

# Drapella, Władysław A.

---

## "Ludzie, stocznie i okręty", Mieczysław Filipowicz, Gdańsk 1985 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 31/3-4, 890-894

---

1986

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.



Błędnie przedstawiono też sposób otrzymywania stali, którym miało być nawęglanie łup żelaza dymarskiego w miale węglowym (s. 11). Stal otrzymywano bezpośrednio w dymarce (wynika to także z poematu Roździeńskiego). Proces wytwarzania stali przez nawęglanie cienkich prętów żelaznych (lecz nie łup!) wynaleziono w Europie Zachodniej w XVII—XVIII w.; nie mamy jednak dotąd dowodów jego stosowania na ziemiach polskich.

Można przypuszczać, że Włosi, którzy wprowadzili w XVII w. w Zagłębiu Starempolskim proces wielkopieczowy, wytwarzali też stal przez nawęglanie cienkich prętów żelaznych w roztopionej surówce.

Natomiast proces „stalania” (było to płytkie nawęglanie) był stosowany przy wyrobieniu gotowych narzędzi (noży, sierpów itp.), a nie lupek.

Pomyłką jest wiadomość, że „do poruszenia urządzeń zakładu kuźniczego używano najpierw kieratów konnych, a potem od XIII wieku począwszy ...wydajniejszego napędu wodnego” (s. 9). Najpierw przede wszystkim do „napędu” trzeba było używać siły ludzkiej.

Niejasny jest sposób zestawienia danych dotyczących zużycia rudy i węgla drzewnego oraz ilości uzyskanego żelaza w Kuźnicy Boguckiej (s. 12).

Rozpatrując efekty pracy kuźnicy (s. 12) pominięto element mający duże znaczenie ekonomiczne, a mianowicie koszty transportu (rudy, węgla drzewnego, wyprodukowanego żelaza).

Książka, popularyzująca tradycje techniczne, powinna być pisana w sposób przystępny, przedstawiać dawne procesy technologiczne w sposób poglądowy, zrozumiały dla czytelnika nie mającego przygotowania technicznego. Powinna być napisana stylem literackim, tak, aby jej czytanie sprawiało przyjemność, rozbudzało zainteresowanie. Pod tym względem omawiana książka pozostawia, niestety, najwięcej do życzenia.

Jerzy Piaskowski  
(Kraków)

Mieczysław Filipowicz: *Ludzie, stocznie i okręty. Seria „Wspomnienia ludzi morza i Wybrzeża”*. [T. X]. „Wydawnictwo Morskie”. Gdańsk 1985 8° ss. 327+4 nlb., rys. 1, il. ss. 24 (repr. fot. 48+1 na obwolucie).

Pamiętnik kmdra M. Filipowicza zamyka pierwszą dziesiątkę tomów wymienionej serii (1965—1985). W ciągu 21 lat — 10 książek. Stanowczo za mało: i prac, i piszących.

Zebrany przez M. Filipowicza materiał, zasobny i różnorodny, podzielił Autor na pięć części i 22 rozdziały. Uzupełnił przedśłowiem i wstępem odautorskim, zamknął obszernym indeksem osobowym.

W przedśłowiu (s. 5—7) informuje Autor, że celem wspomnień było: uchronienie od zapomnienia działalności różnych warsztatów i stoczni, przede wszystkim stoczni modlińskiej, warsztatów okrętowych Flotylli Pińskiej, warsztatów okrętowych i stoczni floty wojennej w Pucku-Gdyni, działalności własnej, silnie związanej ze stoczniami i okrętami czy pokrewnymi dziedzinami aktywności nadmorskiej, wreszcie nazwisk i prac wielu ludzi uczestniczących, jak on, w tworzeniu i rozwijaniu naszej działalności nautycznej. W zakończeniu tego fragmentu Autor pisze, że celem było też „dostarczenie informacji o ważniejszych i mniej ważnych wydarzeniach — ich genezie, miejscu i czasie”, np. niezrealizowanej budowie okrętów, wydarzeniach negatywnych (dodać trzeba: i kryminalnych) czy drobnych, marginalnych, ale w dziejach ludzkich godnych zanotowania.

Nie wiem na jakiej podstawie oparł się Autor, pisząc (s. 5): „dotychczas nie ukazało się żadne opracowanie na temat działalności flotylli rzecznej w Pińsku,

a tam właśnie od r. 1919 do 1939 [...] rozbudowano warsztaty okrętowe [...] Do 1939 r. wg własnych projektów budowano tam: kanonierki, trałowce, kutry uzbrojone oraz inne jednostki specjalne przystosowane do płytkich wód Polesia”.

