

Wspomnienie o profesorze dr inż. Jerzym Wernerze

Nim napiszę kilka zdań o profesorze Jerzym Wernerze, powiem w jaki sposób losy moje w znacznym odcinku mojego życia łączyły się z profesorem. Po wyborze specjalności „Budowa samochodów” na Wydziale Mechanicznym Politechniki Łódzkiej, trafiłem z niezbyt liczną grupą moich kolegów do Katedry Budowy Samochodów, której pracownicy na czele z kierownikiem Katedry – profesorem Jerzym Wernerem podjęli kształtowanie w naszych umysłach podstaw tego, co później pozwoliło nam otrzymać dyplom inżyniera mechanika specjalności: Budowa Samochodów. Był to rok 1954 lub 1955; pamięć zawodzi. Pierwsze spotkanie z profesorem J. Wernerem nastąpiło oczywiście w sali wykładowej, którą stanowił niewielki pokój katedry. Była w nim tablica i wszyscy mieli miejsca siedzące, które pozwalały także na robienie notatek.

Dzisiaj nie mogę podać wielu szczegółów portretu profesora, które zapisały się w pamięci po tym pierwszym z Nim spotkaniu. Odtwarzając jednak ten portret i opisując sylwetkę podkreślić pragnę, że był wysokim, przystojnym mężczyzną, zawsze nienagannie ubranym. Nosił okulary w oryginalnej w owym czasie oprawie. Twarz gładka, zawsze ogolona. Włosy proste, rozdzielone przedziałkiem, przylegały do głowy. Z samego wyrazu twarzy można było wyczuć stałą koncentrację i jakieś napięcie psychiczne. Uśmiech nie był na niej częstym bywalcem i nie łamał okopów tej koncentracji. Cała postać profesora jawi mi się dzisiaj jako wyraz stałej powagi, dostojeństwa i zamyślenia.

Mój kontakt z profesorem Jerzym Wernerem na płaszczyźnie zawodowej i naukowej trwał do ostatnich chwil Jego życia. Jeszcze na dwa dni przed śmiercią byłem u Niego w szpitalu i rozmawiałem o różnych problemach Instytutu.

Przez ten prawie 25-cioletni okres wspólnej pracy, chwile różnych nastrojów występowały między nami.

Obraz profesora, który powyżej kreślę jest raczej wynikiem tego co ukształtował ten długi okres przebywania u Jego boku, niż to pierwsze z Nim spotkanie.

Profesor Jerzy Werner urodził się w 1909 roku w Krośnie. Był jedynym synem małżeństwa Wernerów. Ojciec Jerzego – inżynier włókiennik przeniósł rodzinę do Warszawy jeszcze przed wojną. Tam młody Jerzy podjął studia na Wydziale

Mechanicznym Politechniki Warszawskiej, którą ukończył uzyskując dyplom inżyniera w 1935 roku. Do wybuchu II Wojny Światowej tj. do 1 września 1939 roku pracował w tej uczelni jako starszy asystent w Katedrze Silników Spalinowych. Równolegle do pracy w uczelni pracował w Państwowych Zakładach Inżynierii, które w owym czasie były w Polsce ośrodkiem postępu technicznego oraz ośrodkiem rozwoju nowoczesnych technologii, które promieniowały na cały kraj. W PZInż.-ii powstawały nowoczesne konstrukcje pojazdów cywilnych i wojskowych a także rozwiązania różnych rodzajów uzbrojenia. Wykształcona w tych Zakładach liczna grupa inżynierów, już w czasie okupacji niemieckiej podejmowała kształcenie młodzieży w tajnych kompletach, a Ci którzy przeżyli okres wojenny po odzyskaniu niepodległości stanowili kadrę przyszłych profesorów w powstających po wojnie uczelniach technicznych kraju. Praca w PZInż.-ii była dla Jerzego Wernera doskonałą szkołą praktyki zawodowej, co można było dostrzec w późniejszej Jego pracy konstruktorskiej. W PZInż. inżynier Jerzy Werner spotkał nadto towarzyszkę życia, którą była Pani Walentyna z domu Kondratowicz. Ślub odbył się w 1938 roku.

