

Wilczewski, Herbert

Zebranie Zespołu Badań Nautologicznych

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 17/1, 182-184

1972

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



no autorów jak i problemów, Zakład będzie popierał. Piszący na tematy semiotyczne zawsze sięgać muszą do samych dzieł autora względnie autorów i nigdy nie zadowolą się ani fragmentami ani tłumaczeniami. Fakt, że zarówno jedne jak i drugie ułatwiają pracę jest niekwestionowany. Nie mogąc jednak sprostać wszystkiemu, robić powinniśmy to, co w obecnej sytuacji możliwe jest do zrobienia. Dążyć więc będziemy do kontynuowania prac monograficznych o autorach i problemach z historii semiotyki, a zarazem rozwijać teorię i problematykę semiotyczną. Taki przekrój posiada — wydany już — pierwszy tom *Studiów z historii semiotyki*, takim też będzie tom drugi, aktualnie odsyłany do wydawnictwa. Na syntezę musimy jednak jeszcze poczekać (prof. B. Suchodolski).

Informację o tym interesującym spotkaniu wypada zakończyć apelem do wszystkich zainteresowanych problematyką semiotyczną o bezpośredni kontakt z zespołem, zgłaszanie tematów i propozycji autorskich względnie edytorskich. Zakład Historii Nauki i Techniki PAN — w miarę swoich możliwości — pragnie efektywnie patronować podjętej inicjatywie.

Jan Sulowski

POSIEDZENIE NAUKOWE ZESPOŁU HISTORII NAUKI XIX WIEKU

W dniu 27 października 1971 r. odbyło się pod przewodnictwem prof. Mariana Serejskiego kolejne posiedzenie Zespołu Historii Nauki XIX wieku, na którym dr Janina Żurawicka wygłosiła referat *Ignacy Radliński na tle swoich czasów — przekonania i poglądy*. Autorka omówiła sylwetkę Radlińskiego jako uczonego warszawskiego, typowego dla okresu niewoli narodowej, jego stanowisko wobec współczesnych mu tendencji kulturalnych i społecznych oraz jego dorobek naukowy w zakresie religioznawstwa.

Dyskusja, w której zabierali kolejno głos: mgr W. Mincer, prof. E. Geblewicz, A. Biernacki, doc. A. Grabski, doc. T. Kowalik, prof. M. Serejski, dr R. Wołoszyński, dr J. Skarbek, i dr B. Jaśkiewicz — koncentrowała się przede wszystkim wokół następujących zagadnień: 1) stosunek elementów oryginalnych do nieoryginalnych (przejętych od uczonych zachodnich) w dorobku religioznawczym Radlińskiego, 2) rola Radlińskiego jako popularyzatora nauki, 3) warunki materialne ówczesnej inteligencji polskiej.

J. S.

ZEBRANIE ZESPOŁU BADAŃ NAUTOLOGICZNYCH

W dniu 22 maja 1971 r. odbyło się, w gmachu Instytutu Budownictwa Wodnego PAN w Gdańsku-Oliwie, III Zebranie Zespołu Badań Nautologicznych.

W pierwszej jego części dr Władysław A. Drapella omówił najważniejsze sprawy organizacyjne Zespołu oraz — w obszernym referacie — zapoznał zebranych z projektem badań na lata 1971—1975. Projekt planu badawczego został przedstawiony na tle dotychczasowego stanu badań nautologicznych w Polsce oraz potrzeb naszej gospodarki morskiej i nauki w tym zakresie. Szczególną uwagę zwrócił referent na — wynikające z braku naukowych tradycji nautologicznych w Polsce — trudności badawcze, na pilną potrzebę stworzenia warsztatu naukowego, wyposażenia go w niezbędne pomoce, na brak informacji naukowej, a także na potrzeby lokalowe i finansowe. Wskazał także na konieczność stworzenia ośrodka kształcącego nautologów, ponieważ sam Zespół nie jest w stanie objąć badaniami nawet najważniejszych pro-

blemów nautologicznych. Referent postulował współpracę z resortem żeglugi, przemysłu ciężkiego oraz z instytutami i katedrami wyższych uczelni, przedsiębiorstwami i zjednoczeniami morskimi. Stwierdził, że wyniki badań nautologicznych — odpowiednio wykorzystane — mogą ułatwić nawiązywanie kontaktów naukowych i gospodarczych w skali światowej. Dawną dewizę: handel idzie za banderą, zastąpić należy nową: nauka idzie przed banderą. Dr Drapella zaproponował przeprowadzenie dyskusji nad planem pracy Zespołu z udziałem przedstawicieli wspomnianych instytutacji.

