

ARCHITEKTURA.

W sprawie regulacji Powiśla.

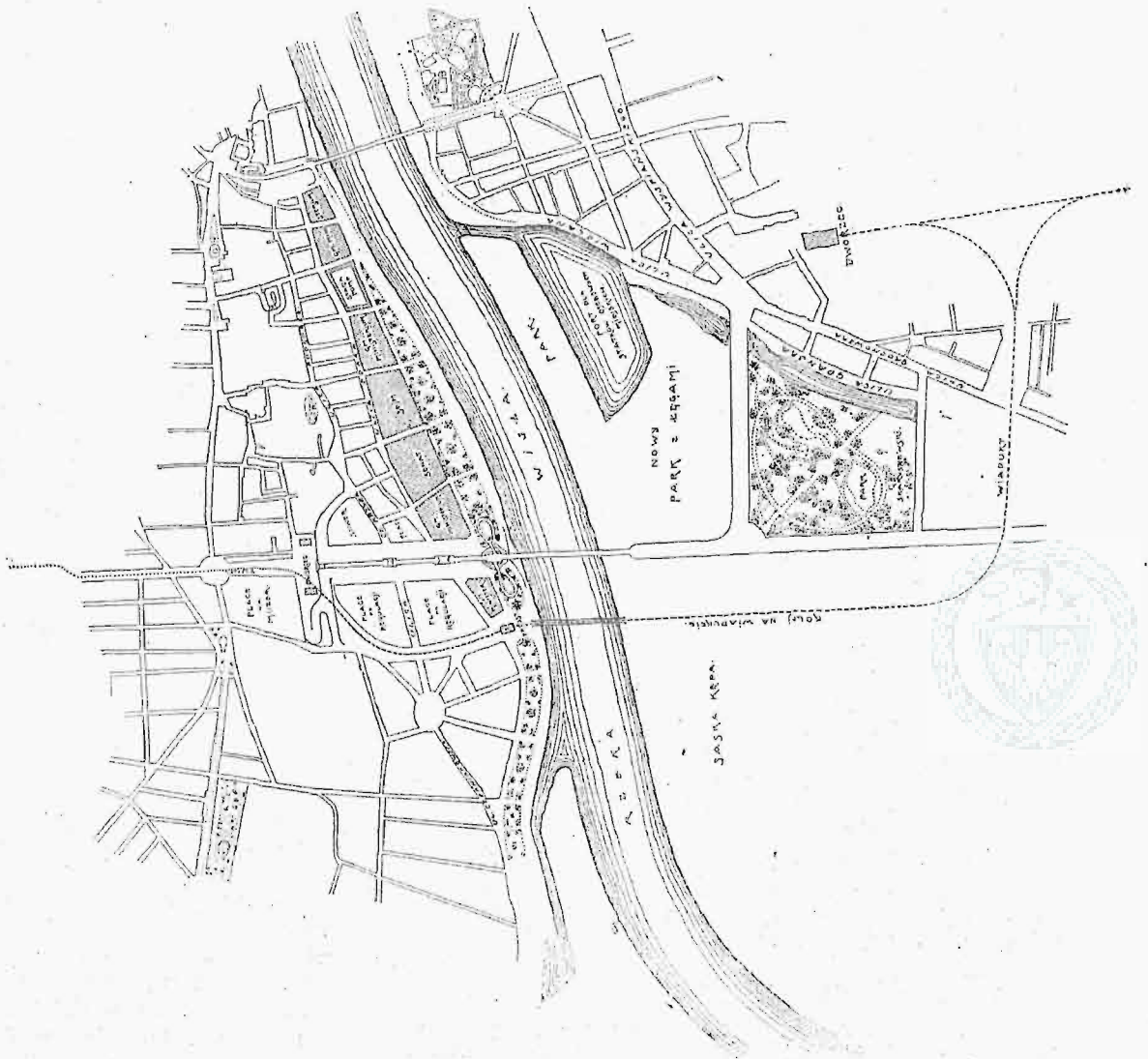
Sprawa regulacji Powiśla stanowi jedno z ważniejszych zadań przy ogólnym opracowaniu planu Wielkiej Warszawy. Świeżo ogłoszony, z prywatnej inicjatywy, i rozstrzygnięty plan regulacji placów obok wiaduktu nasuwa pytanie, czy interesy właścicieli placów będą odpowiadały potrzebom ogólnej regulacji tej części miasta.

