

# Bukowski, Jerzy

---

## Podjęcie prac badawczych w zakresie historii motoryzacji i transportu drogowego

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 1/1, 207-210

---

1956

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.



PODJĘCIE PRAC BADAWCZYCH W ZAKRESIE HISTORII  
MOTORYZACJI I TRANSPORTU DROGOWEGO

Zanotowany w tytule fakt, którego wyrazem było posiedzenie naukowe Sekcji Historii Techniki i Nauk Technicznych Komitetu Historii Nauki, odbyte w dn. 27 maja 1955 r., a poświęcone dyskusji nad referatami prof. M. Madeyskiego *W sprawie badań nad historią transportu drogowego* i mgra inż. K. Groniowskiego *O pracach nad historią techniki motoryzacji w Polsce*, stanowi szczególnie cenną pozycję w rozwoju prac Sekcji. Po raz pierwszy bowiem odzewem na poczynania Sekcji, inicjujące studia w zakresie historii techniki, było wystąpienie nie pojedynczych osób, interesujących się tą lub inną dziedziną techniki, ale zorganizowanego zespołu pracowników jednego z instytutów badawczych, mianowicie Instytutu Transportu Samochodowego.

Jeśli przypomnieć głosy w dyskusjach na zebraniach Sekcji, podnoszące konieczność zainteresowania się branżowych instytutów naukowo-badawczych problematyką historyczną, głosy, które dotychczas nie dawały praktycznych skutków, inicjatywę grupy pracowników naukowych Instytutu Transportu Samochodowego, w składzie dyr. mgra inż. L. Bochniewicza, wymienionych na wstępie autorów referatów oraz mgrów inżynierów Jaśkiewicza i Olechnowicza — która podjęła z poparciem dykcji Instytutu prace w zakresie historii transportu i motoryzacji — pokwitować należy wyrazami szczególnego uznania. Inicjatywa ta stała się podstawą powołania przez Sekcję Historii Techniki i Nauk Technicznych zespołu badawczego pod przewodnictwem dyrektora Instytutu mgra inż. Bochniewicza.

Zespół słusznie wiąże swój plan pracy z powstającym równocześnie we Wrocławiu w ramach Instytutu Transportu Samochodowego Muzeum Techniki Transportu Drogowego. W Muzeum tym zostaną nie tylko zabezpieczone, ale również wykorzystane dla badań historycznych i eksponowane w celach dydaktycznych cenne obiekty, niszczone dotychczas w magazynach projektowanego i od lat nie realizowanego muzeum transportu. Zawarta w referacie prof. Madeyskiego sugestia uczynienia z muzeum wrocławskiego jednej z placówek naukowych Instytutu, a nie tylko zbioru ciekawych skądinąd eksponatów, jest ze wszech miar słuszna.

Zarówno tezy referatu prof. Madeyskiego stwierdzające, że błędem byłoby odrywanie studiów nad historią motorowych pojazdów drogowych od badań nad historią transportu drogowego w naszym kraju oraz że nie można jednych i drugich studiów prowadzić w oderwaniu od rozwoju stosunków gospodarczych i społecznych w Polsce, jak i sprecyzowany w szczegółach i podany szerokiej dyskusji plan prac nad historią techniki motoryzacyjnej w Polsce, zreferowany przez mgra inż. Groniowskiego, powinny znaleźć odbicie w programie realizacji Muzeum Techniki Transportu Drogowego.

Nie zamierzamy tutaj podawać streszczeń obu interesujących referatów. Zwrócimy raczej uwagę na te ich elementy, które poprzez głosy w dyskusji zostały szczególnie uwypuklone bądź w zgodzie, bądź w kontrowersji z poglądami wyrażonymi przez referentów.

Pierwszy interesujący problem, i to dotyczący nie tylko prac nad historią techniki transportu, a w szczególności transportu motorowego, ale i innych

dziedzin techniki — to sprawa powiązań z zagadnieniami natury ekonomicznej.

Już umiejscowienie w systemacie nauk historii techniki w powiązaniu z historią nauk technicznych może budzić pewne wątpliwości. Czy miejsce ich jest w zakresie całościowych badań nad historią nauki, czy też powinny one silniej sprząć się ze studiami nad historią kultury materialnej? Techniki z kolei nie można oderwać od gospodarczych skutków i gospodarczego podłoża jej rozwoju. W dyskusji podniesiona była wątpliwość (mgr Trawkowski), czy rozszerzanie prowadzonych przez zespół badań poza problematykę ściśle techniczną w zakresie rozwoju motoryzacji jest słuszne. Temu stanowisku przeciwstawiały się zarówno tezy referatu prof. Madeyskiego, jak i wypowiedzi innych dyskutantów (prof. Sudra). Przewodniczący zebrania, autor niniejszej notatki, w podsumowaniu zajął w tej sprawie stanowisko następujące: niebezpieczeństwo stanowiłoby dyletanckie wkraczanie techników w ich pracach historycznych w zagadnienia ekonomiczne lub polityczno-historyczne; natomiast byłoby nie do pomyślenia, bez popełnienia zasadniczych błędów metodologicznych, usiłowanie odrywania problematyki ściśle technicznej od powiązań ekonomicznych. W tych właśnie zagadnieniach granicznych nie można pomyśleć o pogłębieniu studiów bez koniecznego zaangażowania w pracy i wzajemnej pomocy techników, ekonomistów i historyków. Okoliczność, że historią nauki, historią techniki, historią rozwoju gospodarczego kraju zajmują się specjaliści z różnych dziedzin pracy zawodowej lub naukowej, nie może zaciemniać faktu jedności i współzależności wszystkich zjawisk, składających się na historię naszego narodu w poszczególnych okresach czasu i w różnych warunkach politycznego bytu.

