

# Piłatowicz, Józef

---

## Stowarzyszenie Inżynierów Mechaników Polskich w dwudziestoleciu międzywojennym

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 33/3, 719-742

---

1988

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.



Józef Piłatowicz  
(Warszawa)

## STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW MECHANIKÓW POLSKICH W DWUDZIESTOLECIU MIĘDZYWOJENNYM

### 1. POWSTANIE STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW MECHANIKÓW POLSKICH

W drugiej połowie XIX wieku mechanicy działali w ramach ogólnych stowarzyszeń technicznych — Towarzystwie Politechnicznym we Lwowie (od 1913 r. Polskie Towarzystwo Politechniczne), Krakowskim Towarzystwie Technicznym i Stowarzyszeniu Techników w Warszawie (ST)<sup>1</sup>. Proces integracji środowiska mechaników zapoczątkowany został w Warszawie, a momentami przełomowymi było założenie w 1909 r. dwutygodnika „Mechanik”, redagowanego przez Zygmunta Racięckiego<sup>2</sup>, oraz ukonstytuowanie się 27 lutego 1913 r. Koła Mechaników przy ST, dzięki staraniom Władysława Łatkiewicza, przy czynnej pomocy Stanisława J. Okolskiego i L. Janiszewskiego<sup>3</sup>. Istotną rolę w tym procesie odegrały, zorganizowany w 1912 r. krakowski Pierwszy Ogólnopolski Zjazd Mechaników Polskich, a także Nadzwyczajny Zjazd Techników, który odbył się 12—15 kwietnia 1917 r. w Warszawie<sup>4</sup>. Aczkolwiek Koło Mechaników nie przekształciło się w samodzielną organizację fachową, to jednak w nim właśnie doświadczenie organizacyjne zdobyło wielu przyszłych czołowych działaczy Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich (SIMP).

Wkrótce po odzyskaniu przez Polskę niepodległości podjęto w środowiskach technicznych dyskusję nad nowym modelem organizacyjnym

---

<sup>1</sup> *Księga SIMP. Pół wieku działalności mechaników polskich w przemyśle*. Warszawa 1963 s. 151—154.

<sup>2</sup> W. Latoszek: *Od siedemdziesięciu pięciu lat „Mechanik” w służbie techniki*. „Mechanik” 1984 nr 1 s. 5.

<sup>3</sup> *Stowarzyszenie Techników w Warszawie. Sprawozdanie z działalności Stowarzyszenia Techników za rok 1913*, „Przegląd Techniczny” (dalej „PT”), 1914 nr 21 s. 276—277; Z. Przyrembel: *Stowarzyszenie Techników Polskich w Warszawie 1898—1938*. Warszawa 1938 s. 43.

<sup>4</sup> *Księga SIMP. Pół wieku...*, s. 155—157; *Pamiętnik Nadzwyczajnego Zjazdu Techników Polskich w Warszawie w roku 1917*. Warszawa 1917 s. 7—8, 18—19, 79—81.

stowarzyszeń technicznych. Zarysowały się wówczas, ogólnie biorąc, dwie koncepcje. Pierwsza brała za punkt wyjścia dotychczasowe formy organizacyjne, ukształtowane w wyniku odmiennych losów dziejowych poszczególnych ziem polskich, a także przez lokalne tradycje środowisk technicznych. Zwolennicy tej koncepcji preferowali duże, ogólnotechniczne stowarzyszenia, skupiające przedstawicieli wszystkich specjalności technicznych bez względu na prezentowany poziom wiedzy fachowej, a więc zarówno techników, jak i inżynierów. W konkluzji stwierdzali, „że jako zasadę organizacji techników polskich przyjmie (II Zjazd Stałej Delegacji Polskich Zrzeszeń Technicznych — przypis J.P.) system organizacji terytorialnej w pierwszym stopniu a organizacji fachowej i zawodowej w stopniu drugim”<sup>5</sup>. Stowarzyszenia te w perspektywie miały utworzyć Polskie Towarzystwo Techniczne, składające się z oddziałów wojewódzkich. Propozycji powyższych nie zrealizowano, ale podjęto próbę koordynacji działalności istniejących wówczas stowarzyszeń, co znalazło wyraz w utworzeniu 11 czerwca 1922 r. we Lwowie Stałej Delegacji Polskich Zrzeszeń Technicznych, przekształconej w czerwcu 1924 r. na zjeździe katowickim w Związek Polskich Zrzeszeń Technicznych<sup>6</sup>.

Powyższe rozwiązanie nie zyskało uznania w środowisku mechaników, którzy rozpoczęli najpierw spontaniczną<sup>7</sup>, a następnie wyraźnie koordynowaną przez Henryka Mierzejewskiego — profesora Politechniki Warszawskiej — krytykę funkcjonujących dotychczas stowarzyszeń technicznych. Opinię działaczy Koła Mechaników w tej sprawie, jak można sądzić z inspiracji Mierzejewskiego wówczas redaktora „Przeglądu Technicznego”, zaprezentował w 1923 r. inż. Czesław Mikulski. Poddał on ostrej, w wielu wypadkach przesadzonej, krytyce strukturę organizacyjną i formy działalności stowarzyszeń ogólnotechnicznych, zwłaszcza Stowarzyszenia Techników w Warszawie. Zarzucił mu zbyt daleko idącą koncentrację uwagi na odczytach, przybierających nader często charakter popularnej pogadanki, albowiem słuchacze reprezentowali bardzo zróżnicowany poziom wiedzy technicznej. Oczywiście, tego rodzaju odczyty nie przedstawiały dla inżynierów większej wartości. Wytknął nadmierną rozbudowę kół byłych wychowanków rozmaitych uczelni (w 1925 r. było ich 17) niemal z całej Europy, co w konsekwencji spo-

<sup>5</sup> *Skrót protokołu III Zjazdu Stałej Delegacji Polskich Zrzeszeń Technicznych w dniach 28—30 IV 1923 r. w Poznaniu*. „Wiadomości Stałej Delegacji Polskich Zrzeszeń Technicznych” 1923 nr 8—10 s. 37. Por. także J. Krauze: *Podstawy organizacji techników polskich*. Tamże 1923 nr 4 s. 17—21.

<sup>6</sup> *Projekt statutu Polskiego Towarzystwa Technicznego*. „Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych” 1926, nr 7—9 s. 70—80; K. Mrozowski: *Główne kierunki działalności polskich stowarzyszeń technicznych w latach 1918—1939*. Warszawa 1983 (Wydawnictwo Muzeum Techniki) s. 11—16.

<sup>7</sup> E. Pietrászkiewicz: *Z życia stowarzyszeń technicznych*. „Mechanik” 1921 nr 3 s. 52.

wodowało znaczne rozproszenie działalności stowarzyszenia oraz zawężenie jej niejednokrotnie do współpracy koleżeńskiej. Natomiast koła fachowe nie dysponowały odpowiednimi środkami finansowymi dla aktywizacji członków poprzez rozszerzenie i zwiększenie atrakcyjności form działalności. Przyczyn tej sytuacji nie ograniczył Mikulski jedynie do niewłaściwej organizacji, ale wskazywał także na małe zainteresowanie inżynierów pracą społeczną oraz niedostateczne zrozumienie doniosłości pracy stowarzyszeń i obowiązku uczestniczenia w niej. Wszystko to sprawiało, „że Stowarzyszenie Techników w Warszawie czyni nieraz wrażenie nie instytucji społeczno-technicznej, lecz tylko klubu. Ten przerost życia klubowego wpływa bardzo niekorzystnie na układ pracy tej organizacji”<sup>8</sup>.

Odrzucając dotychczasowe struktury organizacyjne ruchu stowarzyszeniowego mechanicy proponowali jednocześnie przyjęcie wzorów z krajów zachodnich, a zwłaszcza ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Postulowano zrzeszanie się wedle specjalności oraz posiadanego wykształcenia. Tym samym działalność społeczno-techniczna inżynierów skupiać się miała w inżynierskich związkach fachowych, które w dalszym etapie rozwoju mogły utworzyć, na wzór amerykański, luźną federację. W koncepcji mechaników, specjalistyczne stowarzyszenia inżynierskie miały zajmować się wszystkimi zagadnieniami związanymi z techniką, od szkolnictwa począwszy na organizacji naukowej pracy kończąc<sup>9</sup>.

Tak ostra krytyka wskazywała wyraźnie, że duża grupa mechaników zmierza do podjęcia samodzielnych kroków organizacyjnych i utworzenia stowarzyszenia inżynierskiego. W artykule Mikulskiego po raz pierwszy oficjalnie ujawniono chęć utworzenia odrębnego stowarzyszenia oraz dano do zrozumienia, że prace koncepcyjne są już daleko zaawansowane. Wyrazem tego był I Zjazd Inżynierów Mechaników, który zorganizowało Koło Mechaników ST 29—30 września 1923 r. w Politechnice Warszawskiej. Komisja Organizacyjna Zjazdu, odgrywali w niej główną rolę profesorowie Politechniki Warszawskiej — H. Mierzejewski i Karol Taylor oraz inżynierowie Stanisław Płużański i Zygmunt Rytel, na posiedzeniu 5 czerwca 1923 r. postanowiła, że zjazd, w formie obrad sekcyjnych, odbędzie się w ramach Pierwszego Zjazdu Polskich Techników Zrzeszonych. Ponieważ jednak organizatorzy tego ostatniego postanowili nie tworzyć żadnych sekcji, a odbywać jedynie posiedzenia plenarne, podjęto decyzje o odrębnych obradach. Wobec tego, że drugi dzień ogólnego zjazdu techników poświęcono na zagadnienia dotyczące robót pu-

<sup>8</sup> Cz. Mikulski: *O naszych stowarzyszeniach technicznych*. „PT” 1923 nr 11 s. 103.

<sup>9</sup> Tamże ..., s. 104; *W sprawie naukowej organizacji zakładów przemysłowych*. „PT” 1923 nr 44 s. 452—455; *W sprawie porozumienia z Federacją Inż. Amerykańskich*. „PT” 1923 nr 46 s. 476—477.

blicznych interesujące mechaników tylko marginalnie, komitet organizacyjny zjazdu mechaników, wbrew żądaniom działaczy Stałej Delegacji Polskich Zrzeszeń Technicznych, postanowił ten właśnie dzień poświęcić na obrady niedoszłej sekcji mechanicznej<sup>10</sup>.

