

Drapella, Władysław A.

"Inżynierskie wspomnienia. Wspomnienia ludzi morza i wybrzeża", Stanisław Hückel, Gdańsk 1981 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 28/1, 228-232

1983

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.



wickiego, Wiktora Kuźniara, Jerzego Smoleńskiego, Erazma Majewskiego). Autor ujawnił także niektóre mechanizmy, w wyniku działania których „wychwytywano” sobie wzajemnie tematy prac badawczych, doprowadzono do upadku ciekawe inicjatywy organizacyjne itp.

Trzeba jednak pamiętać, że Lencewicz pisał listy do swej koleżanki z Kursów Naukowych. Niezależnie więc od dość powierzchownie przedstawionych uwag na temat organizacji nauki oraz aktualnie prowadzonych badań przez autora (głównie geologicznych) listy te mają charakter wyrznięć przyjacielskich. Choćby z tych względów, są one przede wszystkim źródłem do poznania sylwetki autora, a głównie przyczyn jego porywczosci (czasem wręcz arogancji). Rzecz ciekawa, że zdawał sobie doskonale sprawę z tych przywar, jak i ze swej wiedzy wyrastającej ponad otoczenie (kiedy w 1913 r., mając 24 lata, jechał na studia do Szwajcarii, wiózł 24 publikacje). Mimo to nie starał się zmienić swego postępowania. Być może dlatego nie był w stanie stworzyć w Warszawie w okresie międzywojennym prawdziwej szkoły geograficznej.

Z treści wstępu wynika, że opublikowane listy stanowią swego rodzaju aneks do nowej biografii Lencewicza, którą przygotowuje prof. Aniela Chałubińska. Myślę, że taka biografia powinna się ukazać. Lencewicz jest bowiem pierwszoplanową postacią w nauce polskiej i wiele z jego prac dotychczas nie straciło znaczenia czysto poznawczego, a inne mają ogromną wartość inspiratorską (zresztą niektóre publikacje Lencewicza ukazały się w okresie powojennym). Nie należy zatem, patrząc przez pryzmat charakteru, zapominać o istotnych osiągnięciach naukowych tego geologa i geografą.

Wypada nadmienić, że listy zostały wydane starannie. Zapewne jednak nikt ich przed opublikowaniem nie recenzował. Można byłoby wówczas napisać prawidłowo datę śmierci Lewińskiego (1939 r., a nie 1930), zidentyfikować niektóre nazwiska (np. Rosen — to Zygmunt Rozen, asystent J. Morozewicza z Uniwersytetu Jagiellońskiego). Wadą opracowania jest ponadto brak indeksów: osobowego i geograficznego oraz krótkiego streszczenia obcojęzycznego (z pewnością recenzowana książka zainteresowałaby historyków nauki w Szwajcarii).

Zbigniew J. Wójcik
(Warszawa)

Stanisław Hückel: *Inżynierskie wspomnienia*. Wspomnienia ludzi morza i wybrzeża. Wydawnictwo Morskie. Gdańsk 1981, 414 s., 2 nlb., il. (fot.) 68.

W drugą rocznicę zgonu

Ostatnią książką, jaka ukazała się w pożytecznej serii pamiętnikarskiej ludzi morza i ludzi naszego Wybrzeża, były *Inżynierskie wspomnienia* prof. dra Stanisława Hückla. Wzbogaciły nieliczną grupę relacyj techników. Choć napisane, jak pisze Profesor, prawie pod przymusem, wspomnienia są dobrze *posadowione* w realiach prezentowanych czasów (dwóch epok) i zagadnieniach tworzonych, a po okresie drugiej wojny światowej, odradzanej naszej aktywności nautycznej. Również konstrukcja dzieła (rozkład treści, objętość poszczególnych części) jest — jak przystało specjalistom od mechaniki gruntów i fundamentowania — wyważona ponad miarę i charakter tego rodzaju zapisów. Stało się tak dlatego, że Profesor uchylił się od ukazania czytelnikowi najbardziej osobistych spraw i przeżyć, tak lat dziecinnych, jak młodości i lat męskich. A przecież te ostatnie były okresem tragicznych zmagania, wyrzeczeń, zakłamań, cisnących nas, jak katowska obręcz i trudnej żeglugi ku wyznaczonym sobie — osobistym i naukowym — celom.

Tylko w dwóch akapitach, kończących *Wstęp*, odsłonił Profesor swe uczucia człowiecze: składając hołd żonie Zofii i wyrazy ojcowskiego uznania i dumy dla rad synów ojcu udzielonych!

