

Tarczyński, Jan

Wystawa Chlubna karta techniki polskiej - Państwowe Zakłady Inżynierii 1928-1939 w Muzeum Techniki w Warszawie

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 26/1, 234-237

1981

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.

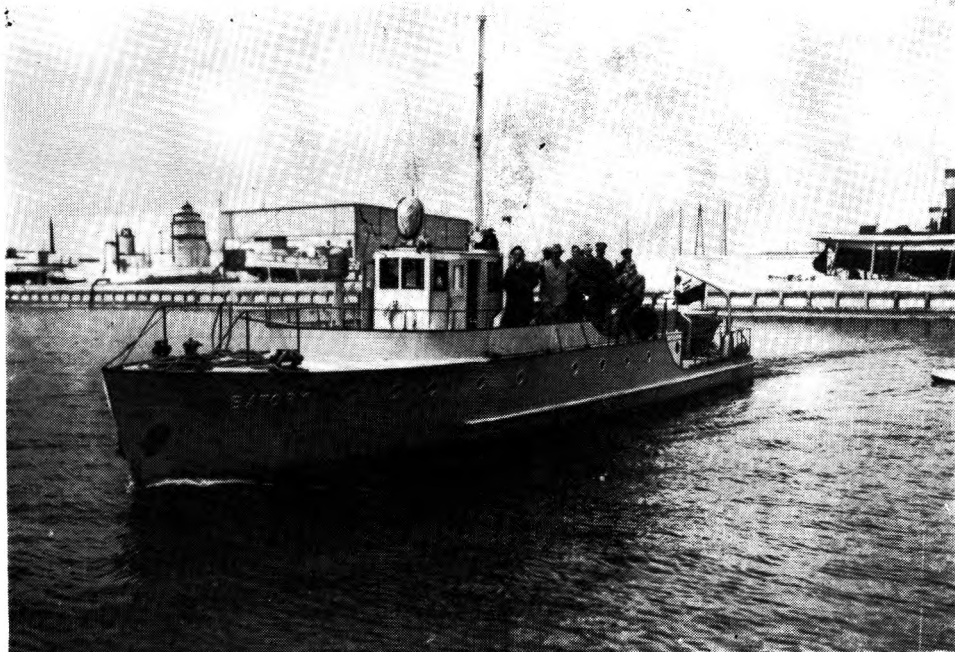
Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.





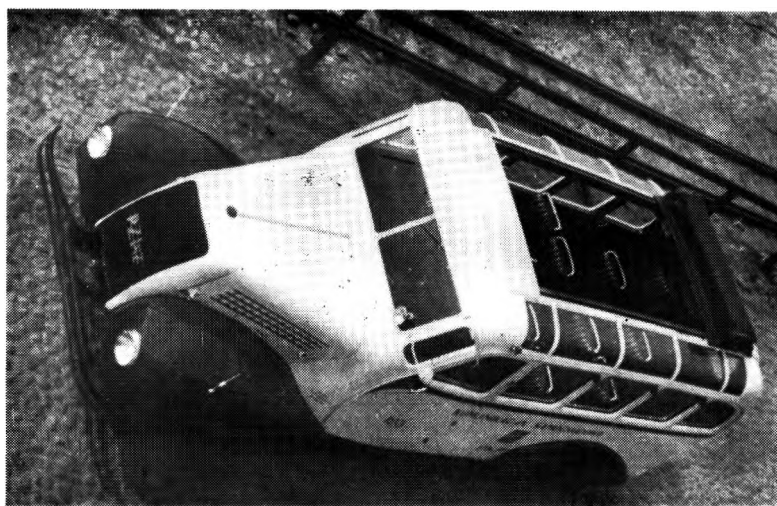
Ryc. 1. Otwarcie wystawy 14. VII. 80. Grupa b. pracowników PZInż. ogląda podwozie samochodu osobowego Lux-sport. W pierwszym szeregu od lewej: prof. A. Rummel, inż. R. Czaplicki, mgr Z. Rakowicz, prof. S. Panczaskiewicz. Ostatni w rzędzie inż. J. Grodecki. Fot.: Muzeum Techniki