Pisząc o okresie przed okupacją pragnę wspomnieć, że swoją pasję do samochodów młody inżynier Jerzy Werner uzewnętrzniał również tym, że redagował czasopismo techniczne „Technika Samochodowa”, które wydawane było przez SIMP.

Okres okupacji przeżyli Wernerowie: Jerzy i Walentyna w Warszawie. Tu Jerzy Werner pracował w elektrowni warszawskiej, zajmując się transportem, następnie w fabryce Dźwigów – „Bracia Jenike”.

Jeszcze przed majem 1945 roku, to oznacza jeszcze przed zakończeniem wojny Wernerowie przenoszą się do Łodzi. Wspomnieć tu wypada, że w owym czasie końca wojny Warszawa jako miasto nie istniała. Najbliżej Warszawy była Łódź, miasto niezniszczone podczas działań wojennych. W pierwszych miesiącach a nawet w pierwszych latach po wyzwoleniu kraju spod okupacji hitlerowskiej, Łódź stała się nieoficjalną stolicą Polski i miejscem, które przyciągało, bo dawało nadzieję na rozpoczęcie nowego życia.

Od początku swojego pobytu w Łodzi inż. Jerzy Werner wiąże się z Politechniką Łódzką, podejmując pracę na Wydziale Mechanicznym w Katedrze Silników Samochodowych.

W 1949 roku zostaje powołana na Wydziale Mechanicznym Katedra Budowy samochodów. Inż. Jerzy Werner zostaje mianowany zastępcą profesora i powołany

na stanowisko kierownika tej Katedry. Szybki rozwój Katedry, liczne osiągnięcia kierownika Katedry i Jego współpracowników, szczególnie na polu współpracy z rozwijającym się w kraju przemysłem samochodowym powodują, że inż. Jerzy Werner uzyskuje w 1962 roku tytuł naukowy profesora zwyczajnego.

Kierownikiem Katedry Budowy Samochodów pozostaje profesor Jerzy Werner do końca jej istnienia tj. do 1 września 1970 roku. Od 1 września 1970 roku struktura Politechniki Łódzkiej zostaje zmieniona. Podstawową jednostką naukowo-dydaktyczną staje się Instytut. Instytuty powstają z integracji katedr, których dotychczasowa działalność naukowa była prowadzona w dziedzinach nauki czy techniki, w których występowały jakieś wspólne obszary, widziane oczami tych, którzy tę integrację prowadzili. Od pierwszych chwil działania instytutów w Politechnice Łódzkiej powstał Instytut Pojazdów. Pierwszym jego dyrektorem został profesor Jerzy Werner. Sprawował On tę funkcję do czasu, kiedy stan zdrowia Mu na to pozwalał.

Profesor Jerzy Werner oprócz działalności w Katedrze Budowy Samochodów i później Instytutu Pojazdów podejmuje liczne prace na różnych stanowiskach w administracji akademickiej uczelni, na które zostaje powołany bądź przez Radę Wydziału, bądź przez Senat Uczelni. I tak: w latach 1960-1962 pełni funkcje Dziekana Wydziału Mechanicznego, w latach 1956-1957 jest Prorektorem Uczelni a w latach 1962-1968 Senat wybiera Go Rektorem Politechniki Łódzkiej.

Szczególnie owocny dla Politechniki Łódzkiej jest okres kadencji rektorskich profesora Jerzego Wernera. W tym czasie z Jego inicjatywy został opracowany perspektywiczny plan rozwoju Politechniki Łódzkiej, sięgający 1980 roku. W czasie Jego kadencji jako rektora zostały oddane do użytku pawilony: chemii radiacyjnej, garbarstwa i chłodnictwa oraz kompleks budynków Wydziału mechanicznego. Zostały też doprowadzone do stanu surowego dwa pawilony Wydziału Elektrycznego i jeden dom studencki oraz rozpoczęto budowę gmachu Wydziału Budownictwa Lądowego i hotelu asystenckiego. W 1967 roku doprowadził do podpisania umowy o współpracy z Uniwersytetem Strathclyde. Uniwersytet Strathclyde nadał Mu tytuł doktora honoris causa.

