

ARCHITEKTURA.

IX Międzynarodowy Kongres Architektów (1911 r.).

Począwszy od r. 1867 międzynarodowe kongresy architektów odbywały się w Paryżu, Brukseli, Madrycie, Londynie i Wiedniu, gdzie, na ostatnim kongresie w r. 1908, jako miejsce odbyć się mającego obecnie, wybrany został Rzym, obchodzący w roku bieżącym pięćdziesięcioletnią rocznicę ogłoszenia go, jako stolicy zjednoczonego Królestwa Włoskiego. Nad kongresem przyjął wysoki protektorat sam król Włoch; włoscy ministrowie spraw zewnętrznych, oświaty i sztuk pięknych, będą piastowali mandaty honorowych prezesów.

Do programu wchodzi następujące zagadnienia: 1) żelazo-beton i jego zastosowanie w różnych krajach, właściwość użycia go do wielkich artystycznych budowli z punktu widzenia technicznego i dekoracyjnego; 2) prawa i obowiązki budowniczych w stosunku do klientów; 3) techniczne i artystyczne wykształcenie—dyplom architekta; praca profesjonalna architekta poza granicami jego ojczyzny; 4) przegląd współczesnej architektury; 5) prowadzenie robót budowlanych przez państwo i organizacje społeczne; 6) czy pożądanym jest słownik równoległy terminów architektonicznych? 7) akademie cudzoziemskie w Rzymie, ich historia,

prace i projekty studentów; wpływy, jakie wywierają szkoły podobne w swojej ojczyźnie. Oprócz tego przyjmowane są piśmienne referaty i dozwolona dyskusja na temat: rozplanowanie miast, postanowienia obowiązujące zarządów miejskich i estetyka miast.

Termin nadsyłania referatów na wyżej wymienione tematy do Komitetu organizacyjnego—15 sierpnia r. b.; powinno być do nich dołączone resumé w jednym z czterech języków, mających prawo obywatelstwa na kongresie (francuski, angielski, włoski i niemiecki).

Zapisy na udział w Kongresie dla państw, które w składzie Comité permanent kongresów posiadają sekcje, są przyjmowane przez te sekcje. (Dla Polaków—D. A. P.; por. № 30, str. 396 *Przegl. Techn.* r. b.). Składka członkowska, dająca prawo na otrzymanie egzemplarza „Prac Kongresu“, została oznaczona na 25 franków, a dla członków rodziny uczestników Kongresu — 15 franków. Zjazd trwać będzie od 2 — 10 października. Wszelką korespondencję, dotyczącą Kongresu, należy kierować pod adresem: „Comitato ordinatore del IX-e Congresso internazionale degli Architetti“, Via delle Muratte, 70, Roma.

Wa-wel.

RUCH BUDOWLANY I ROZMAITOŚCI.

Posiedzenie Arch. Wydz. Tow. Opieki nad Zabytkami przeszłości z d. 18 lipca r. 1911.

1) P. Szyller przedstawił rysunki kościoła po-Bernardyńskiego w Radomiu, oraz szkic powiększenia. Zabytek ten znany był już Wydziałowi z różnych innych spraw, to też bez dłuższych dyskusji, uznając powiększenie za rzecz celową, szkic w zasadzie akceptowano.

2) P. Wiśniowski przedstawił zebrany nadesłane plany powiększenia kościoła w Gieble. Uznając budowę na zasadzie tych planów za niemożliwą, postanowiono zakomunikować o tem proboszczowi i ks. biskupowi, oraz poradzić zwrócenie się do odpowiedzialnego architekta.

3) Pp. Dziekoński i Wiśniowski zdali sprawozdanie z wyjazdu do Wielkiej-Woli (Paradyżu). Ze sprawozdania okazało się, iż ksiądz proboszcz przedsięwziął szereg różnych restauracji tego ciekawego i rzadkiego zabytku, na własną rękę, a rozpoczął je od zburzenia dwóch przeszł krytej kolumnady, tworzącej rodzaj atrium, przed kościołem, dla wytworzenia połączenia z ogrodem; nadto projektuje restaurację ołtarza, budowę ambony i ołtarza na zewnątrz kościoła i t. p. Postanowiono zwrócić uwagę księdza proboszcza na wartość zabytku, na niemożliwość prowadzenia tak ważnych robót bez fachowej porady, żądać odbudowania zburzonej kolumnady. Postanowienie to będzie przesłane w kopii księdzu biskupowi.

4) Odczytano sprawozdanie p. Skórewicza z postępu robót w Wojciechowie. Terminu wyjazdu na miejsce nie oznaczono.

