

Okruchy wspomnień z początkowego okresu studiów na Wydziale Mechanicznym PG

Gdańsk roku 1945 to miasto, którego śródmieście zostało śmiertelnie zniszczone przez mordercze działania wojenne i świadome poczynania zwycięzców; to miasto, którego mieszkańcy zostali rozproszeni przez dwa antagonistyczne totalitaryzmy.

Gdy tylko ucichła wojenne kanonada, życie z wolna zaczęło wracać na obrzeża powalonego Starego Gdańska, na rozległe, mało zniszczone przedmieścia. Jeszcze gruzy śródmieścia dymiły, a już z głębi kraju dotarła inicjatywna grupa, ażeby zorientować się w sytuacji byłej uczelni technicznej Gdańska. Gmach główny politechniki był przepełniony rannymi, a wąski parterowy budynek po jego zachodniej stronie pełnił funkcję kostnicy.

Pod koniec długotrwałej ewakuacji wojskowego szpitala, w głównym gmachu wybuchł pożar, który uszkodził sąsiedni gmach chemii. Ze zbiorów bibliotecznych pozostały tylko resztki. Pracownie naukowe i dydaktyczne zostały ogołocone z wyposażenia; pokonani, wycofując się, wywozili je na zachód, a zwycięscy – dewastowali pozostałości. Do wyjątków należały laboratoria maszynowe i wytrzymałości materiałów.

Okaleczone i opustoszałe mury dawnej uczelni technicznej były stopniowo przejmowane i zabezpieczane przez Polaków, którzy zostali zmuszeni do ekspatriacji w wyniku przesunięcia granic; byli to przybysze zwłaszcza z Politechniki Lwowskiej oraz pewna liczba osób z Państwowej Szkoły Technicznej w Wilnie. Do Gdańska przybywali również pracownicy zdewastowanej Politechniki Warszawskiej, którzy w gruzach stolicy stracili wszystko.

Wśród grona osób rozpoczynających działalność Wydziału Mechanicznego było wyjątkowo dużo profesorów. Profesorowie ci kształcili się na przełomie XIX i XX wieku, gdy naród polski nie posiadał swej państwowości. Zdobywali wiedzę i umiejętności inżynierskie częstokroć poza granicami ziem polskich, a szczyt ich działalności zawodowej przypadł na lata międzywojenne. Jako ludzie doświadczeni, lecz sterani przeżyciami II wojny światowej, podjęli trud powołania do życia Wydziału Mechanicznego polskiej uczelni technicznej Gdańska.

A oto niektórzy spośród pionierów Wydziału Mechanicznego PG:

Prof. Stanisław Turski, wychowanek i docent Uniwersytetu Jagiellońskiego, kierownik pierwszej ekipy naukowców przybyłej do Gdańska, by oficjalnie obejmować w posiadanie i zabezpieczać pozostałości po nieistniejącej uczelni technicznej; wykładowca matematyki, który wkrótce został rektorem Politechniki Gdańskiej.

Prof. Wiktor Wiśniewski, po kilku latach pracy w Politechnice Lwowskiej oraz w przemyśle, zmobilizowany we wrześniu 39 r. bronił Warszawy, a następnie przez ponad 5 lat pobytu w obozie jenieckim prowadził intensywną działalność oświatową, pedagogiczną i naukową; tam powstała jego słynna praca, której studenci nadali żartobliwy tytuł „Gorące lody”.

Prof. Maksymilian Tytus Huber, osoba otoczona szczególnym szacunkiem; mimo podeszłego wieku przyjął zaproszenie I rektora Stanisława Łukasiewicza, zawiezione osobiście przez prof. Turskiego do Zakopanego, co w owych czasach było wręcz wyczynem.

Prof. Jarosław Naleszkiewicz, następca prof. Hubera. Prof. Michał Broszko z Politechniki Warszawskiej. Prof. Adolf Polak, konstruktor silników spalinowych z Politechniki Lwowskiej. Technolodzy – prof. Edward Tadeusz Geisler, prof. Marian Sienkowski. Prof. Mieczysław Dębicki, reprezentujący techniki motoryzacyjne. Prof. Karol Taylor, wieloletni profesor Politechniki Warszawskiej. Prof. Władysław Floriański, o wszechstronnych zainteresowaniach. Prof. Arkadiusz Piekara, fizyk posiadający przygotowanie pedagogiczne z elitarnego liceum w Rydzynie. Prof. Bronisław Czerwiński, znakomity wykładowca matematyki. Prof. Zbigniew Grabski, niepokorny ekonomista. Wraz z niektórymi profesorami przybyli do Gdańska tylko niektórzy ich współpracownicy naukowcy, techniczni i administracyjni, oraz nieliczni studenci.

Na pewno należało wymienić więcej osób. Zainteresowanych tym tematem odsyłam do opracowań dotyczących Wydziału Mechanicznego PG.

Żaden inny wydział mechaniczny w kraju nie zgromadził w owych czasach tak wielkiej liczby autorytetów naukowych, znawców przemysłu i doświadczonych pedagogów. Po sześciu latach wojny odnajdywali się dawni współpracownicy, spotykali się ci, którzy jedynie o sobie słyszeli... W warunkach pionierskich, bo w sąsiedztwie zniszczeń wojennych i przy ogromnych niedoborach bytowych, rozpoczynali pracę, w której uczestniczyła stosunkowo nieliczna grupa bezpośrednich pracowników naukowych, bowiem to następne pokolenie najdrastyczniej ucierpiało podczas wojny. Luki w tym zakresie wypełniali przede wszystkim uczniowie profesorów. Ci nieliczni niebawem awansowali, i z tej racji dawny mistrz i uczeń razem zasiadali w tej samej radzie wydziału.

Za pośrednictwem najstarszych profesorów tradycje inżynierskie, wypracowane u schyłku XIX wieku, stanowiły glebę, na której rozkwitały młode talenty ówczesnych inżynierów Wydziału Mechanicznego PG. Różne mieli przeżycia, lecz jednakowy zapal do organizowania zajęć dydaktycznych dla kilku roczników, którym wojna uniemożliwiła normalną drogę rozwoju umysłowego.

Studujący pochodzili przeważnie spoza Gdańska. Liczna grupa pochodziła z książeckiego Płocka – miasta, które przez stulecia kontynuowało tradycje kultury umysłowej. Ta mała społeczność studencka miała własną tablicę ogłoszeń przy portierni; zorganizowane wyjazdy do domów sprzyjały więzi wspólnotowej. Poznaniacy skrzykiwali się podczas przerw i grupkami podróżowali do rodzin. Warszawiacy rzadko wybierali się do swoich; oni nie kryli się ze swą przeszłością powstaniową.

Młodzież z Kielecczyny, a zwłaszcza z Kresów Północno-Wschodnich, starała się nie rzucać w oczy, bo źle była postrzegana przez reżim komunistyczny. My, Wilnianie, rozmawialiśmy bez świadków; jakże zazdrościliśmy tym, którzy nie musieli kryć się ze swą wojenną przeszłością!

