

# Kalembka, Sławomir

---

"Mosty w Polsce i mostowscy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)", Janusz Jankowski, Wrocław 1973 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 19/3, 579-582

---

1974

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.



nie i Ch. Lyellu (jak to czyni autor) — to omawiać system heliocentryczny przy ukryciu nazwiska Kopernika. Podobnie wypaczony jest obraz geografii drugiej połowy XIX w. przez pominięcie Darwina i jego teorii, oraz dzieje geografii politycznej, gdy brakuje nazwisk J. Bodina i Monteskiusza. Zdziwienie czytelnika potęguje obraz geografii współczesnej, która mimo swego nader skomplikowanego charakteru jest reprezentowana jedynie przez dwóch autorów niemieckich: C. Trol-la i H. Lautensacha, przy pominięciu tak ważnych tendencji jej rozwoju, jak matematyzacja i funkcjonalizm. W sumie okazałe to dzieło przez swą jednostronność bardziej spełni rolę lektury na uczelniach niemieckich, niż zaspokoi oczekiwane i zapowiedziane we wstępie nadzieje na całościowy obraz „europejskiego rozwoju” geografii. Z tego też powodu publikacja niniejsza, ukazująca wkład Niemiec w rozwój geografii, realizuje program Międzynarodowej Komisji Historii Myśli Geograficznej w daleko bardziej ograniczonym zakresie, niż wydana w Stanach Zjednoczonych analogiczna książka: E. Fischer, R. D. Campbell, E. S. Miller, *The Question of Place. The Development of Geographic Thought* (Wirginia 1969).

Józef Babicz

Janusz Janowski: *Mosty w Polsce i mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*. Wrocław 1973 Zakład Narodowy imienia Ossolińskich ss. 346, nlb. 1, 247 ilustr. i szkiców.

Zakład Historii Nauki i Techniki Polskiej Akademii Nauk. Monografie z Dziejów Nauki i Techniki, t. 83.

Dzieje komunikacji, czyli w najszerszym tego słowa znaczeniu, dzieje sposobów i środków, jakich ludzie używali, aby przemieszczać się z miejsca na miejsce oraz wejść z sobą w kontakt bezpośredni lub pośredni, to jedna z najbardziej pasjonujących dziedzin historii. Pasjonująca — bo pokazująca olbrzymią pomysłowość ludzką w tej dziedzinie, a zarazem dająca możliwość głębszego wejrzenia w wiele płaszczyzn działalności społeczeństw i zachodzących między tymi rodzajami działalności związków.

Jednym z głównych działów dziejów komunikacji, jako części historii techniki, są dzieje transportu. A jeśli idzie o dzieje transportu drogowego i kolejowego, to są one nierozzerwalnie związane ze sztuką budowania mostów. Z czasem, gdzieś od końca XVIII w., ta wymagająca zawsze wyobraźni i doświadczenia umiejętność stała się zależna od rozwoju niektórych działów matematyki, fizyki, materiałoznawstwa i wielu dziedzin techniki.

W ostatnich kilkunastu latach widoczny jest znaczny postęp w polskich badaniach nad dziejami ojczystej nauki, a także nad niektórymi dziedzinami techniki. Ale osiągnięcia te dotyczą głównie dawniejszych epok, ciągle natomiast są niedostateczne, jeśli idzie o wiek XIX. A właśnie w tym stuleciu zostały położone podwaliny nowoczesnej nauki i techniki w Polsce, co miało też swój udział w przyspieszeniu rozwoju nowoczesnej, tj. powszechnej świadomości narodowej w dobie zaborów.

Powitać więc należy z zadowoleniem ostatnio wydaną, obszerną pracę o dziejach budowy mostów na ziemiach polskich od czasów najdawniejszych po rok 1918, faktycznie jednak, co zresztą zrozumiałe, w 3/4 poświęconą dokonaniom ubiegłego wieku.

Praca ta napisana została głównie na podstawie opracowań i, w mniejszym zakresie, wydawnictw źródłowych, z tym że i opracowania w wykazie błędnie, choć w zgodzie ze zwyczajami panującymi w naukach technicznych i przyrodniczych, nazwano źródłami. Właściwe źródła archiwalne zostały wykorzystane w bardzo małym stopniu. Nie sięgnięto też po dawne dokumentacje techniczne, przechowywane w niektórych archiwach. Nie wykorzystane też zostały dosyć

wartościowe, jak się wydaje, dla tej problematyki źródła z czasów przedrozbiorowych, jakimi są różne inwentarze i lustracje. Natomiast materiał ikonograficzny służy nie tylko do ilustracji pracy, lecz jest także wielokrotnie na jej łamach analizowany.

