

Aleksy Łapko\*

## DETALE ARCHITEKTONICZNE OBIEKTÓW MOSTOWYCH

### ARCHITECTURAL DETAILS OF BRIDGES

Detale były i nadal są dostrzegalne w architekturze mostów. Jednak podejście do detalu architektonicznego mostów obecnie jest inne, niż było w przeszłości. Dziś swoistość detalu zależy przede wszystkim od charakteru samego obiektu mostowego.

*Słowa kluczowe: estetyka mostów, detal architektoniczny, współczesne mostownictwo*

The details of bridges were perceptible in past and are still perceptible. However the approach to the such architectural details at present is different than it was in the past time. Today the specific character of the details first of all depends on the character of bridge itself.

*Keywords: aesthetic of bridges, architectural detail, contemporary bridges*

#### **Detal architektoniczny w przeszłości**

Rozważając zagadnienie detalu w architekturze mostów należałoby odwołać się, choćby w minimalnym stopniu, do historii mostownictwa, aby mieć wyobrażenie jak przedstawiała się sytuacja w przeszłości w porównaniu ze stanem obecnym.

Znane historyczne obiekty mostowe (szczególnie te, położone w obrębie miast) świadczą o dbałości ich autorów o detal architektoniczny. Należy też zauważyć, że estetyczna wymowa detalu miała kilka aspektów.

– Mosty były (jak też i są obecnie) niejako „wizytówką” fundatora. Z tego powodu ważniejsze obiekty mostowe nierzadko cechowała reprezentacyjność, przejawiająca się nie tylko w majestatyczności formy, lecz także w bogactwie detalu. Ogólnie przyjętym zwyczajem, wywodzącym się

jeszcze ze średniowiecza, było ozdabianie mostów figurami aniołów lub świętych patronów. W takich przypadkach detal architektoniczny przybierał charakter sakralny. Co ciekawe, zwyczaj przeniesienia na obiekty mostowe wątków związanych z przedmiotem kultu był praktykowany nie tylko na terenie Europy, lecz także w kulturze Dalekiego Wschodu, czego przykładem jest chiński most Zhaozhou z XII w. n.e. Most ten ozdobiony został wizerunkami smoków, które według wierzeń, miały ochraniać ludzi przed suszą.

– Mosty ulegały przebudowom, w wyniku których ulegał zmianie ich pierwotny wygląd, przy czym niekiedy obiekty mostowe wzbogacano o nowe detale architektoniczne. Przykładami ilustrującymi takie rozwiązania są np. Ponte Sant' Angelo (Pont Aelius) w Rzymie, czy też Ponte Santa Trinita we Florencji.

\* Łapko Aleksy, dr inż. arch., Politechnika Białostocka, Wydział Architektury, Zakład Architektury Kultur Lokalnych.

- Architektura mostów odwzorowywała dominujące w danym okresie historycznym style czy tendencje. Ornament, bogactwo dekoracji były chętnie używanymi środkami wyrazu w różnych okresach rozwoju architektury. Bywało, że detal (często w formie ornamentu) stawał się niemalże pierwszoplanowym elementem architektury mostów. Nasylenie ornamentem jest zauważalne między innymi w historycznych mostach Sankt Petersburga (Anitchkov most), Paryża (most Aleksandra III), Londynu (Westminster Bridge).

Tendencje w architekturze, które pojawiły się wraz z wiekiem XX (szczególnie modernizm) znacząco przewartościowały poglądy dotyczące estetyki. Nowe kierunki w sztuce miały również wpływ na architekturę mostów, czego efektem było odrzucenie ornamentu oraz poszukiwanie nowych możliwości kreowania formy. Zweryfikowane podejście do estetyki można odnaleźć chociażby w twórczości Roberta Maillarta (1872–1940). Mosty jego autorstwa pozbawione są detalu, a to co jest charakterystyczne dla tych obiektów, to ekspresja formy, wynikająca z logiki konstrukcji (il. 1). Maillart eliminował wszystkie elementy, które nie są funkcjonalne, które są zbędne dla pracy konstrukcji. Niewątpliwie twórczość Maillarta wywarła wpływ na następne pokolenia projektantów, a zainicjowana przez niego tendencja w kreowaniu formy była kontynuowana przez kolejne dekady.

