

# Brocki, Zygmunt

---

## W sprawie kadr okrętowców w Polsce międzywojennej

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 13/2, 488-489

---

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.



rzek. Wspomnienia o tym zasłużonym inżynierze opublikował „Magazyn Polski” w nrze 1/1968, przytaczając je za „Dziennikiem Bałtyckim”. Są to wspomnienia prof. Wacława Balcerskiego, w prostej linii wnuka inżyniera. Prof. Balcerski podaje szereg interesujących informacji dotyczących osoby swego dziada, które zachowały się w tradycji rodzinnej.

J. J.

#### W SPRAWIE KADR OKRĘTOWCÓW W POLSCE MIĘDZYWOJENNEJ

W 1967 r. Stocznia Szczecińska obchodziła 20-lecie swej pracy. Z tej okazji rocznik krajoznawczy „Ziemia” (o którym mówimy wyżej), zamieścił reportaż Romana Burzyńskiego *Stocznia motorem postępu*. We wstępnej części reportażu znajduje się zdanie: „Nigdy w Polsce przed II wojną światową nie mieliśmy przemysłu stoczniowego [idzie tutaj o przemysł okrętowy; uw. [Z. Br.]. Nie posiadaliśmy ani odpowiednich zakładów przemysłowych ani też takich fachowców, którzy by potrafili statki projektować. Nasz przemysł stoczniowy narodził się [po II wojnie światowej] z niczego [...]” (s. 237).

Zdanie to, wyciągnięte z lamusa publicystyki minionego okresu, jest nieprawdziwe, abstrahując już nawet od wręcz humorystycznego sformułowania, że coś się może narodzić z niczego.

Jeśli idzie o inżynierów okrętowców, czy — jak formuluje Burzyński — „fachowców, którzy by potrafili statki projektować”, to np. w książce *Polska marynarka wojenna 1918—1939* (Gdynia 1966) kmdr por. dr Stanisław Ordon pisze na s. 178, że sytuacja nie była niekorzystna: „Z państw zaborczych przybyła do Polski znaczna [liczba] specjalistów morskich i rzecznych z różnych dziedzin, którzy zostali m. in. zatrudnieni w istniejących okrętowych warsztatach remontowych; w późniejszych latach międzywojennych przyczynili się zarówno do ich rozwoju, jak też do budowy nowych przedsiębiorstw przemysłu okrętowego. Specjaliści ci zajmowali się również szkoleniem kadry okrętowców”, a na s. 179 wymienia nazwiska niektórych inżynierów budownictwa okrętowego wykształconych na uczelniach rosyjskich i mających za sobą dużą praktykę na tamtejszych stoczniach i w ich biurach projektowych, którzy po I wojnie światowej wrócili do Polski (zob. też wykaz na s. 296). „Kadra specjalistów, głównie z zakresu budownictwa okrętów wojennych, była wówczas znaczna”, pisze tenże autor na s. 180<sup>1</sup>.

Inną natomiast sprawą jest, że „ze względu na to, że przemysł okrętowy w Polsce w latach międzywojennych rozwinął się słabo, nie zostali oni należycie wykorzystani” (s. 180). Składną wiadomo na przykład, że inż. Henryk Umiasowski, jeden z dyrektorów założonej w 1912 r. wielkiej stoczni w Mikołajowie w ujściu Bohu, w Polsce międzywojennej był m. in. dyrektorem Zakładów Starchowickich; ale zaraz po wyzwoleniu Gdańska wrócił do budownictwa okrętowego jako dyrektor Zjednoczenia Stoczni Polskich. Stanęli wówczas do pracy okrętownictwie także specjaliści spośród tych, którzy w międzywojennej Polsce pracowali w stoczniach, czy też w inny sposób byli związani z rozwijaniem krajowego przemysłu budowy okrętów lub z budową okrętów dla Polski za granicą (nadzory techniczne w stoczniach zagranicznych). Niektórzy z nich stanęli też do pracy dydaktycznej na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej i w Państwowym Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku (obie te placówki utworzono w 1945 r.).

Oprócz okrętowców wyszkolonych w uczelniach państw zaborczych mieliśmy także takich, którzy okrętownictwo studiowali za granicą już po I wojnie światowej.

