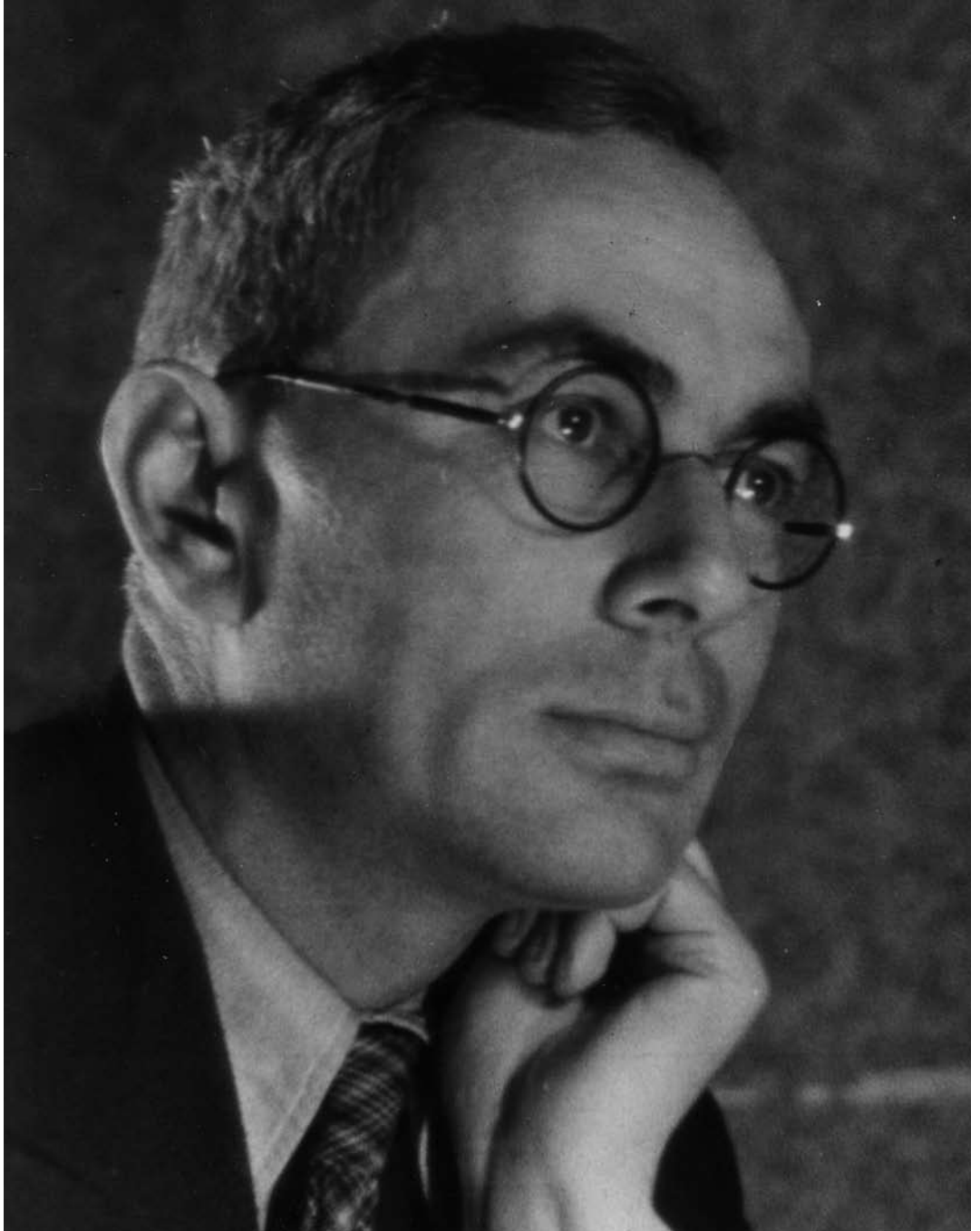


Pamięci kochanego Teścia i Dziadka

Jerzy i Michał Górscy



Henryk Stamatello
Zdjęcie z roku 1943

PROFESOR HENRYK STAMATELLO 1901 – 1997

Profesor Henryk Stamatello urodził się 29 listopada 1901 r w Siedlcach. W latach 1911-1915 uczęszczał do II Warszawskiego Gimnazjum Państwowego z wykładowym językiem rosyjskim. W 1915 roku, wraz ze służbowym przeniesieniem ojca, rodzina Stamatello zostaje ewakuowana do Rosji i osiedla się w Moskwie. Tam młody Henryk kontynuuje naukę w prywatnym gimnazjum rosyjskim a od 1916 – w polskim gimnazjum , którego dyrektorem był Kazimierz Kulwieć. W czerwcu 1918 następuje powrót do Polski. Gimnazjum K. Kulwiecia również przenosi się do Warszawy i w nim przyszyły Profesor uczy się do matury, którą zdaje w 1920.

Jako ochotnik w lipcu 1920 wstąpił do polskiego wojska, brał udział w wojnie bolszewicko – polskiej, uczestniczył w bitwie nad Wkrą w dniach 11 – 17 sierpnia 1920.

W 1921 roku zostaje przyjęty na I rok studiów na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, który to Wydział ukończył w 1927 r., uzyskując tytuł inżyniera dróg i mostów, przedstawiając jako pracę dyplomową projekt wodociągów dla Kielc.

Po studiach politechnicznych ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy Saperów w Modlinie i został mianowany na stopień podchorążego rezerwy.

Pierwszą pracę zawodową jako inżynier podjął w 1928 r w Wodociągach i Kanalizacji Warszawy najpierw na budowie metodą górniczą dużego kolektora kanalizacyjnego by awansować w 1930 r na stanowisko kierownika budowy a następnie pełnić funkcję kierownika grupy roboczej, budującej kolejne kolektory kanalizacyjne, kanały burzowe i magistralne przewody wodociągowe. To były pierwsze kontakty i doświadczenia inż. Henryka Stamatello z budownictwem podziemnym.

W 1938 r zostaje oddelegowany do Biura Studiów Kolei Podziemnej w Warszawie, powołanego decyzją Prezydenta Starzyńskiego. Zajmuje się tu, między innymi, opracowaniem dokumentacji geologicznej dla metra w oparciu o wyniki wierceń badawczych.

Wraz z wybuchem drugiej wojny światowej powraca do pracy w Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji na stanowisko zastępcy naczelnika Działu Budowy a później naczelnika Stacji Pomp Rzecznych.

Bierze czynny udział w konspiracji. W październiku 1939 r wstąpił do Związku Walki Zbrojnej a następnie do Armii Krajowej, w której był jednym z organizatorów Harcerskiego Batalionu Wigry.

Zorganizował komórkę AK w przedsiębiorstwie warszawskich wodociągów i kanalizacji. Był wykładowcą w konspiracyjnej Szkole Podchorążych AK Agrikola. W czasie

Powstania Warszawskiego brał udział w Wojskowej Służbie Ochrony Powstania jako Komendant Obrony Wodociągów Warszawskich.

Po wojnie podejmuje pracę związaną z odbudową i uruchomieniem wodociągów. W maju 1947 r. zostaje zatrudniony w Warszawskiej Dyrekcji Odbudowy. Przedstawia konkurencyjny, do wcześniej opracowanego, projekt budowy tunelu pod Placem Zamkowym, uzyskując akceptację tego projektu i jako inspektor budowy Trasy W – Z nadzoruje jego realizację. W ramach swoich obowiązków bierze czynny udział w ratowaniu osuwającego się wraz ze skarpą kościoła św. Anny.

W latach 1951 – 52 pracował w Biurze Projektów „Metroprojekt” na stanowisku Głównego Konstruktora, będąc jednocześnie rzeczoznawcą innych biur projektów.

Podczas prac nad projektem tunelu Trasy W – Z oraz podczas jego budowy zetknął się z Radzimirem Piętkowskim – Profesorem Politechniki Warszawskiej – wybitnym specjalistą w zakresie mechaniki gruntów i fundamentowania. Dzięki jego poparci inż. H. Stamatello wyjeżdża na II Kongres Stowarzyszenia Mechaniki Gruntów i Fundamentowania do Rotterdamu. W ramach technicznych wycieczek kongresowych zwiedza tunele na terenie tego miasta a następnie odbywa podróż do Paryża, gdzie zapoznaje się ze szczegółami projektu i realizacją tunelu St.Cloud. Spostrzeżenia z obu tych podróży zostały w sposób twórczy adaptowane w tunelu Trasy W – Z.

Zainteresowanie, od początku kariery zawodowej, budownictwem podziemnym zaowocowało przyjęciem propozycji Profesora R. Piętkowskiego zatrudnienia od września 1949 r. na stanowisko starszego asystenta w kierowanej przezeń Katedrze Mechaniki Gruntów i Fundamentowania na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej.

W 1951 r. Profesor H. Stamatello objął w drodze konkursu stanowisko Kierownika Katedry Budownictwa Podziemnego. W roku 1957 otrzymał tytuł profesora nadzwyczajnego a w roku 1967 – profesora zwyczajnego. Na Wydziale Inżynierii Lądowej (w pierwszym okresie Wydział nosił nazwę Budownictwa Lądowego) pełnił funkcję prodziekana i dziekana. W 1959 r. doszło do reorganizacji Wydziału a w jej wyniku – do utworzenia Katedry Mostów i Budowli Podziemnych. Fakt ten zbiegł się z propozycją objęcia przez Prof. H. Stamatello kierownictwa Katedry Wodociągów i Kanalizacji na ówczesnym Wydziale Inżynierii Sanitarnej i Wodnej. Profesor zaakceptował tę propozycję w roku 1960 i pełnił funkcję Kierownika tej Katedry do czasu przejścia na emeryturę.

Nie sposób nawet w krótkim wspomnieniu o Profesorze Henryku Stamatello nie wymienić jeszcze innych Jego pasji zawodowych, poza budownictwem podziemnym i wodociągami i kanalizacją a mianowicie – geologii inżynierskiej i urbanistyki. Ukonowaniem dwóch pierwszych, poza niezliczonymi ekspertyzami technicznymi, arty-

kułami i referatami są podręczniki akademickie i książki takie jak : „Tunele i miejskie budowle podziemne ” (1970), „Budowa miejskich sieci kanalizacyjnych ” – współautorstwo z W. Błaszczykiem (1967), „Kanalizacja” – współautorstwo z W. Błaszczykiem i M. Romanem (1974).

