

CEZARY SZCZEPANIAK\*

O POWSTANIU KIERUNKÓW KSZTAŁCENIA  
W SPECJALNOŚCIACH Z DZIEDZINY POJAZDÓW  
W UCZELNIACH AKADEMICKICH W POLSCE  
W LATACH 1946–1970

Historia, którą tu opisuję, dotyczy jednego kierunku kształcenia realizowanego na wydziałach mechanicznych polskich uczelni technicznych po drugiej wojnie światowej. Podjęcie się pisania historii powstania i rozwoju kierunku kształcenia w specjalnościach z dziedziny pojazdów nie było przypadkowe, a uzasadnienie tego wyboru będzie przewijało się w całym niniejszym tekście. W tym miejscu pragnę przytoczyć jedynie pewne prawdy, które decydowały o tym, że zdecydowałem się opisać historię tego kierunku studiów.

Kształcenie w specjalnościach z dziedziny pojazdów stanowiło jedną z pierwszych aktywności dydaktycznych technicznych uczelni krajowych podjętych po drugiej wojnie światowej. Kształcenie inżynierów tej specjalności miało istotny wpływ na rozwój wielu dziedzin współczesnego życia kraju.

Studiowanie na specjalności samochodu już od początków jej istnienia cieszyło się wielką popularnością. Popularność ta nie zmniejszała się z biegiem lat. Wy tłumaczenie tego zjawiska nie należy upatrywać tylko z ekonomicznego punktu widzenia. Różne względy, czasem mało racjonalne, decydowały o podjęciu takich studiów.

Patrząc na zjawisko popularności studiów o samochodach z dzisiejszego punktu widzenia, można powołać się na pracę pt. *Fenomen samochodu* prezentowaną na kongresie FISITA w Paryżu w 1998 r. W polskiej wersji opublikowano tę pracę w książce C. Szczepaniak *Motoryzacja na przełomie epok* PWN S.A. Warszawa 2000 r.

W pracy tej przedstawiono różne związki człowieka z samochodem. Związki te w różnych regionach świata mają inne odcienie. Jednak wspólną cechą dla wielu z nich jest to, że uzasadnienie ich występowania wykracza poza sferę dowodów racjonalnych. W tym zjawisku można także upatrywać tej wielkiej popularności, jaką cieszy się specjalność samochodu i ciągniki wśród kandydatów na studentów w czasach minionych i obecnych.

\* Prof. dr hab. inż. Cezary Szczepaniak, em. prof. zw., Instytut Pojazdów, Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn, Politechnika Łódzka. Honorowy Przewodniczący Polskiego Towarzystwa Naukowego Motoryzacji.

Drugą prawdą, o której warto wspomnieć, to wielkie zapotrzebowanie na absolwentów kierunku pojazdów, szczególnie dostrzegalne w pierwszych latach odbudowy kraju po drugiej wojnie światowej.

Aby przybliżyć Czytelnikowi, szczególnie młodszych generacji, sytuację przemysłu samochodowego w Polsce po wojnie przytacza się pewne fakty, pozostawiając je bez komentarza. Należy pamiętać, że Polska, tak jak inne kraje bloku Związku Radzieckiego, była oddzielona od świata żelazną kurtyną.

Przemysł produkcji samochodów w trzy lata po wojnie w 1948 r. przekazał swoje pierwsze kompletne wyroby w postaci samochodów ciężarowych „Star 20”, a Fabryka Samochodów Ciężarowych stała się pierwszą samodzielnie produkującą samochody ciężarowe na potrzeby kraju. Oprócz tej fabryki produkującej pojazd na podstawie samodzielnie opracowanej konstrukcji, w latach 40. i początku lat 50. istniały różne mniejsze lub większe warsztaty (często jeszcze prywatne), w których składano z części wojskowych pojazdów różne kompozycje samochodów o oryginalnej konstrukcji.

Z biegiem lat zmienia się polityka państwa, co powoduje likwidację prywatnych warsztatów. Powstaje Fabryka Samochodów Osobowych w Warszawie jako dar ZSSR. Ofiarowana fabryka ma produkować samochód osobowy M-20 – Warszawa, będący modelem wytwórni Ford z lat 30.

W 1955 roku budowany jest w FSO w konspiracyjnych warunkach pierwszy prototyp samochodu osobowego własnej konstrukcji – Syrena. W latach 50. istnieją różne wytwórnie samochodów przeznaczonych do wykonania określonych zadań. Fabryka autobusów w Sanoku podejmuje swoje pierwsze rozwiązanie autobusu średniej wielkości.

W tym ruchu inicjatyw przemysłowych istnieje w kraju duża sieć różnej wielkości zakładów naprawczych cywilnych i wojskowych. Zakłady te, oprócz zadań związanych ściśle z naprawami, budują pojazdy, które powstają z „niczego”.

