

Glass, Andrzej

"Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939-1946", Cz. 1:
"Stowarzyszenie Techników Polskich w W. Brytanii", Jerzy Płoszajski, Londyn 1993 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 40/1, 176-181

1995

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.

kontrowersje wobec tej ustawy. Przytoczył mało znane relacje, opinie, koncepcje dotyczące miejsca i roli inżyniera w życiu społeczno-politycznym, które mają dużą wartość. Udowodnił tym, że inżynierowie w dwudziestoleciu międzywojennym cieszyli się dużym prestiżem w społeczeństwie, zajmowali w nim wysoki status społeczny i ekonomiczny. Interesujący jest podrozdział o wkładzie inżynierów w rozwój techniki (s. 154–170). Otóż – wbrew obiegowym sądom, opierających się na kilku czy kilkunastu przykładach wybitnych jednostek – Autor doszedł do wniosku, dla mnie przekonującego, że osiągnięcia polskich wynalazców w skali światowej nie były znaczące, odbiegały dość daleko od dokonań wynalazców z Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych. Józef Piłatowicz dokonał też wnikliwej analizy dotyczącej zatrudnienia inżynierów według specjalności i działów gospodarki oraz administracji, omówił obszernie płace otrzymywane przez inżynierów, a także przedstawił sprawę bezrobocia, trapiącego i tę grupę zawodową. Poprzez przytoczenie danych porównawczych w zakresie płac różnych grup zawodowych Autor skonstruował, że inżynierowie w dwudziestoleciu międzywojennym należeli do najlepiej uposażonych.

Rozdział ostatni, piąty z kolei, to opis dokonań Pierwszego Polskiego Kongresu Inżynierów we Lwowie, który miał miejsce we wrześniu 1937 r.

Rozprawę zamyka zakończenie, które jest syntetycznym podsumowaniem treści zawartych w wyżej wymienionych pięciu rozdziałach oraz obszerny spis wykorzystanych materiałów źródłowych, jak również bibliografia cytowanych opracowań. Bibliografia ta liczy aż 234 pozycje.

Książka Józefa Piłatowicza jest dziełem ważkim; imponująca jest w niej podstawa źródłowa, która pozwoliła zaprezentować Autorowi wszechstronnie rozważaną problematykę. Wszystkie rozdziały rozprawy świadczą bardzo korzystnie o warsztacie badawczym Józefa Piłatowicza. Jego rozprawa jest znaczącym osiągnięciem naukowym w zakresie badań nad dziejami polskiej inteligencji technicznej.

Jerzy Róziwicz
(Warszawa)

Jerzy P ł o s z a j s k i: *Technicy lotnictwa polskiego na Zachodzie 1939–1946. Cz. 1. Stowarzyszenie Techników Polskich w W. Brytanii*. Londyn 1993, 182 s.

Książka Płoszajskiego jest wydarzeniem dotychczas nie spotykanym w historiografii polskiej techniki lotniczej. Nie brak jest publikacji na temat dziejów konstrukcji lotniczych. Zdarzają się książki o przemyśle lotniczym. Lecz nikt nie próbował opisać działalności polskich inżynierów i techników lotniczych w latach

II wojny światowej. A działalność ta była bardzo różnorodna i bogata w osiągnięcia.

Autor brał w niej udział od ewakuacji we wrześniu 1939 r. do Rumunii, poprzez pracę we francuskim przemyśle lotniczym w pierwszej połowie 1940 r., aż po działalność techniczną w W. Brytanii w latach 1940–1945 i po wojnie. Środowisku technicznemu znany jest jako współkonstruktor samolotu słabosilnikowego «Smyk» zbudowanego w 1937 r. i konstruktor nart lotniczych przed wybuchem wojny.

