

Brocki, Zygmunt

Konserwacja kadłuba okrętu "Vasa" będzie ukończona w 1971 r.

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 13/2, 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.



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 techników². 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 glikolpolietylenu¹. 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 żeliwa, 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

² 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.

¹ 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.