Problemy technologii napraw i regeneracji części, oprócz tematów wykładów z teorii i konstrukcji pojazdów, stanowią przedmioty wykładane w uczelniach wyższych w ramach specjalności samochody i ciągniki.

Jakkolwiek celem tego opracowania nie jest przedstawienie historii rozwoju przemysłu w Polsce w okresie PRL, to jednak podanie krótkiego zarysu tej historii umożliwi zrozumienie faktu, że przez całe lata tego okresu zainteresowanie studiami na specjalności samochody i ciągniki (nazwa oficjalna) było bardzo duże i stanowiło atrakcję dla ubiegających się o indeks politechniki.

W dalszym ciągu wypada poświęcić jeszcze kilka słów zdarzeniom historii rozwoju przemysłu motoryzacyjnego, bowiem nie maleje dynamizm jego rozwoju. Powstają nowe fabryki: Samochodów Ciężarowych w Lublinie, Nadwozi Samochodowych w Nysie, montowanie autobusów na podstawie konstrukcji autobusów Karocza (Škoda) w Jelczu. Następuje zalegalizowanie produkcji samochodu Syrena. Taka sytuacja panuje do końca lat 60.

W tym czasie następują już widoczne skutki rozmów prowadzonych z Fiatem. Późniejsze lata to okres zakupów licencyjnych do produkcji różnych wyrobów, jednak można sądzić, że przemysł motoryzacyjny dominuje w swojej aktywności zdobywania licencji na produkcję kompletnych wyrobów – całych pojazdów. Nie tylko Włosi są kolejnymi dawcami „taniach” zakupów licencyjnych, są to również Francuzi i Anglicy.

W latach 70. ubiegłego wieku działania na rzecz nabywania nowych licencji powodują, że powstają nowe liczne fabryki produkujące na rzecz przemysłu motoryzacyjnego. Można stwierdzić, że pod koniec lat 80. przemysł samochodowy stanowił duży potencjał gospodarczy.

Rozwój gospodarki kraju, a przemysłu produkcji samochodów ciągników szczególnie, przez zakupy licencyjne miało także negatywne skutki. Zamiera twórcza działalność rodzimego przemysłu nad opracowaniem własnych konstrukcji. Wszystkich większych i mniejszych władców przemysłu pochłaniają wyłącznie sprawy związane z wprowadzaniem technologii licencyjnych, zwłaszcza, że prace te niosą dodatkowe atrakcje finansowe. Rozwój własnych rozwiązań konstrukcyjnych zamiera. Ten okres istnienia władzy ludowej stanowiłby ciekawy materiał badawczy od strony socjologii społecznej.

W okresie, o którym pisano powyżej, zainteresowanie studiami na specjalizacjach samochodowych nie malało, pomimo że już wiele politechnik krajowych podejmowało kształcenie w takim kierunku.

Wszelkie zależności i sprzężenia zwrotne, jakie występowały pomiędzy procesami produkcyjnymi przemysłu samochodowego a procesami kształcenia inżynierów, magistrów inżynierów w ramach różnych specjalności, szczególnie jednak specjalności samochody i ciągniki miały zasadniczy wpływ na rozwój tego przemysłu. Odbijały się również pozytywnymi refleksami na uczelniach nie tylko w procesach dydaktycznych, lecz również w pracach badawczych, gdzie problematyka była często związana z rozwojem produkcji danego zakładu.

W różnych latach po drugiej wojnie światowej powstawały na uczelniach krajowych katedry związane w swojej działalności dydaktycznej i naukowej z tematyką pojazdów. Od czasu powstania tych katedr do chwili obecnej istnieje ciągłość w ich działaniu. Ciągłości tej nie zakłóciła wymuszona w 1970 r. reorganizacja struktur wewnętrznych uczelni, sprowadzona do likwidacji tych jednostek podstawowych, jakimi były katedry i łączenie ich w większe jednostki zwane instytutami. Ta reorganizacja miała poważne podteksty polityczne. W instytutach teraz zwanych „instytutami uczelnianymi” tematyka badawcza w obszarach związanych z motoryzacją pozostała, a praca dydaktyczna nie zmieniła swojej orientacji. W latach 90. następuje dezintegracja instytutów w uczelniach i powrót do starej struktury.

Pomimo tych różnych zawirowań, które następowały w życiu uczelni akademickich, dzisiaj już czwarte pokolenie objęło kierownictwo w jednostkach uczelnianych. Zachowanie ciągłości kierownictwa przez pokolenia wychowane w uczelniach kraju świadczą o sile oraz uzasadnionym ich istnieniu w życiu akademickim, naukowym oraz przemysłowym kraju.

