

Furman, Stanisław

"Siegfried Marcus - Ein Erfinderleben", Gustav Goldbeck, Düsseldorf 1961 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 7/3, 376-377

1962

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.

Berzeliusa w rozwoju atomistyki i chemii analitycznej, jego słynną teorię elektrochemiczną, dorobek na polu chemii organicznej i formułowanie pojęcia katalizy. Ostatni rozdział, będący szczególnie oryginalnym wkładem autorów, dotyczy stosunków Berzeliusa z uczonymi rosyjskimi, stosunków istotnie bardzo żywych. Wystarczy powiedzieć, że w laboratorium Berzeliusa w Sztokholmie pracowało pięciu rosyjskich uczonych, a w archiwum Królewskiej Akademii Nauk w Sztokholmie zachowało się przeszło 50 listów chemików rosyjskich do Berzeliusa.

Lektura omawianych książek nasuwa refleksje na temat braku jakichkolwiek wiadomości o stosunkach Berzeliusa z nauką polską. Powołuje się na niego Jędrzej Śniadecki w późniejszych wydaniach swego podręcznika chemii, ale do końca nie uznaje wprowadzonych przez szwedzkiego uczonego symboli pierwiastków i jego sposobu pisania wzorów. Sam Berzelius miał liche wyobrażenie o stanie chemii u nas, jak to wynika z jednego z cytatów zamieszczonych w książce Jorpesa. Miał jednak swych wielbicieli w Polsce. Świadczy o tym opis wizyty u Berzeliusa, jaką złożył amator-archeolog Eustachy Tyszkiewicz, znajdujący się w jego książce o Szwecji, i mało znana książeczka napisana w drugiej połowie ubiegłego stulecia przez członka Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk, Wawrzyńca Engeströma, zawierająca nie tylko mało fachowy opis dorobku szwedzkiego uczonego, ale również liczne wierszowane inwokacje skierowane do Berzeliusa. Zdaje się więc, że sprawa stosunków nauki polskiej do Berzeliusa zasługiwałaby również na takie opracowanie, jakie autorzy radzieccy dali w swojej książce odnośnie do nauki rosyjskiej.

BOLESŁAW SKARŻYŃSKI

Gustav Goldbeck, *Siegfried Marcus — Ein Erfinderleben*, VDI-Verlag, Düsseldorf 1961, s. II + 80.

Wśród twórców samochodu Siegfried Marcus (1831—1898) stanowi postać wybitną i interesującą, choć mniej znaną. Zwraca on uwagę nie tylko wynalazkami, ale całą osobowością wynalazcy. Właśnie słowo „wynalazca“ najlepiej określa Marcusa, cechuje go bowiem ustawicznie dążenie ku nowym wynalazkom, przy braku niemal zainteresowania w ich rozpowszechnianiu, w znajdowaniu dla nich właściwszych zastosowań. Posiadacz wielu patentów nie potrafi osiągnąć nawet należnych mu z tej racji korzyści materialnych, mimo że pomysły jego stanowią trwałe wkład w rozwój techniki, a podchwytywane i rozwijane przez innych dają im zarówno sukcesy finansowe, jak rozgłos i sławę.

Marcus — Żyd meklemburski, który w młodości poznał ciężar dyskryminacji rasowej, traktuje technikę i swoje sukcesy jako drogę prowadzącą do zdobycia praw i pozycji społecznej. Znacznie bardziej zależy mu na uznaniu ze strony świata nauk i czynników państwowych niż na zdobyciu majątku. Zawsze stara się utrzymać niezależność wynalazcy, rezygnując z intratnej i na pewno korzystnej współpracy nawet z takimi ludźmi techniki i przemysłu, jak Werner Siemens. Nie ma w sobie nic z przemysłowca, a wiele z artysty, dla którego technika jest pewnym rodzajem sztuki. W tym niespotykanym już dziś niemal podejściu do techniki tkwi źródło zarówno bogactwa jego pomysłów, jak i niepowodzeń w świecie potężniejszego przemysłu kapitalistycznego.

