Zdaje mi się, że w tej interpretacji leży pewna dramatyczna konieczność; każda inna byłaby błędą i niegodną wielkiego dziejopisarza.

Pan Kugler na równi ze Sifnijczykami niekorzystną obdarzony został przez Pythię radą i za-wcześniej nieco tryumfuje, wołając:

„Stanowczy wniosek, który nam to podanie nasuwa, brzmi tedy: To, co w złotej epoce sztuki greckiej z marmuru paryjskiego, a bez wahania dodać możemy, jakiegokolwiek szlachetnego białego marmuru, mianowicie pentelijskiego w Atenach, było zbudowane, miało na zewnątrz zasadniczo wygląd biały“.

Słuszność tego wniosku jest tak mało rozstrzygnięta, że według tłumaczenia autora (którego zresztą nie śmie wcale tak stanowczo przedstawiać czytelnikowi jako jedynie słuszne) wyrocznia po-wiada: że nietylko białe świątynie, ale

nawet białe targowice i białe pryta-
neje, prawdopodobnie zatem wogóle
białe pomniki były u jońskich Gre-
ków czemś niesłychanem, a nawet, że
w swych głównych masach „zasadni-
czo“ musiały wygładzić czerwono.

Ze wszystkich świadectw Starożytnych, które
przytacza, jedno jedyne mu zostaje, to jest wia-
domość o Delubrum z Anticyra. Zostawmy mu
to na chwilę.

Dodaje jeszcze pan Kugler w tym samym roz-
dziale swego pisma poświęconym świadectwom
Starożytnych, kilka uwag o ozdobach metalowych
na świątyniach się znajdujących, których związek
ze spornem zagadnieniem na tem chyba polega,
że ma się wykazać, iż świątynie greckie z mar-
muru białego, według koncepcji architekta, nie-
zależne były od takich dodatków metalowych jako
to np. tarcz, darów wotywnych, krat⁸, których

późniejsze dodanie nie mogło być należycie obli-
czone i systematycznie obrobione.

Nie podejmując regularnej walki przeciw temu
twierdzeniu autora, która przedmiotem niniejszego
pisma nie byłaby dostatecznie umotywowaną, za-
pytam tylko: po co to ciągle dzielenie i odróżnia-
nie, które odznacza obecną naszą naukę o sztuce?
Czyż nie byłoby rzeczą lepszą i pożyteczniej-
szą ascendentne i descendentne zrosnięcie się dzieła
sztuki ze swem otoczeniem i ze swemi dodatka-
mi podnieść, zamiast ciągle tylko dzielić i kawał-
kować?

Nie jesteśmy już w stanie patrzeć się na świą-
tynię grecką, jako na część większej całości, dla
której stanowiła środowisko dla otoczenia, podobnie
jak sama znowu zawierała w sobie bóstwo, któ-
remu co do znaczenia była podporządkowaną.
Tem niezadowoleni musimy ją jeszcze obrabowy-
wać z jej koniecznych dodatków.

C. d. n.

tł. M. L.



NOWY DWORZEC KOLEI PAŃSTWOWEJ WE LWOWIE.

Sprawa budowy nowego dworca kolei pań-
stwowej we Lwowie zdawna odczuwaną
była przez liczne koła, a jednak z roku
na rok odkładano budowę. Odrazu trzeba
tu podnieść, że nadzwyczajnej zapobiegliwości i ener-
gii dyrektora kolei państwowych c. k. radcy dworu
p. Ludwika Wierzbickiego należy zawdzięczać, że
dzieło to do skutku doprowadzonym zostało: „Po-
wołany w r. 1897 do kierownictwa lwowskiej Dy-
rekcyi kolei — opowiada dyr. Wierzbicki — zwró-
ciłem uwagę miarodajnych czynników na potrzebę
budowy dworca, gdyż ówczesny, zbudowany dla
dwóch linii kolejowych nie odpowiadał swemu zada-
niu, skoro Lwów stał się węzłem 6 a obecnie 8 linii
kolejowych. Szkice nowego dworca uzyskały apro-
batę, jednakże ówczesne stosunki polityczne unie-
możliwiły rozpoczęcie budowy, w zasadzie przy-
znanej. Dopiero po uchwaleniu funduszu inwe-
stycyjnego w r. 1901 można było myśleć o bu-
dowie, starając się zwykłą drogą o uzyskanie
kredytów. Tymczasem zaszły okoliczności, które
skłoniły ministerstwo do przyspieszenia budowy.
Okolicznością tą były rozruchy we Lwowie, spo-
wodowane bezrobociem. Wówczas telegraficznie
asygnowano znaczne kwoty na podjęcie robót
i upoważniono do ich rozpoczęcia. Dotychczas
budowano we Lwowie budynki publiczne spro-
wadzając obcych; uznałem, że jeżeli się inaczej
postąpi, postąpi się dobrze“.