W tym krótkim szkicu historycznym przedstawieni zostaną jedynie twórcy pierwszych katedr samochodowych, które powstały w uczelniach politechnicznych po drugiej wojnie światowej. Ludzie Ci przyczynili się bezpośrednio do powstania pierwszych ognisk naukowych prowadzących również działalność dydaktyczną w specjalnościach związanych z budową pojazdów. Działalność twórcza i organizacyjna pierwszych kierowników katedr była podstawą rozwoju ich wychowanków i następców. To pozwala na stwierdzenie, że przy zachowaniu ciągłości w istnieniu jednostek uczelnianych związanych z motoryzacją już kolejne pokolenia obejmują kierownictwo tych jednostek uczelnianych – katedr czy instytutów.

Pierwsze katedry pojazdów powstały w uczelniach Łodzi, Warszawy, Gdańska, Krakowa, Wrocławia. One dały początek temu, co dzisiaj uważamy za istnienie kierunków specjalności nauczania inżynierów pojazdów. Kolejne ośrodki akademickie rozwijały te kierunki, opierając się na ludziach wykształconych w tych pierwszych uczelniach.

Poniżej przedstawiono profesorów, twórców pierwszych katedr pojazdów, którzy podjęli działalność naukową i dydaktyczną w obszarach specjalności budowy pojazdów samochodowych. Lista ułożona jest alfabetycznie w stosunku do nazw politechnik, w których profesorowie Ci podejmowali działalność po drugiej wojnie światowej.

Prof. Mieczysław Dębicki (1905–1977) Politechnika Gdańska

W 1945 r. zostaje powołany na Kierownika Katedry Budowy Pojazdów Mechanicznych, którą będzie kierował przez wiele lat.

Prof. dr inż. Władysław Rubczyński (1884–1962) Politechnika Krakowska

W 1945 r. zostaje powołany na stanowisko Kierownika Katedry Pojazdów Mechanicznych w AGH. W 1953 r. Katedrę tę przeniesiono do PK, zmieniając nazwę na Katedrę Budowy Samochodów i Ciągników.

Prof. M. Nosowicz (1901–1969) Politechnika Krakowska

Związany z organizacją zaplecza technicznego motoryzacji i organizacją transportu samochodowego. Działał jako Dziekan Wydziału Mechanicznego PK i następnie jako prorektor tej uczelni.

Prof. Jerzy Werner (1909–1977) Politechnika Łódzka

W 1949 roku zostaje powołany na stanowisko Kierownika Katedry Budowy Samochodów na Wydziale Mechanicznym. Po roku 1970 zostaje mianowany Kierownikiem Instytutu Pojazdów PŁ.

Prof. dr inż. Kazimierz Studziński (1903–1979) Politechnika Warszawska

W 1947 roku zostaje powołany na stanowisko Kierownika Katedry Budowy Samochodów na Wydziale Mechanicznym PW. Po połączeniu Szkoły Inżynierskiej z PW w 1953 r. powstaje Wydział Samochodów i Ciągników. Profesor obejmuje kierownictwo zespołowej Katedry Samochodów.

Prof. Adam Ryszard Minchejmer (1907–1950) Politechnika Warszawska

Profesor był obok prof. K. Studzińskiego widoczną postacią w procesie nauczania i działalności naukowej w tych pierwszych latach kształcenia w Katedrze Budowy Samochodów, kierował Zakładem Budowy Samochodów.

Prof. Edward Habich (1905–1987) Politechnika Warszawska

Już w maju 1945 r. rozpoczął wykłady w Szkole im. H. Wawelberga i J. Rotwalda w Warszawie. We Wrześniu 1951r. objął kierownictwo Katedry Ciągników i Pojazdów Specjalnych w PW.

Prof. Jerzy Teissere (1902–1988) Politechnika Wroclawska

W 1948 r. powraca do kraju. Tworzy w PWi. Wydział Lotniczy, gdzie zostaje jego pierwszym Dziekanem. Po przeniesieniu wydziału do Warszawy przenosi się na Wydział Mechanizacji Rolnictwa, gdzie tworzy a następnie kieruje Zakładem Nadwozi i Ustrojów Nośnych.

Prezentowane opracowanie ma „ocalić od zapomnienia” ludzi, twórców, uczonych, którzy swoje zawodowe życie poświęcili działalności na rzecz nowoczesnej dziedziny – motoryzacji. Ma przypomnieć i utrwalić pamięć o początkach rozwoju nauki o motoryzacji w Polsce. Być może będzie inspiracją do uzupełnienia historii od roku 1970 do czasów aktualnych XXI wieku.

Czytelnicy, którzy chcieliby uzupełnić swoją wiedzę o większą liczbę faktów z opisanego tu okresu historii, mogą to uczynić zapoznając się z publikacją pt „Kolegium Placówek Dydaktyczno-Naukowych Specjalności Pojazdy i Silniki Spalinowe” Wydawnictwo Naukowe DWN Kraków 2007 r.

*Opracowanie artykułu ukazało się w Forum Akademickim nr 7–8 2012 roku.*