

# Glass, Andrzej

---

## "Historia lotnictwa", Tadeusz Rejniak, Warszawa 1966 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 12/2, 415-419

---

1967

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.



ich rodzaje i zastosowania w różnych gałęziach przemysłu. W drugiej części omówiono historię energochłonnych i organicznie związanych z energią elektryczną procesów technologicznych w elektrochemii (galwanotechnika i elektroliza) oraz elektrotermii (metalurgia stali, aluminium i ferrostopów). W części końcowej podano zarys historii przemysłu elektrotechnicznego, którego stan decydował o ilościowym i jakościowym rozwoju elektryfikacji przemysłu w Rosji.

Praca zawiera 337 pozycji bibliograficznych, przy czym kilka z nich, omówionych częściowo w tekście książki, dotyczy ziem polskich (ówcześnie pod zaborem rosyjskim), np.: dane o elektrowniach w Białymstoku, Warszawie, Łodzi i Radomiu (poz. 337); wyniki badań napędu grupowego i indywidualnego w warsztatach kolejowych w Pruszkowie (poz. 86). Cytowana jest również publikacja o stanie przemysłu elektrotechnicznego w Rosji w zależności od przywozowej polityki celnej (poz. 302), napisana przez Aleksandra Rotherta (1870—1937), późniejszego profesora Politechniki Lwowskiej, doktora honorowego Politechniki Warszawskiej, członka Akademii Nauk Technicznych i członka Polskiego Komitetu Elektrotechnicznego SEP.

W omawianej pracy znajdujemy jeszcze inne wzmianki dotyczące przemysłu na terenach Polski, np.: o instalacji 5-tonowego pieca stalowniczego typu Nathusius w Sosnowcu (s. 138); o zastosowaniu przez braci Łaszczyńskich w swoim zakładzie Kopalnia Miedzi w Kieleckiem ulepszonym sposobu rafinacji i otrzymania miedzi bez zanieczyszczeń (s. 122); o bieleniu metodą Stiepanowa tkanin w fabryce Heinzela i Kunitzera w Łodzi oraz papieru w fabryce w Pabianicach (s. 124); o wydziale elektrolizy fabryki wapna bielącego, sody żrącej, węglanu wapniowego i chloranu potasowego w Żabkowicach Śląskich (s. 125).

Jerzy Kubiawski

Tadeusz Rejniak, *Historia lotnictwa*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966, ss. 60, ilustr. 33.

Książki omawiające całość historii lotnictwa nie pojawiają się u nas często. W okresie po wyzwoleniu można odnotować zaledwie parę prac z tej dziedziny. W serii *Wiedza powszechna* ukazała się *Historia samolotu* W. Rychtera<sup>1</sup>. Mimo że książeczka ta miała skromną, 68-stronicową objętość i obejmowała tylko zasadniczy rodzaj maszyn latających, stanowiła ona udane kompendium historii płatowców aż po rok 1914, dobrze zilustrowane właściwie dobranymi 50 zdjęciami i rysunkami. Obszerniejszym natomiast opracowaniem historii lotnictwa, obejmującym wszystkie jego dziedziny i zawierającym liczne fragmenty tekstów źródłowych, była książka E. Banaszczyka *Na podbój nieba*<sup>2</sup>.

*Historia lotnictwa* T. Rejniaka, która ukazała się w serii *Szkolenie szybowcowe* zapoczątkowującej cykl *Biblioteki Aeroklubu PRL*, poświęcona jest — w odróżnieniu od dwóch poprzednich pozycji — przede wszystkim historii lotnictwa polskiego. Tylko trzecią część jej niewielkiej objętości autor przeznaczył na omówienie dziejów lotnictwa na świecie, co dało w wyniku zarys bardzo pobieżny, wielokrotnie skromniejszy niż w wymienionych książkach.

