

Brocki, Zygmunt

"Problemy budownictwa okrętowego. Zbiór prac poświęconych 80-leciu urodzin prof. dra Aleksandra Rylkego", Gdańsk 1967; "W służbie okrętu", Aleksander Rylke, Gdynia 1967 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 13/2, 467-470

1968

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.

Problemy budownictwa okrętowego. Zbiór prac poświęconych 80-leciu urodzin prof. dra Aleksandra Rylkego. Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1967, ss. 314, ilustr.

Aleksander Rylke, *W służbie okrętu.* Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1967, ss. 337.

Pierwszy z wymienionych tomów wchodzi w skład serii *Acta Technica Gedanensia* (nr 4) Wydziału IV Nauk Technicznych Gdańskiego Towarzystwa Naukowego. Zawiera 20 prac złożonych w darze Aleksandrowi Rylkemu* w 80 rocznicę jego urodzin (podtytuł tomu jest zredagowany nieco niezręcznie). Bezpośrednio osoby jubilatą dotyczą trzy pozycje.

Na wstępie jeden z wychowanków prof. Rylkego, Janusz Staliński, przedstawił jego życiorys i wkład do techniki i nauki (ss. 9—17). Dyplom inżyniera budowy okrętów prof. Rylke uzyskał w 1909 r. (pierwsza lokata na Wydziale Budowy Okrętów Szkoły Inżynierów Marynarki Wojennej w Kronsztadzie) i z okrętownictwem od tego czasu związany jest już bez przerwy. W 1911 r. wykonał opracowanie, którego wskazania wyżył w przygotowanym w 1915 r. wspólnie z inż. Żurawlewem projekcie okrętu podwodnego o wyporności 800 ton. Pracując w Arsenale Marynarki Wojennej w Sewastopolu, dał szereg nowatorskich opracowań, m.in. z zakresu technologii remontów okrętów oraz na temat doków suchych i pływających. Od 1913 r. do końca 1918 r. pracuje na bardzo odpowiedzialnych stanowiskach w wielkiej Stoczni Bałtyckiej w Petersburgu (Piotrogradzie). Po wojnie m.in. nadzoruje w stoczniach francuskich budowę kontrtorpedowców i okrętów podwodnych wykonywanych tam dla naszej marynarki wojennej, następnie jest kierownikiem Wydziału Budowy Okrętów w Służbie Technicznej Kierownictwa Marynarki Wojennej, w 1934 r. przechodzi w stan spoczynku (w stopniu komandora porucznika).

W okresie 1934—1939 r. wachlarz zainteresowań i podejmowanych przez prof. Rylkego prac jest bardzo szeroki: odczyty naukowe z budownictwa okrętowego na kursie informacyjnym dla inżynierów przemysłu zbrojeniowego, uczestnictwo, z ramienia Marynarki Wojennej, w Radzie Zarządzającej Instytutu Metalurgii i Metaloznawstwa Politechniki Warszawskiej, współpraca ze stoczniami zagranicznymi przy opracowywaniu ofert, współpraca z żegluga śródlądową, opracowanie (wraz z kpt. mar. w st. sp. inż. Witoldem Hubertem) programu szkolenia techników budowy okrętów na poziomie średnim (wynikiem tych prac było uruchomienie w 1936 r. Wydziału Budowy Okrętów w Państwowej Szkole Samochodowo-Lotniczej w Warszawie; wydział ten pracował też w czasie okupacji, i to, dzięki przemyślnym wybiegom personelu szkoły, zupełnie jawnie; prof. Rylke był tu wówczas jednym z wykładowców¹). Od 1938 r. prof. Rylke jest m.in. doradcą technicznym organizującej się Stoczni Gdyńskiej S. A. Opracował dla niej m.in. pochylnię łukową własnej koncepcji, opracował teoretycznie elementy wodowania i zaprojektował całość torów spustowych i oprzyrządowania wodowania — pierwszego wodowania nełmorskiego statku towarowego budowanego w Polsce, parowca „Olza” — wyznaczonego na 15 września 1939 r. Niestety przyszkodziły temu wypadki wojenne. W dniu wybuchu wojny wodowanie było już całkowicie przygotowane przez prof. Rylkego, zarówno od strony technicznej, jak i organizacyjnej.