Zainteresowanie geologią a zwłaszcza geologią Warszawy zaowocowało opracowaniem wraz z J. Malinowskim „ Atlasu geologicznego Warszawy” (1964), natomiast działalność urbanistyczna to, między innymi, zorganizowanie ponad dwudziestu konferencji w ramach Komitetu Urbanistyki PZITB, któremu przewodniczył.

Aktywnie uczestniczył w pracach Podkomitetu Robót Podziemnych Polskiego Komitetu Geotechniki, współorganizował Światowy Kongres Budownictwa Podziemnego w Warszawie w 1983 r.

Profesor Henryk Stamatello zmarł 8 lipca 1997 r i został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie, w kwaterze 284 B „wprost”.

Pierwszy kontakt z Prof. H. Stamatello miałem w 1955 roku. Słowo „kontakt” nie jest zbyt precyzyjne, nie oddaje bowiem ogromnego dystansu jaki dzielił Dziekana Wydziału Budownictwa Lądowego i świeżo przyjętego studenta I-go roku. Znając opinię Profesora, którą chętnie rozpowszechniał, że Dziekan zna tylko kiepskich studentów, bowiem tylko oni mają do niego jakieś sprawy, staraliśmy się do takich kontaktów nie dążyć. Dopiero studiowanie specjalizacji Mosty i Budowle Podziemne na IV i V roku zbliżyło nas do siebie. Wykłady wygłaszane piękną polszczyzną, jasne formułowanie myśli, ukazywanie bezpośredniego związku teorii z praktyką i niezachwiana wiara w dobrą przyszłość budownictwa podziemnego w Polsce a w budowę metra w Warszawie w szczególności, zachęciło wielu z nas do wykonania prac dyplomowych z tej dziedziny budownictwa.

Zapewne wszyscy studiujący w owych czasach wspomnianą specjalizację nigdy nie zapomną organizowanych przez Profesora wycieczek. Co roku, zwykle na wiosnę, jeździliśmy przez kilka dni wynajętym od PKP wagonem turystycznym po południowej Polsce zwiedzając stare tunele kolejowe, podziemne komory elektrowni wodnych, zapory, mosty. To był cel dydaktyczny. „Namacalnie” poznawaliśmy budowle, które najczęściej nie są widoczne z powierzchni terenu i pogłębialiśmy naszą wiedzę wyniesioną z wykładów. Zwiedzaniu obiektów inżynierskich zawsze towarzyszył przynajmniej jeden dzień poświęcony turystyce. Wędrując po Karkonoszach, Beskidach czy Bieszczadach otrzymywaliśmy olbrzymi zastrzyk wiedzy o przemierzonym regionie i o zamieszkującej go ludności, o jej zwyczajach i historii. Podziwialiśmy gruntowną wiedzę Profesora dotyczącą tych zagadnień, którą chłoniliśmy z otwartymi ustami a także sposób jej przekazywania w formie opowiadania. A Profesor potrafił opowiadać. Przypuszczam, że tę umiejętność posiadał podczas swej długoletniej pracy w harcerstwie.

Zawsze otoczony wianuszkami wielbicieli obojga płci inicjował dyskusje, był ciekawy naszego zdania, spojrzenia na jakiś szerszy problem społeczny, wypytywał nas o nasze zainteresowania. Miał do młodzieży bardzo poważny, partnerski stosunek, upatrując w niej przyszlą inteligencję, zdolną do podjęcia w dalszym życiu zadań nie tylko natury technicznej.

Profesor imponował nam również nadzwyczajnym odczytaniem. Zawsze znał najnowsze dzieła literackie – czytał w kilku językach. Jak sam wspominał, język rosyjski znał jak polski. Doskonale posługiwał się francuskim i angielskim. W czasie wycieczki do Pragi ujawniła się Jego znajomość czeskiego. Z czasów okupacji pozostała Mu znajomość niemieckiego. Czytał i mówił po włosku a przed wyjazdem na Kongres do Madrytu w ciągu kilku tygodni opanował podstawowy zasób słów hiszpańskich. W czasach, w których uczenie się języków obcych większość z nas traktowała jako stratę czasu przykład Profesora miał wielkie znaczenie wychowawcze, kazał bowiem zweryfikować rozpowszechniony i wygodny pogląd o małej przydatności tychże języków. Podziwialiśmy Profesora za Jego umiejętność i łatwość nawiązywania kontaktów z napotykanymi ludźmi. Było coś tak prostego, tak naturalnego a zarazem ujmującego w zwracaniu się do obcych, że ci natychmiast odwzajemniali Mu sympatię.

Kiedy po ukończeniu studiów zostałem asystentem Profesora w Katedrze Budowy Podziemnych oraz współpracowałem z Nim w Katedrze Wodociągów i Kanalizacji do najmiłszych wspomnień zaliczam wspólne wyjazdy turystyczne wszystkich pracowników - najczęściej w góry. Pomimo ponad 60-ciu lat Profesor dotrzymywał kroku znacznie młodszemu od siebie, imponując świetną kondycją i znajomością wszystkich szczytów, szlaków, schronisk. Nasze wspólne wyjazdy były okazją również do poważniejszych dyskusji nie tylko na tematy zawodowe ale też społeczne i polityczne.

Dla współpracowników wielkim świętem były imieniny Profesora. Zawsze w tym dniu wraz z naszymi współmałżonkami składaliśmy Mu życzenia w Jego gościnnym mieszkaniu na Mariensztacie, położonym w pobliżu tunelu Trasy W-Z. Profesor interesował się naszym życiem rodzinnym, był przyjacielem naszych rodzin, odgrywał w nich znaczącą rolę. Tak było do czasu przejścia Profesora na emeryturę, tak też pozostało do dnia Jego śmierci.

dr. inż. Wojciech Grodecki



Ojciec Stanisław Stamatello



Matka Władysława z Murawskich Stamatello



Żona Krystyna
z Nestorowiczów Stamatello,
zdjęcie z roku 1943



Stryj żony Melchior Nestorowicz
– profesor Wydziału Inżynierii
Lądowej Politechniki Warszawskiej



Wuj ksiądz Adam Murawski

JUBILEUSZ PROFESORA HENRYKA STAMATELLO

Profesor Henryk Stamatello urodził się 29 listopada 1901 r. w Siedlcach. Do Szkoły średniej uczęszczał początkowo w Warszawie, a później w Moskwie, gdzie jego ojciec pracował czasowo jako urzędnik kolejowy. Następnie, po powrocie do Polski, ukończył w 1920 r. Gimnazjum Rady Głównej Opiekuńczej (K. Kulwiecia) i otrzymał maturę. 9 Lipca 1920 r. wstąpił do polskiego wojska jako ochotnik i brał udział w wojnie bolszewicko-polskiej (1918-1921) uczestnicząc między innymi w bitwie pod Wkrą w dniach 11-17 sierpnia 1920 r. W listopadzie 1920 r. został zdemobilizowany w stopniu bombardiera. W latach 1921-1927 studiował na wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej otrzymał dyplom inżyniera dróg i mostów. Po studiach został przyjęty do szkoły Podchorążych Rezerwy Saperów w Modlinie, którą ukończył uzyskując mianowanie na stopień podchorążego rezerwy.

Pracę zawodową rozpoczął w 1928 r. w Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji miasta stołecznego Warszawy. W ramach tej instytucji, będąc zatrudnionym w Dziale Budowy, wykonywał kolejno funkcje zastępcy kierownika robót i starszego kierownika robót. Prowadził budowę kolektorów kanalizacyjnych, kanałów burzowych i magistralnych przewodów wodociągowych. W 1938 r. został oddelegowany do Biura Studiów Kolei Podziemnej przy Dyrekcji Tramwajów i Autobusów w Warszawie na stanowisko inżyniera konstruktora. W biurze tym pracował do wybuchu wojny, prowadząc dział konstrukcji podziemnych oraz kierownictwo wierceń badawczych i badań gruntu. W tym czasie zajmował się również studiami nad geologią Warszawy i okolic. W chwili wybuchu wojny powrócił do pracy z powrotem do Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji m.st. Warszawy i został wyreklamowany przez Dyрекcję z wojska w celu ochrony wodociągów w ramach cywilnej obrony Warszawy. W Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji pracował przez cały czas okupacji niemieckiej prowadząc początkowo roboty przy odbudowie sieci wodociągów i kanałów zniszczonych w czasie działań wojennych, a następnie pracując jako zastępca naczelnika Działu Budowy i naczelnika Stacji Pomp Rzecznych na Czerniakowie.

Przez cały czas wojny brał udział w konspiracyjnej walce z okupantem niemieckim. W październiku 1939 r. wstąpił do Związku Walki Zbrojnej (Z.W.Z), a następnie do Armii Krajowej (AK) i był jednym z organizatorów Harcerskiego Batalionu Wigry. Zorganizował komórkę AK w przedsiębiorstwie warszawskich wodociągów i kanalizacji. Jako wykwalifikowany oficer wojskowy (w 1931 r. był awansowany do stopnia podporucznika rezerwy, a w 1939 r. – do stopnia porucznika rezerwy) był

wykładowcą terenoznawstwa i minerki w konspiracyjnej Szkole Podchorążych AK Agricola. W czasie Powstania Warszawskiego 1944 roku brał udział w Wojskowej Służbie Ochrony Powstania (W.S.O.P.) jako Komendant Ochrony Wodociągów Warszawskich.

Po wojnie powrócił do pracy do Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji m.st. Warszawy, gdzie objął obowiązki naczelnika Wydziału Odbudowy i kierował odbudową i uruchomieniem wodociągów i kanalizacji w latach 1945-1947. W 1947 r. przeszedł do pracy w Warszawskiej Dyrekcji Odbudowy na stanowisko inspektora budowy Trasy W-Z, gdzie pracował do 1950 r. W tym czasie był również projektantem tunelu tej Trasy i brał także udział w ratowaniu kościoła św. Anny zagrożonego usuwaniem się skarpy w sąsiedztwie budowanej Trasy W-Z. W latach 1951-1952 pracował w Biurze Projektów „Metroprojekt” w charakterze Głównego Konstruktora. Równoległe ze swym podstawowym zatrudnieniem był od 1949 r. stałym rzeczoznawcą kilku biur projektowych m. in. „Miastoprojekt-ZOR” i „Stolica”. W tym czasie opracował kilkadziesiąt ekspertyz z zakresu fundamentowania i budowy urządzeń podziemnych.