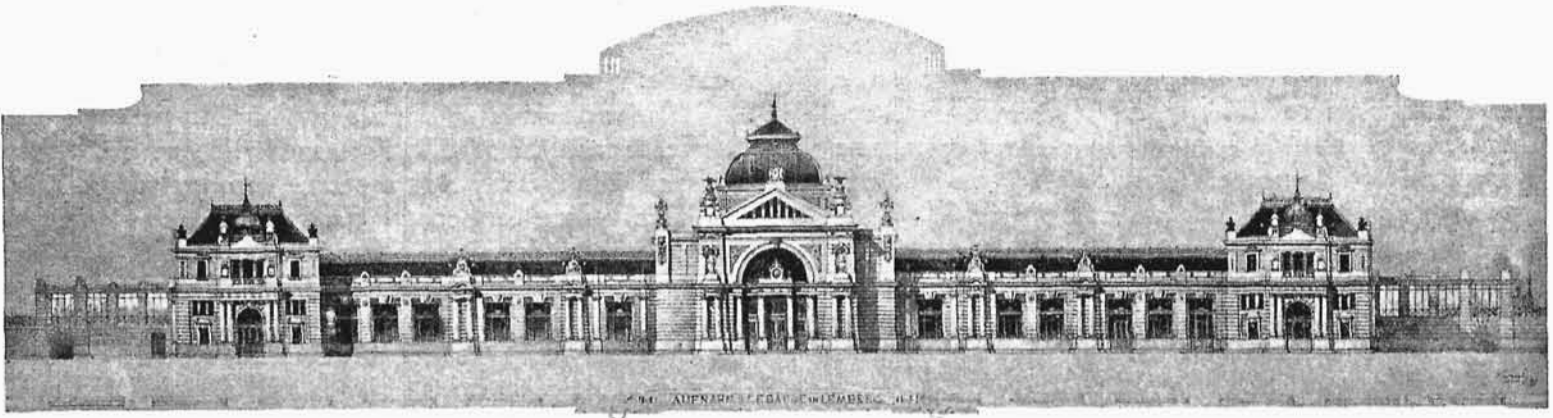
„Po rozpisanii ofert nastęrczały się liczne tru-
dności do przewyciężenia i tylko dzięki osobi-
stym mym zabiegom — a niekiedy ryzykując stano-

⁸ Co się tyczy kraty, to stanowczo w tym kierunku muszę
swoją pogląd wyrazić, że były one w pierwotnym planie archi-
tekta. W wielu wypadkach były odstępy między kolumnami
świątyni greckich nawet w poręcze zaopatrzone, czego ślady da-
dzą się jeszcze widzieć nawet przy świątyniach ateńskich.

wisko, — doprowadziłem do tego, że utrzymały się
firmy krajowe. W obec wykonawców robót po-
stępowano może bezwzględnie, żądając ścisłego
dotrzymania umów i terminów. Dziwiono się, że
nie zastosowano w budowie dworca utartych sty-
łów. Robiąc rzut poziomy starano się, by podział
budynku był przejrzysty, żeby nie brakło żadnych
ulepszeń nowoczesnych w urządzeniu. Za waru-
nek postawiono sobie potrzebę ogólną i społec-
zną i jej podporządkowano styl budynku. Jeżeli
wypadło oświetlić sale 30 m. głębokie, oknami
po jednej stronie budynku, to względy architekto-
niczne musiały być usunięte¹, bo nie uzyskanoby
odpowiedniej ilości światła i powietrza. Z tego
urósł styl nazwany „secesją“¹. Kiedy dawniej
tworzyły się style, nie było mowy o pokrywaniu
sufitami powierzchni 30 m. w kwadrat“¹.

Dworzec lwowski zajmuje przestrzeń 270 ha.
i 150 km. torów kolejowych jest tedy jednym
z największych w Austrii, dworców nie czoło-
wych, którym przejeżdża 160 a nie długo 200
pociągów na dobę przejeżdżać będzie. Ścisłe od-
graniczenie ruchu towarowego od osobowego za-
pewnia bezpieczeństwo ruchu. Na czele dworca
budynek monumentalny odpowiadający wymogom
kolei żelaznych. Przy budowie były do pokonania
trudności techniczne z powodu bagnistości gruntu.
Zastosowano na większą skalę stropy i dźwigary
betonowo-żelazne, których próbę wytrzymałości
poprzednio samoistnie przeprowadzono. Użyto też
na większą skalę kamienia sztucznego. W bu-
dynku urządzono centralne ogrzewanie parą, oświe-
tlenie elektryczne, elektryczne wyciągi i 70 zega-
rów poruszanych z jednego miejsca. Na każdym

¹ Zdania te są bardzo osobistymi zapatrywaniem p. Wier-
zbickiego. (Red.).



I. projekt, styczeń 1899.

Nowy dworzec kolei państwowej we Lwowie.

arch. W. Sadłowski.

kroku, w każdym szczególe budowli znać jej celowość.

Wogóle można powiedzieć, że budowa ta jest jedną z największych i najokazalszych, jakie u nas w Galicyi w ostatnich czasach wogóle powstały; trzeba też podnieść, że wykonaną została prawie wyłącznie krajowymi siłami i daje nadzwyczaj korzystne wyobrażenie o zdolnościach, umiejętności i pracy naszych zawodowców. Znalazłyby się w niektórych szczegółach budowy, zwłaszcza w dekoracyjnym malarstwie rzeczy słabe, ale natomiast odnośnie do robót stolarskich i ślusarskich są rzeczy zupełnie doskonałe; zresztą z tablic niniejszego zeszytu czytelnicy wyrobią sobie swój sąd.

Szkoda tylko, że do powszechnego uznania za biegów i pracy p. dyrektora Wierzbickiego dołączył się tak niemiły ton, niewłaściwego uznania pracy ludzi zajętych około tego dzieła. Niestety zbyt często względy inne, a nie prostej słuszności prowadzą do zapoznawania zasług. W tym wypadku odnosi się to rzeczywiście nie uznanych przez p. Dyrektora praw autorskich, które się stanowią kol. Władysławowi Sadłowskiemu należą. Nie możemy w to do wchodzić, dlaczego kol. Sadłowski odsunięty został od kierownictwa artystycznego tej budowy, skoro stroną architektoniczną tego dzieła zajmował się czas długi; rzut oka na przedstawione tu reprodukcje jego projektów w porównaniu do rzeczy wykonanych, każdego łatwo przekona, że do niego bezwzględnie należy autorstwo. Już samo odsunięcie go od kierownictwa artystycznego jest krzywdą, którą nawet normy honoraryów archit. przewidują, jest krzywdą materialną, ileż większą jeszcze jest krzywda moralna! — nietylko to — lecz rzeczywiście zastanawiającem było, że we wszystkich jakie czytaliśmy notatkach dziennikarskich nazwisko jego było stanowczo pomijane (między innymi patrz Gaz. lwow. z 24. II. 1904. Nr. 44); że sprostowanie i wyjaśnienie należało do samegoż dyrektora p. Wierzbickiego, że one należały też do kolegów architektów i innych kolegów techników przy budowie tej współdziałających, o tem chyba nie będzie dwóch zdań; stało się jednak inaczej.

