

Michał Glock, Oskar Myszor

O książce niesłusznie nagrodzonej

Przegląd Historyczno-Wojskowy 12 (63)/1 (234), 193-198

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

O KSIĄŻCE NIESŁUSZNIE NAGRODZONEJ

Maciej K. Franz, *Okręty lotnicze I wojny światowej*, Gdynia 2009.

Wiadomość, że ukazała się w końcu w Polsce książka o okrętach lotniczych I wojny światowej, nawet nas ucieszyła. Początkową radość zmącił jednak jej brak w księgarniach. Rozpoczęliśmy intensywne poszukiwania przez Internet. Zamiast książki napotkaliśmy tylko entuzjastyczną recenzję autorstwa studenta historii, Tomasza Michalika, w portalu „Histmag”¹. Nasz apetyt na *Okręty lotnicze* osiągnął próg krytyczny. Po kilku dniach – sukces – udało się dzięki znanemu portalowi aukcyjnemu. Niezwłocznie zatopiliśmy się w lekturze. Słowo: „zatopiliśmy” jest jak najbardziej na miejscu, ponieważ w miarę pokonywania kolejnych stron zaczęło brakować nam powietrza. Zalało nas morze banału i nieścisłości, od których w książce, niestety, aż się roi.

Po pierwsze, przypisy jasno wskazują, że autor zwyczajnie „zlepił” kilka wcześniej opublikowanych artykułów na łamach „Okrętów Wojennych”. Maciej Franz zresztą się do tego otwarcie przyznaje (we wstępie), wspominając zarazem o udoskonaleniu warsztatu naukowego (niestety, dokonuje w nim pewnych wręcz „studenckich” błędów²) oraz o ich rozbudowaniu (czego nie udało nam się zauważyć). Autor nie poprawił np. błędnych informacji o krążowniku lotniczym „Alma” (dotyczących jego uzbrojenia), niewiele też uzupełnił o „Orlicy”. Nie chce się wierzyć, że nie słyszał o świetnym opracowaniu A. Goriełkina³ i w ciągu tych kilku lat nie był w stanie się z nim zapoznać. W teże pracy bardzo szczegółowo zaprezentowano służbę tego transportowca lotniczego i jego samolotów. Nie rozumiemy także, jak można było nie wykorzystać świetnej, choć również nie nowej, pracy Marka Hermy o I wojnie światowej na Morzu Czarnym, pracy Kozłowa o działalności Floty Czarnomorskiej w czasie walk w Rumunii czy ponad 70-letniego opracowania Nikołaja Nowikowa o operacjach teże floty przeciwko wybrzeżom przeciwnika w latach 1914–1917⁴. Bez tych kilku opracowań, które wciąż można nabyć bez większych problemów, publikacja Franza staje się niezwykle uboga i może służyć, co najwyżej, za szkic prawdziwej książki.

¹ <http://histmag.org/?id=4474&act=ac>. W świetle naszych poniższych uwag, chcielibyśmy od razu zwrócić uwagę na jeden fragment tej recenzji: *Wartość merytoryczna książki jest wysoka. Autor rzetelnie przedstawia aktualny stan badań, odwołuje się do wielu innych prac, dotyczących tej tematyki, bazuje nie tylko na tekstach najnowszych.*

² Jeżeli skrót op. cit. (opus citatum – dzieło cytowane) jest zapisywany kursywą, to również kursywą należy napisać ibidem (tamże) i trzeba to robić konsekwentnie. Skrót *op. cit.* można stosować tylko i wyłącznie wtedy, gdy mamy jedną pracę danego autora. Maciej Franz stosuje, niestety, ten skrót np. przy nazwisku E. Kosiarza, autora trzech pozycji, na które się powołuje. Przypomina to swoisty bieg z przeszkodami – czytelniku, bądź mądry i zgadnij, o którą pracę chodzi?! Powołując się na artykuły, podajemy jedynie tytuł czasopisma, rok jego wydania i numer. Miejsce wydania piszemy tylko w jednym przypadku – jeżeli określony tytuł ma takie samo brzmienie, a jest wydawany w różnych miejscach.