W trakcie obrad zjazdu, w obecności 200 delegatów, S. Płużański przedstawił skonkretyzowane już zasady organizacyjne oraz cele i zadania nowego stowarzyszenia, które miało skupić przede wszystkim mechaników o wysokim autorytecie naukowym i dorobku zawodowym, pobudzających szerokie zastępy inżynierów mechaników do intensywnej pracy na rzecz narodu i państwa<sup>11</sup>. Tezy Płużańskiego spotkały się z ogólną aprobatą, jedynie profesor Akademii Górniczej Jan Konrad Krauze zgłosił przeciwko nim sprzeciw. Po dyskusji jednak uczestnicy zjazdu jednogłośnie przyjęli wniosek Płużańskiego o konieczności powołania stowarzyszenia inżynierów mechaników. Opracowanie szczegółów organizacyjnych powierzono specjalnej komisji. Uchwałę zjazdu zrealizowano dopiero po upływie trzech lat. Trudno obecnie precyzyjnie ustalić przyczyny tego opóźnienia. Wiemy, że dyskusje i prace nad powołaniem stowarzyszenia kontynuowano w dwu grupach mechaników. Pierwsza skupiona była wokół prof. H. Mierzejewskiego w kierowanym przez niego Laboratorium Obróbki Metali Politechniki Warszawskiej, druga zaś wokół redakcji „Przeglądu Technicznego”, kierowanej od 15 kwietnia 1923 r. przez Mikulskiego. Jak można sądzić, na podstawie wypowiedzi tego ostatniego, stan przygotowań organizacyjnych i merytorycznych pozwalał na wcześniejsze powołanie do życia stowarzyszenia, ale odkładano je, obawiając się zarzutów, że jego założyciele kierują się pobudkami osobistymi, a ich działalność prowadzi do dalszego rozbitcia i osłabienia ruchu stowarzyszeniowego techników polskich<sup>12</sup>.

Na ostateczne podjęcie decyzji przemożny wpływ wywarł przewrót majowy Józefa Piłsudskiego, dokonany pod hasłami naprawy (sanacji) życia politycznego, społecznego i gospodarczego. Rozwiązał on dotychczasowe wątpliwości mechaników, którzy ożywienie życia stowarzyszeniowego traktowali jako fragment ogólnej sanacji życia społecznego. Jeden z głównych twórców SIMP prof. H. Mierzejewski tak o tym pisał —

<sup>10</sup> *Skrót protokołu IV Zjazdu Stałej Delegacji Polskich Zrzeszeń Technicznych w dniach 26, 27 i 30 IX 1923 r. w Warszawie*. „Wiadomości Stałej Delegacji Polskich Zrzeszeń Technicznych” 1923 nr 17—19 s. 84—85; *Kronika krajowa. Zjazd Inżynierów Mechaników*. „PT” 1923 nr 25 s. 252; *Pierwszy Zjazd Inżynierów Mechaników*. „PT” 1923 nr 38 s. 384, nr 41—42 s. 429.

<sup>11</sup> *Pierwszy Zjazd Inżynierów Mechaników*. „PT” 1923 nr 41—42 s. 429—432; H. Mierzejewski: *Stan i zadania stowarzyszeń technicznych*. „PT” 1929 nr 4—5 s. 212—213; *Z historii powstania SIMP*. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 7 s. 35.

<sup>12</sup> Cz. Mikulski: *SIMP. Dzieje i prace 1926—1932*. Warszawa 1933 s. 5.

„Dopiero wstrząs majowy i uprzytomnienie sobie wielkiej odpowiedzialności społecznej, jaka ciąży na grupie inżynierów mechaników, mogącej wywrzeć doniosły i rozległy wpływ na ukształtowanie się życia gospodarczego kraju, przełamał bezwład myśli i czynu. Stwierdzić muszę, że dziełu temu towarzyszył wielki nakład pracy i entuzjazmu. Inicjatorzy, przeważnie z młodszej generacji inżynierów, dążyli do ustalenia takiego typu stowarzyszenia, który byłby dobrze przystosowany do potrzeb kraju i którego zręby organizacyjne zapewniałyby trwałość na długie lata”<sup>13</sup>.

W ostatniej fazie przygotowań pierwszoplanową rolę odgrywał H. Mierzejewski<sup>14</sup> i jego bliscy współpracownicy. W 1926 r. zawiązano Komitet Organizacyjny, którego sekretarzem został inż. Władysław Kozłowski — asystent Mierzejewskiego w latach 1922—1923<sup>15</sup>. Zebranie konstytucyjne stowarzyszenia zwołano na 28 czerwca 1926 r. w pomieszczeniach Laboratorium Obróbki Metali, kierowanym właśnie przez Mierzejewskiego. W zebraniu tym uczestniczyło 37 osób, a wśród nich, obok Mierzejewskiego, m.in. Cz. Mikulski, Edward T. Geisler, Z. Rytel, W. Kozłowski, Władysław Łoziński, Waclaw Moszyński, Józef Borowiak i Apolinary Zieliński<sup>16</sup>. Ten ostatni wygłosił referat programowy, omawiając w nim rolę inżyniera mechanika w procesie produkcji oraz cele i zadania SIMP. Powtórzył, w syntetycznej formie, prezentowaną już uprzednio motywację powołania SIMP, szerzej natomiast potraktował społeczne funkcje inżyniera mechanika, przy czym idąc śladem Karola Adamieckiego<sup>17</sup> oraz inżynierów amerykańskich, bardzo silnie akcentował ponadklasową rolę inżyniera w antagonistycznych stosunkach społecznych na terenie zakładu pracy<sup>18</sup>.

Na zebraniu konstytucyjnym wybrano pierwszy zarząd SIMP. Na jego czele stanął jako prezes H. Mierzejewski, zaś wiceprezesem został Cz. Mikulski, a w skład zarządu weszli: E. T. Geisler, Z. Rytel, W. Kozłowski, W. Łoziński, W. Moszyński, Bronisław Wahren, A. Zieliński,

<sup>13</sup> H. Mierzejewski: *Przemówienie inauguracyjne na III Zjeździe Inżynierów Mechaników Polskich*. „Mechanik” 1929 nr 4 s. 97.

<sup>14</sup> Cz. Mikulski: *SIMP. Dzieje i prace ...*, s. 7—8; *Z historii powstania SIMP ...*, s. 35; *Od redakcji*. „Przegląd Mechaniczny” (dalej „PM”), 1936, nr 15—16 s. 523; W. K. Wierzejski: *10 lat pracy SIMP*. „PM” 1936 nr 15—16 s. 524; *Pamięci prof. Henryka Mierzejewskiego założyciela SIMP*. „Mechanik” 1947 nr 1—2 s. 69; W. Kozłowski: *Działalność społeczno-przemysłowa*. (W:) *Sesja naukowa poświęcona pracom prof. H. Mierzejewskiego*. „Mechanik” 1959 nr 7 s. 338—339.

<sup>15</sup> W. Kozłowski: dz. cyt. s. 339; *Politechnika Warszawska 1915—1925*. Warszawa 1925 s. 537.

<sup>16</sup> *Sprawozdanie z działalności SIMP*. „Mechanik” 1928 nr 1 s. 19.

<sup>17</sup> K. Adamiecki: *Znaczenie społeczne pracy inżyniera w przemyśle*. „PT” 1923 nr 41—42 s. 415—417, nr 43 s. 438—439, nr 44 s. 449.

<sup>18</sup> A. Zieliński: *O potrzebie założenia SIMP*. „PT” 1926 nr 47 s. 628—629.

J. Borowiak. Uchwalony wówczas statut SIMP zatwierdziło Ministerstwo Spraw Wewnętrznych 20 sierpnia 1926 r. Merytoryczną działalność rozpoczęto we wrześniu tegoż roku<sup>19</sup>.

## 2. LICZBA CZŁONKÓW I ICH CHARAKTERYSTYKA.

W momencie powstania SIMP liczyło 37 członków założycieli. Po roku, w grudniu 1927 r., liczba członków niemal podwoiła się i wynosiła 73. Dalszy dopływ członków odbywał się już o wiele wolniej. W maju 1929 r. Stowarzyszenie liczyło 85, w 1930 r. — 100, w styczniu 1933 r. — 140, aby w styczniu następnego roku osiągnąć liczbę 162 członków<sup>20</sup>. Mała liczba członków była rezultatem splotu kilku czynników. Do najważniejszych należała koncentracja działalności inżynierów na pracy zawodowej i niechęć do działalności społecznej w stowarzyszeniu, zaś jego członków cechowały pasywność i brak oryginalnych pomysłów oraz wy-czekiwanie na inicjatywy ze strony władz centralnych SIMP<sup>21</sup>. Na słabym zainteresowaniu przynależnością do SIMP i na znikomej aktywności jego członków zaważyły także stosowane w latach 1926—1934 metody działania. Skupiono się przede wszystkim, najpierw na organizowaniu konferencji naukowych przeznaczonych głównie dla wąskiego grona specjalistów, a następnie zjazdów inżynierów mechaników, będących od 1929 r. niemal jedyną formą utrzymywania łączności z szerszymi kołami mechaników.

Mała liczba członków SIMP, w latach prezesury Mierzejewskiego (1926—1929) a także Cz. Mikulskiego (1929—1934) deklarującego kontynuację idei swego poprzednika, wynikała przede wszystkim z koncepcji stowarzyszenia. Jej myślą przewodnią było skupienie elity mechaników polskich, posiadających już znaczny dorobek naukowy, konstrukcyjny i organizacyjny. Według Mierzejewskiego stowarzyszenia techniczne winny być głównie miejscem pracy naukowej, terenem na którym „następowałoby zbliżenie się specjalistów ze szkół akademickich i przemysłu ożywionych twórczą ambicją”<sup>22</sup>. Tak ambitne cele, w znacznym zakre-

<sup>19</sup> B. Wahren: *Ze Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich*. „Mechanik” 1927 nr 1 s. 18; *Sprawozdanie z działalności SIMP za rok 1926/1927*. „Mechanik” 1928 nr 1 s. 19; *SIMP. Statut*. „PT” 1926 nr 44 s. 72 — wkładka ogłoszeniowa.

<sup>20</sup> *Wiadomości. Walne zebranie SIMP*. „Mechanik” 1933 nr 1 s. 19; *Z działalności SIMP. Sprawozdanie wygłoszone na Zebraniu Walnym dn. 28 marca 1934 r. przez prezesa inż. Cz. Mikulskiego*. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 1—4 s. 2.