### **Detal architektoniczny obecnie**

Postrzeganie detalu w architekturze mostów zależy zarówno od skali obiektów mostowych, jak i odległości obiektów od odbiorcy, czy też prędkości przemieszczania się ludzi po moście. Nie bez znaczenia jest również kontekst lokalizacji obiektów. Skala obiektu, szczególnie w przypadku mostów, wydaje się być podstawowym kryterium postrzegania detalu. W przypadku współczesnych mostów drogowych o dużych rozpiętościach przęseł odpowiednia

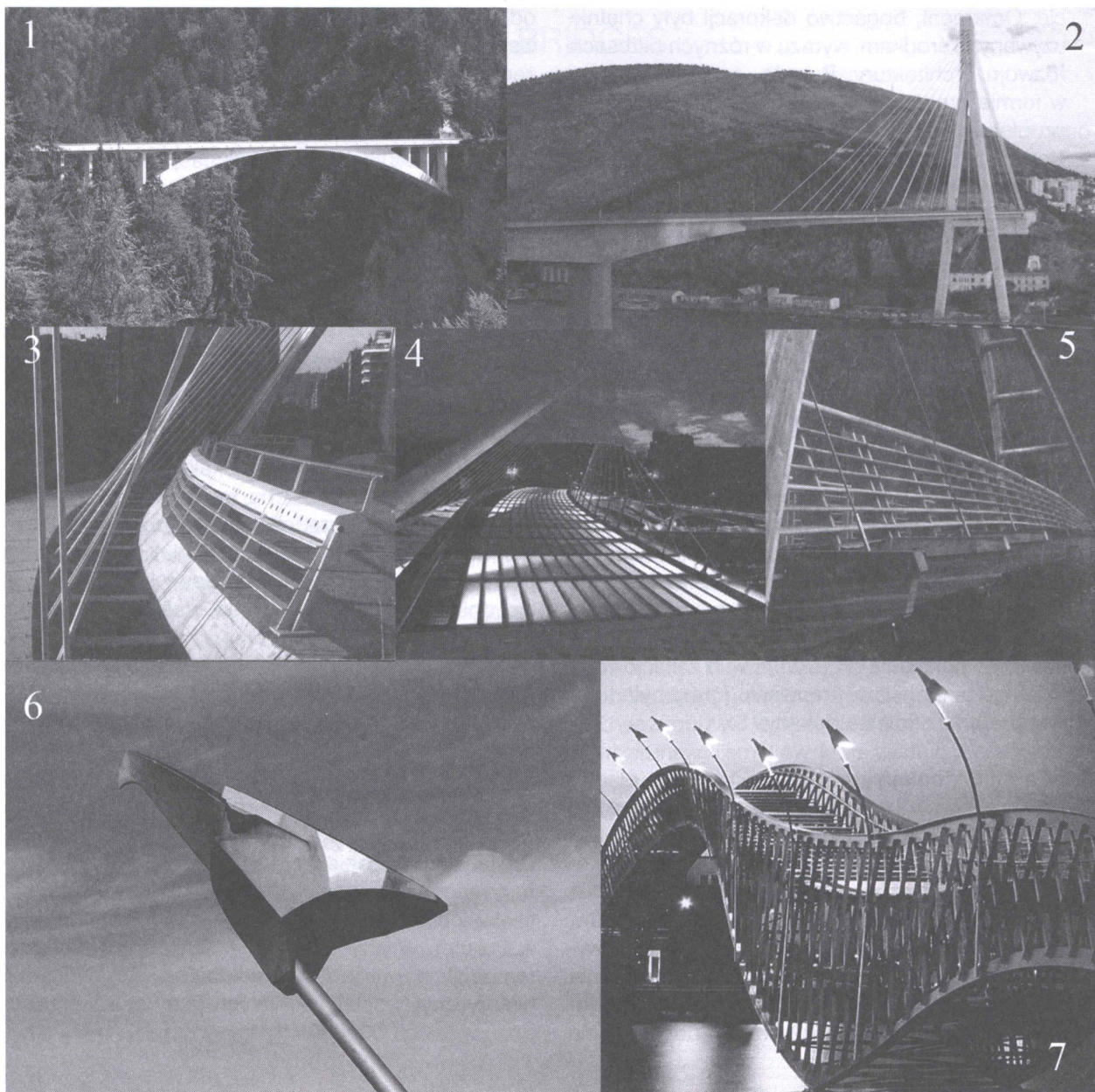
percepcja obiektów, dająca pojęcie o całości struktury, często jest możliwa dopiero po oddaleniu się od obiektu na dość znaczną odległość. Obserwując współczesne mostownictwo trudno oprzeć się wrażeniu, że właśnie dążenie do pokonywania coraz to większych rozpiętości przęseł mostów stało się jednym z zamierzeń projektowych. Jednocześnie projektanci nieustannie poszukują ekspresji form obiektów mostowych, przy wykorzystaniu, tak chętnie obecnie stosowanych, konstrukcji podwieszonych czy wiszących. Mosty stają się charakterystycznymi elementami krajobrazu, bądź to miejskiego, bądź nieurbanizowanego, swoistymi rzeźbami w przestrzeni, które możemy podziwiać z odpowiedniej perspektywy (il. 2). To jednak powoduje, że użycie detalu architektonicznego w kompozycji obiektów mostowych przestaje być uzasadnione.