<sup>1</sup> Zob. też np. artykuły S. Ordona, o których mowa w notatce *Modlin — kolebka przemysłu okrętów wojennych*, „Kwartalnik” nr 1—2/1965, s. 202.

wej albo którzy przeszli kursy okrętownictwa organizowane w kraju dla inżynierów mechaników absolwentów uczelni polskich.

Do pewnego czasu zaniedbane było natomiast szkolenie techników budownictwa okrętowego, ale w 1936 r. zorganizowano w Warszawie w jednej ze szkół technicznych stopnia licealnego odpowiedni wydział, który do wybuchu wojny wykształcił 25 takich techników<sup>2</sup>. Jeśli zaś idzie o rzemieślników okrętowców to intensywne ich szkolenie prowadzono w stoczniach Gdyni i Pińska. Ci spośród jednych, jak i drugich, którzy przeżyli wojnę, zaraz po jej zakończeniu stanęli do pracy w stoczniach Gdańska i Gdyni (przypomnieć tu warto, że mgr inż. Stanisław Sołdek, którego nazwiskiem nazwano pierwszy w Polsce zbudowany pełnomorski statek towarowy, był przed wojną traserem w Stoczni Modlińskiej).

Zygmunt Brocki

#### KONSERWACJA KADŁUBA OKRĘTU „VASA” BĘDZIE UKOŃCZONA W 1971 R.

„Kwartalnik” już niejednokrotnie notował publikacje o wydobywaniu, w 1961 r., okrętu „Vasa” i pierwszych pracach przy jego konserwacji. Z kolei odnotujemy ciekawy artykuł Eugeniusza Koczorowskiego *Chemiccy ratują „Vasę”* w nrze 1/1968 „Tygodnika Morskiego”. Otóż do konserwacji kadłuba użyto przede wszystkim roztworu glikolpolietylenu<sup>1</sup>. Wszystkie drewniane przedmioty i mniejsze elementy konstrukcyjne okrętu zaraz po wydobywaniu poddano kąpielom w tym roztworze. Gorzej przedstawiała się sprawa, jeśli idzie o sam kadłub, mierzący 50 m długości. Poradzano sobie w ten sposób, że po przykryciu okrętu aluminiową obudową hali, w której osiągnięto wilgotność 80—85%, co zapobiega szybkiemu wysychaniu drewna, dwa razy dziennie kilku ludzi opryskiwało kadłub wewnątrz i zewnątrz roztworem glikolpolietylenu, aby wypełnić nadwątlone tkaniki drewna. W 1964 r. skonstruowano specjalne automatyczne urządzenie zraszające cały kadłub dzień i noc (autor artykułu opisuje to urządzenie i jego działanie). W celu zaś zabezpieczenia drewna przed butwieniem oraz dla ochrony przed grzybami zastosowano różne sole i pięciochlorofenol. Systematyczne kontrole wskazują, że w 1971 r. konserwacja kadłuba będzie zakończona. Wówczas będzie można zrekonstruować maszyny i nadbudówki.

Do tej pory wydobyć i konserwacja okrętu pochłonięła olbrzymią sumę ok. 19 mln koron szw. Czy rzeczywiście wartość muzealna tego wraku uzasadnia tak wielkie wydatki? Na pewno tak: „Vasa” jest unikatem w skali światowej, jest to bowiem pierwszy odnaleziony i wydobyty okręt z XVII w., a więc jedyny reprezentant swej epoki. Sam kadłub i to, co w nim znaleziono, jest kopalnią wiadomości nie tylko o technice budowy okrętów w XVII w., lecz także o ówczesnej technice odlewania żelaza, o warunkach bytowych załóg, o zdobnictwie itd. A więc nie tylko historyk techniki znajdzie na tym okręcie interesujący materiał do studiów, ale także socjolog, lekarz, antropolog, numizmatyk, historyk sztuki i inni badacze. „Vasa” jest wrakiem wręcz bezcennym i dlatego nie szczędzi się pieniędzy dla jego ratowania i rekonstrukcji.

Zygmunt Brocki

<sup>2</sup> Szkolenie to prowadzono również w okresie okupacji. Jeden z techników absolwentów z 1942 r., Edward Baczyński (dzisiaj już nieżyjący), był w 1950 r. jednym z dyrektorów Stoczni Gdańskiej.

<sup>1</sup> Nazwy chemiczne użyte w artykule mają inne formy niż w naszej notatce. Autor artykułu przejął je literalnie z obcego artykułu, na którym oparł swe opracowanie.