W 1943 r. prof. Rylke organizuje komplety budowy okrętów przy tajnej Politechnice Warszawskiej² i jest tutaj jednym z wykładowców, pracuje też w „Alfie”,

* Prof. A. Rylke zmarł 23 I 1968, gdy niniejsza recenzja była już złożona do druku; nekrolog prof. Rylkego ukaże się w nrze 3/1968 „Kwartalnika”. (Przypis redakcji).

¹ Zob. też: „Rocznik Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku” 1948 (okres przedwojenny ss. 9—11, okres okupacji ss. 11—14).

² W tomie wspomnień, o którym niżej, prof. Rylke wspomina o kursie budownictwa okrętowego w latach 1925—1926 prowadzonym na Politechnice Warszawskiej z ramienia Kierownictwa Marynarki Wojennej przez kmdra inż. Władysława Morgulca.

organizacji Marynarki Wojennej w łonie Armii Krajowej³. Po wojnie tworzy na Politechnice Gdańskiej pierwszy w historii polskiego szkolnictwa wyższego Wydział Budowy Okrętów, w 1946 r. uzyskuje nominację na profesora zwyczajnego i kierownika Katedry Projektowania Okrętów; przez sześć lat był dziekanem Wydziału, przez trzy — prorektorem Politechniki Gdańskiej. Z jego prac powojennych na czoło wysuwa się opracowanie i przystosowanie do warunków polskich metody bocznego wodowania (w 1952 r. za tę pracę uzyskał indywidualną Nagrodę Państwową I stopnia w dziale nauki)⁴.

W 1925 r. prof. Rylke opatentował dwa wynalazki: jeden dotyczył urządzenia (promu) wzmacniającego kadłuby statków śródlądowych podczas ich przejścia morzem (idzie tutaj o dodatkowe specjalne zabezpieczenie kadłubów przed zwiększonym obciążeniem), drugi — doku pływającego składającego się z dwu samodzielnych części pływających połączonych przegubowo. Patenty te opisał w omawianej księdze pamiątkowej Damian Maćkowiak, w artykule pod nieco skomplikowanym tytułem *Pierwsze osiągnięcia twórcze w zakresie rozwoju nowych myśli technicznych w polskim budownictwie okrętowym* (ss. 23—32; w tekście 14 rysunków według odpowiednich patentów znajdujących się w zbiorach Urzędu Patentowego w Warszawie).

W krótkim przyczynku Wacław Tomaszewski mówi o tym, jak zachęta prof. Rylkego przyczyniła się do powstania Studium Architektury Okrętów przy Katedrze Architektury Przymorza Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej (ss. 19—21). O rozwoju w Polsce architektury okrętów (pierwsze dyskusje wokół tej dyscypliny — 1950 r.) pisze Witold Urbanowicz (ss. 191—200).

Tom ozdobiono fotografiami statków budowanych w stoczniach polskich według projektów uczniów prof. Rylkego. Wbrew natomiast zwyczajowi, jaki się wytworzył przy wydawaniu tego rodzaju ksiąg pamiątkowych, w tomie nie zamieszczono bibliografii prac jubilatą⁵.