Sprawa ta jest też ogólniejszej natury. Zbyt często u nas trudno się przy dziele architektonicznym dopytać autora, raz tkwi on w dobrym rysowniku, drugi raz w dobrym swym przyjacielu, który oddając mu tę wysoce przyjacielską i ko-

rzystną usługę, równocześnie w wysokim stopniu krzywdzi kolegów w zawodzie zasłużeńszych, innym jeszcze razem urząd daje firmę; mało nas jednak interesuje, które starostwo, który magistrat, który urząd stawia budynek, nas interesuje kto jest twórcą dzieła; czas byłby najwyższy raz z tem skończyć! Tylko bardzo zasadnicze zmiany mogą zmniejszać prawa autorskie pierwszego twórcy — w naszym wypadku takich niema, a te, które wprowadzono nie wypadły na korzyść dzieła.

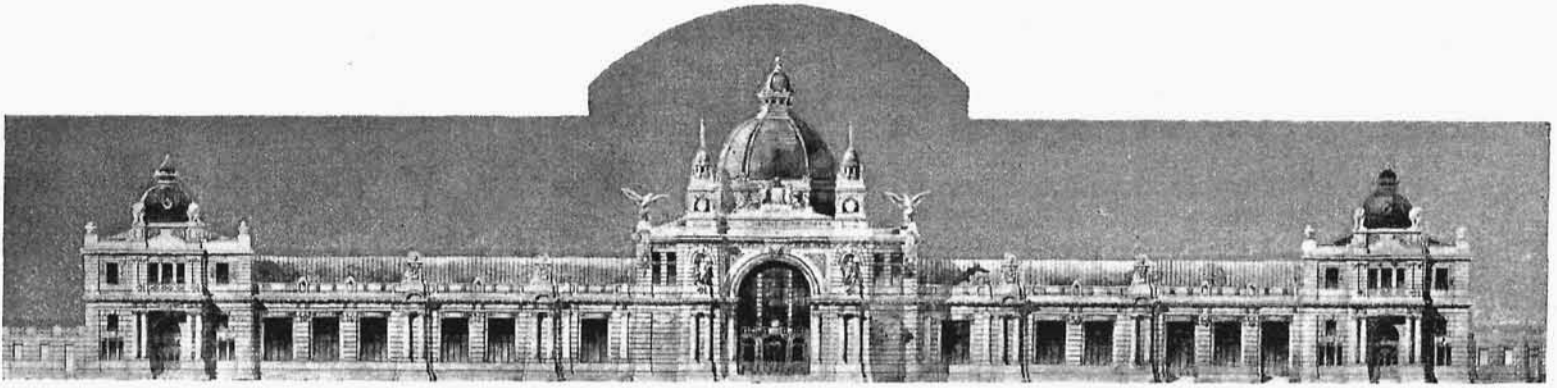
Lecz te czasy i te zwyczaje powinny się zmienić, trzeba dążyć do oddania każdemu co mu się słusznie należy, a koledzy winni strzedz swego naturalnego prawa, by nazwiska ich znane były jako autorów budynku.

W łamach naszego pisma już dwukrotnie na konkretnych faktach mieliśmy sposobność dotknąć niemiłej sprawy pominięcia właściwych autorów prac architektonicznych i każdym razem weźmiemy każdego kolegę w obronę, jeśli go miała spotkać podobna krzywda. W tym wypadku sprawa jest przykrzejszą o tyle, że zaprzeczającym był człowiek tej miary co Radca dworu p. Wierzbicki, który w sprawie budowy dworca we Lwowie położył niezaprzeczenie ogromne zasługi, który znanym jest jako pierwszy, który ogłosił cenny zbiór wzorów sztuki ludowej rusińskiej i tym sposobem dał pohop do dalszych w tym kierunku badań i wydawnictw, który wszystkimi siłami dążył do tego, by budowa dworca krajowem została wykonana siłami; lecz na nas leży obowiązek bronić artysty: z tego też powodu podajemy poniżej polemikę jaką w sprawie autorstwa projektu fasady nowego dworca wyłoniła się między dyr. p. Wierzbickim i kol. arch. Sadłowskim, objaśniając ją porównawczo oryginalnymi rysunkami p. Sadłowskiego i fotografiami wykonanych rzeczy, z czego czytelnicy łatwo wysnują wnioski, potwierdzające nasze o całej sprawie mniemanie.

I.

Związek artystów polskich we Lwowie, mając między innymi za zadanie ochronę dorobku duchowego, a więc ochronę autorskich praw artystów, a członków Związku — uważa za słuszne ogłosić swoje zdanie w przedmiocie autorstwa fasady nowego dworca we Lwowie.

Tak ze strony urzędowej, jakoteż w sprawozdaniach dziennikarskich pominięto zupełnie lub nie wszędzie dostatecznie zaakcentowano udział artystów w budowie nowego dworca, a mianowicie udział architektki, a właści-



II. projekt, 1900.

Nowy dworzec kolei państwowej we Lwowie.

arch. W. Sadłowski.

wego twórcy fasady, prof. Władysława Sadłowskiego, tudzież artystów-rzeźbiarzy pp. Antoniego Popiela i Piotra Wojtowicza.

