

# Zbigniew Machaliński

---

## Morska prasa techniczna Drugiej Rzeczypospolitej

---

Studia Gdańskie. Wizje i rzeczywistość 7, 237-265

---

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Zbigniew Machaliński\*

## Morska prasa techniczna Drugiej Rzeczypospolitej

### Wstęp

Po 1945 roku w Polsce nastąpił gigantyczny rozwój gospodarki i techniki morskiej, trwający do Trzeciej Rzeczypospolitej. Korzeni tych procesów należy szukać między innymi w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. W niektórych dziedzinach gospodarki morskiej osiągnięto wówczas znaczące rezultaty. W tym kontekście interesujące będzie omówienie dziejów pierwszego – ukazującego się w latach 1936–1939 – polskiego czasopisma poświęconego różnym dziedzinom techniki związanej z tak zwaną „uprawą morza”. Pismo to ukazywało się w latach 1936–1938 pod nazwą „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich”, później – do wybuchu wojny – „Morskich Wiadomości Technicznych”.

Strona ekonomiczna polskiej gospodarki morskiej w okresie międzywojennym jest na ogół doskonale znana. Podjęte badania z tego zakresu są daleko zaawansowane, natomiast niejako techniczna strona związana z powstaniem gospodarki Drugiej Rzeczypospolitej w dalszym ciągu czeka na swoje opracowanie. Organ Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich jest doskonałym źródłem dla poznania tej problematyki. Ilustruje nie tylko podstawowe problemy, którymi to Stowarzyszenie się zajmowało, ale również ukazuje środowisko ludzi, inżynierów i techników organizujących poszczególne jednostki gospodarki morskiej. Bodajże jednak najciekawiej w omawianym czasopiśmie wygląda sprawa walki środowiska inżynierów i techników o koncepcję rozwoju polskiej gospodarki morskiej. Właśnie w sferze propagandy i uświadamiania sferom rządowym oraz przedstawicielom polskiej burżuazji konieczności rozwoju na przykład przemysłu okrętowego tkwi niezaprzeczalny dorobek Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich i jego organu prasowego.

Na przykładzie omawianego czasopisma można również prześledzić kształtowanie się polskiej myśli technicznej w ramach szeroko pojętych związków człowieka z morzem. Z perspektywy rozwoju polskiego przemysłu okrętowego

---

\* Prof. dr hab. Zbigniew Machaliński, Wydział Administracji i Nauk o Polityce Gdańskiej Wyższej Szkoły Humanistycznej.

po 1945 roku może nawet szokować nieporadność tych poczynań, trzeba jednak pamiętać, że były to historycznie pionierskie poszukiwania.

Należy również zwrócić uwagę na podstawy finansowe organu Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich. Tak jak w przypadku większości czasopism ukazujących się w okresie Drugiej Rzeczypospolitej, również „Morskie Wiadomości Techniczne” nie mogły liczyć na subwencje z zewnątrz, dochody czasopisma pochodziły więc z prenumeraty, ogłoszeń i ze skromnych funduszy Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich, pochodzących ze składek poszczególnych członków i zakładów przemysłowych z tytułu członkostwa zbiorowego.

Źródeł nieregularnego ukazywania się poszczególnych zeszytów trzeba więc szukać zarówno w niedostatkach natury finansowej, jak i w nielicznym gronie autorów współpracujących z organem Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich, którzy byli przecież praktykami zatrudnionymi w różnego rodzaju przedsiębiorstwach produkcyjnych lub marynarce wojennej. W okresie Drugiej Rzeczypospolitej brak było uczelni i instytutów naukowych o profilu budownictwa okrętowego czy budownictwa portowego.

Materiały kwalifikowane do druku przekazywane były do redakcji przez Stowarzyszenie Techników Okrętowych Polskich (sekcja propagandy i sekcja naukowa), gdzie wygłaszano je w formie referatów; były to również często referaty z kongresów i zjazdów naukowych. Niektóre były w całości lub w części poświęcone budownictwu okrętowemu i portowemu.

### **Stowarzyszenie Techników Okrętowych Polskich (STOP)**

Wzrost zainteresowania opinii publicznej, a szczególnie grona inżynierów i techników okrętowych, koniecznością powstania przemysłu stoczniowego w Polsce znalazł wyraz między innymi w powołaniu czasopisma pod tytułem „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polski” – organu stowarzyszenia o tej samej nazwie. Stowarzyszenie Techników Okrętowych Polskich powstało w czerwcu 1936 roku na terenie Gdyni. Organizatorami STOP-u byli głównie inżynierowie zatrudnieni w marynarce wojennej. Praca Stowarzyszenia koncentrowała się w dwóch sekcjach: propagandowej i naukowej. Głównym celem jego działalności było przedstawienie koncepcji rozwoju polskiego przemysłu okrętowego, żeglugi i portów. Na początku 1937 roku Stowarzyszenie liczyło 50 członków, z tego 41 mieszkało w Gdyni, 9 w Warszawie. Do grudnia 1938 roku w poczet członków zostało przyjętych dalszych 12 osób. Wyższe wykształcenie, z zasady techniczne, miało 47 osób. Na liście członków Stowarzyszenia obok szeregowych inżynierów można spotkać nazwiska czołowych przedstawicieli życia gospodarczego, takich jak: Napoleon Korzon, Dyrektor Generalny przedsiębiorstwa Polskarob i Prezes Rady Interessantów Portu Gdynińskiego, oraz Stanisław Łęgowski – Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. Członków zbiorowych było osiemnastu (zakłady przemysłowe).

Siedziba sekretariatu Stowarzyszenia i zarazem redakcji czasopisma „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” znajdowała się w Gdyni przy ul. Jana z Kolna 55, a od października 1938 roku w lokalu Ligi Morskiej i Kolonialnej przy Skwerze Kościuszki 10. Zebrania zarządu odbywały się regularnie, każdego miesiąca. Sekretariat czynny był dwa razy w tygodniu. Od marca 1939 roku, z upoważnienia Zarządu, STOP rozpoczął swą działalność w Warszawie.

W kwietniu 1938 roku Urząd Wojewódzki w Toruniu zatwierdził zmiany paragrafu 2 statutu STOP, w myśl którego działalność Stowarzyszenia została rozszerzona na cały obszar Rzeczypospolitej i Wolnego Miasta Gdańska. W okresie istnienia STOP-u odbyły się trzy walne zebrania tej organizacji: w czerwcu 1936 roku, 18 marca 1937 roku i w marcu 1938 roku, i prawdopodobnie ostatnie w 1939 roku (w kronice Stowarzyszenia brak wzmianki na ten temat). Zebrania te miały charakter sprawozdawczo-wyborczy (władze organizacji wybierano na okres jednego roku), odczytywano protokół z poprzedniego walnego zebrania, wysłuchiowano sprawozdania z prac zarządu i kierowników sekcji, a następnie odbywała się dyskusja nad sprawozdaniami. Podczas walnego zebrania zatwierdzano również plan pracy na rok następny oraz uchwalono poprawki zmian, ewentualnie uzupełnień statutu.

W działalności programowej szczególną aktywnością odznaczała się od stycznia 1937 roku Sekcja Propagandowa kierowana przez por. mar. inż. Kazimierza Siwickiego. W trakcie zebrań, które odbyły się na przestrzeni 1937 roku, przedstawiono i przedyskutowano następujące referaty:

1. *Zadania Sekcji Propagandowej i wytyczne jej pracy* – por. mar. inż. K. Siwicki.
2. *Warunki ekonomiczne i techniczne niezbędne dla przemysłu okrętowego* – inż. Ferdynand Biel.
3. *Możliwości budowy okrętów w kraju* – Władysław Zaziemski.
4. *Czy mamy obsadę personalną dla stoczni* – Michał Kisielewski.
5. *Stocznia, a zaplecze przemysłowe* – inż. Władysław Gierdziejewski.

Ponadto na jednym z zebrań omówiono wyniki ankiety rozesłanej do przemysłu w sprawie dostosowania wytwórczości krajowej do budowy okrętów w Polsce.

Stowarzyszenie Techników Okrętowych Polskich organizowało szereg przedsięwzięć o charakterze ogólnokrajowym, adresowanych głównie do sfer przemysłowych, aby doprowadzić do zainteresowania rozwojem przemysłu stoczniowego, między innymi w grudniu 1936 roku rozesłano do 152 firm polskiego przemysłu hutniczego, maszynowego, metalowego, elektrotechnicznego, chemicznego, włókienniczego i drzewnego ankiety w celu zbadania stanu i możliwości przystosowania ich produkcji do potrzeb budownictwa okrętowego. Na ankietę tę uzyskano 60 odpowiedzi, co świadczyło o ograniczonym, ale w sumie sporym, zainteresowaniu problemami włączenia się krajowego przemysłu w dzieło współpracy z mającym powstać przemysłem stoczniowym. Wykazała

ona również, że dotychczasowe zamówienia były minimalne, pochodziły głównie z marynarki wojennej. Wreszcie dowiedziano się, że w wielu zakładach, w gronie personelu (głównie inżynieryjnego), znajdowało się sporo fachowców, którzy przed odzyskaniem przez Polskę niepodległości pracowali w stocznich państw zaborczych, przede wszystkim rosyjskich i niemieckich. Na podstawie odpowiedzi, które nadchodziły jeszcze w pierwszych trzech miesiącach 1937 roku, Stowarzyszenie Techników Okrętowych Polskich ułożyło i ogłosiło w numerze 2–3 z 1938 roku wykaz firm mających za sobą krótszą lub dłuższą współpracę z warsztatami stocznioowymi lub stoczniami w kraju i za granicą, lub przystosowanych do podjęcia kooperacji ze stoczniami. W wykazie tym jego autorzy starali się udowodnić, że prawie wszystkie „materiały, półprodukty, maszyny i urządzenia, niezbędne do budowy okrętów, mogą być dostarczone przez przemysł krajowy, za wyjątkiem turbin parowych i specjalnych przyrządów nawigacyjnych”. Wykaz ten miał stanowić niezaprzeczalny dowód, że przemysł krajowy był już przygotowany do rozpoczęcia współpracy z budownictwem okrętowym.

Z perspektywy czasu należy sceptycznie patrzeć na tego rodzaju deklaracje. W wypadku produkcji bardziej skomplikowanych typów statków, takich jak chociażby statki pasażerskie, większość typów okrętów wojennych czy w ogóle jednostki przekraczające 10 tysięcy DWT, możliwości przemysłu krajowego były z pewnością daleko niewystarczające.

Po takim niejako wstępnym rekonesansie wyłoniono Komitet Gospodarczo-Przemysłowy, do którego zadań należało:

- a) zbieranie wszelkich danych technicznych i gospodarczych, dotyczących przemysłu okrętowego;
- b) udzielanie porad technicznych w sprawach związanych z przemysłem okrętowym oraz opracowywanie odpowiednich kosztorysów;
- c) ocena opracowań technicznych i gospodarczych z dziedziny przemysłu okrętowego i pomocniczego;
- d) utrzymywanie kontaktów z przemysłem okrętowym oraz pomocniczym;
- e) informowanie przemysłu pomocniczego o potrzebach stoczni oraz informowanie stoczni o możliwościach produkcyjnych przemysłu krajowego;
- f) urabianie u kompetentnych władz bezstronnej opinii o potrzebach i możliwościach produkcyjnych przemysłu okrętowego oraz przemysłu z nim związanego<sup>1</sup>.

Temu ostatniemu celowi służyły głównie wizyty składane przez przedstawicieli zarządu: kmdr. inż. Konstantego Siemiaszkę, Ferdynanda Biela, inż. Wacława Gierdziejewskiego, inż. Władysława Morgulia, inż. Henryka Sosnowskiego oraz kpt. mar. inż. Tadeusza Dobrzyńskiego – Komisarzowi Rządu mgr. Franciszkowi Sokołowi, Dyrektorowi Urzędu Morskiego Stanisławowi Łęgowskiemu oraz Dyrektorowi Departamentu Morskiego przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu Leonardowi Możdżeńskiemu, jak również Dowództwu Marynarki Wojennej.

---

<sup>1</sup> Kronika Stowarzyszenia, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 2–3 (6–7), s. 48.