Książka prof. Rylkego *W służbie okrętu*, która się ukazała w roku, w którym przypadła 80 rocznica jego urodzin, jest drugą z kolei w serii *Wspomnienia ludzi morza i wybrzeża* (zapoczątkowała ją w 1965 r. książka ekonomisty prof. B. Kasprowicza *Byłem juniorem*). Obejmuje ona całe życie autora, od lat dzieciństwa (ur. 22 V 1887 w Równem; w 1904 r. ukończył Państwową Szkołę Realną w Warszawie) po mniej więcej rok 1962 (w 1960 r. autor przeszedł na emeryturę). We wspomnieniach tych nie ma wszystkiego, co zawiera dzieło życia autora; J. Staliński w streszczonym wyżej artykule w księdze *Problemy budownictwa okrętowego* wymienia też szereg faktów, którym sam prof. Rylke w opublikowanych wspomnieniach nie poświęcił nawet zdania. Ale gdyby chciał wokół tego wszystkiego snuć wspomnienia, jego książka *W służbie okrętu* byłaby dziełem wielotomowym.

Ale i to, co zawarł w obecnym tomie, stanowi przebogaty kalejdoskop faktów z historii techniki budownictwa okrętowego i przemysłu okrętowego pierwszej połowy obecnego stulecia, zbiór dziesiątków wiadomości o technicznych, technologicznych, technicznoorganizacyjnych i naukowotechnicznych zdarzeniach w przed-

³ O organizacji tej zob.: A. Ropelewski, *Sprawy gospodarki morskiej w kraju w latach 1940—1944*, „Przegląd Zachodniopomorski” nr 3/1967, s. 44. W artykule jest też wzmianka o jakimś (bliżej nie wyjaśnionym) powiązaniu profesora Politechniki Warszawskiej Stefana Bryły z konspiracyjną komórką zajmującą się sprawami przemysłu okrętowego (s. 52).

⁴ Autor streszczonego artykułu, J. Staliński, o zasługach prof. Rylkego dla polskiej techniki budownictwa okrętowego oraz nauki i dydaktyki w zakresie okrętownictwa napisał też artykuł w nrze 5/1967 miesięcznika „Budownictwo Okrętowe”, poświęconym prof. Rylkemu.

⁵ Wśród publikacji prof. Rylkego znajduje się m.in. *Zarys bibliograficzny rozwoju wiedzy o budownictwie okrętowym* (zob. o tym w „Kwartalniku Historii Nauki i Techniki” nr 3/1962, s. 345).

rewolucyjnej Rosji, w Europie Zachodniej (szczególnie we Francji), w Polsce międzywojennej i Polsce po II wojnie światowej; a także zbiór wiadomości o ludziach, przede wszystkim o okrętowcach, obcych i polskich, wśród nich o tych przedwojennych specjalistach okrętowych, którzy stanowili pierwsze techniczne kierownicze kadry nowo budowanego po wojnie polskiego przemysłu okrętowego i pierwsze kadry dydaktyczne w Politechnice Gdańskiej.

Na skrzydełku obwoluty ksiądzkawy wydawca pisze: „Długie, bogate w fakty i zdarzenia życie nestora polskiego okrętownictwa jest jednocześnie kawałkiem historii morskiej techniki, w jej określonym odcinku, jakim jest budowa okrętu, historii, której nie tylko był naocznym świadkiem, ale którą posunął naprzód”. Może stylistycznie nie jest to zgrabnie powiedziane, ale merytorycznie na pewno słusznie.

Jedna rzecz przetrzasnęła mi przy czytaniu tych bardzo ciekawych, a przy tym dobrą, potoczystą polszczyzną napisanych wspomnień: cudzysłowy, setki (!) zupełnie niepotrzebnych cudzysłówów. Ktoś o usposobieniu wesołym sypał „kawałkami” (s. 90); „czasy” nie były jeszcze normalne (s. 94); coś komuś było „solą w oku” (s. 209); przekonał się o tym czymś „na własnej skórze” (s. 215); wierzone „na ślepo” (s. 216); szło o to, aby czegoś nie „przegapić” (*ib.*); kelner był „z prawdziwego zdarzenia” (s. 223) — wszystkie te najzwyczajniejsze, potoczne wyrażenia i wyrazy w tekście *W służbie okrętu* umieszczone są w cudzysłowach. W cudzysłowie umieszczony jest nawet termin „latarniowiec” (na s. 103 czytamy: „zlecenie na przeholowanie [...] «latarniowca», czyli pływającej latarni morskiej”); nawet termin „tonaż” (s. 92); też „armator” (s. 111). W Hawrze — jak wiadomo — był polski konsul honorowy. Tymczasem w tekście omawianego tomu mamy: konsul „honorowy” (s. 138). I tak dalej, i tak dalej.

