

Brocki, Zygmunt

Nazwy statków morskich wywodzące się od nazwisk uczonych i techników

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 9/1, 154-158

1964

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.



Na zakończenie dr Stasiewicz ustosunkowała się w imieniu swoim i mgr Frankowskiej do wypowiedzi uczestników dyskusji. Zdaniem jej celowe są zarówno referaty analityczne ukazujące warsztat roboczy, jak i syntetyczne, które, opierając się również na materiałach źródłowych, eksponują jednak na plan pierwszy problemy metodologiczne, interesujące badaczy zajmujących się historią różnych dyscyplin. Wyeliminowanie z referatu zagadnień historii metodologii byłoby absolutnie niemożliwe, biorąc pod uwagę fakt, iż w wiekach XVII—XVIII determinowały one bardzo często teorię nauki i były wyrazem ówczesnych poglądów na związki nauki z praktyką. Toteż, o ile przy omawianiu teorii powiązań nauki z praktyką w wiekach XIX i XX konieczne jest ograniczenie się do wybranego, określonego znaczenia tego sformułowania, o tyle w w. XVIII i okresach wcześniejszych porażenie na analizie jednego tylko znaczenia jest niemożliwe. Referentka przeciwstawiła się też pogładowi prof. Olszewskiego, twierdząc, że przegląd XVII- i XVIII-wiecznych hierarchizacji nauk potwierdza jej tezę o dominującej w XVIII w. roli przyrodznawstwa w najszerszym tego słowa znaczeniu.

Bohdan Jaczewski

NAZWY STATKÓW MORSKICH, WYWODZĄCE SIĘ OD NAZWISK UCZONYCH I TECHNIKÓW*

Od pewnego czasu z Polską Akademią Nauk konsultuje się Ministerstwo Żeglugi w sprawach nadawania statkom nazw pochodzących od nazwisk uczonych. Zakład Historii Nauki i Techniki PAN przygotował po raz pierwszy w 1960 r. a po raz drugi w maju 1963 r. odpowiednie materiały, które następnie zostały przekazane przez PAN Ministerstwu Żeglugi.

	Nazwa	Rok budowy	Nośność w DWT
1.	„Marchlewski“ (ex „Oliwa“)	1950	
2.	„Kopernik“ (ex „Łódź“)	1953	3 027 4 060
3.	„Hugo Kołłątaj“ (ex „Benny Skou“)	1945	6 885
4.	„Curie-Skłodowska“ (ex „Cypria“)	1931	7 660
5.	„Domeyko“	1961	po ok. 8 600
6.	„Heweliusz“	1962	
7.	„Śniadecki“	1963	
8.	„Edward Dembowski“ (ex „Sven Salen“)	1941	9 205
9.	„Lelewel“	1962	10 320
10.	„Florjan Ceynowa“	1957	10 500
11.	„Zamenhof“	1959	10 724
12.	„Profesor M. T. Huber“	1962	18 450
13.	„Michał Siedlecki II“	1956	82 (pojemność w BRT)

Według stanu w dniu 30 czerwca 1963 r. w eksploatacji były statki polskie w powyższej tabelce noszące nazwiska uczonych.

* Por. notatkę O nazywaniu zakładów przemysłowych imionami uczonych i wynalazców w nrze 2/1963 „Kwartalnika“, s. 307.

Ostatni statek jest statkiem badawczym, pozostałe są transportowcami. Wśród statków zwodowanych w 1963 r. mamy statki „Staszic“, „Romer“ i „Długosz“ (siostrzany statek motorowca „Kraszewski“, 14 500/12 500 DWT). Pismo Ministerstwa Żeglugi do PAN z kwietnia 1963 r. donosi, że w najbliższym czasie nada się nazwę „Chałubiński“.

W dziejach polskiej floty wytworzyły się schematy nazewnictwa statków, tak że można wyraźnie zauważyć związek pewnych typów nazw z pewnymi rodzajami czy typami statków¹. Niestety tradycje te i schematy bywały niekiedy burzone. Przykładem jest fakt, że nazwiska uczonych nadano w ostatnich latach drobnicowcom różnych typów i serii a w jednym wypadku nawet statkowi innego rodzaju: „Profesor M. T. Huber“ jest bowiem zbiornikowcem.