Autor na Kongresie Kultury Polskiej w Londynie we wrześniu 1985 r. wygłosił referat o działalności polskich techników lotniczych na Zachodzie. Jako podstawowe źródło materiałów służyło mu Archiwum Instytutu i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, a ponadto archiwum Stowarzyszenia Techników Polskich w W. Brytanii oraz relacje uczestników tej działalności. Na podstawie tak bogatej bazy źródłowej przystąpił do pisania książki, którą podzielił na dwie części. Opublikowana część pierwsza została podzielona na: wstęp – omawiający ewakuację przez Rumunię lub Węgry do Francji oraz rozdziały: *Technicy w Polskich Siłach Powietrznych we Francji*, *Polacy we francuskim przemyśle lotniczym*, *Ewakuacja z Francji*, *Technicy w Polskich Siłach Powietrznych w W. Brytanii*, *Polacy w brytyjskim przemyśle lotniczym*. Część pierwsza nie obejmuje działalności techników w jednostkach bojowych i szkołach wojskowych.

Część II książki ma zawierać rozdziały: *Technicy w dywizjonach bojowych i jednostkach pomocniczych*, *Polska Eskadra Balonowa*, *Wyższa Szkoła Lotnicza*, *Szkolenie małoletnich* (młodzieży ewakuowanej z wojskiem gen. Andersa z ZSRR), *Sekcja Lotnicza Stowarzyszenia Techników Polskich w W. Brytanii*, *Państwowa Rada Lotnicza*, *Wydział Lotniczy Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi*, *Wyższe studia lotnicze oraz Przygotowanie zawodowe do życia cywilnego*.

Dzieje polskich techników lotniczych na obczyźnie rozpoczyna ewakuacja do Rumunii ponad 1000 pracowników polskiego przemysłu lotniczego (w tym około 300 inżynierów) i sporej liczby personelu technicznego lotnictwa wojskowego. Grupa 26 Polaków z przemysłu pozostała przez rok w Rumunii, gdzie uruchomili seryjną produkcję samolotu myśliwskiego IAR-80. W końcu 1939 r. grupa 20 polskich mechaników lotniczych, zaangażowana przez brytyjskie linie Imperial Airways, pracowała w Aleksandrii w Egipcie, bezskutecznie oczekując na wyrwanie z rąk rumuńskich zarekwirowanych polskich samolotów pasażerskich i wznowienie działalności Polskich Linii Lotniczych LOT. W marcu 1940 r. wyjechali oni do Francji.

We Francji polscy inżynierowie i technicy lotniczy znaleźli oparcie w Polskich Siłach Zbrojnych, a w szczególności w Bazie Lotnictwa Polskiego w Lyon-Bron w Referacie Przemysłu Lotniczego w Dowództwie Lotnictwa, który we współpracy ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Polskich na Emigracji

(zdominowanym przez specjalistów lotniczych) i Wydziałem Przemysłu Wojennego Ministerstwa Skarbu załatwił zatrudnienie dla Polaków we francuskim przemyśle lotniczym. W tym celu wykorzystywane były także prywatne kontakty Polaków, którzy ukończyli studia techniczne we Francji. Pierwsze grupy Polaków znalazły zatrudnienie we francuskich wytwórniach lotniczych w listopadzie 1939 r., ostatnie w marcu 1940 r. W przemyśle lotniczym pracowało około 750 Polaków. Do największych ich osiągnięć należało uruchomienie drugiej linii produkcyjnej samolotów bombowych Le045 w Argenteuil, która produkowała samoloty sprawniej niż linia francuska, przekonstruowanie usterzenia tego samolotu, zmodyfikowanie kadłuba samolotu myśliwskiego SE-100, zaprojektowanie nowego usterzenia do samolotu myśliwskiego Dewoitine D. 520 oraz zorganizowanie w Casablance montażu samolotów amerykańskich, zakupionych przez Francuskie Lotnictwo Wojskowe. Francuzi zatrudniali Polaków zarówno w biurach konstrukcyjnych, jak i w produkcji. 280 oficerów technicznych lotnictwa znalazło zajęcie w polskich dywizjonach i eskadrach lotniczych oraz w polskich szkołach personelu lotniczego. Wraz z upadkiem Francji w końcu czerwca 1940 r., część cywilnych fachowców lotniczych ewakuowała się z wojskiem do W. Brytanii, część przedostała się do Afryki i stamtąd do Anglii. Reszta przez zieloną granicę starała się poprzez Hiszpanię dotrzeć do Portugalii, a następnie do Anglii. Około 160 otrzymało wizy kanadyjskie i wyjechało do Kanady, kilku do Turcji. Mała grupa ewakuowała się do Szwajcarii. Około 100 pozostało we Francji, włączając się do Ruchu Oporu.