Inny interesujący problem, podjęty w dyskusji przez ob. Wrzosa, a rozwinięty przez innych uczestników zebrania, to sprawa bezpośredniej, aktualnej użyteczności badań nad historią techniki. Ob. Wrzos, organizator naszego transportu samochodowego w latach 1945—46, komentując szeroki wachlarz problematyki zaproponowany w planie prac przedstawionym przez mgra Groniowskiego, stanął na stanowisku wyboru zagadnień, którymi należałoby się zająć w pierwszej kolejności, przede wszystkim z punktu widzenia korzyści, jakie mogłyby one dać dla współczesnych prac konstrukcyjnych oraz dla rozwiązania zadań, stojących przed transportem samochodowym. Stanowisku temu sprzeciwił się m. in. mgr Trawkowski stwierdzając, że „użyteczne oddanie historii w służbę aktualnych zagadnień nie może być wskazaniem naczelnym“ i że on — jako historyk — jest zdania, iż historia powinna przede wszystkim pomagać w wychowaniu ideologiczno-politycznym.

Zagadnieniu temu poświęcili fragmenty swoich wypowiedzi również inni dyskutanci, nie dzieląc na ogół żadnego ze skrajnych stanowisk. W podsumowaniu stwierdzono, że należy w pełni doceniać praktyczne znaczenie badań historycznych w zakresie techniki dla jej postępu w poszczególnych dziedzinach, nie byłoby jednak uzasadnione planowanie tych prac wyłącznie pod tak jednostronnym kątem widzenia. Za wiązaniem studiów historycznych ze współczesnymi problemami technicznymi przemawia możliwość łatwiejszego zainteresowania czynnych i twórczych techników zagadnieniami historycznymi, jeśli będą oni widzieli bezpośrednie powiązanie prac historycznych z ich aktualnymi zainteresowaniami. Interesujące i konkretne propozycje wysunął w tej

mierze prof. E. Habich uznając za celowe przeprowadzenie analizy dawnych konstrukcji z pozycji współczesnej wiedzy technicznej w dziedzinie pojazdów mechanicznych.

Wiele uwagi poświęcono w dyskusji (m. in. Wrzos, Wroczyński) trudnościom, jakie napotykała w okresie międzywojennym, szczególnie w latach 1929—39, inicjatywa twórcza w rozwoju zarówno pomocniczego przemysłu samochodowego, jak i prac konstrukcyjnych. Przytaczano przykłady odgórnego hamowania rozwoju transportu samochodowego (słynny podatek drogowy, specjalne taryfy kolejowe uniemożliwiające rozwój transportu drogowego) oraz przykłady działania potężnych zagranicznych firm samochodowych, zainteresowanych nie tylko w imporcie do Polski gotowych samochodów, ale w większym jeszcze stopniu w handlu częściami zamiennymi i w rozwoju własnych warsztatów obsługi.

Z największym więc trudem powstawały i utrzymywały się małe warsztaty pomocnicze. W latach trzydziestych rozwijała się również w ograniczonych rozmiarach produkcja licencyjna samochodów (Fiat, Saurer) oraz montownie (General Motors). Konsekwentnej polityce produkcyjnej stawały jednak na przeszkodzie konkurencyjne zabiegi poszczególnych firm zagranicznych, zdoływających sobie w kraju rzeczników ich interesów.

Mgr Okołów i inni dyskutanci podnieśli istniejącą w okresie międzywojennym mimo trudnych warunków prężność myśli konstrukcyjnej polskich inżynierów, prężność, która w sprzyjających warunkach po wyzwoleniu wyraziła się szybką realizacją samochodu ciężarowego „Star“ oryginalnej polskiej konstrukcji.

