

# Wieczorkiewicz, Paweł Piotr

---

## "Transatlantyki. Zarys ich dziejów i techniki", Witold Urbanowicz, Gdańsk 1977 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 24/4, 841-845

---

1979

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.



*De revolutionibus*. Dzieło to nie było w cenie w wieku XVI. Nabywały je uniwersytety i zajmujący się wszystkim *litterati*, ale zaczęto je chować, gdy dostało się na *Indeks*. Tym się tłumaczy dysproporcja w rozmieszczeniu dzieła między katolicką a innowierczą Europą (z korzyścią dla tej ostatniej). Musiało też być wiele zatajonych egzemplarzy w rękach prywatnych. Dowodem – choćby egzemplarz norymberskiego pierwodruku nabytego pokątnie przez kpt. dra W. Charkiewicza, złożony dziś w Instytucie Polskim i Muzeum Gen. Sikorskiego w Londynie.

Po ukazaniu się wydania warszawskiego z r. 1854 i toruńskiego z r. 1873 cena edycji z r. 1543 wyraźnie spadła. Wiemy, że jeszcze w r. 1953 zaoferowano w Londynie egzemplarz tej edycji za cenę £ 350!

Cóż tedy powiedzieć – zapytuje Koczy – na cenę 105.600 dolarów, uzyskaną w roku 1974 za pierwsze wydanie *Revolutionum*? Jak tyle zabytków europejskiej kultury, tak i ta *edito princeps* dostała się do Ameryki, a stamtąd na aukcję w galeriach Setheby and Co. w Londynie. Przetarg miał niezwykle uroczysty i dramatyczny przebieg, odbijając się żywym echem w prasie. Nie dziw! Sami antykwariusze nazwali swój wyjątkowo okazały katalog *Copernicus* i opatrzyli go wzorowymi zdjęciami oprawy dzieła, jego karty tytułowej, dedykacji Retyka i okolicznościowego poematu. Trudno orzec, jakim okolicznościom przypisać należy tę tak bardzo wygórowaną cenę. Ale jeszcze trudniej oprzeć się mniemaniu, że jedną z tych okoliczności był rozmach i rozgłos, jakimi cieszyły się uroczystości Roku Kopernika w całym świecie. Gdyby tak istotnie było – konkluduje Koczy – byłby to dowód, że uroczystości Roku miały swój sens (!).

Za drugi paradoks Roku Kopernika uznaje Koczy najnowsze dane o stanie zachowania egzemplarzy norymberskiej edycji dzieła *O obrotach*. W r. 1943 Stanisław Mierzwa doliczył się 82 egzemplarzy tego wydania, w r. 1949 K. Zeller – 74, E. Zinner – tylko 69. Natomiast rejestrującemu te egzemplarze Gingerichowi udało się do r. 1975 ujawnić ich 162! Co się tyczy geografii ich rozmieszczenia, to na czoło wysuwa się NRD i RFN (45 egzemplarzy), USA (44 egzemplarze), Wielka Brytania (25 egzemplarzy). Ostatnio do liczby ogółem zachowanych 162 egzemplarzy doszły jeszcze egzemplarze w Brukseli i Bazylei oraz egzemplarz w londyńskim Instytucie Polskim i Muzeum Gen. Sikorskiego.

Na zakończenie godzi się jeszcze zacytować uwagi o wspomnianej już waszyngtońskiej księdze kopernikowskiej, księdze wydanej staraniem The Smithsonian Instituten i noszącej tytuł *The Nature of Scientific Discovery*. Koczy, po pierwsze, ryzykuje stwierdzenie, że księga ta ziszcza powiedzenie Śniadeckiego o tym, że geniusz Kopernika w jego dziele wylany „wcielił się w pamięci ludzkie, mając tak szczęśliwie zatrudnić myśli i pojęcia następných wieków”. I, po drugie, pisze co następuje: „Kopernik wyłaniający się z tej Księgi, to nie ten natchniony geniusz obrazu Matejki, to nie ten zamyślony „Borussus mathematicus”, spoglądający na nas z dzieła Gassendiego, ani tym bardziej eskulap czy kanonik uwieczniony na tyłu obrazach w ciągu tylu wieków! Nie – Kopernik z Księgi Waszyngtońskiej, to Kopernik taki, jakim go widzimy na okładce Księgi i na zamówionym dla niej portrecie pióra L. Baskina – zamazany skazaniec, jakby zgorszony tym, co z nim nauka wyprawia”.