*Historia lotnictwa polskiego* — od 1933 r., gdy ukazała się książka *Ku czci poległych lotników*<sup>3</sup> — nie miała żadnego opracowania całościowego, choć poszczególne książki lub ich rozdziały omawiały dzieje polskiego sportu samolotowego,

<sup>1</sup> Warszawa 1949.

<sup>2</sup> Warszawa 1957.

<sup>3</sup> *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*. Warszawa 1933.

szybownictwa, spadochroniarstwa i lotnictwa wojskowego oraz początki lotnictwa w Polsce<sup>4</sup>. Częściowo tylko rolę historii lotnictwa polskiego może spełniać książka B. Arcta *Skrzydła nad Warszawą*<sup>5</sup>. T. Rejniak natomiast dokonał w swej książeczce zestawienie — w wielkim skrócie — całych dziejów polskiego lotnictwa, i to jest chyba największą jej zaletą.

Praca Rejniaka ma służyć za materiał szkoleniowy pilotom szybowcowym. Mimo małej objętości zawiera sporą ilość wiadomości, podanych w sposób przystępny i ciekawy. W pierwszych rozdziałach autor po przypomnieniu legend lotniczych omawia dorobek Leonarda da Vinci oraz próby i osiągnięcia pionierów baloniarstwa, spadochroniarstwa, szybownictwa, lotów samolotowych i śmigłowcowych. W rozdziale poświęconym początkom naszego lotnictwa autor ukazuje prace Boratyniego i Siemienowicza i poprzez działalność Drzewieckiego i Tańskiego dochodzi do 1914 r.; w następnym rozdziale opisuje lotnictwo polskie w okresie międzywojennym: wytwórnie lotnicze, lotnictwo komunikacyjne, sport samolotowy i szybowcowy, konstrukcje szybowców oraz spadochroniarstwo. Później omawia udział lotnictwa polskiego w kampanii wrzesniowej i walkach na Zachodzie oraz szlak bojowy lotnictwa ludowego. Ostatni wreszcie rozdział, zajmujący trzecią część książeczki, poświęcony jest rozwojowi lotnictwa w Polsce Ludowej; obejmuje on krótkie informacje o rozwoju lotnictwa wojskowego i komunikacyjnego oraz obszernie potraktowane dzieje sportu szybowcowego, spadochronowego, samolotowego i modelarskiego. Ogółem dziejom polskiego lotnictwa sportowego poświęcone jest 20% treści książeczki.

Przed autorem tego rodzaju pracy stoją trzy główne problemy: dokonanie właściwego doboru najważniejszych faktów i ich wzajemne wyważenie; ustalenie proporcji między poszczególnymi zagadnieniami; sprawdzenie wiarygodności podawanych informacji. Drugi z wymienionych problemów w dużym stopniu rozstrzygnęło przeznaczenie książeczki. Pozostałe wymagają dokładniejszego omówienia.

W rozdziałach poświęconych historii lotnictwa światowego zwraca uwagę niezbyt trafna ocena niektórych faktów. Dorobek G. Cayleya np. został uznany za mało znaczący, próba zaś wlotu Le Brisa w 1868 r. — za pierwszy sukces (ss. 13—14). Niezależnie jednak od wkładu naukowego o dużej wartości pionierskiej, Cayley był twórcą pierwszego szybowca, który wykonał w 1853 r. lot z żaglą<sup>6</sup>. Le Bris natomiast zbudował dwa szybowce: pierwszy w 1857 r., na którym wykonał mały skok, rozbijając aparat i łamiąc sobie nogę, oraz drugi w 1868 r., który został rozbity podczas prób bez pilota<sup>7</sup>. Rozwój sterowców (ss. 10—11) został przez Rejniaka omówiony bez dat i nazwisk — zabrakło nawet Zeppelina. W dziejach wiroplątów (s. 19) brak jest nazwisk Ciervy, Juriewa i Sikorskiego, choć wymieniono cztery śmigłowce innych konstruktorów. Cały zaś rozwój lotnictwa na świecie po 1914 r. został skwitowany wiadomościami o przelotach Lindbergha i Czkałowa, samolocie „Maksym Gorki”, śmigłowcach z lat trzydziestych i pierwszych samolotach odrzutowych.