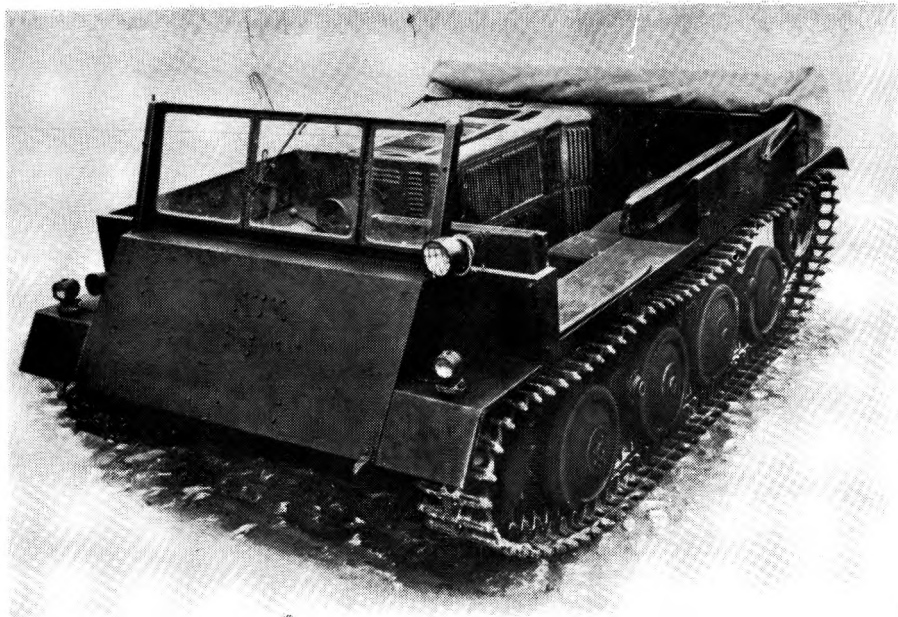
Ryc. 2. Kuter Strażniczy Straży Granicznej „Batory” zbudowany w PZInż. — Stocznia Rzeczna w Modlinie w czasie prób odbiorczych — Gdynia 1932 r. Fot.: Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, sygn. r. 10588



Rys. 3. Samochód osobowy Lux-sport z 1936 r. Silnik 8V o mocy 96 KM; zawieszenie niezależne na wahaczach: długich drążkach skrętnych. Siła resorowania regulowana nawet w czasie jazdy. Zbiory S. Panczakiewicza, fot. J. Tarczyński



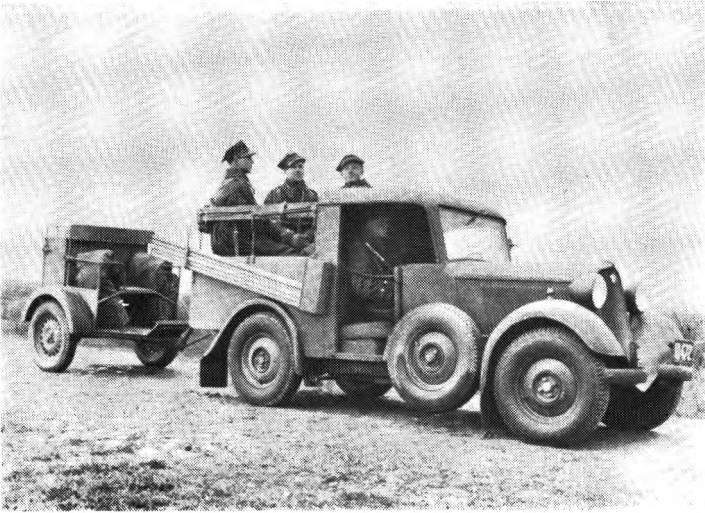
Ryc. 4. Autobus turystyczny Polski Fiat 621 z nadwoziem konstrukcji inż. S. Panczakiewicza. Zbiory S. Panczakiewicza, a fot. J. Tarczyński



Rys. 5. Ciągnik artyleryjski PZInż. 152 konstrukcji inż. Edwarda Habicha z 1936 roku — przeznaczony do holowania dział artylerii średniej. Centralne Archiwum Wojskowe



Ryc. 6. Czołg pływający PZInż. — 130 w czasie prób na jeziorku w Beniaminowie w 1936 r. Na czołgu jego konstruktor — Edward Habich, Zbiory E. Habicha, reprodukcja Muzeum Techniki



Ryc. 7. Ciągnik artyleryjski PZInż. 302 konstrukcji inż. Mieczysława Skwierczyńskiego z 1938 r. Przeznaczony do holowania dział artylerii lekkiej. Na zdjęciu w wersji łączności. Centralne Archiwum Wojskowe



Ryc. 8. Czołgi 7TP w wersji wzmocnionej w czasie defilady w Warszawie w 1939 roku. Archiwum Dokumentacji Technicznej w Warszawie, Sygn. r. 21382

prof. Wiktor Zin nt. *Rewaloryzacji i ochrony zabytków Zamościa* oraz dr Stanisław Juraszek — *Zamość w Polsce Ludowej. Rozwój i perspektywy*.

