

E. O.

Kanał Augustowski jako zabytek techniki

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 14/1, 168-169

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.



z innymi polskimi zakładami. Próby Gwagnina produkcji szkła na sposób włoski nie były jedyne w wiekach XVI i XVII. Znane są podobne próby Mikołaja Wolskiego w starostwie krzepickim, biskupów wrocławskich w hutach szkła klucza łagowskiego czy też pikardyjczyka Jana Blocka. Wszystkie jednak próby przeszczepienia na grunt polski obcych wzorów przy pomocy fachowców z zagranicy załamywały się, nie dały trwałych rezultatów.

Doc. Wyrobisz pisze, że głównymi zapewne przeszkodami były: brak odpowiednich surowców szklarskich, np. sody niezbędnej do produkcji szkła typu weneckiego, oraz układ ówczesnych stosunków społecznych i gospodarczych Polski, niekorzystny dla rozwoju przemysłu. W rezultacie w hutach szkła pracowali w tym okresie przede wszystkim Polacy, a produkcja szkła — była to „jedna z niewielu gałęzi wytwórczości przemysłowej w XVI wieku opartych na czysto polskim elemencie robotniczym”.

W. W.

Z NAJNOWSZYCH DZIEJÓW POLSKIEGO PRZEMYSŁU CHEMICZNEGO

Zakłady Chemiczne „Oświęcim” uzyskały pierwszy produkt w 1948 r. Z okazji jubileuszu dwudziestolecia tego wydarzenia zespół autorów: mgr inż. Wiktor Adamus, mgr Andrzej Donimirski, mgr Wiesław Maciejewski, mgr inż. Tadeusz Mazurek, mgr inż. Józef Słosarczyk i mgr inż. Henryk Weideman, opublikował w nrze 4/1968 „Chemika” obszerny artykuł *XX lat działalności Zakładów Chemicznych „Oświęcim”*.

Po wstępie stanowiącym ogólną charakterystykę zakładu autorzy omówili jego działalność inwestycyjną i produkcyjną według planów wieloletnich oraz poszczególne, przeprowadzane procesy technologiczne. Z kolei scharakteryzowali pracę pomocniczych i towarzyszących działów zakładu, m.in. gospodarkę wodną, transport, szkolnictwo, zaplecze socjalno-bytowe. Artykuł zakończono przedstawieniem perspektyw rozwojowych.

J. J.

WALKA HOLENDRÓW Z MORZEM

W nrze 12/1967 miesięcznika „Gospodarka Wodna” mgr inż. Jerzy Friemann ogłosił artykuł *Z dziejów opanowania żywiołu wodnego w Holandii*, zawierający przegląd prac wykonywanych w ciągu wieków dla obrony depresyjnych terenów Holandii przed zalewem, a później — dla wyrwania morzu coraz to nowych gruntów pod uprawę. Dowiadujemy się m.in., że oprócz budowli inżynierskich, przede wszystkim tam i kanałów, już od początków XV w. stosowano w Holandii poruszane wiatrakami przelewnice łopatkowe.

Autor interesującego artykułu nie ustrzegł się kilku pomyłek: ryc. 5 (s. 447) nie przedstawia dragi, lecz koparkę, poldery nie zawsze są „okolone wałami” (s. 447), a nazwiisko XVI-wiecznego włoskiego inżyniera brzmi nie Rameli (s. 446), lecz Ramelli. Niepotrzebnie wreszcie autor powołuje się na angielski oryginał książki Crombiego *Nauka średniowieczna i początki nauki nowożytnej*, skoro w 1960 r. ukazał się jej polski przekład.

Eugeniusz Olszewski

KANAŁ AUGUSTOWSKI JAKO ZABYTEK TECHNIKI

Projektowany przez Ignacego Prądzyńskiego, budowany w latach 1826—1839 pod kierunkiem oficerów wojsk inżynieryjnych, Kanał Augustowski jest obecnie dobrze na ogół zachowanym zabytkiem techniki, interesującym choćby ze względu na zasto-

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. Znaczk o-Jaworski, *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”.