

przejściowych. Jednakowoż, po dłuższej dyskusji stronnicy zachowania zasady dworców przejściowych, stanowiącej istotę wykonywanego projektu pod przewodnictwem prof. Wasiutyńskiego, zdołali obronić swoje stanowisko. Narada uznała tylko, że należy więcej niż dotąd rozpowszechnić w prasie motywy, dla których zatrzymano się na projekcie obecnym. W ten sposób w krótkim odstępie trzech lat zasada projektu została uratowana powtórnie.

Ale skąpe wyznaczanie kredytów trwało. Doszło do tego, że rocznie asygnowano nie więcej, jak 1 500 000 zł., a w dodatku — po zmianach zaszytych w składzie władz miejskich zaznaczyło się jeszcze obojętne, a nawet nieprzychylnie względem przebudowy węzła stanowisko miasta zupełnie niezrozumiałe wobec doniosłości tych robót dla stolicy. Dostyc wskazać tylko na znaczenie zniszczenia przeszkody, jaką dla rozwoju miasta stanowią linie kolejowe, przecinające je na obu brzegach Wisły w poziomie ulic.

Jeżeli w tych warunkach udało się utrzymać nieprzerwany bieg robót i zachować niespaczone zasady projektu, to przypisać to należy przede wszystkim niestrudzonej energii i niezmordowanej pracy prof. Wasiutyńskiego, który, jako prezes komisji, chciał i umiał przeciwstawić się wszelkim przeszkodom i zwalczać je systematycznie, w czym nie mała mu była pomocą jego powszechnie uznawana powaga, jako inżyniera i uczonego.

A przeszkody nie przestawały się pojawiać. Miasto zażądało od Ministerstwa Kolei, aby cały dolny odcinek linii średnicowej na lewym brzegu Wisły był wykonany zapomocą wiaduktu, zaś tunel na odcinku górnym był przeprowadzony w poziomie głębokim popod trasą przewidywanej w przyszłości kolei podziemnej miejskiej na ul. Marszałkowskiej.

Pierwsze żądanie było niemożliwe do przyjęcia przez kolej, ze względu na warunki gruntu odcinka najbliższego od Wisły, a zresztą było nieuzasadnione ze względu na to, że wybrzeże Kościuszkowskie w tem miejscu i tak już jest przecięte nasypem alei 3-go Maja, a nie było przeszkody dla której skarpy nasypu kolejowego nie można było wykonać jako zakończenia ozdobnego plantacji na wybrzeżu Kościuszkowskim.

Jednakże spór między magistratem a koleją dotąd nie został zakończony pod względem formalnym, chociaż w rzeczywistości nasyp już wykonano. Pogłębienie tunelu również nie było możliwe dla kolei, dlatego, że pociągałoby za sobą odsunięcie dworca głównego poza ulicę Żelazną, i uniemożli-

wiłoby należyte wyzyskanie znajdujących się w jej posiadaniu gruntów, wywołując dodatkowe wywłaszczenie w gęsto zabudowanych dzielnicach miasta, niemożliwe do wykonania. Sprzeciw przeciwko trasie tunelu był wytoczony przez magistrat przed Trybunał Administracyjny, jednakże nie uzyskał decyzji przychylniej. I tutaj zatem, dzięki właściwemu postawieniu rzeczy przez Komisję Przebudowy Węzła, prowadzoną przez prof. Wasiutyńskiego, przeszkody zostały obalone.

W ostatnich latach kredyty były nieco większe, co pozwoliło przyspieszyć roboty, jakkolwiek nie w takim stopniu, jak tego położenie rzeczy wymaga.

W każdym bądź razie wykonanie tunelu płytkego, bez przerwy ruchu tramwajowego i bez zakłócenia działania kanalizacji, a z zachowaniem drzewostanu plantacji wzdłuż alei Jerozolimskiej, oraz zastąpienie wiaduktem przejazdu na ul. Towarowej wpływa uspakajająco na opinię publiczną, która zaczyna odczuwać korzyści robót dokonanych.