³ A. S. Goriełkin, *Razwitiye awiacii Baltijskogo flota nakanunie i w chodie Pierwoj mirowoj wojny*, w: *Oczerki z istorii Baltijskogo flota*, t. 2, Kaliningrad 1999, s. 103–114.

⁴ M. Herma, *Pod banderą św. Andrzeja. Rola Floty Czarnomorskiej w realizowaniu koncepcji strategicznych (militarnych) Rosji w latach 1914–1917*, Kraków 2002; D. Ju. Kozłow, *Flot w rumynskoj kampanii 1916–1917 godow*, Sankt Petersburg 2003; N. W. Nowikow, *Opieracii flota protiv bieriega na Czornom morie w 1914–1917 godach*, Moskwa 1937 (toż: Sankt Petersburg 2003).

To, niestety, jedynie wierzchołek góry lodowej. W spisie wykorzystanej literatury brakuje wielu, wręcz podstawowych opracowań encyklopedycznych poświęconych okrętom różnych flot z okresu I wojny światowej. Autor nie korzystał np. z dość już starych, ale wciąż wartościowych książek o pierwszowojennych okrętach brytyjskich, francuskich, włoskich i austro-węgierskich, opublikowanych przez wydawnictwo Ian Allan w latach siedemdziesiątych XX w.⁵ Maciej Franz korzystał z fundamentalnej encyklopedii Ericha Grönera o okrętach niemieckich 1815–1945, ale z pierwszego, dwutomowego wydania z 1966 r., zamiast poważnie rozszerzonej wersji ośmiotomowej z przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Zastanawiamy się, jak można cokolwiek sensownego napisać o okrętach lotniczych Rosji, jeżeli nie widziało się na oczy siódmego tomu opracowania Bernharda Gomma, gdzie dosyć dokładnie zaprezentowano wszystkie okręty rosyjskie (do 1917 r.), współpracujące z lotnictwem (oraz z aerostatami)⁶. O dziwo – jeśli wierzyć podanej bibliografii – Maciej Franz nie skorzystał nawet z poświęconego okrętom I wojny światowej tomu z serii „Conway’s All the World’s Fighting Ships” (1906–1921), chociaż w bibliografii znalazły się wcześniejsza (1860–1905) i późniejsza (1922–1946) pozycja z tego – mimo wszystko wciąż niezastąpionego – czteroksięgu. Brak również monografii poświęconych okrętom lotniczym, m.in. opracowania Davida Hobbsa o lotniskowcach (i transportowcach wodnosamolotów) Royal Navy i jej flot siostrzanych (zawierającego również kroniki służby jednostek pierwszowojennych)⁷ czy znakomitego zeszytu o okrętach lotniczych do 1945 r., wydanego przez (niestety, już nieżyjącego) Siegfrieda Breyera w serii „Marine-Arsenal”⁸. Brak podstawowych prac przekłada się, niestety, na nierówne potraktowanie poszczególnych okrętów – niektóre są opisane dokładnie, przy innych jest kilka zdań, a nawet jedno.

Podobne luki można zauważyć w literaturze dotyczącej samych samolotów. Brak np. fundamentalnego opracowania A. Aleksandrowa o samolotach rosyjskiej marynarki wojennej do 1917 r.⁹ i pracy Wadmima Szawrowa o historii konstrukcji samolotów w Rosji carskiej i ZSRR do 1937 r.¹⁰. To tylko kilka przykładów z „rosyjskiego” poletka, ale to samo dotyczy również innych państw. Autor nie korzystał nawet z takich „bryków”, jak opracowanie Petera Cooksley’a o pierwszowojennym lotnictwie Wielkiej Brytanii (ujmującym krótko, lecz treściwie, również Royal Naval Air Service)¹¹. O braku monografii poszczególnych typów samolotów brytyjskich, francuskich czy niemieckich nawet nie warto wspominać. Te luki zaowocowały również poważnymi – naszym zdaniem – uchybieniami w tekście. Przede wszystkim: w książce o okrętach lotniczych nie powinno zabraknąć porządnego rysu historycznego rozwoju samolotów morskich w poszczególnych krajach. W zamian, na końcu książki, otrzymujemy jedynie aneks z niepełnymi danymi technicznymi (zazwyczaj brak