Swą karierę akademicką rozpoczął Profesor Stamatello w 1949 r. jako starszy asystent przy Katedrze Mechaniki Gruntów i Fundamentowania na Wydziale Inżynierii Łądowej Politechniki Warszawskiej. W 1951 r. Rada Wydziału powierzyła mu prowadzenie wykładów z budownictwa podziemnego. W czasie pracy na Wydziale Inżynierii Łądowej pełnił funkcję prodziekana, dziekana i kierownika Katedry Budowli Podziemnych. W 1957 r. otrzymał tytuł profesora nadzwyczajnego. Od 1960 r. przeszedł do pracy na Wydział Inżynierii Sanitarnej i Wodnej, gdzie objął Katedrę Wodociągów i Kanalizacji. W 1967 r. otrzymał tytuł profesora zwyczajnego. Zakresem jego pracy naukowej i dydaktycznej objęte były zagadnienia budownictwa podziemnego, fundamentowania, geologii inżynierskiej oraz konstrukcji i budowy wodociągów i kanalizacji. Z tego zakresu prowadził wykłady i badania naukowe oraz kierował jako promotor przewodami doktorskimi i pracami dyplomowymi. W 1963 r. miał wykłady w Paryżu na Sorbonie na temat mapy geologicznej Warszawy opracowanej dla potrzeb urbanistyki i projektu tunelu pod Wisłą łączącego podziemne ujęcie wody z brzegiem praskim. Równoległe z działalnością naukową i dydaktyczną stale prowadził działalność inżynierską dokonując ekspertyz i konsultacji oraz uczestnicząc w projektowaniu i budowie różnych obiektów budownictwa podziemnego i hydrotechnicznego. Brał udział m.in. w projektowaniu i budowie tunelu pod Wisłą dla przewodu łączącego poddenne ujęcie wody z Wisły ze stacją uzdatniania wody na brzegu praskim oraz tunelu pod Świnną w Świnoujściu.

Jednym z istotnych i trwałych rezultatów działalności dydaktycznej, naukowej i inżynierskiej Profesora Stamatello są jego publikacje, a szczególnie podręczniki akademickie i książki techniczne. Jako najważniejsze z nich można by wymienić: „Budowle podziemne” (PWN Łódź – Warszawa 1960), „Tunele miejskie i budowle

podziemne” (Arkady – Warszawa 1970), „Budowa miejskich sieci kanalizacyjnych” (książka wspólnego autorstwa z W. Błaszczykiem, Arkady – Warszawa 1967), „Kanalizacja” (podręcznik akademicki wspólnego autorstwa z W. Błaszczykiem i M. Romanem, Arkady – Warszawa 1974). Na specjalne wyróżnienie zasługuje też „Atlas geologiczny Warszawy” opracowany wspólnie z J. Malinowskim (Wydawnictwa Geologiczne – Warszawa 1964).

Pracy akademickiej i inżynierskiej Profesora Stamatello towarzyszyło zaangażowanie w działalność społeczną. Miało to swój wyraz między innymi w wieloletnim członkostwie Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej Polskiej Akademii Nauk, członkostwie Towarzystwa Urbanistów Polskich oraz w działalności w ramach Komitetu Urbanistyki przy Zarządzie Głównym Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budownictwa (PZITB). Przedmiotem działalności Komitetu było zachowanie stałej łączności między środowiskami inżynierów budownictwa ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich (SARP) i Towarzystwem Urbanistów Polskich (TUP). W ramach prac tego Komitetu, pod przewodnictwem Profesora Stamatello, zorganizowano dwadzieścia kilka konferencji naukowo-technicznych na tematy urbanistyczne. Jako ważne pola działalności społecznej Profesora Stamatello należy również wymienić Międzynarodowe Stowarzyszenie Zaopatrzenia w Wodę (IWSA), gdzie przez wiele lat był członkiem Rady Naukowej i Technicznej IWSA oraz Polski Komitet Geotechniki, będący polską agendą Międzynarodowego Stowarzyszenia Robót Podziemnych. Ponadto, przez wiele lat działał w Radzie Programowej czasopisma „Gaz, Woda i Technika Sanitarna”, gdzie pełnił funkcję wiceprzewodniczącego i przewodniczącego.

Charakteryzując działalność profesora Stamatello nie można pominąć jego oddziaływania na swe otoczenie, a szczególnie na swych współpracowników. Sam wprawdzie w swoich wspomnieniach napisał „Miałem szczęście, że podczas mego długiego życia zawodowego nigdy nie musiałem być dyrektorem”, („Moja droga do urbanistyki” Kronika Warszawy Nr 3-4, 1988), ale kierował przecież zespołami swych współpracowników i co może ważniejsze kształtował i nadal kształtuje ich charaktery i postawy. Wykorzystywał do tego celu różne formy życia towarzyskiego – spotkania, wspólne biesiady i wycieczki turystyczne. Posiadał rzadki dar pielęgnowania starych przyjaźni i skupiania wokół siebie nowych przyjaciół. Obdarzając ich własną życzliwością potrafił stworzyć atmosferę ogólnej życzliwości jakże ważnej dla konsolidacji zespołu. Sam będąc człowiekiem o wielostronnych zainteresowaniach i szerokiej wiedzy humanistycznej potrafił wpajać swemu otoczeniu zainteresowanie historią, geografiami i kulturą nie tylko swego ukochanego miasta – Warszawy, swego kraju ojczystego, ale również i innych narodów i miejsc świata – zawsze traktowanych przez niego z dużym zainteresowaniem i życzliwością.

Wszystkie nurty działalności Profesora Stamatello, a więc zawody – inżynierski, naukowy, dydaktyczny, społeczny i towarzyski są jakby spięte jedną kłamrą

wynikającą z jego postawy patriotycznej. Patriotyzm miał u niego wiele wyrazów. A więc, w wieku dziecięcym harcerstwo zaczynające się jeszcze w polskiej szkole w Moskwie, gdzie należał do drużyny harcerskiej im. Tadeusza Kościuszki, rozbrojenie w 1918 r. „swojego” Niemca w Łomży i udział w 1920 r. w wojnie bolszewicko-polskiej – jako ochotnika w 18 pułku artylerii ciężkiej, działalność instruktorska w harcerstwie w czasie swych studiów, służba wojskowa w ramach podchorążówki, konspiracja w czasie okupacji niemieckiej w ramach ZWZ i AK oraz trwająca zawsze organiczna praca dla dobra kraju.

Profesor Stamatello w zakończeniu swych wspomnień opublikowanych w Kronice Warszawy pisał, że uważa się zarówno za urbanistę, jak i warszawiaka pytając jednocześnie: „Czy zdaniem czytelnika zasłużyłem na miano warszawskiego urbanisty?” Drogi nasz Jubilate! Jesteś nie tylko warszawiakiem i to wielce zasłużonym dla swego ukochanego miasta, jesteś nie tylko wspaniałym urbanistą, który potrafi stworzyć urbanistycę podziemnej należne jej miejsce, choć wiele z jej obiektów nigdy nie jest widocznych dla mieszkańców miasta, ale oprócz tego, a może przede wszystkim, jesteś wspaniałym inżynierem w najlepszym i najpełniejszym znaczeniu tego słowa, wspaniałym profesorem i człowiekiem bardzo kochanym przez stale rosnące grona Twych przyjaciół.

Prof. Marek Roman

Warszawa, 18 czerwca 1993 r.

Powyższy artykuł ukazał się w czasopiśmie „Gaz, woda i technika sanitarna” w numerze 10/1993, literatura u autora.

O autorze

Prof. Dr inż. Marek Roman (ur. 4 października 1931 w Warszawie, zm. 20 września 2003) - rektor Politechniki Warszawskiej, specjalista w dziedzinie zaopatrzenia w wodę, odprowadzania ścieków i ochrony środowiska. Działalność naukową rozpoczął w 1953 roku, współtworząc kierunki rozwoju nowoczesnej inżynirii ochrony środowiska w Polsce. Pełnił wieloletnie funkcje m.in. jako prezes Polskiego Zrzeszenia Inżynierów i Techników Sanitarnych (PZITS), redaktor naczelny pisma naukowo-technicznego Gaz, Woda i Technika Sanitarna, wiceprzewodniczącego Państwowej Rady Ochrony Środowiska, członek Krajowej Rady Gospodarki Wodnej, członek wielu międzynarodowych organizacji branżowych (m.in. IWA) oraz laureat wielu nagród za działalność naukową. Jego twórczość obejmuje 120 publikacji, w tym 11 książek. Był promotorem 23 przewodów doktorskich. Szczególną uwagę swojej pracy poświęcił aspektom ekonomicznym zużycia wody, jej uzdatniania oraz gospodarki wodno-ściekowej. Tytuł naukowy profesora nadzwyczajnego nauk technicznych uzyskał w 1978 roku.

Funkcje pełnione na Politechnice Warszawskiej

Dyrektor Instytutu Zaopatrzenia w Wodę i Budownictwa Wodnego (przez dwie kadencje: 1975-1981, 1990-1993), Dziekan Wydziału Inżynierii Sanitarnej i Wodnej (1981-1987), Prorektor ds. nauki (1987-1988), Rektor (1988-1990).

Z archiwum rodzinnego

Zapis z czasów odbudowy

Drugiego lutego 1945 r. wyruszyłem z Zakopanego do Warszawy. Z plecakiem, pieszo do Krakowa, dalej „okazją” dotarłem do stolicy 13 lutego. Trudno opisać wrażenia z tego pierwszego po wojnie spotkania z moim miastem. Moim, choć urodziłem się w Siedlcach, ale one znalazły się w życiorysie przypadkowo. Matka nie chcąc, aby dziecko urodziło się gdzieś w głębi Rosji, gdzie od kilku lat pracował ojciec zatrudniony w firmie budującej koleje i mosty, przyjechała do krewnych w Siedlcach, i w ten sposób zostałem obywatelem tego gubernialnego miasta. Zresztą na kilka tylko miesięcy, ponieważ wkrótce rodzina połączyła się w mieście o dość ponurej nazwie Dno, leżącym między Petersburgiem a Orszą, przy linii kolejowej, którą budowała wówczas firma zatrudniająca ojca.

