

Jankowski, Janusz

"Leningradskij ordiena Lenina Institut inżynierow żeleznodorożnogo transporta imieni akadiemika W. N. Obrazcowa 1809-1959", Moskwa 1960 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 8/2, 291-294

1963

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.

ciwko komuś lub o coś. Poglądów bronił z niezwykłą pasją i zaciekleścią zarówno w sztuce i nauce, jak i w polityce. Często przekraczał granice umiaru i rozsądku i wygłaszał poglądy, które nie były do utrzymania. Przykładem rozgrywki, w której zupełnie nie miał racji, jest wspomniana już kontrowersja z wybitnym uczonym i prawym człowiekiem J. Henrym.

W ocenie Morse'a jako wynalazcy Mabee nie różni się od Garratta. Przyznaje, że Morse nie był pierwszym twórcą pomysłu telegrafu i że telegraf zbudowali jego współpracownicy Vail i Gale. Odmienna jest natomiast ocena Morse'a jako człowieka. Garratt pisze: „Morse był ignorantem podającym bez skrępowań cudze pomysły za własne“. Natomiast Mabee podkreśla wytrwałość Morse'a, jego zasługi w pokonywaniu trudności, przekonywaniu opinii publicznej i przeforsowaniu pomocy finansowej na forum Kongresu. Morse jest dla niego znakomitym twórcą i budowniczym kultury amerykańskiej w różnych dziedzinach, wielkim człowiekiem i geniuszem wszechstronności; działalność zaś wynalazcza i cechy charakteru mają jedynie pomniejsze znaczenie.

Poważną część książki zajmują opisy podróży Morse'a do Europy: do Anglii, Francji i Włoch. Dla polskiego czytelnika szczególnie interesujący jest opis drugiej wizyty Morse'a w Paryżu w latach 1831—1832. Cały rozdział poświęcony jest stosunkom Morse'a z generałem Lafayette'em, z którym był zaprzyjaźniony i utrzymywał stały kontakt. Przez niego zapoznał się z członkami Komitetu Narodowego Polskiego w Paryżu oraz innymi wybitnymi działaczami polskimi znajdującymi się na emigracji po klęsce powstania listopadowego. Morse brał również czynny udział w pracach Komitetu Amerykańsko-Polskiego, działając czynnie dla sprawy polskiej. W listach z tego okresu najwięcej miejsca poświęca sprawom polskim, opisuje również wielu Polaków, między innymi „polskiego przywódcę rewolucyjnego“ Chodźkę oraz „ostatniego prezydenta Rządu Polskiego w Warszawie“ Niemojewskiego.

Książka jest bogato ilustrowana reprodukcjami portretów i innych obrazów malowanych przez Morse'a oraz zdjęciami fotograficznymi i rysunkami. Dodatkową zaletą książki jest obejmujące 40 stron druku, niezwykle bogate i szczegółowe zestawienie źródeł, z których korzystał autor.

Janusz Thor

Leningradskij ordiena Lenina Institut inżynierow żeleznodorożnogo transporta imieni akademiaka W. N. Obrăzcowa 1809—1959. Wsiesojuznoje izdatielsko-poligraficzeskoe objedinenije Ministerstwa putiej soobszczenija, Moskwa 1960, s. 338.

W nrze 1/1961 „Kwartalnika Historii Nauki i Techniki“ prof. E. Olszewski zamieścił recenzję jubileuszowej broszury leningradzkiego Instytutu Inżynierów Transportu Kolejowego, wydanej w Leningradzie w 1959 r. Na końcu tej recenzji czytamy: „Wydana skromna broszura nie może dać pełnego obrazu rozwoju i znaczenia Instytutu. Można mieć jednak nadzieję, że podjęte przed paru laty w Leningradzie prace nad parotomową historią Instytutu zostaną niedługo doprowadzone do końca“.

Nadzieje prof. Olszewskiego ziściły się zanim to napisał. Już bowiem w roku 1960 ukazała się obszerna i dość szczegółowa praca w formie księgi pamiątkowej, co prawda nie parotomowa, lecz zawierająca niemal 400 stron dużego formatu, pięknie wydana z licznymi portretami i ilustracjami. Nie była ona jednak dość długo znana naszym instytucjom naukowym, co należy tłumaczyć tym, że została wydana w nakładzie tylko 2000 egzemplarzy, które pozostawały w dyspozycji rek-

tora Instytutu. Dopiero jesienią 1962 r. parę egzemplarzy książki dotarło do Warszawy.

