

Z. Br.

Z historii linii kolejowej Warszawa-Petersburg

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 14/1, 169-170

1969

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



sowaną przy jego budowie niezwykle trwałą zaprawę hydrauliczną. Ponieważ, jak pisze Zofia Dorywalska w artykule *Kanał odkrywany na nowo*, ogłoszonym w nrze 310/1968 „Trybuny Ludu”, kanał ten gra obecnie rolę przede wszystkim szlaku turystycznego, nie wymaga on unowocześniającej przebudowy. Przeciwnie, należy przywrócić mu dawną postać tam, gdzie przez nie przemyślane remonty i konserwacje została ona zniszczona. Sprawą tą zajęło się w ostatnich miesiącach Towarzystwo Miłośników Ziemi Augustowskiej, uzyskując już pomoc i poparcie władz konserwatorskich.

Techniczny opis murów oporowych śluz Kanału Augustowskiego zawiera artykuł mgr inż. Jerzego Górewicza *Nowości z dawnej polskiej techniki budowlanej*, zamieszczony w nrze 4/1968 „Przeglądu Budowlanego”. Autor zwraca tu przede wszystkim uwagę na doskonałość „sztucznego wapna hydraulicznego”, opracowanego w 1829 r. na podstawie teorii L. Vicata¹ przez F. Pancera i zastosowanego do budowy kamiennych murów komór śluzowych kanału. Mgr Górewicz podaje m.in. wyniki wykonanych przez Instytut Techniki Budowlanej analiz próbek pobranych z kilku śluz kanału.

W tymże artykule omówiono zaprawy użyte przy budowie w latach 1824—1828 zachowanego do dziś budynku fabrycznego w Tomaszowie Mazowieckim, użytkowanego obecnie przez Zakład Tkanin i Filców Technicznych. Zaprawy te odznaczają się bardzo dobrymi własnościami izolacyjnymi.

Mgr Górewicz kończy artykuł pytaniem: „czy nie należałoby inaczej spojrzeć na dawną technikę i czy nie warto bliżej zainteresować się spoiwem Vicata-Pancera, skoro okazało się ono trwalsze od spoiw opartych na cemencie portlandzkim?” (s. 186).

Tym samym zagadnieniem zajęł się w nrze 3/1968 „Przeglądu Budowlanego” doc. Antoni Paprocki w artykule *Trwałość betonu w funkcji czasu*, powołując się m.in. na przeszło stuletnią pracę zapraw Kanału Augustowskiego. Artykuł ten ma na celu „wyjaśnienie, choćby bardzo ogólne, dlaczego — mimo prymitywnej techniki dawnych czasów — znamy przykłady znakomitego zachowania się wiekowych betonów i zapraw” (s. 140)².

E. O.

Z HISTORII LINII KOLEJOWEJ WARSZAWA — PETERSBURG

W tomie 7 „Rocznika Białostockiego” za 1966 r. Zbigniew Klejn pisze *O początkach linii kolejowej Warszawa — Białystok — Petersburg*. Artykuł zajmuje się ekonomiczną stroną budowy tej linii i sprawami socjalnymi robotników zajętych przy jej budowie. Na wstępie przypomina, że pierwsza wzmianka w języku polskim o kolejach żelaznych ukazała się w 1825 r. w „Dzienniku Wileńskim”. Było to tłumaczenie z rosyjskiego artykułu *Drogi żelazne i działa parowe*, dokonane przez laboranta Katedry Fizyki Uniwersytetu Wileńskiego, Michała Ławickiego. Jeśli idzie o linię Warszawa — Petersburg, to pierwszy projekt rzucił w 1835 r. Rosjanin Gurjew, proponując coś pośredniego między szosą a koleją szynową. W trzy lata później Murawjow wystąpił z planem budowy kolei szynowej Petersburg — Psków — Dźwińsk — Wilno — Grodno — Warszawa. Mniej więcej w tym samym czasie inż. Gerstner, Czech w służbie rosyjskiej, opracował plan rozległej sieci kolejowej w Rosji, m.in.