Nie znam żadnej naukowej monografii poświęconej historii naszej śródlądowej armady wojennej czy choćby Flotylii Pińskiej i Wiślanej, zakończonej działaniami Oddziału Wydzielonego „Wisła” w 1939 r., opisanymi przez J. W. Dyskanta (1982). Ale dysponujemy różnorodną, choć skromną, dokumentacją archiwalną, bibliograficzną, wieloma materiałami prasowymi różnej wartości, oraz pracami fachowymi dotyczącymi spraw i działalności flotylii rzecznych. Wiemy że, w Pińsku nie było tak ponuro, jak opisał to Andrzej Stojowski w kiepskiej powieści *Kanonierka* (1980), o tym, że pod kierownictwem kmndra Witolda Zajączkowskiego robiono tam wiele pożytecznych rzeczy — informowałem przed laty (*Z dziejów szkutnictwa i okrętnictwa w Polsce. Od czasów najdawniejszych do wybuchu drugiej wojny światowej*, [w:] V Sesja Naukowa Okrętowców. Gdańsk 7—9 V 1964. Gdynia 1966 s. 67—68 i odpowiednie przypisy). W tej pracy opublikowany był po raz pierwszy doskonały rysunek zdjęty z oryginału, znajdującego się w zbiorach rysunków monitora krakowskiego M-23. Istnieje też dokumentacja obca. Z ramienia Zakładu Historii Nauki i Techniki poszukiwałem materiałów technicznych i korespondencyjnych w dawnej fabryce L. Zieleniewskiego w Krakowie. To, co odszukałem w 1959—1960 r. i to, co jest w Centralnym Archiwum Wojskowym (Rembertów) znajdzie się w przygotowywanej pracy: *Archiwum nautyczne firmy Polskie Fabryki Maszyn i Wagonów L. Zieleniewski w Krakowie, Lwowie i Sanoku. Sp. Akc. Katalog dokumentacji technicznej*.

Informacje podane we Wstępie (s. 8—10) recenzowanej pracy pomijam, gdyż powtarzają się w następnych partiach książki, za wyjątkiem przyjętej przez Autora periodyzacji. Autor podzielił dzieje naszej rzecznej siły bojowej na trzy okresy: 1918—1920 — rozbudowa uzależniona od istniejącej sytuacji (trwały jeszcze działania wojenne),

1920—1924 — rozbudowa morskiej i lądowej obrony Wybrzeża, lokalizacja portów wojennych i warsztatów: Modlin, Pińsk, Puck,

1925—1939 — rozbudowa floty i stoczni w Gdyni, flotylii i warsztatów w Pińsku.

Cztery ogniwa (Organizowanie Polskiej Marynarki Wojennej — 1918, s. 11—19; Flotylii wiślanej — 1918—1927, s. 19—25; Warsztaty Marynarki Wojennej w Modlinie — 1918—1927, s. 25—36 i Państwowa Stocznia Modlińska — 1928—1939, s. 36—47) tworzą pierwszą część książki (Na Wiślanym brzegu, s. 11—47). Tylko pierwsze i czwarte mieści się w przyjętych odcinkach czasowych. Podobnie jest w części drugiej. Przyjęta periodyzacja okazała się kłopotliwa, tym bardziej, że Autor słusznie wiąże elementy obszaru centralnego (śródlądowego) z zewnętrznym (morsko-oceanicznym). Natomiast za szczególnie cenną uznaje charakteryzującą Autora umiejętność wybiegania w przyszłość przy referowaniu tych lub innych spraw instytucjonalnych, czy ludzkich.