J. L.

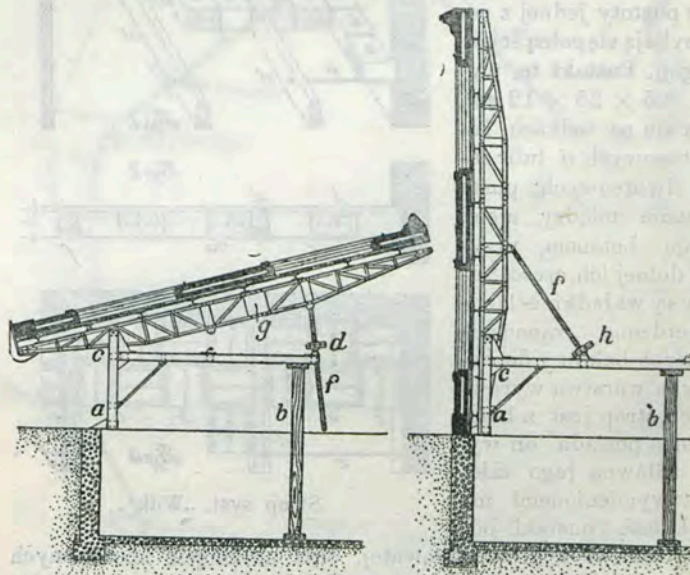
Budowa domów żelazno-betonowych metodą Aikena.

Wiadomo powszechnie, jakie koszty pociągają z sobą przy robotach żelazno-betonowych rusztowania i formy drewniane. Przy wykonywaniu budowli żelazno-betonowych robota z powodu braku miejsca i trudnego dostępu trwa przytem długo, szczególnie o ile robota obejmuje prócz kolumn jeszcze i mury.

Metoda Aikena, stosowana na szeroką skalę przez administrację wojskową Stanów Zjednoczonych, polega na wykonywaniu ścian w położeniu poziomym, podnoszeniu ich do położenia pionowego i łączeniu krawędzi narożnych zapomocą uzbrojenia.

Rys. 1 przedstawia ruchomą platformę, na której wykonywują ścianę żelazno-betonową. Znajduje się ona na takiej odległości od fundamentów, aby po podniesieniu platformy do pozycji pionowej

(rys. 2), ściana betonowa oparła się bezpośrednio na fundamencie. Ustrój podnośników śrubowych zrozumiał jest z rysunku. Ściany posiadają zwykle grubość 10 cm. Po nałożeniu na platformę ram z drzewa w miejscach przeznaczonych na okna i drzwi, robotnicy nalewają pierwszą warstwę betonu grubości 5 cm. Szkielet żelazny składa się z prętów o średnicy 8 mm, rozstawionych co 15 cm w obu kierunkach. Szkielet ten zalewa się drugą warstwą betonu.



Ściana w położeniu poziomym.

Ściana ustawiona.

Rys. 1 i 2. Podnoszenie platformy ruchomej zapomocą podnośników śrubowych.

Krawędzie narożne nie są zalewane betonem. Po ustawieniu ścian sąsiednich, narożnik wykończany jest sposobem skrzynkowym; wystające końce prętów stanowią doskonałe połączenie.

Mury grubsze wykonywane są z 2-ch ścian cienkich, pomiędzy którymi znajduje się warstwa izolacyjna.

Intendentura amerykańska zbudowała koszary sposobem Aikena, na ogólną sumę milion rubli. Jedną z takich budowli w Camp Ferry (Ohio) przedstawia rys. 3.

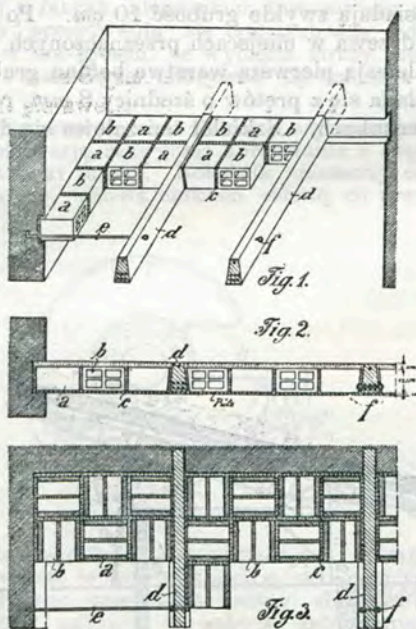


Rys. 3. Budowa koszar w Camp Perry.

Największe koszary trzypiętrowe, wykonane metodą Aikena, mieszczą 800 żołnierzy; długość budynku wynosi 120 m, szerokość—15 m. Pracowało przy nich przeciętnie 20-tu robotników w ciągu 4-ch miesięcy.

Metoda Aikena wymaga kosztownej, jednorazowej instalacji, dającej zato wyniki bardzo ekonomiczne.