Przy opracowywaniu linii kolejowych, idących w tunelu pod Aleją Jerozolimską od dworca centralnego w kierunku Wisły przyjęty został wylot przy ul. Smolnej, a następnie po wiadukcie przez plac Czerwonego Krzyża do mostu na Wiśle. Czy słuszne jest przyjęcie takiego kierunku. Zdaje mi się że nie. Część Powiśla pomiędzy mostami Poniatowskiego i Kierbedzia jest to niewątpliwie miejsce, które nie powinno być zeszczone wiaduktem kolejowym. Zdaniem mojem, cała linia placów pomiędzy tymi mostami, będących przeważnie placami miejskimi, powinna otrzymać przeznaczenie pod budowę gmachów publicznych Władz Państwowych polskich. W ten sposób budowle te miałyby spokojne i piękne miejsce. Gmachy te wraz ze skwerem, z Wisłą przed nim i widokiem na park i ulicę nad Łachą wiślana tworzyłyby wyjątkowy piękny zespół, który stałby się prawdziwą ozdobą naszej stolicy. Dzielnica ta niewątpliwie byłaby jedną z piękniejszych dzielnic miast europejskich. Gmachy zaś Sejmu, Senatu i Ministerjów opracowane w liniach monumentalnych, nadałyby całemu nadbrzeżu Wisły charakter imponujący. Gmachy te tylną swą stroną powinny sięgać do ulicy Dobrej. Kamienice i łazienki przy Nowym Zjeździe winny być z czasem zniszczone dla rozszerzenia widoku na most Kierbedzia. Sam most z czasem niewątpliwie musi być przebudowany na arkadowy i znacznie szerszy.

Linia kolei, zdaniem mojem, powinna się skrócić patrząc w stronę Wisły na prawo (p. rysunek) w kierunku południowym, wychodząc z tunelu około ul. Smolnej, pójść po wiadukcie, po placach obecnie prawie że niezabudowanych a przeznaczonych do regulacji, przejść nad ulicą Ludną lub bardziej jeszcze na południe i dojść do mostu na Wiśle; na-

stępnie przez Saską Kępę aż do ul. Grochowskiej, przechodząc nad nią wiaduktem i następnie do Dworca Terespolskiego.

Odsuwając linię tę poza most Poniatowskiego w górę Wisły, przesuwamy w dzielnicę mniej wartościową, a tem sa-



Projekt regulacji Powiśla.

Cz. Domaniewski, arch.

mem kierunek jest więcej pożądanym. Co się tyczy odległości, to 2—3 minut dłuższej jazdy pomiędzy dworcami nie odgrywa żadnej roli. Na planie zaprojektowanych jest kilka ważniejszych arterji i rozszerzeń ulic około wiaduktu do szerokości 75 m. W projekcie tym nie chodzi mi o szczegóły, które przy opracowywaniu mogłyby ulec zmianie, lecz o zasadę: 1) ażeby most kolejowy przenieść w górę rzeki poza most Poniatowskiego i 2) przeznaczenie placów wzdłuż skweru pomiędzy mostami wyłącznie na gmachy państwowe, t. j. Sejm, Senat i Ministerja.

Cz. Domaniewski, arch.

Przemysł budowlany w zmienionych warunkach bytu.

W artykule pod powyższym tytułem, zamieszczonym w № 5—8 *Przeł. Techn.* z r. b., poruszono sprawę zmiany systemu pracy przy budowach, odwołując się do pomysłowości i współdziałania w tym kierunku techników. Obecnie

chcemy rozwinąć nieco ten temat i przytoczyć niektóre czynniki, mogące mniej lub więcej dodatnio wpłynąć na obniżenie kosztu robót.

Jednym z bardzo ważnych warunków jest konieczność