Oprócz pracy naukowej i organizacyjnej w Politechnice Łódzkiej profesor Jerzy Werner był stałym pracownikiem biura konstrukcyjnego przemysłu motoryzacyjnego, które przez wiele lat mieściło się w Łodzi. Nie wymieniam tu nazw tej instytucji, ponieważ przez wiele lat istnienia często zmieniała swój szyld, co wiązało się z jej

reorganizacją i zmiana zadań do wykonywania, jakie były jej przydzielane przez centralnie zarządzany przemysł motoryzacyjny. W późniejszych latach na bazie Łódzkiego Biura Konstrukcyjnego przemysłu motoryzacyjnego powstaje w Warszawie Centralne Biuro Konstrukcyjne, a jeszcze później zostaje powołany Przemysłowy Instytut Motoryzacji. W powstaniu tych wszystkich ośrodków konstrukcyjno-badawczych przemysłu motoryzacyjnego w kraju duży, osobisty wkład posiadał profesor Jerzy Werner.

Uznaniem dla pracy profesora Jerzego Wenera na rzecz przemysłu motoryzacyjnego było przyznanie Mu Państwowej Nagrody Naukowej. Został laureatem tej nagrody za udział w konstruowaniu a następnie w przygotowaniu produkcji pierwszego samochodu ciężarowego, który powstał po Drugiej Wojnie Światowej. Samochód ten oznaczony symbolem „Star 20” rozpoczął wieloletnią produkcję samochodów w Fabryce Samochodów Ciężarowych w Starachowicach.

Profesor Jerzy Werner był autorem pięciu podręczników akademickich, 28 artykułów naukowych i referatów. Promował 6 doktorów nauk technicznych, wielu z nich było i jest profesorami tytularnymi. Od 1971 roku był członkiem Komitetu Budowy Maszyn PAN. Był również ekspertem międzynarodowym w dziedzinie techniki samochodowej, zarówno w SIMP jak i w zespole Rzeczoznawców PZMot. W latach 1962-1973 był przewodniczącym rady programowej czasopisma „Technika Motoryzacyjna”. Od 1938 roku był członkiem Societe des Ingenieurs de l'Automobile (SIA). Był honorowany wieloma wyróżnieniami i odznaczeniami: Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Orderem Sztandaru Pracy II klasy, Medalem Komisji Edukacji Narodowej.

Profesor Jerzy Werner był konstruktorem z powołania. Jego talent konstrukcyjny był podziwiany przez studentów a później przez nich już jako pracowników biur konstrukcyjnych przemysłu motoryzacyjnego. Ponieważ profesor Jerzy Werner przez wiele lat łączył prace naukową z pracą w biurach konstrukcyjnych przemysłu motoryzacyjnego, to kontakt ten ożywia w dużym stopniu konstrukcyjne prace przejściowe i prace dyplomowe studentów. Absolwenci Wydziału mechanicznego specjalności „Samochody i Ciągniki” byli rozchwytywani przez powstające w kraju ośrodki, tworzące motoryzację w zniszczonym wojną kraju. Ci absolwenci byli ambasadorami Wydziału Mechanicznego, tworzyli o nim opinię, niosąc wstęgę sławy swym profesorom a wśród nich Temu, który był ich

przewodnikiem w zgłębianiu tajników konstrukcji samochodów – profesorowi Jerzemu Wernerowi.

Łączenie obowiązków kierownika Katedry z obowiązkami Dziekana czy rektora wymagało często wielogodzinnego przebywania w Politechnice. Profesor Jerzy Werner nie lubił być w Katedrze sam. Dawał do zrozumienia swoim współpracownikom, że chciałby, by Ci w czasie Jego obecności w Katedrze, także w niej przebywali. Rekwizytem przypominającym nam wszystkim fakt, że „szef” jest jeszcze w uczelni, był pozostawiony na wieszaku, stojącym w centralnym pokoju Katedr, kapelusz profesora. Często czekaliśmy na przybycie właściciela tego kapelusza do późnych godzin wieczornych. Wtedy jednak czas pracy nie liczył się na godziny, ten czas określały potrzeby życia.

Profesor Jerzy Werner zmarł w 1977 roku, w wieku 68 lat. Odszedł człowiek, o którym będą mówiły przyszłe pokolenia a dzieło Jego życia umieszczone w Politechnice Łódzkiej będzie częścią tej uczelni na zawsze.