A. Kempfi  
(Ostrówek)

Witold Urbanowicz: *Transatlantyki. Zarys ich dziejów i techniki*. Gdańsk 1977. Wydawnictwo Morskie s. 377+3 nlb. Seria: „Historia morska”.

Najnowsza książka Witolda Urbanowicza – jednego z najwybitniejszych w Polsce teoretyków budowy okrętów i konstruktorów okrętów – opiera się nie tylko na teoretycznych studiach i badaniach, ale także na bogatych doświadczeniach autora. Omawia on w niej rozwój żeglugi pasażerskiej na przestrzeni 160 lat, od końca drugiej dekady ubiegłego stulecia do

dnia dzisiejszego. Profesor Urbanowicz ogranicza swoje rozważania jedynie do statków pełniących służbę na Atlantyku (Północnym Atlantyku). Wydaje się to w pełni uzasadnione, dla tej bowiem trasy, która stanowi most łączący Europę z portami amerykańskimi i kanadyjskimi, budowano jednostki największe, wyróżniające się oryginalnymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi, wytyczające nowe drogi w budownictwie okrętowym. Nawet pobieżne wyliczenia wykazują, iż pływała tam większość statków pasażerskich. Spośród wszystkich jednostek pasażerskich o pojemności powyżej 20 000 BRT, jakie kiedykolwiek powstały, dla linii północnoatlantyckiej wybudowano przeszło połowę (87 z 158); jeśli podwyższyć granicę pojemności do 30 000 BRT proponcja ta będzie jeszcze bardziej wymowna.

Witold Urbanowicz znajdował się w tej szczęśliwej dla badacza sytuacji, że dysponował – obok materiałów źródłowych – podstawowymi monografiami i kompendiami; większość z nich pochodzi z lat ostatnich, co wynika ze wzrostu zainteresowania historią żeglugi pasażerskiej. Wśród nich w pierwszym rzędzie należy wskazać pracę Arnolda Kludasa<sup>1</sup> zawierającą charakterystyki techniczne i opisującą losy historyczne około 1000 największych statków pasażerskich. Pomimo pewnych zastrzeżeń metodologicznych jakie budzi, jest to praca niezmiernie wartościowa ze względu na bogactwo zgromadzonego w niej materiału. Bez wątpienia stanowiła ona dla autora *Transatlantyków* znaczną pomoc.

Trzeba podkreślić, iż obok licznych pozycji książkowych profesor Urbanowicz wykorzystał również cenne materiały źródłowe, jakimi stała się jego korespondencja prowadzona przez wiele lat z najważniejszymi spółkami armatorskimi i stoczniami budującymi jednostki pasażerskie. Spośród kilku tytułów, które zostały pominięte w bibliografii i tekście, za ważne należało by uznać książkę francuskiego historyka żeglugi – Jeana Trogoffa, poświęconą rywalizacji pomiędzy największymi towarzystwami żeglugowymi na Północnym Atlantyku aż do wybuchu II wojny światowej oraz cykl artykułów Ulricha Blumenscheina ogłoszony w zachodnioniemieckim tygodniku „Stern”<sup>2</sup>, wartościowy m.in. dzięki oryginalnej i bogatej ikonografii (ilustracyjna strona książki profesora Urbanowicza budzi największe wątpliwości). Co prawda wykorzystanie tych i kilku innych jeszcze pozycji przyczyniłoby się może do skorygowania drugorzędnych wniosków, nie wpłynęłoby jednak na ostateczne tezy pracy.

Periodyzację pracy prof. Urbanowicza wyznaczają nie tylko wynalazki i nowinki techniczne (zastosowanie śruby, turbiny parowej itp.), ale także wydarzenia polityczne (np. wojny światowe, które przerywały żeglugę atlantycką), ekonomiczne (kryzysy odbijające się bezpośrednio na spadku zainteresowania przewozami i zmniejszeniem wychodźstwa do Ameryki), wreszcie społeczne (antyimmigracyjna kampania w Stanach Zjednoczonych – zakończona uchwaleniem odpowiednich ustaw przez Kongres w latach 1891, 1907, 1917, 1921). Zastosowany przez autora podział wydaje się uzasadniony i słuszny; powoduje, iż historia techniki ujmowana jest w ścisłym związku z wydarzeniami politycznymi i ekonomicznymi; ubocznym efektem są jednak nieuniknione powtórzenie i nawiązanie do informacji przytaczanych już w tekście przy innej okazji. Nieocenioną pomocą dla czytelnika jest więc wzorowo opracowany indeks: osób, stocznii, armatorów i statków.