⁵ F. Dittmar, J. Colledge, *British Warships 1914–1919*, Shepperton 1972; J. Labayle Couhat, *French Warships of World War I*, Shepperton 1974; A. Fraccaroli, *Italian Warships of World War I*, Shepperton 1970; R. Gréger, *Austro-Hungarian Warships of World War I*, Shepperton 1976.

⁶ B. Gomm, *Die russischen Kriegsschiffe 1856–1917*, t. 7, Wiesbaden 1992.

⁷ D. Hobbs, *Aircraft Carriers of the Royal and Commonwealth Navies: The Complete Illustrated Encyclopedia from World War I to the Present*, Londyn 1996.

⁸ S. Breyer, *Flugzeugkreuzer, Flugzeugmuttertschiffe und Flugzeugtender bis 1945*, Wolfersheim 1994. Zamieszczone w aneksie rysunki w większości ewidentnie pochodzą jednak z tego opracowania.

⁹ A. O. Aleksandrow, *Samoloty otieczestwiennoj konstrukcii. Wozdusznyje suda rossijskogo impieratorskogo flota 1894–1917*, t. 1–2, Sankt Petersburg 1996.

¹⁰ W. B. Szawrow, *Istorija konstrukcii samolotow w SSSR do 1938 goda*, Moskwa 1985.

¹¹ P. Cooksley, *The RFC/RNAS Handbook 1914–18*, Phoenix Mill 2000.

powierzchni nośnej i zasięgu) 15 najpopularniejszych modeli, przy czym w jednym wypadku – wodnosamolotu Hansa-Brandenburg KDW – brak jakichkolwiek danych! To, niestety, tylko przedsmak tego, co nas czeka w aneksie dotyczącym – tytułowych przecież – okrętów...

Po kolei. Książka liczy łącznie ok. 250 stron (dokładna liczba jest trudna do ustalenia, gdyż w aneksach brak paginacji) i składa się zasadniczo z siedmiu części: wstępu (8 s.), trzech rozdziałów właściwego tekstu (I. *Powstanie i rozwój lotnictwa morskiego* – 20 s., II. *Działania okrętów lotniczych w czasie I wojny światowej* – 90 s., III. *Konferencja waszyngtońska jako efekt I wojny światowej* – 20 s.; razem 130 s.), zakończenia (20 s.), bibliografii (10 s.) oraz dwóch aneksów (o okrętach i wodnosamolotach – ok. 80 s.). Właściwa treść zajmuje ok. 140 stron, czyli niewiele ponad połowę objętości.

Wspomnianym „aneksom” należy poświęcić więcej uwagi. Pisząc we wstępie do nich: *W wielu przypadkach odtworzenie parametrów jednostki okazało się niemożliwe lub trudne do ustalenia przez autora (...). Uzupełnienie tego aneksu może (...) stać się zadaniem dla wszystkich miłośników historii okrętów wojennych. Autor będzie wdzięczny za wszelkie nowe informacje*, Maciej Franz, trzeba przyznać „popisał się” w tym miejscu niezwykłą odwagą, a raczej indolencją. Dotychczas byliśmy przekonani, że napisanie książki należy do autora, a tymczasem okazuje się, że mają to zrobić czytelnicy. Wypada wobec tego zapytać: Po co wydawać książkę bez pełnych danych?, tym bardziej że znalezienie brakujących danych (przede wszystkim chodzi o powtarzającą się prawie przy każdym okręcie lukę w wierszu „napęd”) często nie wymaga nawet korzystania ze specjalistycznej literatury – wystarczy kilka ruchów w wyszukiwarce internetowej. Podstawowe dane taktyczno-techniczne wielu z omawianych w książce okrętów i samolotów są dostępne nawet w Wikipedii (w tym wypadku zasługującej akurat na zaufanie).