Z innych akcji, w tym wypadku dotyczących koncepcji rozbudowy floty handlowej, którym STOP poświęcił wiele energii, warto wymienić sprawę założenia akcyjnego towarzystwa okrętowego mającego na celu zakup okrętów i ich eksploatację; zasadniczymi akcjonariuszami miały być krajowe firmy przemysłowe, zainteresowane rozbudową polskiego przemysłu okrętowego. Koncepcja ta, stworzona w 1937 roku – jakkolwiek bardzo ambitna i wartościowa – była jednak jeszcze przedwczesna, jej realizacja nie mogła skończyć się powodzeniem. Jak wynika z przedstawionych danych, działalność Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich, mimo że krótka, gdyż trwająca od czerwca 1936 roku do września 1939 roku, była jednak bardzo owocna, głównie w sensie integracji środowiska techników okrętowych oraz w sensie podejmowania działalności teoretycznej i praktycznej zmierzającej do stworzenia podstaw polskiego przemysłu okrętowego. Wszystkie inicjatywy i poglądy STOP-u znajdowały wyraz w jego organie prasowym. Dzieje tego czasopisma będą stanowić dalszą i zasadniczą część niniejszego studium.

### Problematyka budownictwa okrętowego

W tym czasie morską tematykę techniczną oprócz czasopisma STOP-u podejmowały również inne periodyki, przede wszystkim „Przegląd Morski” oraz „Praca na Morzu”, chociaż tematyka techniczna nigdy nie występowała w nich jako pierwszoplanowa. Szczególnie wiele miejsca omawianej tematyce poświęcił miesięcznik „Praca na Morzu” (ukazywał się od stycznia do sierpnia 1939 roku), który oprócz „Działu ogólnego” i „Działu pokładowego”, jako jedyny w czasopiśmiennictwie morskim Drugiej Rzeczypospolitej, prowadził obszerny „Dział techniczny”. Zamieszczano tam głównie artykuły dotyczące eksploatacji i budowy statków o napędzie parowym i spalinowym<sup>2</sup>, eksploatacji i naprawy środków łączności na statku<sup>3</sup>, roli oficera-mechanika przy projektowaniu i budowie maszyn okrętowych i tym podobnych<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> A. Graduszewski, *Zagadnienia stateczności statków handlowych*, „Praca na Morzu” 1939, nr 4, s. 142–146; O. Około-Kułał, *Przebudowa silników sprężarkowych na bezsprężarkowe*, „Praca na Morzu” 1939, nr 4, s. 149–150; idem, *M/S „Besarabia” najszybszy motorowiec świata*, „Praca na Morzu” 1939, nr 3, s. 107–108; idem, *Motoryzacja polskiej marynarki handlowej*, „Praca na Morzu” 1939, nr 2, s. 60–61; B. Paszek, *Jak powstał pierwszy silnik Diesla*, „Praca na Morzu” 1939, nr 2, s. 62–66; M. Stanik, *O smarowaniu maszyn parowych na statkach*, „Praca na Morzu” 1939 nr 7/8, s. 267–268; J. Stępień, *Echosondy*, „Praca na Morzu” 1939, nr 3, s. 111–113; nr 4, s. 146–148; idem, *Kotły wysokiego ciśnienia*, „Praca na Morzu” 1939, nr 5, s. 184–185; nr 6, s. 219–221; nr 7/8, s. 260–261; W. Urbanowicz, *Opór i kształt nowoczesnego okrętu*, „Praca na Morzu” 1939, nr 5, s. 180–183; nr 7/8, s. 262–266; O. Zaborowski, *Możliwości zmniejszenia zużycia węgla na statkach*, „Praca na Morzu” 1939, nr 4, s. 140–141; nr 6, s. 217–219.

<sup>3</sup> S. Paradowski, *Jak usunąć uszkodzenie w radioodbiorniku? Jak oszczędnie ładować akumulator żarzeniowy?*, „Praca na Morzu” 1939, nr 1, s. 25–26; idem, *Oświetlenie statków*, „Praca na Morzu” 1939, nr 1, s. 27–29; idem, *Jak usunąć uszkodzenie w radioodbiornikach? Radio, pelengator radiowy oraz pomoc lekarska na morzu*, „Praca na Morzu” 1939, nr 2, s. 68.

<sup>4</sup> J. Stępień, *Rola oficera-mechanika okrętowego na tle zadań stoczni i armatora przy projektowaniu oraz budowie nowych maszyn morskich*, „Praca na Morzu” 1939, nr 1, s. 22–25.

Morskiej problematyce technicznej, głównie zaś przemysłowi okrętowemu, poświęcono również specjalne numery „Przeglądu Technicznego” (nr 9 z 1937 roku) i „Technologa” (nr 5 z 1937 roku). Zasadniczo w sposób ciągły morską tematykę techniczną podejmowało czasopismo „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich”, które zaczęło wychodzić w grudniu 1936 roku. Poświęcone było ono – jak zaznaczono w podtytule – „Sprawom okrętownictwa, żeglugi i techniki portowej”, a więc wszystkim dziedzinom ówczesnej techniki morskiej, oczywiście w granicach merytorycznych możliwości redakcji i objętości czasopisma. W pierwszym okresie istnienia ukazywało się ono dosyć nieregularnie, w zależności od aktualnie posiadanego materiału. W 1936 roku pojawił się pierwszy numer, w roku 1937 ukazały się trzy dalsze, począwszy od 1938 roku wychodziło dosyć regularnie jako dwumiesięcznik pod zmienioną nazwą – „Morskie Wiadomości Techniczne”.

W pierwszym okresie istnienia pisma dominowała problematyka okrętownictwa, po zmianie nazwy na równi z zagadnieniami budownictwa okrętowego „Morskie Wiadomości Techniczne” zajmowały się także tematyką portową. Redakcja, decydując się na zmianę tytułu, przekształciła również profil czasopisma. Można sądzić, że zmiana nazwy podyktowana była rozszerzeniem zainteresowań czytelników.

Już w pierwszym numerze czasopisma Michał Mikoś uzasadnił ekonomiczne korzyści, które państwo osiągnie w wypadku natychmiastowego rozpoczęcia budowy własnej stoczni. Pisał on: „Pierwszym impulsem do stworzenia i uregulowania tej nowej u nas pracy musi być polska stocznia zbudowana na polskiej ziemi, wysiłkiem polskich kapitalistów i polskich rąk. [...] Stocznia w Gdyni jest wielkim nakazem chwili i lekceważenie tego zagadnienia może się drogo zemścić”<sup>5</sup>.

Sprawa powstania polskiego przemysłu okrętowego stała się podstawowym celem działalności „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” w 1937 roku; temu zagadnieniu poświęcono artykuł redakcyjny w numerze 2 z 1937 roku. Czytamy tam między innymi:

Dzisiaj, gdy stoimy w przededniu konsolidacji wszystkich twórczych sił narodu, która ma przebudować naszą gospodarkę narodową w kierunku zwiększenia obronności Państwa i zatrudnienia jak największej ilości bezrobotnych – przemysł okrętowy – nad którego powstaniem zaciążyło dziwne fatum – ma wszelkie szanse w ruchu tym znaleźć należne mu wyzwolenie. Czas, bowiem zejść z dotychczasowych bezplanowych poczynań, czas również uwierzyć we własne siły i stworzyć własny przemysł okrętowy<sup>6</sup>.

W tym samym numerze redakcja zamieściła na wolnych miejscach między artykułami oraz na całej przedostatniej stronie dużymi czcionkami hasła:

---

<sup>5</sup> M. Mikoś, *Widoki rozwoju krajowego przemysłu okrętowego*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1939, nr 1, s. 4–5.

<sup>6</sup> *Od redakcji*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 2, s. 1.

„Własny przemysł okrętowy to skuteczne zwalczanie bezrobocia”, „Marynarka opiera się na trzech elementach: okrętach i statkach, personelu okrętowym stoczni i warsztatach remontowych, brak więc jest nam trzeciego elementu”.

Z przytoczonych przykładów wynika, że problem powstania krajowego przemysłu okrętowego redakcja widziała bardzo szeroko, wiążąc z tym zwiększenie obronności państwa, a zwłaszcza możliwość zahamowania istniejącego bezrobocia. Z drugiej strony uważano, że prawidłowy rozwój floty handlowej jest możliwy tylko i wyłącznie w wypadku istnienia własnej stoczni remontowej.

Niejako wstępem do głębszej analizy zagadnienia powstania własnego przemysłu okrętowego w Polsce jest artykuł Władysława Zaziemskiego pod tytułem *Stan i możliwości rozwoju przemysłu okrętowego w Polsce*<sup>7</sup>. We wstępie tego obszernego studium, które jego autor nazywa referatem, rozprawia się on z panującymi w Polsce i wyrażanymi na łamach prasy codziennej poglądami głoszącymi sceptycyzm w kwestii budowy własnego przemysłu okrętowego, a zachęcającymi raczej do szybkiego lokowania zamówień w stoczniach zagranicznych ze względu na panującą w żegludze koniunkturę, powodującą szybką zwyżkę cen na statki. W. Zaziemski zdecydowanie przeciwstawia się takim sądom. Stwierdza wręcz, „[...] że czas najwyższy zrozumieć nam, że zależność ekonomiczna jest niewolą gospodarczą i nie stać nas na to i nie wolno nam wydawać setek milionów na zwalczanie bezrobocia w najbogatszych krajach świata jak w Anglii, Francji, Holandii, Danii, nawet w małej Finlandii zamawiając statki, byleby nie we własnym kraju”<sup>8</sup>.

Jakie argumenty przemawiały – zdaniem cytowanego autora – za szybkim podjęciem budowy własnej stoczni? Przede wszystkim rozmiar handlu zagranicznego kierowanego drogą morską, który pod względem wagowym stanowił 77,2 procent, a pod względem wartości 65,3 procent całego polskiego handlu zagranicznego, podczas gdy udział polskiej bandery w przewozie towarów wynosił zaledwie 10 procent obrotów handlu zagranicznego drogą morską.

W tym układzie Polska płaciła armatorom zagranicznym około 100–120 milionów złotych rocznie z tytułu usług z zakresu transportu morskiego. Wreszcie W. Zaziemski stwierdza: „Polska jest jedynym krajem, który posiadając dostęp do morza i wykazując obrotów rocznych z zagranicą około 1,3 miliarda [zł – Z. M.] – nie posiada stoczni. W statystyce budowy statków na żadnym miejscu nie figuruje”. Podstawowym kryterium determinującym powstanie przemysłu okrętowego była dla W. Zaziemskiego konieczność powiększenia floty handlowej, która winna w dalszej perspektywie mieć zdolność przewozową około 50 procent obrotów polskiego handlu zagranicznego drogą morską. Wychodząc z założenia, że gdyby w pierwszym etapie krajowa flota powiększyła swoje możliwości przewozowe z 10 procent do 20 procent ogólnych przewozów

<sup>7</sup> W. Zaziemski, *Stan i możliwości rozwoju przemysłu okrętowego w Polsce*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 2, s. 2–8.

<sup>8</sup> *Ibidem*, s. 2.



morskich Polski, „to wówczas stocznia krajowa mogłaby otrzymać zamówienie na 100 tysięcy BRT, przez co w kraju pozostałoby ponad 100 milionów złotych, bo tyle w przybliżeniu wyniosłby koszt tych statków”.

Analizując stan przygotowania zakładów przemysłu stoczniowego do podjęcia produkcji statków i okrętów wojennych, autor wymienia takie zakłady, jak Stocznia Gdyńska, Stocznia Modlińska, Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Pińsku. Z wymienionych jednostek jedynie zakłady usytuowane w Gdyni, czyli Stocznia Gdyńska i Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej, miały odpowiednie doświadczenie i potencjalne możliwości (po doinwestowaniu) podjęcia na większą skalę produkcji stoczniowej.

W rozwoju polskiego przemysłu okrętowego niepoślednią rolę, zdaniem W. Zaziemskiego, mogła odegrać ustawa z dnia 25 listopada 1925 roku (Dz. U. RP 1925, nr 125, poz. 891) „O popieraniu polskiej żeglugi morskiej”<sup>9</sup>. Niestety, Ministerstwo Przemysłu i Handlu nie wydało do tej ustawy przepisów wykonawczych, na skutek czego słuszny i celowy zamiar ustawodawczy nie doczekał się praktycznej realizacji. Wydaje się, iż podstawowa przyczyna trudności w realizacji tej ustawy leżała w zależności polskiego kapitału od kapitału obcego, niezainteresowanego w rozwoju polskiego przemysłu okrętowego, a nawet przeciwnego temu rozwojowi. Chodziło w tym wypadku głównie o wrogą działalność Stoczni Gdańskiej. Krytyczną ocenę działalności Stoczni Gdańskiej z punktu widzenia interesów polskiej racji stanu zawiera również omawiany artykuł W. Zaziemskiego.