Punktem wyjścia pracy jest drugie dziesięciolecie XIX wieku: utworzenie Black Ball Line – pierwszej spółki zajmującej się regularnymi przewozami przez ocean (1817) i rejs przez Atlantyk pierwszego parowca „Savannah” (1819). Za początki prawdziwie regularnych i masowych

<sup>1</sup> Arnold Kludas: *Die grossen Passagierschiffe der Welt*. Vol 1–5. Oldenburg-Hamburg 1972–1974. Wątpliwość budzi np. uznanie przez Kludasa za kryterium, granicy 10 000 BRT (opisuje jedynie statki większe). Wydaje się bowiem iż pojęcie wielkości statku było historycznie zmienne; jeśli na przełomie XIX i XX wieku 10 000 BRT oznaczało jednostki największe, to już w latach międzywojennych zaledwie średnie (prawdziwie olbrzymy liczyły się od 20 000, lub nawet 30 000 BRT).

<sup>2</sup> Jean Trogoff: *La course au Ruban Bleu*. Paris 1945; Ulrich Blumenschein: *Glanz und Ende der grossen Passagierschiffe*. „Stern” 1973 nr 18–25. W poszukiwaniu dobrych zdjęć można było sięgnąć nieco szerzej do prasy i to nie tylko fachowej. Niezwykle wartościowe materiały ilustracyjne dotyczące słynnej „Normandie” zawiera np. artykuł Raymonda Lestonnata: *Le paquebot „Normandie”. Le géant de l’Atlantique*. „L’Illustration” 1 VI 1935 s. 185–216.

przewozów oceanicznych należy jednak uznać połowę XIX wieku – okres wielkiego przełomu technicznego, jakim było zastosowanie w budownictwie okrętowym żelaza, stali, napędu parowego oraz śruby. O znaczeniu szlaku północno-atlantyckiego świadczy to, iż stał się on poligonem, na którym wypróbowano wszystkie te nowości: tu pojawiły się w latach 40-tych i 50-tych tak pionierskie statki jak „Great Britain” (pierwszy żelazny pełnomorski śrubowiec wyposażony w grodzie wodoszczelne) i „Great Eastern” (największy statek świata aż do roku 1901!), oba konstrukcji Isambarda Kingdoma Brunela.

Te najnowsze osiągnięcia techniki służyć miały celowi podstawowemu – przerzucaniu przez ocean nieprzeliczonych rzesz emigrantów, na które czekały ogromne, niezasiedlone pustki na Zachodzie i tysiące stanowisk pracy w fabrykach i zakładach rzemieślniczych Północy.

Ostatnie ćwierćwiecze XIX wieku nie przyniosło nowych, rewelacyjnych rozwiązań technicznych. Wobec dynamicznie wzrastającego zapotrzebowania na siłę roboczą najistotniejszym zagadnieniem pozostawało pomieszczenie największej możliwie liczby emigrantów. Prędkość, komfort i bezpieczeństwo podróży zaczęły jednak odgrywać, wobec zaostrzającej się walki pomiędzy armatorami, coraz większą rolę, stając się środkiem do przyciągania coraz liczniejszych bogatych pasażerów. Skutkiem tej rywalizacji było pojawienie się statków coraz większych. Umożliwiał to wyraźny postęp w budownictwie okrętowym, jaki nastąpił na przełomie wieków; zamówienia na wielkie i najnowocześniejsze liniowce stanowiło czynnik przyspieszający postęp techniczny. I tak granicę 20 000 BRT przekroczono w 1901 roku (brytyjski „Celtic”, 20 904 BRT); 30 000 BRT – w 1907 r., (brytyjska „Lusitania”, 31 550 BRT); 40 000 BRT – w 1911 r., (brytyjski „Olympic” – 45 324 BRT); 50 000 BRT – już w roku 1913 (niemiecki „Imperator” – 52 117 BRT). Warto tu podkreślić, iż autor – omawiając okres największego rozkwitu transatlantyków – nie ograniczył się jedynie do przedstawienia dokonania Brytyjczyków, Amerykanów, Francuzów i Niemców, ale opisał także pojawienie się nowych współzawodników – Włochów, a następnie Skandynawów, Austriaków, Rosjan.