Swoistym kuriozum jest poświęcenie całej strony austro-węgierskiemu okrętowi „Taurus”, nie zamieszczając ani ilustracji, ani żadnych danych technicznych. *Nota bene* samo umieszczenie tej jednostki w książce jest niezrozumiałe, gdyż „Taurus” nie był „tendrem lotniczym” (s. 181), tylko hulkiem mieszkalnym dla załóg wodnosamolotów z bazy w Boce Kotorskiej.

Wróćmy do właściwej treści omawianej książki, podzielonej, jak już wspomniano, na trzy rozdziały, z czego tylko jeden (za to największy) bezpośrednio dotyczy I wojny światowej. Niestety, Autor wybrał niezbyt współgrający z tytułem książki układ tego rozdziału: omawia w nim po kolei działania okrętów lotniczych na poszczególnych akwenach (Atlantyk i Morze Północne, Bałtyk, Morze Czarne, Morze Śródziemne oraz Ocean Indyjski z Pacyfikiem). Opis ten w niektórych przypadkach (np. Bałtyk) przyjmuje formę „przekładania”, niczym w odcinku telenoweli, zamiennie opisującego kolejne losy okrętów jednej i drugiej strony (tutaj: niemieckie i rosyjskie). Takie ujęcie poważnie utrudnia znalezienie informacji o konkretnym okręcie, tym bardziej że książka nie ma żadnego indeksu!

Niestety, i w tej partii *Okrętów lotniczych* błędów nie brakuje. Autor ma nawet problem ze zdefiniowaniem okrętu lotniczego. Na s. 63 wspomina, jakoby na Morzu Czarnym flota rosyjska przygotowywała się od dawna (a mowa o okresie przed wybuchem I wojny światowej) do wprowadzenia do służby... lotniskowców! Owa zagadka częściowo się wyjaśnia, gdy przyjrzymy się bliżej zastosowanej przez Franza „nowej” definicji lotniskowca (s. 34): *Tak więc lotniskowiec (...) to także transportowiec wodnosamolotów, z którego wodnosamoloty startują za pomocą katapult (...) to także krążowniki lotnicze, które oprócz klasycznego uzbrojenia artyleryjskiego posiadają pokład (z którego startują wodnosamoloty)*. W sumie tych kilka

zdań śmiało może być kwintesencją całej książki. Takiego galimatiasu dawno nie czytaliśmy. Zapewne Autora nie dałoby się przekonać, że „czarne jest czarne, a białe jest białe” – skoro uważa, że lotniskowiec to krążownik lotniczy czy transportowiec wodnosamolotów, to, o czym w ogóle mówimy. Poza tym, skoro powyższa definicja lotniskowca całkowicie wypełnia znaną definicję okrętu lotniczego, wobec tego, co to – według Autora – jest ten ostatni? Zresztą – może nie warto się nad tym zastanawiać. Autor i tak terminy „lotniskowiec” i „okręt lotniczy” traktuje dość swobodnie i wymiennie.

Należy również poświęcić trochę miejsca pozostałym, drobniejszym, ale, niestety, bardzo licznym błędom występującym w omawianej pracy. Najpowszechniejsze dotyczą nazw własnych (zarówno okrętów, jak i osób i miejsc). Są tak liczne, że nie można ich uznać za zwykłe literówki. I tak np. zamiast rosyjskiej „Pałady” pojawia się kilkakrotnie „Pollada”; zamiast włoskiej „Elby” – „Elbo”; brytyjski „Manxman” to „Manxmann” lub „Manksman”; HMS „Furious” bywa „Fouriousem” i „Furoiusem”; HMS „Canning” występuje jako „Cunning”; w Pearl Harbor (na szczęście napisanym poprawnie) pojawia się USS „West Wirginia”; samoloty Sopwith i Nieuport kilkakrotnie występują jako Spowith i Neuport; „Wakamiya” uparcie występuje jako „Wakamiya”, a „Goeben” – jako „Goben”. Podobnie nazwiska: inż. L. M. Maciewicz występuje jako Macewicz lub... Macierewicz (!); ppłk K. Konokotin – jako M. Konakotin lub Kanokotin; von Spee jako Graf von Spee; w zakończeniu zaś pojawia się niejaki... Iseroku Yammamoto. No i wreszcie geografia: Niżnyj Nowgorod to dla Autora... Dolny Nowogród; leżącą u ujścia Dźwiny twierdzę nazywa Dźwinoujściem (zamiast, do wyboru: historycznej polskiej nazwy Dyjament, niemieckiej Dünamünde lub współczesnej, łotewskiej Daugavgrīva). Estońską wyspę Saaremaa (pol. Sarema) w jednym miejscu nazywa historycznie Ozylią, a w drugim – po niemiecku Ösel. Szczytowe osiągnięcie toponomastycznej działalności Autora napotykamy zaś na s. 64, gdzie zamiast Cieśniny Irbeńskiej pojawia się Cieśnina... Iberyjska.