Dziwni to byli studenci. Na wykładach spotykali się niedawni partyzanci z lasów kieleckich, uczestnicy niewolniczej pracy pod bombami aliantów w przemyśle niemieckim, żołnierze AK z Kresów Wschodnich, uczestnicy Powstania Warszawskiego, żołnierze Berlinga, nieliczni szczęściarze, którym udało się ująć z życiem z morderczej pracy w Donbasie, Polak z Gdańska wcielony

do wermachtu, który uciekł przez linię frontu do Amerykanów... i wielu innych, o losach mniej spektakularnych, lecz o przeżyciach, które pozbawiły ich normalnej młodości.

Pochodziliśmy z różnych regionów Polski: Warszawa, Poznań, Śląsk, Wilno, Lwów, centralne dzielnice Polski, Pomorze... Naszą polszczyznę przenikały charakterystyczne cechy dzielnicowe i naleciałości z czasów wojny; inna składnia, odmienna melodia języka; wywoływało to zdumienie, żarty, a czasem pretensje.

W kilka lat później, już po dyplomie współpracowałem na Politechnice z kolegą, który wojnę przetrwał, pracując w niemieckich magazynach wyrobów przemysłowych. Mówił i pisał po polsku, ale myślał po niemiecku. Na podstawie niemieckiej literatury technicznej opracował wysoce atrakcyjny temat, ale.... dziwny to był tekst. Skończyło się na tym, że tłumaczyłem to opracowanie z polskiego na polski. Napracowałem się, ale i nauczyłem się wiele.

Liczni koledzy, odzwyczajeni od intensywnej pracy umysłowej, nie mogli podołać wymaganiom. Część z nich pod koniec pierwszego roku przeniosła się do Szczecina, gdzie ze względu na niedobory zarówno kadry nauczającej, jak i słuchaczy, studiovanie było łatwiejsze.

W domach akademickich trwały niekończące się „nocne rodaków rozmowy” o przeżyciach wojennych i zaskakujących problemach współczesności. Była to dramatyczna choroba pokolenia, które zmagало się z własną przedwczesną dojrzałością; pokolenia, które wojna obarczyła zadaniami na ogół przekraczającymi jego odporność psychiczną. Ogrom zajęć na uczelni i pracy w domu skutecznie tłumił niepohamowane emocje, wynikające z niemożności zrozumienia tego, co się działo podczas wojny i po jej zakończeniu. Ze względu na wysoką temperaturę zmagania z własnymi trudnościami, nic dobrego z tych dyskusji nie wynikało. Znakomitą odtrutką był obowiązek społecznej pracy na rzecz Uczelni (porządkowanie) i na rzecz miasta (odgruzowywanie) oraz społeczna działalność w ramach Koła Mechaników i Bratniej Pomocy.

Już 25 sierpnia 1945 roku ukonstytuował się Zarząd „Bratniej Pomocy Studentów Politechniki Gdańskiej”. Prezesem został kol. Stanisław Szymański z Wydziału Budowy Okrętów, członek przedwojennego Zarządu Bratniaka.

Samorząd studencki miał pełne ręce roboty i żadnego doświadczenia. Powszechny brak wszystkiego sprawiał, że praca Zarządu wymagała ciągłego ratowania sytuacji życiowej licznej braci studenckiej, bo nikt nie grzeszył grosiwem, a dotacje nie starczały na wyżywienie, oświetlenie i ogrzewanie. Młodzież, niedożywiona przez lata wojny, studiowała w warunkach ubóstwa i bez widoków na rychłą poprawę swego losu. Należy z wdzięcznością wspomnieć Misję Kwarków, której przedstawiciel, zdając sobie sprawę z pokusy zawłaszczania dostarczanych dóbr materialnych, pilnował, by drogie okruszki trafiały w ręce studentów. Jako referent zdrowia Bratniej Pomocy brałem udział w dzieleniu i rozdawaniu takich skarbów, jak mleko w proszku, kakao, czekolada oraz zawartości paczek z UNNRA, tzn. powojennych nadwyżek magazynowych wyposażenia amerykańskich żołnierzy frontowych. Rozdałem dwie beczki proszku DDT na insekty oraz kilkadziesiąt skromnych wyprawek niemowlęcych, bo było wiele małżeństw studenckich.

Koło Mechaników z entuzjazmem przystąpiło do przejmowania niektórych agend, jak np. współdziałanie z Komisją Wydawniczą Bratniaka w wydawaniu skryptów dla mechaników, uruchomienie banku informacji o miejscach letnich praktyk i rozdzielanie skierowań na te praktyki, uruchamianie kursów na prawo jazdy („każdy mechanik kierowcą samochodu”), organizowanie zwiedzania ośrodków przemysłowych.

Zaledwie rozpoczęta samorządowa działalność studencka została z premedytacją zniszczona. Działacze w czerwonych krawatach rozpoczęli destrukcyjne zadania. Organizacje studenckie miały być sterowane centralnie. Wprawdzie nieliczni, ale dostatecznie bezwzględni „aktywiści” skutecznie obezwładniali samorzady studenckie. Już na początku 1948 r. Zarząd Bratniaka spotkał się z wrogą presją psychiczną i arogancją. Niektórzy członkowie Zarządu rezygnowali z pracy, bo szkany uniemożliwiały im działalność. Jako tzw. „minister zdrowia”, koordynujący działalność właściwie charytatywną, nie przewidywałem przeszkód, aż nagle przez zaskoczenie zostałem przy użyciu fizycznej przemocy wyrzucony z pomieszczenia Zarządu. Nazwa Bratnia Pomoc w niedługim czasie stała się hasłem bez pokrycia, aż wreszcie znikła z życia akademickiego. Zarząd Koła Mechaników został publicznie zelżony, Koło Mechaników zlikwidowano, Samorząd Studentów Wydziału Mechanicznego przestał istnieć.

Z ogromnym nakładem trudu społecznego uruchomiony został pierwszy chór akademicki na Wybrzeżu Gdańskim. Zapoczątkowała go grupa medyków, ale w bardzo krótkim czasie na próbach gromadziło się już ok. 40-50 osób nie tylko z Akademii Medycznej, ale również z Politechniki Gdańskiej, Szkoły Laborantek Medycznych, Wyższej Szkoły Pedagogicznej oraz kilka osób ze szkół muzycznych. Duszą i sercem Międzyuczelnianego Mieszanego Chóru Akademickiego był dyrygent prof. Tadeusz Tylewski – gdańszczanin, który przez wiele lat na terenie Wolnego Miasta Gdańska pielęgnował chóry polonijne.