Podsumowanie obrad sekcyjnych i plenarnych wykazało wzbogacenie wiedzy o Zamościu i jego rozwoju społeczno-gospodarczym oraz utwierdziło w przekonaniu o potrzebie dalszych badań. Skoncentrowanie dyskusji wokół mechanizmów rodzenia się karier politycznych i legendy Zamoyskiego uzmysłowiło raz jeszcze siłę fascynacji postacią tego świetnego polityka i mecenasa.

Sesja była cenną wymianą poglądów na temat przeszłości, dziedzictwa i rangi Zamościa, zwłaszcza w aspekcie historii politycznej i naukowo-kulturalnej. Ukazała ona różne oblicza wielkiego kanclerza, który choć nie sięgnął po koronę, stał się królem równy. Sporo referatów, a nieraz i wypowiedzi w dyskusji, było — niestety — nużąco długich i rozproszonych, co znacznie utrudniało skupienie uwagi i rozumienie sedna poruszanej problematyki. Jednakże mimo tych mankamentów wydaje się, iż sesję należy uważać za udaną, do czego zresztą przyczyniła się swoista uroda Zamościa i wciąż żywa, niezwykła osobowość jego twórcy.

Marta Michalowska

(Warszawa)

WYSTAWA *CHLUBNA KARTA TECHNIKI POLSKIEJ — PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERII 1928—1939* W MUZEUM TECHNIKI W WARSZAWIE

W dniach 14 lipca — 1 września 1980 roku czynna była w Muzeum Techniki w Warszawie monograficzna wystawa pn. *Chlubna karta techniki polskiej — Państwowe Zakłady Inżynierii 1928—1939*¹, poświęcona działalności technicznej największych w przedwrześniowej Polsce państwowych zakładów przemysłu maszynowego, drugich co do wielkości zakładów tej branży w kraju (po „Wspólnocie Interesów” — Spółce Akcyjnej).

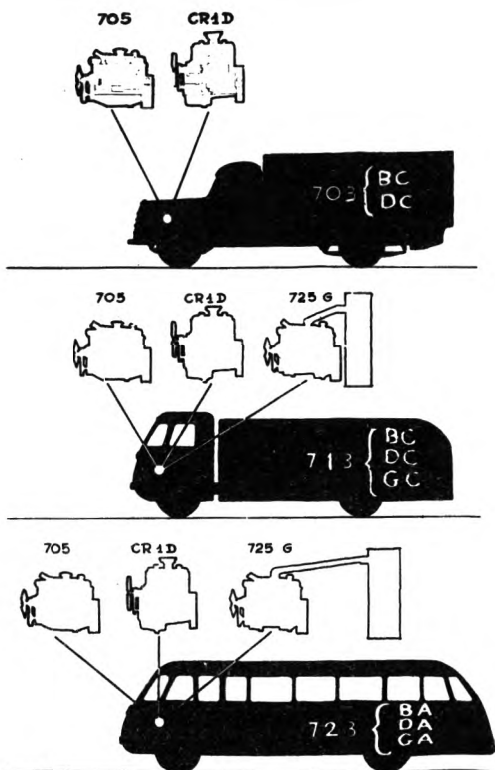
Otwarcie wystawy zgromadziło wśród zaproszonych gości b. pracowników Państwowych Zakładów Inżynierii. Uroczystość rozpoczęło tzw. słowo wstępne wygłoszone przez dyrektora Muzeum Techniki inż. Jerzego Jasiuka, który zapoznał zebranych z pracami przygotowawczymi organizacji wystawy i omówił krótko działalność i dorobek Zakładów.

Symbolicznego otwarcia wystawy dokonali przedstawiciele b. pracowników PZInż: Jerzy Grodecki, Tadeusz Heryng, Stanisław Panczakiewicz, Zygmunt Rakowicz i Zdzisław Walentowicz.

Ekspozycja składała się z trzech zasadniczych części. W pierwszej przedstawiono rys historyczny, podział administracyjny i strukturę organizacyjną Państwowych Zakładów Inżynierii (PZInż). Materiał informacyjny podany tu został m.in. w formie związłego „calendarium”, schematów i makiety.