W budowłach monumentalnych tego rodzaju, jak dworzec, gdzie rozkład wewnętrzny musi być według pewnych w praktyce utartych wymagań i norm skombinowany, jest rzeczą zupełnie oczywistą, że pracę techniczną należy oddzielić od artystycznej i powierzyć pierwszą tym, którzy stykając się z ruchem kolejowym praktycznie, wymagania jego najlepiej znają. Słuszny ten rozdział pracy nastąpił i tutaj. Część techniczną projektowali inżynierowie kolei państwowej pod osobistym kierownictwem tak znakomitego znawcy kolejnictwa, jak J. W. P. Radca Dworu Ludwik Wierzbicki; do części artystycznej zaproszono p. Władysława Sadłowskiego, architekta i profesora c. k. państwowej Szkoły przemysłowej.

Pomimo tego rozdziału praca była pozornie wspólną, bo związana wspólnymi warunkami i tożsamością głównego celu. Wspólność ta nie może ani na chwilę wykluczać samodzielności pracy technika i samodzielności artysty.

Tak jeden, jak i drugi nie przestają być niepodzielnie samoistnymi twórcami swoich pomysłów i autorami swej pracy.

Komisya zatem wybrana z łona Związku artystów, a składająca się z architektów, rzeźbiarzy i malarzy, po dokładnem zbadaniu sprawy i wszystkich towarzyszących jej okoliczności stwierdza i orzeka:

1) Że autorem przedłożonego jej pierwszego planu fasady, wykonanego w r. 1899, a przyjętego przez c. k. Ministerjum kolei, jakoteż następnego planu fasady z r. 1900 na podstawie którego rozpisano licytację ofertową, był p. Władysław Sadłowski, architekt i prof. c. k. państwowej Szkoły przemysłowej we Lwowie, że przedłożone komisji Związku poświadczenie pisemne J. W. P. Rady Dworu Ludwika Wierzbickiego, autorstwo to p. Sadłowskiego bez zastrzeżenia i z uznaniem w zupełności potwierdza.

2) Że zmiany, jakie w ciągu budowy wprowadzono, a to: podwyższenie kopuły, zmiany w jej szczegółach, wyprostowanie pylonów, które w planie ku górze były szkarpowane, zmodyfikowanie nasady na tychże, wprowadzenie innej podstawy pod figury środkowej grupy, zmniejszenie okapów gzymsowych, opuszczenie bonio- wań na wszystkich filarach i inne drobniejsze modyfikacje szczegółów prawdopodobnie wywołane względami oszczędności — jakkolwiek zmąciły do pewnego stopnia pierwotny charakter projektu — nie zatępiły go i nie przeobraziły pomysłu architektonicznego o tyle, by istotne autorstwo p. W. Sadłowskiego mogło być kwesty- onowanem; — ponieważ przytem rozkład mas pozostał ten sam, ogólne stosunki nie uległy zmianie, cały organizm architektoniczny i rytm układu został bez istotnych zmian kompozycji zachowany.

Komisya konstatuje zatem, jednogłośnie i stanowczo orzeka, że za autora wykonanej fasady dworca głównego we Lwowie uważać należy tylko prof. Władysława Sadłowskiego.

3) Komisya stwierdza dalej na żądanie p. Sadłowskiego, że dekoracja wewnętrzna, jakkolwiek oparta na podziałach przestrzeni wprowadzonych przez pierwotnego projektanta, nie została wykonana według projektu p. prof. Władysława Sadłowskiego.

4) Komisya podnosi w końcu, że do artystycznego wyposażenia nowego dworca przyczynili się panowie: Antoni Popiel, artysta-rzeźbiarz — figurami alegorycznymi po obu stronach głównego wejścia p. P. Piotr Wojtowicz, artysta rzeźbiarz — grupą nad głównem wejściem pod kopułą umieszczoną.

We Lwowie, dnia 30 kwietnia 1904.

Za Wydział Związku artystów:

Prezes:

Zygmunt Rozwadowski,
artysta-malarz.

Wiceprezes:

Prof. Adolf Wiktor Weiss,
architekt.

Sekretarz:

Marceli Harasimowicz,
art.-malarz.

II.

Orzeczenie Wydziału Związku artystów polskich we Lwowie z d. 30 kwietnia b. r. wymienia wyłącznie profesora Szkoły przemysłowej i architekta Władysława Sadłowskiego, jako autora fasady nowego dworca we Lwowie.

Powodowany poczuciem słuszności, czuję się do obowiązku zaznaczyć, że w równej mierze i inni współpracownicy, bądź delegowani z pośród grona urzędników kolejowych, bądź też w tym celu zaangażowani, zasłużyli się przy opracowaniu tego dzieła.

A mianowicie brali udział w różnych fazach opracowania pod osobistym moim kierownictwem inżynierowie pp. Józef Wysocki inspektor, Franciszek Rybicki inspektor, Emil Cyprian starszy komisarz, Albin Zazula starszy komisarz i architektki: Władysław Sadłowski, Alfred Zachariewicz, Kazimierz Rze- czycki, Gracyan Jaworki, Józef Hornung i Ignacy Kędziński, ponadto korzystałem z kilku cennych uwag prof. politechniki p. Teodora Talowskiego.

Z całą przyjemnością zaznaczam, że we wszystkich tych wymienionych panach znalazłem współpracowników, którzy się chlubnie z poruczonego im zadania wywiązali i znalazłbym się w trudnym położeniu, chcąc słusznie ich zasługi klasyfikować, tembardziej, że jak łatwo zrozumieć, praca jednych była ściśle związaną z pracą drugich i żaden z nich nie był w możności swego zadania niezależnie od współdziałania innych wykonać.