<sup>21</sup> *Jest nas wciąż jeszcze tak mało!* „Wiadomości SIMP” 1934 nr 12 s. 79; *Ku wzmoczeniu naszej tężyzny organizacyjnej*, „Wiadomości SIMP” 1935 nr 11 s. 108—109; *Zestrzelmy w jedno nasze wysiłki*. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 1 s. 47.

<sup>22</sup> H. Mierzejewski: *Nauki mechaniczno-techniczne*. (W:) *Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga pamiątkowa 1918—1928*. Kraków—Warszawa 1928 s. 617.

sie o charakterze naukowym, postawione przed SIMP w dużej mierze nie tylko nie trafiały do młodych inżynierów, ale nawet w pewnym stopniu odstręczały ich, albowiem wielu z nich upatrywało w SIMP stowarzyszenie naukowców i dlatego przeważnie wstępowali do Stowarzyszenia Inżynierów Wychowanków Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej i Politechniki Lwowskiej.

Wątpliwości co do elitarności SIMP, a zwłaszcza bardzo powolnego napływu młodych inżynierów mechaników, wysunęli niektórzy członkowie SIMP na Walnym Zebraniu 23 maja 1929 r., co nie wpłynęło na weryfikację poglądów Mierzejewskiego, który argumentował następująco — „młodzież w chwili opuszczenia uczelni na razie nie ciąży ku stowarzyszeniom techniczno-naukowym. Atoli zbyt szybki rozrost Stowarzyszenia nie jest może pożądany, gdyż masowy napływ członków, czy to spośród młodzieży, czy starszego pokolenia, mógłby spacyć dotychczasowy kierunek prac. Bardziej pożądane jest nie nadmierne rozszerzanie się, byle właściwa linia była zachowana”<sup>23</sup>.

Pewne znaczenie miał czynnik finansowy, albowiem przynależność do dwu organizacji pociągała za sobą spory uszczerbek w funduszach młodego inżyniera. Na postawy mechaników wpływały jeszcze dwa czynniki. Pierwszy to naturalne, niejednokrotnie motywowane wieloletnią działalnością, przywiązanie do dotychczasowego stowarzyszenia. Drugi miał trochę posmak bajkotu, ponieważ w środowisku techników dał się słyszeć często zarzut, że powołanie do życia SIMP zburzyło jedność polskiego życia techniczno-społecznego wskutek odmowy przystąpienia do Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych<sup>24</sup>.

Rezultatem powyższych uwarunkowań był bardzo powolny wzrost liczby członków. W początkach 1934 r. aktyw SIMP doszedł do wniosku, że SIMP jako organizacja elitarna spełniło swoje zadania i powinno przejść w fazę masowości, skupiając w perspektywie możliwie największą liczbę inżynierów mechaników. Nową koncepcję miały realizować nowe władze wybrane w marcu 1934 r., na których czele stanął inż. Witold K. Wierzejski jako prezes i Wacław Moszyński jako wiceprezes<sup>25</sup>. Dla nowych władz SIMP było rzeczą jasną, „że organizacja o charakterze

Por. *O potrzebach naukowych w zakresie technologii metali*. „Nauka Polska” 1929 (t. X) s. 76; *Stan i zadania stowarzyszeń technicznych*. „PT” 1929 nr 4—5 s. 210—213; *Założycielowi SIMP*. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 7 s. 34.

<sup>23</sup> *Walne zebranie SIMP*. „Nowiny Techniczne” 1929 nr 25 s. 132.

<sup>24</sup> Cz. Mikulski: *SIMP. Dzieje i prace ...*, s. 9; *SIMP. Jego powstanie, jego zadania i działalność*. (W:) *Księga inżynierów mechaników polskich*. Warszawa 1935 s. 12—13; *O współpracę polskich stowarzyszeń inżynierskich*. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 2 s. 104—105; *Skrzynka koleżeńska*. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 8 s. 45.

<sup>25</sup> *Sprawozdanie z Walnego Zebrania Członków SIMP*. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 1—4 s. 5; *Protokół poprzedniego Walnego Zebrania SIMP z dn. 28 III 1934 r.* „Wiadomości SIMP” 1935 nr 3 s. 168.



techniczno-społecznym, reprezentująca jeden z najważniejszych zawodów inżynierskich, nie może opierać się na nielicznej grupie choćby najdzielniejszych jednostek, że nie wystarczy kilkakrotnie liczniejsza rzesza sympatyków i przyjaciół, że warunkiem koniecznym jest oprzeć się na masach, ujętych w trwałe zręby organizacyjne”<sup>26</sup>.

Podjęto szeroką akcję propagandową, prowadzoną głównie na łamach miesięcznika „Wiadomości SIMP”, biuletynu wydawanego najpierw łącznie z „Mechanikiem”, a od 1935 r. z „Przeglądem Mechanicznym”. „Wiadomości SIMP” poświęcone były życiu społecznemu ogółu inżynierów mechaników, informowały także o wszelkich przejawach działalności SIMP. Istotne znaczenie miało pozyskanie poparcia władz wojskowych, co było zasługą Wierzejskiego, wieloletniego dyrektora naczelnego Państwowych Wytwórni Uzbrojenia (PWU). Pierwszym zakładem, którego wszyscy inżynierowie zapisali się do SIMP, była Fabryka Amunicji PWU w Skarżysku. Wiele zakładów zbrojeniowych znalazło się na liście powstałej w 1934 r. grupy członków wspierających SIMP. Nasiloną akcją propagandową, różnego rodzaju naciski oraz ostre słowa krytyki pod adresem pasywności mechaników przyniosły znaczne rezultaty. Jeśli w styczniu 1934 r. SIMP liczyło 162, to w ostatnim dniu grudnia tegoż roku 371, a w początkach lutego 1935 r. już 470 członków<sup>27</sup>.

Wiosną 1935 r. opublikowano pierwszą *Księgę inżynierów mechaników polskich*, zawierającą spisy członków SIMP na dzień 17 IV 1935 r. oraz inżynierów mechaników pozostających poza stowarzyszeniem. SIMP liczyło wówczas 608 członków, natomiast poza stowarzyszeniem znajdowało się 636 inżynierów mechaników, a raczej tyłu nadesłało o sobie informacje<sup>28</sup>. Dalszy szybki wzrost szeregów był rezultatem przyłączenia jesienią 1935 r. do SIMP Stowarzyszenia Inżynierów Wychowanków Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej oraz Koła Wychowanków Politechniki Lwowskiej. Natomiast władze wojskowe zezwoliły we wrześniu 1935 r. na przynależność do SIMP wojskowym w służbie czynnej<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> IX Walne Zebranie SIMP. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 2 s. 103.

<sup>27</sup> Wszyscy mechanicy do SIMP. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 7 s. 38; *Skrzynka koleżeńska*. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 11 s. 74, nr 12 s. 83, 1935 nr 1 s. 49, nr 2 s. 108—109; *Sprawozdanie Zarządu SIMP za okres od 1 I 1934 do 31 XII 1934 r.* „Wiadomości SIMP” 1935 nr 3 s. 19; *Członkowie wspierający*. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 11 s. 113.

<sup>28</sup> *Księga inżynierów mechaników polskich*. Warszawa 1935 s. 67, 107.

<sup>29</sup> *Sprawozdania*. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 10 s. 60; *Protokół poprzedniego Walnego Zebrania SIMP z dn. 28 III 1934 r.* „Wiadomości SIMP” 1935 nr 3 s. 170; *Ku wzmoczeniu naszej tężyzny organizacyjnej*. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 11 s. 784; *Zebranie organizacyjne Koła Koleżeńskiego przy SIMP*. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 12 s. 845; *Kronika*. „PM” 1935 nr 11 s. 746; *Sprawozdanie z działalności SIMP za rok sprawozdawczy 1935*. „Wiadomości SIMP” 1936 nr 2 s. 4; *Protokół I Walnego Zebrania Delegatów SIMP z dn. 27 II 1936*. „Wiadomości SIMP” 1936, nr 3 s. 199;

W rezultacie powyższych zabiegów liczba członków SIMP w końcu 1935 r. wzrosła do 766, a w końcu 1936 r. do 966 osób. Lista członków SIMP z października 1937 r. wykazała 1115, a na dzień 31 grudnia 1937 r. szeregi SIMP wzrosły do 1146, zaś równo w rok później, czyli 31 grudnia 1938 r., do 1262 osób. Tuż przed wybuchem II wojny, w czerwcu 1939 r. liczba członków wynosiła 1299<sup>30</sup>. Naturalnie, powstaje pytanie, jaka część inżynierów mechaników znalazła się w SIMP? Chcąc na nie odpowiedzieć, choćby w przybliżeniu, należy dokonać szacunku ogólnej liczby inżynierów mechaników w dwudziestoleciu międzywojennym.

W latach 1919—1939 Wydział Mechaniczny Politechniki Lwowskiej opuściło 1557 absolwentów. Natomiast Politechnika Warszawska w latach 1920—1939 wykształciła 1067 inżynierów mechaników<sup>31</sup>. A zatem obie uczelnie wykształciły w dwudziestoleciu międzywojennym 2624 inżynierów o specjalności mechanicznej.

Najwięcej niewiadomych odnośnie doksztalcenia inżynierów kryje okres przed I wojną światową, ponieważ nie dysponujemy dla niego niemal żadnymi informacjami statystycznymi. Na podstawie spisu inżynierów mechaników z 1935 r. można stwierdzić, że w 1918 r. w odrodzonym państwie polskim pracę mogło podjąć 427 mechaników<sup>32</sup>. Oczywiście, liczba powyższa nie może być maksymalną, albowiem spis nie objął wszystkich inżynierów mechaników. Biorąc pod uwagę ten fakt, jak i przybliżoną liczbę zmarłych można szacować, że ogólna liczba inżynierów mechaników w 1939 r. wynosiła 3000—3100<sup>33</sup>. A więc w szeregach SIMP znajdowało się, mimo wieloletnich wysiłków, zaledwie 42<sup>0</sup>/<sub>0</sub>—43<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ogółu inżynierów mechaników.

Inżynierowie mechanicy w ostatnich latach dwudziestolecia międzywojennego stanowili drugą pod względem wielkości, po inżynierach budo-

---

*Sprawozdanie z działalności SIMP w roku 1937.* „Wiadomości SIMP” 1938 nr 4 s. 164—165; *Centralne Archiwum Wojskowe* (dalej CAW), *Biuro Personalne MSWojsk.*, Nr I. 300.18, sygn. 18, Rozkaz D-cy Okr. Korp. Nr III gen. bryg. inż. Litwinowicza z 14 IX 1935 r.