Rozdziały te zawierają również sporo błędów. W ubiegłym wieku próby lotu

<sup>4</sup> K. Dąbrowski, *Przegląd samolotów sportowych i ich osiągnięć*. Warszawa 1964; J. Adamczak, A. Glass, *Nauka pilotażu szybowcowego*. Warszawa 1959; T. Malinowski, *Spadochrony*. Warszawa 1963; A. Kurowski, *Lotnictwo polskie w 1939 roku*. Warszawa 1962; B. Arct, *W podniebnej chwale*. Warszawa 1958; I. Koliński, *Ludowe lotnictwo polskie*. Warszawa 1965; J. Konieczny, *Zaranie lotnictwa polskiego*. Warszawa 1961.

<sup>5</sup> Warszawa 1965.

<sup>6</sup> Por. np.: C. H. Gibbs-Smith, *Sir George Cayley's Aeronautics 1796—1855*. London 1962.

<sup>7</sup> Por. np.: C. H. Gibbs-Smith, *The Aeroplane: an Historical Survey*. London 1960, s. 15.

przeprowadzał w Polsce Jan Wnęk z Kaczówki, a nie z Kaczanówki (s. 8). Współcześni historycy lotnictwa<sup>8</sup> zaprzeczają temu, iż Leonardo da Vinci przeprowadzał próby z balonami na ogrzane powietrze (s. 9). J. Degen, prócz snucia pomysłów (s. 13) zbudował maszynę latającą i dokonał pomiaru jej udźwigu. Informacja o locie samolotu „Avion III” (s. 14) była fałszerstwem z początków naszego stulecia, co jest już od dość dawna znane<sup>9</sup>. Otto Lilienthal zginął na szybowcu nie dwupłatowym (s. 15), lecz jednopłatowym<sup>10</sup>; źródłem błędnej wersji była relacja P. Pilchera z 1896 r. Drzewiecki skonstruował swój samolot „Canard” w 1912 r., a nie w 1913 r. (s. 16). Trudno dziś nazywać samolot „Maksym Gor’ki” największym samolotem świata (s. 18), skoro zbudowano następnie kilka większych od niego. Pierwszym samolotem odrzutowym nie był Me-262 z 1942 r. (s. 4), lecz He-178 z 1939 r. Ponadto przekreśleniu uległy niektóre nazwiska i imiona: powinno być Chanute a nie Channte (ss. 14 i 15), Orville Wright — nie Orwille (s. 15), Igor Sikorski — nie Sergiusz (s. 17). Zdjęcie na s. 17 nie przedstawia L. Blériota w locie, lecz kopię jego samolotu w 50-lecie pierwszego przelotu przez kanał La Manche.

Szczególnie dużo niedostatków mają rozdziały odnoszące się do dziejów lotnictwa w Polsce. Nie można być pewnym, że model latający Boratyniego (s. 20) był pierwszy na świecie. Twierdzenie zaś, że model ten był podobny do aparatu projektowanego przez Leonarda da Vinci (s. 20), nie da się niczym uzasadnić; przeciwnie, szkice Leonarda i opis modelu Boratyniego temu przeczą, a trudno za cechę istotnego podobieństwa uznać ruchome skrzydła. O Boratynim wiemy nie tylko z korespondencji (s. 20), pisał o nim również np. J. I. Becher w *Närrische Weisheit und weise Narrheit*<sup>11</sup>.