Z drugiej znów strony dokończenie mostu kolejowego, obecnie rozpoczęte, rozwieje nieuzasadnione obawy co do zepsucia przezeń perspektywy na Wisłę. Spodziewać się zatem można, że przebudowa węzła według projektu urzędywistnionego pod kierunkiem prof. Wasiutyńskiego uzyska nareszcie spokojne traktowanie ze strony ogółu, które przejdzie w dobrze zasłużone uznanie, kiedy po ukończeniu robót I-ej serji rozpocznie się ruch pociągów na linii średnicowej, a stolica w całości odczuje korzyści stąd płynące.

Dziś, skutkiem ogólnego przesilenia gospodarczego, ruch na kolejach polskich upadł, i braki urządzeń kolejowych w stolicy nie dają się tak we znaki. Ale wszelkie przesilenia mijają, i kiedy się to stanie, potrzeba przewozów kolejowych zacznie gwałtownie wzrastać — i tem silniej będzie odczuwana konieczność przebudowy węzła.

Pan prof. Wasiutyński, jako niezmordowany inicjator i kierownik, poświęcił sprawie przebudowy węzła kolejowego w Warszawie dotąd 17 lat wytężonej pracy. Temu głównie zawdzięczać należy, że mimo wszystkie trudności i przeszkody, roboty posuwają się ku zakończeniu. Mając zaś na względzie znaczenie przebudowy węzła dla kolejnictwa i stolicy, życzyć wypada, ażeby trudności formalne nie stawały już na przeszkodzie ukończeniu dzieła, które się stać powinno chlubą sztuki technicznej polskiej i trwałym a dobrze zasłużonym pomnikiem działalności inżynierskiej prof. Wasiutyńskiego.

Ze wspomnień o Prof. A. Wasiutyńskim.

Napisał Inż. M. Nestorowicz.

Należę do jednego z pierwszych roczników uczniów profesora A. Wasiutyńskiego i pragnęlbym podzielić się pewnymi charakterystycznymi wspomnieniami o Szanownym Jubilacie z czasów moich studiów na wydziale inżynierskim Politechniki Warszawskiej w latach 1902—1904 i z pierwszych lat mojej pracy zawodowej po ukończeniu Politechniki Warszawskiej w r. 1904. W owym

czasie — przed strajkiem szkolnym 1905 r. — Prof. Wasiutyński prowadził wykłady zatytułowane ogólnie „Drogi”. Wykłady te obejmowały nie tylko budowę i utrzymanie kolei, ale również budowę i utrzymanie dróg kołowych, czyli całość komunikacji lądowych.

Wykłady z zakresu budowy i utrzymania dróg kołowych nie stanowiły więc wtedy osobne-

go przedmiotu, jak to jest obecnie na wydziale inżynierji lądowej Politechniki Warszawskiej, lecz były niejako wstępem do głównego przedmiotu wykładów prof. Wasiutyńskiego — o kolejach żelaznych.

Byłoby rzeczą naturalną, gdyby taki wybitny specjalista w dziedzinie kolei żelaznych, autor wielu bardzo specjalnych prac z zakresu techniki kolejowej, w wykładach swoich traktował w owych czasach zagadnienia budowy i utrzymania dróg jako rzecz drugorzędną i nie udzielałby ani dużo czasu, ani uwagi temu działowi. Przypomnijmy sobie zresztą, że były to lata, kiedy w układzie stosunków komunikacyjnych sprawa dróg była uważana powszechnie za rzecz drugorzędną, była niejako kopciuszkiem w zagadnieniach komunikacyjnych; na pierwsze miejsce wysuwała się komunikacja kolejowa i panowała wszechwładnie; przypomnijmy, że w owe lata komunikacja samochodowa dopiero się rodziła i narazie zbyt wielkich postępów nie robiła. Tymczasem prof. Wasiutyński w wykładach swoich podkreślał wielkie znaczenie dróg kołowych dla komunikacji, poświęcał drogom stosunkowo wiele czasu i umiał zainteresować słuchaczy tym przedmiotem. Osobiście wykładom prof. Wasiutyńskiego zawdzięcza

piszący te słowa zamiłowanie do techniki drogowej i późniejsze pogłębienie wiadomości z tego działu. Okoliczności tak się złożyły, że po ukończeniu Politechniki zacząłem pracować w dziale drogowym, a w roku 1906-tym napisałem jakiś pierwszy artykuł z zakresu zagadnień drogowych i prosiłem o przejrzenie go prof. A. Wasiutyńskiego.