<sup>30</sup> *Sprawozdanie z działalności ogólnej SIMP w roku 1936.* „Wiadomości SIMP” 1937 nr 2 s. 181; *Lista inżynierów mechaników polskich.* Warszawa 1938 s. 67, 69; *Apel do pracy.* „Wiadomości SIMP” 1938 nr 1 s. 31; *Sprawozdanie z działalności SIMP w roku 1938.* „Wiadomości SIMP” 1939 nr 3 s. 17; *Wiadomości osobiste.* „Wiadomości SIMP” 1939 nr 5 s. 472.

<sup>31</sup> *Księga SIMP. Pół wieku ...*, s. 41; *Politechnika Warszawska 1915—1965.* Warszawa 1965 s. 342.

<sup>32</sup> *Księga inżynierów mechaników polskich.* Warszawa 1935 s. 29—107.

<sup>33</sup> Liczba ta nie obejmuje absolwentów Państwowych Wyższych Szkół Budowy Maszyn i Elektrotechniki: im. H. Wawelberga i S. Rotwanda w Warszawie oraz Szkoły w Poznaniu, ponieważ nie nadawano im tytułu inżyniera. Szkołą poznańską ukończyło w dwudziestoleciu międzywojennym około 400 mechaników, natomiast szkołę Wawelberga opuściło przeszło 2360 mechaników. Por. *Politechnika Poznańska i wcześniejsze uczelnie techniczne w Poznaniu.* Poznań 1976 s. 21; *Politechnika Warszawska 1915—1965 ...*, s. 35.

wlanych, grupę w społeczności inżynierskiej, której rozmiary szacuje się najczęściej na 13—14 tysięcy<sup>34</sup>. Zatem inżynierowie mechanicy stanowili 23<sup>0</sup>/<sub>0</sub>—22<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ogólnej liczby inżynierów w Polsce międzywojennej.

Członkowie SIMP<sup>35</sup> skupiali się przede wszystkim w Warszawie, gdzie działało w 1935 r. około 350 mechaników, czyli przeszło 57,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> należących do SIMP. Pozostałe ośrodki nie zbliżały się nawet do stolicy, bowiem trzy dalsze miasta — Radom, Starachowice, Skarżysko — skupiały niemal dziesięciokrotnie mniej członków SIMP, a w wypadku Skarżyska przeszło dziesięciokrotnie. Największą aktywność przejawiały nowe ośrodki przemysłowe w Centralnym Okręgu Przemysłowym, związane z przemysłem zbrojeniowym. Władze SIMP podejmowały działania zmierzające do aktywizacji dużych ośrodków przemysłowych, które tylko częściowo dały rezultaty. W październiku 1937 r. zmniejszyła się dominacja Warszawy, która skupiała jeszcze 47,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (tj. 551) członków SIMP.

Daleko za Warszawą plasowały się Starachowice, drugie pod względem liczby członków, gdzie znalazło się w 1937 r. — 70 członków SIMP (6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), przy czym niemal wszyscy pracowali w Towarzystwie Starachowickich Zakładów Górniczych, związanym przede wszystkim z produkcją zbrojeniową. Swoją pozycję utrzymały: Radom, Skarżysko, Ursus i Ostrowiec. W sposób wyraźny udało się ożywić głównie ośrodek lwowski, który wysunął się na trzecią pozycję. W skromniejszym wymiarze, ale zauważalnym, zaktywizowały się środowiska: katowickie, poznańskie i chorzowskie. Z mniejszych ośrodków przemysłowych na uwagę zasługują Hajduki Wielkie, Chrzanów i Pruszków. Członkowie SIMP skupiali się w tych miastach niemal wyłącznie, kolejno: w stacji doświadczalnej Politechniki Lwowskiej, fabryce lokomotyw i fabryce obrabiarek Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki. Natomiast nie odniesiono prawie żadnych sukcesów w dwóch dużych aglomeracjach — łódzkiej i krakowskiej.

Skład narodowy inżynierów charakteryzował się szczególnie silną przewagą elementu polskiego. Odsetek Żydów był stosunkowo niezbyt duży, a dopływ nowych inżynierów — Żydów stale malał. Ilość Żydów wśród studentów kierunków technicznych oceniano w połowie lat 30-tych na około 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, a jedynie wśród studiujących elektrotechnikę ponad

<sup>34</sup> J. Żarnowski: *Struktura społeczna inteligencji w Polsce w latach 1918—1939*. Warszawa 1964 s. 281—286.

<sup>35</sup> Wszystkie informacje statystyczne charakteryzujące członków SIMP uzyskano na podstawie obliczeń z dwu spisów inżynierów mechaników: *Księga inżynierów mechaników polskich*. Warszawa 1935 i *Lista inżynierów mechaników polskich na dzień 1 X 1937*. Warszawa 1938. Niestety spisy powyższe nie są w pełni porównywalne, albowiem w pierwszym podano: miejsce pracy, stanowisko, adres zamieszkania, rok urodzenia, nazwa uczelni i wydziału oraz datę ukończenia studiów, natomiast w drugim jedynie sporadycznie podawano stanowisko zajmowane w zakładzie pracy.

20<sup>0</sup>/<sub>0</sub><sup>36</sup>. SIMP było pod względem narodowościowym niemal jednolite, albowiem przeszło 90<sup>0</sup>/<sub>0</sub> członków stanowili Polacy. Mimo to sprawę inżynierów pochodzenia żydowskiego podniesiono 11 marca 1937 r. na Walnym Zebraniu Delegatów SIMP. Wówczas to 43 członków stowarzyszenia zgłosiło do jednego z paragrafów statutu następującą poprawkę — „Żydzi i osoby pochodzenia żydowskiego nie mogą być przyjmowani na członków Stowarzyszenia”<sup>37</sup>.

Mimo sprzeciwu wobec wniosku takich autorytetów jak W. K. Wierzejski i Jan Piotrowski (współtwórca polskiego przemysłu obrabiarkowego), poszczególne oddziały i koła przyjmowały go w głosowaniu przyniatającą większością głosów, a niekiedy, np. oddział w Poznaniu, jednogłośnie. Natomiast 12 IV 1937 r. na Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu Delegatów SIMP za „wnioskiem 43” głosowało 90 uczestników, 11 przeciwnych, a 1 wstrzymał się od głosu. „Wniosek 43” stał się integralną częścią statutu po zatwierdzeniu go przez Komisariat Rządu 30 XI 1937 r.<sup>38</sup>

Nową klauzulę statutową zastosowano również wobec dotychczasowych członków, przeprowadzając akcję weryfikacyjną. Po uchwaleniu poprawki nasilił się proces występowania z SIMP i skreślenia z listy członków. Wśród tej grupy znalazły się osoby, których brzmienie nazwisk wskazuje na pochodzenie żydowskie. W rezultacie w marcu 1938 r. członkami SIMP było już tylko 6 inżynierów pochodzenia żydowskiego, a zapewne w krótkim czasie i oni opuścili stowarzyszenie lub zostali skreśleni z listy członków w trakcie kontynuowanej weryfikacji<sup>39</sup>.

Publicznie zaprotestował jedynie oddział lwowski, którego prezes i członkowie zarządu zgłosili rezygnację z zajmowanych stanowisk. Jak można sądzić, liczne rezygnacje w 1937 r. z pracy w Zarządzie Głównym, m.in. prof. Bohdana Stefanowskiego, związane były z „paragrafem aryjskim”<sup>40</sup>.

W dwudziestoleciu międzywojennym studia politechniczne, zwłaszcza

<sup>36</sup> J. Żarnowski: op. cit. s. 286.

<sup>37</sup> *Protokół Walnego Zebrania Delegatów SIMP z dn. 11 marca 1937 r.* „Wiadomości SIMP” 1937 nr 3 s. 248.

<sup>38</sup> *Nadzwyczajne Walne Zebranie Oddziału Warszawskiego SIMP.* „Wiadomości SIMP” 1937 nr 5 s. 388—389; *Nadzwyczajne Zebranie Oddziału SIMP w Starchowicach i Koła SIMP w Dziedzicach.* „Wiadomości SIMP” 1937 nr 5 s. 389—390; *Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów SIMP.* „Wiadomości SIMP” 1937 nr 5 s. 386—388; *Sprawozdanie z działalności SIMP w roku 1937.* „Wiadomości SIMP” 1938 nr 4 s. 150; *Statut SIMP (Projekt).* „Wiadomości SIMP” 1938 nr 3 s. 112; *Protokół Walnego Zebrania Delegatów SIMP z dnia 28 marca 1938 r.* „Wiadomości SIMP” 1938 nr 5 s. 237.

<sup>39</sup> *Statut SIMP. (W:) Księga inżynierów mechaników ..., s. 19; Protokół Walnego Zebrania Delegatów SIMP z dnia 28 III 1938 r.* „Wiadomości SIMP” 1938 nr 5 s. 238.

<sup>40</sup> *Sprawozdania Zarządu Głównego Sekcji, Oddziałów i Kół SIMP.* „Wiadomości SIMP” 1937 nr 6 s. 464.

na wydziałach mechanicznych, zdominowali mężczyźni. Kobiety najczęściej można było spotkać wśród architektów i chemików. Natomiast wśród członków SIMP w 1935 r. znalazły się jedynie dwie kobiety, absolwentki Politechniki Warszawskiej, obie zatrudnione w Centralnym Laboratorium PWU w Warszawie. Na liście mechaników z 1937 r. znalazły się dwie dalsze kobiety, również absolwentki Politechniki Warszawskiej; jedna pracowała w warszawskiej Fabryce Karabinów PWU, druga nie podała miejsca pracy<sup>41</sup>.

