



Nowy most kolejowy na Wiśle.

Przebudowa węzła kolejowego Warszawskiego, uchwalona przez Sejm w r. 1919, obejmuje jako część zasadniczą budowę linii średnicowej, łączącej dworzec osobowy Główny z dworcem Brzeskim. Linja ta, o czterech torach i trakcji elektrycznej, przechodzić będzie od dworca Głównego tunelem pod Aleją Jerozolimską do ulicy Smolnej, dalej zaś po wiadukcie przez Powiśle do nowego mostu kolejowego, którego filary są już wybudowane.

Takie połączenie sieci dróg żelaznych obu brze-

gów Wisły, dające naszej stolicy olbrzymie korzyści najkrótszych połączeń kolejowych zarówno w ruchu dalekim, jak i podmiejskim, nie we wszystkich sferach znalazła należyte uznanie. Architekci zwłaszcza i estetycy protestowali początkowo przeciw mającemu wyniknąć stąd jakoby oszpeceniu mostu Poniatowskiego, który jest położony o ćwierć kilometra wyżej (z biegiem rzeki) i żądali innego rozwiązania, proponując odrzucenie mostu kolejowego gdzieś na kraniec miasta, naprz. pod Cytadelę

Przyszły dworzec kolejowy na stacji Warszawa-Główna.

Roboty przebudowy warszawskiego węzła kolejowego, rozpoczęte w 1919 r. i prowadzone początkowo dość intensywnie, obecnie, choć powolnie, posuwają się jednak bez przerwy.

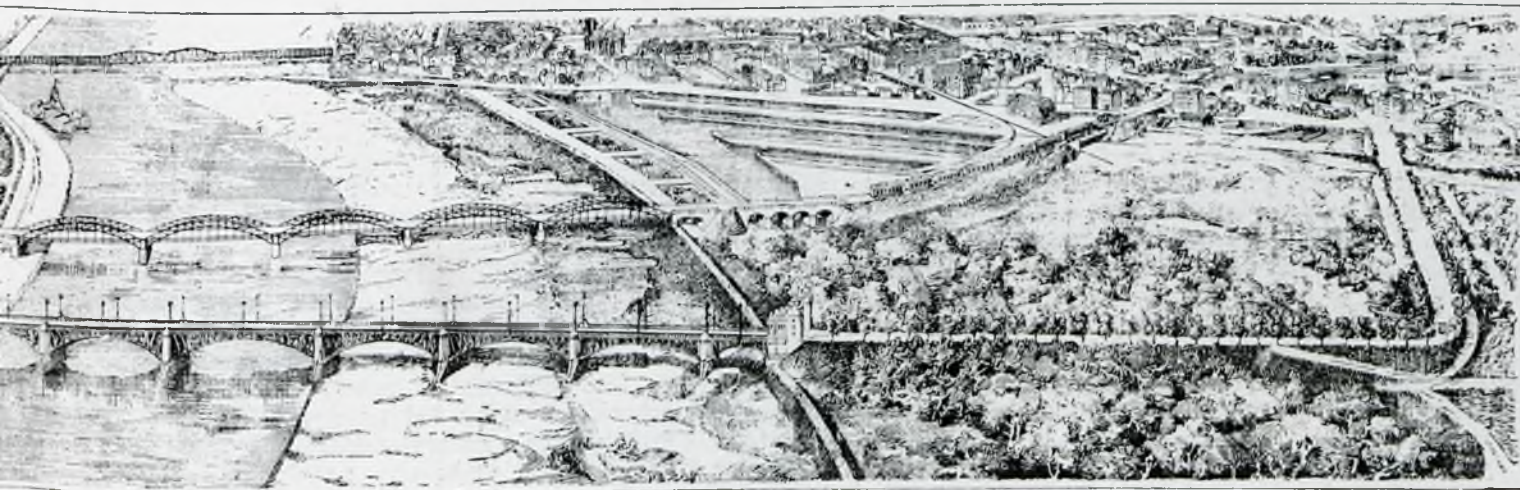
Pierwsza seria tych robót ma na celu potrzeby ruchu osobowego w węźle, a mianowicie, danie nowego połączenia linii obydwóch biegów Wisły za pomocą tak zwanej linii średnicowej, która połączy bezpośrednio stację Główną ze stacją Wschodnią. Linje lewego brzegu (Wiedeńska, Kaliska i projektowane Radomska i Śląska) zejdą się na zachodnim końcu linii średnicowej, na projektowanej stacji Czyste, a linje prawego brzegu (Mławska, Wiedeńska, Brzeska i Dęblńska) na wschodnim końcu, na przebudowanej stacji Wschodniej. Pociągi osobowe wszystkich linii będą więc miały wejście na linję średnicową i będą przez nią przechodziły, zatrzymując się na stacji Głównej, która ma być zbudowana między ulicami: Marszałkowską, Aleją Jerozolimską, projektowaną arterią miejską Nr. 5 i Chmielną. Pociągi linii lewego brzegu Wisły będą zaczynały i kończyły swój bieg na stacji Wschodniej, a linii prawego brzegu na stacji Czyste. W ten sposób

wszystkie pociągi węzła będą przechodziły przez stacje końcowe Czyste i Wschodnią i pośrednią stacją Główną, a także projektowany przystanek przy przecięciu linii średnicowej z ulicą Smolną.