W książce nie brak również błędów merytorycznych. Według Autora (s. 27), „Ałmaz” podczas przebudowy w 1912 r. został uzbrojony w siedem dział kal. 120 mm, gdy tymczasem armaty takie otrzymał dopiero trzy lata później (o czym zgodnie wspominają wszyscy badacze rosyjscy zajmujący się tym okrętem). Więcej, Franz z uporem godnym lepszej sprawy powtarza (za swoim artykułem w „Okrętach Wojennych”), że „Ałmaz” posiadał pokład pancerny grubości 76 mm, powołując się przy tym na stary „sprawocznik” Jurija Apalkowa¹². Mamy nieodparte wrażenie, że publikacji tej nie widział On na oczy, gdyż nie ma w niej ani słowa o jakimkolwiek opancerzeniu „Ałmaza”, podobnie jak w pozostałych znanych nam nowszych publikacjach o okrętach rosyjskich.

Maciej Franz myli się także, pisząc jakoby transportowce wodnosamolotów „Impierator Aleksandr I” i „Impierator Nikołaj I” zostały po wojnie (...) *przejęte przez flotę francuską i pod jej banderą jako okręty pomocnicze bez wyposażenia lotniczego pływały do 1942 roku, aż do zatonięcia*. Okręty te (po rewolucji lutowej przemianowane na „Awiator” i „Republika-niec”) rzeczywiście zostały w 1919 r. przejęte przez francuską marynarkę, ale prawdopodobnie nawet nie podniosły bandery wojennej i rok-dwa lata później zostały sprzedane najbardziej cywilnemu przedsiębiorstwu żeglugowemu Messageries Maritimes z Marsylii. „Awiator” najpierw otrzymał nazwę „Lamartine”, a w 1939 r. – „Khai Dinh”. Zatopiony został przez amerykańskie lotnictwo 22 listopada 1942 r. w zatoce Longa w Indochinach Francuskich.

¹² Ju. B. Apalkow, *Rossijskij Impieratorskij flot 1914–1917gg.*, „Morskaja Kollekcija” 1998, nr 4.

„Respublikaniec” zaś od 1922 r. pływał jako „Pierre Loti” w tej samej kompanii żeglugowej co poprzednia jednostka. Po klęsce Francji został zatrzymany 4 listopada 1940 w Sydney (jako własność „rządu Vichy”) i oddany pod kontrolę Wolnych Francuzów. Zatonął w wyniku wejścia na mieliznę 12 grudnia 1942 r. niedaleko Libreville w Gabonie.

Lotnictwo Floty Czarnomorskiej na początku wojny liczyło tylko 8 wodnosamolotów typu Curtiss, a nie 32 maszyny (s. 83). Tyle nie liczyło chyba nawet całe rosyjskie lotnictwo morskie na początku wojny.

Opisując rosyjskie działania, Autor nie zaznaczył, według jakiego kalendarza podaje daty, mieszając datację starego stylu (kalendarz juliański) z nowym (np. w opisie działań niemieckich). Różnica pomiędzy nimi wynosiła, bagatela... 13 dni. Więcej, Maciej Franz nie zauważył (prawdopodobnie nie wiedział), że w uznaniu zasług lotników z „Orlicy” 4 lipca (wg nowego stylu 17) ustanowiono w Rosji Dniem Lotnictwa Morskiego.