Szczególnie razi w podanym zestawieniu nazwa „Kopernik“, którą nosi niewielki drobnicowiec produkcji polskiej. Zwodowano go jako „Łódź“, a ponieważ 1953 r. był w nauce polskiej Rokiem Kopernikowskim statek do eksploatacji wszedł już pod nazwą zmienioną na „Kopernik“.

Razi też nazwa „Profesor M. T. Huber“, ponieważ zbiornikowce tradycyjnie noszą u nas nazwy pasm i szczytów górskich. Inicjatywa uczczenia Maksymiliana Tytusa Hubera, uczonego bardzo ściśle związanego z gdańskim ośrodkiem nauk technicznych, przez nadanie jego nazwiska statkowi wyszła od Naczelnej Organizacji Technicznej, gdy Stocznia Gdańska budowała pierwszy swój zbiornikowiec. Zwodowany w 1960 r. otrzymał on nazwę „Profesor Huber“, został jednak w czasie wyposażania sprzedany Związkowi Radzieckiemu i do eksploatacji wszedł pod nazwą „Bauska“. W zamian Stocznia Gdańska wybudowała Polskim Liniom Oceanicznym taki sam statek o nazwie mającej nieco inną postać: „Profesor M. T. Huber“².

Inicjatywa uczczenia dra Ludwika Zamenhofa nazwą statku wyszła z kół esperantystów. Nazwę „Zamenhof“ otrzymał duży drobnicowiec akurat wtedy budowany w Jugosławii. Tej samej wielkości statki „Lelewel“ i „Florian Ceynowa“ są już inne: należą do statków typu B-54 seryjnie budowanych przez Stocznnię Gdańską.

Do jednego typu B-516 budowanego przez stocznnię szczecińską należą statki „Domeyko“, „Heweliusz“³, „Śniadecki“⁴ oraz wodowane w 1963 r. „Staszic“ i „Romer“.

Znacznie mniej naszych statków nosi nazwiska zasłużonych techników, są to: „Soldek“, „Inż. Wenda“ i „Inż. Bukowski“⁵.

¹ Temat ten stanowi treść rozprawy dra H. Górnowicza *Nazwy własne polskich statków i okrętów pełnomorskich*. „Rocznik Gdański“ 1962.

² W biogramie M. T. Hubera w zeszycie 44 *Polskiego słownika biograficznego* podano, że statek noszący jego nazwisko ma „wyporność 19 000 BRT“. Pomieszano tu aż trzy pojęcia: wyporność, nośność i pojemność brutto statku. Odpowiednie liczby w odniesieniu do tego statku są w rzeczywistości: wyporność ok. 24 tys., nośność 18 450 DWT, pojemność 13 200 BRT.

³ Na konieczność nadania jednemu ze statków nazwy „Heweliusz“ zwrócił dwukrotnie uwagę niżej podpisany w „Tygodniku Morskim“ (artykuły: *Propozycje nazewnictwa* w nrze 28/1959 i *Jan Heweliusz. W 350 rocznicę urodzin* w nrze 6/1961). Wniosek taki został następnie wysunięty na poświęconej Heweliuszowi sesji naukowej zorganizowanej w kwietniu 1961 r. przez Gdańskie Towarzystwo Naukowe (por. sprawozdanie w nrze 3/1961 „Kwartalnika“).

⁴ W ten sposób uczczono obu Śniadeckich. Nazwa „Śniadecy“ dla statku byłaby niemożliwa (choć jest możliwa w nazwie ulicy, bo wtedy jest to „ulica Śniadeckich“), jak również nie mogą pływać statki o nazwach: „Jan Śniadecki“, „Jędrzej Śniadecki“, bo byłoby to mylące w eksploatacyjnej praktyce floty.

⁵ Zastosowanie skrótów w nazwach statków nie jest fortunne. Powinno być: „Inżynier Wenda“, „Inżynier Bukowski“, tak jak mamy statki o nazwach „Generał Sikorski“, „Kapitan Kosko“ itd.