Jeżeli tedy budowa tego gmachu znalazła uznanie ogółu, to do uznania tego i do miana autora projektu tak części konstrukcyjnych, jak architektonicznych mają prawo w równej mierze wszyscy powyżej wymienieni współpracownicy.

Pozostaje mi jeszcze nadmienić, że świadectwo samodzielności opracowania fasady dworca, na którym widocznie Szanowny Wydział Związku artystów także oparł swe orzeczenie, wydane zostało przezemnie w r. 1899

jeszcze przed ukończeniem prac rysunkowych memu kuzynowi p. Wład. Sadłowskiemu.

Poświadczenie to spowodowane było motywami, które p. Sadłowskiemu aż nadto dobrze powinny być znane i nie spodziewałem się, by to zaświadczenie wystawione wyłącznie dla osiągnięcia przez niego pewnego celu, mogło kiedykolwiek posłużyć do obniżenia zasług innych, którzy tak w części technicznej, jak i artystycznej około planów nowego dworca pracowali.

Ludwik Wierzbicki,
c. k. Dyrektor kolei państwowych.

III.

W odpowiedzi swej wystąpił p. radca dworu, Ludwik Wierzbicki, przeciw orzeczeniu komisji znawców Związku artystów polskich we Lwowie, która stwierdziła że jestem autorem planów fasad nowego dworca kolejowego we Lwowie, wykonanych w r. 1899 i w r. 1900, wedle których oddano budowę przedsiębiorcom.

W celu zaś osłabienia niewątpliwej powagi tego orzeczenia, przytacza p. Wierzbicki szereg inżynierów i architektów, którzy pracowali przy planach i zaznacza, że do miana autorów projektu tak części konstrukcyjnej jak i architektonicznej, mają prawo wszyscy wymienieni, czyli wynika z tego, że mnie przypada tylko jakaś mała i nie mogąca być bliżej określona rola zwykłego współpracownika i wykonawcy cudzych kompozycji.

Nadto podał p. radca Wierzbicki, że wydał mi wprawdzie świadectwo potwierdzające moje autorstwo tych prac, ale podaje, że poświadczenie to spowodowane było motywami, które mi aż nadto dobrze powinny być znane i nie spodziewał się — pisze p. Wierzbicki — aby to zaświadczenie, wystawione wyłącznie dla osiągnięcia przezemnie pewnego celu, mogło kiedy posłużyć do obniżenia zasług innych współpracowników. Oświadczenia te p. radcy Wierzbickiego, krzywdzą mnie w wysokim stopniu.

Wynikałoby bowiem z nich, że przypisując sobie niesłusznie autorstwo fasad dworca, chciałem obniżyć zasługi reszty kolegów i że korzystając ze stosunku kuzyństwa z p. Wierzbickim, uzyskałem od niego świadectwo, do którego nie miałem zupełnie prawa.

Wobec tego muszę zabrać głos we własnej obronie i w obronie prawdy.

Pan radca dworu Wierzbicki zlecił mi w roku 1898 jako samodzielnemu architektce wypracowanie projektu fasad i dekoracji wnętrza nowego dworca we Lwowie, przyczem celem oszczędzenia kosztów miałem nad dziełem tem pracować w biurze dyrekcji kolei a to w celu ciągłego porozumiewania się z kolegami wypracowującymi rzuty i części konstrukcyjne dworca.

Przy umowie ustnej zawartej z panem radcą dworu zastrzegłem sobie prawo podpisu planów. Umowy pisemnej niestety nie zawierałem, bo wystarczyły mi wówczas ustne zapewnienia p. Wierzbickiego, że oddanie mi takiego dzieła do opracowania zapewni mi, jako młodemu wówczas architektce moralne i materialne korzyści w przyszłości.

Rozumie się, że była mowa także o ewentualnem artystycznym kierownictwie budowy. Za mój projekt ugodziłem się co do wynagrodzenia nie ryczałtem, lecz w miarę zużytego czasu za mą pracę. O tem wspominałem dla kasy dyrekcji kolei kwity peryodyczne z podaniem tytułu moich należności. Otóż kwity te podpisywane przez p. radcę Wierzbickiego wymieniały tytuł pobierania pieniędzy przezemnie tak: „Za projekt fasad i dekoracji wnętrza nowego dworca we Lwowie“. A więc dyrekcja kolei uznała treść ustnej umowy z p. Wierzbickim.

Że ja jestem autorem tego dzieła, dowodem fakt, że pan radca dworu wobec świadków pana Emila Cypriana, starszego komisarza i Kazimierza Rzeczyckiego archi-

tekta, przyznał mi prawo podpisu planów, jako autorowi. Z prawa tego słusznie mi się należącego i przyznanego, rzecz oczywista, korzystałem za wiedzą pana Wierzbickiego, gdyż na wszystkich planach fasad i przekrojów podpisy stwierdzają: „Projektował i rysował Władysław Sadłowski, architekt“.

Mieści się tam oczywiście i podpis p. radcy dworu Wierzbickiego, jako dyrektora kolei i naczelnego kierownika całej budowy.

Przy tworzeniu tych planów pracowałem zupełnie samodzielnie. P. Wierzbicki nie jest architektem, nie dał mi żadnych szkiców, ani własnych kompozycji, ani też kompozycji jemu podwładnych inżynierów.

Kierownictwo p. Wierzbickiego, o którym wspominałem ograniczało się, co do mojej osoby jedynie do podania wymagań gmachu i robienia uwag takich, jakie zwykle każdy zamawiający dzieło architektce podaje.