Część druga to trzy działy wystawy (*Polskie koncepcje i konstrukcje techniczne; Licencje i adaptacje; Produkcja i organizacja produkcji*) ilustrujące dorobek techniczno-produkcyjny. Szeroki wachlarz wyrobów pokazują dokładnie dwa z nich. Przedstawione tu polskie koncepcje i konstrukcje oraz produkty wytwarzane na podstawie umów licencyjnych; wspomniano także o samochodach montowanych w Zakładach i w warsztatach Spółki Akcyjnej „Polski

¹ Wystawę zorganizował Dział Zbiorów Stałych Muzeum Techniki; scenariusz — mgr Jan Tarczyński; konsultacja — inż. Zdzisław Walentowicz (b. sekretarz techniczny Dyrekcji Naczelnej PZInż.); inż. Jerzy Grodecki (b. dyrektor Fabryki Samochodów Osobowych i Półciężarowych PZInż); prof. Edward Habich (b. kierownik działu czołgów Biura Studiów); inż. Tadeusz Heryn (b. kierownik oddziału produkcji motocykli); prof. Stanisław Panczakiewicz (b. kier. działu nadwozi Biura Studiów); mgr Zygmunt Rakowicz (b. z-ca Dyr. Naczelnego PZInż.); konsultacja techniczna — inż. Tomasz Brzeski; komisarz wystawy — mgr Jan Tarczyński; projektant — art. plastyk Tadeusz Żołądek; wykonawstwo — Pracownia Sztuk Plastycznych — Warszawa.



Tyc. 9. Zamienności silników w pojazdach typu 703. W samochodach ciężarowych typu 703 i 713 oraz w pochodnym od nich autobusie 723, zatwierdzonych do produkcji na rok 1939/1940. Zastosowano silniki polskiej konstrukcji — PZInż. 705 i 725G (gazo-generatorowy) oraz licencyjnego wysokoprężnego „Saurera” CR1D. Do września 1939 zbudowano serię informacyjną 100 pojazdów typu 703/713. Centralne Archiwum Wojskowe

Fiat”, przedsiębiorstwa powstałego w wyniku podpisania umowy licencyjnej z koncernem Fiat, dla dystrybucji i obsługi pojazdów Polski Fiat i Fiat produkowanych w PZInż. Zakłady były udziałowcem Spółki i prowadziły nadzór techniczny nad montażem przeprowadzonym w jej warsztatach.

Konstrukcje polskich inżynierów — to m.in. pięć typów motocykli — od niezbyt udanego CWS M55 z 1928 roku do nowoczesnego Sokola 200, wypuszczonego na rynek na miesiąc przed wybuchem wojny. Dwa z nich CWS M 111 vel Sokół 1000 i Sokół 600 RT, były produkowane seryjnie. W grupie samochodów osobowych wymienić należy pierwszy polski samochód — CWS T 1 zbudowany przez Tadeusza Tańskiego w 1925 roku a produkowany seryjnie w latach 1928—1931 i prototyp luksusowej limuzyny z 1936 roku o doskonałym zawieszeniu i 8-cylindrowym widlastym silniku. Pojazd ten, oznaczony roboczą nazwą Lux-Sport nie wyszedł jednak z fazy prototypów. Wpływy kapitałów obcych, zwłaszcza koncernu Fiat, uniemożliwiły produkcję seryjną.

Samochody ciężarowe własnej konstrukcji — to przede wszystkim 3,5 tonowy PZInż. 703/713, zaplanowany do produkcji seryjnej w II połowie 1939 r. i jego wersje rozwojowe (autobus, typu 723, terenowe ciągniki kołowe PZInż. 343 i 342, wojskowa ciężarówka o nośności do 2,5 ton — PZInż. 603 i inne) oraz prototypy nowoczesnych wojskowych terenowych pojazdów kołowych (np. Łazik 4×4 typu PZInż. 303, ciągnik PZInż. 302) i półgąsienicowych, m.in. zbyt nowoczesny jak na polskie ekonomiczno-techniczne możliwości ciągnik PZInż.