Wśród tych statków tylko jeden, „Sołdek“, jest statkiem transportowym (rudowęglowiec). Jest to jedyny w naszej flocie statek noszący nazwisko osoby żyjącej, mgra inż. Stanisława Soldka, ongiś traser — przodownika pracy, obecnie dyrektora Gdańskiej Stoczni Rzecznej.

Dwa pozostałe statki noszące nazwiska techników są pogłębiarkami: największa nasza pogłębiarka, „Inż. Wenda“ ma pojemność 3 150 BRT i wydajność ok. 1 750 m³ urobku na godzinę, „Inż. Bukowski“ — pojemność 150 BRT i wydajność ok. 210 m³/godz. Tadeusz Wenda (1863—1948) był technicznym projektantem portu w Gdyni i do 1937 r. kierownikiem jego budowy⁶, Marian Bukowski — bliskim jego współpracownikiem przy budowie portu gdyńskiego a później naczelnikiem Wydziału Techniczno-Budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni (tuż po zajęciu Gdyni przez hitlerowców został przez nich zamordowany).

29 listopada 1962 r. Minister Żeglugi wydał zarządzenie w sprawie nadawania nazw statkom morskim⁷, a następnie odpowiednią instrukcję⁸. Instrukcja ta postanawia m.in.:

„Statki [żeglugi międzynarodowej] o tonażu 8 000—15 000 DWT przeznaczone do przewozu towarów drobnicowych otrzymują jako nazwy nazwiska ludzi zasłużonych dla Narodu i Państwa Polskiego w dziedzinie politycznej, społecznej i kulturalnej“, a więc m.in. i nazwiska uczonych.

W ramach tych przepisów można wprowadzić pewne uporządkowanie. Tak np. wiadomo już, że seria ok. 10 statków typu „Domeyko“ otrzymywać będzie nadal nazwiska uczonych⁹. Oczywiście mogą zajść sytuacje, że kryteria będą zachodzić na siebie, gdy np. dane nazwisko należeć będzie do osoby będącej zarówno działaczem politycznym czy społecznym, jak i uczonym. Sytuację taką mamy dziś w wypadku statków „Marchlewski“ (chodziło tu o Juliana Marchlewskiego), „Edward Dembowski“ i „Florian Ceynowa“. Podobnie do grupy statków noszących nazwiska techników mógłby być zaliczony „Generał Bem“ (ex „Doña Aniceta“, zbudowany w 1940 r., nośność 8 580 DWT); wszak Józef Bem prowadził prace np. w dziedzinie teorii i konstrukcji rakiet.

Inny punkt instrukcji mówi o nadawaniu statkom żeglugi międzynarodowej o tonażu 1000—3000 DWT nazwisk „zasłużonych marynarzy polskich“ oraz „ludzi zasłużonych w budownictwie okrętowym“.

Statki szkolne w myśl instrukcji nosić mają m.in. nazwiska ludzi zasłużonych w dziedzinie badania morza. Ponieważ jednak statki te mają być nazywane przede wszystkim od nazwisk ludzi zasłużonych w dziedzinie szkolenia i wychowania morskigo, a statków szkolnych nigdy u nas nie będzie wiele, może w ogóle nie dojść do użycia nazwiska badacza morza. Tymczasem Polaków zasłużonych w badaniach morza jest sporo, np. zmarły w 1962 r. prof. Antoni Jakubski, założyciel w 1923 r. pierwszej polskiej placówki badania morza — Morskiego Laboratorium Rybackiego w Helu, prof. Szymon Syrski (1829—1882), prof. Józef Nusbaum-Hilarowicz (1858—1917), geofizyk prof. Antoni B. Dobrowolski i inni — Kwietniewski, Wietrzykowski,

⁶ Nazwiskiem Wendy nazwano też w 1952 r. jedno z nabrzeży portu gdyńskiego. Nekrolog Wendy, pióra prof. S. Hückla, zob. w nrze 9—10/1948 „Techniki Morza i Wybrzeża“. Wenda jest jedynym polskim hydrotechnikiem umieszczonym w *Malej encyklopedii powszechnej PWN*.

⁷ „Monitor Polski“, nr 84/1962, poz. 395.

⁸ O tej nie opublikowanej instrukcji informował Z. Chmielewski w nrze 21/1963 „Tygodnika Morskiego“ (*Porządek w nazewnictwie statków*), o niektórych zaś jej zasadach: J. Piwoński w nrze 957 „Przekroju“ (*Ze statkami na ty*).

