



Biblioteka Główna
Politechniki Warszawskiej



100
LECIE
Odnowienia tradycji
POLITECHNIKI
WARSZAWSKIEJ



SEMINARIUM

25 listopada 2015

„Para zbliża odległości” – z autorem wystawy, od planszy do planszy.

W dniach 19-21 czerwca br. w podwarszawskim Milanówku po raz dziesiąty został zorganizowany festiwal „Otwarte Ogrody”. To inicjatywa obywatelska, której ideą jest, żeby w dniach festiwalu udostępniać prywatne ogrody tak, aby sąsiadom i odwiedzającym gościom zaprezentować własne zainteresowania, pasje, zbiory, kolekcje. W ten sposób ludzie się nawzajem poznają, współpracują przy organizacji swoich przedsięwzięć-ogrodów, a dodatkowo w ten sposób rodzą się lokalne inicjatywy, które często znajdują wyraz bardziej trwały, w postaci publikacji, wystaw lub rejestracji wizualnych.

Mając na uwadze obchodzoną w tym roku 170 rocznicę otwarcia ruchu na pierwszym odcinku Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z Warszawy do pobliskiego Grodziska w czasie trwania festiwalu zorganizowałem w Milanówku „Otwarty Ogród Kolejowy”. Miał miejsce wyjątkowo, nie w prywatnym ogrodzie, ale w przestrzeni publicznej, obok byłego dworca „Wiedenki”, której przystanek otwarto tutaj w dniu 1 maja 1901 r.

W „Ogrodzie...” można było wysłuchać kilku prelekcji na tematy związane z historią Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i obejrzeć ekspozycję lamp kolejowych. Głównym akcentem była jednak wystawa planszowa „Para zbliża odległości” – taki napis znalazł się na pamiątkowym medalu wybitym z okazji uruchomienia pierwszego odcinka linii. Widać wygodę i prędkość jakie dawała kolej parowa bardzo fascynowały naszych pradziadów stąd to lapidarnie brzmiące spostrzeżenie umieszczone na medalu. Zaprojektowane przez Anetę Majak – młodego grafika komputerowego plansze wystawy były eksponowane na terenie miejskiego skweru, ale w bliskości torów dawnej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, po których przed 170 laty przejechał pierwszy pociąg.

A sama kolej Warszawsko-Wiedeńska, o której dzisiaj wspominamy?

To kolej szczególnie bliska całym pokoleniom Polaków. Przed 170. laty, w zniewolonym kraju była zwiastunem postępu i jaskółką rewolucji technicznej. Została wymyślona, zbudowana a później eksploatowana przez naszych rodaków. Jest pomnikiem techniki – 307 km linii kolejowej, dobrze służącej także i dziś. „Wiedenka” jest wciąż symbolem punktualności i rzetelności. Była sprawnie zarządzana, samowystarczalna, z pracownikami dobrze przygotowanymi do zawodu. Przez współczesnych wciąż ciepło postrzegana – Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska.

Andrzej Paszke

„Pionier kolejnictwa polskiego”- o inżynierze Stanisławie Wysockim
niezbędne minimum

„Inżynier Wysocki w Warszawie”

Stanisław Wysocki

(Busko, 14 kwietnia 1805 – Warszawa, 21 maja 1868)

Inżynier, pionier kolejnictwa polskiego, projektant i budowniczy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (DŻWW), pierwszej linii kolejowej na terenie Królestwa Polskiego.