Do Warszawy sprowadziliśmy się w 1908 r., i choć potem kilkakrotnie jeszcze opuszczałem ją na dłużej, zawsze pozostawała miastem rodzinnym, moim miastem. Teraz to miasto leżało w gruzach. Gruzy pokrywały wszystko – także moje dzieciństwo i młodość. Nie było znajomych domów, ulic, znajomych obrazów – one pozostały już tylko w pamięci. Ulica Nowolipki – to był teraz płytki wąż w morzu gruzów Getta. Niegdyś tu, pod jedenastym – w samym środku dzielnicy żydowskiej – stał gmach drugiego Warszawskiego Gimnazjum Państwowego, w którym – jako dziesięcioletni młodzieniec – rozpoczynałem w 1911 r. szkolną edukację. Codziennie pociągami z Nowego Bródna, gdzie wówczas mieszkaliśmy, jechałem na Dworzec Kowelski (dziś w tym miejscu znajduje się Dworzec Gdański), a dalej tramwajem i piechotą, przez plac Muranowski, Nalewki, na Nowolipki. Najmilsze na tej trasie były Nalewki – główna ulica handlowa dzielnicy żydowskiej, gdzie w stoiskach ze słodyczami stare Żydówki sprzedawały niezrównane makagigi, pańską skórkę, bardzo słodkie, wschodnie ciasteczka i znakomite obwarzanki „bajgele”.

W drugim Warszawskim Gimnazjum Państwowym nie miałem trudności w nauce, a zarówno stosunki, jak i poziom nauczania były dobre. Dawał mi się czasem we znaki Genio Bogdański, który korzystając z fizycznej przewagi wymuszał posłuch groźbą pobicia. Skąd mogłem wtedy wiedzieć, że z Gienia wyrośnie potem wcale niegroźny Adolf Dymsha. Tak samo, jak nie wiedziałem, że z „Bocianem” naprawdę zaprzyjaźnię się dopiero po latach, kiedy już będzie Henrykiem Wociałem, znakomitym warszawskim mierniczym.

Po raz pierwszy opuszczałem Warszawę na dłużej wiosną 1915 r., kiedy pod niemieckim naporem ewakuowali się z miasta Rosjanie, a z nimi urzędy, urzędnicy, kolejarze – w tym i mój ojciec. Ewakuowała się zresztą i nasza szkoła. Ten exodus wy-

dawał mi się trochę dziwny, bo wojna nie była wcale taka groźna. W zimie 1914-1915 życie w Warszawie toczyło się prawie normalnie. Front odległy o 40-50 kilometrów sygnalizował od czasu do czasu swoją obecność kanonadą, nad miastem pojawiały się niekiedy niemieckie samoloty „Taube” lub srebrzyste sterowce „Zeppelin” budząc powszechną ciekawość. Zrzucane, kilkukilogramowe bomby nie czyniły na ogół miastu większych szkód, a jego obrońcy mierzący w niebo z ręcznych karabinów nie czynili żadnych szkód samolotom. Nalot przypominał bardziej spektakl dla publiczności, która wylegała tłumnie na ulicę rozkoszować się widokiem. Niewiele jednak miałem wówczas do powiedzenia - trzeba było jechać na wschód.

Przez cztery lata trwała wtedy nasza wędrówka po obszarach wielkiej Rosji – Oratowo koło Humania, Kaługa i najdłużej Moskwa, gdzie zastały mnie wszystkie epokowe wydarzenia, których doniosłości wtedy jednak nie czułem, tylko przede wszystkim głód. Kiedy owe wydarzenia się „przewaliły”, rodzice zdecydowali wracać. Wyruszyliśmy w czerwcu 1918 r. przez Orszę i Mińsk do wuja Adama Murawskiego – proboszcza w Ciekusynie koło Nasielska, ponieważ Warszawa była wtedy jeszcze miastem zamkniętym. Do końca sierpnia asystowałem wujowi przy naprawianiu, uszkodzonej w 1915 r. przez Niemców oblegających Modlin, wieży zabytkowego kościoła w Ciekusynie. Nie doczekawszy się wolnej drogi do Warszawy, rodzice zdecydowali się przenieść w końcu sierpnia do Łomży, gdzie było gimnazjum, w którym mogłem kontynuować naukę. Było to już piąte gimnazjum w moim życiu.

W Łomży, a nie w rodzinnej Warszawie, zastał mnie dzień, na który czekały pokolenia Polaków – dzień 11. listopada. Wtedy już miałem świadomość historycznej wagi tej chwili. Rano większość uczniów gimnazjum postanowiła przyłączyć się do akcji rozbrajania Niemców. Ja też ruszyłem na bój.

Pierwszy żołnierz niemiecki, jakiego napotkałem, mocno już starszy człowiek, zagadnięty nieśmiało o karabin najlepszą, szkolną niemieczyzną, na jaką mnie było stać, z wyraźnym zadowoleniem oddał mi swojego Mausera i dodał jeszcze ciężki pas z ładownicami. Oczytany w książkach Gąsiorowskiego i Przyborowskiego wiedziałem, że polski żołnierz nie znieca się nad pokonanym nieprzyjacielem, dlatego wspomniał mi o pozwoleniu zachować bagnet, choć podobał mi się nawet bardziej niż Mauser. Niedługo potem, w ten sam sposób, zwyciężyłem jeszcze jednego nieprzyjaciela i syty chwały, obładowany poszedłem na punkt zbiórki.

W grudniu wróciliśmy nareszcie do Warszawy. Tu, gdzie teraz w 1945 r. ciągnęła się długa dolina pomiędzy gruzami wypalonymi na środku a murami kościoła, przy pl. Trzech Krzyży, a wcześniej pl. Aleksandra, chodziłem w 1919 r. do szóstego i, na szczęście, ostatniego gimnazjum. W istocie to było gimnazjum czwarte – to samo, do którego chodziłem w Moskwie, tyle że tam nazywało się Polskim Gimnazjum Centralnego Komitetu Obywatelskiego, a tu Gimnazjum Rady Głównej Opiekuńczej. Ten sam był jednak dyrektor – znany geograf i krajoznawca, Kazimierz Kulwiec, ci

sami nauczyciele, większość tych samych kolegów. Tu już nie straszyl mnie przyszly Dymsha, ani nie rozsmieszał dlugonogi „Bocian”. Z nimi rozlaczyly mnie wydarzenia 1915 r. Teraz mialem nowych kolegow – wsród nich Zygmunta Skibniewskiego znanego potem architekta urbaniste, Jana Podoskiego – pózniej wybitnego specjaliste komunikacji, profesora Politechniki Warszawskiej...

To szoste w swoim zyciu gimnazjum ukończyłem w 1920 r., w sama porę, poniewaz trzeba bylo znów wychodzić z Warszawy. Tym razem sprawa byla powazna – front bardzo blisko od domu. Zglosilem sie w lipcu na ochotnika i dostalem przydzial do 18 pulku artylerii ciezkiej w Modlinie, do baterii, która oczywiscie miala same lekkie dziala – 4 armaty 75 mm francuskiej produkcji z 1882 r. Ogniomistrz instruktor, podoficer z armii niemieckiej, który przyjechal z błękitną armią Hallera, zapewniał, ze są to armaty najlepsze na świecie, bardzo celne, z doskonałymi oporopowrotnikami. Sprawdzić tego nie mogliśmy podczas ćwiczeń z powodu braku miejsca, czasu oraz amunicji.

Dwunastego sierpnia wyjechaliśmy na pozycję. Cel – obrona przeprawy przez rzekę Wkrę w Borkowie. Przez pierwsze dwa dni byłem łącznikiem – telefonistą, trzeciego zostałem wyznaczony do obsługi dziala w charakterze zamkowego. W trudzie i znoju strzelaliśmy przez kilka godzin, aż do wyczerpania amunicji. W pewnym momencie uslyszalem meldunek, ze udało nam się trafić w punkt obserwacyjny nieprzyjaciela. Radość moja byla jednak krótka. Okazalo się, ze ów punkt mieścił się na wieży kościoła w Ciekusynie. Znów więc narobiliśmy szkody wujowi.

Najszczęśliwsze chyba lata mojej mlodości uplywały w kwartale ulic: Koszykowej, Noakowskiego, Nowowiejskiej... Wtedy, w 1945 r., to był jeden ze stosunkowo niezle zachowanych fragmentów miasta. Wypalone wnętrze, postrzępione dachy, ale mury w większości pozostaly, prawie takie, jak wtedy w 1921 r., kiedy po raz pierwszy przekraczałem bramę Politechniki jako student I roku studiów na Wydziale Inżynierii Lądowej. Zdemobilizowany w grudniu 1920 r., w stopniu bombardiera zostałem przyjęty na studia, podobnie jak w 1982 i 1983 r., moi o 60 lat mlodsi koledzy żołnierze – bez egzaminów. W tych gmachach, między tymi ulicami uplynęły mi lata 1921-1927, czas dzielony między harcerstwo a studia.

W harcerstwie zaszedłem dość wysoko. Ukończyłem pierwszy w niepodległej Polsce kurs instruktorski w Piwnicznej – m.in. razem z Aleksandrem Kamińskim, sławnym potem działaczem „Szarych Szeregów”, autorem „Kamieni na szaniec”. W 1924 r. byłem oboźnym polskiej drużyny reprezentacyjnej na 3 Boy Scouts International Jamboree w Kopenhadze, w której byli m.in. Piotr Biegański i Jerzy Hryniewiecki. Dostapilem nawet zaszczytu uściskania ręki generałowi Baden Powellowi.

Na studiach zaszedłem nieco bliżej. Byłem mocny w mechanice budowli, pasjonowały mnie mosty – liczyłem, ze będę konstruktorem mostów o dużej rozpiętości. Po ab-

solutorium strzeliła mi jednak do głowy myśl, aby pisać pracę dyplomową z wodociągów i kanalizacji u prof. Radziszewskiego. Powód był prozaiczny, liczyłem, że z pracą z wodociągów i kanalizacji uporam się najszybciej. Profesor domyślając się zapewne przyczyn mojej nagłej sympatii dla jego katedry odniósł się z rezerwą do moich zamiarów. Temat mi jednak w końcu dał – projekt wodociągów dla Kielc. Pracowałem nad nim 4 miesiące i szczerze mówiąc kielczanie powinni być radzi, że wodociągi w ich mieście zbudowano nie według tego projektu. Między innymi byłem zobowiązany zaprojektować elewację budynków. Mój architektoniczny gust był wówczas na etapie architektury dworskowo-barokowej. Budynki potrzebne na stacji uzdatniania wody miały więc wysokie dachy kryte dachówką, wieża ciśnienia wyglądała jak wieża na stacji w Pruszkowie, a budynek filtrów przypominał żyrdowski dworzec kolejowy.