„W myśl łacińskiej zasady *horas non numero, nisi serenas* — pisze Profesor — pomiąłem we wspomnieniach wszelkie sprawy przykre, z którymi także się stykałem, i które nieraz kosztowały mnie wiele nerwów, wołałem bowiem nadać książce akcent optymistyczny, bardziej odpowiadający memu usposobieniu i mojej filozofii życiowej. Unikałem również powtarzania plotek, powierzchownych, krytycznych osądów osób, z którymi się stykałem, wołałem bowiem wyrzec się chwilowego efektu niż skrzywdzić kogoś lub sprawić komuś przykrość. Ludzie bowiem są na ogół lepsi, niż to się może wydać na podstawie nie zawsze poprawnego ich zachowania” (s. 5).

Czas na omówienie bogatej problematyki wspomnień. Po nim — moje refleksje i uwagi krytyczne.

W części I (*Początki*, s. 7—108), w pięciu rozdziałach, zamknął Autor okres studencki, „zauroczenia” morza i zauroczenia nim, przede wszystkim naszą działalnością nautyczną, okres pracy w porcie gdyńskim i rodzenie się portu władysławowskiego, po tragiczny wrzesień 1939 roku, lata życia okupacyjnego, rozświetlonego poznaniem „pełnej wdzięku, energicznej dziewczyny” (s. 100) i narodzinami syna Krzysztofa (1942; drugi syn — Tomasz, urodził się w 1945 r.).

Stanisław Hückel urodził się we Lwowie 8 maja 1911 r. Ojca Juliana stracił w 1921 r., a matkę Helenę w 1927 r. „Zaoczył” morze w lecie 1928 r. w tym samym prawie miejscu, w którym za niecałe lat osiem, jako inżynier dróg i mostów, będzie wymierzał teren pod Władysławowski port. Może nie tylko zauroczenie morzem, ale i śmierć matki przegnała młodego inżyniera nad Wendzką Zatokę?

W roku 1934 przeez cztery misiące pracuje w porcie gdyńskim. Poznaje ludzi, którzy kładli fundamenty pod naszą słońą przyszłość, i różnorodne prace. To był drugi stopień zauroczenia korabiovymi odmętami i pracą tworzących się środowisk nautycznych morskiej granicy państwa. Ogłoszony w lwowskim „Życiu Technicznym” (1934: nr 3, s. 31—38, il. 15, fot. 4, plan 1, rys. techn. 10 i tabela 1) artykuł *Rozbudowa Gdyni*, był nie tylko dowodem przyjaźni i szacunku, złożonym głównemu kontrolerowi budowy portu M. Arciszewskiemu, ale i początkiem nautycznego dorobku pisarskiego Profesora (s. 17, 22—23). Służba morska, a właściwie wybrzeżowa Stanisława Hückla rozpoczęła się dnia 15 lipca 1935 r., a zakończyła 20 lipca 1980 roku zgonem po bardzo ciężkiej chorobie.

Wysoki poziom edukacji osiągnięty w Politechnice Lwowskiej i współpraca z budowniczymi portu gdyńskiego, w większości ludźmi o wysokich kwalifikacjach zawodowych i szerokich horyzontach, ukształtowały przyszłego wychowawcę, wykładowcę akademickiego, uczonego i człowieka rozróżniającego zawsze prawdę od fałszu.

Do tego „studenckiego” okresu działalności nautycznej Profesora należą dwa dalsze artykuły, opublikowane w „Życiu Technicznym”: *Wielka Wieś, nowy polski port rybacki* (1936: nr 7—8, s. 160—164; il. 9: fot. 7, rys. techn. 2) i *Morskie budownictwo w Gdyni w ostatnim pięcioleciu* (1938: nr 7—8, s. 315—319; il. 11: fot. 1, rys. techn. 10)*.

* Przypuszczam, że dwa artykuły zamieszczone w tymże czasopiśmie w dziale *Kronika*, oznaczone kryptonimem Sh, wyszły również spod ręki St. Hückla: *O stołecznych muzeach technicznych* (1934: nr 4, s. 87—88) i *Plan czteroletni a wybrzeże* (1937: z. 1, s. 14).