Gdyby kiedykolwiek zaszła jeszcze dalsza potrzeba uznania praw moich do autorstwa, to sądzę, że panowie inżynierowie p. Józef Wysocki, inspektor, p. Emil Cyprian, starszy komisarz, p. Józef Hornung, Ignacy Kędzierski i Kazimierz Rzeczycki, dziś architekci, a w owym czasie tylko absolwenci wydziału architektury, a stali świadkowie mej pracy, stwierdzą niewątpliwie to moje prawo, jak również i to, że sami będąc znów zajęci pracą nad projektowaniem rzutów poziomych konstrukcji i pracą rysunkową, nie brali zupełnie w projektowaniu fasad udziału.

W imię prawdy dodać tu tylko muszę, że dekoracje ściany peronowej i klatki schodowej cesarskiej projektował sam pan inspektor Wysocki.

Po ukończeniu prac tych przedłożono plany ministerstwu kolei, a gdy władza ta zatwierdziła je i projekt uznała za dobry, wówczas chcąc pokazać przed światem rzetelny mój dorobek architektoniczny umieściłem moje plany w odbitkach autograficznych na wystawie Towarzystwa politechnicznego we Lwowie w maju 1902 r. Komisja sędziów wystawy przyznała zaś mi za to dzieło zaszczytne uznanie Towarzystwa politechnicznego we Lwowie. W owym czasie, kiedy to było jeszcze bardzo, a bardzo daleko do poświęcenia nowego dworca i przyznania komukolwiek zasług za budowę, to ani pan radca dworu Wierzbicki, ani też koledzy moi, których jako współautorów wymieniam, nie zaprotestowali ani jednym słowem przeciw uznaniu mnie za autora projektu fasad. Zresztą pan radca dworu sam w czasie, gdy byliśmy jeszcze w przyjaznych stosunkach, uznawał pracę moją jako samodzielną, dowodem tego ten fakt, że kiedy liczne grono profesorów szkoły przemysłowej z dyrektorem na czele oglądało plany dworca, przedstawiłem nie jako architektka projektującego fasady, a wyjaśniając sam założenie rzutów, zlecił mi przedstawienie oglądającym panom przewodniej myśli mojej kompozycji.

Mam zaś i dalszy dowód tego uznania mnie za autora.

W czasie projektowania owej fasady p. Wierzbicki wskutek katarakty utracił czasowo niemal zupełnie wzrok i zmuszonym był poddać się operacji. Wtedy to przed operacją nie mogąc przewidzieć jej wyniku, chciał p. Wierzbicki z własnej inicjatywy zawarować moje prawa autorskie na to, abym wobec dyrekcji kolei miał pisemne stwierdzenie jego ustnej umowy i polecił też panu inspektorowi Józefowi Wysockiemu sporządzenie odpowiedniego aktu, stwierdzającego moje prawa, a mającego na celu uzasadnienie mego prawa do późniejszego kierownictwa artystycznego budowy dworca.

Oceniając sam z wdzięcznością ówczesną przezorność p. radcy dla mnie okazaną, upominałem się u p. Wysockiego wielokrotnie o sporządzenie tego aktu. Świadkiem moich upominań się był architekt p. Rzeczycki.

Lecz tę sprawę ułożenia takiego dokumentu przeciągano, aż wreszcie operacja katarakty u p. radcy dworu szczęśliwie się udała. Gdy tedy powrócił do zdrowia, sądziłem, że ustała potrzeba obaw o moje prawa wobec

władzy, bo wystarczyło mi wówczas zaufanie do osoby p. Wierzbickiego, uważałem więc spisanie takiego aktu znów za obojętne i liczyłem tylko na dawne ustne przyrzeczenia p. Wierzbickiego. Okazało się niestety później, że przy kierownictwie i budowie pominięto mnie zupełnie.

Po poświęceniu zaś dworca nie wymieniono mnie nawet wcale choćby jako współpracownika projektu i dopiero, gdy Związek ujął się za mną, wylicza mnie p. Wierzbicki teraz przynajmniej... między współpracownikami.

W drugiej części swego oświadczenia wspomina p. Wierzbicki, że świadectwo wydane mi przez niego nie ma znaczenia, wydał je bowiem w znanym mnie celu z tytułu kuzynostwa. Aby każdy znał przedewszystkiem treść tego świadectwa, podaję je dosłownie. Brzmi ono:

Poświadczam niniejszem, że Pan Władysław Sadłowski, architekt, z polecenia mego wykonał samodzielnie projekt fasad i dekoracji wewnątrz budowal się mającego dworca głównego we Lwowie, ku memu zupełnemu zadowoleniu. Praca jego nosi nie tylko piętno wybitnych zdolności architektonicznych ale i rysunkowych. — We Lwowie dnia 1 maja 1899. — C. k. Radca Dworu i Dyrektor kolei państwowych Ludwik Wierzbicki w. r.

Zaznaczam, że świadectwo to przedewszystkiem ma datę 1 maja 1899, pierwsze zaś plany na podstawie których dalsze opracowałem, były ze stycznia 1899, jak wykazuje fotografia oryginału.

Twierdzenie więc, że świadectwo to wydane zostało przed ukończeniem planów jest bezpodstawne.

Świadectwo to nie było żadną łaską, tylko stwierdzeniem prawdy; miałem prawo żądać takiego zaświadczenia i wprost dziwnem jest oświadczenie obecne p. Wierzbickiego, że wydał takie świadectwo z tytułu kuzynostwa i dla innych celów. Wygląda to tak, jak gdybym ja wyprosił sobie świadectwo dla mnie pochlebne, ale nie bardzo prawdziwe. Otóż pomijając własną uczciwość — do czego mam pretensję — powiem tylko tyle, że p. radca Wierzbicki zbyt jest znanym jako rygorystyczny urzędnik, aby mógł nawet pokrewieństwem się powodując, potwierdzić urzędownie i swoim podpisem nieprawdę.