Jakież więc było moje zdziwienie, gdy po skończonym egzaminie dyplomowym prof. Radziszewski zaproponował mi poparcie potrzebne do uzyskania pracy w wodociągach w Warszawie. Oznaczało to, że projekt ocenił nie tak źle, a u mnie doszukał się odrobiny talentu, który dawał mi szansę w tej dziedzinie techniki.

Z oferty profesora Radziszewskiego skorzystałem rok później, po ukończeniu Szkoły Podchorążych Rezerwy Saperów w Modlinie, i we wrześniu 1928 r. rozpocząłem kolejny rozdział życia i drugi etap w kontaktach z moim miastem. Dotychczas znałem je „z wierzchu”, teraz zacząłem poznawać „dogłębnie”. Miałem dobrych nauczycieli: inż. Włodzimierz Rabczewski, ówczesny dyrektor Wodociągów i Kanalizacji w Warszawie był w swoim czasie profesorem Politechniki Kijowskiej, choć sam o tym nigdy nie wspominał nikomu i nie pozwalał się tak tytułować. Uważał, że profesorem jest się tylko na uczelni i przestaje nim być, kiedy zostaje się dyrektorem lub ministrem. Miał więc poglądy zupełnie przeciwne obowiązującej dziś praktyce, kiedy to najpierw zostaje się ministrem i potem już bardzo szybko profesorem.

Drugim moim nauczycielem, wprowadzającym mnie w arkana zawodowej praktyki był inż. Włodzimierz Skoraszewski, kierownik bardzo ciekawej budowy kolektora dużych wymiarów, budowanego na ul. Okopowej metodą tunelową, na którą skierował mnie dyrektor Rabczewski.

Przez 10 następnych lat poznawałem praktycznie tajemnice warszawskich gruntów jako kierownik grupy roboczej budującej duże kolektory, rurociągi tłoczne o dużych średnicach... i teoretycznie, zarażony pasją przez profesorów geologii Stefana Zbigniewa Różyckiego i Zbigniewa Sujkowskiego, zbierających wówczas – m.in. na prowadzonych przez mnie budowach – materiały do atlasu geologicznego Warszawy.

Potem przez rok była jeszcze praca w powołanym w 1938 r. przez prezydenta Stefana Starzyńskiego Biurze Studiów Kolei Podziemnej. Przygotowywałem w nim – w ścisłej współpracy z Instytutem Geologicznym – podkład geologiczny dla tej budowy – a potem – wojna. Znów praca w dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji. Po-

wstanie – służba w Wojskowej Służbie Ochrony Powstania jako komendant wojskowy personelu podstawowych ośrodków Wodociągów i Kanalizacji; komendant bezbronny jak całe Powstanie, ucieczka po klęsce przez Grójec, Kraków do Zakopanego i teraz powrót na ruiny, które zasypały nasze miasto, naszą młodość, naszą pracę... i życie tylu bliskich. Ręce opadały na ich widok.

W kilka dni po powrocie zameldowałem się w Dyrekcji Wodociągów i otrzymałem nominację na naczelnika Działu Odbudowy. Wstępne oględziny stanu urządzeń: filtry nie zniszczone, jest nawet w zbiorniku zapas wody czystej. Nie odnawiana od kilku miesięcy, ale nadaje się do użytku. Pompy elektryczne wraz z silnikami wywiezione. Pozostały nie naruszone jedynie trzy najstarsze, pochodzące z 1885 r. pompy parowe, wraz z kotłami. Jest mały zapas węgla, Zakład Filtrów mógłby pracować gdyby tylko otrzymywał wodę surową i gdyby można było korzystać z sieci rozdzielczej. Urzęduje od kilku dni naczelnik Stacji Filtrów, inż. Henryk Janczewski. Niestety stacja pomp rzecznych, pompująca wodę z Wisły na filtry, przedstawia rozpaczliwy obraz.

Wszystkie cztery budynki pomp wysadzone w powietrze aż do fundamentów. Nie ma mowy o szybkiej odbudowie, trzeba myśleć o rozwiązaniu prowizorycznym. Postanawiamy wybudować poza obrębem gruzów pompownię tymczasową. W fabryce pomp inż. Twardowskiego znajdujemy dwie pompy nadające się do naszych celów. Zgłaszają się do pracy robotnicy, przeważnie z obszaru Warszawy, i z jej najbliższych okolic.

Nową pompę budowaliśmy przez trzy miesiące. Dwudziestego czwartego maja wodociągi warszawskie mogły już pracować. Czekala nas teraz żmudna praca przy naprawie rur sieci rozdzielczej oraz kanałów. Na szczęście był zapas rur i kształtek różnych średnic, których Niemcy nie zdołali wywieźć.

W marcu przyjechała do Warszawy misja rządu radzieckiego, aby zorientować się w potrzebach miasta. Przewodniczył jej Nikita Chruszczow, premier rządu USRR, a w jej skład wchodził eksperci poszczególnych specjalności. W dniu przeznaczonym dla wodociągów towarzyszę dyr. Wojniewiczowi, który obwozi misję po najbardziej zniszczonych odcinkach sieci. Chruszczow robi dobre wrażenie – sympatyczny, uprzejmy, uważnie słucha naszych wyjaśnień, obiecuje załatwić prośby. Ma poczucie humoru, jest zadowolony, że obaj z Wojniewiczem mówimy po rosyjsku i nie potrzebujemy tłumacza. Po objeździe obiad w „Polonii”, a potem przekazuję jednemu z ekspertów spis najbardziej potrzebnych urządzeń, głównie pomp dużych średnic. Następnego dnia dyrektor otrzymuje, podpisane przez Chruszczowa pismo do komendanta Zarządu Zdobyczy Wojennych (Трофейноје Управленије) w Gliwicach, polecające umożliwić nam wybór potrzebnego sprzętu.

W kilka dni później jadę do Gliwic w towarzystwie inżyniera elektryka oraz specjalisty od pomp. Komendant Zarządu Zdobyczy Wojennych przyjmuje nas z po-

wściągliwą uprzejmością. Chwilę waham się jakiego użyć zwrotu – „gospodin” nabrał teraz pejoratywnego znaczenia. Decyduję się na: „towaryszcz gienierał”.

- Oriol pietuchu nie towaryszcz – słyszę w odpowiedzi. Mam ochotę zapytać, kto tu kogut, ale ostatecznie rezygnuję. Wszak tu chodzi o pompy. Nie mogę się wyprzeć, że się także trochę bałem.

Moja powściągliwość niewiele jednak pomaga. Generał najwyraźniej nie ma ochoty nam pomóc. Radzi jechać do Wrocławia, który lada dzień będzie zdobyty.

- Wrocław to duże miasto, tam na pewno znajdziecie wszystko co wam potrzeba. Będziecie mogli wybrać, bo Niemcy nie dostaną pozwolenia na odbudowę miasta – dodaje.

Mnie ta perspektywa nie zachwyca. Wpadam na pomysł i proszę o odmowę na piśmie, ponieważ muszę ułożyć sprawozdanie Chruszczowowi. Dopiero teraz jeden z wyższych oficerów obecnych przy rozmowie przypomina sobie, że być może potrzebne nam pompy udałoby się znaleźć wśród przygotowanych do wywózki maszyn i urządzeń ze zdemontowanej fabryki chemicznej w Kędzierzynie. Pojechaliśmy i oczywiście byli. W maju dotarli do stolicy oznaczone, dla pewności, napisami na korpusach – „Dla Warszawy” wymalowanymi przez moich towarzyszy pożyczoną farbą.

W lutym 1946 r. został zwolniony ze stanowiska, bez wypowiedzenia, dyr. Wojniewicz. Zwolnienie było nagłe – nie pozwolono mu nawet wejść do gabinetu, po pozostawione w biurku drobiazgi. Na jego miejsce przyszedł, a raczej „został przyniesiony w teczce”, dyr. Stanisław Wojnarowicz. Nowy dyrektor nie znał zupełnie wodociągów i kanalizacji warszawskiej, ale był zbyt zarozumiały, aby się do tego przyznać.

W owym czasie takie zmiany na kierowniczych stanowiskach były bardzo częste. Zwykle nowy kierownik wykazywał swą aktywność głównie poprzez wprowadzanie zmian w powierzonych sobie organizacji. Na ogół były one pozorowane - zmiana czegoś starego, często reakcyjnego, na coś nowego, postępowego. Nie inny był też nowy dyrektor Wodociągów i Kanalizacji. Nie można było nic zarzucić technicznemu działaniu urzędów, przeto w pierwszym okresie jego działalności skupiła się na poszukiwaniu – jak to się mówi dzisiaj – rezerw. Tego typu działalność była zresztą inspirowana przez Komisję Planowania. Niektóre z tych zmian miały charakter personalny – zlikwidowano np. funkcje tzw. obchodowych ludzi (zwykle emerytów własnej instytucji), których obowiązkiem było codzienne obejście przydzielonego rejonu i sporządzenie raportu o wszystkich zauważonych uszkodzeniach urządzeń, np. ucieczek wody. Inne dotyczyły materiałów – zlikwidowano około połowę zasobów magazynu rur i kształtek potrzebnych do napraw awaryjnych. Ponieważ zaniechano na sieci kanalizacyjnej stosowania wentylacji i urządzeń do płukania kanałów, zapasowe urządzenia do tych celów również oddano na złom. Zmieniono typ zasuw, hydrantów i armatury nadziemnej zmniejszając, ze względów oszczędnościowych, ich ciężar. Zasuwy i hydranty mają obecnie cieńsze ścianki i są mniej odporne na

przemarzenie. W nowych „oszczędnych” zasuwach zmieniono dodatkowo stosowany od czasów Lindley’a kierunek obrotu przy ich zamykaniu i otwieraniu. Spowodowało to ogólny nieporządek w sieci rurociągów, przy ich eksploatacji, a szczególnie w razie awarii.