Chór ten stosunkowo długo stanowił enklawę samorządności. Władze łaskawie go tolerowały, bo uświetniał różne uroczystości zarówno repertuarem monumentalnym, jak i twórczością klasyczną, ludową... Kurczowo trzymaliśmy się tradycyjnego stroju białoczarnego, a zakusy zafundowania nam czerwonych krawatów były pomijane milczeniem.

W Chórze była liczna grupa mechaników (technologów) z PG. Zespół od pierwszych lat swego istnienia był ogromnie zżyty.

W okresie Bożego Narodzenia grupa (nie: Chór) występowała w kościołach, śpiewając kolędy. Każdy jednak z księży poczuwał się do obowiązku publicznego podziękowania chórowi akademickiemu, no i władze studenckie zaczęły zgrzytać zębami. Bezpośrednio przed pierwszym wyjazdem za granicę (Festiwal Młodzieży w Pradze) kilkanaście osób nie znalazło się na liście, a Zarząd Chóru został komisarycznie uzupełniony o działaczy. Tam, w Pradze, zaprzyjaźnił się z Chórem Stanisław Sołdek – przemysłowy, skromny i kulturalny traser, którego władze (wbrew jego protestom) windowały na piedestał budowniczego socjalizmu.

Chór miał doskonałą prasę i zaczął zbierać nagrody, więc chętnych nie brakowało. Wkrótce Politechnika zorganizowała własny chór, więc Międzyuczelniany zmienił nazwę, został przy Akademii Medycznej. Pragnę podkreślić, że była to pierwsza i chyba jedyna samorządowa międzyuczelniana organizacja akademicka w polskim już Gdańsku.

*Wacław Dziewulski
Wydział Mechaniczny*

PS. Opracowanie to – przez wiele lat – nie mogło być publikowane. Trafiło do „Kultury” Jerzego Giedroycia i zostało zamieszczone w „Zeszytach Historycznych”, Paryż 1996 r. tom 492 (str. 227-332). Jesienią 2001 dokonałem drobnych korekt i wprowadziłem wstawkę o wspólnotowych więziach studentów.

Warunki materialne i rozrywki (wspominki z lat 50.)

Pod względem materialnym na studiach bywało mi różnie. Raz lepiej, raz gorzej. D zdarzało nam się z Heńkiem sprzedawać książki, pożyczać od kolegów i tak jakoś doczekać dopływu najbliższej gotówki.

Czasami trafiały nam się możliwości dorobienia paru groszy. Kiedyś całą noc woziliśmy zaprawę murarską, potrzebną do budowy dachu na budynku w pobliżu Bratniaka. Taczkami dowoziliśmy ją do windy, a później inni, już na dachu, dostarczali zaprawę do miejsca, w którym była akurat potrzebna.

Na ogół jednak wiodło się nam nienajgorzej.

Chyba wszyscy studenci na naszym roku otrzymywali stypendia. My też. Na studiach magisterskich Heniek otrzymywał 500 zł, a ja nieco więcej, bo 600 zł miesięcznie; wysokość stypendiów zależała od wydziału, na jakim się studiowało. Od rodziców otrzymywaliśmy także kilkaset złotych miesięcznie, tak że razem z bratem mieliśmy na miesiąc około 2000 zł. Było to stosunkowo dużo. Przykładowo podam, że obiad w stołówce kosztował 2 zł, a w restauracji w mieście około 10 zł. Po studiach, mając już tytuł magistra inżyniera, zarabiałem w instytucie prawie 1200 zł miesięcznie.

Tak więc nasze dochody pod koniec studiów w zupełności wystarczały nam nie tylko na utrzymanie, lecz również na jakieś rozrywki, a także stać nas było na to, aby czasami zafundować koledze, w barze mięsnym, ciepłe parówki z bułką i piwem.

W przemyśle było wówczas duże zapotrzebowanie na różnego rodzaju prace z dziedziny budowy i eksploatacji statków. W związku z tym przy każdej katedrze Wydziału Budowy Okrętów utworzono tak zwane gospodarstwa pomocnicze, które świadczyły usługi na zlecenia przedsiębiorstw. Wielu moich kolegów zaangażowało się w realizację tego rodzaju prac, często nawet w tym celu przedłużając sobie studia. Także ja z Heńkiem czasami braliśmy zlecenia na wykonywanie jakichś ekspertyz czy projektów. Nie robiliśmy ich jednak zbyt dużo.

Na przykład raz pojechaliśmy na delegację do Szczecina, aby dokonać oceny stopnia zużycia i uszkodzeń jakiegoś doku pływającego. Dok ten znajdował się gdzieś na Odrze, powyżej portu. Zawiadomiona wcześniej Stocznia Szczecińska dostarczyła nas na miejsce swoją motorówką. Na doku spędziliśmy kilka godzin, a później zabrano nas z powrotem.

Dzień był słoneczny i ciepły. Przyjemnie chodziło się po pokładzie doku podczas oględzin. Mieliśmy także latarki elektryczne i obejrzelśmy dokładnie pomieszczenia wewnętrzne. Porobiliśmy sobie notatki i szkice. Stwierdziliśmy, że ogólny stan doku był dość dobry. Najbardziej uszkodzonym elementem był korpus jednej z trzech pomp. Wszystko szczegółowo opisaliśmy w formie ekspertyzy, przyjętej bez zastrzeżeń przez naszych zleceniodawców.

Drugą ciekawą pracą było zaprojektowanie sprzęgła dla zespołu pomocniczego barki motorowej, służącego do włączania sprzężarki. Pracę skalkulowano na 2800 zł. W trakcie projektowania okazała się bardziej czo-

chlonna, niż przewidywał to wstępny kosztorys. Oddając gotowy projekt, zwróciliśmy się z prośbą o jego ponowne skalkulowanie. Komisja kalkulacyjna i odbioru pracy po analizie wykonanej przez nas dokumentacji podwyższyła nasze wynagrodzenie do kwoty 6200 zł. Przekroczyło to nasze najśmielsze oczekiwania. Był to nasz pierwszy w życiu tak poważny zarobek. Kupiliśmy więc w pierwszej kolejności dość cenne prezenty dla rodziców i jakieś ciuchy dla siebie.

Po kilku latach miałem możliwość rozmowy z kimś, kto zajmował się eksploatacją barek z zaprojektowanym przez nas sprzęgłem. Dowiedziałem się od niego, że sprzęgło to działa bez zastrzeżeń.