Wypowiedzi te raz jeszcze potwierdzają tak bardzo głębokie sugestie prof. Z. Modzelewskiego, który niejednokrotnie na zebraniach Komitetu Historii Nauki podkreślał, że zadaniem historii dwudziestolecia będzie naświetlenie różnorodnych ograniczeń, nakładanych na możliwości pracy twórczej jednostek w różnych dziedzinach, a także naświetlenie roli, jaką odgrywał drobniejszy, nieskartelizowany kapitał polski w walce z imperialistycznym kapitałem zachodnim, nie tylko broniącym swych pozycji w gospodarce Polski międzywojennej, ale dążącym wytrwale i bezwzględnie do rozszerzenia wpływów i stanu posiadania.

Zagadnienie periodyzacji badań, nawet w zakresie bieżącego stulecia, okazało się wysoce dyskusyjne. Istotne w skali światowej zmiany w konstrukcji i użytkowaniu samochodów przynikały na nasz teren z pewnym, niekiedy bardzo dużym opóźnieniem. Również pierwsza i druga wojna światowa miały różny skutek dla rozwoju motoryzacji w skali światowej i w Polsce.

Uzgodnienie więc dwu zasadniczych, możliwych do pomyślenia podstaw periodyzacji: technicznej i polityczno-ustrojowej (a przed pierwszą wojną światową z dodatkowymi odchyleniami wynikającymi z podziału na zabory), nie jest sprawą łatwą. Wydaje się, że ani bardzo schematyczny podział, proponowany przez mgra Trawkowskiego — „do“ i „od“ epoki socjalizmu, ani drobiazgowy podział terenowo-czasowy mgra Groniowskiego, w którym kolejne wojny światowe odgrywają rolę zasadniczych etapów, nie mogą być przyjęte bez zastrzeżeń.

Sprawa powiązań transportu drogowego z innymi jego formami (choćby tylko transportem wodnym i kolejowym), jak również mocniejsze uwypukle-

nie zagadnień wiążących sprawę transportu z całokształtem gospodarki były przedmiotem wypowiedzi prof. Minchejmera i prof. Małka. Zdaniem obu wymienionych referat mgra Groniowskiego nie dotyka tych zagadnień, istnieje więc w przedstawionym planie badań niebezpieczeństwo zacieśnienia problematyki.

Wypowiedzi te potwierdzają wątpliwą wartość „branżowych“ opracowań syntetycznych bez rozszerzenia pola obserwacji, jak również bez oparcia wniosków i konkluzji końcowych na materiale porównawczym, pozwalającym na wychwycenie ogólniejszych prawidłowości. Prawidłowości właściwych nie tylko tej lub innej dziedziny techniki lub wiedzy, ale wspólnych w danym okresie czasu i danych warunkach politycznego bytu. Specyfika „branżowa“ wyników badań historycznych w tym lub innym zakresie wskaże natomiast odchylenia (często bardzo wyraźne) od wspomnianych ogólnych prawidłowości. Wykrycie i analiza tych specyficznych cech rozwoju stanowić będzie chyba najdalej posunięty etap opracowań historycznych węższych dziedzin nauki i techniki.

Większość uczestników zebrania biorących udział w dyskusji jak też i przewodniczący w słowie końcowym zgodni byli w poglądzie, że jeśli nawet proponowany wstępnie przez mgra Groniowskiego plan pracy nie stanowi dostatecznej podstawy do uporządkowania prac, to w każdym razie jest bogatym wykazem wskazującym, jakie materiały historyczne należy zgromadzić i zabezpieczyć oraz jakie wiadomości od żyjących pionierów naszej motoryzacji należy zebrać, aby dalsze opracowania mogły dać najbardziej wartościowe, bo źródłowo udokumentowane wyniki.

Wydaje się, że dzieje motoryzacji w Polsce w okresie międzywojennym, tak bardzo typowe dla wielu innych pokrewnych dziedzin techniki, staną się przedmiotem szczególnego zainteresowania przyszłych współpracowników i korespondentów zespołu.

Nie umniejsza to troski o zabezpieczenie i ujawnienie reliktyw, jak również zebranie informacji z okresu przed pierwszej wojny światowej odnośnie do zaczątków motoryzacji w Polsce.

Ważne byłoby również ustalenie, czy spośród Polaków pozostających w tym czasie i później (okres I wojny światowej) poza granicami kraju nie ma ludzi, którzy dali szczególnie czynny wkład w dziedzinie budowy samochodów.

*Jerzy Bukowski*

## Z PRAC NAD HISTORIĄ POLSKIEJ TECHNIKI FILMOWEJ

Dzieje polskiej techniki filmowej stały się w roku 1955 przedmiotem systematycznych badań, podjętych w ramach prac Sekcji Historii Techniki i Nauk Technicznych Komitetu Historii Nauki PAN.

Do prowadzenia tych badań utworzył się Zespół, którego inauguracyjne zebranie odbyło się w dniu 8 czerwca 1955. Przewodniczącym Zespołu jest prof. Wł. Jewsiewicki. Zespół składa się z sześciu członków, którzy podzielili między siebie przedmiot badań, jak następuje: