

PRZEGLĄD TECHNICZNY

TYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM TECHNIKI I PRZEMYSŁU.

TREŚĆ:

- Ś. p. Zygmunt Straszewicz, Inż.-Mech., Profesor Politechniki Warszawskiej.
- Droga wodna Bałtyk—Morze Czarne, przez Wisłę—Dniestr—Prut i Dunaj, z połączeniem do Lwowa, nap. Dr. M. Matakiewicz, Profesor Politechniki Lwowskiej.
- Pawilon doświadczalny Wyższej Szkoły Handlowej (dok.), nap. J. Witkiewicz-Koszczyz, Architekt.
- Zjawiska uszlachetniania stopów glinowych, oprac. J. Kott, Inż. I. P. C.
- Eksploatacja torfowisk i użytkowanie torfu, wedł. referatu P. F. Purcella.
- Matematyka dla inżynierów, nap. H. Czopowski, Profesor Politechniki Warszawskiej.
- Przegląd pism technicznych.
- Bibliografia.

SOMMAIRE:

- Nécrologie. Zygmunt Straszewicz, Ing., Professeur à l'Ecole Polytechnique de Varsovie.
- Voie navigable Mer Baltique—Mer Noire, par la Vistule—Sane—Dniestre—Proute—Danube, avec une branche par Lwów (à suivre), par M. M. Matakiewicz, Dr., Professeur à l'Ecole Polytechnique de Lwów.
- Nouveau bâtiment de l'Ecole Supérieure du Commerce à Varsovie (suite et fin), par M. J. Witkiewicz-Koszczyz, Architecte.
- Les phénomènes de vieillissement des alliages de l'aluminium (à suivre), par M. J. Kott, Ing. I. P. C. (d'après l'étude de M. K. L. Meissner).
- L'exploitation des tourbières et l'utilisation de la tourbe (à suivre), par M. P. F. Purcell.
- Sur l'enseignement de la mathématique aux ingénieurs, par M. H. Czopowski, Professeur à l'Ecole Polytechnique de Varsovie.
- Revue documentaire.
- Bibliographie.

Ś. p. Zygmunt Straszewicz,

Inż.-mech., Profesor hon. Politechniki Warszawskiej.

Dnia 15-go b. m. zmarł po dłuższej chorobie ś. p. Zygmunt Straszewicz, Profesor honorowy Politechniki Warszawskiej i pierwszy jej Rektor. Politechnika stołeczna, koła techniczne i młodzież akademicka poniosły nadzwyczaj dotkliwą stratę w osobie tego wybitnego męża nauki, niestrudzonego pracownika i światłego nauczyciela. Niemniej i piśmiennictwo techniczne zostało pozbawione w osobie ś. p. Zygmunta Straszewicza bar-

dzo czynnego działacza, a nasze pismo — swego byłego Redaktora.

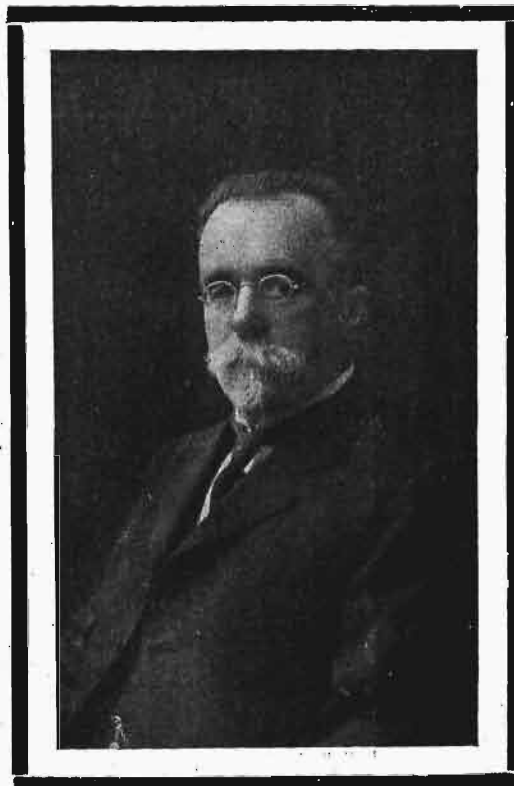
Wyrażając więc na tem miejscu cześć nieodżałowanej pamięci Prof. Z. Straszewicza, zamieszczamy krótki rys Jego postaci duchowej i Jego pracy, ujęty w mowie, wygłoszonej przez Prof. St. Garkickiego, dziekana Wydz. Mechanicznego, przy pożegnaniu prochów ś. p. Zmarłego przed gmachem Politechniki.