W części „wiślanej” zarejestrował Autor prawie wszystkie oznaki budzącego się zainteresowania aktywnością nautyczną — i społecznego, i państwowego (organizowanie w karkowskim wodniaków przez gen. B. Roję; powstanie i likwidacja Stowarzyszenia Pracowników Na Polu Rozwoju Żeglugi „Bandera Polska”; powstanie Ligii Żeglugi Polskiej; dekretalne pojawienie się marynarki wojennej z dalszymi konsekwencjami tego aktu — kierownictwo w stolicy przy MSW, centrala organizacyjna w Modlinie, też port, warsztaty, magazyny, podnoszenie wraków, naprawa, uzbrajanie, szkolenie kadry, kłopoty dyscyplinarne, powiększenie nabo-rem i terminologiczne, powodowane stykiem osób przybyłych z trzech terytoriów państw zaborczych (por.) W. A. Drapella: *Przestrzeń nautogalna, z rozważań nad terytorium badawczym*, „Biuletyn Nautologiczny” 1959 nr 4—6 s. 3—9); okres

wojny 1919—1920 i ponowna odbudowa strat; określanie potrzeb obu obszarów działania (centralnego i zewnętrznego). Wisła stopniowo przestaje być jedyną domeną działania wojska wodnego: likwidacja Flotylii Wiślanej (od 1926), warsztatów mar-woju w Modlinie (1927), powstanie i likwidacja Polskiej Żeglugi Państwowej (odradzają się przedsiębiorstwa armatorskie prywatne), powstanie w Modlinie, w gestii Państwowych Zakładów Inżynierii (Warszawa) Państwowej Stoczni Rzecznej.

Brak w zapisach M. Filipowicza wzmianki o stworzeniu w Krakowie (1917/18 r.) przez gen. Roję, z pomocą Czwartaków i kilku koron w kieszeni, przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”. W 1920 r. ukazał się druk pt. *Bałtyk Polskie Towarzystwo Żeglugi Morskiej i Rzecznej. S.A. Statut*. Wstępy napisali: bp Władysław Bandurski, prof. Fr. Bujak, ks. Władysław Czaplewski oraz inicjator. W części dotyczącej przedmiotowości firmy jest mowa również o obowiązkach budowy statków i rzeczach którym p. Filipowicz tyle miejsca poświęcił w swej książce.

Również cztery ogniwa (Flotylla Pińska i jej Warsztaty Portowe — 1919—1939, s. 48—78: Typy i rodzaje jednostek pływających flotylii pińskiej, s. 78—83; Trałowce rzeczne, s. 79—80, Kutry uzbrojone s. 80—81; Monitory gdańskie i krakowskie, s. 81—82; Kanonierki, s. 82—83; Różne inne jednostki flotylii, s. 83; Rok 1939 i późniejsze dzieje flotylii oraz WPMW [Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej], s. 83—93 i Droga wodna z Gdyni do Pińska, s. 93—96) stanowią treść drugiej części omawianego pamiętnika. Ogniwo drugie podaje szczegółowe informacje o produkcji i innych rodzajach działalności technicznej ośrodka pińskiego, zasługujących na szczególne uznanie, gdyż nie był on faworyzowany ani przez MSW, ani przez naszą „admiralicję”. Doskonały jest tytuł tej części „Na Morzu Pińskim”. Tym wielkim rzeczno-bagiennym obszarem interesowano się od dawna, mimo to że w czasach opisywanych przez Autora trzeba było „kupować wodę” u właściciela pobliskiego jeziora, by tratwy mogły wpłynąć na Bug (w. 95).

Prócz wielu po raz pierwszy zanotowanych w naszych publikacjach wiadomości o różnorodnej działalności Flotylii Pińskiej, szczególnie gdy dowodził nią kmdr Witold Zajęczkowski, doskonały dowódca, organizator, inicjator budowy różnych typów pojazdów wodnych, nieprzeciętny racjonalizator i eksperymentator (s. 57—58), dał Autor przekonywujący obraz skomplikowanego życia pińskiego ośrodka aktywności nautycznej (trudne warunki klimatyczne, mieszkaniowe, zaopatrzeniowe, kadrowe, różnorodność etniczna i językowa). Dzieje zagłady Flotylii (pojazdów wodnych, warsztatów, a przede wszystkim ludzi) odczytujemy w przedostatnim ogniwie tej części.

I znowu cztery ogniwa (Warsztaty okrętowe w Pucku — 1920—1927, s. 97—110; Gdynia — moje miasto i stocznia, s. 110—128; Budowa Polskich okrętów za granicą, s. 128—144 i Rozwój stoczni w Gdyni do 1939 r., s. 144—178) tworzą trzecią część wspomnień (Na bałtyckim wybrzeżu, s. 97—178) obrazują dzieje kształtowania się naszej aktywności nautycznej, naszych środowisk nautycznych, wiedzy, kultury, przewycięzania trudności i wielu błędów.