Niejako na marginesie pracy pozostają informacje o wpływie, jaki rozbudowa flot pasażerskich wywarła na rozwój przemysłu stoczniowego. A przecież zamówienia na pasażerskie liniowce, obok budowy wielkich okrętów wojennych, stanowiły podstawę prosperity wielkich stoczní. Zakłady Harland and Wolff w Belfaście wybudowały do wybuchu I wojny światowej aż 66 (!) wielkich statków pasażerskich – przede wszystkim dla słynnej spółki White Star Line. Podobną rolę w Niemczech odgrywała stocznia „Vulcan” w Szczecinie (do 1914 roku 15 statków pasażerskich powyżej 10 000 BRT, w tym jednostki w swoim czasie największe i najszybsze na świecie)<sup>3</sup>.

I wojna światowa i kryzys ekonomiczny lat 30-tych w zasadniczy sposób odbiły się na zahamowaniu przewozów oceanicznych. Miejsce emigrantów zajęli teraz stosunkowo zamożni przedstawiciele klas średnich. Podróżni ci żądali luksusowych warunków podróży i zmniejszenia czasu przebywania na morzu. Zaostrzyło to walkę o „Błękitną Wstęgę Atlantyku” symboliczną nagrodę dla najszybszego statku pasażerskiego na Atlantyku Północnym. Znacznie zwiększyła się także wygoda podróży: wskaźnik pojemności, przypadającej na jednego pasażera, wzrósł niemal dwukrotnie z 19,9 BRT w r. 1911 (brytyjski „Olympic”) do 35,4 BRT w r. 1931 (brytyjski „Empress of Britain”). W konsekwencji doprowadziło to do koncentracji kapitałów wśród armatorów – bowiem na budowę tak wielkich i kosztownych statków-palaców jak słynne olbrzymy „Conte di Savoia”, „Rex”, „Bremen”, „Europa”, „Normandie”, „Queen

<sup>3</sup> Mniejsze znaczenie miały już zakłady Schichausa w Gdańsku (do 1914 roku tylko 4 takie statki). W końcu pierwszej dekady naszego stulecia punkt ciężkości w niemieckim przemyśle stoczniowym przesunął się nad Morze Północne – na czoło wysunęły się stocznie Blohm und Voss i Howaldt w Hamburgu oraz bremeńskie „Vulcan” i Deschming AG „Weser”. Po I wojnie światowej, w związku z nową sytuacją polityczną i ograniczaniem niemieckiej żeglugi, kryzys w przemyśle stoczniowym objął przede wszystkim stocznie wschodniemieckie: do 1941 w stoczniach Szczecina wybudowano zaledwie 3 statki powyżej 10 000 BRT, a Gdańska – ledwie 2 (oba jednak wielkie – „Columbus” (I), późniejszy „Homeric” o pojemności 34 351 BRT, oraz „Colombus” (II), o pojemności 32 354 BRT).

Mary” i „Queen Elizabeth” mogły sobie pozwolić jedynie największe spółki subsydiowane przez państwo.

Zmierzch wielkich statków pasażerskich i żeglugi transatlantycznej nastąpił po II wojnie światowej. Decydujące znaczenie miało wprowadzenie do lotów nad Atlantykiem samolotów turbośmigłowych i odrzutowych. Ich masowe użycie spowodowało szybki spadek ilości pasażerów przewiezionych drogą morską (w r. 1958 lotnictwo przejęło już ponad połowę pasażerów nad Atlantykiem Północnym). Ostateczny cios żegludze pasażerskiej zadał kryzys naftowy w latach 70-tych. Wielkie i nieekonomiczne pasażerskie olbrzymy kończą dzisiaj swoje kariery jako pływające koszary i hotele.