Do SIMP zapisywali się w latach 30-tych głównie ludzie młodzi, przede wszystkim urodzeni w latach 1891—1910, a więc w wieku 24—45 lat. Jeśli wśród członków stowarzyszenia grupa ta stanowiła 72,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (439 osób), to wśród mechaników nie zrzeszonych tylko 54,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (349 osób). W miarę upływu lat z naturalnych względów ta grupa wiekowa coraz bardziej dominowała i w 1937 r. stanowiła już 73,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (855 osób) ogółu członków SIMP. W 1935 r. większość starszych mechaników urodzonych w latach 1854—1890 pozostawała poza stowarzyszeniem, w tym także czterej najstarsi, urodzeni jeszcze w latach pięćdziesiątych. Nestorem polskich inżynierów mechaników był Henryk Michałowski, emerytowany pracownik Ministerstwa Komunikacji, urodzony w 1854 r., absolwent (1878 r.) Instytutu Technologicznego w Petersburgu<sup>42</sup>. Wśród Simpowców najstarszym był Mieczysław Tyszka urodzony w 1862 r., pełniący w 1935 r. funkcję kierownika Warszawskiego Biura Sp. Akc. J. John w Łodzi. Ukończył on w 1893 r. Wydział Mechaniczny Instytutu Politechnicznego w Rydze. Niewiele młodszy byli znani inżynierowie: Ludwik Knauff (1863), Piotr Drzewiecki (1865) i Andrzej Dowkontt (1866)<sup>43</sup>.

Zdecydowana większość członków SIMP ukończyła uczelnie po wojnie; w 1937 r. jedynie 16,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> kończyła studia przed I wojną światową. Dominowali absolwenci politechnik Warszawskiej i Lwowskiej. W 1935 r. w SIMP przeważali byli studenci uczelni lwowskiej — 277, wobec jedynie 146 z Politechniki Warszawskiej. W dwa lata później (1937 r.) ci ostatni już zdecydowanie przeważali — 479 członków, wobec 346 ze Lwowa.

Przed I wojną światową wielu Polaków, z różnych, przede wszystkim jednak politycznych względów, podejmowało studia poza ziemiami polskimi. Spis z 1935 r. wykazał ogółem 431 inżynierów z dyplomami zagranicznymi, przy czym 170 spośród nich to członkowie SIMP, a w 1937 r. było ich 238. Polacy, ze względów finansowych studiowali przede wszystkim w Rosji. Spis w 1935 r. — wykazał 92, zaś w 1937 r. — 104 po studiach w Rosji członków SIMP. Mechanicy polscy studiowali w 13 uczel-

<sup>41</sup> *Księga inżynierów mechaników polskich ...*, s. 39, 63, 74; *Lista inżynierów mechaników polskich ...*, s. 25, 35, 60—61.

<sup>42</sup> *Księga inżynierów mechaników polskich ...*, s. 80, 86, 89, 92.

<sup>43</sup> Tamże s. 35, 42, 62.

niach rosyjskich, przy czym najliczniejsza grupa ukończyła renomowany Instytut Technologiczny w Petersburgu, m.in. J. Piotrowski, Z. Rytel, A. Dowkontt, P. Drzewiecki. Niewiele ustępował mu popularnością Instytut Politechniczny w Kijowie (28, 31), jego absolwentami byli m.in. W. K. Wierzejski, Iwan Feszczenko-Czopiowski — wybitny metaloznawca, prof. Akademii Górniczej w Krakowie. Spośród pozostałych uczelni rosyjskich spora liczba mechaników ukończyła instytuty politechniczne w Rydze, Moskwie i Petersburgu oraz Instytut Technologiczny w Charkowie. Uczelnie te kończyli aktywni działacze SIMP, m.in. ryski Instytut Politechniczny: Cz. Mikulski, E. T. Geisler oraz bodaj najwybitniejszy konstruktor obrabiarek w okresie międzywojennym — Szymon Jachimowicz.

Rosyjskie wyższe uczelnie techniczne reprezentowały z reguły wysoki poziom nauczania i dobrze przygotowywały absolwentów zarówno do pracy warsztatowej, konstruktorskiej, jak i organizacyjnej<sup>44</sup>.

Dużą popularnością cieszyły się niemieckie uczelnie techniczne, które ukończyło w 1935 r. — 26, zaś w 1937 r. — 55 członków SIMP. Najczęściej udawali się oni na studia do Gdańska, zwarte grupy Polaków, ale już znacznie mniejsze, studiowały w Charlottenburgu (Berlin) i Darmstadzie. Z reguły kiedy mówi i pisze się o studiach zagranicznych Polaków do 1918 r., to najczęściej ma się na myśli Francję. Tymczasem w wypadku mechaników, a sondażowe badania na podstawie słowników wskazują, że zapewne dotyczy to całej społeczności inżynierskiej<sup>45</sup>, uczelnie francuskie zajmują dopiero trzecie miejsce, znacznie ustępując szkolnictwu rosyjskiemu i niemieckiemu. Oba spisy wykazały 22 absolwentów uczelni francuskich, przy czym w odróżnieniu od uczelni rosyjskich i niemieckich spora ich część kończyła je już po 1918 r. Najczęściej mechanicy studiowali na wydziałach mechanicznych dwu uniwersytetów w Tuluzie i Nancy. Dwa wydziały, elektryczny i mechaniczny, tego ostatniego ukończył w latach 1914—1915 Waław Moszyński — wiceprezes SIMP w 1934—1936.

Spośród pozostałych uczelni spora grupa członków SIMP studiowała na wydziałach mechanicznych uniwersytetów w Gandawie i Liège (Leodium), przy czym ten drugi ukończył H. Mierzejewski — założyciel i pierwszy prezes SIMP. Zwraca uwagę duża popularność uczelni czeskich, większa niż austriackich i szwajcarskich. Dwie osoby ukończyły wydziały mechaniczne renomowanych uniwersytetów brytyjskich w Cam-

<sup>44</sup> Por. np. A. Wierzbicki: *Wspomnienia i dokumenty (1877—1920)*. Warszawa 1957 s. 24—28; *Księga pamiątkowa inżynierów technologów Polaków wychowawców Instytutu Technologicznego w Petersburgu*. Warszawa 1933; *Stowarzyszenie studentów Polaków Politechniki Petersburskiej (Szkic historyczny 1902—1918)*. Warszawa 1939; S. Holewiński: *Wspomnienia i notatki starego hutnika*. Wrocław 1974 s. 50—61.

<sup>45</sup> Por. moją recenzję *Słownika polskich pionierów techniki*. Katowice 1984. (W:) „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1987 nr 2 s. 466—467.

bridge i Glasgow. W politechnikach turyńskiej i budapesztańskiej studiowały dwie osoby, a jedna w amerykańskim collegu w Newark w stanie Nowy Jork.

Absolwenci uczelni zagranicznych wnieśli do przemysłu Polski odrodzonej nie tylko wiedzę techniczną, ale również znajomość nowoczesnych technik i organizacji produkcji. Istotne znaczenie miała znajomość wielu języków obcych, pozwalających na utrzymanie stałego kontaktu, poprzez literaturę i wyjazdy z techniką i przemysłem krajów Europy zachodniej.

Cechą charakterystyczną kadry inżynierskiej w dwudziestoleciu międzywojennym, w tym także mechaników, był szczególnie silny związek z przemysłem państwowym i zakładami samorządowymi. W 1935 r. pracowało w nich 78,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (478), zaś w dwa lata później już tylko 66,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (746) członków SIMP. Towarzyszył temu napływ do stowarzyszenia inżynierów z przemysłu prywatnego, których udział wzrósł z 20,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (126) do 33,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (374) ogółu członków SIMP<sup>46</sup>. Przynależność do stowarzyszenia preferowali wyraźnie, (po części wynikało to zapewne z nacisku władz zakładów), inżynierowie zatrudnieni w przedsiębiorstwach państwowych i samorządowych. Szacuje się, że w skali całego państwa pracowało w nich około połowy wszystkich inżynierów<sup>47</sup>. Duża grupa członków SIMP pracowała w przemyśle zbrojeniowym, pozostającym w gestii państwa; w 1935 r. — 233 (38,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), a w 1937 r. — 334 (28,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) inżynierów. W sferze oddziaływania władz wojskowych pozostawali również mechanicy pracujący w Ministerstwie Spraw Wojskowych i wojskowych instytutach naukowych. Np. w 1935 r. w ministerstwach pracowało 24 członków SIMP, z których aż 16 w MSWojsk. Pokazną grupę w stowarzyszeniu stanowili pracownicy uczelni i instytutów naukowych (1935 r. — 67, 1937 r. — 85) i pozostających z nimi w bliskiej łączności przeszło 20 pracowników laboratoriów i stacji doświadczalnych.

Tylko w pierwszej liście mechaników z 1935 r. uwzględniono w podawanych informacjach personalnych zajmowane stanowiska. Okazuje się, że w 1935 r. SIMP było stowarzyszeniem skupiającym przede wszystkim inżynierów zajmujących kierownicze stanowiska. Zajmowała je przeszło połowa członków SIMP, przy czym 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (243) to kierownicy, szefowie i naczelnicy, zaś 11<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (67) dyrektorzy. Dużą grupę — 131 członków (21,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) — stanowili inżynierowie pracujący w biurach konstrukcyjnych i technicznych, z których 69 (11,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) zajmowało stanowiska konstruktorów. A zatem, mimo wejścia w fazę masowości, bez przesady można powiedzieć, że w SIMP skupiała się elita inżynierów mechaników, zajmujących kluczowe stanowiska w życiu gospodarczym i naukowym.

Zgrupowanie tak dużej liczby osób zajmujących kierownicze stano-

<sup>46</sup> Po podsumowaniu liczby przekraczają ogólną liczbę członków SIMP, ponieważ w wielu wypadkach występowało podwójne zatrudnienie.

<sup>47</sup> J. Żarnowski: dz. cyt. s. 288.

wiska w przemyśle sprawiało, że członkowie SIMP stanowili jedną z najlepiej uposażonych części społeczności inżynierskiej. Trudno mówić ogólnie o uposażeniach inżynierów, ponieważ były one zróżnicowane w zależności od gałęzi przemysłu, pracodawcy, warunków lokalnych itp. Generalnie można stwierdzić, że płace inżynierów w przemyśle były wysokie, wyższe niż uposażenia innych pracowników z wyższym wykształceniem. Taka sytuacja trwała przez całe dwudziestolecie międzywojenne. Np. w latach 1930—1933 wśród pracowników z wyższym wykształceniem najwyższe płace przeciętnie mieli właśnie inżynierowie. Oczywiście, w okresie kryzysu nastąpił spadek płac, jeśli bowiem w 1930 r. inżynier zarabiał przeciętnie miesięcznie 850 zł, to w trzy lata później prawie o 150 zł mniej (707 zł)<sup>48</sup>.