Szkolę średnią ukończył w Krakowie. Aplikację w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji Królestwa Polskiego odbywał w Warszawie. Uczestniczył w robotach regulacyjnych Nidy i Kamiennej. Studiował na Wydziale Filozoficznym Uniwersytetu Warszawskiego. Kwalifikacje uzupełniał w Instytucie Inżynierii Cywilnej i Szkole Przygotowawczej do Instytutu Politechnicznego. Po odbyciu służby wojskowej powołany na stanowisko inżyniera w Banku Polskim. W czasie powstania listopadowego pełnił służbę w stopniu porucznika w Gwardii Narodowej, a po jego klęsce powrócił na swoje poprzednie stanowisko w Banku Polskim. W tym czasie zaprojektował spichlerz zbożowy we Włocławku, a także nadzorował eksploatację dzierżawionych przez Bank Polski lasów Płockich i Augustowskich. Zainteresował się produktami suchej destylacji drewna, szczególnie prasmołą, nazywaną wówczas smołowcem. Substancję tę próbował zastosować do impregnacji materiałów używanych w budowie dróg, produkcji wykładzin budowlanych i płótna do krycia dachów.

W 1835 r. opracował dla Banku Polskiego raport dotyczący projektu kolei łączącej Warszawę z leżącym przy granicy Królestwa Polskiego okręgiem przemysłowym, a trzy lata później rozpoczął realizację tego projektu. Organizował wykonawstwo budowy, którą następnie nadzorował jako naczelnny inżynier. Korzystał z doświadczeń budowniczych dróg żelaznych w Anglii i innych krajach Europy zachodniej. Był zdecydowanym zwolennikiem wprowadzenia na nowo budowanej drodze żelaznej trakcji parowej, a nie preferowanej przez władze trakcji konnej. Po rozpoczęciu eksploatacji został naczelnikiem wydziału technicznego DŻWW. W 1857 r. mianowano go głównym inspektorem dróg żelaznych w Królestwie Polskim. W ostatnich latach życia pracował jako doradca techniczny kolei Warszawsko-Terespolskiej.

Stanisław Wysocki został pochowany na Starych Powązkach (al. katakumbowa, filar 6/7). W rocznicę uruchomienia DŻWW, każdego roku 14 czerwca (od 1985 r.) przy jego grobie odbywają się spotkania okolicznościowe. We wrześniu 1998 r. imię Stanisława Wysockiego nadano Technikum Kolejowemu w Warszawie, a w maju 1999 r. pociągowi – obecnie TLK 14103/41102 Warszawa – Bielsko Biała – Warszawa.

Marek Moczulski

„Na plancie i na stacji”- słowo o kolejarzu Władysławie Stanisławie Reymencie

„Nie tylko chłopi”- kolej w twórczości Władysława Stanisława Reymonta
Władysław Stanisław Reymont

(Kobiele Wielkie, 7 maja 1867 – Warszawa, 5 grudnia 1925)

Laureat Literackiej Nagrody Nobla (1924) za powieść „Chłopi”, autor utworów o tematyce kolejowej, m.in. „Pracy” (1891), „Szczęśliwi” (1894), „Przy robocie” (1895), „Senne dzieje” (1908), „Marzyciel” (1909), kolejarz.

Służba na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej była dla późniejszego pisarza pierwszą i jedyną w życiu pracą stałą. Zachowało się niewiele dokumentów i wiarygodnych relacji świadków o tym okresie jego życia. Sam pisarz mówił o tym niechętnie. Dlatego tyle nieścisłości na ten temat można spotkać w jego biografiiach.

Pierwszy zawodowy kontakt Reymonta z koleją nastąpił w 1888 r. Początkowo były to płatne dniówkowo roboty przy odśnieżaniu torów i wymianie szyn w okolicach Wolbórki, a od jesieni tego roku bezpłatny staż na kancelistę na stacji w Rogowie. Staż skończył się po czterech miesiącach. Jak wynika z zapisów zachowanych w notatniku pisarza, przyczyną wyrzucenia ze stażu był „bałagan” w powierzonych mu dokumentach oraz nadmierna sympatia, jaką okazywał młodej żonie zawiadowcy stacji. Po kilkunastu miesiącach i kilku bezskutecznych próbach Reymont ponownie dostał się do kolejowej służby. Pomógł mu w tym prawdopodobnie mąż siostry Kamili, technik kolejowy pracujący w pobliżu Wolbórki. Było to nisko płatne stanowisko starszego robotnika na odcinku drogowym w Rogowie. Po trzymiesięcznym stażu Reymont zdał egzamin kolejowy ze znajomości licznych przepisów i instrukcji. Do jego obowiązków należał codzienny obchód (tam i z