Po referacie wywiązała się żywa dyskusja. Dr Walenty Aleksandrowicz zwrócił uwagę na fakt, że tematyka nautologiczna nie pokrywa się z przyjętym przez Polską Akademię Nauk „podziałem terytorialnym”, co w niektórych wypadkach może stać się przyczyną zastrzeżeń, szczególnie natury administracyjnej. Stwierdzenie to jest w zasadzie słuszne, jednak z drugiej strony obserwujemy przecież zmiany w zakresie terytorium badań w czeg o poszczególnych naukach, powstawanie obszarów badawczych interdyscyplinarnych tak, że niemożliwy jest ścisły podział kompetencji.

Kpt. ż.w. Henryk Borakowski (były dyrektor Szkoły Rybołówstwa Morskiego) zwrócił uwagę na niedostatki w szkicach historycznych dotyczących Szkoły Morskiej w Gdyni. W związku z jubileuszem 50-lecia tej najstarszej uczelni morskiej w Polsce miały miejsce wystąpienia na żenująco niskim poziomie, lub wnoszące zbyt mało istotnych treści. Za niezwykle pilną sprawę uznał dyskutant zabezpieczenie materiałów pozostałych po wybitnych ludziach morza, np. po zmarłym niedawno inż. Tumiłowiczu. Sugestie kpt. Borakowskiego poparł prof. Bolesław Kasprowicz. Stwierdził on, że ostatnio ukazują się prace młodych historyków, podejmujących tematy z zakresu gospodarki morskiej, którzy nie zadają sobie, niewielkiego zresztą trudu dotarcia do żyjących jeszcze działaczy na tym polu w okresie międzywojennym. Staje się to często powodem wyciągania mylnych wniosków.

Dr Mieczysław Prosnak zwrócił uwagę na problematykę publikacji archeologicznych. Wyraził on przekonanie, że archeologowie w sposób niewystarczający wykorzystują możliwości podejmowania tematów powiązanych z nautologią. W sposób zatrważający giną zabytki szkodnictwa np. Zalewu Wiślanego, nie zabezpieczone ani przez konserwatora wojewódzkiego, ani przez Muzeum Morskie w Gdańsku.

Mgr Zygmunt Kłodnicki zaproponował, aby rozszerzyć nieco zakres prac etnograficznych prowadzonych w terenie, uwzględniając potrzeby i wymogi nautologiczne, na co etnografowie zwracali dotąd niewielką uwagę. Konieczny jest pośpiech, gdyż giną bezcenne zabytki w całej Polsce, nie tylko nad Zalewem Wiślanym.

Dyskusję podsumował prof. Bolesław Kasprowicz stwierdzając, że wysunięte sugestie przekonsultowane zostaną z kierownictwem Zakładu Historii Nauki i Techniki PAN.

Po przerwie — w drugiej części zebrania — inż. Marian Czerner przedstawił projekt badań nad dziejami kanałów żeglugowych. Na wstępie referent omówił periodyzację rozwoju budowy tych kanałów, a następnie zaproponował opracowanie historii Kanału Kilońskiego, którego budowę podjęła skonsolidowana Rzesza Niemiecka Bismarcka, decydując się na prowadzenie polityki imperializmu kolonialnego i rywalizację na morzu z imperium brytyjskim. Kanał ułatwił przerzucanie zespołów „Hochseeflotte” z Bałtyku na Morze Północne i wykonywanie zagónów oceanicznych. Oprócz prac nad dokumentacją techniczną przeprowadzano także studia modelowe, a po wstępnym etapie prac ziemnych weszły do pracy pogłębiarki. Pomimo, iż Kanał Kiloński zaczęto bardzo wcześnie modernizować, prace te ukończono w zasadzie na krótko przed drugą wojną światową. Wobec niezwykle szybkiego tempa rozwoju techniki Kanał ten obecnie porównywać można do starej drogi wiejskiej w dobie nowoczesnych autostrad. Obok problemów ruchu po kanale (mi-janki itp.) trzeba było także rozwiązać sprawę komunikacji przez kanał, utworzono

więc służbę pilotażową. Na osobne zainteresowanie zasługują zagadnienia prawne wielkich kanałów żeglugowych.