Nie wiem dlaczego p. Wierzbicki pisząc, że świadectwo to wziętem dla innego celu, nadaje tym słowom tajemnicze a podejrzanę znaczenie, przez to, że nie wyjaśnia tego celu. Tak, jakby było w tem coś nielegalnego.

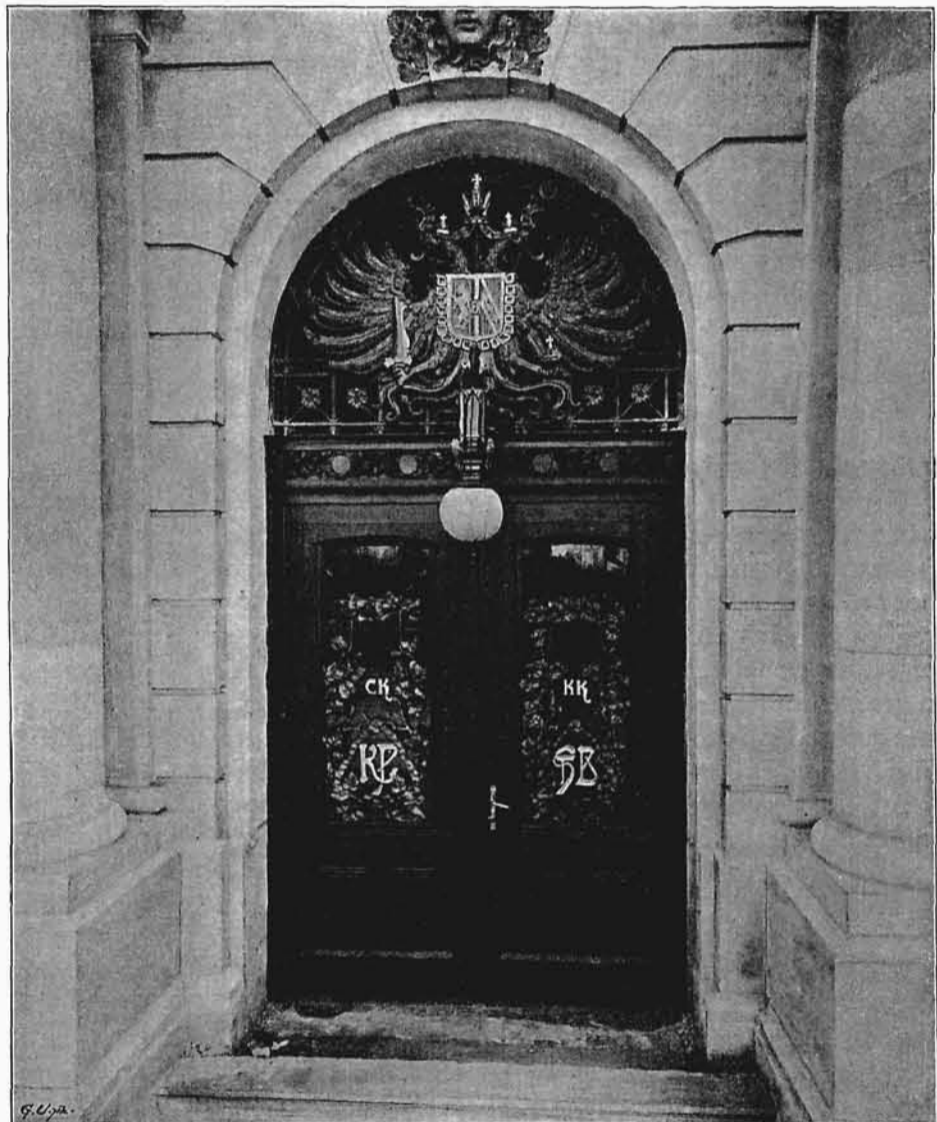
Tymczasem była to sprawa jasna i uczciwa. Świadectwo to wziętem przy sposobności podania się o posadę profesora rysunków w c. k. szkole przemysłowej we Lwowie. Ale świadectwo to nie było jedynym dokumentem, na którym moje uzdolnienie na tę posadę wykazałem.

Załączyłem bowiem świadectwo II. egzaminu rządowego na politechnice złożonego z odznaczeniem, świadectwo praktyki nauczycielskiej na asystenturze rysunków na politechnice we Wiedniu i poświadczanie praktyki budowlanej u wybitnych architektów we Lwowie, co samo wystarczyłoby już było w zupełności do tego celu.

Chcąc jednak zaznaczyć także podjęcie się tak poważnej pracy, jak projekt fasady dworca, dołączyłem także i ten dokument.

Świadectwo to brałem z całą świadomością, korzystając z chwili nadto i dlatego, żeby mieć w ręku ważny dowód swej pracy, bo prócz tego świadectwa nie miałem żadnego pisemnego kontraktu, a jak widzimy dzisiaj z całej sprawy uzyskanie pisanych potwierdzeń było bardzo a bardzo wskazanem wobec tego, że w sprawozdaniach dziennikarskich o pierwszym nawet projekcie „utonąłem“ w tem wielkiem morzu, jakie, jak widzę przedstawia biuro kolejowe, nazwiska bowiem mego zupełnie nie wymieniono, a ze strony właściwej nie było żadnego sprostowania.

Dlaczego p. radca Wierzbicki usiłuje teraz obniżyć wartość świadectwa tego, nie wiem, zaznaczam bowiem, że ogłaszałem świadectwo to w r. 1902 w maju w urzędowej gazecie lwowskiej i we wszystkich prawie dzien-



Nowy dworzec kolei państw. we Lwowie. Pomysł i wykonanie fabryki J. Goreckiego w Krakowie.

nikach, a wtedy nie protestował p. Wierzbicki przeciw wiarygodności swego zaświadczenia.