Niektóre z oszczędnościowych przedsięwzięć miały charakter wniosków racjonalizatorskich – przynosiły niewielkie zarobki wnioskodawcy i wielkie straty gospodarce miejskiej.

Ze względów oszczędnościowych nowy dyrektor polecił rozebrać i oddać na złom trzy wspomniane poprzednio zabytkowe pompy parowe, które mogły być ozdobą muzeum wodociągów warszawskich. Podobne urządzenia w Sztokholmie, Amsterdamie i innych miastach Europy konserwuje się z niezwykłą pieczołowitością.

Nie mogłem się pogodzić ze tego rodzaju działaniami. Po krótkiej, ale bardzo ostrej wymianie zdań, złożyłem na ręce dyrektora żądanie uwolnienia mnie z pracy z terminem natychmiastowym. Rezygnacja została przyjęta, ale ten postępek zepsuł mi gruntownie opinię w Zarządzie Miasta, czego skutki miałem odczuć później.

Po dwutygodniowym bezrobociu zostałem zatrudniony w charakterze inspektora nadzoru robót budowlanych w Warszawskiej Dyrekcji Odbudowy. Pracę rozpocząłem 1 maja 1947 r. od udziału w pochodzie pierwszomajowym. Chciałem wykazać gorliwość i zaangażowanie w nowym miejscu pracy. Na miejscu zbiórki poprosiłem dyr. Henryka Smoleńskiego, aby pozwolił mi nieść transparent z dużym portretem Marksa. Miałem uznanie dla osoby z portretu, a i graficznie transparent mi się podobał. Niestety dyrektor oświadczył, że jestem nowym pracownikiem i nie może mieć do mnie zaufania.

Przez trzy miesiące nadzorowałem budowy szkół o typie barakowym. W sierpniu pojechałem na urlop do Zakopanego. Któregoś dnia, po powrocie z wycieczki na Kościelec, wręczono mi depeszę z Warszawy.

- „Proszę przyjechać natychmiast do Warszawy celem opracowania projektu tunelu na trasie W-Z”. Podpisał inż. Józef Sigalin, jej treść mnie zaskoczyła. Przed wyjazdem na urlop czytałem w „Stolicy” artykuł inż. C. Lubińskiego. „Jak będziemy budować tunel”. Autor podawał w nim dość szczegółowe informacje o rodzaju przekroju poprzecznego wraz z wymiarami; pisał, że prace zostaną wykonane: „środkami całkowicie zmechanizowanymi”. Obok zamieszczony był rysunek obrazujący metodę wykonawstwa robót oraz w miarę dokładny opis ciężkiego sprzętu takiego jak lagry, transportery, betoniarki, specjalne młoty parowe itp. Przewidywano roboty w szerokich wymianach zabezpieczonych ciężkimi palami typu Larsena. Dla obsługi ciężkiego sprzętu miał być stworzony na podzamczu obszerny plac budowy wraz ze stacją przeładunkową.

Kategorycznie brzmiący tytuł oraz dokładne opisy utwierdziły mnie w przekonaniu, że projekt jest już zupełnie gotowy. Jako całość nawet mi się podobał, głównie ze względu

du na całkowitą mechanizację robót. Cieszyło mnie to, że już możemy taką mechanizację zastosować. Teraz zastanawiałem się jaką rolę Sigalin przewidywał dla mnie.

Z Sigalinem spotkałem się następnego dnia w pracowni W-Z BOŚ. Prócz niego byli główni autorzy projektu, z wyjątkiem inż. Lubińskiego. Po krótkim wprowadzeniu Sigalin zapytał czy podejmę się opracowania projektu – o poprzednim nie wspomniał ani słowem. Mnie również nie wypadało o to pytać, tak samo zresztą jak o to, dlaczego mnie właśnie ten zaszczyt spotyka. Powiedziałem więc tylko: tak.

Na mój sposób rozumowania przy rozwiązywaniu zadań technicznych nie miały wpływu epizod, który się zdarzył podczas egzaminu z mechaniki zdawanego w czasie studiów u prof. Henryka Czopowskiego. Otrzymane zadanie postanowiłem rozwiązać korzystając ze wskazówek matematyka prof. Żurawskiego, dotyczących logiki matematycznej. Ten sposób pozwalał mi się wykazać „głębką wiedzą matematyczną”. Użyłem kilku wzorów i po zapisaniu dwóch stron papieru dobrnąłem szczęśliwie do wyniku. Profesor Czopowski przeczytawszy moją pracę nie wykazał jednak zbyt wielkiego dla niej uznania.

„Wynik jest dobry, ale doszedł pan do niego zaprzęgając andaluzyjskiego ogiera do dzieciennego wózka”. Pokazał mi jak można rozwiązać to zadanie na pół strony papieru.

Od tamtego zdarzenia pamiętałem zawsze, że przy rozwiązywaniu zadań liczy się nie tylko wynik, ale również sposób, w jaki się do niego doszło. Z kilku możliwych należy wybierać ten, który jest najprostszy i najszybciej pozwala osiągnąć efekt. Tę zasadę miałem również na uwadze projektując tunel W-Z. Postanowiłem nie stosować szerokiego wykopu dla całego przekroju tunelu, co pozwalało zrezygnować z ciężkich ścian budowanych z pali Larsena, ciężkiego sprzętu do ich wbijania i ciężkich, kratowych rozpór. Zamiast tego postanowiłem wykonać roboty w kilku operacjach. Ściany tunelu zrobić w dwóch wąskich wykopach – roboty takie mogli wykonać ludzie budujący miejskie urządzenia podziemne, np. duże kanały. Do budowy sklepienia zbędne stają się wówczas ciężkie, stalowe krążyny i dźwig bramowy. Można je betonować opierając się na gotowych ścianach tunelu i lekkich krążynach wspartych na gruncie jądra tunelu. Większość robót ziemnych wykonuje się wówczas już po zabetonowaniu sklepienia, a grunt można użyć do nasypów na budowanej drodze bez transportowania go na wysokość pierwotnego terenu.

Te założenia pomogły mi opracować cztery warianty konstrukcji tunelu. Obliczenia statyczne wykonał, metodą wykreślną, inż. Wacław Błaszczyk. Ta metoda jest wystarczająco dokładna dla projektu wstępnego, a jej zastosowanie pozwoliło wykonać obliczenia i rysunki w ciągu 20 dni.

Projekt wstępny został przedstawiony na Radzie Technicznej Ministerstwa Komunikacji 7 października 1947 r. Nie byłem na niej obecny, a jej przebieg znam tylko z książki J. Sigalina pt. „Warszawa 1944-1980”. Referentem był inż. Nowkuński. Zalecał wybór wariantu tunelu o ramie zamkniętej jako, jego zdaniem, najbezpiecz-

niejszego. Przewidywał znaczne trudności wykonawcze z powodu złych warunków gruntowych – wody, „kurzawki”- i dlatego wnioskował podniesienie poziomu tunelu. Rada przyjęła wnioski w swojej uchwale, ale ten ostatni nie został potem zrealizowany. Jego spełnienie wymagałoby podniesienia odcinka trasy od mostu do tunelu przez co zostałby zasłonięty Pałac pod Blachą – zepsuty widok tego fragmentu panoramy miasta.

Projekt techniczny konstrukcji tunelu wraz z obliczeniami wykonał inż. Jan Rosman, sprawdził prof. dr Jerzy Mutermilch, mój kolega i przyjaciel jeszcze z czasów studiów, a doradcą naukowym był prof. Radzimir Piętkowski. Rysunki dostarczane były bezpośrednio na plac budowy bez pośrednictwa żadnych dodatkowych komisji.

Nie ma tu miejsca na opis przebiegu budowy, w każdym razie roboty zostały wykonane terminowo, zgodnie z przyjętymi harmonogramami. We wspomnianej poprzednio książce J. Sigalina nie znalazłem żadnych uwag o trudnościach w wykonywaniu robót zgodnie z projektem i to, moim zdaniem, świadczy o nim najlepiej. Dziś spoglądam z okna mojego pokoju na wlot do tunelu, stojącą nad nim wieżę kościoła św. Anny, na Kolumnę Zygmunta i odbudowany po wielu latach oczekiwania Zamek Królewski. Dla warszawiaka ten widok wart jest wzruszenia.

Funkcję inwestora budowy Trasy W-Z pełniła Warszawska Dyrekcja Odbudowy. Centrala tej instytucji załatwiała problemy zleceń, umów oraz rachunkowości. W celu bezpośredniego nadzoru oraz koordynacji robót została stworzona specjalna organizacja, inna niż w przypadku robót o mniejszym zakresie. Tak się szczęśliwie złożyło, że byłem już pracownikiem WDO jako inspektor nadzoru. Rozszerzono wyraźnie zakres moich obowiązków i nadano mi tytuł inspektora budowy. Tytuł ten bardzo mi odpowiadał. Ten sam tytuł miał Feliks Pancer, budowniczy słynnego, a rozebranego przez nas wiaduktu. Świadczyła o tym brązowa tablica wmurowana w jeden z filarów tego wiaduktu. Miałem szczęście, że podczas mojego długiego życia zawodowego nigdy nie musiałem być dyrektorem. Podległy mi zespół składał się z kilku osób: zastępcą moim był inż. Jan Rossman. Mieściliśmy się w oficynie Pałacu pod Blachą, na parterze, pod dawną biblioteką królewską.

Dla prowadzenia nadzoru technicznego oraz kontroli robót zostały zorganizowane dwa zespoły dla dwóch odcinków, na które podzielono w okresie budowy całą trasę. Odcinek wschodni zaczynał się od wiaduktu nad Rynkiem Mariensztackim; należał do niego wiadukt nad Wisłostradą, most Śląsko-Dąbrowski i kończył się przy ul. Radzywińskiej. Roboty na nim wykonywał „Mostostal”. Do odcinka zachodniego należał wiadukt mariensztacki, tunel i reszta trasy aż do Woli. Roboty wykonywał „Betonstal”. Na czele każdego z tych zespołów nadzoru inwestorskiego stał kierownik budowy. Przedsiębiorstwa budujące trasę reprezentowane były przez kierowników robót. Z ramienia WDO funkcje kierowników budowy pełnił na odcinku wschodnim inż. Józef Pniakowski (zastępcą jego był inż. Stefan Fariaszewski), na

docinku zachodnim inż. Henryk Janczewski. Kierownikami robót byli: na wschodzie inż. Zenon Woliński, na odcinku zachodnim inż. Arch. Feliks Próchnicki.