Kiedyś Heniek poszedł prywatnie do dentysty. W trakcie rozmowy pochwalił się, że wkrótce kończy studia. Wówczas dentysta powiedział: „To pan już jest prawie inżynierem. Może by pan w takim razie coś dla mnie zaprojektował? Chodzi o to, że niektórzy pacjenci bardzo się ślinią podczas leczenia zębów. Potrzebne jest jakieś urządzenie do usuwania tej śliny. Zapłacę za to”. Heniek w domu powiedział mi o tej propozycji. Zaczęłem się nad nią zastanawiać, bo projekt mnie zainteresował. Poszliśmy do dentysty razem i wyraziliśmy zgodę. Otrzymaliśmy jako zaliczkę 1000 zł i zaraz mieliśmy się wziąć do roboty. Ale jakoś nam nic nie wychodziło. Mijały miesiące i zbliżały się ferie letnie, mieliśmy dużo zajęć związanych z zakończeniem semestru. Urządzeniem, nazwanym przez nas ślinociągami, nie mogliśmy się zajmować. Kiedyś zobaczyłem naszego dentystę w mieście. On mnie też. Jakoś udało mi się zmylić jego pogoń i uciec odjeżdżającym właśnie tramwajem. Sprawa ta bardzo nas męczyła. Nie mieliśmy jednak dość pieniędzy, aby mu zwrócić zaliczkę, ani dość czasu, aby coś wymyślić.

Nadeszły wreszcie ferie letnie. Pojechaliśmy do rodziców. Heniek wkrótce musiał rozpocząć praktykę studencką, a ja, mając ją już zaliczoną, dysponowałem wolnym czasem. Zaczęłem więc projektować i eksperymentować z różnymi pomysłami rozwiązań ślinociągu. Udało mi się wreszcie skonstruować specjalny filtr, który połączony ze starym, przedwojennym odkurzaczem stanowił urządzenie skutecznie zasysające mieszaninę powietrza z wodą, a następnie oddzielające tę wodę.

Nasz dentysta był bardzo zadowolony z urządzenia. Zostało ono odpowiednio zamontowane i wyposażone w szklane ustniki. Działało. Dostaliśmy więc następne 1000 zł. Po kilku miesiącach poszedłem odwiedzić dentystę, aby zobaczyć, jak działa ślinociąg. Okazało się to niemożliwe. Dentysta wyjechał na stałe do Izraela. Razem z naszym ślinociągiem.

* * *

Dostępne dla nas w czasie studiów rozrywki były mimo wszystko dość urozmaicone. Wprawdzie nie mieliśmy radia, a telewizji jeszcze wówczas w ogóle nie było, ale od czasu do czasu chodziliśmy do kina, na zabawy do Bratniaka, urządzaliśmy prywatki, bawiąc się aż do rana.

Zachował mi się tekst zaproszenia, jakie wspólnie z kolegami wystosowaliśmy do znajomych koleżanek, zapraszając je na prywatnie organizowanego sylwestra. Napisany był w pseudostaropolskim stylu, na kalce technicznej, pismem naśladującym gotyk:

„Z wymysłów oficyałów Imć Panów Żaków ... mile powitamy Imć Dobrodzike na uciechach sylwestrowych 1953/54 w pałacu p.p.inż. (tu było nazwisko i nasz adres) ... gwoli niefrasobliwej swawoli, tudzież frywolnych a uciesznych figlów... Jadło obfite a wystawne, tudzież sławetne gdańskie trunki”.

Oczywiście pałacem był nasz pokój i sąsiadujący z nim duży hol, który właściciele mieszkania pozwolili nam wykorzystać jako salę balową. Także jedzenie i trunki były zwyczajne. Ale zaproszenie, którego światłokopie rozdawaliśmy, robiło wówczas zamierzone wrażenie.

Niekiedy w niedzielę (nie było wówczas wolnych od zajęć sobót) jeździliśmy do przystani żeglarskiej AZS-u, mieszczącej się przy fosie twierdzy Wisłoujście, i remontowaliśmy jachty, którymi mieliśmy nadzieję zeglować w niedalekiej przyszłości „po morzach i oceanach świata”. Tam, w gronie podobnych jak my zapaleńców, czuliśmy się najlepiej. Wkrótce z naszych marzeń o uprawianiu żeglarstwa morskiego musieliśmy zrezygnować, gdyż po prostu stało się ono zakazane, a wymagane formalności były dla nas niemożliwe do sfinansowania. Udało nam się jednak pojechać latem 1950 roku na obóz żeglarski do Trzebieży nad Zalewem Szczecińskim, a w następnym roku na obóz żeglarski w Mikołajkach na Mazurach, gdzie zdobyłem stopień sternika jachtowego. W roku 1952 popłynęliśmy Kanałem Elbląsko-Ostródzkim na jezioro koło Iławy.

Jeździliśmy także, jeśli pogoda dopisywała, na plażę do Brzeźna, bo była najbliższą, rzadziej na Sianki, do Sobieszewa lub Gdyni. Pamiętam, że idąc drogą od promu w Sobieszewie na plażę, mijaliśmy wraki pojazdów wojskowych, rozbitych w czasie działań wojennych, a następnie pozbawionych wszystkiego, co dało się wymontować. Na plaży w Gdyni atrakcją był wrak małego statku, zatopiony w odległości około 100 m od brzegu.

Lubiliśmy do niego dopływać i wspinać się na pochyłony pokład.

Poza sezonem letnim możliwość przebywania na plaży była ograniczana różnymi zarządzeniami. Kiedyś na przykład zbieranie bursztynów dozwolone było tylko do godziny dwunastej w południe. Innym razem nie wolno było przebywać na plaży po zachodzie słońca. Podobno niektóre plaże bronowano, aby wszystkie ślady na piasku były widoczne, co ułatwiało wykrycie każdej nielegalnej próby przedostania się przez granicę morską.

Którejś jesieni we dwójkę z kolegą, przed samym zachodem słońca, pojechaliśmy na plażę w Brzeźnie. Było zimno, ale woda nagrzana latem nie zdążyła jeszcze ostygnąć. Rozebraliśmy się i pozostawiając ubrania na piasku, popłynęliśmy przed siebie. Gdy byliśmy jakieś 500 m od brzegu,

obejrzałem się, aby zobaczyć, co z naszymi ubraniami. Ze zdziwieniem zobaczyłem przy nich dwóch żołnierzy WOP-u. Po chwili doszło do nich jeszcze dwóch i wszyscy zaczęli machać do nas rękami. Zawróciliśmy i zaczęliśmy płynąć do brzegu. Tymczasem liczba czekających na nas wojskowych wzrosła do sześciu osób. Zaczęłem się zastanawiać, czy nie popełniłem nieświadomie jakiegoś wykroczenia i czy nie zatrzymają nas pod jakimś pretekstem. Wszystkiego się przecież można było spodziewać. Wyszliśmy na brzeg, a tu do nas dowodzący oddziałem kapral z głośnym krzykiem:

– Co wy sobie myślicie?! Jest tak zimno, że możecie się poprozebić. Macie się ubrać i do domu!

Treść tej wypowiedzi w konfrontacji z naszymi obawami była tak nieoczekiwana, że z trudem utrzymałem powagę. Widać było, że kapral, po akcencie rozpoznałem w nim wilniuka, ze względu na obecnych przy nim żołnierzy chciał nas jakoś zwymyślać, ale po prostu nie wiedział jak.