Bogactwo, wręcz natłok, materiału spowodowało, iż w książce znalazła się pewna, niezbyt zresztą wielka ilość błędów i usterek. W kilku wypadkach, jak się wydaje, są one skutkiem literackiego temperamentu autora: barwność opisu sprzyja bowiem czasem nie dosyć precyzyjnemu formułowaniu określeń. Niecisłe jest twierdzenie jakoby w roku 1915 „Lusitania” była drugim co do wielkości statkiem pasażerskim (s. 92): większymi od niej były bowiem wówczas „Vaterland”, „Imperator”, „Aquitania”, „Olympic” i „Mauretania”. Nieprecyzyjne jest również określenie tegoż statku jako pierwszego większego od „Great Eastern” (s. 47): dłuższym był wybudowany w r. 1899 „Oceanic”, a pojemność większą do brunelowskiego olbrzyma posiadał zbudowany w dwa lata później „Celtic”. Niedokładna jest informacja jakoby zatopienie „Empress od Britain” było jedną z największych wojennych strat aliantów w latach II wojny światowej (s. 163): był to bowiem największy transportowiec utracony skutkiem bojowych działań nieprzyjaciela. Nieprawdziwe jest stwierdzenie, iż m/s „Georgic” był w roku 1956, w chwili gdy był wycofany na złom, największym motorowcem świata (s. 240). Autor nie wziął bowiem pod uwagę, iż statek ten po zbombardowaniu w roku 1941 i wynikłym stąd pożarze, został odbudowany w stoczni Harland and Wolff w Belfaście i „zmniejszony” do 27 268 BRT (nie ma o tym zresztą mowy w tekście i czytelnik może odnieść wrażenie, iż jednostka została bezpowrotnie stracona). Większą pojemność miał przeto bliźniaczy „Britannic” (od 1947 aż 27 666 BRT), którego ominęły złe wojenne przygody<sup>4</sup>. Nieporozumieniem jest informacja jakoby budowa statku „Adriatic” nie doszła w ogóle do skutku (s. 87). Jednostka ta o pojemności 24 541 BRT weszła do linii w roku 1907 (rejs dziewiczy rozpoczął się 8 V 1907 na trasie Liverpool-Nowy Jork) i pozostawała w służbie przez 26 lat<sup>5</sup>.

Dwie omyłki dotyczą „Titanica”. Mylna jest teza, jakoby jedynie w pierwszym rejsie nie miał on ubiegać się o „Błękitną Wstęgę Atlantyku” (s. 99), statek był bowiem zbyt powolny, aby kusić się o pobicie rekordu konkurencyjnej cunardowskiej „Mauretanii”. Również błędne jest twierdzenie, iż w dziewiczym rejsie już w porcie Southampton omal nie doszło do zderzenia brytyjskiej jednostki z amerykańskim „St. Paul” (s. 98); sprawcą niebezpieczeństwa był inny wybitny transatlantyk „New York” (ex „City of New York”)<sup>6</sup>.

Spśród obfitych poloników należałoby sprostować z dawna przestarzały pogląd jakoby „Piłsudski” miał się stać ofiarą torped okrętu podwodnego (s. 210): najbardziej kompetentni badacze niemieccy stwierdzili dość już dawno bez wątpliwości, iż flagowy polski transatlantyk zatonął na minie postawionej u wybrzeży brytyjskich przez zespół niemieckich niszczycieli<sup>7</sup>. Pisząc o niezwykle popularnych w latach międzywojennych „klejnotach carcy” czyli dawnych statkach rosyjskich „Kursk”, „Car” i „Carica” (zbudowanych za sumę, jaką uzyskała carowa Maria Teodorowna ze sprzedaży swojej biżuterii), które w roku 1930 podniosły polskie bandery jako „Polonia”, „Pułaski” i „Kościuszko” należało wspomnieć o ostatnim, czwartym, z tej serii („Russia”) – który podobnie, jak i pozostałe statki wszedł po roku 1918 w skład floty duńskiej, ale nie został następnie odkupiony przez GAL.

<sup>4</sup> A. Kludas, dz. cyt. V. 3 s. 92–94.

<sup>5</sup> Tamże V. 1 s. 92.

<sup>6</sup> Por. Geoffrey Marcus: *Dziewicza podróż*. Gdańsk 1974 s. 40; Walter Lord: *A Night to Remember*, New York 1961 s. 104.

<sup>7</sup> Por. G. Hümmelchen: *Minenerfolge deutscher Zerstörer an der englische Ostküste (Oktober 1939 – März 1940)*. „Marine Rundschau” 1960 H. 1 s. 46.