Z konieczności konstrukcja tej pracy jest złożona, co zresztą spowodowało w kilku wypadkach powtarzanie się niektórych informacji. Cztery rozdziały, idące w porządku chronologicznym, odpowiadają czterem wyróżnionym w pracy etapom dziejów budownictwa mostowego w Polsce. W ramach tych rozdziałów wydzielone zostały, w układzie problemowym, podrozdziały opisujące różne rodzaje mostów. Opisy zgrupowano w ramach owych podrozdziałów czy to ze względu na pełnione przez te mosty funkcje (mosty drogowe, miejskie, wojenne, kolejowe), czy też ze względu na materiał, z którego je skonstruowano (drewno, kamień, żelazo, stal, beton, żelazobeton). W takiej, nie zawsze konsekwentnie przeprowadzonej konstrukcji książki, znalazło się też miejsce na omówienie dziejów piśmiennictwa fachowego, sposobów kształcenia kadr, historii dwóch polskich przedsięwzięć budowy mostów z II połowy XIX w., oraz dzieł polskich inżynierów-mostowców na obczyźnie.

W pierwszym, bardzo krótkim rozdziale omawianej książki zaprezentowano budownictwo mostów na terenach zachodniej Słowiańszczyzny, a następnie w państwie polskim, od czasów prehistorycznych po koniec XII wieku. Rozdział drugi przedstawia tę problematykę od pełnego średniowiecza po połowę wieku XVII. Nie wydaje się, aby ta ostatnia cezura była właściwa. Już choćby z samego tekstu rozprawy wynika, że w II połowie XVII wieku nie nastąpiła żadna zmiana jakościowa ani też nie powiększyła się wydatniej ilość mostów budowanych na terenie Rzeczypospolitej, odwrotnie, widoczny był nawet w tej dziedzinie pewien regres. Słuszniejszym więc byłoby przyjęcie cezury lat sześćdziesiątych XVIII wieku i uwzględnienie tego przy ustalaniu granicy między rozdziałami II i III. Bowiem w czasach stanisławowskich, nawet jeśli nie wzniesiono jakichś wybitnych konstrukcji mostowych, to jednak nastąpił widoczny postęp w dziedzinie rozważań teoretycznych, projektowania i przygotowań organizacyjnych (powołanie w armii jednostek pontonierów i korpusu inżynierów). Ów postęp polskiej myśli inżynierskiej świetnie potwierdził się w czerwcu 1792 r., kiedy to na Niemnie pod Grodnem szybko zbudowano pomysłowy most czasowy w kształcie poziomego łuku, po którym sprawnie przeszła cofająca się na zachód armia litewska. Most ten był dziełem Michała Sokolnickiego, wówczas kapitana.

Rozdział trzeci recenzowanej pracy przedstawia dokonania polskiego budownictwa mostowego od połowy XVII wieku po rok 1850, choć, jak już podkreślono, stosowniejsze byłoby rozpoczęcie tego rozdziału w latach sześćdziesiątych XVIII w. W rozdziale tym opisano pierwsze mosty kolejowe i pierwsze mosty metalowe w Polsce.

Najobszerniejszy jest rozdział ostatni, stanowiący prawie 2/3 pracy. Opisano w nim różne rodzaje mostów wzniesionych na ziemiach polskich przez swoich i obcych budowniczych w latach 1850—1920. W nim również przedstawiono mosty zbudowane przez polskich inżynierów, a także polską firmę (K. Rudzki i Ska w Warszawie) na potężnych rzekach cesarstwa rosyjskiego aż po Amur oraz w obu Amerykach.

Zasadniczy zrab pracy uzupełniają: przedmowa, streszczenia angielskie i rosyjskie, bibliografia, skorowidze geograficzny i nazwisk, spisy ilustracji i rzeczy.

Omawiana tu praca zasługuje na wysokie uznanie jako książka potrzebna i ciekawa informacyjnie, a przy tym pionierska w literaturze naukowej polskiej. Ale nieuniknioną cechą dzieł pionierskich jest ich niedoskonałość. O pewnych pot-

knięciach w konstrukcji pracy już wspomniano. Do teŝej kategorii spraw naleŝy teŝ pominięcie w niej niektórych waŝnych zagadnień.