Przygotowanie i możliwości partycypowania krajowego przemysłu w podejmowaniu przez Stocznnię Gdyńską budowy statków i okrętów dla Marynarki Wojennej W. Zaziemski omawia na podstawie dotychczasowych doświadczeń

---

<sup>9</sup> Wydaje się wskazane zacytować najważniejsze postanowienia ustawy z 25.XI.1925 roku (Dz. U. RP nr 125, poz. 891) dotyczące przemysłu okrętowego, gdyż są one przejawem rozwiązań, na które powoływano się często.

Artykuł I: „W celu popierania polskiej żeglugi morskiej i związanego z nią przemysłu, jako też w celu współdziałania Państwa w stworzeniu narodowej floty handlowej może być okazana, tak dla nowo powstających, jak dla już istniejących przedsiębiorstw żeglugi, pomoc materialna ze Skarbu Państwa i wydane przez Państwo zarządzenia gospodarcze, niniejszą ustawą przewidziane”.

Artykuł II: „Pomoc dla polskich przedsiębiorstw budowy statków (art. 1) w granicach Rzeczypospolitej i na obszarze W. M. Gdańska może być świadczona:

1. przez udzielanie kredytu oraz udzielanie gwarancji państwowej, celem uzyskania kredytu, zarówno na urządzenie nowych, jak też na rozszerzenie i ulepszenie już istniejących zakładów technicznych oraz na niezbędne do tego celu inwestycje,
2. przez wypłacenie premii za statki wykonywane całkowicie lub częściowo w kraju, szczególnie przy użyciu materiałów krajowych, oraz za dokonanie remontu statków,
3. przez przyznawanie ulg w opłatach portowych, taryfowych, celnych oraz innych ułatwień dla zakładów budowy statków, sprowadzających bądź z zagranicy, bądź z głębi kraju potrzebne do ich produkcji surowce, półfabrykaty, części składowe kadłubów, kotłów, motorów i wszelkiego rodzaju mechanizmów oraz potrzebne do eksploatacji statki i materiały,
4. przez zwolnienie częściowe lub całkowite przedsiębiorstw (art. 1) od podatków i opłat państwowych na okres nie przewyższający lat 13 [...]”.

stoczni, głównie budowy trawlera ORP „Jaskółka” (180 BRT) i doku pływającego o nośności 500 ton. Z doświadczeń tych wynikało, że udział przemysłu zagranicznego w wypadku doku pływającego sięgał 0,37 procent ogólnej wartości doku, w wypadku zaś ORP „Jaskółka” 7,6 procent ogólnej wartości okrętu. Na podstawie tych i inny przykładów W. Zaziemski dochodził do wniosku, że przemysł krajowy był dostosowany do potrzeb budownictwa okrętowego.

Trzeba jednak z rezerwą odnieść się do tego rodzaju stwierdzeń. Przemysł krajowy mógł w pewnym stopniu być partnerem w wypadku budowy mniejszych jednostek pływających, do tysiąca BRT, ale w wypadku większych jednostek możliwości te były niewielkie; zaangażowanie emocjonalne autora artykułu nie zawsze sprzyjało racjonalnemu spojrzeniu na proponowane koncepcje.

Budowę tonażu dla potrzeb marynarki wojennej W. Zaziemski proponował powierzyć Warsztatom Portowym Marynarki Wojennej, które należało przekształcić w Stocznnię Marynarki Wojennej. Produkcja tego zakładu miała mieć uzasadnienie w tak zwanym „głównym programie morskim”. W tym wypadku zapewne Zaziemski zasugerował się koncepcjami rozwoju floty wojennej proponowanymi przez ówczesne kierownictwo marynarki wojennej.

Analizując wszystkie trudności związane z powstaniem przemysłu okrętowego, Zaziemski dochodził do wniosku, że z zasady Polska posiadała niezbędne „surowce”, czyli że przemysł krajowy ma możliwości dostarczenia zasadniczych elementów do budowy kadłubów i wyposażenia statków. Istniały również materialne warunki do powstania przemysłu stoczniowego, tak samo jak możliwości kadrowe w sensie „fachowych sił kierowniczych i wykonawczych”. Brakującą kadrę fachowców, nie tylko do produkcji, ale także szkolenia własnych pracowników, należało sprowadzić ze stoczni zagranicznych.

Korzyści płynące z powstania przemysłu okrętowego – zdaniem W. Zaziemskiego – miały sprowadzić się do: stworzenia nowych wartości dla gospodarstwa narodowego, zwiększenia siły obronnej państwa, zatrudnienia przyrostu ludności, zwiększenia dochodów Skarbu Państwa, polepszenia bilansu płatniczego<sup>10</sup>.

Problem powstania własnej stoczni interesował również inż. Władysława Morgulca. Uważał on, że węzłową sprawą był tutaj stosunek rządu w sensie nie tylko asygnowania odpowiednio dużych kapitałów, ale głównie zlecenia przyszłej stoczni zamówień na budowę statków na okres co najmniej pięciu lat. Stocznia ta powinna występować pod postacią spółki akcyjnej, przy dużym udziale koncernów zainteresowanych rozbudową polskiej floty handlowej, a więc głównie eksportujących węgiel, artykuły i surowce spożywcze oraz wyroby hutnicze<sup>11</sup>.

Ogólnymi koncepcjami budowy własnej stoczni zajął się również autor podpisujący się kryptonimem J. M. Rozważając koncepcje omawianych wyżej autorów na temat roli państwa w tworzeniu podstaw przemysłu stoczniowego,

<sup>10</sup> W. Zaziemski, op. cit., s. 8.

<sup>11</sup> W. Morgulec, *O potrzebie własnej stoczni*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 2, s. 12–13.

uważał, że należało tę nową gałąź przemysłu traktować „[...] ze specjalną życzliwością, by mogła liczyć na stały dopływ zamówień i uzyskała pewne preferencje w stosunku do okrętowego przemysłu zagranicznego”<sup>12</sup>. Ponadto rząd powinien „ujawnić” program rozbudowy floty handlowej i tonażu wojennego. Ogłoszenie wiążących danych na temat rozbudowy tonażu handlowego i wojennego miało przyczynić się do określenia wielkości produkcji przyszłej polskiej stoczni oraz przyczyniłoby się do stabilizacji produkcji. W cytowanym artykule bardzo mocno postawiono również kwetię niewiary we własne siły, zarówno w centralnym aparacie państwowym, jak i w ogniwach terenowych. To negatywne nastawienie opóźniało oczywiście podjęcie wiążących decyzji na miarę potrzeb Rzeczypospolitej. Biorąc pod uwagę wytworzoną sytuację oraz dotychczasowe niepowodzenia, autor apelował „o więcej wzajemnego zaufania! Więcej wiary we własne siły! Więcej wspólnych dobrych chęci! Więcej zrozumienia własnego interesu! Więcej odwagi i zdrowego ryzyka!”.

Na łamach „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” pojawiły się również artykuły polemizujące ze stanowiskiem wyrażonym głównie na łamach prasy codziennej, a dotyczącym koncepcji rozwoju przemysłu okrętowego. Przykładem tego rodzaju materiałów jest artykuł podpisany kryptonimem STOP, czyli wyrażający pogląd zarówno omawianego czasopisma, jak i wydawcy – Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich.

Przedmiotem polemiki był artykuł zamieszczony 26 maja w „Gazecie Polskiej”<sup>13</sup> *Rozbudowa floty handlowej*, a szczególnie wniosek końcowy, w którym stwierdzono, „że ponieważ stoczni nie ma, to nic innego nie pozostaje jak zamawiać statki za granicą i nadal zajmować się jedynie kwestią czy lepiej zamawiać w stocznjach zagranicznych czy kupować gotowe”. Wobec takiego stanowiska „Gazety Polskiej” anonimowy autor reprezentujący pogląd STOP-u pyta: „[...] dlaczego mamy zwracać się z budową statków za granicę, skoro wszystko przemawia za tym, by budować w kraju, a brak stoczni zawdzięczamy jedynie naszej opieszałości. Więc zamiast zorganizować wszystkie możliwości, wspólnym wysiłkiem: rządu, przemysłu, kapitału i ludzi dobrej woli, by uruchomić jeszcze jedną placówkę polskiego przemysłu, o której pożyteczności, a nawet niezbedności tak już jesteśmy przekonani, mamy w dalszym ciągu budować flotę za gra-

<sup>12</sup> J. M., *Błędne koło*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 2, s. 16.

<sup>13</sup> Prorządowy dziennik „Gazeta Polska” ukazywał się w Warszawie w latach 1929–1939. Streszczając stanowisko „Gazety Polskiej” w sprawach żeglugowo-handlowych, należy stwierdzić, iż postulowała ona, aby w obrotach polskiego handlu zagranicznego drogą morską w maksymalnym stopniu wykorzystywać nie tylko własną flotę, ale także własne porty. Oprócz zainteresowań gospodarczomorskich, które były niewątpliwie dominujące, prorządowy organ prasowy zajmował się, chociaż w mniejszym stopniu, innymi dziedzinami problematyki morskiej. Po 1935 roku szczególnie dużo miejsca poświęcono kwestii tak zwanego „dozbrojenia Polski na morzu”. Wszystkie materiały dotyczące problematyki morskiej w obszernym zakresie redakcja z reguły zamieszczała w stałym dziale „Morze”, ukazującym się przeciętnie raz na tydzień, o objętości jednej strony.

nicą i wreszcie w oczach przyszłych pokoleń uzyskać opinię niedołącznych lub opieszających<sup>14</sup>.

Począwszy od numeru czwartego z 1937 roku, można zaobserwować zmianę profilu omawianego czasopisma. Formalnie zostało to usankcjonowane, począwszy od numeru pierwszego z 1938 roku, kiedy to nastąpiła zmiana tytułu czasopisma na „Morskie Wiadomości Techniczne”. Już jednak w numerze czwartym z 1937 roku, czyli przed zmianą tytułu, można obserwować pozytywne przemiany. Wiąże się to z rozszerzeniem zainteresowań, a tym samym z rozszerzeniem grona autorów.

Między innymi we wspomnianym numerze czwartym znajdziemy obszerny artykuł bardzo cenionego wówczas znawcy problematyki żeglugowej Juliana Rummla<sup>15</sup> pod tytułem *Żegluga morska a przemysł budowy okrętów*. Głos J. Rummla niewątpliwie odbija pozytywnie od dotychczasowych rozważań, w których elementy emocjonalne odgrywały niepoślednią rolę, nie pozwalając ich autorom zająć racjonalnego stanowiska. Julian Rummel na problem powstania własnej stoczni patrzył z punktu widzenia interesów żeglugi „[...] stanowiącej odrębny, samodzielny podstawowy przemysł transportów morskich o wielkim znaczeniu państwowym”<sup>16</sup>. Z punktu widzenia armatora budowany statek powinien osiągnąć zaplanowane parametry techniczne, eksploatacyjne oraz powinien być wykonany w terminie. J. Rummel, opierając się na przykładach pochodzących ze stoczni zagranicznych, dowodził, że istnieje niebezpieczeństwo, iż przyszła polska stocznia w Gdyni nie będzie w stanie wywiązać się z przyjętych od armatora zaleceń, i to zarówno pod względem terminu, walorów eksploatacyjnych, jak i technicznych. Patrząc na tę samą kwestię z punktu widzenia przemysłu, autor artykułu stwierdził: „[...] nie może być obojętne obserwowanie, jak znaczne sumy pieniędzy wychodzą poza granice kraju za statki”. Powstanie przemysłu okrętowego równoznaczne byłoby ze stworzeniem „[...] w kraju zespołu ludzi o wiedzy i doświadczeniu technicznym, którzy by mogli z czasem uniezależnić naszą technikę morską od obcych [...]”. Ponadto „[...] budownictwo okrętów stwarza zapotrzebowanie na wyroby innych rodzajów przemysłu krajowego, co

<sup>14</sup> STOP, *Dlaczego właściwie nie ma własnej stoczni*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 3, s. 3.

<sup>15</sup> Julian Rummel (urodzony 29 września 1878 roku w Libawie) był jedną z najbardziej znanych postaci przedwojennej Gdyni. Pełnił szereg odpowiedzialnych funkcji w polskiej gospodarce morskiej. Oto niektóre z nich: dyrektor zarządzający PP „Żegluga Polska”, prezes Rady Nadzorczej Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okręgowego, prezes honorowy Związku Armatorów Polskich, członek honorowy Rady Interesów Portu w Gdyni. Bolesław Kasprowicz (*Byłem juniorem*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1965 s. 154) pisze o Rummlu następująco: „Był on jednostką pionierską, tak jak byli pionierami Wenda, Łęgowski i Poznański. Jak oni, nie przyszedł szukać pieniędzy, lecz chciał dać jej swoją najlepszą wolę i wiedzę. W czasie wojny przebywał w Grecji. Bezpośrednio po zakończeniu wrócił do Gdyni, gdzie Minister Żeglugi powołał go w 1946 r. na stanowisko doradcy do spraw żeglugowych. Zmarł 22 kwietnia 1954 r. w Gdyni”.