Jeśli nawet przyjmijemy, że te niepotrzebne cudzysłowy wyszły spod pióra autora, to przecież rzeczą redakcji, sprawującej pieczę nad literackim kształtem tych wspomnień, było je usunąć. Ale czy na pewno użył ich autor? Pochodzi on przecież z generacji, która ozdobiła takich nie używała.

Na koniec pozwolę sobie zwrócić uwagę na dwa nie dość precyzyjne sformułowania, które — wydaje mi się — mogą u nie zorientowanego czytelnika wywołać obraz niezupełnie zgodny z rzeczywistością.

Na s. 320 prof. Rylke pisze, że miesięcznik „Technika Morza i Wybrzeża” (którego był współzałożycielem), początkowo wydawany przez Pomorskie Stowarzyszenie Techniczne, po kilku latach „przejęły [...] Wydawnictwa Komunikacyjne, jako organ Ministerstwa Żegluga”, zarządzającego żeglugą, portami i przemysłem budowy okrętów, a gdy ta ostatnia dziedzina przeszła do Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, wówczas pismo „Technika Morza i Wybrzeża” podzieliło się na dwa: „Budownictwo Okrętowe” oraz „Technika i Gospodarka Morska” (dat autor nie podaje, zaznacza natomiast: „Dziś są to rzeczy już zapomniane”).

Rzeczywiście było inaczej. Od lipca 1951 r. Wydawnictwa Morskie w Gdańsku zaczęły wydawać miesięcznik „Technika i Gospodarka Morska”, organ Naczelnej Organizacji Technicznej, Morskiego Instytutu Technicznego i Morskiego Instytutu Rybackiego (a nie Ministerstwa Żegluga), który powstał na miejsce organu NOT-u „Technika Morza i Wybrzeża”⁶ i organu Instytutu Bałtyckiego „Gospodarka Morska” (Instytut Bałtycki w 1950 r. zlikwidowano, a niektóre jego agendy przejął Morski Instytut Techniczny). W latach 1952—1956 wydawcą „Techniki i Gospodarki Morskiej” był Oddział Morski Wydawnictw Komunikacyjnych. Do grudnia 1955 r. miesięcznik ten obejmował m.in. zagadnienia okrętownictwa. Następnie te-

⁶ J. Wadowskiego bibliografia *Morze i Pomorze* (Warszawa 1964) na s. 344 podaje, że od 1950 r. „Technika Morza i Wybrzeża” wydawana była przez Wydawnictwa Morskie. Rzeczywiście w roku tym (a także przez pierwsze półrocze 1951 r.) miesięcznik wydawała Naczelna Organizacja Techniczna. Wydawnictwa Morskie w Gdańsku powstały dopiero w 1951 r.

matyka ta przeszła do powstałego w styczniu 1956 r. pisma Sekcji Okrętowców SIMP-u „Budownictwo Okrętowe” (Wyd. NOT).

Na s. 321 prof. Rylke pisze, że w 1950 r. powstał Morski Instytut Techniczny (z inicjatywy m.in. autora), który po przejściu przemysłu okrętowego do Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego zmienił nazwę na Instytut Morski. I w tym wypadku było inaczej: Zmiana nazwy na Instytut Morski, co nastąpiło w 1954 r., związana była z tym, że już od 1951 r. Morski Instytut Techniczny (MIT) zajmował się nie tylko problematyką techniczną, lecz także ekonomiczną i prawną. Jeśli zaś idzie o problematykę techniczną, to tematyką interesującą przemysł budowy okrętów instytut ten zajmował się także jako Instytut Morski, i to przez kilka lat: dopiero w 1958 r. Instytut Morski (a nie MIT) przekazał Zjednoczeniu Przemysłu Okrętowego swą pracownię badań modelowych okrętów.

