

### Objaśnienie do projektu pod godłem: „Ja i on“.

(Tabl. XXIII—XXVI).

Przystępując do opracowania projektu wiaduktu, mieliśmy następujące wytyczne dane:

1) Wewnętrzną konstrukcję podaną w warunkach konkursu, składającą się z dwóch szeregów słupów żelaznobetonowych, podpierających strop wiaduktu, rozstawionych w odległości 8 m od osi słupów, w obydwóch kierunkach po 7,4 m, przy grubości słupów 40 cm w kwadrat.

2) Warunek konkursu, że architektura i materiały budowlane ścian zewnętrznych, jak również ich konstrukcja pozostawia się wyborowi konkurujących, z zastrzeżeniem, że tynki zewnętrzne nie mają być zastosowane i że projektujący powinien przemyśleć na uwadze względy termiczne i oszczędnościowe.

3) Położenie wiaduktu pomiędzy dwiema ulicami o szerokości po 15 m, tak, że widok na wiadukt z odleglejszych punktów otrzymuje się tylko z ulic, przecinających wiadukt na przejazdy i z nadbrzeżnych bulwarów na ślimak.

Biorąc pod uwagę powyższe dane i postawiwszy sobie jako nieodzowny warunek estetycznego wyglądu wiaduktu scharmonizowania wewnętrznej i zewnętrznej konstrukcji, przysłaliśmy do wniosku, że największą harmonię elewacji zewnętrznej z wewnętrzną konstrukcją, składającą się z całego szeregu cienkich słupów, osiągnie się przy zastosowaniu stylu gotyckiego, przyczem uważaliśmy, że styl gotycki, oparty na motywach ukształtowanych na ziemiach słowiańskich, może dać budowlę malowniczą, o charakterze swojskim, a wskutek użycia do budowy przeważnie cegły z niewielką ilością ciosów, względnie nie drogą.

Położenie wiaduktu pomiędzy dwiema ulicami niezbyt szerokiemi nasuwało pytanie, jaką nadać rozpiętość arkadom zewnętrznych ścian wiaduktu. Zastanawiając się nad tem pytaniem, przysłaliśmy do wniosku, że skoro względy konstrukcyjno-ekonomiczne, przewidziane w warunkach konkursu, nakazywały zastosować rozstawienie filarów co 7,4 m, to, wychodząc z tegoż samego logicznego założenia, myśl taż sama powinna być przeprowadzona i w ścianach zewnętrznych. Istotnie, wielkie arkady stosowane przy budowie mostów wywołane zostały potrzebą możliwie najmniejszego zwięzienia koryta rzeki filarami mostowymi, dla uniknięcia tamowania ruchu statków i swobodniejszego przepływu lodów. Przyczem mosty, na które widok otwarty jest zdaleka, przy stosowaniu wielkich łuków żelaznych i niewielkiej ilości filarów, mają zazwyczaj piękny i lekki wygląd, a jednocześnie czuje się w tej konstrukcji racjonalność i powagę. Wiadukt zaś, budowany pomiędzy dwiema wązkimi ulicami w skali wymiarów arkad, zdaniem naszym, powinien harmonizować z szerokością ulic i otaczających domów; uważaliśmy więc, że arkady ścian zewnętrznych wiaduktu, odpowiadające wielkością swą jednemu przęsłu rozstawionych wewnątrz słupów o szerokości 6,15 m w świetle i grubości filarów 1,25 m, dadzą w danym wypadku pożądaną harmonię. Zastosowanie arkad o większej rozpiętości, odpowiadającej dwóm lub trzem przęsłom wewnętrzej konstrukcji, dałoby zbyt ciężkie arkady w stosunku do otaczających domów i wewnętrznej widocznej konstrukcji, która z powyższymi arkadami nie stanowiłaby zespolonej całości konstrukcyjnej i estetycznej i tylko w hali z trudnością dałoby się zamaskować. Przyjęcie do elewacji stylu gotyckiego z wielkością arkad odpowiadających rozpiętością rozstawieniu słupów wewnętrznych, dało nam możliwość zastosowania stropów o sklepieniach gotyckich krzyżowych z podniesionymi strzałkami, przyczem drugi strop, przewidziany w warunkach konkursu pod samym brukiem wiaduktu, przewiduje się płaski. Stosując strop w postaci sklepień, uważaliśmy, że płaski sufit podparty całym szeregiem cienkich słupów o dużej wysokości nie robiłby estetycznego wrażenia.