<sup>16</sup> J. Rummel, *Żegluga morska a przemysł budowy okrętów*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 4, s. 3.

w sumie daje możliwości zarobkowania znacznej ilości ludzi [...]” i w polskich warunkach oznaczałoby pewne ograniczenie bezrobocia.

Biorąc pod uwagę te względy, J. Rummel był zdecydowanym przeciwnikiem ochrony celnej statków budowanych w kraju. W takiej sytuacji nastąpiłoby podporządkowanie interesu żeglugi interesom przemysłu. Na podstawie doświadczeń innych państw uważał za niedopuszczalne stworzenie sytuacji, w której nastąpiłoby uzależnienie żeglugi od przemysłu, żeglugę uważał za czynnik nadrzędny w stosunku do przemysłu okrętowego. „O ile jest konieczne – pisał Rummel – istnienie w portach dobrze zaopatrzonych okrętowych warsztatów reperacyjnych, o tyle żegluga może egzystować bez stoczni w kraju”<sup>17</sup>.

Jak w istniejących warunkach należałoby działać, aby stworzyć w Polsce przemysł okrętowy? Fakt, że przemysł taki powinien w Polsce powstać, nie podlegał zdaniem Rummla dyskusji. Co należałoby zrobić, aby był on konkurencyjny? W tym względzie cytowany autor stwierdza, że jednym z najważniejszych momentów kalkulacyjnych stoczni jest cena materiałów i różnych urządzeń okrętowych. Tymczasem w Polsce ze względu na krótkie serie, które będą zamawiane przez przyszłą stocznnię, urządzenia te będą siłą rzeczy drogie. „Wyjście – pisał Rummel – wydaje się być jedno, zwolnienie od cła wszystkiego co jest potrzebne do budowy i wyposażenia okrętów”. W takim stanie rzeczy część sum potrzebnych na budowę okrętów wychodziłaby za granicę, ale koszty robocizny, które są niebagatelne, w omawianym przypadku pozostałaby w kraju, w miarę zaś przystosowania się przemysłu do potrzeb budownictwa okrętowego również malałby import wyposażenia okrętowego. Wypowiadając się na temat typów statków, którymi należałoby rozpocząć produkcję w przyszłej stoczni gdyńskiej, J. Rummel uważał, iż powinny to być jednostki proste w konstrukcji, o niewielkim tonażu (do tysiąca BRT), a więc przede wszystkim trampy S/S Wilno, przeznaczone głównie do przewozu węgla oraz lugry i kutry rybackie.

Niezbędnym warunkiem prawidłowego funkcjonowania przemysłu okrętowego było ustalenie przez państwo programu rozwoju floty handlowej. Zagadnienie powstania przemysłu okrętowego znalazło również odbicie w obradach pierwszego kongresu inżynierów, odbywającego się we Lwowie w 1937 roku. Kongres odbył się pod hasłem „mobilizacji energii twórczej dla gospodarczego uniezależnienia Polski”, jak o tym informowały „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich”. Na kongres ten wysłano dwa referaty: komandora inż. Ksawerego Czernickiego<sup>18</sup>, Szefa Służb Kierownictwa Marynarki Wojennej, pod tytułem *Zagadnienie budowy okrętów* oraz Naczelnika Wydziału

<sup>17</sup> Ibidem, s. 4.

<sup>18</sup> Referat kmdr. K. Czernickiego opublikowano w skrócie referatów z Kongresu, ale w trakcie obrad nie został wygłoszony. Zob. A. Potyrała, *Zagadnienie przemysłu okrętowego na tle I-go Kongresu inżynierów i kilka uwag uzupełniających*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 4, s. 6.

Żeglugowego Ministerstwa Przemysłu i Handlu Tadeusza Ocioszyńskiego<sup>19</sup>, zatytułowany *Zagadnienia transportu morskiego i portów*.

K. Czernicki w swoim referacie proponował uchwalenie następujących ustaw: o rozbudowie żeglugi handlowej z programem minimum na lat 12, o rozbudowie marynarki wojennej z programem minimum również na lat 12 i o popieraniu przemysłu okrętowego, zwłaszcza stoczni okrętowych, przez premiowanie każdej tony wybudowanego statku czy okrętu. Szef Służb Kierownictwa Marynarki Wojennej K. Czernicki był gorącym propagatorem i zwolennikiem budowy tonażu floty wojennej w kraju. Wyrażał w tym wypadku pogląd zgodny z koncepcjami ówczesnego Kierownictwa Marynarki Wojennej; plan ten zakładał budowę w kraju w ciągu 20 lat tonażu wojennego o wyporności 150 tysięcy ton. Koszt budowy takiej floty wyrażał się kwotą około miliarda złotych; dotacja roczna ze strony państwa miała wynosić około 50 milionów złotych i około 20 milionów na handlową żeglugę morską i śródlądową.

Raczej marginesowo zagadnieniem koncepcji rozwoju przemysłu okrętowego zajął się w swoim referacie Tadeusz Ocioszyński. Podobnie jak w dyskusji Julian Rummel, stanął on na stanowisku priorytetu żeglugi morskiej. Ze stanowiskiem takim polemizował w dyskusji Aleksander Potyrała. Wobec rozbieżności zdań Kongres przyjął wniosek „[...] o konieczności zapoczątkowania i popierania przemysłu okrętowego”. Ten końcowy wniosek niejako zainspirował Aleksandra Potyrałę do zabrania głosu na powyższy temat. A. Potyrała był wręcz entuzjastą i gorącym propagatorem, szczególnie od 1930 roku, powstania w Polsce przemysłu okrętowego. Twierdził on, że przede wszystkim należy zbudować stocznie remontowe, zdolne do obsługi tonażu handlowego i okrętów wojennych. Istnienie stoczni remontowych uważał za niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania polskiej floty handlowej i wojennej jak też samego portu gdyńskiego. Nie wykluczał także świadczenia usług remontowych na rzecz armatorów zagranicznych. Potyrała sądził, iż odpowiednio wyposażone stocznie remontowe powinny również zająć się budową nowych jednostek, szczególnie dla potrzeb marynarki wojennej. Analizując wydatki państwa na rzecz zagranicznych stoczni w ciągu

---

<sup>19</sup> Tadeusz Ocioszyński urodził się w 1893 roku w Warszawie, ukończył Wydział Prawa na Uniwersytecie Warszawskim. Od utworzenia w 1918 roku Ministerstwa Przemysłu i Handlu pracował bez przerwy w tym ministerstwie, aż do września 1939 roku. W roku 1930 objął, jako doradca ministerialny, dział spraw pracowniczych w Wydziale Żeglugi przy Departamencie Morskim. W 1935 roku objął funkcję naczelnika Wydziału. Należał do bliskich współpracowników Eugeniusza Kwiatkowskiego. W czasie okupacji brał czynny udział w ruchu oporu. Prowadził również badania teoretyczne nad koncepcją naukowego systemu ekonomiki żeglugi morskiej. Działał w tajnej dydaktyce, szczególnie w Instytucie Morskim przy tajnym Uniwersytecie Ziem Zachodnich w Warszawie. W 1946 roku pełnił funkcję doradcy ekonomicznego przy zarządzie polskich przedsiębiorstw żeglugowych, a w latach 1946–1950 – prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Jednocześnie był profesorem w Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Gdyni. Współpracował z Instytutem Bałtyckim, Instytutem Morskim i Politechniką Gdańską. W latach 1950–1955 był dziekanem Wydziału Morskiego WSHM, w okresie 1957–1960 wiceministrem żeglugi.

11 lat (około 300 mln zł), doszedł do wniosku, że faktycznie sumę tę należałoby podwyższyć, gdyż kredyty opłacano najczęściej eksportem surowców, półfabrykatów poniżej kosztów własnych.

W konkluzji swoich rozważań A. Potyrała zachęcał do jak najwcześniejszego uruchomienia produkcji okrętów handlowych i wojennych. Przejściowe trudności związane z większymi kosztami i dłuższym terminem produkcji nie powinny zniechęcać do stopniowego uruchamiania początkowo prostych i o mniejszym tonażu, a następnie bardziej skomplikowanych i większych jednostek.

W lutym 1937 roku Komisarz Rządu w Gdyni Franciszek Sokół wykupił od kapitału zagranicznego akcje Stoczni Gdyńskiej<sup>20</sup>. W tej sytuacji, począwszy głównie od połowy 1937 roku, można obserwować bardziej konkretne koncepcje rozbudowy Stoczni Gdyńskiej. Jest to widoczne również w ostatnim przed zmianą nazwy zeszycie „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich”, szczególnie w artykule inż. Ferdynanda Biela. F. Biel przedstawił kosztorysy budowy i wyposażenia stoczni, której roczna zdolność produkcyjna miała wynosić około 20 tysięcy BRT. W skład stoczni miały wejść następujące warsztaty: kadłubowy, kuźnia, kotłarnia i rurownia, blacharnia, spawalnia autogeniczna i elektryczna, ślusarnia, elektromontownia, stolarnia meblowa, warsztat ciesielski i szkutniczy, żeglarnia i lakiernia, malarnia, hartownia, odlewnia i pochylnia. Wymienione wyżej części składowe stoczni podałem w kolejności przedstawionej w tekście artykułu. Opis wyposażenia poszczególnych działów stoczni jest bardzo ogólnikowy. Zasadniczo autorowi chodziło o wyjaśnienie roli poszczególnych warsztatów w całości kształcie produkcji stoczni. W wypadku pochylni nie sprecyzowano nawet ich liczby, wielkości i wyposażenia. Rozdział artykułu poświęcony technicznemu wyposażeniu stoczni<sup>21</sup> jest pierwszym tego typu opisem w omawianym czasopiśmie<sup>22</sup>. W przedstawieniu możliwości otrzymania od przemysłu krajowego niezbędnych materiałów do budowy kadłubów, urządzeń i wyposażenia pomieszczeń okrętowych inż. F. Biel był optymistą. Uważał, że krajowe huty mogą wywiązać się z zamówień na blachę, profile, części kute (wały, kotwice, łańcuchy), odlewy stalowe (tyłne, dziobowe, wsporniki), inne zakłady będą natomiast w stanie produkować różnego rodzaju mechanizmy pomocnicze, takie jak: pompy różnych typów, windy, dźwigi portowe, agregaty elektryczne, sprzężarki. Zasadniczo F. Biel wyrażał pogląd, że za wyjątkiem „[...] głównych maszyn napędowych, parowych względnie spalinowych, wytwórczość krajowa może pokryć zapotrzebowanie stoczni na wyposażenie okrętów w urządzenia i mechanizmy”, natomiast przemysł krajowy

---

<sup>20</sup> Kapitał akcyjny Stoczni Gdyńskiej wynosił po wykupieniu akcji z rąk kapitału zagranicznego 2 mln zł. Komisarz Rządu w Gdyni przekazał Wspólnocie Interesów 76,4 procent akcji, miastu Gdynia – 7,6 procent, Starachowicom – 8 procent, Zieleniewskiemu – 8 procent.

<sup>21</sup> F. Biel, *Zagadnienie technicznych możliwości budowy stoczni w kraju*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 4, s. 10–12.

<sup>22</sup> Można już wcześniej napotkać opisy technicznego wyposażenia stoczni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej.

nie był przygotowany do produkcji reflektorów okrętowych, aparatury podstawowej, sond, kompasów i innych przyrządów „[...] wymagających ze względu na precyzję wykonania dużych wkładów na wyposażenie warsztatów w bardzo kosztowne obrabiarki i urządzenia pomiarowe”<sup>23</sup>. F. Biel optymistycznie wyrażał się również na temat liczby i jakości personelu technicznego (wyższego i średniego), a także rzemieślników i robotników mogących podjąć pracę w polskim przemyśle stoczniowym. Powołując się na ankietę Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich, stwierdził, że w Polsce 24 osoby posiadały dyplomy inżynierów budowy okrętów, 48 osób – inżynierów mechaników, oprócz tego kilku inżynierów elektryków przygotowanych było do pracy w przemyśle stoczniowym. Ta pozytywna ocena stanu i przygotowania fachowego kadry nie przysłoniła inż. Bielowi faktu, że „przy rozwiązywaniu specjalnych zadań [...] będziemy musieli zasięgnąć opinii specjalistów zagranicznych”<sup>24</sup>.