Dyskusyjne jest pominięcie kilku wielkich i wybitnych statków pasażerskich, które zaznaczyły swoją obecność na Północnym Atlantyku. Brak więc szerszej informacji o pierwszym wielkim statku „Hapagu” – „Amerika” – wybudowanym w brytyjskiej stoczni Harland and Wolff, który stał się prototypem dla dwu dalszych olbrzymów wybudowanych zresztą już w Szczecinie – „Kaiserin Auguste Victoria” i „George Washington”. Nieuwzględniono również pary transatlantyków brytyjskich należących do Atlantic Transport Line – „Minnewaska” (21 716 BRT, w służbie 1923–1933) i „Minnetonka” (21 998 BRT, w służbie 1924–1933).

Wątpliwości budzą też niekiedy ogólne informacje, dotyczące szeroko rozumianej historii morskiej i historii techniki. Tak więc sprostowania wymaga stwierdzenie, że torpedy powstały w 90 lat po wojnie krymskiej (s. 37); w rzeczywistości miało to miejsce w roku 1868, a więc w 12 lat później. Niedokładne jest twierdzenie jakoby działalność niemieckich krążowników pomocniczych (zazwyczaj adaptowanych wielkich statków pasażerskich) rozpoczęła się w lutym 1915 roku (s. 120), trwała ona bowiem od początku wojny; podobnie błędnie autor przypisuje jednemu z nich „Kaiser Wilhelm der Grosse” „wiele ofiar” (s. 145), albowiem zdołał on zatopić jedynie 3 statki o pojemności 10 500 BRT. Nieprawidłowa jest pisownia pierwszego rosyjskiego parowca „Elisawieta” (s. 20; winno być bowiem „Jelizawieta”), błędnym – nazwanie samolotu Tu-114 maszyną odrzutową (s. 276; jest to czterosiłkowy turbosmigłowiec).

*Transatlantyki* profesora Witolda Urbanowicza są książką z zakresu historii techniki. Osobisty stosunek autora do opisywanej problematyki (pełne ekspresji charakterystyki statków „Normandie”, „United States” i „Hamburg”), przejrzysta konstrukcja, humanistyczna koncepcja, wreszcie barwna i wytrawna stylistyka powoduje, iż będzie ona czytana nie tylko przez fachowców. Recenzentowi wypada mieć nadzieję, iż autor – zachęcony jej powodzeniem – podejmie się dzieła szerszego: opisanie historii wszystkich statków pasażerskich w ostatnim stuleciu.

Nasuwa się jeszcze wątpliwość pod adresem edytora – Wydawnictwa Morskiego. Otóż przykrym nieporozumieniem jest wyposażenie książki tak dobrej, wydanej w doskonałej serii „Historia morska” w tak skandalicznie reprodukowane fotografie, fotografie, które przecież w zamierzeniu autora miały stanowić integralną część tekstu.

Paweł Piotr Wieczorkiewicz

(Warszawa)

W. M. Pasięckij: *Geograficzeskije issledowanija diekabristow*. Moskwa 1977. Izd. „Nauka” 184 s.

Historią geografii autor zajmuje się już wiele lat i ma na swym koncie naukowym dużo poważnych publikacji<sup>1</sup>. Książka, którą obecnie oferuje czytelnikom, dotyczy – mało znanej karty działalności dekabrystów – ich osiągnięć na polu geografii. Treść przedstawiona jest w sześciu zasadniczych rozdziałach. W pierwszym znajdujemy liczne przykłady świadczące o tym, że dekabryści w swych programach wyznaczali wielką rolę geografii. Wychodzili bowiem z założenia, iż wielkie reformy, mające na celu wydzwignięcie z zacofania carskiego imperium, nie będą możliwe w przypadku braku znajomości środowiska własnego kraju, jego ludności, bogactw naturalnych, rozwoju przemysłu, stanu rolnictwa itd. Wysuwali bardzo ciekawe i śmiałe projekty badań mało znanych regionów Rosji, jak również terenów z nią sąsiadujących. Przygotowywali też plany nowego podziału administracyjnego kraju, uzasadniając szczegółowo celowość proponowanych zmian. Ponadto zajmowali się propagowaniem wiedzy geograficznej.

<sup>1</sup> Do najważniejszych należą następujące: *Iwan Fiedorowicz Kruzensztern*. Moskwa 1974. Izd. „Nauka”; *Arkticzeskije putieszestwija rossijon*. Moskwa 1974. Izd. „Mysl”; *Fierdinand Pietrowicz Wrangiel*. Moskwa 1975. Izd. „Nauka”.