Czasami urządzaliśmy sobie wycieczki po Gdańsku. Pamiętam wąską ścieżkę na ulicy Długiej, leżące po jej bokach gruzu i sterczące kikuty kamienic. Także teren

pomiędzy dworcem kolejowym w Gdańsku a Motławą stanowiło morze gruzów, przez które prowadziła ścieżka do siedziby Żeglugi Gdańskiej.

Jesienią 1948 roku dziekanat Wydziału Budowy Okrętów zorganizował nam wycieczkę do Stoczni Gdańskiej na wodowanie s.s. „Soldka”, pierwszego pełnomorskiego statku zbudowanego w kraju. Stocznia była uroczystie przystrojona, muzyka, przemówienia i stojący na pochylni kadłub statku. W pewnej chwili, przy dźwiękach syren, zaczął on zjeżdżać z pochylni. Za nim biegło grono rozentuzjuszowanych ludzi. Woda cofnęła się, zassała przez kadłub, a następnie wróciła, mocząc zaskoczonych ludzi. Ktoś próbował wejść na płyty, ale były one posmarowane i śliskie, więc przewrócił się. Po chwili wszystko się uspokoiło, a ludzie umilkli, zapatrzeni w pływający statek.

*Tadeusz Witalewski
Absolwent Politechniki Gdańskiej*

Jeden z okrętowców Politechniki Gdańskiej (cz. 3)

Pozwólcie Państwo na małą dygresję. Kiedyś Komendant Uczelni zapytał mnie, skąd biorę pieniądze na realizację tematu „poduszkowiec bocznościenny”. Odpowiedziałem zgodnie z prawdą. Mimo że prof. St. Węgrzyn potwierdził ustnie, iż rzeczywiście wyraził zgodę na wykorzystanie 0,5 mln zł na ten cel (wobec Komendanta i jego z-cy ds. kształcenia) – nie pomogło. Przeprowadzono sprawdzenie wszystkich wydatków tematu automatyzacji i telesterowania okrętów w aspekcie wykrycia „wspierania” poduszkowca bocznościennego. Uzbierało się tego sporo. Z większości udało mi się „wyłgać”. Jednakże dwa rachunki, gdzie występowało określenie „poduszkowiec bocznościenny” były bezdyskusyjne (z PG za budowę modelu oraz z Basenu Modelowego CTO za badania tego modelu). Łącznie stanowiło to kwotę ok. 67 tys. zł. Przypisano mi to do zwrotu. Spłacałem przeszło 1,5 roku czasu. Do dzisiaj nie mogę pogodzić się z krzywdzącą mnie biurokracją.

W 1977 r. Centrum Techniki Okrętowej (CTO) w Gdańsku, po zapoznaniu się z naszym zaawansowaniem tematu i doktoratami, podjęło się sfinansowania budowy modelu załogowego poduszkowca (5 mln zł). Kadłub z tworzywa sztucznego zaprojektowali dwaj inżynierowie z Biura Konstrukcyjnego Stoczni Marynarki Wojennej, a Stocznia go wykonała.

Powstała również pracownia wykonawczo-montażowa poduszkowca, kierowana przez st. bsm. Bogumiła Śliwińskiego. Przygotowano tam, a potem zamontowano na jednostce dwa układy napędu głównego (podstawowego), z pędnikami wodnostrumieniowymi, dwustopniowymi – opracowanymi w ramach jednej z prac doktorskich. Przygotowała również układ unoszenia (silniki + wentylatory + kanały doprowadzające powietrze do poduszki itp.) – opracowane w ramach innej pracy doktorskiej. Zamontowała je potem na obiekcie. Kurtyny projektowała Katedra Teorii Okrętów PG, a wykonawstwo było Spółdzielni „Żagiel” w Gdyni. Nowo przyjęty do Katedry Siłowni Okrętowych kpt. mar. mgr inż. Andrzej Domiszewski przygotowywał (na wszelki wypadek) żyroskopowy układ stabilizacji poziomej poduszkowca. Podczas prób w morzu okazało się, że niepotrzebnie. Wystarczała własna stabilność jednostki – nawet przy dość dużej fali. Urządzenie, po adaptacji, zostało wykorzystane w innej pracy Katedry – zamontowano je w celu stabilizacji na holowniku obsługi wieży wiertniczej „Petrobaltic”, na którym zbudowano lądowisko dla helikopterów. Niestety, po zwodowaniu jednostki okazało się, że kadłub został wykonany nierzetelnie (wina Stoczni oraz nadzorującego budowę z naszej strony jednego z oficerów). Kadłub „napił się wody”. Jednostka przed wodowaniem ważyła 2,5 tony,



*Niewielki pojazd podwodny typu mokrego, dla płetwonurka
(w eksploatacji jeszcze w 1999 r.)*

a później masa jej pozostawała w granicach 5,5- 4,5 tony – zależnie od czasu „suszenia” i czasu na wodzie. Zamiast oczekiwanej prędkości maksymalnej napędu podstawowego 40 węzłów, uzyskaliśmy 32 węzły (ok. 80%). Po przewidywanym zamontowaniu przygotowanego już pędnika mocy szczytowej, silnika turboodrzutowego SO3 (siła dodatkowego naporu ok. 9000 kN), jednostka – mimo dwukrotnie większej masy niż zakładano – powinna była osiągnąć prędkość maksymalną z napędem szczytowym ok. 50 węzłów. Niestety, w tym czasie, ze względów zdrowotnych, odszedłem z wojska i WSMW, i ten ostatni etap pracy oraz próby w morzu nie zostały zrealizowane.

Pragnę serdecznie podziękować kmdr. prof. dr. inż. Adamowi Charchalisowi, kmdr. por. dr. inż. Kazimierzowi Wróblewskiemu, kmdr. por. dr. inż. Nowakowi oraz st. bsm. Bogumiłowi Śliwińskiemu za ich trud, wielkie zaangażowanie i pomyślne wyniki na odcinku pracy każdego z nich. Bez wymienionych osób w ogóle nie doszłoby do budowy omawianego poduszkowca i jego badań w warunkach morskich. Mimo że praca nie została zakończona, uważam, że budowa poduszkowców bocznościennych o masie do 100 ton i prędkościach maksymalnych rzędu 50-60 węzłów, z zastosowaniem pędników wodnostrumieniowych napędu podstawowego oraz silników turboodrzutowych jako napędu szczytowego – jest w zasięgu ręki. Pragnę również podziękować prof. St. Węgrzynowi. Gdyby nie jego zaufanie do nas i finansowe wsparcie, w ogóle nie byłoby realizacji tego tematu.