We wnioskach autor omawianego artykułu uzależniał szybką przebudowę przemysłu okrętowego w Polsce od odpowiednich dotacji finansowych, wszystkie inne trudności uważał za drugorzędne. Dnia 28 sierpnia 1938 roku odbyło się uroczyste położenie stępki w Stoczni Gdyńskiej<sup>25</sup> pod pierwszy statek zamówiony przez Spółkę Akcyjną „Żegluga Polska” o projektowanej nośności 1250 ton. Fakt ten jak również podpisanie umowy ze stoczną angielską J. Samuel White w Cowes skłoniły Prezesa Rady Nadzorczej inż. J. Bracha oraz Dyrektora Stoczni Gdyńskiej inż. Bardiona do zwołania konferencji prasowej, na której zapoznano dziennikarzy ze szczegółową rozbudową stoczni. Zapewne na podstawie informacji tam przedstawionych redaktor naczelny „Morskich Wiadomości Technicznych” Michał Kisielewski przedstawił na łamach pisma stan rozbudowy Stoczni Gdyńskiej<sup>26</sup>. Przewidywał on, że stocznia będzie rozbudowana w kilku etapach. Ogółem planowano budowę czterech pochylni o długości 120 metrów każda, na których chciano budować statki do 7,5 tysięcy ton nośności. Ponadto przewidywano możliwość wykonania jeszcze jednej pochylni długości 160 metrów. Projektowane warsztaty podzielono na trzy grupy:

<sup>23</sup> F. Biel, op. cit., s. 12.

<sup>24</sup> Ibidem, s. 13.

<sup>25</sup> Zaczątkiem Stoczni Gdyńskiej były okrętowe warsztaty remontowe inż. Suchodolskiego, które powstały jeszcze w pierwszym okresie rozbudowy portu w Gdyni. Warsztaty te przerodziły się później w stocznnię „Nauta”, zachowując jednak nadal charakter warsztatów reprezentacyjnych. W 1928 roku „Nautę” przejmuje Stocznia Gdańska i tworzy spółkę akcyjną pod nazwą „Stocznia Gdyńska” w Gdyni. Stocznia Gdyńska nabywa dok pływający o nośności 2500 ton oraz dźwig pływający o udźwigu 50 ton i warsztat pływający z własną centralą kompresorów, które umożliwiały dokonywanie średnich napraw poza stoczną, w porcie lub na redzie. Stocznia Gdyńska wykonywała remonty i przeróbki okrętów głównie marynarki wojennej. Wybudowano również kilka mniejszych jednostek (kuter sanitarny Urzędu Morskiego „Samarytank”, kuter rybacki dla Morskiego Instytutu Rybackiego „Hel III”, trawler dla Marynarki Wojennej „Mewa” oraz motorówki „Pilot IV” i „Pilot V” dla Urzędu Morskiego).

<sup>26</sup> M. Kisielewski, *Rozbudowa Stoczni Gdyńskiej*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 4, s. 23–25.



- I. Dział robót kadłubowych: pochylnia, trasernie szablonów, kadłubownia, spawalnia, rurownia, kuźnia, stolarnia.
- II. Dział robót instalacyjno-mechanicznych: blachownia i cynkownia, warsztaty instalacyjno-mechaniczne i narzędziownia, odlewnia, kotłownia.
- III. Roboty remontowe: malarnia, dźwig pływający, lakiernia, dok o nośności 2,5 i 10 tysięcy ton.

W pierwszym etapie rozbudowy stoczni przewidywano uruchomienie jednej pochylni. Portfel zamówień na okres dwóch pierwszych lat obejmował oddanie do użytku statku pełnomorskiego o nośności 1250 ton, inspekcyjnego statku rybackiego o wyporności 25 ton, pogłębiarki rzecznej, rurociągu pogłębiarki ssącej oraz motorówki pilotowej. Aby sprostać zadaniom nałożonym w pierwszym etapie budowy, w ciągu 6 miesięcy, począwszy od września 1938 roku, przewidywano oddać do użytku następujące obiekty: pochylnię do montażu i wodowania statków o wadze kadłuba około 1000 ton, kadłubownię o rozmiarach 34x40 metrów, trasernię szablonów o rozmiarach 50x60 metrów. Miała ona mieścić się w piętrowym budynku drewnianym na pierwszym piętrze; parter przeznaczono na tymczasowe biura, magazyny, centralę kompresorów i stację transformatorów. Przewidywano, że po wybudowaniu tych obiektów stocznia będzie mogła zatrudnić około 400 osób.

Drugi etap obejmował budowę dwóch dalszych pochylni, powiększenie kadłubowni oraz magazynów. Oprócz rozbudowy stoczni przewidywano budowę zakładu wyspecjalizowanego w cięciu na złom statków o pojemności do 3 tysięcy ton; wykonanie całego programu rozbudowy stoczni uzależniał Michał Kisielewski głównie od otrzymywanych zamówień. Uroczystość związaną z położeniem stępki pod statek zamówiony przez „Żeglugę Polską” SA, która odbyła się 28 sierpnia 1938 roku, redaktor naczelny „Morskich Wiadomości Technicznych” określił jako „niepowszednią [...], bo z tą chwilą zapoczątkowaliśmy symbolicznie po raz pierwszy w dziejach Polski Odrodzonej budowę morskiego statku handlowego w kraju”<sup>27</sup>. Rozbudowa Stoczni Gdyńskiej poza wymienionymi efektami gospodarczymi (powstrzymanie odpływu dewiz, zwiększenie krajowego zatrudnienia, uprzemysłowienie Gdyni), powinna spowodować zwiększenie atrakcyjności portów i podniesienie ich walorów eksploatacyjnych. Oprócz artykułów zajmujących się całościowo koncepcjami rozbudowy przemysłu okrętowego, czasopismo Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich podejmowało wycinkowo problematykę stoczni. Michał Kisielewski zajął się na przykład obsadą personalną stoczni<sup>28</sup>. Artykuł ten został przed jego opublikowaniem wygłoszony jako referat w sekcji naukowej STOP-u, wywołując ożywioną dyskusję. Należy również zaznaczyć, że jest to jedyny artykuł w omawianym czasopiśmie całkowicie poświęcony sprawom kadrowym.

---

<sup>27</sup> Ibidem, s. 25.

<sup>28</sup> M. Kisielewski, *Czy mamy obsadę personalną dla stoczni*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 2, s. 9–12.

Do artykułu dołączył Kisielewski „schemat organizacji stoczni współczesnej”. Komentując schemat, zaznaczył, że w zależności od rozmiarów i zakresu pracy stoczni odpowiednie komórki tej organizacji będą bardziej lub mniej rozwinięte.

Na łamach organu STOP-u podjęto również zagadnienie współpracy stoczni z zakładami kooperacyjnymi. Zajął się tym problemem Władysław Gierdziejewski. Swe rozważania na temat konkretnych zakładów kooperujących ze stoczną autor poprzedził obszernym wstępem wyjaśniającym istotę tej współpracy. Taki układ treści stał się pewną prawidłowością na łamach „Wiadomości”. Widocznie wobec braku przemysłu okrętowego autorzy podejmujący tę problematykę czuli się w obowiązku wprowadzić czytelnika w problematykę, by następnie przedstawić koncepcję rozwoju bądź całej omawianej dziedziny przemysłu, bądź określonego elementu całości. Wychodząc zapewne z tych przesłanek, W. Gierdziejewski pisze we wstępie: „[...] jest bowiem aksjomatem, że budownictwo okrętowe pozostając zawsze przemysłem kluczowym jest ściśle zespolone z licznymi gałęziami przemysłu i to w najszerszym tego słowa znaczeniu”<sup>29</sup>. Następnie autor artykułu omawia rolę hutnictwa, przemysłu maszynowego, drzewnego, chemicznego i włókienniczego dla przemysłu okrętowego. Prawidłowy rozwój tej kooperacji nie był uzależniony od działań poszczególnych zakładów czy resortów, lecz powinny zająć się tym „[...] organy państwowe, powołane do czuwania nad całością naszej polityki morskiej”<sup>30</sup>.

Wywody W. Gierdziejewskiego spotkały się z polemiką Aleksandra Grodzickiego, zamieszczoną w następnym numerze pisma. Przedmiotem krytyki stała się sprawa współpracy polskiego przemysłu okrętowego z międzynarodowymi instytucjami klasyfikacyjnymi czuwającymi nad prawidłowością procesu budowy statków handlowych zgodnie z odpowiednimi przepisami. W. Gierdziejewski opowiadał się za ścisłą współpracą z Lloyd’s Register of Shipping (Lloyd Brytyjski), w mniejszym zaś stopniu z francuskim towarzystwem Bureau Veritas, Aleksander Grodzicki nie przesądzał natomiast tej kwestii, wysuwając postulat współpracy z wszystkimi znanymi towarzystwami klasyfikacyjnymi, głównie ze względu na konieczność obsługi zawijających do Gdyni statków różnych bander, reprezentujących interesy poszczególnych towarzystw klasyfikacyjnych<sup>31</sup>.

Kontrowersje wzbudziła również propozycja zgłoszona przez W. Gierdziejewskiego nadania prawa występowania w imieniu Lloyd’a Brytyjskiego Mechanicznej Stacji Doświadczalnej Politechniki Lwowskiej. Polemika wobec postawionego w tytule artykułu pytania miała charakter drugoplanowy. Jej przytoczenie obrazuje współczesnemu czytelnikowi jej charakter; poza tym w omawianym czasopiśmie występowała niezmiernie rzadko i dlatego godna jest odnotowania. Inicjatywę zachęcania krajowego przemysłu drzewnego do

<sup>29</sup> W. Gierdziejewski, *Stocznia a zaplecze przemysłowe*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr. 2, s. 13.

<sup>30</sup> Ibidem, s. 15.

<sup>31</sup> A. Grodzicki, *Stocznia a zaplecze przemysłowe*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 3, s. 16.

współpracy ze stoczniami podjął Bronisław Schliemann w artykule pod tytułem *Drewno krajowe w budownictwie okrętowym*<sup>32</sup>. Przez spopularyzowanie tego problemu STOP chciał zapewne ułatwić przemysłowi drzewnemu w Polsce współpracę ze stoczniami. Artykuł ten stanowi bardzo syntetyczny wykład na temat możliwości zastosowania różnych gatunków drewna krajowego w budownictwie okrętowym. Autor analizuje kolejno możliwości zastosowania do produkcji statków drewna: dębowego, jesionowego, wiązowego, bukowego, sosnowego, świerkowego, jodłowego i modrzewiowego. Artykuł ten łączy cele informacyjne z konkretnymi wskazaniem praktycznymi; jest bardzo typowy dla „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich”.

Podobny charakter, w tym wypadku starający się przybliżyć przemysł elektrotechniczny do problematyki stoczniowej, ma artykuł podpisany kryptonimem K. S. pod tytułem *Elektrotechnika, a budownictwo okrętowe*; autorowi nie chodziło tutaj jednak o wykazanie krajowych możliwości w tym zakresie, ale o zwrócenie uwagi na znaczenie przemysłu elektrotechnicznego w nowoczesnym wyposażeniu okrętów<sup>33</sup>.

Oprócz prac traktujących całościowo problematykę budownictwa okrętowego w Polsce i artykułów podejmujących zagadnienie współpracy stoczni z różnymi gałęziami przemysłu organ STOP-u od początku swego istnienia interesował się możliwościami budowy w Polsce poszczególnych typów okrętów.

W związku z zamówieniem przez Polskę w 1936 roku 5 ługrów rybackich w Stoczni Gdańskiej członek komitetu redakcyjnego „Wiadomości” Michał Mikos zaprotestował na łamach pisma przeciwko tej decyzji rządu polskiego<sup>34</sup>. Sądził, że zamówienie za granicą pełnomorskich statków było celowe i słuszne, natomiast małe jednostki rybackie powinny być budowane w kraju w istniejących warsztatach stoczniowych, w kooperacji z krajowym przemysłem. Swoje propozycje M. Mikoś podbudował sądem kmdr. Ksawerego Czernickiego, który w odczycie wygłoszonym w Warszawie w Stowarzyszeniu Inżynierów Mechaników w grudniu 1936 roku wyraził pogląd, iż z punktu widzenia technicznego i kadrowego istniały sprzyjające okoliczności podjęcia w Polsce budowy ługrów rybackich. Zdobyte w ten sposób doświadczenie okazałoby się bardzo przydatne przy budowie większych jednostek morskich.