Opisana organizacja zdała egzamin sprawności. Trwała do roku 1950, kiedy to jej prace zostały zakończone kolaudacją robót.

W wiele lat po ukończeniu budowy Trasy W-Z częstokroć słyszało się pytanie, jak to się mogło stać, że taka duża budowa została ukończona w ciągu dwóch lat i to przy braku ciężkiego sprzętu, częstokroć w ogóle bez mechanizacji. Już wcześniej próbowałem dać na to pytanie odpowiedź – wielki entuzjazm w stosunku do sprawy odbudowy stolicy wykazywany nie tylko przez rdzennych mieszkańców miasta, ale przez cały naród, oraz pracowitość i oddanie uczestników budowy miały tu na pewno wielką wartość. Jako bezpośredni uczestnik budowy nie mogę tu nie wspomnieć, że również wielki wpływ odegrały tu stosunki wewnętrzne i atmosfera w zespole kierowniczym budowy (zarówno w zespole projektującym jak i przy wykonawstwie robót).

Czołową osobistością budowy Trasy W-Z był niewątpliwie Józef Sigalin. Posiadając wybitną inteligencję, błyskotliwy umysł i łatwość kojarzenia faktów, miał też wyraźną powściągliwość w podejmowaniu szybkich decyzji. Każda z nich była przemyślana i przedyskutowana z zainteresowaną stroną czy osobą. Takie postępowanie zezwoliło na uniknięcie konieczności zmiany czy też odwoływania raz podjętych decyzji. Miał też poczucie humoru, a ta cecha także ułatwia współpracę.

Kierowniczy zespół W-Z, a zwłaszcza zespół projektujący, co jakiś czas zbierał się wieczorem przy zaimprovizowanej skromnej kolacji. Czasami nie obyło się bez wody ognistej. Podczas tych zebrań były omawiane i dyskutowane sprawy poważne dotyczące projektu i postępu robót, ale również sprawy mniejszej wagi. Na jednym z takich zebrań przy rozważaniu tzw. małej architektury na osiedlu Mariensztat postanowiono postawić przy wejściu na rynek rzeźbę – figurę przekupki z kurą. Problemem dyskusyjnym było zagadnienie, w jaki sposób przekupka ma trzymać kurę: głową do tyłu, czy do przodu. Myślano o powołaniu rzeczoznawcy. Do tej pory zdania są podzielone. Na innym zebraniu zdecydowano wyróżnić miejsce walki pana Zagłoby z małpami. W murze oporowym Pałacu Kazanowskich, każdy ciekawy może obejrzeć odpowiednią tablicę.

Przy omawianiu spraw ogólnych były nieraz i spore problemy. Jednym z nich było zagadnienie dostępności zieleni miejskiej dla tzw. szarego człowieka. Kierowniczką pracowni zieleni Alina Scholtiwra była gorącą zwolenniczką takiego poglądu, bardzo idealistycznego i humanistycznego. Nie wydawało mi się, że zbyt daleko posunęła się. Otwartość terenów zielonych mogłaby być zastosowana w odbudowanej Warszawie, choćby ze względu na proces wymiany ludności w tym mieście, związany z napływem ludności wiejskiej. Przecież w wielkich miastach Europy, jak w Moskwie, Paryżu, Madrycie, Londynie i innych, parki i skwery są ogrodzone, częstokroć zamykane na noc i zawsze specjalnie pilnowane. Tymczasem w Warszawie w omawianym okresie rozgrodzono Park Skaryszewski i głoszone były poglądy, że należy również skasować

ogrodzenie Łazienek i Parku Ujazdowskiego. Z moich dzieciennych lat pamiętam, że kiedy wychodziłem z ojcem z cukierni na końcu ulicy Niecałej to przy nas była brama Ogrodu Saskiego, a urzędujący przy niej dozorca, zwany stróżem, skrupulatnie pilnował porządku. W zimie np. nie puszczał do ogrodu dzieci z sankami, aby zapobiec niszczeniu trawników. Ławki ogrodowe w parku były głęboko wkopane w ziemię. Nawet jeśli znaleźliby się wtedy weseli i rozbawieni młodzi ludzie, chcący te ławki wstawić do stawu, to nie starczyłoby im na to siły. Wydaje mi się, że wyrażone wtedy w dyskusji poglądy są już dobrze obecnie uzasadnione.

Na jednym z ostatnich spotkań, tuż przed oddaniem trasy do eksploatacji, inż. Sigalin zakomunikował nam, że trasa na całej swej długości ma otrzymać nazwę „Aleja Generała Karola Świerczewskiego”. Zaskoczyła mnie ta decyzja. Nikt nie kwestionuje zasług generała, ani tego, że imię jego należy godnie uczcić. Uważam jednak, i tak sędzę dotychczas, że większość zasług nie może być mierzona długością ulicy. Większe znaczenie mają tu względy urbanistyczne, jak ważność miejsca, położenie w mieście, wreszcie architektura otoczenia.

Najczęściej tym warunkom odpowiada plac – w Moskwie, imię Marksa nosi stosunkowo krótka aleja, ale najważniejszej urbanistycznie centralnej części miasta. W przypadku Trasy W-Z nadanie jednej nazwy odcinkowi długości kilku kilometrów, podzielonemu mostem na dużej rzece ciągnęło za sobą kilka wątpliwości. Przede wszystkim było niezgodne ze stosowaną w Warszawie zasadą, że numeracja domów na ulicy ciągnie się w kierunku „od Wisły” oraz wzdłuż jej brzegu. W tym przypadku jest jeden wyjątek: ulica Puławska; wyjątek ten ma uzasadnienia historyczne. Dalej, wybór ten nie liczył się z historyczną odrębnością dwóch organizmów miejskich Warszawy i Pragi.

Wspominałem już, że odrębność tę długo odczuwali mieszkańcy Pragi. Pozostała ona dotychczas w aktualnie używanych nazwach dzielnic. Przyjęcie proponowanej nazwy było również przyczyną zniknięcia z planu Warszawy kilku od dawna znanych nazw ulic: Zygmuntońskiej, Tłomackie i Leszno. Zwłaszcza tej ostatniej nazwy najbardziej szkoda. Była to nazwa jednej z większych osiemnastowiecznych jurydyk. Zabytkowy ratusz tej jurydyki został starannie odbudowany, nazwa zaś jej została wyeksmitowana na Wolę. Proponowałem, aby nadać nazwę „Aleja Generała Karola Świerczewskiego” odcinkowi Trasy W-Z od mostu do Palcu Dzierżyńskiego. Na tym odcinku jest jeden z najbardziej znanych i ciekawych historycznie widoków Warszawy. Widać tu Pałac pod Blachą, Zamek Królewski, Kolumnę Zygmunta, Kościół św. Anny i wreszcie nad wylotem tunelu piękne, zabytkowe kamienice Krakowskiego Przedmieścia. Na tym odcinku znajduje się również pomnik generała. Stanowisko moje pozostało jednak odosobnione.

Schody ruchome na Trasie W-Z przez ładnych kilka lat stanowiły jedną z głównych atrakcji dla zwiedzających stolicę. Dla młodszego pokolenia przejażdżka schodami ruchomymi kilka razy w górę i na dół, jeśli się udało, była czymś o czym można bez końca opowiadać po powrocie do domu. Pomysł budowy schodów powstał w pracowni

W-Z bardzo wcześnie, bo razem z decyzją o budowie tuneli na niższym, tzw. głębokim poziomie. W lipcu 1947 r. myśl tę popierali gorąco rzeczoznawcy pracowni W-Z z BOŚ: inż. Gajkiewicz i inż. Gordziałkowski. Rozpoczęły się rozmowy w sprawie realizacji pomysłu.

Jesienią 1947 r. prezydent m.st. Warszawy, Stanisław Tołwiński, podczas pobytu w Moskwie z okazji 700-lecia istnienia tego miast otrzymał od prezydenta Moskwy obietnicę: miasto Moskwa ofiaruje potrzebne schody zniszczonej Warszawie, przyczyniając się w ten sposób do jej odbudowy. W lutym 1948 r. prezydent Tołwiński zwrócił się pisemnie do prezydenta Popowa z propozycją definitywnej realizacji danej obietnicy. Do pisma dołączony był szkicowy projekt rozmieszczenia schodów oraz prośba o ścisłe dane do projektu. Na list ten nie otrzymałem odpowiedzi. W 1948 r. budowa Trasy W-Z była w pełnym toku. Wizytował ją ambasador ZSRR Wiktor Lebediew. Otrzymałem od prezydenta Tołwińskiego album z projektem trasy oraz dane dotyczące schodów ruchomych. Znowu prośba o dane techniczne do projektu, i brak odpowiedzi. W sierpniu 1948 r. sprawa staje się pilna, gdy trzeba zacząć betonować ścianę oporową czoła trasy z wlotem do korytarza schodów. Jako projektant niepokoję się bardzo, stale przypominając o terminie. 20 grudnia 1948 r. otrzymuję pilną wiadomość; mam wyjechać do Moskwy jako członek delegacji do sprawy schodów ruchomych. Prócz mnie mają jechać: inż. Sigalin i inż. Jankowski. Ostatecznie jednak jadę sam 23 grudnia – inż. Jankowski ma trudności z paszportem, a inż. Sigalin wyjedzie tydzień później. Do Moskwy przyjeżdżam rano w dzień wigilijny. Na Dworcu Białoruskim podałem kierowcy taksówki, młodej dziewczynie, adres ambasady polskiej. Pomimo dawnej dobrej znajomości Moskwy, nie mogłem dobrze orientować się w planie miasta, gdyż od czasów rewolucji większość nazw głównych ulic została zmieniona.

Po półgodzinnej jeździe dotarliśmy do gmachu ambasady i ku mojemu zdziwieniu okazało się, iż znajduje się on kilkaset metrów od dworca mego przyjazdu. W formie raczej żartobliwej powiedziałem o tym szoferce. Była bardzo przerażona, ale nie powiem – była ładna, miła i bawiła mnie w czasie jazdy rozmową. Ambasada była nieczynna z powodu świąt, ale woźny w hallu dał mi list ze skierowaniem do hotelu „Metropol” z rezerwacją pokoju. Inż. Sigalin przyjechał 30 grudnia. Pierwsze rozmowy na temat schodów ruchomych odbyły się na początku stycznia 1949 r. Miały one miejsce w ambasadzie polskiej, w biurze radcy handlowego. Ku memu zdziwieniu ze strony radzieckiej nie było nikogo ani z Metroprojektu, ani z Metrostroju.