Najwięcej miejsca w książce zajmuje opis działalności polskich techników lotniczych w Polskich Siłach Powietrznych w W. Brytanii. Najpierw zostały omówione ośrodki szkolenia personelu technicznego naziemnego i personelu latającego; przedstawiono wykazy kadry szkolącej oraz wyniki liczbowe szkolenia. Poważnym dorobkiem technicznym mogło się poszczycić Biuro Instrukcji i Tłumaczeń (później Biuro Tłumaczeń i Wydawnictw), które wydało 1200 pozycji, w tym szereg podręczników, lotniczy słownik polsko-angielski i angielsko-polski oraz setki instrukcji obsługi sprzętu lotniczego. Dużą wartość miało też czasopismo „Skrzydła” i miesięcznik „Myśl Lotnicza”. Ponadto ukazywał się miesięcznik „Biuletyn Lotniczy”, a w 1945 r. też „Biuletyn Budownictwa Lotniczego”.

Działalność konstrukcyjną prowadziły trzy polskie ośrodki: Polska Grupa Techniczna, Sekcja Techniki Lotniczej Wojskowego Instytutu Technicznego oraz Wydział Studiów Technicznych Inspektoratu Polskich Sił Powietrznych. Polska Grupa Techniczna miała w swym dorobku projekty wstępne czterech szybowców transportowych, opracowane pod kierunkiem inż. W. Czerwińskiego, podwozia gąsienicowe do samolotów i szereg innych konstrukcji. W Sekcji Techniki Lotniczej WIT powstał projekt przyczepki szybowcowej do samolotu pomysłu inż. S. Malinowskiego, wypróbowany w locie. W Wydziale Studiów Technicznych inż.

J. Dąbrowski opracował projekt konstrukcji samolotu szkolnego, przeznaczonego do produkcji w Polsce po zakończeniu wojny, a inż. A. Tupalski projekt silnika do tego samolotu. W wydziale tym opracowano program odbudowy i rozwoju przemysłu lotniczego na okres powojenny (szczegółowy plan 3-letni i perspektywiczny plan 15-letni). Zebrano też bibliotekę techniczną publikacji lotniczych przeznaczoną dla uczelni technicznych w kraju po wojnie.

Wydział Techniczny Inspektoratu PSP, który kierował szkoleniem technicznym oraz warsztatami naprawczymi, zorganizował w 1943 r. dla 40 wyższych oficerów 2,5-letni staż techniczny w Ministerstwie Lotnictwa i w Ministerstwie Produkcji Lotniczej, by przygotować kadre techniczną do rozwiązywania problemów technicznych po wojnie w Polsce w oparciu o najlepsze osiągnięcia brytyjskie.

O ile we Francji Polaków zatrudniano w przemyśle lotniczym chętnie, to angielski przemysł lotniczy, który był w rękach prywatnych, obawiał się obcokrajowców jako przyszłej konkurencji. Na ogół nie chciano Polaków ani w biurach konstrukcyjnych, ani w produkcji. Doświadczonym konstruktorom proponowano pracę kreślarzy.