Zasadnicze znaczenie dla pracy — proponowanej przez referenta — mają materiały statystyczne, analiza ruchu bander itp. Pożyteczne mogą okazać się biuletyny informacyjne, publikowane przez zarządy większych kanałów.

W dyskusji dr W. A. Drapella wyraził pogląd, iż nie zaniehbując kontynuowania studiów porównawczych nad historią kanałów żeglugowych, priorytet należałoby przyznać badaniom dziejów polskich kanałów śródlądowych, nie wyłączając projektów niezrealizowanych. Dr W. Aleksandrowicz stwierdził, że należałoby dokładnie naświetlić okoliczności presji jaką wywierał Bismarck na podjęcie decyzji budowy Kanału Kilońskiego. W oparciu o swe wieloletnie poszukiwania archiwalne dr Aleksandrowicz podał szereg informacji źródłowych, wyraził jednak zastrzeżenie co do możliwości opracowania tego tematu przez referenta. Ponadto celowość takiego przedsięwzięcia podważa fakt, że podjęto prace nad wielotomową historią Kanału Kilońskiego. Dr M. Prosnak wystąpił z postulatem rozważenia celowości poszerzenia badań nad kanałami o zagadnienia dotyczące zespołów funkcjonalnych (rzeka-przełwoka) w przeszłości oraz pogłębiania odcinków wodnych w czasach współczesnych.

Do poruszonych w dyskusji problemów ustosunkował się — w dłuższym wywodzie — inż. Czerner. Następnie głos zabrał prof. B. Kasprowicz, stwierdzając, że piśmiennictwo dotyczące kanałów żeglugowych jest stosunkowo znaczne, a Kanał Kiloński posiada także swoje monografie, np. znaną książkę Hansa Kurta Arnolda. Prof. Kasprowicz sugerował jednak zbadanie udziału Polaków w budowie i eksploatacji Kanału Kilońskiego.

W dalszym ciągu zebrania dr W. Aleksandrowicz przedstawił genezę Związku Gdańskich Kapitanów Morskich, przeprowadzając analizę tego typu zrzeszeń na szerokim tle porównawczym. Formy strukturalne zrzeszenia gdańskiego ulegały przeobrażeniom, ponadto zarysowała się pewna specyfika nawet w stosunku do podobnych zrzeszeń w innych miastach polskich. Zrzeszenia żeglarskie — od Pomorza Gdańskiego aż po Szczecin — skupiały ludzi oświeconych, znających języki obce, troszczących się nie tylko o fundowanie kaplic, lecz także kas zapomogowych, szpitali, szkolenie następców, wyprzedzając w tym wiele ośrodków zachodnioeuropejskich. Badania wykazały, że kapitanowie gdańscy byli ludźmi światłymi. Myślą i postępowaniem wybiegali poza ciasne ramy ówczesnej pobożności. Byli w dość wyraźnej opozycji w stosunku do Krzyżaków, a po rozbiorach do władz pruskich. Wy różnili się także w mecenacie sztuki. Klejnotem zrzeszenia była drogocenna złota fujarka. Związek od początku swego istnienia miał silne powiązania z ludnością dzielnicy Osiek, a jego tradycje przetrwały do XX stulecia, choć nauka niemiecka nie okazała im większego zainteresowania. Przyczyną tego mogła być opozycja zrzeszenia w stosunku do Krzyżaków i Prusaków.

Po referacie wywiązała się dłuższa dyskusja, w której — obok kierowanych pod adresem referenta pytań — mgr Henryka Romańska wyraziła pogląd, że tak drogocenna fujarka zrzeszenia gdańskiego, jak i klejnot zrzeszenia w Łebie w postaci Srebrnego Dorsza mogły mieć także znaczenie reliktyw dawnej żeglarsko-rybackiej kultury duchowej. Prof. Kazimierz Kubik zwrócił uwagę na wczesne powstawanie załazków szkół morskich oraz na udział zrzeszenia gdańskiego w tym zakresie.

W dniu następnym, 23 maja, odbyło się V Walne Zebranie członków Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i sesja naukowa, podczas której wygłoszone zostały dwa referaty: doc. Janusza Sztumskiego *Socjologia morska, przedmiot i problemy* oraz doc. Andrzeja Piskozuba *Nautologia a kultura morska*.