¹ O teorii Vicata por. m.in.: I. Znaczkowski, *Antoine Raucourt de Charleville — kontynuator prac L. J. Vicata w Rosji*. „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, nr 4/1961.

² Wnioskom praktycznym z rozważań historycznotechnicznych poświęcił doc. Paprocki cykl artykułów, zamieszczonych w nrach 5, 6 i 7—8/1968 „Przeglądu Budowlanego”.

projektował też połączenie Petersburga z Warszawą i granicą pruską. Rząd projekt Gerstnera budowy tej linii przyjął dopiero w 1851 r. Roboty rozpoczęto w 1853 r., przerwała je wojna krymska, wznowiono prace w 1857 r. Do użytku oddano linię w 1862 r.

Z. Br.

TECHNIKA BUDOWNICTWA STARONORWESKIEGO

W nrze 12/1968 „Tygodnika Powszechnego” Antoni Tokarczyk pisze o kościołach Norwegii, podając m.in., że w średniowieczu rozwijały się tam dwa rodzaje konstrukcji budowlanych: *stav* i *lavt*. Technika ciesielska stała bardzo wysoko w tym kraju surowych zim, gdzie drewno znajdowało jak najszerokie zastosowanie w budownictwie ze względu na walory izolacyjne. Świadczą o tym do dziś zachowane okazy średniowiecznych małych kościołów, zwanych *stavkyrkje*. W przeciwieństwie do zrębowej konstrukcji *lavt*, wysmukłe budowle w konstrukcji *stav* miały szkielet, wzmocniony siecią zastrzałów i oszalowany deskami. Używano tu prostych pni sosnowych, impregnowanych tak znakomicie, że większość ich przetrwała w zabytkowych kościołach przez 700 i więcej lat (budowli takich zachowało się do dziś 30). „Ich układane w rybią łuskę gonty, filigranowe wieżyczki i powycinane do kształcie smoczyczych łbów sterczyny dachowe od pierwszego wejrzenia przywodzą na myśl wysmukłe okręty Wikingów, i nic dziwnego — pochodzą z tej samej epoki”, dodaje autor. Stąd tytuł jego artykułu *Podobne do łodzi Wikingów*.

Z. Br.

Z C Z A S O P I S M Z A G R A N I C Z N Y C H

DZIEJE ASTRONAUTYKI I LOTNICTWA

Kierownik placówki historycznej amerykańskiej Organizacji Badań Lotniczych i Kosmicznych (NASA) Eugene M. Emme ogłosił w nrze 3/1968 kwartalnika „Technology and Culture” artykuł *Aeronautics, Rocketry, and Astronautics*, informujący o kilku konferencjach naukowych na temat rozwoju lotnictwa, raketnictwa i astronautyki, które odbyły się w latach 1966—1967.

W grudniu 1966 r. Amerykański Instytut Lotnictwa i Astronautyki (AIAA) doroczne posiedzenie poświęcił *Procesowi postępu w technice lotniczej i kosmicznej*. W pierwszym referacie ogólną problematyką wynalazków i innowacji technicznych zajął się E. E. Morison, który m.in. powiedział: „Społeczeństwo znajduje się pod takim gradem nowych koncepcji, nowych produktów i nowych procesów przemysłowych, że nie jest w stanie przyswajać sobie tych zmian” (s. 437). Podstawowy zatem problem polega na tym, aby pogodzić zmiany wynikające z nowej techniki z potrzebą stabilizacji nieodzownej dla zorganizowanej, wydajnej pracy.

Inne referaty dotyczyły poszczególnych wynalazków, np. wielokrotnie powtarzanego wynalazku samolotu o zmiennym kącie odchylenia, oraz organizacyjnych czynników wynalazczości.

W kwietniu 1967 r. doroczne posiedzenie Organizacji Amerykańskich Historyków poświęcono dziejom kosmicznego programu „Merkury”, ujętym już w oficjalnym wydawnictwie *This New Ocean*¹, które autor niniejszej notatki uważa za klasyczny

¹ L. S. Swanson, J. M. Grimwood, C. C. Alexander, *This New Ocean: A History of Project Mercury*. Washington 1966.