

# Urbanowicz, Witold

---

## O potrzebie badania historii polskiej techniki okrętowej

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 31/2, 543-546

---

1986

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.



*Witold J. Urbanowicz*  
(Gdynia)

## O POTRZEBIE BADANIA HISTORII POLSKIEJ TECHNIKI OKRĘTOWEJ

Dziedziną techniki, która jeszcze nie doczekała się w Polsce opracowania swej historii, jest technika morska, a w szczególności rodzima technika okrętowa. Najnowsze dzieje Polski obejmują szeroki zakres gospodarki morskiej na odzyskanym wybrzeżu Bałtyku oraz jej ekspansję na oceany i kontynenty świata. Gospodarka ta operuje złożonymi instrumentami działania, jak nowoczesny port, flota przewozowa i rybacka, przemysł okrętowy produkcyjny i remontowy, budownictwo morskie, ochrona brzegów itd. Wszystkie te dziedziny uzależnione są od techniki, której nowoczesność i sprawność decydują o wynikach gospodarczych, rzutując pośrednio na bilans płatniczy i handel zagraniczny państwa.

Nowoczesne budownictwo okrętowe w Polsce jest dziedziną stosunkowo młodą — jego rozwój trwa 65 lat (1920—1985). Nie jest ono bezpośrednio powiązane z naszym dawnym okrętownictwem, gdyż okres zaborów pozbawił Polaków ciągłości w budowie okrętów. Wyjątek stanowi tu budownictwo śródlądowe, które ma ponad wiekową tradycję. Polska nie mogła uczestniczyć w wielkim XIX-wiecznym procesie uprzemysłowienia, które w tej dziedzinie wyszło z Anglii, bowiem stocznie angielskie przodowały w świecie przez dziesiątki lat. Owa wielka luka w dziejach naszej techniki morskiej stworzyła sytuację, jakiej nie doznały inne kraje morskie i cofnęła nas do zerowej pozycji w czasie, gdy technika okrętowa na świecie była już bardzo trudna i skomplikowana. Być może, że pozytywną stroną tej sytuacji był niejako wymuszony skok od razu w nowoczesność, bez wiekowych obciążeń ewolucyjnych oraz często złych tradycji. Luka powstała także w ciągłości naszej okrętowej myśli technicznej i nauce projektowania okrętów, którą w tym okresie mogli zdobywać tylko nieliczni Polacy w obcych szkołach, obcych stoczniach, w marynarkach wojennych i handlowych. Zaledwie kilkunastu tych in-

inżynierów-okrętowców znalazło się w kraju w 1920 r. i im to przypadło inicjowanie i organizacja szkolnictwa, tworzenie podstaw przemysłu budowy i remontów statków oraz wiele innych trudnych spraw morskich. Ta mała grupa inżynierów stanowiła niejako pierwszą generację polskich okrętowców, której dane było pracować dla kraju po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. i tylko oni stanowią wątpliwą nić, łączącą polską myśl techniczno-okrętową starych i nowych czasów.

Rok 1920 ujawnił tę zerową sytuację na małym wybrzeżu: brak kadr technicznych, zaplecza materiałowego i ciągłości przemysłowej, ponieważ przemysł polski nigdy przedtem nie dostarczał wyrobów dla stoczni i nie mógł sprostać specjalnym wymaganiom technologicznym. A do tego nękały trudności odbudowy powojennej nowego państwa, borykającego się z niedostatkami i dewaluacją ówczesnego pieniądza, marki polskiej. Zespół ówczesnych przesłanek i okoliczności nie wróżył rozwoju nowej, nieznannej na nowym terenie dziedziny budownictwa okrętowego. A jednak od początku kształcili się okrętowcy polscy w niemieckiej politechnice W. M. Gdańska, skąd do 1939 roku wyszło około 45 inżynierów. Była to druga generacja, wykształcona w niepodległym państwie, choć jeszcze w obcej szkole.

Ta generacja z kolei rozwijała nasze budownictwo okrętowe przed drugą wojną światową i jej przypadło po wojnie zadanie objęcia terenów stoczniowych na dłuższym teraz wybrzeżu, ich odbudowa i uruchomienie nowego przemysłu. Do nich niebawem dołączyła trzecia generacja, wykształcona już w polskiej Politechnice Gdańskiej, w Technikum Budowy Okrętów w Gdańsku i później w Politechnice Szczecińskiej.

W ciągu ostatnich 40 lat nastąpił zdumiewający rozwój przemysłu okrętowego, wielki potencjał techniczny stoczni i kooperantów. Sprzedano w tym okresie 1300 statków armatorom z 32 krajów. Zbudowano liczne nowe i w tym nader trudne typy statków. Znaczenie tego przemysłu dla całości uprzemysłowienia kraju jest ogromne, ponieważ jego montażowy charakter wymaga wyrobów od setek przemysłów dostawczych, a większość z nich musi spełniać specjalne warunki jakości i niezawodności, kontrolowanej według ostrych wymagań norm międzynarodowych. Własny przemysł okrętowy „podciąga” w górę rangę wielu innych przemysłów krajowych i daje im cenne walory eksportowe.