Przy tej okazji Szanowny Jubilat zwrócił uwagę na zupełny brak zainteresowania się technikami, według Niego, niesłyszanie ważną gałęzią techniki komunikacyjnej, niesłusznie zaniedbaną, i gorąco zachęcał piszącego te słowa do dalszej pracy na tem polu, jakby przeczuwając już wtedy mający nastąpić wkrótce „renesans dróg”, wywołany zjawieniem się nowego czynnika komunikacyjnego — samochodu.

Ten drobny fakt świadczy, że widnokrzeg techniczny Jubilata nie był i nie jest ograniczony ścisłą jego specjalnością — kolejnictwem; przeciwnie, pilnie obserwuje On wszystko, co się dzieje nie tylko w dziale kolejnictwa, ale i w innych działach techniki, a już w 1906 r. potrafił przewidzieć zwrot, jaki w układzie stosunków komunikacyjnych nastąpił o parę dziesiątków lat później na skutek rozwoju ruchu samochodowego.

Znaczenie współczesne dróg żelaznych wobec postępów techniki w zakresie innych komunikacji.

Napisał Inż. Dr. A. Wasiutyński, Profesor Politechniki Warszawskiej.

Przed pięcioma laty drogi żelazne obchodziły w ojczyźnie Stephensona stulecie swojego istnienia.

Rok 1825, w którym pierwszy pociąg kolejowy pomknął z dużą szybkością po gładkich szynach, pozostanie w dziejach cywilizacji niewątpliwie datą wielkiego znaczenia, datą, od której rozpoczyna się rozwój techniki współczesnej i olbrzymi przełom w stosunkach ekonomicznych i społecznych we wszystkich krajach.

Pobudowanie pierwszych dróg żelaznych ułatwia i potania komunikację, daje możność eksploatacji dóbr, które leżały odłogiem, dostarcza środków do nowych przedsięwzięć i staje się źródłem olbrzymiego zwiększenia bogactwa narodowego. Tani przewóz masowy towarów, zwłaszcza zaś produktów surowych, wytwarza nowe rynki zbytu i zwiększa rentę gruntową. Rozwój przemysłu i handlu przyczynia się jednocześnie do wielkiego wzrostu miast. Wszystkie gałęzie wytwórczości starają się mieć udział w korzyściach, płynących z przewozu kolejowego.

Drogi żelazne zaczynają wywierać wpływ we wszystkich dziedzinach gospodarstwa społecznego, stają się przedmiotem polityki rządu i osobnego ustawodawstwa. Szybka komunikacja po kolei szynowej ułatwia stosunki międzynarodowe i wymianę zdobyczy cywilizacji. Wypadki wojenne ujawniają pierwszorzędne znaczenie dróg żelaznych w obronie Państwa.

W ciągu stulecia drogi żelazne stanowią w komunikacji główny przedmiot zainteresowania. Długość ich starczy dziś do opasania 30 razy kuli ziemskiej, wartość włożonego w nie kapitału przewyższa dwukrotnie wziętą wartość wydobytego złota.

I oto od niedawna genjusz techniczny święci nowe tryumfy w zakresie komunikacji. Wspaniałe wynalazki i postęp techniki w zakresie automobilizmu i lotnictwa budzą zachwyt powszechny. Urok nowych środków przewozu odwraca uwagę od dróg żelaznych, które mniej interesują ogół, jako urządzenie nieledwie przestarzałe i skazane na ustąpienie miejsca innym środkom przewozu, lepiej odpowiadającym wymaganiom współczesnym.

Przypuszczenie, aby drogą powietrzną można było z czasem wykonywać wielkie przewozy handlowe, jest zbyt fantastyczne, aby się nad niem dłużej zastanawiać, gdyż stosunek wykonanego przewozu do pracy silnika jest tu rażąco mały. Nie zmniejsza to bynajmniej olbrzymiego znaczenia komunikacyjnego, jakie posiada lotnictwo w zakresie szybkiego przewozu niewielkich partij ludzi i nie- zbyt ciężkich, lecz cennych przesyłek w dowolnym kierunku, bez przygotowania drogi, jako też w zakresie obrony lub zniszczenia innych komunikacji w czasie działań wojennych.