I jeszcze jedna uwaga końcowa: po pierwszej wojnie światowej w Wejherowie (później w Gdyni) był Urząd Morski, a nie Główny Urząd Morski, jak czytamy na s. 92; w 1945 r. zaś w Gdańsku był Główny Urząd Morski, a nie Gdański Urząd Morski, jak czytamy na s. 288.

Zygmunt Brocki

Katalog rękopisów Biblioteki Polskiej Akademii Nauk w Krakowie. Sygnatury 2149—2298. Opracowali Zbigniew Jabłoński, Alojzy Preisner i Bogumiła Schnaydrowa. Zakład Narodowy im. Ossolińskich — Wydawnictwo, Wrocław—Warszawa—Kraków 1965, ss. 409 + XIV.

W trzy przeszło lata po pierwszym tomie ¹ *Katalogu rękopisów* krakowskiej Biblioteki PAN, który — w oparciu o najnowsze i jednolite jakoby zasady — podjął kontynuację katalogów Jana Czubka sprzed pierwszej wojny światowej, otrzymaliśmy w 1965 r. tom drugi. Charakterystykę i ocenę zawartych w nim materiałów spróbowano skreślić we wstępie. Zrobiono to może niezupełnie jeszcze należycie, naruszono też nieco głoszoną dewizę jednolitego opracowania całego zasobu, jako że w poprzednim tomie takiej charakterystyki i oceny nie dano, trudno jednak nie powitać tej innowacji z uznaniem, a konkluzja, że prezentuje się materiały nader cenne, wydaje się trafna.

Nie sposób oczywiście wymienić tu wszystkich pozycji objętych drugim tomem *Katalogu*, lecz bodaj wspomnijmy np. tak typowy dla wieków XVI i XVII zbiór *miscellaneów* w postaci siedmiotomowej *Księgi pamiętniczej Jakuba Michalowskiego*; bardzo cenne archiwalia Stanisława Augusta (chodzi o tę ich część, która dostała się do Biblioteki ze zbioru Popielów); fragment akt sądu sejmowego patrolującego w 1827 r. działalność Towarzystwa Patriotycznego; dużą partię archiwum Kozmianów; spuścizny tak wybitnych uczonych, jak Jan Bystron, Kazimierz Nitsch, Karol Potkański, Fryderyk Papée, Jan Łoś, Hieronim Łopaciński.

Jak informuje karta tytułowa, jest tego wszystkiego razem 150 sygnatur; ponieważ jednak niektóre z nich dzielą się na kilka, kilkanaście czy nawet wyjątkowo na 20 tomów ujętych w oddzielne pozycje katalogowe, tych ostatnich liczy *Katalog* w sumie nieco ponad 300. Ich opis wypełnił 285 stron druku, a zamieszczone na końcu skorowidze — 120. Porównajmy te objętości z analogicznymi w poprzednim tomie: przy liczbie rękopisów o przeszło 100 większej objętość ich opisu wyniosła teraz o 40 stron mniej, skorowidzów zaś — o przeszło 100. Tak więc rezultat koncepcji całkowitego niemal przekreślenia elementów opracowania zasobu na rzecz mechanicznego jego opisywania zarysowuje się coraz wyraźniej.

Uprzytomnijmy sobie, iż Biblioteka posiada już obecnie ok. 7 tys. rękopisów, autorzy zaś noszą się z zamiarem publikowania kolejnych tomów w odstępach paroletnich, uwzględniając najpierw materiał nie ujęty w żaden katalog drukowany

¹ Zob. recenzję tego tomu w „Kwartalniku”, nr 3/1965, ss. 422—423.