Ta znacząca dziedzina nauki i techniki czeka jeszcze na opracowanie swej pełnej historii w postaci zwartego dzieła, obejmującego historię naszej myśli technicznej i jej przemysłowej realizacji, dzieje stoczni i rozwoju ich produkcji, szkolnictwa i kadr oraz tych ludzi, którzy tę naukę i całe okrętownictwo polskie stworzyli. Historią tą zajmują się dotychczas bardzo nieliczni naukowcy, historycy i technicy oraz różni miłośnicy tych dziejów. Stale działa Polskie Towarzystwo Nautologiczne, którego zadaniem jest praca nad historią spraw morskich. Zgromadziło ono już pokaźny zbiór relacji osobistych oraz wspomnień uczestników poczynają

zmierzających do uruchomienia tego przemysłu po wojnie. Są to szczególnie cenne przyczynki, jeszcze nie wykorzystane przez historyków. W pracach instytutów i kilku towarzystw naukowych zagadnienia historyczne występują tylko sporadycznie, okolicznościowo.

Niestety, historią okrętownictwa nie zajmują się politechniki. Brak choćby krótkiego wykładu historii konstrukcji i typów dawnych okrętów stanowi pewne zubożenie kształcenia zawodowego. Ten niedostatek, zaznacza się niekiedy nawet w dziełach plastyków marynistów, o czym świadczą m.in. błędne wizerunki dawnych okrętów na odbudowanych kamieniczkach gdańskich, na malowidłach, etykietach itp.

W naszym piśmiennictwie naukowym można wyliczyć zaledwie kilka poważnych opracowań w postaci książek, rozpraw doktorskich oraz poważniejszych referatów i artykułów. Jest kilka specjalnych zeszytów czasopism, poświęconych nowemu, nowoczesnemu przemysłowi, jego początkom i ludziom (np. „Budownictwo Okrętowe” 1976, nr 4/5 i 1977, nr 2/3). Z książek należy wymienić dzieło Stanisława Gierszewskiego *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570—1815* (Gdańskie Towarzystwo Naukowe, 1961). Przemysława Smolarka *Studia nad sztuknictwem Pomorza Gdańskiego X—XIII wieku* (Wydawnictwo Morskie, 1969), dalej dzieło zbiorowe 12 autorów *Historia budownictwa okrętowego na wybrzeżu gdańskim* pod redakcją Edmunda Cieślaka (Wydawnictwo Morskie, 1972), Witolda Arkuszewskiego *Wiślane statki pasażerskie XIX i XX wieku* (Ossolineum, 1973), Mieczysława Boczara *Galeona Zygmunta Augusta — próba rekonstrukcji* (Ossolineum, 1973) i nowe dzieło Czesława Jerysia *Budownictwo okrętowe w Gdyni 1920—1945* (wydawnictwo Morskie, 1980). Ponadto szereg rozpraw historycznych w „Komunikatach Instytutu Bałtyckiego” oraz indywidualnych prac autorów takich jak Z. Binerowski, A. Groth, W. A. Drapella, J. Młynarczyk, L. Milian, J. Rusak, T. Czayka, P. Smolarek, W. Urbanowicz i inni.

W odtworzeniu historii techniki okrętowej cenną pozycję stanowią zbiory i prace Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku wraz z jego oddziałami i innych muzeów z dziełami morskimi. Centralne Muzeum Morskie ma sporo dokumentacji technicznej statków i nadal ją gromadzi, aczkolwiek jego współpraca z przemysłem okrętowym, korzystnie zapoczątkowana, została utrudniona i niejako zahamowana. Tymczasem materiały związane z działalnością przemysłu są nieodzowne i sądzić należy, że będą one dostępne dla prac nad historią stoczni i statków. Dotyczy to również materiałów, którymi dysponuje Marynarka Wojenna; tu bowiem występuje duży ładunek myśli technicznej i specjalnych elementów technologicznych, podnoszących rangę całej naszej techniki okrętowej. Podobnie konieczna jest dokumentacja techniki głównych kooperantów stoczni: fabryk silników okrętowych wszelkich przeznaczeń, turbin parowych, maszyn elektrycznych, wyposażenia itp.

W dzisiejszym życiu, pełnym szybkich przemian, nawału pracy i pośpiechu, trudno znaleźć czas na prace badawcze nad historią techniki, skoro nawet kronikarskie notowanie zdarzeń i etapów własnego rozwoju rzadko się zdarza w przedsiębiorstwach przemysłowych, a często okazuje się, że biura konstrukcyjne i archiwa nie mają dokumentacji technicznej dawniej budowanych jednostek. Toteż prace badawcze nie będą łatwe, ale czas nagli, ludzie odchodzą na zawsze, a dokumenty i relikty rozpraszają się bezpowrotnie. Natomiast nasze tradycje morskie, choć jeszcze niezbyt bogate, narastają stale i domagają się utrwalenia w studiach historycznych. Dlatego uruchomienie systematycznych badań i pełnego opracowania historii polskiej techniki okrętowej stało się sprawą potrzebną i pilną.

Będzie to praca na szereg lat, ale nie brak dziś warunków do jej rozpoczęcia, są bowiem możliwości zgromedzenia odpowiednich zespołów badawczych. Są już pracownicy naukowcy zajmujący się historią techniki morskiej i nie brakuje zapalonych do tego dzieła okrętowców, a wśród nich mamy jeszcze pionierów pierwszych poczynań z lat międzywojennych i tych, co zbudowali nowy polski przemysł okrętowy po wojnie.

Tę wielką sprawę może zrealizować tylko Polska Akademia Nauk, której Komitet Historii Nauki i Techniki oraz Instytut Historii Nauki, Oświaty i Techniki mogą i powinni pracę w tej dziedzinie zainicjować i nadać im konkretny bieg, zapewniając pomoc naukową i materialną oraz organizując na Wybrzeżu odpowiednie zespoły autorskie.