Redakcja.

Przypadł mi w udziale obowiązek pożegnania z tych progów w imieniu Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej śmiertelnych szczątków nieodżałowanego naszego Przewodnika i kolegi, ś. p. Zygmunta Straszewicza. Obowiązek trudny, bo gdy zbyt świeży jest ból, nie umiemy o nim mówić, gdy zbyt wielka jest strata, nie umiemy jej ocenić.

Urodzony w r. 1860, ś. p. Zygmunt Straszewicz kształcił się w gimnazjum Łomżyńskim, następnie na Uniwersytecie Warszawskim i wreszcie w Politechnice Zuryskiej, którą ukończył w r. 1886 ze stopniem inżyniera-mechanika. Po powrocie do kraju, ś. p. Zygmunt Straszewicz pracuje przez dwa lata na polu pedagogicznym, na którym jego talent miał później tak zabłysnąć: wykłada w szkole W. Górskiego przedmioty matematyczne.

W roku 1888 wyjeżdża zagranicę, pracuje w zawodzie technicznym w Niemczech i we Włoszech,



po pięciu latach pobytu zagranicą powraca do kraju, lecz uwięziony i osadzony w Cytadeli zostaje zesłany do Rosji, gdzie pracuje jako inżynier najpierw w Kamienskoje, następnie w Kijowie. Po 8 latach wygnania powraca do Warszawy, aby już do końca życia oddać się działalności literackiej i pedagogicznej. Wykłada rachunek różniczkowy i całkowity na sekcji technicznej Kursów Naukowych oraz Matematykę i Mechanikę w ówczesnej szkole Wawelberga i Rotwanda. Zasila licznymi artykułami „Przegląd Techn.,” „Wszechświat” i „Wektor”, — pisze podręczniki z zakresu mechaniki, elektrotechniki i ekonomii politycznej. W r. 1909 zostaje redaktorem „Przeglądu Techn.”.

W r. 1915, po ustąpieniu Rosjan z Warszawy, ś. p. Zygmunt Straszewicz bierze żywy udział w pracy nad organizacją powstającej Politechniki Warszawskiej, wkrótce zostaje też przez grono organizatorów powołany na pierwszego jej rektora

ra. Na tem trudnym stanowisku wykazuje odwagę i niezależność charakteru wobec władz okupacyjnych, z drugiej zaś strony wybitny talent organizacyjny.

Wykładając od r. 1916 mechanikę teoretyczną na Wydziałach Mechanicznym i Elektrycznym, ś. p. Zygmunt Straszewicz z upodobaniem oddaje się studjom ekonomicznym, których owocem jest wydany w r. 1924 „Zarys Ekonomii Politycznej”, — wreszcie na schyłku życia, od r. 1925/26, obok swych wykładów z Mechaniki teoretycznej obejmuje na Wydziale Mechanicznym wykłady Ekonomii Politycznej.

W uznaniu zasług położonych dla Politechniki Warszawskiej na polu Wydziału Mechanicznego i Senatu Akademickiego, ś. p. Zygmunt Straszewicz zostaje mianowany profesorem honorowym.

Tymczasem zwołna i zcicha zbliża się choroba, która w pełni sił duchowych wreszcie zdradziecko Go powala.

Jasność, ścisłość, prostota i zwięzłość cechowały każdy wykład ś. p. Zygmunta Straszewicza, każde Jego przemówienie, — a przejrzysty i naturalny układ całości porwał słuchaczy. Ci, co mieli szczęście znać Go bliżej, musieli podziwiać szerokość zainteresowań i rozległość kultury tego niespożytego umysłu. Pedagog niezrównany — wymagał od swych uczniów dużo, ale dawał im stokroć więcej.

Ten sam umysł jasny i logiczny, który był źródłem jego talentu pedagogicznego, był zarazem źródłem jego talentu organizatorskiego. Nie do mnie należy ocena jego działalności jako pierwszego rektora i organizatora Politechniki, jako całości; — tu chcę jeno wspomnieć o Jego zasługach przy organizowaniu Wydziału Mechanicznego. Jego to zasługą było nadanie od samego początku w programie Wydziału wydatnej roli naukom teoretycznym: matematyce i mechanice, które są kamieniem węgielnym wszelkiej rzetelnej wiedzy technicznej. Wpływ ś. p. Zygmunta Straszewicza na swych kolegów z Rady Wydziałowej był olbrzymi, bo w żadnej sprawie stanowisko Jego nie bywało chwiejne, a każde wygłoszone zdanie mogło być przez niego dowiedzione, rzec można, z siłą dowodu matematycznego.

Talent pedagogiczny i zdolności organizacyjne ś. p. Zygmunta Straszewicza były niezrównane, — ale było w nim coś jeszcze większego: to był charakter nieugięty, a czysty jak kryształ. Ta sama jasność i prostota, która cechowała jego umysł, charakteryzowała wszystkie jego postęпки. Stąd ta męska otwartość i lojalność w stosunku do otoczenia, która mogłaby niejednego urazić, gdyby nie była tak bezinteresowną; — stąd ta surowość w wypełnianiu swych obowiązków, stąd to umiłowanie nadewszystko sprawy publicznej, stąd ta niezależność sądu, która mu przysparzała wrogów, ale wrogów, którzy musieli go tem bardziej szanować.

Ale poza zaletami jego umysłu, — poza niezachwianą prawością jego charakteru — była w tej męskiej duszy rzecz jeszcze jedna: to serce ukryte pod szorstkim płaszczem logiki i rozumu, a czułe na każde cierpienie ludzkie.

To też, gdybym wszystko, co w tej odchodzącej od nas duszy było dla nas drogie i wielkie, miał zawrzeć w jednym słowie, to powiedziałbym: Oto był człowiek!

To też, gdybym wszystko, co w tej odchodzącej od nas duszy było dla nas drogie i wielkie, miał zawrzeć w jednym słowie, to powiedziałbym: Oto był człowiek!

Oto był człowiek!

Droga wodna Bałtyk—Morze Czarne, przez Wisłę—San—Dniestr—Prut i Dunaj, z połączeniem do Lwowa.

Napisał Inż. Dr. M. Matakiewicz, Profesor Politechniki Lwowskiej.

1. Porównanie tej linii z innymi połączeniami morskimi Europy.

Linja ta, o ile chodzi o połączenie ze sobą mórz, zasługuje specjalnie na uwagę, gdyż jest najkrótszą ze wszystkich linii projektowanych przez kontynent europejski (rys. 1). Drugą zaletą tej linii jest stosunkowo niskie przekroczenie działów wód między dorzecziami pierwszego rzędu, a mianowicie między Wisłą a Dniestrem na poziomie 264; a między Dniestrem i Prutem, przy obranem położeniu trasy, na poziomie 297, który to poziom jednak, przez wykonanie tunelu kanałowego, da się obniżyć do rzędnej 195. Długości poszczególnych linii i wysokości przekraczanych działów wód przedstawiają się następująco:

	Długość w km	Wzniesienie działu wód
1. Droga wodna Morze Północne—Morze Czarne, przez Łabę, kanał Pardubice—Przerów—Bratysławę i Dunaj ¹⁾	2900	370 m. n. p. m.
2. Droga wodna Bałtyk—Morze Czarne, przez Odrę—kanał Bogumin—Przerów—Bratysława i Dunaj	2650	265 „ „ „ „

3. Droga wodna Bałtyk—Morze Czarne, przez Wisłę—San—Dniestr—Prut—Dunaj	1894	264 m. n. p. m.
4. Droga wodna Bałtyk—Morze Czarne, przez Wisłę—San—Dniestr	2120	264 „ „ „ „
5. Droga wodna Bałtyk—Morze Czarne przez Wisłę—Bug—Kanał Królewski, Prypeć—Dniepr	2500	142 „ „ „ „
6. Droga wodna Bałtyk—Morze Czarne, przez Niemen—kanał Ogińskiego—Prypeć—Dniepr	2400	156 „ „ „ „
7. Droga wodna Bałtyk—Morze Czarne, przez Dźwinę—kanał Berezyński i Dniepr	2490	164 „ „ „ „

Z tego zestawienia widać, że omawiana droga wodna jest najkorzystniejsza pod względem długości, a pod względem wysokości przekraczanych działów wód korzystniejsze warunki mają tylko trzy ostatnie drogi wodne. Dla porównania przytacza się, że z budujących się obecnie w Europie dróg wodnych, drogi Ren—Men—Dunaj i Ren—Neckar—Dunaj mają przekroczyć działy wód na znacznie większej wysokości, a mianowicie na poziomach 405, względnie 569 m.

Omawiana droga wodna posiada jednak dalsze jeszcze wielkie korzyści. Leży ona cała na terenie tylko dwu państw, t. j. Polski (1168 km) i Rumunii (726 km), a po potrąceniu 650 km Wi-

¹⁾ Patrz XIV-e Congrès International de Navigation. 2-e Question. Referat p. E. Bazika.