W przeciwieństwie do sprawy ługrów śledziowych pozytywnie oceniono fakt zbudowania przez Stocznnię Jachtową w Gdyni siedmiu turystycznych jachtów pełnomorskich<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> B. Schliemann, *Drewna krajowe w budownictwie okrętowym*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 3, s. 7–10.

<sup>33</sup> K. S., *Elektronika a budownictwo okrętowe*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 3, s. 12.

<sup>34</sup> M. Mikoś, *Sprawa budowy ługrów śledziowych w Polsce*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 3, s. 1–2.

<sup>35</sup> M. K., *Siedem turystycznych jachtów pełnomorskich zbudowanych w kraju*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 6–7, s. 39.

Do omawianej problematyki można również zaliczyć artykuł Zbigniewa Hryniewicza zatytułowany *Wodowanie doku 5000 ton nośności*<sup>36</sup>. Zawiera on szczegółowy opis wodowania, począwszy od przygotowania torów (płóz) i ślizgów (sań), pochylni doku i ułożenia go na torach, a skończywszy na właściwym wodowaniu<sup>37</sup>. Artykuł ilustrowany jest zdjęciem doku (przed opuszczeniem na wodę) oraz wykresami i rysunkami; stanowi on jedyny szczegółowy opis bardzo skomplikowanej i niepozbawionej ryzyka czynności wodowania, jaki przedstawiono w polskim czasopiśmiennictwie międzywojennym. Z punktu widzenia historii techniki stoczniowej artykuł ten, noszący znamiona szczegółowej relacji, ma wartość dokumentalną, powinien on stanowić przedmiot szczegółowej analizy.

### Problematyka żegluga

Problematyka żegluga w organie STOP-u występowała marginesowo i podporządkowana była – szczególnie w dziale artykułów – zagadnieniom przemysłu stoczniowego, natomiast w dziale „Wiadomości ze świata” problematyka żegluga zajmowała poczesne miejsce.

Teraz należy przejść do artykułów poświęconych zagadnieniom techniki żegluga. Problematyką wytrzymałości kadłubów okrętów wojennych i handlowych w aspekcie wpływu wzmocnień nadbudówek, otworów w poszyciu oraz zmian temperatury zajmował się członek STOP-u inż. Stanisław Uniechowski<sup>38</sup>.

Opis techniczny krypy ropowej „Polmin I”, zbudowanej w kwietniu 1938 roku przez Stocznnię Gdańską, przedstawił inż. Władysław Morgulec<sup>39</sup>. Krypa ta została zamówiona przez Państwową Fabrykę Olejów Mineralnych<sup>40</sup>. „Polmin I” nie miał napędu własnego. Krypa spełniała funkcję pływającego magazynu ropy i olejów smarnych. Podobny informacyjny charakter miał artykuł członka STOP-u inż. Gembarskiego; dotyczył on statku bunkrowego „Robur VII”<sup>41</sup>. Statek ten należał do przedsiębiorstwa Polskarob, posiadał ładownie, mogące

<sup>36</sup> Chodziło oczywiście o wodowanie doku o nośności 500 ton.

<sup>37</sup> Z. Hryniewicz, *Wodowanie doku 5000 ton nośności*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 10, s. 1–4.

<sup>38</sup> S. Uniechowski, *Wpływ wzmocnienia na wytrzymałość kadłuba okrętu*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 6–7, s. 36–39; idem, *Wpływ otworów w poszyciu i zmian temperatury na wytrzymałość kadłuba*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 8, s. 25–28.

<sup>39</sup> W. Morgulec, *Krypa ropowa „Polmin I”*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 6–7, s. 39–40.

<sup>40</sup> Wymiary „Polmina I” były następujące: długość całkowita – 46,00 metrów, długość między pionami – 44,00 metry, szerokość na wręgach – 7,90 metra, zanurzenie naładowanej krypy – 3,00 metry, nośność krypy – 500 ton. Krypa ta została zbudowana pod nadzorem i kontrolą Bureau Veritas, prawie wyłącznie z materiałów pochodzenia krajowego. Przy budowie pracowali również robotnicy-Polacy, zgodnie z zastrzeżeniem w umowie na budowę tej krypy.

<sup>41</sup> Gembarski, *Statek bunkrowy „Robur VII”*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 6–7, s. 40–43.

pomieścić 1000 ton węgla. Na dziobie statku zamontowana była pochyła wieża, w której poruszał się „konwejer”, czyli nieprzerwany ciąg stalowych skrzyń do węgla. Węgiel z tej jednostki bunkrowano w ten sposób, że wysypywano go ze skrzyń „konwejera” przy poziomym ustawieniu osi obrotowej; wypadał on do „rynny” i tą drogą na statek. Bunkrowiec ten posiadał również automatyczny system ważenia przeładowywanego na statek węgla. Był ponadto wyposażony w podwójne dno z wodoszczelnymi przegrodami oraz dziobową i rufową komorę zderzeniową, które chronią statek od zatonięcia w razie awarii. Automat ten został przedstawiony w formie graficznej za pomocą trzech rysunków i trzech zdjęć pokazujących sam statek oraz technikę wyładunku węgla. Przedstawienie opisów technicznych mało znanych statków spełniających funkcje pomocnicze z perspektywy czasu jest sprawą bardzo cenną, gdyż znane są na ogół dokładne parametry techniczne statków należących do PBTO, Żegluga Polskiej i tym podobnych, natomiast w wypadku opisanych jednostek są to stosunkowo szczegółowe dane techniczne, które w tak obszernej formie nigdzie więcej nie były publikowane. Na łamach „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich”, a potem „Morskich Wiadomości Technicznych” zamieszczono również prace poświęcone okrętom wojennym i handlowym, przoduującym w swoich klasach pod względem technicznym.

W związku z przypadającą w 1937 roku 150 rocznicą „[...] od chwili, w której Robert Fulton po raz pierwszy czyni doświadczenia ze statkiem napędzanym maszyną parową”, Marian Rakowski w artykule pod tytułem *Współczesny napęd okrętowy*, wychodząc z przesłanek historycznych, scharakteryzował różne rozwiązania maszyn parowych oraz turbinę parową stosowaną na okrętach wojennych i handlowych po pierwszej wojnie światowej<sup>42</sup>, przy czym autor pracy skoncentrował się głównie na wybranych przykładach pochodzących z marynarki wojennej Niemiec i Wielkiej Brytanii.

Angielskiej flocie wojennej poświęcony był również artykuł Jerzego Steinheila. Tytuł tego artykułu, który brzmiał: *Ewolucja okrętów liniowych a nowy angielski program morski*, doskonale odzwierciedla jego treści<sup>43</sup>. Przykładem pracy przedstawiającej najnowsze osiągnięcia techniki światowej z zakresu silników spalinowych jest artykuł W. Mielewskiego dotyczący elektromagnetycznego sprzęgła poślizgowego, które zastosowała fabryka silników spalinowych Atlas-Diesel w Sztokholmie. Zakłady te budowały zespoły złożone z dwóch i czterech silników spalinowych działających na jeden wał śrubowy statku. Poszczególne silniki, za pośrednictwem elektromagnetycznych sprzęgieł poślizgowych, przenosiły energię przez przekładnię trybową na wspólny wał. Przekładnie trybowe jak też sprzęgła elektromagnetyczne nie były rzeczą nową w ów-

---

<sup>42</sup> M. Rakowski, *Współczesny napęd okrętowy*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 4, s. 14–21.

<sup>43</sup> J. Steinheil, *Ewolucja okrętów liniowych a nowy angielski program morski*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 2, s. 29–33.

czesnym budownictwie okrętowym, natomiast zastosowanie takich sprzęgieł w połączeniu z przekładnią trybową w odniesieniu do spalinowego silnika okrętowego należało zdaniem W. Mielewskiego potraktować jako nowość techniczną. W zakończeniu artykułu jego autor stwierdzał, że „o ile przy budowie w Polsce dużych morskich silników spalinowych natrafimy na pewne trudności [...] o tyle budowa mniejszych silników, powiedzmy po 160 KM w cylindrze, mogłaby być przy zastosowaniu sprzęgieł tego rodzaju – rzeczywistwniona przędzej. Dlatego też nowa metoda zasługuje na to, ażeby w naszych warunkach zwrócić na nią baczną uwagę<sup>44</sup>”.

Jak już wspomniano, problematyka żegluga na łamach organu STOP-u zajmowała dużo miejsca w stałym dziale „Wiadomości ze świata”, zawierającym najnowsze informacje z zakresu żeglugi światowej, dobierane głównie pod kątem techniki i ekonomiki. Dział ten redagowano na podstawie informacji zaczerpniętych z następujących czasopism: „The Shipbuilder and Marine Engine – Builder”, „The Marine Engineer”, „The Motor Ship” oraz „Shipbuilding and Shipping Record”.

Dla zobrazowania zawartości omawianego działu przedstawię dla przykładu tytuły poszczególnych informacji i krótkich artykułów z dwóch numerów czasopism.

- „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 3, s. 17–19: *Nowa łódź ratunkowa dla wyspy Wight (Anglia), Rekordowy remont w doku, Statki o formie kadłuba „Maierform”, Nowa włoska linia wschodnia, Nowe jednostki handlowe, Dwuśrubowy motorowiec m/s „Port Taurange”, Norweski motorowiec do przewozu owoców m/s „Francine”, Szkoły i statki handlowe w Anglii, Przebudowa statku parowego pasażerskiego m/s „Genewa” na statek motorowy, Holownik motorowy „Energy”, Nowe jednostki handlowe.*
- „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 6–7, s. 43–47: *Powstanie nowej stoczni w Polsce, Stan polskiej floty handlowej na dzień 1 lipca 1938 r., Rozbudowa światowej marynarki handlowej w 1937 r., Budowa statków handlowych w I kwartale 1938 r., Zamówienia zagraniczne dla Anglii, Turcja rozpoczyna budowę statków w kraju, Zastosowanie prądu zmiennego na statkach handlowych, Ochrona stali i żelaza przed korozją.*

Z przedstawionego rejestru zawartości dwóch przykładowych działów „Wiadomości ze świata” wynika zdecydowana dynamizacja tematyki żeglugaowej, omawianej głównie pod kątem techniki. Omawiana rubryka od strony jej autorstwa redagowana była dwojako: bądź przez wielu autorów (wówczas poszczególne pozycje podpisywane były kryptonimami, taki sposób redagowania przeważał), bądź też kronikę opracowywał jeden autor, umieszczając swoje nazwisko na początku działu. Dział „Wiadomości ze świata” redagowany był

<sup>44</sup> W. Mielewski, *Elektromagnetyczne sprzęgła poślizgowe*, „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” 1937, nr 4, s. 21–22.

bardzo interesująco, zawierał najnowsze informacje z zakresu żeglugi światowej pod kątem głównie techniki i ekonomiki, szereg zjawisk ujmowano w formie statystycznej.