Szansa dla polskich inżynierów i techników lotniczych pojawiła się dopiero wówczas, gdy okazało się, że brytyjski przemysł lotniczy musi być wspomagany przez instytuty badawcze, a Królewski Instytut Lotniczy w Farnborough ma zbyt mało pracowników i ma trudności ze znalezieniem doświadczonej kadry. Tymczasem polski przedwojenny Instytut Techniczny Lotnictwa miał 900 pracowników i wielu z nich znalazło się w W. Brytanii. Do Farnborough przyjęto 55 polskich inżynierów, z czego połowę z ITL. Wykonywali oni trudne i odpowiedzialne prace. Szczególnie znanymi osiągnięciami były: usunięcie przez inż. W. Fiszdona i inż. T. Czaykowskiego drgań na samolotach Typhoon i Tempest, które groziły wycofaniem tych samolotów z użytku, prace z zakresu stateczności samolotów dr. inż. S. Neumarka i inż. J. Zbrożka oraz nowe stopy metali opracowane przez inż. N. Dudzińskiego. W ośrodkach prób w locie szczególnie duże zasługi przy usuwaniu wad samolotów położyli J. Żurkowski, S. Kulczycki, R. Szukiewicz, S. Riess, A. Majcherczyk. Dwaj ostatni ponieśli w próbach śmierć. Ponad 50 polskich inżynierów było zatrudnionych w budownictwie lotniczym.

W przemyśle lotniczym W. Brytanii pracowało ponad 50 inżynierów i techników, po kilku w jednej wytwórni, przeważnie na podrzędnych stanowiskach w produkcji lub jako kreślarze. Tylko w wytwórni silników Bristol, z którą przed wojną współpracował polski przemysł lotniczy, poważną pozycję uzyskał inż. A. Seńkowski, zaś w wytwórni Rolls-Royce kierownikiem działu prób silników w locie został inż. W. Challier.

W warsztatach remontowych Burtonwood Repair Depot pracowało ponad 120 polskich rzemieślników, głównie z PLL LOT i z wojska, pod kierunkiem inż. J. Rudlickiego i kilkunastu polskich inżynierów i techników. Była to największa

polska grupa. Inż. J. Rudlicki przeszedł później do amerykańskich warsztatów w Pn. Irlandii, gdzie skonstruował wyrzutnik do małych bomb dla samolotów B-17 Latająca Forteca.

Ograniczone możliwości pracy twórczej w Anglii doprowadziły do poszukiwań zatrudnienia za granicą. Inż. J. Wędrychowski stworzył zespół złożony głównie z pracowników wytwórni RWD i PZL, który wyjechał do Turcji i tam zorganizował wytwórnię samolotów THK, gdzie 35 Polaków spędziło lata wojny konstruując i produkując szereg typów samolotów i szybowców dla lotnictwa tureckiego. Miała to być okazja dla dalszego rozwoju zdolności twórczych naszych konstruktorów, utrzymania przez okres wojny zespołu, który pozwoli na szybkie zorganizowanie wytwórni w kraju oraz stworzenia zaplecza warsztatowego na wypadek udziału polskiego lotnictwa wojskowego w planowanej inwazji aliantów na Bałkany.

Drugim kierunkiem była Kanada. Inż. W. Jakimiuk otrzymał stanowisko głównego konstruktora w wytwórni samolotów de Havilland of Canada, gdzie w 1941 r. ściągnął kilkunastu polskich konstruktorów, m.in. inż. W. Czerwińskiego, inż. K. Korsaka, inż. W. Stępniewskiego, inż. T. Tarczyńskiego. Następnie dołączyło do nich dalszych kilkunastu polskich inżynierów, którzy podjęli pracę w innych wytwórniach lotniczych Kanady. Inż. J. Jakimiuk, przy współpracy inż. W. Stępniewskiego, skonstruował po wojnie samoloty Chipmunk, Beaver i Otter wyprodukowane w dużych seriach. Inż. W. Czerwiński zbudował w Kanadzie kilka typów szybowców, a pod kierunkiem W. Brzozowskiego uruchomiono produkcję kanadyjskiej odmiany samolotu DC-4.

Polscy inżynierowie, ponadto, organizowali kierunek lotniczy studiów w Instytucie Politechnicznym w Montrealu.

Polacy tworzyli też w Anglii i w Kanadzie własne przedsiębiorstwa produkujące części dla przemysłu lotniczego. Były to z reguły nieduże firmy, zatrudniające do 20–30 pracowników.

Na końcu rozdziału o działalności Wojskowego Instytutu Technicznego Autor dał przegląd najważniejszych wynalazków i patentów z dziedziny lotnictwa zgłoszonych przez Polaków podczas wojny w W. Brytanii.