Opracowaniem książki kierowała komisja redakcyjna w składzie 11 osób. Należeli do niej obecny rektor Instytutu prof. K. G. Protasow, najstarszy jego profesor, 82-letni A. A. Surin, docent M. I. Woronin i inni.

Księga rozpoczyna się od przedmowy, w której są wymienieni autorzy poszczególnych rozdziałów i paragrafów oraz od 4-stronicowego wprowadzenia, w którym w wielkim skrócie podano: zarys rozwoju techniki komunikacyjnej w Rosji od roku 1809, który był rokiem ustanowienia Korpusu Inżynierów Komunikacji i założenia Instytutu; liczba 6115 absolwentów Instytutu, którzy ukończyli go w latach 1809—1917 oraz liczba ok. 19 000 absolwentów w okresie władzy radzieckiej do 1959 r.; ok. 60 nazwisk najwybitniejszych profesorów i absolwentów Instytutu w ciągu 150-lecia.

Główna treść książki jest podzielona na dwie mniej więcej równe części: pierwsza obejmuje lata 1809—1917, druga — lata 1917—1959. Część pierwsza zawiera 4 rozdziały: *Działalność Instytutu przed początkiem budowy kolei w Rosji (1809—1836)*, *Instytut w okresie budowy pierwszych publicznych linii kolejowych w Rosji (1836—1864)*, *Instytut w latach 60—90-tych XIX w.*, *Instytut w latach 1900—1917*. Część druga zawiera 6 rozdziałów: *Instytut w okresie wielkiej październikowej rewolucji socjalistycznej i wojny domowej (1917—1920)*, *Instytut w okresie odbudowy i początku rekonstrukcji transportu (1921—1928)*, *Instytut w latach przedwojennych pięcioletek (1929 — czerwiec 1941)*, *Instytut w okresie wielkiej wojny ojczyźnianej (czerwiec 1941—1945)*, *Instytut w okresie powojennej odbudowy i rozwoju gospodarki narodowej (1946—1959)*, *Biblioteka, muzeum i gmachy Instytutu*.

Każdy z 9 rozdziałów poświęconych poszczególnym okresom omawia kolejno strukturę Instytutu, wykładane przedmioty, skład profesorów i wykładowców, liczbę i przygotowanie studentów, działalność dydaktyczną i naukową profesorów i pomocniczego personelu naukowego, tworzenie laboratoriów i pracowni, wreszcie działalność wybitnych absolwentów Instytutu we wszystkich rodzajach transportu.

Niektóre rozdziały zawierają wzmianki lub nawet dłuższe opisy udziału studentów Instytutu w ruchach wolnościowych. Tak więc rozdział I (s. 21—23) wymienia absolwenta Instytutu pierwszej edycji (z 1811 r.) inżyniera porucznika Sergiusza Murawjowa-Apostoła, jednego z 5 straconych przywódców dekabrystów oraz jego brata Matwieja, również wychowanka Instytutu, skazanego w tymże procesie na karę śmierci, lecz w ostatniej chwili ułaskawionego i skazanego na dożywotnie ciężkie roboty. Studentem Instytutu był Kibalczyk (s. 98—99), wybitny chemik i projektant odrzutowego statku powietrznego, który produkował bomby dla zamachu na cara Aleksandra II i za udział w tym zamachu został w 1881 r. stracony. Księga przytacza niektóre masowe wystąpienia studentów Instytutu.

Polaków interesuje przede wszystkim udział naszych rodaków, absolwentów Instytutu w jego naukowo-dydaktycznej działalności oraz w szerokiej i trudnej działalności inżynierskiej na niezmiernych, a bezdrożnych przestrzeniach dawnej carskiej Rosji. Księga Instytutu wymienia wiele polskich nazwisk, lecz tylko o wybitniejszych z nich i dobrze znanych w kraju wiadomo na pewno, że byli Polakami. Księga nie wymienia bowiem narodowości polskiej absolwenta w żadnym przypadku, robiąc wyjątek tylko dla autora niniejszej recenzji, o którym pisze (s. 97) jako o „polskim inżynierze komunikacji“. Rozpoznanie wymienionych w księdze absolwentów Instytutu jako Polaków utrudnione jest tym, że najwidoczniej przez oszczędność miejsca przy nazwiskach wskazane są na ogół tylko pierwsze litery imienia i imienia ojca. Pewna przy tym liczba absolwentów, o których wiadomo, że byli Rosjanami, posiadała nazwiska polskie. Rozpoznanie Polaków wymienionych w księdze jest więc często możliwe jedynie przy pomocy wy-

danego w 1910 r. urzędowego spisu absolwentów Instytutu za okres stuletni¹, w spisie tym bowiem wskazane są pełne imiona absolwentów. Nie wiemy natomiast, czy podobny spis został wydany dla następnego okresu.