Inaczej przedstawia się sytuacja w przypadku obiektów o mniejszej skali, zlokalizowanych w przestrzeni miejskiej czy też na terenach parków. Przy czym, rozpatrując przedmiotowe zagadnienie należałoby (przyjmując pewne uogólnienie) wyróżnić dwa przypadki, a konkretnie przebudowy lub rekonstrukcje obiektów istniejących oraz realizacje przepraw nowoprojektowanych.

Przez ostatnie lata w Polsce możemy zaobserwować przejaw działań zmierzających do poprawy jakości estetyki zdegradowanych zabytkowych obiektów mostowych. Jako przykłady rekonstrukcji obiektów zabytkowych (lub ich części) mogą posłużyć takie realizacje, jak odtworzenie historycznego wyglądu zabytkowych wiaduktów kolejowych we Wrocławiu, czy też przywrócenie pierwotnego wyglądu historycznego mostu w zespole pałacowo-parkowym w Opátówku (obiekty uważane za najstarszy most żelazny w Polsce). W obydwu wspomnianych przypadkach realizacji na uwagę zasługuje dbałość o odtworzenie historycznych detali usuniętych (przy okazji przebudów) w latach 50. i 60. ubiegłego wieku.



1. Most Salginatobel (R. Maillart), źródło: [http://www.frameandform.com/images/10.04.04%20Robert%20Maillart/Robert\\_Maillart-04.jpg](http://www.frameandform.com/images/10.04.04%20Robert%20Maillart/Robert_Maillart-04.jpg)
2. Most przed wjazdem do Dubrownika (fot. autora)
3. Most Bach de Roda w Barcelonie (S. Calatrava), źródło: Tzonis A., Donadei R.C., *Calatrava Bridges*. s. 4
4. kładka dla pieszych Campo Volantin w Bilbao (S. Calatrava), źródło: <http://mosty.webpark.cz/>
5. Kładka dla pieszych Fussgängersteg über die Reuss w Szwajcarii, źródło: Bühler D., *Brückenbau im 20. Jahrhundert. Gestaltung Und Konstruktion*. s. 67,
6. Detal lampy oświetleniowej na kładce Borneo Sporenburg, źródło: <http://www.flickr.com/photos/janicskovsky/5487315340/>
7. Jedna z kładek Borneo Sporenburg Bridges w Amsterdamie, źródło: <http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic892112.files/Borneo%20Sporenburg/borneo%20bridge.jpg>





Zauważalne są również starania o poprawę jakości detali architektonicznych mostów zlokalizowanych w miejscach, w których niegdyś funkcjonowały historyczne stałe przeprawy mostowe. Za przykłady ilustrujące wspomniane działania mogą posłużyć: architektoniczna odnowa mostu św. Macieja we Wrocławiu oraz przebudowa mostu wzdłuż ul. Świętojańskiej w Białymstoku. W pierwszym przypadku, w wyniku przebudowy, most został wyposażony w nowe dekoracyjne balustrady oraz blendy boczne. W drugim zaś konstrukcja pomostu została całkowicie rozebrana i wybudowana na nowo. Stylizowany na XVIII-wieczny nowy most ozdobiono figurą św. Jana Nepomucena (nieprzypadkowo, ponieważ figura świętego znajdowała się na historycznym moście w XVIII w.). Przytoczone powyżej przykłady realizacji przebudów ilustrują, jak za pomocą przywołania detali historycznych zostały podniesione walory estetyczne obiektów mostowych. Wydaje się, że tego typu rozwiązania wynikają przede wszystkim z kontekstu lokalizacji obiektów (w otoczeniu zabytkowej zabudowy, bądź też w miejscach związanych z historią miasta).