⁹ Przy okazji warto zwrócić uwagę, że należy kontynuować nazwę „Curie-Skłodowska“, statek bowiem o tej nazwie, zbudowany jeszcze w 1931 r., niebawem ulegnie kasacji.

Kiernik — jeśli się wymieni tylko przyrodników¹⁰. Oceanologią fizyczną zaś zajmował się np. inż. Piotr Bomas (1883—1954), zasłużony także dla hydrotechniki morskiej i portowej oraz dla technicznej terminologii morskiej¹¹.

Instrukcja Ministra Żeglugi ustala też, że pogłębiarki nosić będą bądź nazwiska ludzi zasłużonych w budownictwie portowym, bądź nazwy zwierząt morskich. Celowe byłoby tu sprecyzowanie, by nazwiska zasłużonych techników morskich nosiły pogłębiarski większe, np. o wydajności ponad 250 m³/godz., nazwy zwierząt zaś — pogłębiarki mniejsze, dotychczas bowiem panuje w tym zakresie nieporządek. Wśród nazw pogłębiarek znaleźć się powinny nazwiska takich zasłużonych techników jak rozstrzelany przez Niemców dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni inż. Stanisław Łęgowski (1885—1939)¹², jak inżynierowie-hydrotechnicy: Aleksander Rożankowski, autor projektu przebudowy ujścia Wisły pod Świbnem, wspomniany już Piotr Bomas, Aleksander Budlewski¹³, Zbigniew Foltański¹⁴.

Na zakończenie warto wspomnieć o dawnych statkach polskich noszących nazwiska uczonych i techników oraz o dawnych i aktualnych statkach obcych noszących nazwiska uczonych polskich.

Pierwszym statkiem polskim noszącym nazwisko związane z działalnością naukową był „Tadeusz Czacki“, własność zawiązanego w 1802 r. w Warszawie przez T. Czackiego i trzech innych Polaków towarzystwa mającego na celu uprawianie żeglugi na Morzu Czarnym i Śródziemnym. 9 VII 1803 „Tadeusz Czacki“ odplynął z Odessy do Triestu, dalsze jego losy są nieznane¹⁵.

W okresie międzywojennym tylko jeden statek nosił nazwisko uczonego. Był nim niewielki (1 050 DWT), zbudowany w 1914 r. parowiec zakupiony w 1930 r. dla transportu łuszczonego ryżu z Gdyni do portów bałtyckich i Morza Północnego. Otrzymał on nazwę „Kopernik“. W 1933 r. sprzedano go za granicą.

Drugim „Kopernikiem“ był prom kolejowy, pod tą nazwą kursujący w latach 1950—1953 między Polską a Szwecją (następnie przemianowany na „Kolejarz“).

W latach 1948—1956 Morskie Laboratorium Rybackie, poprzednik dzisiejszego Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni, miało kuter naukowo-badawczy o nazwie „Michał Siedlecki“. W 1956 r. statek ten sprzedano prywatnemu rybakowi, który obecnie eksploatuje go pod nazwą „Gdy 119“. Zastąpił go zbudowany w Polsce kuter tej samej wielkości „Michał Siedlecki II“, noszący nazwisko znakomitego badacza morza, profesora Uniwersytetu Jagiellońskiego.

W latach 1946—1949 pływał pod banderą panamską statek „Copernicus“, własność byłego obywatela polskiego. Statek ten pływał przed wojną pod banderą polską jako „Robur V“, a od 1940 r. jako „Kordecki“; był to statek do przewozu węgla i innych ładunków masowych.

Obecnie ze statków pod obcą banderą nazwiska uczonych polskich noszą dwa trawlerzy z serii zbudowanej w latach 1960—1962 przez Stocznnię Północną w Gdańsku

¹⁰ Por. np.: K. Demel, *Życie morza*, Gdańsk 1951, podrozdział *Polski dorobek w dziedzinie oceanografii*. — Propozycja nazwania statków m.in. nazwiskami Symskiego, Kwietniewskiego i Nusbauma-Hilarowicza znalazła się już we wspomnianym w przyp. 3 artykule *Propozycje nazwennicze*.