Na s. 90 wspomniane zostały cztery okręty lotnicze... Rumunii: *W składzie jej floty znajdowały się 4 krążowniki pomocnicze, które pełniły także rolę transportowców wodnosamolotów: „Regele Carol I”, „Romania”, „Imperator Traian” i „Dacia”. Każdy z nich przerosił po 4 wodnosamoloty, co mogło oznaczać dalsze wzmocnienie sił okrętów lotniczych koalicji państw Ententy. Niestety ich faktyczna przydatność była niewielka.* W rzeczywistości owe statki służyły jako okręty lotnicze nie rumuńskie, tylko... rosyjskie. Zresztą, Franz w innych miejscach wspomina o jednym z nich, pod rosyjską nazwą „Rumynija”, nie łącząc tego jednak z powyższym fragmentem. Były to statki rumuńskiej marynarki handlowej, przejęte we wrześniu 1916 r. przez Rosjan w Sewastopolu i wcielone w listopadzie do Floty Czarnomorskiej jako transportowce wodnosamolotów (nosiły od 4 do 7 samolotów typu M-9), pod tymi samymi nazwami, ale pisane po rosyjsku („Korol’ Karł”, „Rumynija”, „Impierator Trajan” i „Dakija”). Po rewolucji lutowej otrzymały (19 lutego 1917 r.) nowe nazwy: „Ioann Roate”, „Respublika Rumynija”, „Socjalnaja riewolucija” i „1907 god”. „Ioann Roate” trafił w marcu 1918 r. w Batumi w ręce... gruzińskie, a pozostała trójka w maju–czerwcu w niemieckie. Pod koniec tegoż roku wszystkie zwrócono Rumunii.

Powojenne losy wspomnianego na s. 97 francuskiego transportowca wodnosamolotów „Campinas” nie są nieznane: powrócił on do poprzedniego armatora (Chargeurs Reunis z Hawru), a w 1930 r. został sprzedany na złom w Japonii.

W rozdziale II znajduje się również 8-stronicowy podrozdział *Działania w wojnie interwencyjnej i domowej w Rosji* (s. 111–118). Niestety, jego lektura przypomina wydawnictwa sprzed kilkudziesięciu lat, a treść koncentruje się na działaniach „czerwonych” flotylli – szczególnie „legendarnej” barki-lotniskowca „Kommuna”. Do łez rozbawił nas początek rozdziału (strona 111): *Po przejęciu władzy przez bolszewików i ustanowieniu Rady Komisarzy Ludowych, przywódca ruchu rewolucyjnego Włodzimierz I. Lenin musiał zdawać sobie sprawę, że I wojna światowa dopiero się rozpoczęła.* Przyznajemy, że jest to moje ulubione zdanie z całej książki – Lenin musiał być wyjątkowo bystry, skoro pod koniec 1917 r. (konkretnie 25 października/8 listopada) zdał sobie sprawę, że I wojna się dopiero rozpoczęła. Nurtuje nas tylko pytanie, co robili żołnierze w okopach przez poprzednie 3 lata? I następną perełką literacką dwa akapity niżej: *Od lutego Lenin i kierownictwo radzieckiej (!) partii komunistycznej (...).* Takich ciekawych stwierdzeń w pracy jest więcej. Proponujemy, aby strony od 111 do 117 po prostu wyrwać. Można ich użyć do innych celów niż czytanie, bo do tego na pewno się nie nadają.

W zakończeniu znajduje się opis japońskiego ataku na Pearl Harbor. Niestety, nie za bardzo rozumiemy, dlaczego – co ma wspólnego z tytułowym tematem książki?