Ceglany pustakowy strop systemu „Wilk”. Pośród dużej liczby stropów ceglanych, opartych na zasadzie Kleine’go, zjawiał się w ostatnich czasach jeszcze jeden, którego pomysł polega na odmiennym układaniu pustaków ceglanych, przez co ma się otrzymać znaczna nieprzepuszczalność dla dźwięku i ciepła. Jak to widać z załączonych rysunków, strop ten składa się z pustaków ceglanych *a* i *b*, które są w ten sposób ułożone, iż pustoty jednej z cegieł zamykają się pełną ścianką drugiej. Pustaki te, wymiarów $25 \times 25 \times 12$ cm, opierają się na belkach żelaznobetonowych *d* lub żelaznych dwuteowych; puste przestrzenie między nimi wypełniają betonem, przy czem w dolnej ich części zakładane są wkładki żelazne przytwierdzone zapomocą wystających haków *f* do belek. Górna warstwa wyrównująca strop jest z betonu; z dołu posiada on wyprawę. Główną jego zaletą po za wymienionymi ma być lekkość, pustaki bowiem są robione z gliny porowatej, oraz uniknięcie kosztownych szalowań. Te dwa względy mają podobno wpływać na jego taniłość. Czy jednak takim będzie on w istocie, wykaże dopiero praktyka. Ciekawem mianowicie jest, czy: po pierwsze, przy wypełnianiu spoin betonem, nie może on przedostać się swobodnie i do pustych przestrzeni w cegle, co zaprzeczyłoby zasadzie lekkości stropu (ciężar gatunkowy betonu 2200 kg/m^3) i powtórę, czy można przyjąć w rachubę przy zgięciu górną warstwę betonu



Strop syst. „Wilk”.

kolejowy Wenecji zwiększył się znacznie, tak, iż wiadukt, łączący Wenecję ze stałym lądem uleżał rozszerzeniu do czterech torów. Roboty są już w biegu. W związku z powyższem zamierzona jest budowa wielkiej stacji towarowej w Mestre, która ma służyć przede wszystkim dla portu w Wenecji. W mieście samem (liczącem obecnie 150 000 mieszkańców) od dość dawna już odczuwać się dawał brak mieszkań. Nie pomogło burzenie starych dzielnic, przeprowadzanie nowych ulic i wznoszenie nowych domów. Ze względu na specjalny charakter miasta, przekształcanie to odbywać się musiało w ścisłych i niewystarczających granicach. Chwycono się więc innego środka: stworzenia nowej dzielnicy mieszkalnej na sąsiedniej wyspie Lido—znanem miejscu kąpielowem. Komunikację z Wenecją utrzymywały dotychczas przeważnie małe, szybkie statki parowe. W krótkim czasie powstały tam wielkie hotele, miejsca rozrywek, zakłady kąpielowe, tramwaj elektryczny oraz specjalna dzielnica willowa, dokąd wyemigrowało wielu mieszkańców Wenecji, tworząc w ten sposób dla niej nową dzielnicę mieszkalną.

Wielkie znaczenie jakie mieć powinno Lido dla sprawy mieszkaniowej Wenecji, odzwierciedliło się dokładnie w śmiałym i oryginalnym projekcie połączenia podziemnego Wenecji i Lido i zapomocą tunelu, o szerokości 10 m, przeprowadzonego na głębokości 8—15 m pod powierzchnią morza, o dwóch torach, oraz przejścia dla pieszych. Tunel ma się rozpoczynać przy pałacu królewskim w Wenecji i dochodzić do parku Quattro Fontane na Lido. Długość całkowita tunelu wynosić będzie 3,6 km, kosztować ma 12 milionów lirów (około 4,5 mil. rb.). Projekt zamierzony jest jako przedsiębiorstwo prywatne, spodziewana jest jednak znaczna pomoc ze strony miasta. Kapitał budowlany ma być przez towarzystwo w przeciągu lat 40 amortyzowany, poczem przedsiębiorstwo przejdzie na rzecz miasta. Po upływie trzech lat budowy, tunel ma być oddany do użytku. Będzie w nim urządzona szybka komunikacja kolejowa. Pierwszy dworzec ma być „Giardino Reale”, drugi „Punta San Giorgio” (Giudecca), trzeci „Parco Quattro Fontane” (Lido). Szybkość jazdy ma wynosić 45—50 km na godzinę, tak iż przestrzeń między Wenecją a Lido, przebywać się będzie w przeciągu 5 minut.

Całe to przedsiębiorstwo mieć będzie niesłychane znaczenie dla sprawy mieszkaniowej Wenecji, przyczyni się niewątpliwie do jej rozwoju ekonomicznego, wreszcie połączy pierwiastek idealny: tradycję Wenecji wiekami uświęconą, jej historię i sztukę—z praktycznymi wymaganiami współczesnymi.

T. Sz.