Przy pomocy spisu z 1910 r. można było ustalić orientacyjnie, że Instytut ukończyło w czasach carskich około tysiąca Polaków. Po rewolucji październikowej natomiast liczba Polaków w Instytucie gwałtownie się zmniejszyła ze względu na odrodzenie w tym samym czasie Państwa Polskiego i odpływ Polaków do ojczyzny.

Na s. 52 czytamy, że od drugiej połowy lat trzydziestych ubiegłego stulecia rozpoczęto przyjmować do Instytutu szlachtę polskiej narodowości. Jest to nieścisłe, gdyż wiadomo², że już w 1817 r. dwaj studenci Uniwersytetu Warszawskiego, Teodor Urbański i Jan Smolikowski byli delegowani przez rząd Królestwa Kongresowego za carską zgodą do Petersburga do Instytutu, w którym kształcili się 2 lata, choć go z niewiadomych przyczyn nie ukończyli, pomimo że byli jako wzorowi wychowankowie osobiście przedstawiani carowi Aleksandrowi I przez ówczesnego pierwszego dyrektora Instytutu, A. Bétancoura. I. Urbański, i Smolikowski brali później wybitny udział w działalności komunikacyjnej na terenie Królestwa Kongresowego.

Sama księga pamiątkowa wymienia (s. 36) absolwenta Instytutu z 1816 r., Polaka Kazimierza Rejchela (imię ustalone — jak i wszystkie dalsze — ze spisu urzędowego), który w latach 1824—1831 zaprojektował i wybudował wyróżniający się wówczas most drewniany łukowy z 11 przęseł, ogólnej długości ok. 240 m, na rzece Wołchow w Nowogrodzie Wielkim. Model tego mostu znajduje się dotąd w muzeum Instytutu. Rejchel był potem naczelnikiem wszystkich robót mostowych na drodze publicznej Petersburg-Moskwa, stosując już wtedy potokową produkcję małych mostów i przepustów.

Do roku 1836 ukończyło Instytut ok. 40 Polaków, a wśród nich w 1831 r. Stanisław Kierbedź senior, późniejszy profesor Instytutu i budowniczy pierwszych metalowych mostów miejskich w Petersburgu i Warszawie, główny inżynier budowy linii kolejowej Petersburg-Warszawa, dobrze znany w inżynierii. Kończąc wtedy również Instytut przyszli profesorowie — Polacy: Ignacy Januszewski, Mikołaj Jastrzębski, Apolinary Krasowski, Karol Janisz. Księga podaje (s. 48), że Janisz był wybitnym matematykiem i szachistą-teoretykiem o światowej sławie oraz wydał pracę *Nowa analiza zasad gry szachowej*.

W latach 1836—1864 kończą Instytut m.in. wymienieni w księdze Polacy — współpracownicy Kierbedzia: Karol Bentkowski, Ignacy Pawłowski i Hieronim Stębnicki, nie wymienia natomiast księga innych Polaków, współpracowników Kierbedzia, jak Romuald Zaćwilichowski i Aleksander Falewicz. Nie wymieniono również wybitnego inżyniera-Polaka, absolwenta Instytutu, Tadeusza Chrzanowskiego, biorącego udział w budowie kolei Petersburg—Moskwa, który współpracując ze znakomitym inżynierem rosyjskim Dymitrem Żurawskim pierwszy podał sposób obliczania sił w elementach kratowych mostów systemu Howe'a. Chrzanowski współpracował również z Kierbedziem przy budowie mostu miejskiego w Warszawie, a następnie budował pierwszy most kolejowy na Wiśle w Warszawie (pod Cytadela) i most na Bugu pod Terespołem. Wymienia natomiast w informacji o budowie kolei Petersburg—Moskwa Polaka Seweryna Smolikowskiego, który budował most na rzece Szoszy i groblę przy nim o długości ponad 400 m.

Okres lat 1865—1899 znamionuje przekształcenie Instytutu z zakładu wojsko-

¹ Jedyny zapewne w Polsce egzemplarz tego spisu znajduje się w dyspozycji recenzenta.