Linja średnicowa, przeprowadzona od ulicy Smolnej do Marszałkowskiej w tunelu, a pod Alejami 3-go Maja i Jerozolimską, będzie się znajdowała w granicach stacji Głównej na poziomie przeszło o 7 m. niższym od poziomemu terenu. Dla przeprowadzenia przewidywanej na przyszłość ilości pociągów potrzeba będzie urządzić na stacji Głównej sześć peronów osobowych z dwunastu torami przy nich. Układ torów z peronami, nawet bez oddzielnych peronów bagażowych, lecz z podawaniem bagażu przy pomocy tunelów lub transporterów, zajmie na szerokość nie mniej, jak 102 m. Przy szerokości terenu między Aleją Jerozolimską i ulicą Chmielną 165 m., pozostaje odległość od torów do ulic z obydwóch stron razem 53 m., co nie wystarcza na wybudowanie dworca i dojazdu do niego.

Stąd wynika konieczność wzniesienia dworca, jeśli nie całkowicie, to przynajmniej w przeważa-





lub Siekierki. Szczegółowe zbadanie sprawy przez Komisję przebudowy węzła warszawskiego przy Ministerstwie Komunikacji wykazało zupełną niecelowość tej propozycji i kazało uznać zasadę, wypowiedzianą już dawniej przez specjalistów zagranicznych, których opinie zasięgał Magistrat, że najodpowiedniejsze rozwiązanie dzieła inżynierskiego tak wielkiej doniosłości pod względem komunikacji powinno stać na pierwszym planie, rzeczą zaś artystów dać mu odpowiedni wyraz w otoczeniu.

Na załączonym rysunku przedstawiony jest widok perspektywiczny od strony południowej istniejących mostów na Wiśle w obrębie Warszawy i mo-

stu projektowanego, którym jest drugi z rzędu od strony patrzącego. Rysunek ten daje pojęcie o ogólnym wyglądzie nowego mostu, który bynajmniej nie przedstawia się nieestetycznie, przeciwnie zapowiada, że spełniając wielkie zadania komunikacyjne na najważniejszych w Polsce szlakach kolejowych i zapewniając mieszkańcom miasta doskonałe korzystanie z połączeń kolejowych wewnątrz kraju i z zagranicą w ruchu podmiejskim, przyczyni się nie tylko do wzrostu i zamożności, lecz również do ozdoby naszej stolicy.

Inż. dr. A. Wasiutyński.

jącej części na słupach nad peronami i torami. Warunki gruntowe dla postawienia słupów, obciążonych budynkiem, są bardzo niedogodne, z drugiej zaś strony pożądanym jest możliwie lepsze oświetlenie dzienne peronów i uniknięcie przykrycia ich budynkiem na znacznej przestrzeni, a także ustawienia znacznej ilości słupów na peronach osobowych, lub między nimi. Budowa dworca na terenie, zajętym przez tory i zabudowania obecnej stacji Głównej, bez przerwy w korzystaniu z niej, wymaga stopniowego wykonania robót, przyczem część ich, ukończona początkowo, powinna stanowić całość, dostateczną do jej wykonania.

Zespół wskazanych powyżej warunków krępuje bardzo architekta i inżyniera przy opracowaniu pomysłów należytego rozwiązania zadania. W 1921 roku Ministerstwo ogłosiło za pośrednictwem Koła Architektów przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie konkurs na projekt szkicowy dworca Warszawa-Główna i rozplanowanie przyległego tereny torowego, obesłany bardzo licznie. Sąd konkursowy w lutym 1922 r. przyznał pierwszą nagrodę arch. J. Nagórskiemu, drugą architektom Chojnowskiemu i Konowi, i trzecią arch. T. Tołwińskiemu. Projekty nagrodzone zostały przekazane Dy-

rekcji Budowy do dalszego opracowania, tymczasem zwolnienie tempa robót przebudowy odsunęło potrzebę pośpiechu w tej sprawie.

Obecnie przy zbliżaniu się budowy tunelu do ulicy Marszałkowskiej wynika już potrzeba ostatecznego rozplanowania dworca i torów stacji Głównej, bo od tego zależy połączenie z niemi torów głównych w tunelu, decyzja więc w tej sprawie jest już niezbędna. Dla jej powzięcia posiadamy obecnie więcej danych. Powierzchnia pomieszczeń dworca dla konkursu była obliczona na podstawie danych o wzroście ruchu osobowego w węźle przed wojną na 15—16 tysięcy m³. Z danych eksploatacji kolei polskich za ostatnie lata po wojnie wynika, że wzrost ten jest powolniejszy i powierzchnia pomieszczeń dworca może być zmniejszona. Da to pewne ułatwienie w projektowaniu dworca i pozwala mieć nadzieję, że to trudne zadanie będzie rozwiązane w sposób, zapewniający dogodne z niego korzystanie i odpowiadający wymaganiom, jakie mogą być postawione dla dworca centralnego w stolicy Państwa.

Inż. S. Sztolcman.

15.X. 27 r.