No i trzeci zespół. Tym razem nie z mojej inicjatywy. Jedna z Katedr podległych mi na Wydziale „zawałiła robotę”. Ważną, bo realizowaną w ramach uzgodnień Układu Warszawskiego. Miał



*Załogowy model poduszkowca bocznościennego (L=10 m; B=4 m)
wychodzi z portu Gdynia; prędkość ok. 16 węzłów*

to być niewielki pojazd podwodny typu mokrego do transportu płetwonurka, o prędkości ekonomicznej 3,5 węzła, maksymalnej 5 węzłów i łącznej długości drogi 50 Mm. Masa jego (bez materiałów wybuchowych) miała mieścić się w granicy do 200 kg. Próby przedprototypu wykazały, że nie spełnia żadnego z wymogów zamówienia. Osiągał zaledwie ok. 70% zakładanych prędkości pływania, nie był spełniony zasięg pływania, miał bardzo słabą sterowność w pionie i w poziomie, ślepy w mało przezroczystej wodzie Bałtyku; w ogóle nie rozwiązano problemu nawigacji w toni wodnej. Jesienią 1978 r., na niecały rok przed odbiorem pojazdu przez międzynarodową komisję, Komendant WSMW podjął decyzję chyba właściwą, ale dla mnie bardzo przykrą. Poleciał Zespół Automatyzacji Okrętów i Telesterowania przekazać kierownikowi Katedry Elektrotechniki Okrętowej, a mnie wyznaczył na kierownika pracy „Błotniak” – tzn. tegoż pojazdu podwodnego. W wojsku „rozkaz to rozkaz”. Z poprzedniego zespołu „Błotniaka” pozostawiłem tylko dwóch oficerów: kmdr. ppor. mgr. inż. J. Biegalskiego i kpt. mar. mgr. inż. B. Sówkę. Na zwolnionych etatach Katedry dotychczasowego kierownika pracy zatrudniłem kpt.mar. mgr. inż. A. Pleszewskiego oraz młodego absolwenta Instytutu Okrętowego PG mgr. inż. B. Jakusa. Oddelegowałem z mojej Katedry Siłowni Okrętowych zdolnego i wszechstronnego konstruktora kpt. mar. mgr. inż. A. Domiszewskiego. Wymieniam z nazwiska te osoby, aby upamiętnić i docenić ich wkład w realizację tego trudnego zadania. Każdy z nich wiedział i akceptował, że nie zważając na godziny pracy, musimy w ciągu 10 m-cy opracować nowe rozwiązania i zbudować nowy – prawdopodobnie zupełnie inny konstrukcyjnie pojazd podwodny.

Prawie wszystko zaprojektowaliśmy od nowa. Prototyp budowaliśmy we własnym warsztacie (pracownia wykonawczo-montażowa), zlecając tylko niektóre prace na zewnątrz. Było to dużo taniej, gwarantowało terminowość oraz lepsze (dokładniejsze) wykonanie niż przez stocznię. Dodatkową zaletą była możliwość wprowadzania na bieżąco poprawek i zmian w konstrukcji. W trakcie tej pracy został opracowany i wykonany prawdopodobnie pierwszy w Kraju birotacyjny silnik elektryczny – „stojan” i wirnik o jednakowych momentach bezwładności obracały się w przeciwnie strony z jednakową prędkością obrotową (wykonanie WAT – katedra prof. Dulewicza). Pozwoliło to na bezpośredni napęd śrub „tandem” przeciwbieżnych – bez konieczności stosowania skomplikowanej i ciężkiej przekładni mechanicznej. Zastosowaliśmy, prawdopodobnie także po raz pierwszy w kraju, pojedynczy ster w postaci dyszy o dowolnej płaszczyźnie sterowania w przestrzeni wodnej. W efekcie uzyskaliśmy promień cyrkulacji obiektu zaledwie ok. 2 m, zamiast ok. 30 m jak poprzednio. Aby mieć rozeznanie sytuacji podwodnej dalej niż 3-4 m przed pojazdem, kmdr ppor. mgr inż. A. Domiszewski skonstruował sonar pasywny i sonar aktywny. Ten ostatni wykrywał przeszkody w toni morskiej – nawet pręty czy niegrube liny w odległości do 30 m. Wreszcie w układach sterowania pojazdu wprowadziliśmy nieco automatyki, m.in. w trzymowaniu pojazdu i utrzymywaniu zadanej głębokości pływania. Zdążyliśmy na czas – na oznaczony dzień przyjazdu międzynarodowej komisji odbioru obiektu (14 osób). W ostatnim tygodniu pracy, pracownicy zespołu (Biegalski, Pleszewski i Jakus) w ogóle nie bywali w domu. Prowadzili badania pojazdu w basenie, określali jego osiągi i usuwali zauważone usterki – głównie nieszczelności. Tam pracowali i tam spali. Ja organizowałem im wyżywienie i papierosy. W dniu odbioru pojazdu przez komisję Układu Warszawskiego, raniutko już tam byłem. Wszyscy trzej, w ubraniach, podkurczeni z chłodu spali na podłodze. Żał mi było, że doprowadziłem ich aż do takiego stanu. Dobudziłem się jedynie Mariana Pleszewskiego. Powiedział tylko

„wszystko gra” i ponownie usnął na podłodze. Odbiór przez komisję przeszedł pozytywnie. Wszystkie wymagania (parametry) zamówienia zostały spełnione. Uzyskaliśmy wysoką ocenę. Zapadła decyzja o budowie serii.

Pragnę szczególnie serdecznie podziękować ś.p. komandorowi Janowi Biegalskiemu i komandorom podporucznikom Marianowi Pleszewskiemu, Andrzejowi Domiszewskiemu, Bogdanowi Sówce (obronił z wycinka swej pracy doktorat) oraz mgr. inż. Bartłomiejowi Jakusowi za ich ogromny wysiłek, zaangażowanie, trud nieliczący godzin pracy i za wiarę, że zdołamy zdążyć na czas z gotowym pojazdem. Pragnę również podziękować kierownikowi kolejnej pracowni wykonawczo-montażowej, st. bosmanowi, Bogumiłowi Śliwińskiemu i jego technikom. Nie było urządzenia czy elementu, którego pracownia nie wykonałaby w terminie i dokładnie; niezawodne w działaniu – niezależnie czy były z techniki mechanicznej, elektrycznej, elektronicznej, czy nawet precyzyjnej. Gdyby nie wszyscy wyżej wymienieni, byłby blamaż Uczelni i Marynarki Wojennej na skalę państw Układu Warszawskiego.

Co chciałem przez to swoje przydługie wystąpienie powiedzieć? Nie tylko przypomnieć dawne dzieje tej Uczelni. Przede wszystkim pragnę oddać należną pamięć i uznanie wymienionym wyżej wspomniałym pracownikom tej Uczelni, którzy przed laty swoją wyteżoną pracą, dużym wysiłkiem i zaangażowaniem m.in. budowali autorytet naukowy WSMW. W Polsce zawsze jest wielu romantyków – szczególnie wśród młodych ludzi, którzy „mierzą siły na zamiary”. Trzeba ich zauważyć i stworzyć przychylną atmosferę, a zrealizują nawet najbardziej śmiało przedsięwzięcia.