Np. w pruszkowskiej fabryce obrabiarek absolwent politechniki otrzymywał początkowo pensję w wysokości 120 zł. Po okresie próbnym przeciętne uposażenie kształtowało się na poziomie 500 zł. Pobory np. w dziale montażu wynosiły 800 zł, a szefa biura technicznego 1050 zł. Zarobki konstruktorów uzależnione były od ilości wykonywanych projektów i stopnia ich złożoności. Najwybitniejsi zarabiali o wiele więcej od przeciętnych, dlatego najczęściej zamieszkiwali oni w willowych i centralnych dzielnicach Warszawy<sup>49</sup>. Wysokie, ale bardzo zróżnicowane były płace inżynierów w instytutach wojskowych. Największa grupa zarabiała miesięcznie od 500 do 1000 zł, ale wielu po 1200—1300 zł, a kierownik oddziału konstrukcji (W. Moszyński) — 1600 zł<sup>50</sup>.

Niektórzy inżynierowie mechanicy stojący na czele dużych przedsiębiorstw pobierali nie tylko wysokie pensje, ale również okazałe tantiemy. Np. w 1928 r. dyrektor naczelny PWU W. K. Wierzejski pobierał 4,5 tys. zł miesięcznie plus dodatki na mieszkanie, opał, światło, telefon i remonty. Jego zastępca d/s technicznych A. Dowkontt zarabiał 3800 zł, a dyrektor Fabryki Karabinów w Warszawie Stanisław Piotrowski (prezes SIMP w 1939 r.) — 2000 zł miesięcznie. Oprócz tego w 1928 r. otrzymali oni za poprzedni rok tantiemy w wysokości: Wierzejski — 40 tys., Dowkontt — 30 tys., S. Piotrowski — 13750 zł<sup>51</sup>. A zatem w SIMP w dużej mierze skupiała się nie tylko elita kierownicza i intelektualna, ale także finansowa mechaników polskich.

<sup>48</sup> T. Bartnicki, T. Czajkowski: *Struktura zatrudnienia i zarobki pracowników umysłowych*. Warszawa 1936 s. 130.

<sup>49</sup> J. Piłatowicz: *Stowarzyszenie Mechaników Polskich z Ameryki w dwudziestoleciu międzywojennym* (Cz. III). „Mechanik” 1985 nr 2 s. 124.

<sup>50</sup> CAW, Instytut Technicznego Uzbrojenia (1922—1939), Nr I.342.1, sygn. 18, Pismo Instytutu Badań Materiałów Uzbrojenia do Departamentu Uzbrojenia MSWojsk. z III 1935 r.; Tamże, sygn. 37, Lista pracowników kontraktowych w ITU, VII—IX 1936 r.

<sup>51</sup> CAW, Dyrekcja PWU, Nr I.363.2, sygn. 3, Protokoły posiedzeń Rady Administracyjnej PWU styczeń 1928—sierpień 1928 r.; Tamże, sygn. 4, Protokół z 19 posiedzenia Rady Administracyjnej PWU z dn. 31 VIII 1928 r.



## 3. FORMY DZIAŁALNOŚCI ORGANIZACYJNEJ

Postawione przez Mierzejewskiego przed SIMP zadania zamierzano zrealizować przede wszystkim poprzez konferencje naukowe. Tę nową formę działalności stowarzyszeniowej zaproponował sam Mierzejewski, uważając, że konferencje naukowe, urządzone w różnych miastach, zawierające w programie kilka referatów, opracowanych przez wybranych, wybitnych specjalistów i dyskutowanych w gronie zaproszonych fachowców, będą mogły stać się najlepszą płaszczyzną nie tylko do wyczerpującej i wszechstronnej dyskusji, ale także do wskazania ewentualnych możliwości wykorzystania w praktyce przemysłowej. Przy dużym zaangażowaniu intelektualnym i wysiłku organizacyjnym Mierzejewskiego zorganizowano w latach 1926—1929 w Radomiu, Warszawie, Katowicach i Poznaniu kilka ważnych konferencji na tematy: warsztatowe, budowy turbin parowych w Polsce, kolejowe, polskiego układu pasowań, wydawnictw technicznych i szkolnictwa zawodowego. Wśród autorów referatów, obok Mierzejewskiego, znaleźli się najwybitniejsi mechanicy polscy, m.in. S. Płużański, E. T. Geisler, Kazimierz Gierdziejewski, I. Feszczenko-Czopiwski<sup>52</sup>. Śmierć Mierzejewskiego w 1929 r. przerwała przygotowania do konferencji na temat współdziałania przemysłu maszynowego i elektrotechnicznego z przemysłem górniczo-hutniczym<sup>53</sup>, a przez kilka następnych lat nie zorganizowano ani jednej konferencji.

W połowie lat 30-tych działacze, poszukując metod ożywienia pracy SIMP, powrócili do tej formy działalności, ale już nie w takim zakresie. Na uwagę zasługują dwie konferencje w 1938 r. Pierwszą poświęcono różnym formom kształcenia i doksztalcania zawodowego w przemyśle metalowym, zaś na drugiej podjęto uchwałę o powołaniu Międzyzwiązkowej Komisji Wydawniczej, mającej na celu koordynację prac wydawniczych poprzez utworzenie wspólnego ośrodka wydawniczego przy „Przeglądzie Mechanicznym”<sup>54</sup>. Najważniejszą konferencję zorganizowała Sekcja Warsztatowa 14—15 stycznia 1939 r. w Warszawie. Poświęcono ją problemom związanym z produkcją obrabiarek, a to m.in. programowi rozwoju polskiego przemysłu obrabiarkowego, budowie popularnych obra-

<sup>52</sup> I Konferencja Stowarzyszenia Inżynierów i Mechaników. „PT” 1926 nr 51 s. 699; Konferencja warsztatowo-kolejowa SIMP w Poznaniu. „Nowiny Techniczne” 1927 nr 1—14 s. 2, nr 17 s. 13; Konferencja turbinowa SIMP. „PT” 1927 nr 18 s. 425—427; Konferencja Metaloznawcza SIMP w Katowicach. „PT” 1927 nr 49 s. 1042—1045.

<sup>53</sup> Cz. Mikulski: SIMP. Dzieje i prace ..., s. 14—15; Kronika. Posiedzenie Zarządu SIMP w sprawie konferencji poznańskiej. „Mechanik” 1929 s. 127.

<sup>54</sup> Program działalności SIMP. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 4 s. 253; Sprawozdanie z działalności Komisji Oświatowej SIMP. „Wiadomości SIMP” 1938 nr 1 s. 34—35; Sprawozdanie z działalności SIMP w roku 1937. „Wiadomości SIMP” 1938 nr 4 s. 155—156.

biarek, normalizacji, obróbce termicznej. Konferencja ta zobrazowała nie tylko dorobek inżynierów polskich, ale zasygnalizowała wyraźnie zmianę pokoleniową wśród obrabiarkowców, albowiem na liście referentów znaleźli się z jednej strony doświadczeni konstruktorzy i organizatorzy np. J. Piotrowski i E. T. Geisler, z drugiej zaś przedstawiciele młodszego pokolenia, którzy największe sukcesy odnotowali już po II wojnie światowej, m.in. Leon Burnat, Witold Szymanowski i Stanisław Kulesza<sup>55</sup>.

Władze stowarzyszenia, poczynawszy od 1929 r., koncentrowały uwagę na corocznych zjazdach inżynierów mechaników. W dużym stopniu, zwłaszcza w obradach sekcyjnych, zastępowały one konferencje. W dwudziestoleciu międzywojennym odbyło się jedenaście zjazdów, dwunasty zaplanowany na 7—10 października 1939 r. nie doszedł do skutku z powodu wybuchu II wojny światowej<sup>56</sup>. Główny cel zjazdów upatrywano w krzewieniu wiedzy technicznej, co realizowano poprzez prezentowanie ściśle technicznych referatów. Ale zjazdy dawały również okazję uczestnikom do bezpośrednich kontaktów na płaszczyźnie wspólnych zainteresowań technicznych, stwarzając tym samym szansę na nawiązanie współpracy celem rozwiązania konkretnych problemów, interesujących określoną grupę osób. W referatach przedstawiano panoramę aktualnie rozwiązywanych zagadnień, co mogło stanowić punkt wyjścia do współpracy ośrodków naukowych z zakładami przemysłowymi<sup>57</sup>.

Pierwszy zjazd miał charakter plenarny, poczynawszy od drugiego w 1925 r. nastąpił podział obrad na plenarne i sekcyjne. Referaty plenarne składały się na program posiedzeń inauguracyjnych i kończących zjazd, a dotyczyły tematów ogólnych, aktualnie najważniejszych problemów przemysłu i techniki. Wnioski płynące z referatów i dyskusji stanowiły zazwyczaj podstawę uchwał zjazdowych. Obrady sekcji prowadzono początkowo w sekcjach — warsztatowej i energetyczno-konstrukcyjnej, a następnie organizacyjnej, metaloznawczej, spawalniczej i wojskowo-technicznej, przy czym nie wszystkie powoływano na każdym zjeździe. Przedmiotem obrad sekcyjnych były w zasadzie wszystkie problemy związane z mechaniką, o czym świadczy choćby liczba referatów; największą odnotowano na zjeździe w 1933 r. — 130, a następnie w 1936 r. — 76, zaś w 1931 r. — 74 referaty. Liczba uczestników zjazdów, oprócz pierwszego, wahała się od 300 do 440, ale najliczniejsze grono mechaników wzięło udział w jubileuszowym X zjeździe w 1936 r. — 600 osób.

<sup>55</sup> Konferencja techniczna pracowników przemysłu obrabiarkowego. „Wiadomości SIMP” 1938 nr 9 s. 575—576; Księga SIMP. Pół wieku działalności ..., s. 180; Konferencji obrabiarkowej poświęcono zeszyt specjalny „PM” 1939 nr 1—2 s. 2—116.

<sup>56</sup> XII Zjazd Inżynierów Mechaników Polskich. „Wiadomości SIMP” 1939 nr 5 s. 467—468; „PM” 1939 nr 5 s. 243.

<sup>57</sup> Cel naszych zjazdów. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 5 s. 9—11.