202 z lat 1936—1938 i PZInż. 222, transporter dla oddziałów kawalerii zmotoryzowanej, przeznaczony do produkcji seryjnej. W tym dziale wystawy przedstawiono również wozy bojowe — od produkowanych seryjnie czołgów rozpoznawczych TK/TKS i czołgów lekkich 7 TP do prototypów nowoczesnego czołgu rozpoznawczego 4 TP (PZInż 140) i pływającego — PZInż. 130 — oraz zbudowane w oparciu o elementy wymienionych pojazdów gaśnicowociągniki artyleryjskie C2P i C7P — produkowane seryjnie, a także prototypy np. PZInż. 152.

Produkcja jednostek pływających — pełnomorskich okrętów wojennych — trałowców Czajka i Rybitwa, awangardowego w swojej klasie kutra pościgowego Straży Granicznej Batory, monitorów rzecznych dla flotyli wiślanej, statków pasażerskich, barek etc oraz silników przemysłowych (o mocy od 4 do 500 KM), morskich i lotniczych (np. pochodzący z 1932 roku model testowy pierwszego polskiego silnika odrzutowego) i armatury do wody, pary i gazu zamyka ten największy dział ekspozycji.

Produkcja seryjna, zwłaszcza samochodów, to w PZInż. działanie na podstawie umów licencyjnych podpisanych w latach 1930—1932 ze szwajcarskim Saurerem i włoskim Fiatem. W tym dziale pokazano więc silniki wysokoprężne i pojazdy Saurer (autobusy i samochody ciężarowe) produkowane w Polsce pod tą marką, pełną gamę samochodów Polski Fiat różnych typów — ciężarowych 621 i 618, osobowych 508 i 518 oraz ich liczne wersje rozwojowe i specjalne, a także pojazdy marki Ursus, produkowane w PZInż. przez krótki okres². Wspomniano również i o innych urządzeniach produkowanych na podstawie licencji — między innymi o silnikach okrętowych szwedzkiej firmy Nohab i lotniczych czeskiego Waltera. Trzeba także dodać, że PZInż. obok zasadniczej produkcji wytwarzały bardzo duży asortyment wyrobów w małych seriach lub egzemplarzach próbnych; pozwalało to na wszechstronny rozwój kadry technicznej — konstruktorów, technologów i organizatorów produkcji oraz stwarzało możliwości podniesienia kwalifikacji ogółu pracowników.

Najcenniejsze eksponaty zostały zgromadzone właśnie w tych działach wystawy. Prezentowano m. innymi całą kolekcję motocykli Sokół (1000, 600, 500, i 200), kompletne podwozie unikalnego samochodu osobowego Lux-Sport, silnik przemysłowy małej mocy Mocarz oraz wytwory licencyjne — samochody osobowe Polski Fiat 508 III (model Junak i karetka czterodrzwiowa) i ciężarowy Polski Fiat 621 L w wersji pożarniczej.

Z wyjątkiem silnika Mocarz i samochodu strażackiego eksponaty pochodziły ze zbiorów Muzeum Techniki i zostały specjalnie przygotowane do celów wystawienniczych. Dotyczy to zwłaszcza podwozia samochodów Lux-Sport (jedynie zachowane w kraju), samochodu Polski Fiat 508 III czterodrzwiowego i podwozia Polski Fiat typu 508. Konserwację eksponatów poprzedziły długotrwałe i szczegółowe studia nad konstrukcją pojazdów. Dużą pomocą była tu między innymi nieliczna zachowana dokumentacja techniczna — rysunki, katalogi części, instrukcje obsługi etc.

Część trzecia obejmowała dwa działy wystawy (*Zaloga i działalność społeczna* i *Wybitni konstruktorzy*). Podane tytuły trafnie informują o merytorycznej zawartości działu. Ograniczyć się więc tylko do przedstawienia najcenniejszych eksponatów: po pierwsze oryginału umowy o pracę zawartej w 1934 roku pomiędzy wiceministrem spraw wojskowych (prezesem Rady Administracyjnej, Zakładów) jako reprezentantem PZInż. a Zygmuntem Rakowiczem, dyrektorem administracyjno-handlowym; po drugie opracowanego przez kadrę inżynierską PZInż. *Technicznego Kalendarza Samochodowego*, pierwszego w kraju podręcznika dla konstruktorów samochodowych. Należy dodać, że kalendarz ten wydano w 1932 roku przy wydanej pomocy Fabryki Samochodów PZInż.-Ursus.