Poza tym, wydaje się, że można by powrócić do tematu zautomatyzowanych okrętów bezzałogowych, telesterowanych. Obecnie w USA pracuje się nad trzema czołgami bezzałogowymi sterowanymi zdalnie przez czwarty. Myśl ta sama. Obecnie mini-komputery są wielokrotnie tańsze niż 25 lat temu. Kanał automatyki jest w ogóle niepotrzebny, bo mają wbudowane tzw. „pakiety sprzęgające”. Pozostała elektronika jest tania i dostępna w kraju. Mam nadzieję, że dokumentacja techniczna ówczesnych rozwiązań leży gdzieś w Uczelni, że nie została zniszczona. Trzeba ją tylko adaptować (unowocześnić). Tak się składa, że ówczesny kierownik pracowni automatyzacji okrętów w technice komputerowej jeszcze pełni służbę w Marynarce Wojennej – mógłby być najbardziej miarodajnym konsultantem.

Podobnie można by powrócić do sprawy poduszkowców bocznościennych. W warunkach niedużego morza zamkniętego, jakim jest Bałtyk, w dalszym ciągu są i będą wskazane, a nawet konieczne niewielkie jednostki o bardzo dużych prędkościach pływania (50-70 węzłów) i dużej dzielności morskiej. Większość problemów budowy tego rodzaju jednostek swego czasu została w tej Uczelni rozwiązana (napęd podstawowy, napęd szczytowy, a nawet układ unoszenia). Konieczne będzie dopracowanie kurtyn. A może uda się podpatrzeć je u sojuszników? W moim przekonaniu budowa szybkich poduszkowców bocznościennych jest zupełnie realna. Podobnie jak wyżej, mam nadzieję, że dokumentacja techniczna i wyniki badań jeszcze są gdzieś w AMW.

Proszę nie traktować tego, co napisałem wyżej, jako megalomanii. Że tylko zespoły kierowane bezpośrednio przez mnie budowały autorytet Uczelni, czy tylko zespoły Wydziału Technicznego (obecnie Wydział Mechaniczno-Elektryczny). Wspomniałem jedynie o tych, których tematyka pozostaje aktualna również i dzisiaj.

Władysław Wojnowski
Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa

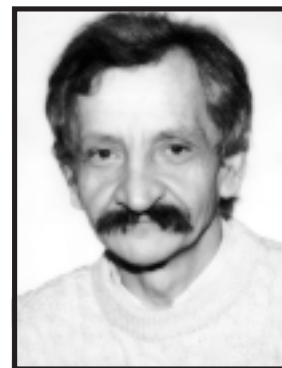


1904 1945 2004/2005
JUBILEUSZ POLITECHNIKI w GDAŃSKU

Pamięci GIZENGI poświęcamy...

Każdego dnia ludzie się spotykają, poznają i żegnają.

Niestety, także na zawsze. To naj-smutniejsze chwile, gorzyc rozstania i pożegnania. Jedynym ratunkiem jest pamięć. Fizycznie człowieka już nie ma wśród żywych, ale żyje pamięć o nim, o tym jaki był, co po sobie zostawił.



Najbardziej wyrazistą postacią pozostanie dla nas Witold GIZENGA Godzwon. Poznaliśmy się w czasie studiów na Wydziale Łączności (później Elektroniki) Politechniki Gdańskiej. A dokładniej w Studenckiej Agencji Radiowej, wielkiej przygodzie naszego życia. Radiu, nie mającym sobie równego, radiu, którego do dziś nie da się z niczym porównać. W drużynie, która tę Agencję tworzyła, był jej Wielki Guru, pasjonat, zapaleniec, niezwykle pracowity Witek. Czarnowłosa, drobnej budowy i niewielkiego wzrostu, nieustannie kipiał energią i pomysłami.

Witek miał, podobnie jak my wszyscy, dołączyć swój tekst o Studenckiej Agencji Radiowej do naszych wspomnień, które niebawem opublikujemy w postaci książki. On nie zdążył. Dlatego my chcemy przywołać Jego postać, tak dla całej bajki o SAR znaczącą.

Każdy, kto trafił w mury DS 16, musiał natknąć się na bardzo barwną, ruchliwą postać Gizengi. Skąd trafił on na Wybrzeże?

Przyjechał do Gdańska z Buska Zdroju, aby zostać inżynierem elektrykiem. Wykłady i ćwiczenia nie były jednak jego pasją. ON przyjechał studiować! Znalazł do tego doskonałe warunki w DS nr 16 przy ulicy Wyspiańskiego. Rada Mieszkańców, kluby powstające w akademiku były jego żywiołem. Jego życiorys z tamtego okresu znamy, niestety, bardzo wrywkowo. Wiemy o jego kolegach, takich jak: Babcia, Rynna, Kniota, a także jak zdobył swoje „drugie nazwisko”. Zawdzięczał je politycznym przemianom w Kongu. Wtedy to właśnie do Witolda GODZWONA dopisano „GIZENGE”.

Do SAR Witek wszedł jako właśnie „Gizenga”. Zaczynał jako sympatyk, następnie zaczął porządkować sprawy organizacyjno – administracyjne. Pojawiły się ogłoszenia i komunikaty na tablicy ogłoszeń, pojęcia: preliminarz i budżet, a także Kierownik Administracyjny. Tego było jednak za mało. W Pionie Technicznym SAR było dużo ludzi i tyle samo do zrobienia. Tak Witek zmienił swoje „SAR-o-Administracyjne” zainteresowania na techniczno-realizatorsko-finansowe.



*... zbudował jego techniczną potęgę. Murował, lutował, ciągnął kable... Witold „Gizenga” Godzwon
(fot. Zbigniew Trybak – Kronika Studencka, 1977 r.)*

Szybko okazało się, że naszym nauczycielem „SAR-ozycia” będzie nie kto inny, tylko – Witek GIZENGA – fenomen w każdym calu. Kupował nas od ręki.

Kończył się pierwszy etap budowy świetnego technicznie SAR. Było prawdziwe studio, mikser, magnetofony, wzmacniacze i kable łączące z akademikami, Kwadratówą, Aulą PG i – co szczególnie cenne – z Gdańską Rozgłośnią PR.

W czerwcu 1967 r. odbywała się uroczystość „X lat SAR” w Klubie „Kwadratowa”. I to był już „koniec” naszej wolności. Już tylko obóz w bazie „Baba Jaga” nad jeziorem Narie we wrześniu, a potem już tylko poziom 400 w „szesnastce” przez następne lata.

Zaczęła się normalna praca – szkolenia, egzaminy, egzaminy powtórkowe na „technika”, „miksera”.