W obradach plenarnych najczęściej koncentrowano się na analizie warunków rozwoju i aktualnego poziomu techniki w Polsce. Apelowano do władz o popieranie wynalazczości polskiej, upatrując w niej utrwalenie podstaw gospodarczych i politycznych niepodległości państwa polskiego. Nie negowano znaczenia licencji, ale podkreślano, że winny one być jedynie bodźcem dla rozwoju rodzimej myśli technicznej. Najszerzej zagadnienie to ujęto tuż przed X zjazdem w 1936 r., a znalazło to również odbicie w uchwałach tego zjazdu — „Rola i znaczenie techniki dla wzmożenia dobrobytu i zdolności obronnych kraju jest dziś aż nadto dobrze zrozumiała dla każdego światłego obywatela. Polityczną niezależność całkowicie utrwalić można jedynie rozwijając należycie przemysł własny, oparty na wysokim poziomie rodzimej techniki. Można i należy w początkowym okresie rozwoju importować obcą myśl techniczną, czy to w postaci gotowych wytworów przemysłu, czy też w postaci obcych licencji. Na dalszą metę byłoby to jednak niemożliwe, gdyż importowaną wiedzą techniczną nie osiągniemy dobrobytu i nie zapewnimy krajowi należytego bezpieczeństwa. Stąd, wśród potrzeb nowych, na plan pierwszy wysuwa się konieczność krzewienia i pielęgnowania rodzimej myśli technicznej”<sup>58</sup>.

Na początku lat 30-tych, ze zrozumiałych względów, przedmiotem obrad plenarnych były przyczyny, przebieg i skutki kryzysu gospodarczego. Najcelniejszej analizy zjawisk kryzysowych dokonał w czasie zjazdu katowickiego w 1934 r. Piotr Drzewiecki, który przeciwstawił się jednocześnie obiegowym sądom, upatrującym główną przyczynę kryzysu 1929—1933 w szybkim rozwoju techniki<sup>59</sup>. Symptomy kończącego się kryzysu i rysujące się możliwości rozwoju gospodarczego skłoniły mechaników do wysunięcia postulatów inwestycyjnych, zmierzających do uruchomienia i rozbudowy nowoczesnych gałęzi przemysłu, przede wszystkim produkcji samochodów i samolotów<sup>60</sup>.

Na treść postulatów zjazdowych w drugiej połowie lat 30-tych silny wpływ wywierały potrzeby modernizującej się armii polskiej. Znalazło to dobitny wyraz na zjeździe w 1937 r., poświęconym produkcji namiastek w kontekście zapewnienia Polsce samowystarczalności surowcowej.

<sup>58</sup> CAW, Instytut Technicznego Uzbrojenia 1922—1939, Nr I.342.1, sygn. 34, Komunikat radiowy z racji X Zjazdu Inżynierów Mechaników Polskich, 22 VIII 1936 r. Podobny pogląd na XI Zjeździe zaprezentował Z. Rytel: *Zagadnienie wewnętrznej produkcji w związku z deficytowym eksportem*. „PM” 1937 nr 23 s. 816—817. Por. także: *X Jubileuszowy Zjazd Inżynierów Mechaników Polskich dn. 23—25 sierpnia 1936 r. w Warszawie*. „Wiadomości SIMP” 1936 nr 7—9 s. 680.

<sup>59</sup> J. Piłatowicz: *Zjazdy inżynierów mechaników polskich w latach 1923—1939*. „Mechanik” 1986 nr 12 s. 517—523.

<sup>60</sup> Szerzej na ten temat: J. Piłatowicz: *Problematyka środków transportu w obradach zjazdów inżynierów mechaników polskich w latach 1923—1939*. (W:) *Mechanicy polscy w dziejach techniki*. I. Środki transportu. *Studia i materiały*. Zeszyt 1 — Motoryzacja, Rydzyna 1987 s. 61—78.

Mechanicy przewidując, na wypadek wojny, trudności surowcowe proponowali wprowadzenie materiałooszczędnych metod produkcji, przygotowanie namiastek z surowców krajowych oraz powołanie do życia odpowiedniej placówki planującej i koordynującej prace w tych zakresach.

Trudno ocenić na ile uchwały zjazdowe wpływały na politykę władz. Wzrastający udział w obradach zjazdowych przedstawiciele różnych ministerstw, w tym także Spraw Wojskowych, świadczył o potencjalnych przynajmniej możliwościach oddziaływania na decydentów. Poprzez prezentowane treści, nie tylko na zjazdach, ale także w prasie fachowej, a nawet codziennej, kształtowano poglądy inżynierów, a w pewnym stopniu i szerszych kręgów społecznych na współczesne zagadnienia społeczno-ekonomiczne i techniczne.

Na co dzień członkowie SIMP koncentrowali swoją uwagę na pracy w sekcjach, komisjach i kołach, których liczbę warunkowały potrzeby, wynikające z programu działalności stowarzyszenia. Na uwagę zasługują osiągnięcia Sekcji Warsztatowej dzięki działalności, m.in. W. Kozłowskiego, Józefa Cyfrackiego, S. Płużańskiego i J. Piotrowskiego. Dużą aktywność przejawiali członkowie założonego 3 XII 1932 r. Towarzystwa Wojskowo-Technicznego, działającego na prawach sekcji SIMP. Z inicjatywy inżynierów zajmujących się problemami motoryzacji 5 czerwca 1936 r. powołano do życia Koło Inżynierów Samochodowych, które w krótkim czasie zgromadziło przeszło 100 członków i rozwinęło różne formy popularyzacji motoryzacji<sup>61</sup>.

Najbardziej rozpowszechnioną formą działalności SIMP były odczyty. Największe natężenie akcja odczytowa osiągnęła w okresie od marca 1935 r. do końca lutego 1936 r., kiedy to pracami komisji odczytowej kierował Janusz Babiński. W tym czasie zorganizowano w Warszawie 36 odczytów z udziałem 4500 uczestników, zaś poza Warszawą 46 odczytów. Dużą popularnością cieszyły się w Warszawie odczyty poniedziałkowe, gromadzące przeciętnie 140 osób, a te mające za temat zagadnienia polityki gospodarczej i budowy silników lotniczych nawet powyżej 200 słuchaczy. Najbardziej popularnym referentem był I. Feszcz-

---

<sup>61</sup> B. Wahren: *Ze Stowarzyszenia Inżynierów ...*, s. 18; *Z Sekcji Warsztatowej SIMP*. „Mechanik” 1927 s. 185—188, 203—204, 227, 266—267; *Sprawozdanie z działalności SIMP za rok 1926/27*. „Mechanik” 1928 s. 19—20; *Centralizacja działalności Polskiego Komitetu Normalizacyjnego*. „Mechanik” 1928 s. 160; Cz. Mikulski: *SIMP. Dzieje i prace ...*, s. 11—12; *Od wydawnictwa*. „Wiadomości TWT” 1933 nr 1 s. 545; *Konferencja inauguracyjna TWT*. „PT” 1933 nr 3 s. 86—91; CAW, Wojskowy Instytut Badań Inżynierii, sygn. 1, TWT, luty 1935 r.; CAW, Oddział I Sztab Główny, Sekretariat Komitetu Obrony Rzeczypospolitej, sygn. 57, Zakres działalności TWT, 1935 r.; Tamże, sygn. 28, Pisma TWT do Sztabu Głównego z 1 IX 1938; Tamże, sygn. 59, Wykaz referatów wygłoszonych w komisjach TWT od 1 IV 1939 do 1 VII 1939 r.; *Założenie Koła Inżynierów Samochodowych SIMP*. „Wiadomości SIMP” 1936 nr 7—8, s. 597—598.

ko-Czopiwski, a następnie S. Płużański, Adam Minchejmer, W. Szymanowski, Leonard Krauze<sup>62</sup>.

Znaczne sukcesy odnotowało SIMP na polu wydawniczym, zwłaszcza w zakresie czasopiśmiennictwa technicznego. W 1927 r. Sekcja Warsztatowa przejęła od Stowarzyszenia Mechaników Polskich z Ameryki „Mechanika”, który najlepiej rozwijał się pod redakcją H. Mierzejewskiego, Edmunda Oski i Jerzego Grodeckiego i był wydawany do końca 1934 r. Wznowiono go w maju 1938 r. pod redakcją Adama T. Troskoleńskiego, a nakład czasopisma w rok później wzrósł do 12 000 egzemplarzy. Z chwilą zawieszenia „Mechanika” rozpoczęto z początkiem 1935 r. wydawanie „Przeglądu Mechanicznego”, redagowanego przez Cz. Mikulskiego, a przeznaczanego wyłącznie dla mechaników z wyższym wykształceniem. W 1936 r. osiągnął nakład 2,5 tys. egzemplarzy i nie przekroczył go do września 1939 r.<sup>63</sup>

SIMP wyrosło na gruncie krytyki dotychczasowym form organizacyjnych ruchu stowarzyszeniowego oraz negacji jego klubowo-towarzyskiego charakteru. Mimo dużego krytycyzmu nie odżegnywano się od współpracy ze stowarzyszeniami, preferując kontakty z organizacjami obejmującymi inżynierów poszczególnych specjalności. Nie wiązano się jednak z tymi, których koncepcje były sprzeczne z naczelnymi zasadami organizacyjnymi SIMP. A zatem nie zgłoszono akcesu do ZPZT, ponieważ nie doceniał działalności stowarzyszeń fachowych. Z tych samych względów nie poparto w 1929 r. projektu statutu Polskiego Towarzystwa Technicznego, w jakie miał przekształcić się ZPZT<sup>64</sup>.

Natomiast w 1934 r. poparto inicjatywę Związku Polskich Inżynierów Elektryków zmierzającą do powołania Naczelnej Organizacji Inżynierów Rzeczypospolitej Polskiej (NOI) i zjednoczenia wszystkich stowarzyszeń inżynierskich o charakterze fachowym. Z ramienia SIMP w pracach

<sup>62</sup> *Sprawozdanie z działalności SIMP za rok sprawozdawczy 1935*. „Wiadomości SIMP” 1936 nr 2 s. 5–7; *Sprawozdanie z działalności ogólnej SIMP w roku 1936*. „Wiadomości SIMP” 1937 nr 2 s. 185–189; *Sprawozdanie z działalności SIMP w roku 1937*. „Wiadomości SIMP” 1938 nr 4 s. 153–154.