Tyle uważałem za konieczne powiedzieć publicznie z powodu wspomnianego artykułu p. Wierzbickiego.

Władysław Sadłowski,
architekt, c. k. profesor.



WPŁYW CZASU NA WYTRZYMAŁOŚĆ DRZEWA.

SPRAWOZDANIE STACJI DOŚWIADCZALNEJ INSTYTUTU CHALMERA W GÖTEBORG

PODAŁ

TEODOR WIJKANDER.

W roku 1897 ogłosił mój ojciec prof. Aug. Wijkander rozprawę pod tytułem „Badania wytrzymałości szwedzkich drzew czynione w stacji doświadczalnej instytutu Chalmersa I.“ Oprócz sprawozdania z badań nad wytrzymałością, ciężarem gatunkowym i stopniem wilgotności suszonych na powietrzu drzew z r. 1892 podano też wyczerpującą seryę badań czynionych w r. 1893 i 1895 nad wytrzymałością drzew suszonych na powietrzu. (Drzewo poddane badaniom leżało w stacji rok względnie 3 lata przed próbami). We wspomnianej rozprawie znajduje się między innymi także sprawozdanie o wpływie czasu na drzewo suche, przyczem zapowiedziano dalsze badania, dotyczące pytania, o ile czas już po upływie pierwszych 3 lat wywołuje zmiany, odnoszące się do wytrzymałości drzewa. Aby na to ważne pytanie odpowiedzieć, dokonałem w r. 1901 szereg badań w stacji doświadczalnej instytutu Chalmersa i poniżej podaję wyniki.

Jako materiał do badań miałem do rozporządzenia bogaty i starannie dobrany materiał, zebrany w r. 1892.

Wycięte wtedy próbne sztaby leżały w tym czasie w obszernym i suchym spichrzu instytutu. Ponieważ wymiary tychże wynosiły 10/10 cm, można było słusznie wnosić, że już w r. 1893 względnie 1895 miały one zupełną suchość, w tym też stanie suchości znajdowały się one i w r. 1901, co zresztą potwierdziły badania stopnia wilgotności przeprowadzone na każdej sztabie, o czem zresztą niżej. Badałem tylko te sztaby, które pochodziły z pni, dających sztaby badane w r. 1893 i 1895, przyczem szczególną zwracałem uwagę na to, by

położenie tychże było jednakowem, przezco osiągnięto możliwą równomierność. Posługiwałem się też i ówczesnymi rysunkami, które wskazywały położenie sztab w pniu przed wycięciem. Jednym słowem starałem się ile możności usunąć wszystkie inne okoliczności, oprócz działania czasu.

Wszystkie badania robione były na ten sam sposób, jakto w wyżej wymienionej rozprawie opisano, dlatego sędzę, wystarczy się na nią powołać. Nie wykonywano prób na ciągnięcie, ani też nie wykonano pomiarów do oznaczenia współczynnika sprężystości na ciśnienie.

Przy oznaczaniu stopnia wilgotności w r. 1901 odstąpiono od metody stosowanej w latach 1893 i 1895 o tyle, że sztaby suszono w temperaturze 100° C. nie przez 8 lecz przez 10—12 dni.

Przy badaniach, jakie w r. 1901 przeprowadziłem, było drzewo prawdopodobnie o jakie 2% suchszem od drzewa badanego w latach 1893 i 1895, między którymi w stopniu wilgotności nie zauważono prawie żadnych różnic. Jasnym jest, że okoliczność ta nie pozostała bez wpływu na wytrzymałość, z drugiej strony atoli nie łatwem będzie z jakąkolwiek dokładnością, cyfrowo, ocenić wielkość tego wpływu. Miałem zamiar przez ciągłe badania i ten czynnik wyeliminować, niekorzystne okoliczności zmusiły mnie te badania przerwać. Podaję więc dla każdego rzędu badań odpowiedni stopień wilgotności, tak że w tym kierunku będzie można później wprowadzać odpowiednie poprawki.

Teknisk Tidskrift z 6 lutego 1904.

(Dok. nast.).



RÓŻNE WIADOMOŚCI.

Wynik XI-go konkursu Koła architektów w Warszawie.

Prac nadesłanych 21.

- I. nagroda za rozkład pp. T. Wiśniowski i T. Łagiewski w Warszawie.
- II. nagroda za rozkład p. D. Landé w Łodzi.
- II. nagroda za fasadę pp. W. Filipczyński i E. Paprocki w Warszawie.

III. nagroda za fasadę pp. K. Pieszczyński i J. Mozalf w Warszawie.

III. nagroda za rozkład i fasadę pp. J. Moszczyński i S. Kraskowski w Petersburgu.

Zakupiono projekty pp. S. Filipowskiego i J. Fiałkowskiego w Warszawie, S. Trębińskiego w Warszawie, J. Noll w Łodzi, Z. Chrzanowskiego w Warszawie.

NAŚLADOWNICTWO ARTYKUŁÓW I RYCIN ZASTRZEŻONE.

Redaktor główny i odpowiedzialny: WŁADYSŁAW EKIELSKI.

Komitet redakcyjny składają pp.: ALFRED BRONIEWSKI, JÓZEF POKUTYŃSKI, EUSTACHY ŚMIAŁOWSKI, DR. JAN ZUBRZYCKI.

Nakładem Towarzystwa Technicznego w Krakowie. — Tekst i tablice odbito w Drukarni c. k. Uniwersytetu Jagiellońskiego pod zarządem Józefa Filipowskiego.