We wstępie Autor informuje, że jego zamiarem było spisanie wszystkich okrętów lotniczych I wojny światowej. Niestety, i tego zamiaru nie udało się w pełni wykonać. W książce brak m.in. informacji o większości brytyjskich balonowców czy eksperymentalnym „katapultowcu” HMS „Slinger” z 1917 r. Pomimo poświęcenia odrębnego podrozdziału wojnie domowej w Rosji, Autor całkowicie pomija działające wówczas na Morzu Kaspijskim brytyjsko-białorusyjskie transportowce wodnosamolotów „Orlionoch” (eks-rosyjski statek „Orlionok”) i „Yusanoff” (eks „Alejdar Usejnow”, eks „Wołga”), wyposażone w samoloty Short 184. Nie wspomina także o włoskich lichtugach balonowych „Luigi Mina” i „Umberto Missana”.

Publikacje Macieja Franza, które ukazały się do tej pory w „Okrętach Wojennych”, miały dwa zasadnicze plusy: zdjęcia i rysunki (Jerzego Lewandowskiego). Niestety, szata graficzna książki jest dużo uboższa i ogranicza się do przekopiowanych z różnych miejsc zdjęć i rysunków (różnej jakości) w części aneksowej.

Początkowo chcieliśmy spuścić zasłonę miłosierdzia i nie podawać nazwisk samodzielnych pracowników naukowych, którzy byli recenzentami tej książki. Ale po odnalezieniu danych na ich temat, zmieniliśmy zdanie. Jednym z recenzentów jest specjalista od... broni pancerniej, płk dr. hab. Jarosław Piątek. Jest on także znany jako autor książki *Taktyczny wymiar walki* (Toruń 2005), w której, podobnie jak Franz, dokonuje istnej ekwilibrystyki lingwistycznej i intelektualnej. Drugim recenzentem jest dr hab. Zbigniew Pilarczyk, który również nie ma nic wspólnego z historią wojen morskich. Autora i recenzentów łączy jedno – kariera naukowa na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Powstaje pytanie; kiedy uczelnie zaczną wyznaczać recenzentów spośród osób mających pojęcie o tym, co oceniają? Kuriozalna wydaje się sytuacja, że książka wydana przez Akademię Marynarki Wojennej nie została oceniona przez marynarza-profesjonalistę, orientującego się choćby wrywkowo w podjętym przez Autora zagadnieniu.

Przyznanie wyróżnienia na targach książki akademickiej „Academia 2010”, to chyba kiepski żart. Zastanawiamy się, jakim cudem można wyróżnić publikację obarzoną tak wieloma błędami i uchybieniami? Osoby przyznające tę nagrodę chyba się pospieszyły. Czy nie można było wcześniej zasięgnąć opinii na temat tej publikacji u osób mających wiedzę merytoryczną w opisywanym przez Autora przedmiocie? Czy z naszą nauką jest już tak źle, że nagradzane są książki pełne błędów, niedopuszczalnych uproszczeń i generalnie napisane przez autorów, którym wydaje się tylko, że posiadają wiedzę na dany temat? Wśród wydanych w ostatnich latach książek publikacja Macieja Franza zasługuje na wyróżnienie, ale chyba jako jedna z najgorzej napisanych.

Podsumowując, lepiej już zajrzeć do wspomnianych artykułów¹³. Zakupu omawianej książki, pomimo jej niskiej ceny (ok. 25–30 zł) – odradzamy, zachowując nadzieję, że ktoś, kiedyś opíše okręty lotnicze okresu I wojny światowej tak, jak na to zasługują.

Michał Glock, Oskar Myszor

¹³ M. Franz, *Rosyjskie okręty lotnicze do 1941 r.*, „Okręty Wojenne” 2002, nr 5–6; 2003, nr 6; *idem*, *Niemieckie okręty lotnicze w okresie I wojny światowej*, *ibidem* 2004, nr 4–5; *idem*, *Lotniskowce na Woldze – nieznaną epizod wojny domowej w Rosji*, *ibidem* 2007, nr 3; *idem*, *Wakamya Maru – pierwszy japoński lotniskowiec*, *ibidem* 2008, nr 2; *idem*, *Francuskie okręty lotnicze I wojny światowej*, *ibidem* 2009, nr 1.