<sup>63</sup> W. Latoszek: *Od siedemdziesięciu pięciu lat „Mechanik” w służbie techniki*. „Mechanik” 1984 nr 1 s. 5–6; Tenże: *Nieznane karty w 75-letniej historii „Mechanika”*. „Prasa Techniczna” 1984 nr 2 s. 3–7; *Mechanik — VII 1920 — XII 1934. Z historii organu Sekcji Warsztatowej SIMP*. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 1 s. 45; *Słowo wstępne*. „Mechanik” 1939 nr 1 s. 1; *W właściwy kierunek i poziom czasopisma*. „Mechanik” 1939 nr 3 s. 83; J. Piotrowski: *XXX lat czasopisma „Mechanik”*. „Mechanik” 1957 nr 5–6 s. 268–270; H. Chmielewski: *Jubileusz czasopisma „Mechanik”*. „Mechanik” 1977 nr 9 s. 453–456; J. Kubiowski, J. Piłatowicz: *Czesław Mikulski (1894–1946)*. „Prasa Techniczna” 1986 nr 4 s. 19, 29–32.

<sup>64</sup> H. Mierzejewski: *Stan i zadania stowarzyszeń ...*, s. 214; *Sprawozdanie z działalności SIMP*. „Mechanik” 1928 s. 21; *Walne Zebranie SIMP*. „Mechanik” 1929 s. 218; *O współpracę polskich stowarzyszeń inżynierskich*. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 2 s. 104–105.

organizacyjnych brali udział wiceprezes W. Moszyński i E. Oska. 17 IV 1935 r. zarząd podjął decyzję o formalnym przystąpieniu do NOI, zaś 17 lipca tegoż roku został zalegalizowany statut NOI. Członkami założycielami było 11 stowarzyszeń inżynierskich reprezentujących 4990 inżynierów. Od tego momentu SIMP znalazło roboczą płaszczyznę do współpracy z innymi stowarzyszeniami. Członkowie SIMP brali aktywny udział w pracach nowej organizacji, m.in. w przygotowaniu materiałów na Pierwszy Kongres Inżynierów we Lwowie. O dużym zaangażowaniu simpowców świadczy fakt, że w 1937 r. kierowali oni pracami 8 komisji NOI, m.in. na czele Komisji do Spraw Obrony Państwa stał ppłk. B. Car, Komisji Prasowo-Redakcyjnej — Cz. Mikulski, Komisji Spraw Gospodarczych — M. Gutowski<sup>65</sup>.

Począwszy od pierwszego zjazdu w 1923 r. mechanicy starali się utrzymywać kontakty z inżynierami i organizacjami zagranicznymi. W pierwszym okresie na zjazdy i konferencje naukowe zapraszano przede wszystkim inżynierów czeskich i szwedzkich<sup>66</sup>. Od 1935 r. zintensyfikowano kontakty, przy czym początkowo nawiązano rozmowy z inżynierami belgijskimi poprzez Fédération des Associations Belges d'Ingénieurs (FABI), a następnie współpracę ze Stowarzyszeniem Inżynierów Niemieckich (Verein Deutscher Ingenieure — VDI), którego przedstawiciele przybyli na warszawski X jubileuszowy Zjazd Inżynierów Mechaników Polskich w sierpniu 1936 r. Wstępne kontakty nawiązano z inżynierami angielskimi<sup>67</sup>.

Od 1937 r. najściślejsze więzy łączyły SIMP z Société Française des Mécaniciens (SFM) — Stowarzyszeniem Mechaników Francuskich. Francuzi zaprosili polskich mechaników do udziału w międzynarodowej Konferencji Metrologicznej, która odbyła się w lipcu 1937 r. w Paryżu, a referaty wygłosili tam Witold Biernawski, E. Oska i E. Wolniewicz<sup>68</sup>. Wy-

---

<sup>65</sup> Z zjazdów. „Nowiny Techniczne” 1933 nr 12 s. 60; *Do czego dążymy? Z zagadnień ustrojowych polskich stowarzyszeń technicznych*. „Wiadomości SIMP” 1934 nr 8 s. 43; *Sprawozdanie Zarządu SIMP za okres od 1 I 1934 r. do 31 XII 1934 r.* „Wiadomości SIMP” 1935 nr 3 s. 170—171; NOI, „Wiadomości SIMP” 1935, nr 4 s. 256—257, nr 7 s. 453, nr 9 s. 657, nr 11 s. 785, nr 12 s. 841—843, 1937 nr 1 s. 45—46, 50—51, nr 9 s. 769, 1938 nr 4 s. 157—158, nr 7 s. 428, 1939 nr 3 s. 22.

<sup>66</sup> *Pierwszy Zjazd Inżynierów Mechaników*. „PT” 1923 nr 41—42 s. 429; *Walne zebranie SIMP*. „Mechanik” 1929 s. 217—218.

<sup>67</sup> *Wycieczka do Brukseli i Niemiec*. „Wiadomości SIMP” 1935 nr 9 s. 657, nr 10 s. 708, 714—715; *X Jubileuszowy Zjazd Inżynierów Mechaników Polskich w dn. 23—25 sierpnia 1936 r. w Warszawie*. „Wiadomości SIMP” 1936 nr 7—9 s. 678; *Sprawozdanie z działalności ogólnej SIMP w roku 1936*. „Wiadomości SIMP” 1937 nr 2 s. 201; *Wycieczka SIMP do Berlina i Lipska*. „Wiadomości SIMP” 1937 nr 7 s. 558—560; *Wycieczka inżynierów bezpieczeństwa pracy do Niemiec, Anglii i Belgii*. „Wiadomości SIMP” 1938 nr 10 s. 630—632.

<sup>68</sup> *Sprawozdanie z działalności SIMP w roku 1937*. „Wiadomości SIMP” 1938 nr 4 s. 156.

razem zacieśniającej się współpracy z SFM było zawarcie formalnego porozumienia w 1937 r., ustalającego formy współdziałania<sup>69</sup>. W 1938 r. SFM nadało godność członka honorowego A. Dowkonttowi, jednemu z głównych promotorów zbliżenia SFM i SIMP. Równocześnie na członków korespondentów wybrano W. Moszyńskiego i Aleksandra Stulgińskiego. Rozpoczęto wymianę „Przeglądu Mechanicznego” na francuskie czasopisma techniczne oraz druk artykułów autorów polskich w czasopiśmie francuskich, a inżynierów francuskich w „Przeglądzie Mechanicznym”<sup>70</sup>. Wszechstronnie rozwijającą się współpracę z SFM przerwał wybuch II wojny światowej.

*Recenzent: dr Lech Królikowski*

Tekst nadesłano do Redakcji w marcu 1988 r.

*Ю. Пилатович*

#### ОБЩЕСТВО ПОЛЬСКИХ ИНЖЕНЕРОВ-МЕХАНИКОВ В МЕЖВОЕННОЕ ДВАДЦАТИ-ЛЕТИЕ

Общество польских инженеров-механиков (ОПИМ) было создано 28 июня 1926 года. Тем самым осуществился замысел группы механиков, стремящихся движения в пользу научных обществ на базе специализированных ассоциаций, объединяющих своих членов в зависимости от образования. Организационные образцы были заимствованы в таком же американском движении.

Первоначально ОПИМ, согласно концепциям двух первых председателей, Г. Межевского и Ч. Микульского, было элитарным обществом (в январе 1934 года насчитывало 1 члена). Затем, когда председателем был выбран Витольд К. Вежеевски и при поддержке милитарных властей, общество было преобразовано в массовую организацию, которая в июне 1939 года насчитывала 1299 членов, т.е. около 42—43% общего числа польских инженеров-механиков. ОПИМ объединяло в своих рядах прежде всего молодых инженеров, выпускников механических факультетов Варшавского и Львовского политехнических институтов. Большая группа инженеров более старшего возраста имела дипломы зарубежных ВУЗ-ов (в 1935 г. 431) в основном, русских, немецких и французских. Свыше половины членов ОПИМ занимала руководящие должности.

Среди форм организационной деятельности на первом плане находились научно-технические конференции и съезды, на которых механики знакомились с последними, мировыми и польскими, достижениями науки. Наиболее популярными были доклады. Некоторые

<sup>69</sup> *Prace Komisji SIMP. Komisja do Spraw Zagranicznych*. „Wiadomości SIMP” 1937 nr 5 s. 391.

<sup>70</sup> *Sprawy SIMP. Rozwój przyjaźielskich stosunków pomiędzy SIMP a SFM*. „PM” 1938 nr 11—12 s. 334; A.S.: *Naukowo-techniczna wycieczka SIMP do Francji* 30 XI—19 XII 1938. „Wiadomości SIMP” 1939 nr 1—2 s. 1—10; *Sprawozdanie z działalności SIMP w roku 1938*. „Wiadomości SIMP” 1939 nr 3 s. 21—22; P. Nicolaou: *Szorstkosc powierzchni i jej całkowanie pneumatyczne*. „PM” 1939 nr 6 s. 245—250; P. Salmon: *Normalizacja warunków odbiorczych obrabiarek*. „PM” 1939 nr 7 s. 281—285.

из них, на прк.асающиеся экономической политики насчитывали около 200 участников. ОПИМ сотрудничал с несколькими зарубежными обществами, но наиболее тесные связи имел с Обществом французских механиков. В своей деятельности ОПИМ особо подчеркивал свою служебную роль для польского народа.

*J. Piłatowicz*

#### THE ASSOCIATION OF POLISH ENGINEERS MECHANICIANS DURING THE PERIOD BETWEEN TWO WARS

The Association of Polish Engineers Mechanicians (SIMP) was founded on 28 June 1926. It was the fulfillment of a postulate advanced by a group of mechanicians who aimed at organizing into specialized associations the members of which would belong to the same profession. They modeled themselves in this undertaking on the American associations.

Initially SIMP, in accordance with the conceptions of its first two chairmen, H. Mierzejewski and Cz. Mikulski, was an élite association (in January of 1934 it numbered 162 members). It was only after K. Wierzejewski became its chairman and with the support of military authorities that the Association was transformed into a mass organization which numbered in 1939 1299 members, that is around 42—43% of the total number of Polish engineers mechanicians. SIMP was made up first of all of young engineers, graduates of mechanical departments of Warsaw and Lvov Polytechnics, while a big group of elder engineers had the diplomas of foreign schools (in 1935 there were 431 of them), mainly Russian, German and French ones. Over half of the SIMP members were holding managing posts.

And as regards the Association's work it was taken up to a large extent by scientific-technical conferences and congresses at which the mechanicians would learn about the latest technical achievements both at home and abroad. Most popular was the reading of papers, e.g. on economic policy, at which usually about 200 participants would be present. SIMP co-operated with a number of foreign associations, while having particularly close relations with the Association of French Mechanicians. In its activities SIMP would lay a special stress on the Association's service to society.