### Zagadnienie techniki portowej

Począwszy od 1938 roku, na łamach „Morskich Wiadomości Technicznych” zaczyna dominować problematyka poświęcona technice portowej. Należałoby w tym miejscu zadać pytanie, co było tego przyczyną, skoro właśnie w 1938 roku otwierały się większe niż w latach poprzednich możliwości rozwoju przemysłu stoczniowego, a z drugiej strony brakowało środków finansowych na modernizację portu gdyńskiego. Zainteresowanie problematyką portową na łamach organu STOP-u związane było z przygotowaniem i organizacją przez Polskę I Zjazdu Inżynierów Portowych i Fachowców Morskich Państw Bałtyckich i Skandynawskich. Zjazd ten obradował w Gdyni 3–6 maja 1936 roku. Uczestniczyło w nim 102 delegatów z Danii, Estonii, Finlandii, Łotwy i Szwecji. Sesja ta dostarczyła szeregu wartościowych referatów, które publikowano na łamach „Morskich Wiadomości Technicznych”. Referat wygłosił na sesji między innymi inż. Tadeusz Wenda<sup>45</sup>, ustosunkowując się niejako do dzieła swojego życia, jakim niewątpliwie był projekt i kierowanie pracami budowy portu gdyńskiego. Artykuł T. Wendy wyraźnie wyróżniał się układem treści i motywacją na tle materiałów publikowanych na łamach organu STOP-u, Wenda problem powstania i budowy portu gdyńskiego osądza bowiem na tle historycznym i politycznym. Twórca portu gdyńskiego rozumiał niemożliwość rozpatrywania zagadnień czysto technicznych bez konfrontacji z przeszłością i współczesnymi realiami politycznymi. Przechodząc do spraw związanych z „planem portu”, Wenda zwracał uwagę na niekorzystne warunki naturalne, w których port budowano. Pomijając wystarczającą głębokość redy, zasadniczej trudności upatrywał „w ciasnocie doliny położonej między wzgórzami [...]”. Planując tereny portowe na tym stosunkowo niewielkim terytorium, starał się „[...] utworzyć taką konfigurację portu, która zapewniłaby mu maksimum zdolności przewozowych, możliwość rozwoju na przyszłość i harmonię między poszczególnymi elementami organizmu por-

---

<sup>45</sup> Tadeusz Wenda urodził się 23 lipca 1863 roku w Warszawie, gdzie uczęszczał do gimnazjum, a następnie ukończył Wydział Matematyczno-Fizyczny Szkoły Głównej. Studia kontynuuje w Petersburgu. W wyniku studiów w tamtejszym Instytucie Komunikacyjnym uzyskuje tytuł inżyniera komunikacji. Pracuje początkowo przy budowie kolei w Rosji. Następnie podejmuje różnorodne prace związane z przebudową i budową portów morskich. Między innymi kieruje budową portu w Widawie oraz przebudową portu w Rewelu (obecnie Tallin). Po uzyskaniu przez Polskę niepodległości pracuje początkowo w Departamencie ds. Morskich w sekcji technicznej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. W latach 1920–1932 kieruje budową portu w Gdyni. Po zlikwidowaniu Biura Naczelnika Budowy Portu, którego był kierownikiem, zostaje nominowany naczelnikiem Wydziału III Techniczno-Budowlanego w Urzędzie Morskim. W 1937 roku przechodzi na emeryturę. Zmarł 8 września 1948 roku w Komorowie pod Warszawą.

towego jakimi są tereny wodne, place składowe i środki komunikacyjne. Konfiguracja portu powinna była też uwzględnić dogodny dostęp do awanportu i do basenów portowych dla większych statków i łatwość ich manewrowania w porcie oraz ochronę kanałów i basenów portowych od fali z zewnątrz portu<sup>46</sup>. Ponadto port został podzielony na „dwie niezależne od siebie części: handlową i wojenną. Cytat ten unaocznia skalę trudności przedsięwzięcia, którego podjął się inżynier T. Wenda. W artykule tym można znaleźć również szereg danych statystycznych odnośnie do wyposażenia technicznego portu. Kierownik Biura Budowy Portu Gdyńskiego ocenił także walory konstrukcyjne tego obiektu. Wyraził się z uznaniem o konstrukcjach żelbetowych nabrzeży wykonanych przez duńską firmę „Hohgaard and Schulz”, natomiast krytycznie – z perspektywy czasu – wypowiedział się na temat stosowanych przy budowie moła północnego konstrukcji drewnianych. Pewnym mankamentem portu gdyńskiego, ze względu na otwarte główne wejście, było przenikanie większej fali do awanportu przy wiatrach wschodnich. Część ludzi skupionych w Radzie Portu Gdyńskiego uważała w związku z tym, że należałoby wybudować silniejszy falochron przy głównym wejściu do portu. Wenda zdecydowanie przeciwstawiał się takiemu rozwiązaniu, „[...] ponieważ pomijając duże koszty budowy falochron zepsułby istniejące proste i łatwe dziś wejście do portu dla statków oraz utrudniałby samoczynne oczyszczanie się portu z lodów podczas zimy<sup>47</sup>”.

Przedstawiony wyżej artykuł ilustrowany jest zdjęciami pokazującymi poszczególne fazy budowy portu; dołączono również plan portu gdyńskiego. Tadeusz Wenda znany jest przede wszystkim jako twórca projektu i budownicz portu gdyńskiego, natomiast jako człowiek pióra wykazywał stosunkowo niewielką aktywność. Tym bardziej więc praca ta zasługuje na odnotowanie. Obok rozdziału zamieszczonego w księdze pamiątkowej poświęconej piętnastej rocznicy polskiej pracy na morzu<sup>48</sup> omawiany artykuł jest jedyną publikacją budowniczego portu gdyńskiego na temat dzieła, które stworzył i które również współcześnie w Polsce doskonale spełnia swoją rolę.

Niejako uzupełnieniem pracy T. Wendy jest artykuł przygotowany przez Societe de Construction des Batignolles – członka Konsorcjum<sup>49</sup>. Przedmiotem tego referatu zamieszczonego w „Morskich Wiadomościach Technicznych” był opis niektórych charakterystycznych szczegółów organizacji budowy portu. Na szczególną uwagę w tym względzie zasługuje opis organizacji budowy skrzyń (kesonów) potrzebnych do montowania nabrzeży i falochronów. Zastosowano w tym

---

<sup>46</sup> T. Wenda, *Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 6–7, s. 5.

<sup>47</sup> *Ibidem*, s. 10.

<sup>48</sup> T. Wenda, *Dzieje budowy portu gdyńskiego*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, Gdynia 1935, s. 63–68.

<sup>49</sup> Societe de Construction des Batignolles, *Prace konstrukcyjne przy budowie portu gdyńskiego*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 8, s. 12–17.



wypadku oryginalny – wynaleziony przez inżynierów z duńskiego Towarzystwa Hohgaard and Schultz – sposób opuszczania skrzyń na wodę. „Skrzynie zostały zbudowane na podłożu piaszczystym, wzniesionym ok. 1 m nad poziomem morza; budowano je w pozycji leżącej na jednej ze ścian, z dnem obróconym ku morzu. Wybagrowywano z wolna, stopniowo piasek podłoża u stóp skrzyń, osiągając w ten sposób stopniowy i ekonomiczny sposób spuszczenia na wodę”<sup>50</sup>.

Do produkcji skrzyń stosowano specjalnie przygotowane deskowania, utworzone z dużych szkieletów opierzonych deskami odpowiednio natłuszczonymi, a służące za formę wewnętrzną przedziałów skrzyń. Szkielet ten usuwano za pomocą całego systemu wózków i podstaw betonowych. Dziennie spuszczano na wodę przeciętnie 2 skrzynie (32 metry lub 18–19 metrów długości), które następnie holowano i ustawiano na właściwym miejscu.

Zdaniem autorów referatu roboty czerpalne wykonane w Gdyni przebiegały, poza kilkoma sytuacjami, na ogół sprawnie. Rozmiar tych prac obrazuje przedstawiony wykaz sprzętu użytego do bagrowania:

5 drag czerpalnych od 400–800 litrów,

1 draga ssąco-tłocząca z desagregatorem o średnicy tłoczenia 400 mm,

1 draga ssąco-tłocząca, o średnicy tłoczenia 555 mm,

4 dragi nośne ssąco-tłoczące o średnicy tłoczenia od 550–900 mm,

7 holowników pełnomorskich o mocy od 175 do 375 KM i 1 holownik motorowy o mocy 50 KM,

15 kryp z klapami otwieranymi o pojemności od 200–450 m<sup>3</sup><sup>51</sup>.

Ponadto użyto szeregu pontonów najrozmaitszego typu (warsztaty, zbiorniki, dźwigi pływające, motorówki i tym podobne).

Prace bagrownicze utrudnione były do pewnego stopnia ze względu na obecność w piasku dużych głazów granitowych. Tym należało tłumaczyć uszkodzenia wielu łańcuchów i czerpaków. Jesienią 1926 roku jeden z takich głazów granitowych przeniesiony przez czerpak przedziurawił kadłub dragi XIII, która natychmiast zatoneła. Nowa draga o 800-litrowych czerpakach została wysłana do Gdyni, zatoneła na Bałtyku w czasie silnego sztormu. Następna draga wysłana w 8 dni później zatoneła na Morzu Północnym.

Sukcesy budowniczych portu nie przysłaśniały szeregu momentów dramatycznych, niezależnych od człowieka. Utrwalenie tych mało już dziś znanych zdarzeń przybliży i bardziej wnikliwie naświetla obraz wydarzeń związanych z budową portu gdyńskiego. Portu tego dotyczył również referat pracownika Urzędu Morskiego w Gdyni inż. Ludwika Budki, który przedstawił skrótową charakterystykę techniczną oraz szczegóły eksploatacyjne wszystkich urządzeń przeładunkowych portu gdyńskiego<sup>52</sup>. Szczególnie dużo miejsca poświęcił autor

---

<sup>50</sup> Ibidem, s. 14.

<sup>51</sup> Ibidem, s. 16.

<sup>52</sup> L. Budka, *Urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 6–7, s. 10–21.

urządzeniom przeładunkowym dla węgla i rudy. Znaleźć tu można charakterystyki zarówno różnego rodzaju dźwigów (typu żuraw), jak i mostów przeładunkowych węgla i rudy, wywrotnicy wagonów oraz urządzeń taśmociągowych. Dwa tego rodzaju urządzenia zainstalowano na Nabrzeżu Dunajskim; jedno było własnością rządu, drugie Polskich Kopalń Skarbowych „Skarboferm”. Taśmociąg rządowy gwarantował wydajność 600 ton na godzinę, natomiast urządzenie „Skarbofermu” – 400 ton na godzinę. Były to najbardziej nowoczesne i najwydajniejsze urządzenia do przeładunku węgla i rudy w porcie gdyńskim. Port ten dysponował również dźwigami do przeładunku drobnicy w liczbie 57 oraz 13 do przeładunku złomu. Port gdyński dysponował również urządzeniami przeładunkowymi specjalnymi, czyli elewatores zbożowym o pojemności 10 000 ton, którego zdolność przeładunkowa w wypadku przejścia zboża z magazynów wynosiła 300 ton/godz., przejścia zboża ze statków 100 ton/godz., a załadowania zboża na statki 200 ton/godz. Ponadto w pracach portowych można było korzystać z dźwigu pływającego o udźwigu 50 ton, należącego do Stoczni Gdyńskiej, oraz dźwigu pływającego o nośności 30 ton, należącego do Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej. Port dysponował również pływającymi statkami do bunkrowania statków „Robur VII”, „Skarbopol”, „Progress”.

Wykorzystanie wszystkich urządzeń przeładunkowych ocenił autor artykułu jako bardzo wysokie, wyższe niż w porcie gdańskim i portach Europy Zachodniej. Stan, który obserwował Ludwik Budka, pokrywał zapotrzebowanie średnie, był jednak niewystarczający w okresach szczytów przeładunkowych.

Opis urządzeń przeładunkowych, a szczególnie wnioski końcowe oraz liczne tabele statystyczne przedstawiające liczbę urządzeń przeładunkowych w poszczególnych latach, stan tych urządzeń w 1938 roku oraz stopień wykorzystania urządzeń przeładunkowych w 1937 roku, stanowią obecnie ważne źródło dla badaczy interesujących się różnymi dziedzinami pracy portu gdyńskiego w okresie międzywojennym. Artykuł inż. Ludwika Budki ilustrowany jest trzynastoma zdjęciami pokazującymi najbardziej typowe urządzenia przeładunkowe portu gdyńskiego, czytelnik może więc konfrontować tekst z materiałem ilustrującym, co podnosi wydatnie percepcję całości tekstu.

Problematyką portu gdyńskiego zajął się również inż. Witold Tubielewicz. W artykule pod tytułem *Magazyny portowe w Gdyni, ich konstrukcje i przeznaczenie*<sup>53</sup>, oceniając stan i funkcjonalność magazynów portowych w 1938 roku, sięgnął do ich genezy. Szereg niedopatrzeń w ich pracy wiązał on z początkowym okresem istnienia portu. Pisał:

Budowa portu, szczególnie w swoim czasie początkowym, choć prowadzona bardzo intensywnie nie mogła nadążać za potrzebami gospodarczymi kraju i trzeba było wykończyć każdy wykończony jego element dla eksploatacji. Roboty obejmowały od razu

<sup>53</sup> W. Tubielewicz, *Magazyny portowe w Gdyni, ich konstrukcje i przeznaczenie*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 8, s. 1–11.

wszystkie działy budownictwa portowego (a więc część wodną, komunikację lądową, magazyny). Nie były też opracowane typy magazynów, ani też jakie było ich ściślejsze przeznaczenie. Musiały służyć do wszystkiego, bo były jedynymi, a ruch wzmagał się i towar trzeba było przyjmować i wysyłać. Powstał przez to na tych nabrzeżach kompleks magazynów o różnych konstrukcjach, wymiarach, przeznaczeniu i wyposażeniu<sup>54</sup>.