Dokumentacja przeróżna dotycząca Gdyni jest obszerna. Do znanych powszechnie wiadomości o tym par excellence polskim mieście i porcie dorzuca Autor wiele interesującego materiału, przede wszystkim treści technicznej, którego ciągle jest za mało. Autor przyżeglował do Gdyni w lecie 1929 r. z Pińska na własnej roboty łódce płynącej pod maleńką banderą wojenną. Żył w tym „swoim” mieście do 1939 r., potem w niedalekim obozie śmierci (Stutthof), a wreszcie, po wyzwoleniu, aż do dziś — znów w Gdyni. Ma więc wiele do powiedzenia, gdyż zbierał skrzętnie również relacje znajomych, kolegów z pracy i różnych stowarzyszeń, których był aktywnym członkiem.

Relacje z dni chwały i klęski (Wojna obronna 1939 i okupacja niemiecka) tworzą czwartą część książki, składającą się również z czterech ogniw (Pierwsze ofiary napaści, s. 179—187; „Smok Kaszubski”, s. 187—193; Stutthof, s. 193—205 i Gdynia w szponach hitlerowskiej hydry, s. 205—215).

Zapisy Autora uzupełniają i poszerzają informacje już znane (np. Stanisława Hückla: *Inżynierskie wspomnienia*, 1981 i poprzedników), przede wszystkim te, które budzą zastrzeżenia (chwiejęność decyzji władz centralnych, lekceważenie sojusznika przez Francję i Wielką Brytanię, skazanie polskich obszarów nadmorskich, jak i całego Pomorza, na walkę która bardzo rzadko w polityce światowej daje pozytywne wyniki: „aby dać świadectwo prawdzie”! Uwagi p. Filipowicza koncentrują się na wydarzeniach „wyspy” oksywskiej, na działalności technicznej, informacjach dotyczących walki i śmierci nieoczekiwanej (np. tragedii okrętu „Nurek”: bomba wpadła do wnętrza przez komin), ale nie zapominają o Gdyni i obronie miasta przez młodzież, kobiety i mężczyzn. Służby techniczne pracowały bez odpoczynku, również dla obrony lądowej. W bardzo krótkim czasie zrealizowały projekt (4—7 IX) kpt. mar. Jerzego T. Bieszynskiego zbudowania pociągu pancernego nazwanego „Smokiem Kaszubskim”, którego walkę i zniszczenie przedstawia odpowiedni fragment. Tragiczny jest także, rozdział następny opisujący pobyt Polaków, w tym również Autora, w obozie Stutthof, zakończony opisem szczęśliwego wyzwolenia.

Najobszerniejsza co nie powinno dziwić, jest piąta część wspomnień (99 stron) pt. Wyzwolenie wybrzeża i zryw stoczniovców, s. 216—314, podzielona na sześć ogniw (Zjednoczenie Stoczni Polskich, s. 216—222; Elbląg, s. 222—245; Gdańsk i Szczecin, s. 245—257; Stocznie gdyńskie, s. 257—281; Stocznia Marynarki Wojennej, s. 281—301 i Na „zasłużonym wypoczynku”, s. 302—314).

Ten okres posiada bogatą literaturę dotyczącą odbudowy zniszczeń wojennych na całym Wybrzeżu, szczególnie wielkich i dotkliwych w Gdyni i Gdańsku oraz kształtowania się nowej rzeczywistości nautycznej na mocnych opokach dwudziestolecia międzywojennego, przez myślących i działających energicznie ludzi.

Mimo ilościowego bogactwa dokumentacyjnego przeróżnego typu i w tej części wspomnień potrafił Autor zgromadzić wiele informacji „uszlachetniających” naszą wiedzę o tym okresie.