Część II (*Lata odbudowy*, s. 109—189) tworzą cztery rozdziały, z których ostatni, choć z pracami portowymi związany, omawia wyjazdy do Albanii w ramach usług braterskich i eksportu naszej myśli technicznej. W pierwszym rozdziale tej części kreśli Autor dzieje swej pracy w Biurze Odbudowy Portów (BOP) od 20 czerwca 1945 r., gdy zaczął naczelnikować Wydziałowi Projektów i Konstrukcji. A potem narastająca fala obowiązków przyjemnych i nużących, zmian i reorganizacji słuszných i bezsensownych, programów i planów permanentnie płynnych i przemieszczających się person. Trwanie w olbrzymiej masie spraw i ludzi przy zasadzie wyżej przytoczonej nie było bytowaniem łatwym. A przedstawienie tego trwania i działania bez sita, aby kogoś nie skrzywdzić, bo ludzie są lepsi niż się to, obserwując ich pracę, wydaje — zniekształciło obraz wspomnień.

W roku 1946 opuszcza Wydział i wiąże się z Głównym Urzędem Morskim (GUM). Stale bliskie mu są problemy portu gdyńskiego, ale i nauki. Dlatego nawiązuje współpracę z Politechniką Gdańską. Obejmuje redakcję czasopisma „Technika Morza i Wybrzeża”. Uczestniczy, co wspomina z sympatią, w posiedzeniach koncepcyjnych prowadzonych przez inż. P. Bomasa, kierownika Biura Studiów BOP. Tu rozmyślano „przyszłościowo” nad rozbudową naszych portów. Dużą wartość przypisuje Profesor również czwartkowym konferencjom w Głównym Urzędzie Morskim. Na terenie portu gdańskiego planowano budowę nowego kanału portowego i basenów i również portu dalbowego rzeczno-morskiego; w Gdyni — powiększenie obszaru portowego. Problemem podstawowym było ustalenie „godziny zerowej”: iść w morze, czy w ład. Wykonuje Stanisław Hüchel różne prace dotyczące rozwoju portów obszaru żeglugowego Szczecin-Swinoujście, projekty bazy rybackiej, opiniuje prace nabrzeżowe w Szczecinie i innych portach polskich. Mimo związania się z Politechniką Gdańską na czas faktycznej pracy naukowej trzeba będzie jeszcze poczekać. Pilniejszą była praktyka, problemy do-razne, wymagające często natychmiastowego rozwiązania. Profesor sugerował — mając przed oczyma też tymczasowość działań, planów i zarządzeń — opracowanie konsekwentnego i jednolitego projektu systemu ochrony wybrzeża w obszarze fizjograficznym Kołobrzeg—Hel (miasto). Specjalność Autora, mechanika gruntów i fundamentowanie, staje się przydatną również stoczniowcom, np. przy planowaniu pochylni. Współpracuje ze Stocznia Gdańską i Półnoeną.

W roku 1949 Ministerstwo eglugi stworzyło Biuro Projektów Budownictwa Morskiego (BPBM). Zostaje szefem działu badań naukowo-technicznych. Ten dział przekształcił się w Morski Instytut Techniczny (MIT). Po wchłonięciu — mocą bezsensownego wyroku — Instytutu Bałtyckiego otrzymał nazwę Instytutu Morskiego. Cel połączenia był inny niż podany w książce (s. 145—146). Powstają różne instytucje, zmieniają się ich nazwy, obradują kongresy. O tych wszystkich zdarzeniach Autor informuje czytelnika. Najmniej pisze o sobie, o swych myślach, zawodach, projektach.

W roku 1948 zostaje Autor członkiem dożywotnim Stałego Międzynarodowego Stowarzyszenia Kongresów Żeglugi.

W części III (*Politechnika Gdańska*, s. 190—296) interesujące są dla historyka (i historyka nauki) dwa pierwsze rozdziały: *Pierwsze lata* (s. 190—213) i *Katedra Fundamentowania* (s. 114—231). W trzecim rozdziale omawia funkcje administracyjne uczelni też i rektorskie z lat 1954/55 i 1955/56), w następnym — podróż do Chin, w piątym — udział w III Międzynarodowym Kongresie Uniwersytetów w Meksyku.