Fragment o Tańskim (ss. 21—23) wymaga wielu sprostowań. Tański interesował się lotem i budową owadów nie mniej niż ptaków, czego dowodem jest m. in. to, że skrzydła swego samolotu „Łątka” wzorował na owadach. Wbrew zdaniu autora, Tański wiedział już o próbach Lilienthala, przystępując do budowy „Lotni”, rozpoczęcie zaś tej budowy w 1894 r. — o czym pisze Tański — nie oznacza, iż w tymże roku ją zakończono. Lot Tańskiego na odległość 30 m w terenie płaskim jest raczej nierealny technicznie, sam Tański zresztą nie podawał takiej odległości, a legenda na ten temat powstała po latach. Twierdzenie, iż „był to prawdopodobnie pierwszy w dziejach lotnictwa szybowcowy wzlot człowieka z terenu płaskiego”, brzmi niepoważnie, gdyż byłby to równocześnie jedyny na świecie wzlot z terenu płaskiego bez pomocy energii urządzeń startowych. Tański swój śmigłowiec budował w latach 1905—1907, a nie w 1909 r.; wyposażył go później w silnik spalinowy.

S. Kozłowski (s. 23) nie wykonał w 1919 r. na swym samolocie skoku z wysokości 3 m, lecz w 1910 r. — na wysokość 3 m. W historii polskiej działalności lotniczej przed 1914 r. nie wymieniono Warszawskiego Towarzystwa „Awiata”, które prowadziło pierwszą w Polsce szkołę lotniczą i pierwszą polską wytwórnię samolotów.

Najwięcej niedociągnięć ma rozdział omawiający lotnictwo polskie w okresie międzywojennym. Nasuwają się w szczególności następujące sprostowania i uwagi na temat naszego przemysłu lotniczego. Wykupienie zakładów lotniczych przez państwo (s. 24) wcale nie zapewniło rozwoju temu przemysłowi, czego dowodem jest zmniejszona po wykupieniu produkcja LWS<sup>12</sup>. Wymienianie Karpiańskiego (s. 24)

<sup>8</sup> Por. tamże, s. 4.

<sup>9</sup> Por. np.: G. Wissmann, *Geschichte der Luftfahrt*. Berlin 1960, s. 180.

<sup>10</sup> Por.: G. Halle, *Otto Lilienthal. Der erste Flieger*. Düsseldorf 1965, s. 162.

<sup>11</sup> Frankfurt 1682.

<sup>12</sup> Por.: T. Cyprian, *Komisja stwierdziła*. Warszawa 1960, ss. 157—174.

wśród zasłużonych konstruktorów jest nieporozumieniem, wszak tylko zbudował szybowiec, będąc jeszcze studentem. J. Rudlicki nie miał nic wspólnego z Lubelską Wytwornią Samolotów (s. 25) powstałą w 1936 r., lecz z Zakładami Mechanicznymi E. Plage i T. Laśkiewicz. Jego następcą po upaństwowieniu wytworni i nazwaniu jej LWS był Z. Ciołkosz, którego zastępcą był J. Teisseyre (s. 25). Rumbowicz (s. 26) był dyrektorem PZL tylko do 1934 r., nie wszystkie przeto osiągnięcia PZL są jego zasługą.

Wśród polskich przedwojennych konstrukcji lotniczych wymienione zostały samoloty MN-3, 4 i 5 oraz PWS-10, zbudowane w niewielu egzemplarzach (s. 25), przy omawianiu zaś dorobku wytworni PZL (s. 26) i RWD (s. 27) nie wspomniano challenge'owych samolotów PZL-19 i PZL-26, pasażerskiego „Wichra”, szkolnego RWD-8 zbudowanego w 400 egzemplarzach oraz seryjnie budowanych: turystycznego RWD-13 i akrobacyjnych RWD-10 i 17. Myśliwce P-24 (s. 26) w ogóle nie wchodziły w skład naszego lotnictwa. Samolot „Sum” (s. 26) miał oznaczenie nie PZL-42, lecz PZL-46. Konstruktorem „Karasia” i „Suma” nie był Dąbrowski (s. 26), lecz Prauss. Samolot „Wyżeł” nosił oznaczenie PWS-33, a jego konstruktorami byli W. Czerwiński i F. Miształ (s. 27). Trudno nazwać „Sokoła” i „Lamparta” bardzo udanymi prototypami (s. 27), skoro dopiero były w budowie, do „Jastrzębia” zaś jego oblatywacz, B. Orliński, miał sporo zastrzeżeń, co spowodowało czasowe wstrzymanie rozpoczętej już produkcji 30 sztuk. Podobnie niesłusznie autor zalicza „Wilka” do świetnych samolotów nie ustępujących zagranicznym (s. 37), samolot ten bowiem nie został skierowany do produkcji z winy wad silników „Foka” oraz kłopotów z prototypowym płatowcem; dlatego właśnie zdecydowano budowę ulepszanego prototypu pod nazwą „Lampart”. Naszymi konstruktorami byli: Morison, Bartolewski, Prauss i Blaicher, a nie: Moryson (s. 25), Bartoszewski (s. 25), Praus (s. 26) i Bleicher (s. 35).