Ten cytat nie wymaga komentarza, obrazuje bowiem w sposób niezmiernie plastyczny początki budowy magazynów portowych i płynące stąd konsekwencje dla dalszego rozwoju portu gdyńskiego. Artykuł marginesowo traktuje sprawy konstrukcyjne, koncentruje się przede wszystkim na kwestiach związanych z ich eksploatacją. Konstrukcję poszczególnych magazynów przedstawił W. Tubielewicz za pomocą rysunków i zdjęć poszczególnych magazynów. Dla przykładu magazyn numer 8 drobnicowy posiada dwa rysunki (przekrój pionowy i poprzeczny oraz zdjęcie tegoż magazynu od strony basenu), magazyn numer 10 drobnicowy opisano na czterech rysunkach: przekrój poprzeczny, rzut parteru, rzut I piętra, elewację frontową. Bardzo charakterystyczne są opisy pod poszczególnymi zdjęciami lub rysunkami. Oto przykład legendy pod zdjęciem wspomnianego już magazynu numer 8: „Magazyn drobnicowy. Szkielet i dach żelbetowy. Piąta część magazynu podpiwniczona. Strop pod piwnicą grzybkowy. Fundamenty – ławy żelbetowe. Podłogi: szlichta cementowa nad częścią podpiwniczoną, drewniana w części środkowej, szlichta cementowa posmarowana izertolem w części przeznaczonej na skóry, ściany wypełniające szkielet żelbetowy – z cegły, zewnątrz licowane. Bramy żelazne, od strony basenu podnośne”<sup>55</sup>.

Opis ten preferuje elementy związane z eksploatacją magazynów, rysunki natomiast informują o wymiarach całkowitych i poszczególnych części magazynu, wysokości, kształcie, rozmieszczeniu słupów wewnętrznych, okien i bram oraz dopuszczalnym obciążeniu gruntu na 1 m<sup>2</sup>. Zarówno pod względem treści, koncepcji, jak i bogatego materiału ilustracyjnego artykuł W. Tubielewicza w zakresie problematyki magazynów portu gdyńskiego stanowi jedyną tak obszerną pracę, jaka ukazała się w czasopiśmiennictwie morskim. Od strony edytorskiej artykuł ten również można ocenić bardzo wysoko.

Organ STOP-u zainteresował się także portem rybackim w okolicach Wielkiej Wsi i Hallerowa<sup>56</sup>. Autorem bardzo obszernego, gdyż liczącego 16 stron, artykułu na ten temat był współautor projektu wykonawczego tego portu inż. Zygmunt Adamski<sup>57</sup>. Począwszy od 1928 roku, coraz częściej w czasopismach morskich podnoszono problem budowy od podstaw portu dla potrzeb rybołów-

<sup>54</sup> Ibidem, s. 1.

<sup>55</sup> Ibidem, s. 3.

<sup>56</sup> W trakcie budowy port przejął nazwę Wielka Wieś, po ukończeniu w 1938 roku nadano mu nazwę Władysławowo. Chciano w ten sposób uczcić działalność i zamierzenia króla Władysława IV w dziedzinie aktywizacji polskiej pracy na morzu.

<sup>57</sup> Z. Adamski, *Port rybacki w Wielkiej Wsi*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, nr 6–7, s. 21–36.

stwa na otwartym morzu. Dzięki tej inwestycji chciano stworzyć najkorzystniejsze warunki do rozbudowy rybackiej flotyli motorowej. Brak portu rybackiego na długości 65 mil między Łebą a Helem, jak podkreślał Z. Adamski, powodował obniżenie połowów, gdyż rybacy z okolicznych miejscowości skazani byli na korzystanie z niewielkich łodzi i sytuacja ta uniemożliwiała zakup większych motorowych kutrów<sup>58</sup>. Chodziło w tym wypadku nie o wybudowanie jednego, ale kilku portów. Najczęściej lokalizowano je nad Jeziorem Żarnowieckim, w okolicach Wielkiej Wsi, osiedla letniskowego Hallerowo oraz Jastarni. Dwie ostatnie koncepcje zostały zrealizowane. Stosunkowo najwięcej uwagi w zakresie problematyki budowy portów rybackich poświęcono projektowi budowy portu rybackiego od strony otwartego morza w okolicach Wielkiej Wsi i Hallerowa. Port ten miał stanowić główną bazę dla połowów bałtyckich, których czas trwania wahał się od dwóch do pięciu dni pobytu na łowiskach. Ponadto miał służyć także celom pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej oraz w perspektywie flotyli połowów dalekomorskich w basenie Morza Północnego. Przez wybudowanie tego portu planowano zaktywizowanie połowów na Bałtyku, a więc i podniesienie stopy życiowej ludności rybackiej regionu.

Pierwszy projekt budowy portu opracowano w 1929 roku, jako pracę dyplomową na Uniwersytecie Warszawskim pod kierunkiem prof. Rybczyńskiego. Autorami tego projektu byli późniejsi inżynierowie: Władysław Łabuć i Piotr Szawernowski<sup>59</sup>. Według przedstawionego z góry zadania projekt ten miał obejmować budowę schroniska rybackiego o głębokości basenu około 5 metrów, mogącego pomieścić 100 jednostek rybackich. Projekt, zgodnie z życzeniem zleceniodawcy, czyli Urzędu Morskiego w Gdyni, miał również uwzględniać możliwość przystosowania w przyszłości schroniska dla „celów eksploatacyjno-budowlanych, a nawet przemysłowych [...]” oraz ewentualność jego rozbudowy<sup>60</sup>. Prace wstępne przy budowie portu we Władysławowie rozpoczęto w 1931 roku, ze względu na trudności finansowe przerwano je, wznowiając dopiero w roku 1936. Lokalizacja portu w okolicach Wielkiej Wsi wywołała dosyć ożywioną dyskusję, przy czym można spotkać również głosy przeciwne takiej koncepcji. Należy w tym miejscu wymienić przede wszystkim stanowisko prof. geologii Jana Lewińskiego, który przestrzegał przed zaburzeniami w ruchu rumowiska, jakie spowoduje wybudowanie portu. W swoich wywodach opierał się on na teorii utworzenia się Półwyspu Helskiego jako wału usypanego na dnie morza przez przesuwające się piaski z zachodu. Wypowiedział tezę, że wybudowany port zahamuje całkowicie wędrówkę piasku, wskutek czego Półwysep Helski nie będzie zasilany piaskami, a z drugiej strony poddany działaniu fal morskich będzie się stale zwężał, tak że z czasem może nastąpić jego zniszczenie.

<sup>58</sup> Ibidem, s. 1.

<sup>59</sup> S. Hückel, *Z dziejów hydrotechniki morskiej w Polsce*, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1968, s. 83.

<sup>60</sup> Z. Adamski, op. cit., s. 22.

Polemizując z tą tezą, Z. Adamski na podstawie zamieszczonych wykresów zmian głębokości dna z okresów: od lipca 1935 roku do października 1936 roku, od października 1936 roku do maja 1937 roku oraz od maja 1937 roku do marca 1938 roku, a także planu głębokości z lipca 1935 roku (przed budową portu), z października 1936 roku, z maja 1937 roku, z września 1937 roku oraz z marca 1938 roku, wypowiedział „przypuszczenie, że wybudowany port nie zahamuje wędrówki piasku, może ją tylko utrudnić i zmniejszyć zwłaszcza w pierwszym okresie po wybudowaniu portu. Bardziej może należało się obawiać zapiaszczenia wjazdu i obszaru przed portem”<sup>61</sup>.

Artykuł Z. Adamskiego zawiera również dokładny opis portu i konstrukcji portowych: mola zewnętrznego, mola wewnętrznego, pomostu żeglugi i pomostu rybackiego, bocznic kolejowej oraz dróg dojazdowych. Podobnie jak inne prace z zakresu budownictwa portowego, jest ona ilustrowana licznymi zdjęciami, mapami i wykresami. Artykuł spełnia wymagania stawiane pracom naukowym. Mamy tam zarówno opis projektu i warunków budowy, opis portu i konstrukcji portowych, jak i polemikę z poglądami prof. Jana Lewińskiego świetnie udokumentowaną wykresami.

### Zakończenie

Do grudnia 1938 roku ukazało się 10 numerów „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich” i „Morskich Wiadomości Technicznych”. Niestety, autorowi niniejszego artykułu nie udało się zdobyć numeru piątego z 1938 roku oraz żadnego zeszytu z 1939 roku. Z ostatniego widzianego numeru dziesiątego z listopada – grudnia 1938 roku wynika, iż ukazał się on z opóźnieniem, prawdopodobnie w marcu 1939 roku. Świadczą o tym dane zawarte w przeglądzie prasy światowej, dotyczące stycznia 1939 roku, oraz informacje o walnym zgromadzeniu, które miało się odbyć w marcu 1939 roku. Biorąc pod uwagę powyższe fakty oraz napiętą sytuację polityczną w Polsce, a szczególnie na jej nadmorskich rubieżach, można z dużym prawdopodobieństwem sądzić, iż do września 1939 roku mógł się ukazać tylko jeden numer.

W 1936 roku ukazał się w grudniu pierwszy numer „Wiadomości Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich”, w roku 1937 – trzy następne numery. W 1938 roku – po zmianie nazwy – 4 zeszyty, w tym jeden podwójny. W 1938 roku powiększyła się również objętość poszczególnych zeszytów. Ze wzrostem ilościowym w parze szedł wzrost jakościowy czasopisma. Nastąpiło to wraz ze zmianą tytułu, począwszy od stycznia 1938 roku. Zmieniając tytuł, redakcja rozszerzyła zakres tematyczny pisma. Na poziom czasopisma wpłynęły zwłaszcza materiały dotyczące techniki portowej. Polska w tej dziedzinie mogła poszczycić się ewidentnymi osiągnięciami w postaci portu gdyńskiego oraz portów rybackich

---

<sup>61</sup> Ibidem, s. 36.

we Władysławowie i Jastarni. Artykuły dotyczące tej problematyki zawierały rysunki z objaśnieniami, mapy typowe dla badań hydrotechnicznych i tym podobne. Można w wypadku tej części zawartości czasopisma „Morskie Wiadomości Techniczne”, która poświęcona była technice portowej, mówić, że charakteryzowała się ona fachowym językiem technicznym. Ludzie będący autorami tych materiałów należeli do wybitnych znawców przedmiotu. Mieli opanowany warsztat badawczy. Inaczej przedstawiała się sprawa w wypadku problematyki z zakresu budownictwa okrętowego. Z zasady w tej dziedzinie pismo nie posługiwało się językiem technicznym w ścisłym tego słowa znaczeniu. Można odnieść wrażenie, że adresatem tych materiałów było szersze grono ludzi, szczególnie zaś sfery rządowe i środowiska gospodarcze. Problematyka budownictwa okrętowego oscylowała głównie wokół spraw związanych z koncepcją i uzasadnieniem ekonomicznym rozwoju tej dziedziny produkcji w Polsce. Podobnie rzecz się miała z prezentowaną na łamach organu STOP-u tematyką żeglugową. W tym wypadku na pierwszy plan wysunęły się funkcje informacyjne. Zwłaszcza w stałej rubryce „Wiadomości ze świata” można znaleźć wiele opisów zawierających dane techniczne i eksploatacyjne okrętów handlowych i wojennych innych bander.

Organ Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich był pierwszym polskim czasopismem podejmującym w całości problematykę techniczną związaną z działalnością człowieka na morzu. Niewielkie osiągnięcia w tej dziedzinie, pomijając porty, musiały wpłynąć na poziom czasopisma. Brak było również środowisk naukowych w dzisiejszym rozumieniu, które mogłyby głębiej podejmować tę problematykę. Jednakże mimo szczupłości środowiska i braku środków materialnych uczyniono pierwsze kroki. Niewątpliwie ludzie kierujący czasopismem: inż. W. Gierdziejewski, a następnie M. Kisielewski; członkowie komitetu redakcyjnego, inż. M. Mikoś, K. Siemaszko i M. Ziabicki oraz autorzy artykułów i wydawca, czyli Stowarzyszenie Techników Okrętowych Polskich, wykazywali wiele energii i autentycznego zaangażowania. Dlatego, biorąc pod uwagę panujące warunki, dwuletnią działalność czasopisma należy ocenić wysoko, bez względu na istniejące braki.

## Summary

### Marine engineering press of the pre-war Poland

The article discusses periodicals ‘News of Poland’s Society of Marine Engineers’ and ‘Marine Technical News’. Also, ‘Technical Review’ and ‘Technologies’ have been analyzed. The author analyzes the periodicals from the angle of marine engineering, ship building and sailing. The text discusses the connections between marine engineering press and technical professionals represented in the Association of Polish Marine Engineers.