Przy rozplanowywaniu wnętrza hali przyjęliśmy zasadę podziału sklepów na wewnętrzne, przeznaczone dla produktów spożywczych i zewnętrzne dla towarów galanteryjnych, łokciowych i t. p., przyczem dla wygody publiczności nad chodnikami przy sklepach zewnętrznych zaprojektowaliśmy podcienia na całej długości hali. Przy takim rozplanowaniu sklepów otrzymaliśmy pośrodku hali swobodne przejście o szerokości 7 m ze sklepami po obydwóch stronach, połączenie

zaś podcieni, ewentualnie sklepów znajdujących się przy nich, z wnętrzem hali, projektowane jest za pomocą 8 wejść z podcieni i przejazdów. Przystosowanie podcieni, oprócz wygody dla publiczności, dałoby możliwość nadania części wiaduktu, przeznaczonej dla hali, właściwego charakteru i odróżnienia tej części od reszty wiaduktu a zarazem przerwania tak niepożądanego monotoności bocznej elewacji wiaduktu, długości około 850 m. Podcienia hal, zakończone przy przejazdach wieżami, tworzą z nimi organiczną całość architektoniczną, a wejścia do hal, po dwa z każdej strony, dzieląc podcienia na trzy części, ożywiają kompozycję. Wieże przy końcach hal wznoszące się nad chodnikami dolnych ulic, jednakże nie zagradzając przejścia po nich, i złączone z nimi części budowli, wzniesione są również w górę ponad wierzchnią linię wiaduktu, w celu otrzymania w nich pomieszczeń dla klozetów, sklepików, tak niezbędnych przy znacznej długości wiaduktu; oprócz tego w wieżach tych projektowaliśmy urządzenie głównych wyciągów wentylacyjnych z hal ponad linię dachów otaczających domów, gdyż uważaliśmy, że wentylacja przez słupy od latarni, zaprojektowana w myśl warunków konkursu, mogłaby nie odpowiadać należycie warunkom zdrowotnym. Schody przy przejazdach zaprojektowane są wewnętrzne, jako jedynie możliwe w naszych warunkach klimatycznych; schody zaś przy bulwarze nadbrzeżnym otwarte, gdyż znaczenie ich wobec bliskości schodów krytych przy przejeździe i możliwości komunikacji chodnikami ślimaka mają znaczenie przede wszystkim dekoracyjne, dla urozmaicenia perspektywy bulwarów.

Dla zaznaczenia początku wiaduktu przy ulicy Smolnej zaprojektowaliśmy dwie baszty o wielkich wymiarach, z dużymi arkadami wejściowymi, uważając, że potężne wymiary niezbędne są dla nadania powagi budowli olbrzymiego wiaduktu. W basztach tych pomieszczone są schody i windy osobowe. Winda wozowa, mająca tylko dodatkowe znaczenie dla ruchu, zaprojektowana jest w oddzielnym budynku. Dla zaznaczenia końca wiaduktu przy windzie, na skrzyżowaniu dolnej i górnej ulic ślimaka, zaprojektowaliśmy dwie bramy odsunięte od wiaduktu poza rondo, akcentujące wjazdy i wyjazdy ze ślimaka.

Baszty przy ulicy Smolnej, bramy przy ślimaku, wieże przy przejazdach ulic Czerwonego Krzyża i Solca wraz z wykuszami na schody, tworzą urozmaiconą perspektywę górnej części wiaduktu na całej jego długości.

W celu bogatego rozwinięcia przejazdów i scharmonizowania ich z całością bocznej elewacji, przejazdy podzieliśmy arkadami na filarach, co przy ruchu przejazdowym na krótkiej przestrzeni nie stanowi żadnej przeszkody.

Wogóle mieliśmy na uwadze § 4 warunków konkursu, w którym zaznaczono, że znaczna długość dojazdu wymaga urozmaicenia perspektywicznego wzdłuż osi przejazdu, jak również względy oszczędnościowe, które, pomimo bogatej architektury, dają się osiągnąć wskutek zastosowania w przeważnej części do lica budowli cegły z niezbyt wielką ilością ciosów.

Podług przybliżonych obliczeń koszt budowy nie przewyższa sum przeznaczonych na budowę wiaduktu.

Architekci projektodawcy: *Czesław Domaniewski*  
*Jan Heurich*

### Objaśnienie do projektu pod godłem: „Trzy krążki czerwone“.

(Tabl. XXVII i XXVIII).

Autor tego projektu zamiast objaśnień, o które prosił, przysłał zwięzłe określenie warunków, w których autorowi projektów prace swe obmyślać byli zmuszeni. Z tych uwag przytaczamy następujące cenne słowa, których słuszności trudno nie uznać:

„Brałem się do projektowania z pewną niechęcią, a to z dwóch głównych przyczyn, a mianowicie: z przyczyny narzuconych w programie, jak to dziś zupełnie się potwierdziło, zgubnych ograniczeń, a następnie—z przyczyny zbyt krótkiego terminu.

Na pracę tak doniosłą, jaką powinnaby być dana praca konkursowa, na jej przetrwanie i autokrytykę, należało znacznie więcej przeznaczyć czasu i o wiele więcej zostawić swobody projektującym.