² Por. znajdujące się w Archiwum PAN materiały dotyczące Teodora Urbańskiego dostarczone przez jego potomków w 1959 r.

wego na wyższą uczelnię cywilną. Dla tego i następnego (1900—1917) okresu księga podaje znaczną liczbę polskich nazwisk, niektóre dobrze znane szerokiemu ogółowi — naukowców, inżynierów i techników polskich. Na s. 96 znajdujemy krótką wzmiankę, że „w składzie studentów w różnym czasie było 10% i więcej osób narodowości polskiej”. Nie wspomina jednak księga pamiątkowa, że w latach 1890—1905 obowiązywało w Instytucie zarządzenie władz rosyjskich ograniczające przy przyjmowaniu do Instytutu odsetek katolików (tj. właściwie Polaków) do 10%.

Na s. 97 spotykamy wspomnianą już wzmiankę: „Warto podkreślić, że polski inżynier komunikacji J. J. Jankowski pisze we wspomnieniach: „Przyjazny stosunek ogromnej większości kolegów Rosjan do kulturalnych potrzeb kolegów Polaków wyrażał się także w umożliwieniu im zorganizowania w murach Instytutu studenckiej polskiej biblioteki jako działu polskiego ogólnostudenckiej biblioteki Instytutu. W Polskiej bibliotece studenckiej było ok. 3000 tomów beletrystyki i książek naukowych”.

Już te wzmianki świadczą o sporej liczbie kształcących się w Instytucie Polaków, których odsetek w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia — jak słusznie pisał we wzmiankowanej recenzji prof. E. Olszewski — dochodziła do 40%³. Według danych recenzenta na podstawie urzędowego spisu absolwentów za 100 lat przybliżona liczba absolwentów-Polaków wynosiła: w latach 1809—1864 — ok. 210, w latach 1865—1910 — ok. 770, w latach dalszych — jeszcze co najmniej 70, a więc ogólna liczba — jak wspomniano — przekroczyła tysiąc.

Ze znanych i mniej znanych Polaków-absolwentów Instytutu z lat 1865—1917, oprócz już wymienionych, występują w księdze pamiątkowej m.in. nazwiska Polaków-profesorów: Józefa Głuszyńskiego, Feliksa Jasińskiego, Józefa Stecewicza, Stanisława Bełżeckiego, Aleksandra Wasiutyńskiego, Henryka Merczynga, Józefa Fedorowicza, Kazimierza Ceglińskiego, Karola Bohdanowicza, Andrzeja Pszenickiego, Henryka Grafito.

W działalności inżynierskiej, w piśmiennictwie technicznym, w projektowaniu, budowie i eksploatacji odznaczyli się wymienieni w księdze inżynierowie: Antoni Chołodecki, Roman Popławski, Bolesław Kościeszka-Statkowski, Adolf Bem, Jan Wokulski, Ludwik Levy, Artur Krauze, Wacław Łopuszyński, Mieczysław Szysztowski, Stanisław Olszewski, Wacław Czarnomski, Mieczysław Godycki-Ćwirko, Henryk Krajewski, Edward Hibszman, Leon Biernadzki, Teodor Galicyński, Albert Czeczott, Bolesław Sawrymowicz, Stanisław Ostrowski, Antoni Kursisz i inni.

Lista ta nie wyczerpuje znacznej jeszcze liczby wybitnych polskich absolwentów Instytutu Polaków. Brak w niej nazwiska prof. Stanisława Kunickiego, brak wybitnych inżynierów mostowych, projektantów i twórców wielkich mostów na Woldze, jak Aleksandra Pstrokońskiego, współpracownika znakomitego rosyjskiego profesora M. Bielelubskiego, Ignacego Ciszewskiego i innych.

Księga pamiątkowa Instytutu jest w Polsce unikatem, dostępna więc będzie tylko dla bardzo nielicznej liczby naszych naukowców, inżynierów i techników komunikacji. Należy więc powitać z uznaniem prowadzoną na zlecenie Ministerstwa Komunikacji pracę *Udział Polaków w rozwoju techniki komunikacyjnej w Rosji*, która oparta będzie zarówno na księdze pamiątkowej lenińskiego Instytutu Inżynierów Komunikacji, jak i na polskich źródłach.

Janusz Jankowski

³ Por. również artykuł: R. Kołodziejczyk, *Studenci polscy w Instytucie Inżynierów Komunikacji w Petersburgu w latach 1867—1876*. „Studia i Materiały z Dziejów Nauki Polskiej”, seria D, zeszyt 3, Warszawa 1962.