¹¹ Por. jego nekrolog pióra prof. S. Hückla w nrze 7/1954 „Techniki i Gospodarki Morskiej“.

¹² Por.: *Pamięci pracowników morza poległych w 1939 r.* „Technika i Gospodarka Morska“, nr 9/1957.

¹³ Por. jego nekrolog pióra prof. S. Hückla w nrze 4/1950 „Techniki Morza i Wybrzeża“.

¹⁴ Por.: W. Wohlfart, *Z oświęcimskiej kaźni*. „Przegląd Geodezyjny“, nr 2/1947; oraz notatkę St. H[ückla] w nrze 3—4/1947 „Techniki Morza i Wybrzeża“.

¹⁵ Por.: A. Osinski, *O życiu i pismach Tadeusza Czackiego*. Krzemieniec 1816, s. 70; J. Pertek, *Polacy na szlakach morskich świata*. Gdańsk 1957, s. 399—400.

dla rybołówstwa francuskiego: pierwszy z tej serii to — „Curie-Sklodowska“, ostatni — „Nicolas Copernic“ oraz zbudowany w końcu 1963 r. we Francji zbiornikowiec do przewozu gazu „Copernico“ (1970 DWT) chilijskiego armatora „Chillean Company Naviera Interoceanas“ S.A.

Zygmunt Brocki

DALSZE PRÓBNE WYTOPY ŻELAZA W DYMARKACH TYPU ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

W dniach 26 i 27 sierpnia 1963 r. w Słupi Nowej dokonano dalszych dwóch próbnych wytopów żelaza w piecykach dymarskich typu świętokrzyskiego¹. Tym razem do przetopu wzięto rudę wysokofosforową (powyżej 4% P), a to dla sprawdzenia zachowania się tego pierwiastka w takich piecach. Zastosowano wyłącznie węgiel drzewny sosnowy, a w celu otrzymania go przeprowadzono na miejscu zwęglanie w mielerzu. Rudę przeprażono. Proces wytopu przebiegał normalnie: pobierane próby gazu wykazały dobre warunki redukcji (ponad 26% CO), a temperatury układały się wysoko. W obu piecykach przetopiono kilkadziesiąt kg rudy. Blok żuźla z jednego pieca zachowano w całości wraz z metalem dla ekspozycji w Muzeum Starożytnego Hutnictwa Świętokrzyskiego, drugi przeznaczono na analizy chemiczne i metaloznawcze.

M. R.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Wielka Brytania

NAUCZANIE HISTORII NAUKI NA UNIWERSYTECIE W LEEDS

Historia nauk ścisłych jest wykładana na uniwersytecie w Leeds przez pracowników Katedry Filozofii, związanej jednocześnie z Wydziałem Humanistycznym oraz z wydziałami: Nauk Ścisłych i Techniki. Zajęcia te prowadzi wyodrębniony zespół pracowników katedry, jedynie przy wykładach filozofii nauki oraz sporadycznych wykładach z zakresu historii idei współpracują z tym zespołem wykładowcy filozofii. Zespół składa się obecnie ze starszego wykładowcy, dwu wykładowców i dwu asystentów¹.

Wykłady historii nauki są dostępne dla wszystkich studentów wymienionych wydziałów, jednakże na Wydziale Techniki tylko mała część specjalności ma w programie studiów nieobowiązkowe lub fakultatywne wykłady z historii nauki, niewielu więc słuchaczy tego wydziału może studiować ten przedmiot w ramach zasadniczych zajęć.

Podstawowy wstępny wykład prowadzony jest w wymiarze 3 godzin tygodniowo przez ok. 20 tygodni nauczania rocznie. Rejestruje się na ten wykład w różnych latach od 50 do 70 studentów (dla porównania: na ogólny wykład filozofii rejestruje

¹ Por. sprawozdania w nrach 4/1962 i 1/1963 „Kwartalnika“.

¹ W uczelniach angielskich *Senior Lecturer* (starszy wykładowca) odpowiada mniej więcej naszemu docentowi, *Lecturer* (wykładowca) — adiunktowi i *Research Fellow* — asystentowi (przypis tłumacza).