Wracam do rozdziału pierwszego. Zaczyna go Autor od zbyt krótkich informacji osobistych: dotyczą tradycji naukowej, istniejącej w rodzinie (dziadek Edward

— pedagog, botanik, czł. Komisji Fizjograficznej PAU; ojciec Julian — lekarz, asystent w Uniwersytecie Lwowskim) oraz kultu nauki. Do pracy naukowej zachęcała Stasia matka Helena. Wybierając zawód inżyniera myślał o pracy naukowej. Wstępem mogła być praca w Politechnice Gdańskiej, tak bliskiej jego specjalnościom i jego portom. Wyżywał się tymczasem — jak pisze — bo na prace naukowe nie było czasu, „w pisaniu artykułów do czasopism technicznych i popularyzatorskich” (s. 191). Staż zaczyna w tej uczelni od adiunkta w Katedrze Budownictwa Morskiego i Portów, wykładając fundamentowanie. W zimie 1946/47 r. obejmuje Katedrę Budownictwa Wodnego I (mechanika gruntów, fundamentowanie, hydraulika i hydrologia), potem, krótko, jest kierownikiem Katedry Lotnisk, Hangarów i Boisk. W roku 1949 zostaje profesorem kontraktowym, w następnym — profesorem nadzwyczajnym fundamentowania i obejmuje Katedrę Fundamentowania. Na współpracę ścisłą z resortem żeglugi nie starczało już czasu.

Z chwilą narodzenia się Polskiej Akademii Nauk, zaś w Politechnice Gdańskiej — Instytutu Budownictwa Wodnego, dla zainteresowań Profesora rysują się nowe możliwości prowadzenia badań sensu stricto naukowych. PAN interesowała się budownictwem wodnym nie tylko z racji rozwoju portów i niszczącego działania morza, ale przede wszystkim stanu rzek i ich regulacji. Instytut Budownictwa Wodnego stał się wkrótce placówką PAN — ze szkodą dla spoiwości środowiskowej Politechniki. Odchodzenie ludzi z uczelni (ssaćca działalność pęczniającej Akademii) uważane jest słusznie jako strata, choć świadczyło i, jak w przypadku Autora *Inżynierskich wspomnień*, o randze uczelni (*Politechnika Gdańska 1945—1970*. Księga pamiątkowa. Gdańsk 1970, s. 69, 72).

Zajęć dydaktycznych i administracyjnych przybywa. W roku 1952 pełni obowiązki prorektora w Wieczorowej Szkole Inżynierskiej, w 1954 r. zostaje rektorem Politechniki Gdańskiej. Dnia 25 czerwca 1960 r. zdobywa tytuł doktorski. W roku 1962 jest już profesorem zwyczajnym i chyba w tymże roku — członkiem korespondentem PAN (s. 251). W 1967 r. żegna Politechnikę. Znaczny ubytek sił — spowodowany tempem prac i zajęć oraz cukrzyca — zmusza Profesora do „ustatkowania” się. Pozostaje w kręgu PAN, pełniąc od 1960 r. obowiązki dyrektora Instytutu Budownictwa Wodnego PAN. Rozluźnione kontakty z resortem żeglugi ponownie zacieśniają się, gdy minister S. Darski uzyskuje zgodę Profesora na wejście w skład komisji ekspertów d/s portowych (m.in. opracowano powtórnie stary projekt zbudowania przez Zalew Szczeciński tamy komunikacyjnej, biegnącej w pobliżu Nowego Warpna dla połączenia Szczecina z wyspą Uznam. Badania przejął Komitet Urbanistyki i Architektury PAN. Zajmowano się też rozwojem przestrzonym Gdyni i Gdańska (proj. budowy tzw. portu wschodniego; zarzucony w związku z powstaniem koncepcji budowy Portu Północnego). Ten zespół ekspertów przerodził się w stały organ ministra — Radę Naukowo-Techniczno-Ekonomiczną. Jako jej członek uczestniczył S. Hüchel w pracach Sekcji Budownictwa Morskiego. W roku 1961 pracuje Autor w doraźnie powołanym zespole opracowującym perspektywny plan zagospodarowania portów i wybrzeża (w podsekcji d/s środowkowego wybrzeża). Przez wiele lat jest przewodniczącym lub członkiem różnych organów, bacząc, aby prace wchodzące w zakres jego zainteresowań były planowane i realizowane należycie. Te zagadnienia, związane z resortem żeglugi, omawia Autor w rozdziale ostatnim części III (*Dalsze kontakty z resortem żeglugi*, s. 286—296).

Wspomnienia zamyka część IV (*W orbicie PAN*, s. 297—404) obejmująca pięć rozdziałów, z których na większą uwagę zasługuje drugi (*W Komitecie Inżynierii Lądowej*, s. 302—320) i trzeci (*Instytut Budownictwa Wodnego*, s. 320—332).