Oto w rozdziale ostatnim znalazł się duŝy, kilkudziesięciostronicowy podrozdział, poświęcony historii budowy i opisowi konstrukcji mostów stalowych na Wiśle od jej źródeł, poprzez Warszawę aż do ujścia. Ale zabrakło opisu metalowych mostów gdańskich na Martwej Wiśle. Co więcej, w ogóle pominięto opis stalowych mostów na Odrze i na największych jej dopływach. Można by przypuszczać, że jest to wynik założenia, iż mosty projektowane przez obcych inŝynierów i często nawet budowane przez obcych robotników nie będą interesować polskiego czytelnika. Lecz takie założenie jest nie do przyjęcia, gdyż dziś stoją one w granicach Rzeczypospolitej, a co więcej, zaprzeczeniem takiego założenia jest fakt występowania w dwóch ostatnich rozdziałach licznych opisów mostów kamiennych i stalowych — kolejowych i drogowych, wzniesionych nad mniejszymi rzekami Dolnego Śląska oraz Warmii i Mazur. Tym większą niekonsekwencją jest pominięcie historii metalowych mostów odrzańskich, noteckich i dolnej Warty.

A oto garść zauważonych drobnych potknięć i opustek w recenzowanej pracy.

W rozdziale I odczuwa się brak dokładniejszego opisu systemu mostowego grodu książęcego na Ostrowie Lednickim (s. 14). Wyspa ta była połączona mostami z dwoma brzegami jeziora (długości 174 i 428 m, a szerokości 6 m przy głębokości wody do prawie 12 m), którymi przebiegał trakt z Poznania do Gniezna. Było to niewątpliwie jedno z efektywniejszych osiągnięć wczesnopolskiej sztuki budowy mostów. Szkoda teŝ, że w tym rozdziale zabrakło omówienia zespołu pomostów portowych przy piastowskim grodzie gdańskim.

W następnym rozdziale zaskakuje wiadomość, iż kępa wiślana, leżąca naprzeciw Starego Miasta Torunia, była „zwana w dawnych wiekach Holmem”, a lewe ramię rzeki, ją właśnie opływające, Martwą Wisłą (s. 22, 23). Oczywiście na starych sztychach lub planach niemieckich albo szwedzkich nazwa ta może wystąpić, ale w miejscowej tradycji od średniowiecza określana była ta wyspa najczęściej jako Kępa Bazarowa. Natomiast lewe ramię Wisły od strony Majdanów i Dybowa zwane było w dawniejszych czasach Polską Wisłą, a dziś Wiselką. Nazwy Martwa Wisła używa się czasami w Toruniu na określenie resztek starorzecza ciągnącego się na północ od głównego koryta, wzdłuż parku na Bydgoskim Przedmieściu.

W rozdziale III opisano szereg mostów wzniesionych w końcu XVIII wieku przez władze zaborcze austriackie na terenie Galicji (s. 47 i in.), natomiast pominięto inwestycje mostowe z tegoŝ okresu z terenu dzielnicy pruskiej, związane choćby z budową Kanału Bydgoskiego. Niezbyt precyzyjnie i systematycznie opisano liczne późnośredniowieczne i nowożytne mosty i pomosty gdańskie na Motławie i jej ramionach, kanale Raduni i licznych fosach (s. 58 i n.). Z niektórych sformułowań nie zorientowany czytelnik może wnioskować, że mosty odbudowywane lub przebudowywane na miejsce dawniejszych konstrukcji pojawiają się w danym miejscu jako pierwsze. Oto przykłady: akwedukt kanału Raduni przechodził nad fosami miejskimi na wiele lat przed rokiem 1715 (s. 58), bo już w XVI wieku. Most na Nowej Motławie, przy wieżach zwanych Konwiami Mlecznymi, także istniał na kilkaset lat przed końcem XVIII wieku (s. 59). Konstrukcja widoczna na sztychu, pod jezdnią mostu prowadzącego do Bramy Wyżynnej to nie „jakiś przejście dla pieszych” (s. 60), ale przepust wodociągu prowadzącego wodę pitną od pobliskiego kanału Raduni do centrum Głównego Miasta Gdańska. Nieporozumieniem jest wzmianka, oparta na analizie sztychów do dzieła Hartknocha, o istnieniu w okresie I Rzeczypospolitej stałego mostu przez Wisłę w Chełmnie (s. 61). W Chełmnie istniał tylko pomost przeładunkowy przy głównym korycie rzeki oraz, najpewniej, most przerzucony przez starorzecze, którym szła