Chciałbym poświęcić chwilę uwagi Autorowi wspomnień. Na obwolucie książki odczytujemy rejestr dość obszerny funkcji sprawowanych przez M. Filipowicza w różnych latach jego służby marynarskiej i technicznej. Ale jest on pozbawiony wiadomości najważniejszych, niezbędnych w pracach pamiętnikarskich. W biografii Wydawcy podano tylko: urodził się „na Kaukazie” 23 I 1905 r. To stanowczo za mało. I że „związał się z PMW od 1925 r.”, miał wtedy już 20 lat. Książka pozbawiona jest zupełnie zapisów rodzinnych, środowiskowych aż do chwili pojawienia się Autora w Pińsku. Jakie były do tego czasu dzieje autora i jego rodziny? W drugim wydaniu książki te braki powinny być usunięte. Na s. 56 pisze, że był konstruktorem, na s. 69, że był kreślarkiem, na s. 71, że kadłubowcem. Dużo zawdzięcza inż. okr. kmdr Dominikowi Maleckiemu i Rosjaninowi, który wyznawał zasadę, że raz się w życiu przysięga, A. Iljutowiczowi, z którym przez cztery lata tworzyli kadre konstruktorską Flotylli Pińskiej pracując przy jednym stole w małym pokoiku. Wiele mieli pracy, gdy władzę na „Morzu Pińskim” objął dynamiczny inicjator kmdr Witold Zajęczkowski (autor obszernego podręcznika *Wiedza okrętowa*. Toruń 1926). Wraz z Iljutowiczem opracowali projekt parowej maszyny sterowej dla „Adm. Dickmana”, sam projekt kotła parowego dla tegoż okrętu oraz projekt pomieszczenia dla nadmiernej ilości załogi, też czterowiosłową łódź żaglową. Służbę jednorocznika odbywa Autor w 1927 r. na flagowcu „Adm. Dickman”. Zapisy w całym pamiętniku wykazują ile prac wysokiej rangi wykonywał

ile trudnych pełnionych przez niego funkcji wymienia wspomniany biogram Wydawcy. Wiele dał Autorowi pobyt we Francji, zwiedzanie tamtejszych stoczni i praktyka u A. Normanda, stoczni nie nowoczesnej ale o dużych tradycjach rzemieślniczych w dodatnim tego słowa znaczeniu oraz dyplom inżyniera-okrętowca Politechniki Gdańskiej.

Książkę czyta się z zainteresowaniem. Styl jasny, formułowanie sądów ostrożne. Autor nie ukrywa faktów, które były przemilczane lub celowo zatajane; nie potępia słabości ludzi wystawionych na wielkie niebezpieczeństwa, nerwowych załamań w dniach walki nierównej, a nawet niemożliwości jakiegokolwiek obrony; nie moralizuje. Jest lojalny wobec swego środowiska i ludzi, z którymi współpracował, od których zależał, którymi kierował, o działalności których słyszał.

Należy się Autorowi podziękowanie za podjęcie trudu spisania wspomnień. Należy się również podziękowanie tym wszystkim, którzy służyli p. M. Filipowiczowi swymi relacjami lub choćby korektami, wszystkim wymienionym i nie wymienionym. Książka wywoła, jak mi się wydaje (i powinna) uwagi i sprostowania, chociażby tego typu, jakie często zamieszcza na swych kartach kwartalnik angielski „The Mariner's Mirror”.

Pisząc o braciach Dolnoślązakach Sapokach, (s. 35) i ich barkach zalicza ich do przedsiębiorców prywatnych. W „Morzu” ukazały się dwa artykuły: Aleksandra Rylke *Święto czynu twórczego* (1926 nr 8 s. 4, il. 1) i bezautorski *Przemszą i Wisłą z Mastowic do Warszawy* (1927 nr 10 s. 15, il. 1: barka „Krakowianka”) oraz *Zbudowanie pierwszej berlinki żelaznej na Przemszy* w „Żeglarzu Polskim” (1926 nr 31 s. 170). Ilustracja w artykule A. Rylkego prezentuje „Górnoślązaczkę”. Artykuł z 1927 r. informuje, że statki były własnością spółdzielni założonej przez byłych szyprów odrzańskich, Polaków pn. „Zjednoczona Żegluga na Górnym Śląsku”. Wodowanie, bardzo uroczyste, odbyło się w Jęzorach k/Niwki 11 VII 1926 roku. Inicjatorem akcji i prezesem był Andrzej Sapok.

Uwagi końcowe. Kiepskie ilustracje, na dodatek wtłoczone w indeks (po s. 316) a nie rozrzucone zgodnie z treścią wspomnień, by oszczędzić czytelnikowi czasu. Brak indeksu pojazdów wodnych wymienionych w pamiętniku oraz rejestru ilustracji.

Wszystkie tomy tej serii mają jednostajnie-purytańską szarość graficzną. Apełuję o wprowadzenie choćby kreskowej skromnej oprawy graficznej (inicjały, przerywniki, listwy) znanej naszym wydawcom od kilku wieków.

Władysław A. Drapella  
(Gdynia-Orłowo)