W rozdziale pierwszym tej części wspomina wielce nieudany I Kongres Nauki Polskiej oraz realizację postulatu stworzenia Polskiej Akademii Nauk na tzw.

bazie Polskiej Akademii Umiejętności i Towarzystwa Naukowego Warszawskiego. Zaczęto tworzyć Komitety specjalistyczne. Profesor kieruje sekcją mechaniki gruntów i fundamentowania w Komitecie Inżynierii Lądowej. Współpracuje z Polskim Komitetem Normalizacyjnym. Jest członkiem Rady Nauki i Techniki przy Komitecie Nauki i Techniki PAN. Uczy, wychowuje, pisze, wygłasza odczyty w kraju i poza jego granicami, redaguje (od roku 1954 „Archiwum Hydrotechniki”) i uczy się, ciągle się uczy, aby nie zostawać w tyle za rozwojem nauki światowej. Nie sposób omówić choćby wszystkich najważniejszych prac i czynności, jakie wykonał Profesor w swym pracowitym życiu, nawet w okresie oszczędzania sił. I książka nie daje ich pełnego rejestru. Stan zdrowia zmusza jednak do dalszego ograniczenia wysiłków.

Przez kilka lat przewodniczył Komitetowi Badań Morza PAN, potem (od 1971) Radzie Koordynacyjnej Jednostek PAN Regionu Gdańskiego. Koordynuje prace prognostyczne, np. *Polska na morzu 2000* (w ramach prac Komitetu Badań i Prognoz *Polska 2000* przy Prezydium PAN). Miałem zaszczyt uczestniczyć w tych pracach, opracowując prognozę *Nautologia a nauki spójeczne*. Współpraca z Profesorem Hücklem (a znaleźliśmy się ponad lat 30) była wielką przyjemnością, gdyż szanował nawet moje szalone pomysły. Nie tworzy się w nauce nowości bez wyobraźni i szczypty szaleństwa!

W roku 1966 zostaje członkiem korespondentem Académie des Sciences, Inscriptions et Belles-Lettres (Tuluza), a w 1975 r. otrzymuje doktorat *honoris causa* w Politechnice Wrocławskiej.

Czas na zapowiedziane podsumowanie i uwagi krytyczne.

Czy przyjęta postawa, zgodna z dyktowaną przez temperament i filozofię życiową niewadzenia nikomu, liczenia tylko godzin szczęśliwych, spełnia swą rolę wobec społeczeństwa, nauki, dziejów, kształtowania się środowisk? Pamiętnik, bo *Inżynierskie wspomnienia* są pamiętnikiem (względnie: i pamiętnikiem), niewątpliwie na tym wiele stracił. Stał się dużej wartości sprawozdaniem czy też protokołem życia. Będzie niewątpliwie interesował zawsze wąskie grono przyjaciół, specjalistów, historyków nauki, ludzi z Wybrzeża i entuzjastów pamiętnikarstwa. Niestety, recenzowane wspomnienia nie kipią, nie parzą, nie dźwięczą, jak powinny. Tok narracji jest bardzo statyczny, barwy pastelowe. W miarę czytania olbrzymia masa nazwisk i właściwie jednostajna treściowo problematyka nuży i... denerwuje wyrozumiałością, dobroćliwością w ocenie osób, ich prawie bez wyjątku „piątkowością” oceny.

— Czy taki obraz może być uznany za rzeczywisty? Znamy przecież te lata i sytuacje, i nienormalność bytowania, potem frazeologii i kanonów nie do przyjęcia ani w życiu, ani w nauce, ani w stosunkach międzyludzkich. Powinny być takimi, jakie okazuje Profesor, ale nie były. Czy tak widział Profesor otaczającą go rzeczywistość, czy też o takiej marzył tak gorąco, że ją stworzył w *Inżynierskich wspomnieniach*? Zubożył swój osobisty wizerunek, ukrył różdżki, preferując innych, chwalać nad miarę i protegując, zbyt ufając ludzkiej uczciwości. O swojej bogatej działalności mówi z zażenowaniem, a raczej jakby to była działalność innego człowieka, bliskiego, ale innego. I ta masa ludzi na pierwszym planie! To denerwuje i równocześnie wzrusza, i budzi głęboki szacunek.

Przyjaciele i uczniowie Profesora Stanisława Hückla oraz Oddział Gdański PAN mają obowiązek dopilnować, aby któryś z naszych statków nosił Jego imię.

Władysław A. Drapella
(Gdynia-Orłowo)