Rozwój polskiej komunikacji lotniczej zapoczątkował Aerolloyd, a nie Aeroloyd (s. 27). Omawiając zaś rozwój LOT-u do 1939 r. (s. 28), należało wspomnieć, że nasze linie sięgały wówczas od Helsinek po Palestynę, a podstawowym sprzętem były samoloty „Fokker” i „Lockheed”.

Międzynarodowe zawody balonowe odbywały się o puchar Gordon-Bennetta, a nie Gordon-Benetta (ss. 31 i 32).

Historia szybownictwa także wymaga sprostowań. W Białce w 1923 r. zwyciężył szybowiec „Alkar”, a nie „Akra” (s. 33). Czerwiński skonstruował nie 12 (s. 34), lecz 14 typów szybowców; autor pominął „Żabę” i CWJ. Grzeszczyk zbudował 4 typy, a nie 5 (s. 34); SG-3 miał kilka wersji, np.: SG-3/34, SG-3/35, a nie tylko wymienione przez autora. Kocjan skonstruował 7 typów szybowców, a nie 12 (s. 34), w tym „Mewę” wraz z Grzeszczykiem. Wersje szybowców nie można liczyć jako typy, gdyż sama „Czajka” miała 5 odmian: „Czajka I”, „Czajka bis”, „Czajka II”, „Czajka II bis”, „Czajka III”, a większość szybowców Kocjana miała dwie wersje. Kocjan ponadto zbudował motoszybowiec „Bąk”. Szybowiec WOS (nie „Wos”, gdyż nazwa była skrótem od Wojskowy Obóz Szybowcowy w Ustianowej) nie był własną konstrukcją Blaichera (s. 35), lecz przeróbką szybowca CW-5 bis. M. Offierski ustanowił na „Bąku” dwa rekordy międzynarodowe, a nie jeden (s. 35).

Rozdział o udziale polskiego lotnictwa w II wojnie światowej również budzi wiele zastrzeżeń. We fragmencie o kampanii wrześniowej nie zostały wymienione typy samolotów, na jakich latali nasi piloci: myśliwskie P-11, rozpoznawczo-bombardujące „Karasia” i bombowe „Łosie”. Liczba polskich samolotów wojskowych w 1939 r. wynosiła ponad 1500 sztuk (z czego 700 bojowych), a nie 790 (s. 37). We wrześniu 1939 r. stan samolotów w jednostkach bojowych wynosił 397 sztuk, a w rezerwie 100 sztuk, co razem daje ok. 500, a nie 530 (s. 37) samolotów. Faktycznie z rezerwy wykorzystano tylko 36 samolotów, a więc w kampanii wrześnio-

wej użyto 433 samoloty w jednostkach bojowych<sup>13</sup>. Na ss. 38—39 przy omawianiu działalności polskich dywizjonów nie zostały wymienione nazwy samolotów: „Hurricane”, „Spitfire”, „Mustang”, „Wellington” czy „Lancaster”, na których latał nasi piloci. Brak jest też liczb: 810 samolotów i 190 bomb latających zestrzelonych przez polskich pilotów na Zachodzie oraz 102,5 tys. wykonanych przez nich lotów bojowych<sup>14</sup>. Liczba 400 polskich pilotów w lotnictwie transportowym (s. 38) jest mocno przesadzona. Przy omawianiu szlaku bojowego lotnictwa ludowego (ss. 39—41) brak jest nazw samolotów Jak-I i 9, Il-2, Po-2 i Pe-2, używanych w jednostkach bojowych.