O Marcusie zwykło się mówić jako o twórcy jednego z pierwszych samochodów, przypisując mu przy tym znacznie mniejszą rolę niż Daimlerowi czy Benzowi w stworzeniu podstaw techniki motoryzacyjnej. Tymczasem samochód stanowił tylko jeden, wprawdzie najciekawszy, etap jego kariery wynalazcy. Goldbeck

twierdzi zresztą nie bez racji, że w przypadku samochodu trudno mówić o wynalazku, a raczej jest to stopniowe kształtowanie się koncepcji połączenia takich elementów, jak silnik, układ napędowy, skład kierowniczy itp., z których każdy ma swój niezależny rozwój. Marcus przy tym bardzo niewiele uwagi poświęcił samochodowi jako całości. Interesował się konstrukcją silnika, a samochód był tylko jedną z form jego zastosowania. Nawet jednak prace nad silnikiem były dopiero wynikiem dwu wynalazków Marcusa dokonanych znacznie wcześniej i z myślą o innych celach. Były to: gaźnik projektowany jako palnik dla płynnych węglowodorów i zapalarka elektryczna stosowana przez długie lata do inicjowania eksplozji materiałów wybuchowych. Pracując nad gaźnikiem podjął Marcus próbę zastosowania go do atmosferycznych silników spalinowych i to był początek jego drogi ku samochodom. W silnikach spalinowych usiłował przy tym wykorzystać zapłon elektryczny swych zapalarek. To doprowadziło go do bardzo wczesnego zainteresowania się silnikami czterotaktowymi i opracowania systemu zapłonu elektrycznego samochodów. Obok tych prac już od 1868 r. prowadził próby wprowadzenia silników spalinowych jako źródła napędu pojazdów kołowych, tworząc w 1875 r. dość sprawny prototyp samochodu z silnikiem czterotaktowym. Nigdy jednak nie zabiegał o patenty z tej dziedziny, nie traktował samochodu jako swego głównego wynalazku, znacznie bardziej ceniąc swój wkład w konstrukcję silników.

Praca Goldbecka, choć zwraca uwagę na osobowość Marcusa, usiłuje znaleźć motywy jego postępowania i wyjaśnić cechy charakteru, nie ma w sobie nic z gatunku *vie romancée*. Jest to biografia odznaczająca się przede wszystkim sumiennością i rzetelnością opracowania. Autor wykorzystał poważną ilość źródeł, takich jak świadectwa patentowe, katalogi wystaw przemysłowych, artykuły w czasopiśmie technicznych, szczegółowo udokumentowując nimi swe dociekania. Przejrzyste, dobrze omówione rysunki konstrukcyjne przyczyniają się do zrozumienia wielu istotnych szczegółów. Za równie pożyteczne należy uznać krytyczne omówienie dotychczasowej literatury o Marcusie.

STANISŁAW FURMAN

G. W. Trinkler, *Dwigatielestrojenije za polustoletije, oczerki sowriemiennika*, Izdatielstwo „Riecznoj Transport“, Leningrad 1958, s. 168.

Autor, zmarły w 1957 r., doktor nauk technicznych i profesor, jeszcze w 1898 r., jako student Technologicznego Instytutu w Petersburgu, skonstruował pierwszy na świecie silnik o samozapłonowym paliwie, wykonany i wypróbowany później w dawnych Zakładach Pułiłowskich.

W książce G. Trinklera, który w ciągu pół wieku zajmował się zagadnieniami silników spalinowych, podane zostało wiele materiałów z tej dziedziny — wyników jego własnych długoletnich doświadczeń.

Książka składa się z przedmowy, wstępu i 15 rozdziałów.

We wstępie autor, nawiązując do skonstruowanego w czasie ostatniej wojny nadzwyczaj udanego silnika spalinowego W-2 przeznaczonego dla czołgów, podaje charakterystykę pierwszych rosyjskich profesorów i inżynierów, którzy przyczynili się wybitnie do rozwoju nowych idei w dziedzinie budowy silników spalinowych.

W rozdziale pierwszym Rozwój stosowania silników spalinowych w drugiej połowie XIX w. podana jest charakterystyka pierwszych na świecie silników spalinowych, a następnie — w związku z wynalazkiem czterotaktowych silników — gazowych silników dużej mocy i silników o paliwie płynnym. Rozdział ten zawiera sporo rysunków silników zagranicznych i rosyjskich.