powrotem) odcinka między stacją Rogów a przejazdem drogowym we wsi Lipce, w celu zebrania od dróżników przejazdowych i obchodowych informacji na temat wszystkich zdarzeń związanych z ruchem pociągów. Dróżnicy byli analfabetami, dlatego zadaniem starszego robotnika było sporządzanie odpowiednich sprawozdań, a także przekazywanie w obecności świadka, rozporządzeń dyrekcji. Reymont mieszkał w wynajętych izbach we wsiach Krosnowa i Przyłęk Duży. Ten okres jego stałej pracy na kolei trwał od połowy grudnia 1890 r. do października 1892 r. W jednej z autobiografii przeznaczonych dla czytelnika francuskiego Reymont napisał: „Porzuciłem kolej z jej winy”.

Bohaterem „Komediantki” (1894) jest zawiadowca stacji Bukowiec, Orłowski. Na sugestie córki, aby rzucił służbę, bo miałby wtedy swobodę, a pozbył się kłopotów i zmartwień odpowiada:

– Myślałem o tym i robi się to, robi, ale teraz jeszcze nie można. Dopóki siły są, potrzeba coś zrobić i być czymś, zresztą jestem potrzebny tutaj, bo kolej to społeczna instytucja, to krwionośne naczynie kraju, od jej prawidłowego funkcjonowania zależy cały organizm, zdrowie jego i siła, otóż ja znam, rozumiem i kocham swoje powołanie, a ludzi oddanych pracy, ludzi, którzy by służbie chcieli poświęcić się w zupełności, jest coraz mniej.

Maria Balicka

„Aleksander Wasiutyński - twórca koncepcji przebudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego.”

W zgodnej ocenie specjalistów w zakresie kolejnictwa i jego historii Aleksander Wasiutyński należał do najwybitniejszych uczonych tej dziedziny, wnosząc do niej ważny twórczy, liczący się w skali ponadkrajowej wkład w epoce jej największego rozwoju. Był to wkład zarówno naukowy, obejmujący zwłaszcza pionierskie badania współpracy pojazd kolejowy – tor (nagrodzony złotym medalem na paryskiej wystawie powszechnej w 1900 r.), skutkujący usprawnieniami pracy kolei w wymiarze praktycznym (zwłaszcza w zakresie zwiększania bezpieczeństwa ruchu), jak koncepcyjny, który zaowocował m.in. zaprojektowaniem i budową warszawskiej Linii Średnicowej z możliwością jej elektryfikacji. Warto dodać, że projekt ten został przystosowany nie tylko do ówczesnych realiów, ale wybiegał daleko w przyszłość, uwzględniając rozwój kolei – zaprojektowany został tunel średnicowy pod cztery tory, ze ścianą środkową dzielącą tunel na dwie części, pod dwa tory każda. Natomiast ze

względu na przewidywaną elektryfikację zaprojektowano strop żelazobetonowy płaski wzniesiony nad poziomem szyn na wysokości 5,20 m. Aleksander Wasiutyński wniósł też ogromny wkład dydaktyczny (w latach 1901-17 wykładając w Warszawskim Instytucie Politechnicznym im. Cara Mikołaja II, a w latach 1919-35 na Politechnice Warszawskiej) i autorski (przede wszystkim podręcznik *Drogi żelazne*, 1910, 1925). Był autorytetem międzynarodowym, którego głos liczył się na kongresach kolejowych, cenionym też przez władze państwowe cesarstwa rosyjskiego i Drugiej Rzeczypospolitej, dzięki czemu udawało mu się doprowadzać do sensownych z inżynierskiego punktu widzenia decyzji inwestycyjnych. Należał do założycieli Akademii Nauk Technicznych w Warszawie (1920), od 1933 r. był jej prezesem, a od 1930 był członkiem Towarzystwa Naukowego Warszawskiego. Politechnika Lwowska przyznała mu doktorat honoris causa (1925), a Politechnika Warszawska profesurę honorową (1936). Aleksander Wasiutyński zaliczał się do elitarniej grupy polskich przedstawicieli nauk technicznych działających w Imperium Rosyjskim, a także do ścisłej czołówki twórczych przedstawicieli myśli technicznej w Dwudziestoleciu Niepodległości.