Książkę zamyka wykaz źródeł oraz indeks, zaskakujący liczbą 850 nazwisk polskich inżynierów i techników.

Do nielicznych pomyłek w książce należy zamieszczenie wśród Polaków w W. Brytanii nazwiska inż. Ryszarda Bartla, podczas gdy w Anglii przebywał jego brat Lucjan Bartel (s. 15). Wymieniony na s. 141 szybowiec Wren konstrukcji W. Czerwińskiego nie był seryjną wersją szybowca Sparrow, lecz kopią zbudowanej w Polsce «Żaby». Ulepszeniem szybowca Sparrow był Robin. W wykazie skrótów należy sprostować, że ITS – to Instytut Techniki Szybowcowej, a KZLot to Kierownictwo Zaopatrzenia Lotnictwa, zaś Państwowe Zakłady Tele- i Radiotechniczne używały skrótu PZTiR. Przy omawianiu działalności polskich inżynierów

w Ruchu Oporu we Francji pominięto dyr. W. Rumbowicza, który zginął w Buchenwaldzie. Są to jednak minimalne usterki, jak na taką książkę.

Książka jest cennym opracowaniem, pokazującym polski wkład w zmagania wojenne, nie od strony wysiłku militarnego i bohaterstwa, lecz z punktu widzenia wysiłku technicznego i intelektualnego. Pozwala ona poznać polską działalność emigracyjną od jeszcze jednej strony, stosunkowo najslabiej znanej. Dlatego jest ona interesująca nie tylko dla zainteresowanych historią polskiego lotnictwa i polskiej techniki, lecz także i dziejami Polaków podczas II wojny światowej.

Choć została wydana w Londynie, pokazała się także w Warszawie w głównych księgarniach z wydawnictwami lotniczymi.

Pracę Płoszajskiego należy ocenić bardzo wysoko i z niecierpliwością trzeba oczekiwać na ukazanie się drugiej jej części.

Andrzej Glass
(Warszawa)

Teresa Ś w i ę t o s ł a w s k a: *Stanisław Adamczewski. Pedagog-edytor-badacz literatury*. Łódź 1994 Wydawnictwa Uniwersytetu Łódzkiego, 408 s.

W połowie 1994 r. Wydawnictwa Uniwersytetu Łódzkiego oddały do rąk czytelników książkę pióra Teresy Świętosławskiej, poświęconą Stanisławowi Adamczewskiemu (1883–1952) – zapomnianemu uczonemu, który swe zawodowe i naukowe losy związał najpierw z warszawskim, następnie z łódzkim środowiskiem polonistycznym.

Książka składa się z dwu części; pierwsza (s. 7–190) obejmuje studium o życiu i twórczości Adamczewskiego opatrzone kalendarium, bibliografią osobową i rzeczową, druga (s. 191–406) zawiera, poprzedzony notą wydawniczą, wybór pism Uczzonego; całość uzupełniają obszerne przypisy sporządzone zgodnie z najnowszą normą bibliograficzną oraz indeks nazwisk, pseudonimów i kryptonimów.

Stanisław Adamczewski – wybitny historyk literatury i jej krytyk, dociekliwy badacz m.in. twórczości Zimorowicza, Żeromskiego, Brzozowskiego i Prusa, edytor tekstów literackich, nauczyciel gimnazjalny i profesor uniwersytecki, autor wnikliwych recenzji i błyskotliwych felietonów – dopiero w czterdziestą drugą rocznicę śmierci doczekał się monograficznego opracowania, na jakie w pełni zasłużył, godnej rehabilitacji po latach zapomnienia, jaką winna Mu była nowa generacja polonistów. Spłaty długu wobec Adamczewskiego podjęła się Teresa Świętosławska, która Jego wielostronną działalność uczyniła przedmiotem dysertacji doktorskiej, wykonanej w Uniwersytecie Łódzkim pod kierunkiem profesora Zdzisława Skwarczyńskiego, a następnie po koniecznych retuszach i uzupełnieniu wyborem pism wydała w uniwersyteckiej oficynie.