droga do przystani. Zapewne rezultatem błędu korektorskiego jest określenie rozpiętości pierwszego mostu lub raczej kładki dla pieszych, skonstruowanego z żelaza w Paryżu w 1803 r. na 18,52 m. W podrozdziale poświęconym mostom wojennym z czasów Księstwa Warszawskiego i Królestwa Polskiego (s. 99) zabrakło wzmianki o moście pontonowym przerzuconym przez Wisłę przez saperów polskich między Szpetalem Dolnym a Włocławkiem w końcu września 1831 r. „Tygodnik Petersburski” zgodnie z nazwą wychodził, w latach 1830—1858, właśnie nad Newą, a nie w Warszawie (s. 112). Zakwalifikowany w recenzowanej rozprawie (s. 121) do stałych mostów gdańskich Długi Most (Lange Brücke) w istocie rzeczy był w XIX wieku, jak i dziś, umocnionym nabrzeżem i słusznie się obecnie nazywa Długim Pobrzeżem. O ile wiadomo, prowizoryczny most w Płocku na Wiśle, zbudowany w czasie I wojny światowej, nie przetrwał do kampanii wrześniowej (s. 123), ale został zastąpiony na kilka lat przed wybuchem II wojny światowej, m.in. w związku z budową linii kolejowej Płock-Sierpc, nowoczesnym, stalowym, drogowo-kolejowym mostem z jezdnią górą. Nieco przesadzone jest twierdzenie, iż średni nacisk jednej osi parowozu na tor wzrósł w trzydziestolecu 1875—1905 z 13 do 20 ton (s. 136). Typowa rosyjska lokomotywa towarowa serii R (cztery osie napędowe i jedna oś toczna) z 1899 r. miała średni nacisk osi po 13,3 t. Podobny był średni nacisk czterech osi lokomotywy serii Ow z 1901 r., a była to wówczas maszyna masowo budowana.

I jeszcze kilka spraw związanych z nazewnictwem. Historycznie rzecz ujmując bardziej zdomowiona jest w języku polskim nazwa Dyneburg (Daugavpils) niż Dźwińsk (s. 173). Natomiast obecnie połączone nurty Bugu i Narwi, płynące pod modlińskim mostem nazywamy częściej Bugo-Narwią, a nie tylko Narwią (s. 176, 179). I wreszcie — poprawna historycznie jest nazwa Królestwo Polskie, a nie Królestwo Kongresowe — nagminnie występująca w pracy.

Ta, zapewne zresztą niepełna, lista luk, pomyłek lub nieścisłości występujących w recenzowanej książce w niczym jednak nie może zmienić jej ogólnej oceny. Pracę Janusza Jankowskiego uznać należy za dzieło potrzebne, pionierskie, bogate w informacje i jako takie zasługujące na przychylnie przyjęcie zarówno przez historyków techniki, historyków ogólnych, zwłaszcza XIX w., jak również przez inżynierów-projektantów i budowniczych mostów. Wypadałoby tylko życzyć, aby problematyka ta doczekała się szerszego zainteresowania ze strony badaczy dziejów techniki, a także abyśmy się doczekali podobnego, choć może bardziej dopracowanego pod względem warsztatu historycznego, tomu poświęconego polskiemu budownictwu mostowemu, myśli technicznej i konstruktorom mostów w ostatnim półwieczu.

Sławomir Kalembka

Barbara Bieńkowska, Tadeusz Bieńkowski: *Kierunki recepcji nowożytnej myśli naukowej w szkołach polskich (1600—1773). Część I: Przyrodznawstwo*. Warszawa 1973 Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego ss. 119.

Ponad półtorawieczny okres poprzedzający powstanie Komisji Edukacji Narodowej nie miał dotychczas najlepszej sławy. Powierzchnowe oceny historyków literatury, przy niedostatecznej znajomości kultury tych czasów, przyczyniły się w dużym stopniu do przedstawienia renesansu i oświecenia jako okresów szczytowych w rozwoju nauki. Z barokiem wiązano na ogół upadek kultury w ogóle, widząc dno tego upadku w czasach panowania Sasów. Tym tendencjom przeciwstawiali się ostatnio wszyscy, którzy zapoznali się dokładnie z materiałami źródłowymi, publikacjami, dziełami sztuki, architekturą. Ciekawe dane na ten temat przedstawił Henryk Barycz w pierwszej części drugiego tomu *Historii nauki polskiej*, ale autor następnej części tego dzieła znów nie docenił w pełni postępu wiedzy w Polsce właśnie w czasach Sasów. Przypisano wprawdzie ogromną rolę