dr inż. Aleksander Drzewiecki

„Wiedenska rusza – refleksja jubileuszowa”

Dawna Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, dzisiaj w oficjalnej numeracji linii kolejowych nosząca numer „1”, po 170 latach od uruchomienia jej pierwszego odcinka wciąż dobrze służy polskiej kolei. Historia tej trasy zaczyna się w Warszawie, w styczniu 1835 r. To wtedy wiceprezes Banku Polskiego, Henryk hr. Łubieński złożył kierownictwu banku notatkę „Pierwszy ogólny projekt pobudowania drogi Żelaznej między Warszawą a granicą południową Królestwa”. Było to niecałe 5 lat po uruchomieniu kolei Liverpool – Manchester, pierwszej na świecie kolei publicznej, od początku zaplanowanej do obsługi przez parowozy.

Kolej Warszawsko-Wiedeńską i kolej Liverpool – Manchester różniły jednak dwie sprawy: w styczniu 1835 r. „Wiedenska” była jedynie pomysłem na papierze; kolej brytyjska funkcjonowała z powodzeniem od kilku lat. Kolej na wyspach, od uruchomienia była obsługiwana parowozami, tymczasem nad Wisłą trakcja parowa wcale nie była przesądzona, a przez pierwsze lata wdrażania pomysłu nawet nie brano jej pod uwagę.

Tyczenie trasy, oszacowanie wielkości przewozów, wielkości wpływów, ilości potrzebnych wagonów i ilości... najpierw koni, później parowozów... Wyjednywanie przychylności i zgód u władz w Warszawie, i w Petersburgu. Zakładanie budowlanej spółki a później sprzedaż jej akcji aby posiadać środki na budowę... Czterej ludzie byli związani najmocniej z powstawaniem Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej: Henryk Łubieński – główny pomysłodawca, jego brat Tomasz zajmujący się organizacją budowy, Piotr Steinkeller – przemysłowiec i człowiek od pokonywania trudności i Stanisław Wysocki – inżynier odpowiadający za stronę techniczną przedsięwzięcia. Chcąc przy pomocy kolei żelaznej ożywić gospodarkę w Królestwie Polskim musieli pokonać wiele problemów. Nie mogli przewidzieć dwóch przeciwności – kryzysu finansowego w Europie i faktu, że w ojczyźnie kolei popytem będą cieszyły się akcje spółek rodzimych a nie nieznanej spółki znad Wisły.

Od 1843 r. znacznie już zaawansowaną budowę kończył rząd rosyjski. 14 czerwca 1845 r. uroczystie zainaugurowano przewozy na pierwszym odcinku linii – z Warszawy do Grodziska. Kolejne trzy lata przynosiły stopniowe wydłużanie trasy. W kwietniu 1848 r. Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska połączyła Warszawę z Maczkami – małą wsią nad granicą rosyjsko-austriacką. Po przejechaniu przez granicę, do Szczakowej to kolejowe połączenie – po kilku przesiadkach – dawało możliwość dotarcia do Krakowa, Wrocławia i Berlina, a po dokończeniu budowy Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda na terenie Cesarstwa Austriackiego, do Wiednia.

Tak, w połowie XIX w. w zachodniej prowincji Cesarstwa Rosyjskiego, w Królestwie Polskim, wyglądał finał komunikacyjnego otwarcia na świat.

Andrzej Paszke

Opracowanie: T. Gumołowska, S. Syrek