Na wystawie zaprezentowano również zbiór archiwalnych dokumentów technicznych PZInż. — były to między innymi rysunki, umowy licencyjne, katalogi części, instrukcje

² Na podstawie umowy licencyjnej, podpisanej (przed przyłączeniem Z. M. Ursus do PZInż.) przez przedstawicieli Ursusa i włoskiej firmy SPA. Produkcję ciężarówek utrzymano do przełomu lat 1931/32.

obsługi, podręczniki konstruktorskie etc. oraz dokumenty osobiste pracowników. Należy tylko żałować, że czas i niewłaściwe często w naszym kraju traktowanie zabytków kultury technicznej (zwłaszcza pojazdów) ograniczyły poważnie ilość eksponatów na wystawie. Organizatorzy zastosowali więc fotogramy, przedstawiające wszystkie w zasadzie ważniejsze produkty PZInż. (zabrakło jedynie ciągnika lotniskowego typu PZInż. 322), wykonane z unikalnych, w 70% nie publikowanych po wojnie zdjęć. Szczegółowe opisy techniczne dawały jasny obraz prezentowanej konstrukcji.

Podsumowanie dorobku Państwowych Zakładów Inżynierii (ostatnia plansza wystawy) było trudnym zadaniem i nie oddającym, niestety, w pełni jego złożonego charakteru.

Pokrótce można by to ująć w następujących punktach:

1. Państwowe Zakłady Inżynierii były jedynym producentem (nie licząc wytwórni motocykli i montowni) pojazdów mechanicznych w Polsce w okresie międzywojennym.
2. Zakłady zorganizowane były w sposób nowoczesny, pozwalający rozwijać produkcję seryjną i osiągnąć wyniki jakościowe często lepsze od zagranicznych.
3. Opracowane w Zakładach oryginalne koncepcje i konstrukcje techniczne były osiągnięciem twórczym wybitnych polskich konstruktorów i technologów.
4. Wielu byłych pracowników PZInż. pełniło (i pełni nadal) odpowiedzialne stanowiska w zarządzaniu przemysłem maszynowym po II Wojnie Światowej. Niektórzy spośród nich jako profesorowie wyższych uczelni technicznych są wychowawcami nowego pokolenia twórców polskiej motoryzacji i konstruktorami wielu zbudowanych po wojnie silników i pojazdów. Pracowali także poza granicami kraju, zajmując eksponowane stanowiska w ośrodkach naukowo-badawczych renomowanych firm.

Wystawa trafnie uzupełniała lukę jaka istnieje od lat w zakresie upowszechniania wiedzy o polskim dorobku technicznym z okresu międzywojennego; szkoda tylko, że trwała ona tak krótko.

Jan Tarczyński

(Warszawa)

Z ZAGRANICY

HISTORIA NAUKI I TECHNIKI W SŁOWACJI

Badania w zakresie historii nauki i techniki w Słowacji są nową dyscypliną naukową, która systematycznie zaczęła się rozwijać dopiero po roku 1948, a zwłaszcza po założeniu Słowackiej Akademii Nauk w roku 1953. Wkrótce po powstaniu Słowackiej Akademii Nauk — w ramach Sekcji Nauk Biologicznych i Medycznych — utworzono Gabinet Historii Nauk Biologicznych i Medycznych; w ramach Sekcji Nauk Technicznych powstał Gabinet Historii Nauk Technicznych i Przyrodniczych; w ramach Sekcji Nauk Rolniczych — Gabinet Historii Rolnictwa w Słowacji. Były to niewielkie pracownie naukowe, do zadań których początkowo należało głównie gromadzenie dokumentacji oraz prowadzenie poszukiwań w archiwach i bibliotekach. W celu skoncentrowania badań nad historią nauki i techniki w jednym miejscu Prezydium Słowackiej Akademii Nauk z dniem 1 I 1960 r. połączyło te trzy gabinety w jeden Zakład Historii Nauki i Techniki w Instytucie Historii Słowackiej Akademii Nauk. Zakład ten jest jedyną dotąd profesjonalną placówką zajmującą się badaniami nad historią nauki i techniki w Słowacji, a jego kierownikiem od samego początku jest J. Tibenský Dr Sc.

Wzmiankowany Zakład Historii Nauki i Techniki rozpoczął swą działalność naukowo-badawczą i dokumentacyjną z 6 pracownikami. Dziś zatrudnia 7 pracowników i 1 aspiranta, w tym 3 pracowników naukowych, 2 pracowników naukowo-technicznych, 1 specjalistę i 1 asystenta. Reprezentowane są następujące specjalizacje: geografia, fizyka, historia, medycyna, bibliografia i biografistyka.