W rozdziale omawiającym rozwój lotnictwa w Polsce Ludowej zapomniano o istnieniu wojsk powietrzno-desantowych (tzw. komandosów). Opisując działalność powojennego LOT-u (s. 43), należało wymienić typy używanych samolotów pasażerskich: Li-2, Il-14, Il-18 i An-24. Wśród naszego powojennego dorobku konstrukcyjnego zapomniano o śmigłowcach: GIL, „Żuk”, „Trzmiel” i SM-2, choć znalazło się miejsce na informacje o mało znaczących prototypach samolotów E. Stankiewicza. Konieczne jest też kilka sprostowań. Pierwsze 5 zrekonstruowanych szybowców „Salamandra” było oblatane nie w czerwcu 1946 r. (s. 44), lecz w marcu 1947 r. Samoloty CSS-11 i 12 powstały pod kierunkiem inż. L. Dulęby, a nie dra inż. F. Misztala (s. 46). „Iskra” była oblatana w lutym 1960 r., a nie 1962 r. (s. 46). Szkoła Pilotów i Mechaników znajdowała się w Ligocie Dolnej, a nie w Ligotce Dolnej. W 1948 r. odbyły się VII, a nie I Krajowe Zawody Szybowcowe (s. 47). Pierwsze w Polsce zawody szybowcowe w terenie płaskim odbyły się w 1937 r., a nie w 1951 r. (s. 48). Na s. 53 czytamy, że S. Kasperek „zwycciężył w I Mistrzostwach Akrobacji i w dalszych latach ani razu nie oddał mistrzowskiego tytułu”, tymczasem w I Mistrzostwach w 1960 r. zwyciężył A. Ackerman. Również i w tym rozdziale kilka nazwisk otrzymało nieprawidłową pisownię. Powinno być: A. Zientek, a nie Ziętek (s. 46), I. Kempówna — a nie Kępówna (s. 47), R. Bitner — nie Bittner.

Książeczka Rejniaka jest zbyt skromnie ilustrowana, a zdjęcia po części nie- zbyt trafnie dobrane lub z podpisami mającymi mało wspólnego z historią lotnictwa.

Książka — mimo licznych błędów — spełni postawione przed nią zadania szkoleniowe. Nowe zaś, gruntownie poprawione jej wydanie, o zwiększonej liczbie właściwie dobranych ilustracji, będzie mogło stanowić popularny skrót historii lotnictwa na świecie i w Polsce.

Na marginesie rozważań o polskich książkach o historii lotnictwa światowe- go trzeba zauważyć, że autorzy ich dość bezkrytycznie czerpią informacje z przy- padkowo napotkanych prac zagranicznych, ani nie analizując tekstów źródłowych, ani nie korzystając z naukowych opracowań z tej dziedziny.

Andrzej Glass

Janusz Żarnowski, *Struktura społeczna inteligencji w Polsce w latach 1918—1939*. Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1964, ss. 363.

Janusz Żarnowski, *O inteligencji polskiej lat międzywojennych*. „Wiedza Powszechna”, Warszawa 1965, ss. 195.

Badania nad strukturą społeczną, nad historią klas i warstw społecznych są w Polsce dziedziną nową, mimo że Międzynarodowa Komisja Historii Ruchów Spo-

<sup>13</sup> Por.: A. Kurowski, *op. cit.*, ss. 24 i 313.

<sup>14</sup> Por.: B. Arct, *W podniebnej chwale*. Warszawa 1958, ss. 339 i 341; M. Wyszkowski, *Polskie skrzydła nad Anglią*. Warszawa 1957, s. 56.