Zmyślny „Gizenga” ze swą ekipą potrafili (w ramach ćwiczenia naszego refleksu, precyzyjnego myślenia, dobrej orientacji w wykonywanej pracy) tyle „świń” podłożyć, że można było łatwo stracić głowę. A to nagle się okazywało, że wszystkie przełączniki krosownicy są przełączone w drugą stronę, taśma magnetofonowa jest przekręcona i nośnik magnetyczny nie styka się bezpośrednio z głowicami magnetofonu, magnetofon pracuje z nieodpowiednią prędkością odczytu, taśmy się rwą, sklejki pękają, ginie gdzieś napięcie zasilające itp. Oj! niełatwo zdawało się takie egzaminy! Ale po szczęśliwym zakończeniu szkolenia, po zdaniu egzaminu przed surową komisją, złożoną z szacownych mikserów SAR pod przewodnictwem GIZENGI, taki technik mógł pewnie stawić czoła wszelkim trudnościom, jakie można było napotkać podczas realizacji lub emisji programu.

Dumą ówczesnego SAR były z prawdziwego zdarzenia profesjonalne magnetofony, m.in. SJ102. Na nim nagrywane były wszystkie programy Studenckiej Agencji Radiowej. Po niedługim czasie do magnetofonu tego dołączyły jeszcze dwa nowsze – SJ103 – tak więc pocziwe Szmaragdy częściowo poszły w odstawkę (prawdopodobnie przekazano je do Radia Medyk). SJ-102 słynął z tzw. „wajchy” do „wchodzenia po słowie” i na zawsze pozostał za naszych czasów magnetofonem, na którym nagrywano i wykonywano montaż.

GIZENGA zyskał sobie powszechne uznanie, także w zespołach radiowców

z innych uczelni.

Wspomina dr Jacek Teodorczyk (Akademia Medyczna).

„W owym czasie Radio Medyk zaczęło pracować w sposób bardziej systematyczny i profesjonalny. Było to związane z faktem dużej aktywności Studenckiej Agencji Radiowej, dążącej za wszelką cenę do zintegrowania studenckich radiofonii Trójmiasta. Wszystko to było możliwe za sprawą Witolda GIZENGI Godzwona, który był w SAR odpowiedzialny za sprawy techniczne. Dzięki niemu został zbudowany nowoczesny, jak na ówczesne czasy, stół mikserski. Wobec mizerności finansowej Uczelni wyposażenie radia ze strony naszej Alma Mater – AMG i poprawa opłakanego stanu technicznego radiowęzła nie byłaby możliwa, gdyby nie inicjatywa i poświęcenie Witka. Zbudowany przez niego stół mikserski zrewolucjonizował pracę w radio, zwielokrotniając jego możliwości. Żegnając go niedawno wraz z licznie zebranymi kolegami, znajomymi i Rodziną na cmentarzu sopockim, przywołując w pamięci jego szczupłą sylwetkę i charakterystyczne spojrzenie pomyślałem, że ta smutna uroczystość towarzyszenia w ostatniej drodze naszemu koledze stała jakimś wyznacznikiem czasu, który wciąż płynie i jedynie na moment w takich okolicznościach się zatrzymuje. Dlatego też chciałbym podziękować jeszcze raz Witkowi Godzwonowi za pomoc i osobisty wkład w wyprowadzaniu z ruiny technicznej „Radio Medyk”.

Pasją Witka była nie tylko technika. Także program, który twórczo rozwijał, i rozrywka. Uczestniczył aktywnie w działaniach dwóch nieformalnych grup: „Nalistów” i „KCK”, którego był prezesem.

Były to grupy aktywne i samowystarczalne – bowiem posiadały w swoim składzie piszących teksty, tworzą-



Uroczystość odsłonięcia tablicy na Ds 6 stwierdzającej, że z tego miejsca nadawała Studencka Agencja Radiowa

cych muzykę, śpiewających i grających na instrumentach muzycznych, lektorów, realizatorów dźwięku. Była to tak zgrana paka ludzi, bardzo wydajnych i z głowami pełnymi różnych pomysłów, że potrafili, dając upust swej woli twórczenia, realizować dodatkowe wspaniałe rzeczy, poza tymi, jakie normalnie czarterowane były podczas cotygodniowych kolegów SAR dla potrzeb bieżącego programu. Wystarczyła chwila – a po zakończeniu programu późną nocą nagle zaludniały się reżysernia i studio, a niestrudzeni „KCK-owcy” i „Naliści” przewalali na kilometry taśmy magnetofonowej swoje kolejne pomysły. Był to taki „SAR w SAR-ze”.

Pojawiły się w tym pisaniu nowe skróty literowe – wta-jemniczeni wiedzą, w czym rzecz, dla innych informacja – KCK, to tylko Klub Cnotliwych Kawalerów (w okresie późniejszym przemianowany na KCK i P), któremu szefował „Gizenga”, „Naliści” zaś, to nieformalna grupa rozrywko-

wa, dla której każda okazja była dobra, by się bawić (nie tylko NeptuNALIA).

Dobrą tradycją SAR, wprowadzoną przez Witka Godzwona, stały się spotkania towarzyskie pod tytułem: „Dzień Kobiet” i „Choinka”, odbywające się przy okazji i bez okazji, niezależnie od pory roku.

W roku 1969 Gizenga rzucił wyzwanie sobie, Uczelni i kolegom – stworzyć nową bazę SAR. Przybyło nieprzespanych nocy, długich dyskusji i problemów z tzw. codziennością. Zwarciownia – Pracownia Instytutu Wysokich Napięć PG, miejsce zawodowej pracy Witka, była Mu raz pomocna, umożliwiając wykonanie niezbędnych dla budowy SAR elementów, innym razem balastem, utrudniającym realizację pasji społecznika.

Do realizacji tego bardzo skomplikowanego przedsięwzięcia potrzebował markowych fachowców wielu specjalności, którymi w tamtych warunkach ekonomicznych mogliśmy być tylko my. Jego zmysł organizacyjny, twarda ręka i niesłychana pracowitość zaowocowały pomyślnym finałem – otwarciem Nowej Bazy – Studia Centralnego SAR w styczniu 1971 roku. Kierując zespołem, mówił: „niemożliwe jest możliwe”, „jeśli się czegoś podejmujesz – rób to dobrze”. Stworzył „Nowy SAR”, ale musiał zamienić Zwarciownię IWN PG na Sekcję Aparaturową PG, co okazało się świetnym dla Uczelni rozwiązaniem. Dalej dokonywał rzeczy niemożliwych: powstawały laboratoria, sieci komputerowe, wzbogacała się baza sprzętowa Politechniki Gdańskiej.

Zapamiętaliśmy Go jako niesamowicie zapracowanego faceta, który jednak nigdy nie tracił z pola widzenia swojej Rodziny.

Witka „Gizengę” GODZWONA wspominali:

Wojciech Andruszkiewicz

Dział Gospodarczy

Bogusław Maśnicki

Zespół Technik Multimedialnych

Mieczysław Serafin

Wydział Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki

Jacek Teodorczyk

Akademia Medyczna



Jubileusz 40-lecia SAR