Byli natomiast przedstawiciele z przedsiębiorstwa handlu zagranicznego od eksportu maszyn ciężkich. Okazało się, że wbrew wcześniejszym obietnicom nie chodzi o żaden dar dla Warszawy, ale o zwykłą transakcję zakupu. Rozmawiano prawie wyłącznie o cenach urządzenia. Żadnych danych technologicznych potrzebnych do projektu konstrukcji uczestnicy narady nie mogli dostarczyć; obiecywali skontaktować nas z Metroprojektem. Podobnych narad było jeszcze kilka w odstęp-

pach parodniowych, również dla mnie bez rezultatów. Miałem dużo wolnego czasu – zwiedzałem muzea, poznawałem metro moskiewskie, oglądałem miasto oraz byłem kilkakrotnie w teatrze i operze. Brałem też udział w spotkaniu architektów radzieckich z Józefem Sigalinem. Odbyło się ono w domu związku architektów radzieckich. Zaproszenie na to spotkanie doręczył mi wcześniej poznany inż. arch. Edmund Goldzamt, ówczesny aspirant studiów doktoranckich w Moskwie. Podczas obrad usłyszałem wiele ciekawych informacji o architekturze socrealistycznej, narodowej formie, a socjalistycznej w treści, porównanie z architekturą konstruktywistyczną i formalistyczną.

Ponieważ do połowy stycznia nie otrzymałem potrzebnych mi danych technicznych, ani rysunków, zmuszony byłem postawić sprawę na ostrzu noża. Podczas zebrania w ambasadzie oświadczyłem, że czas nagli - do terminu ukończenia trasy W-Z zostało tylko pół roku. Jako konstruktor odpowiedzialny za projekt i wykonawstwo pomieszczeń dla schodów ruchomych nie mogę się już podjąć tego zadania w terminie i rezygnując z tej funkcji, proszę o załatwienie mi biletu na powrót do Warszawy. Zaplanowała swego rodzaju konsternacja. Kilka telefonów i oświadczone mi, że nazajutrz będą w „Metropolu” potrzebni specjaliści.

Rzeczywiście, dnia następnego dwóch inżynierów z Metroprojektu, mechanicy, specjaliści od schodów ruchomych zabrali mnie na jedną ze stacji metra w śródmieściu Moskwy. Chętnie udzielali mi szczegółowych informacji pokazując urządzenia i tunele. Kiedy jednak zapytałem się, jaka jest wysokość podnoszenia oglądanych schodów, oświadczyli mi z pewnym zakłopotaniem, że to jest informacja zastrzeżona. Wyciągnąłem z kieszeni miarkę i zmierzyłem wysokość jednego ze stopni schodów betonowych znajdujących się pod konstrukcją. Szeroki uśmiech na twarzy jednego z informatorów i powiedzenie: „nie musi pan liczyć schodów i mnożyć: wysokość – 42 m”. Roześmiałem się również i od tej pory wyraźnie zmienił się nastrój – nabrał charakteru przyjaźnie towarzyskiego. Po dwóch dniach miałem w pokoju potrzebne do projektu rysunki i informacje i mogliśmy wracać do domu. Przyjechaliśmy do Warszawy 19 stycznia 1949 r. Nie bez trudności udało mi się zebrać zespół do projektu. Wszystko skończyło się dobrze i konstrukcja korytarza oraz kondygnacji piwnicznej w kamienicy Johna, gdzie miały być uruchomione schody, była gotowa przed umówionym dniem przyjazdu do Warszawy ekipy radzieckiej do montażu schodów.

Henryk Stamatello

Rok akadem.	Podpis Kwestury	Sem.	Podpis Dziekana
1921/22	151.000	I	[Signature]
1922/23	15000	II	[Signature]
1923/24	1850.000	III	[Signature]
1924/25	3500.000	IV	[Signature]
1925/26	6800	V	[Signature]
1926/27	13000	VI	[Signature]
1927/28	55000	VII	[Signature]
1928/29	55000	VIII	[Signature]
1929/30			
1930/31			

342

POLITECHNIKA WARSZAWSKA.

WYKAZ STUDJÓW.

Student Stamatello Henryk


Wydziału Inżynierii Lądowej

Przyjęty do Politechniki dn. 1/2/11 1920

Zapisany w albumie pod Nr. 5137


Dnia 16 maja 1922 r.

Rektor:
L. Staniawski



Indeks Henryka Stamatello z roku 1920

POLITECHNIKA WARSZAWSKA



Zaświadczenie

P. Stamatello Henryk
student wydziału inż. lądowej
wykonał ćwiczenia
z Fizyki (laborat.)
z wynikiem dobrym (4)

KIEROWNIK ĆWICZEŃ:
H. Kow...

Warszawa, d. 30/IX 1922 r.

Politechnika Warszawska.

Zaświadczenie

P. Stamatello Henryk
student wydziału inż. lądowej
wykonał ćwiczenia
ze Fizyki Budowlanej II 201
z wynikiem dobrym (4)

KIEROWNIK ĆWICZEŃ:
H. Kow...

Warszawa, dn. 24/X 1924 r.

Karty zaliczeniowe z lat 20 XX wieku (dzięki uprzejmości Archiwum PW)

Serdecznie dziękujemy wszystkim, którzy przyczynili się do tego, że tablica upamiętniająca Henryka Stamatello powstała i zawisła na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, a w szczególności:

Dziekanowi Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej Panu Profesorowi dr. hab. inż. Henrykowi Zobłowi
Pani Profesor dr. hab. inż. Annie Siemińskiej-Lewandowskiej
oraz Panu dr. inż. Wojciechowi Grodeckiemu

bez których osobistego zaangażowania nie byłoby możliwe odsłonięcie tablicy.

Jerzy i Michał Górscy wraz rodziną



PRZEWODNICZĄCY
RADY PAŃSTWA

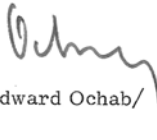
Warszawa, dnia..... 24 kwietnia..... 1967 r.

Obywatel

Prof. mgr inż. Henryk STAMATELLO

w Warszawie

Rada Państwa uchwałą z dnia 22 kwietnia
1967 r. nadała Obywatelowi tytuł naukowy
profesora zwyczajnego nauk technicznych.



/Edward Ochab/

N A G R O D A

MINISTRA
OŚWIATY I SZKOLNICTWA WYŻSZEGO
INDYWIDUALNA STOPNIA *drugiego*

PRYZNANA ZOSTAŁA

OBYWATELOWI
Profesorowi inż. Henrykowi Stamatello

ZA SZCZEGÓLNE OSIĄGNIĘCIA

W DZIEDZINIE

*autorstwa wyróżniających się
podręczników dla studentów
za podręcznik p.t.
„Tunele i miejskie budowle
podziemne”*

W A R S Z A W A, D N I A 1 P A Ź D Z I E R N I K A 1 9 7 1. R O K U

MINISTER
Spis



PREZYDIUM
MIEJSKIEJ RADY NARODOWEJ
W BIAŁYMSTOKU

PRAGNIE ZŁOŻYĆ
SERDECZNE PODZIĘKOWANIE

KATEDRZE WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI
POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ
A W SZCZEGÓLNOŚCI JEJ KIEROWNIKOWI

PROFESOROWI
HENRYKOWI STAMATELLI

ZA BEZINTERESOWNĄ 15-LETNIĄ POMOC
W ROZWIĄZYWANIU PROBLEMÓW
INŻYNIERII SANITARNEJ NASZEGO MIASTA

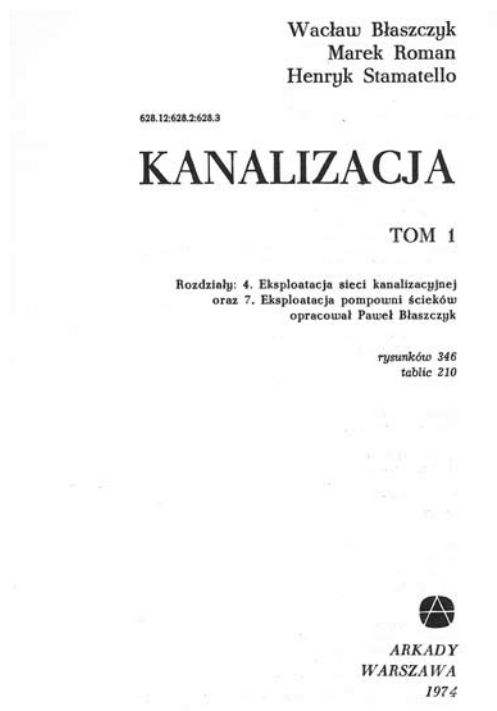
ŻYCZĄC CAŁEMU GRONU PRACOWNIKÓW NAUKOWYCH KATE-
DRY DALESZYCH OWOCNYCH LAT DLA DOBRA NAUKI POLSKIEJ,
PROSIMY O DALEJŠĄ WSPÓŁPRACĘ Z NASZYM MIASTEM



PRZEWODNICZĄCY PREZ. MRN
W BIAŁYMSTOKU

Zygmunt Bezubik
ZYGUNT BEZUBIK

Białystok, dn. 27 czerwca 1968 r.



Wybrane pozycje książkowe autorstwa Prof. Henryka Stamatello

Dla

HS

Można żyć bez domu,
można żyć bez chleba,
ale żyć bez wody
Niestety się nie da.

GRUNT TO H₂O
Ciagle jej mało,
ze ściekami całkiem źle,
same nie chcą czyszczyć się.

Coż tam chmur dropacze,
jądrowa technika,
spuTNIK, odkurzacze,
czy elektronika.

GRUNT TO H₂O

Jesli cała woda,
to ścieki się zamieni,
to nie nam nieprzystanie
z kosmicznych przestrzeni.

GRUNT TO H₂O

Lecz chyba nie dojdzie
do takiego stanu,
bo nad polską czuwa
Katedra Wod-Kan'u.

GRUNT TO H₂O

A na jej czole
szef nad szefami,
z którym można nawet
kraszkonie zgasami.

19 STYCZNIA 1968