Detal architektoniczny zauważalny jest we współczesnych nieszablonowych realizacjach drogowych mostów miejskich oraz kładek dla pieszych. Są to zwykle obiekty o mniejszej skali, dobrze postrzegane zarówno z oddalenia jak i z bliska, co daje możliwość percepcji detali. Możemy odnaleźć w tych mostach detale balustrad, elementów oświetlenia, wykończenia pomostu. W celu zilustrowania tej tendencji wystarczy przytoczyć kilka wyrazistych przykładów. Most Bach de Roda w Barcelonie autorstwa S. Calatravy (il. 3)

charakteryzuje się ekspresją konstrukcji, lekkością i dynamizmem formy. Detale, w tym przypadku – balustrady, dopełniają kompozycję, będąc jednocześnie jej wyraźnymi elementami. Podobne wrażenia wywołuje inne dzieło tego samego autora – kładka dla pieszych Campo Volantin w Bilbao. Tu oprócz indywidualnie zaprojektowanych balustrad, autor zaproponował dodatkowe detale w posadzce chodnika przed kładką oraz w pomoście samej kładki (il. 4).

Podwieszona drewniana kładka dla pieszych Fuschgängersteg über die Reuss w Szwajcarii – to przykład obiektu w środowisku naturalnym (il. 5). Kładka podwieszona jest do dwóch luków z drewna klejonego. Balustrady kładki, wykonane również z drewna, podkreślają ekspresję formy, a jednocześnie, przez użyty materiał, stanowią element spójny z konstrukcją obiektu. Przez to czytelna staje się idea projektanta – harmonijne włączenie mostu w otaczający krajobraz.

Borneo Sporenburg Bridges – trzy czerwone stalowe kładki dla pieszych, łączące brzegi dzielnic Amsterdamu, Borneo i Sporenburg, poprzez swoje dynamiczne formy i kontrastującą z otoczeniem kolorystykę stanowią wyraziste elementy na tle pobliskiej zabudowy. Użyte detale w postaci rzeźbiarskich lamp oświetleniowych dodatkowo wzmagają ekspresję tektoniki kratownicowych konstrukcji kładek (il. 6 i 7).

Przytoczone powyżej przykłady współczesnych realizacji obiektów mostowych pokazują, w jaki sposób może być traktowany dziś detal w architekturze mostów. Detal nie jest w tym przypadku dekoracją, elementem ozdobnym dodanym do całości. Przeciwnie, staje się spoistym, integralnym elementem struktury.

## BIBLIOGRAFIA

Biliszczuk J., *Most w Opatówku odzyskał swój pierwotny wygląd*, [w:] VII Krajowa Konferencja, *Estetyka mostów*, Warszawa – Jachranka, 13–15 kwietnia 2011, s. 27–30.

Brown D. J., *Mosty. Trzy tysiące lat zmagania z naturą*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 2005.

*Estetyka konstrukcji mostowych*, praca zb. Kraków 2005.

Budka E., Rabiega J., Śmiercka D., *Odtwarzanie historycznego wyglądu zabytkowych wiaduktów kolejowych*, [w:] VII Krajowa Konferencja, *Estetyka mostów*, Warszawa – Jachranka, 13–15 kwietnia 2011, s. 39–44.

Budka E., Rabiega J., Stosik A., *Architektoniczna odnowa i rekonstrukcja mostu św. Macieja we Wrocławiu*, [w:] V Krajowa Konferencja, *Estetyka mostów*, Warszawa – Popowo n. Bugiem, 20–22 kwietnia 2005, s. 55–60.

Bühler D., *Brückenbau im 20. Jahrhundert. Gestaltung Und Konstruktion*, Wydawnictwo DVA, München 2004.

Tzonis A., Donadei R.C., *Calatrava Bridges*, Wydawnictwo Thames & Hudson, London 2005.

[http://bryla.gazetadom.pl/bryla/1,85298,9135010,Borneo\\_Sporenburg\\_Bridges\\_\\_proj\\_\\_West\\_8\\_,,ga,,10.html](http://bryla.gazetadom.pl/bryla/1,85298,9135010,Borneo_Sporenburg_Bridges__proj__West_8_,,ga,,10.html)

<http://www.flickr.com/photos/janicskovsky/5487315340/>

<http://isites.harvard.edu/fs/docs/icb.topic892112.files/Borneo%20Sporenburg/borneo%20bridge.jpg>

<http://mosty.webpark.cz/>

[http://www.frameandform.com/images/10.04.04%20Robert%20Maillart/Robert\\_Maillart-04.jpg](http://www.frameandform.com/images/10.04.04%20Robert%20Maillart/Robert_Maillart-04.jpg)