

Słapek, Dariusz

Po morzach bez kompasu? Stanisław Ducin, "Sztuka nawigacji w starożytnej Grecji i Rzymie", Lublin 1997 :
[recenzja]

Archeologia Polski Środkowowschodniej 3, 303-309

1998

Artykuł został zdigitalizowany i 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.

RECENZJE I OMÓWIENIA

DARIUSZ SŁAPEK

PO MORZACH BEZ KOMPASU?

STANISŁAW DUCIN: *SZTUKA NAWIGACJI W STAROŻYTNEJ GRECJI I W RZYMIE, LUBLIN 1997, s. 254*

Jeśli problematyka morska dominuje w badaniach placówek i instytucji naukowych znajdujących się w miastach portowych, ściśle i bezpośrednio z morzem związanych, to wydaje się to zupełnie naturalne. Skoro jednak podobna tematyka pojawia się w kręgu zainteresowań badaczy środowiska odległego od wybrzeży morskich, to związek taki wywoływać może niejaki zdziwienie. Jakże zatem oceniać fakt, że w odległym o setki kilometrów nie tyle od Bałtyku, co od obszaru śródziemnomorza Lublinie, kwestie morskie od lat koncentrują uwagę historyków starożytników. Ten swego rodzaju fenomen pojawił się w na wskroś „lądowym” mieście za sprawą ogromnej pasji badawczej Profesora Tadeusza Łoposzki (1929-1994), który zrazu w formie popularnej, potem już w zakresie znacznie wybiegającym poza swoiste „naukowe hobby”, podjął, bodaj jako jeden z pierwszych w historiografii polskiej, trud pisania o morzu w świecie antycznym¹. Specyficzne zainteresowania Profesora szybko przeniosły się na liczne grono seminarzystów, którzy, przy Jego wyjątkowym zaangażowaniu, zgłębiali tajemnice starożytnej żeglugi. Jednym z uczestników „morskiego seminarium” był Stanisław Ducin. Pod okiem Profesora próbował wówczas rozstrzygać sporne kwestie narosłe wokół konstrukcji greckich i rzymskich okrętów. Obecnie, S. Ducin, już jako pracownik naukowy Zakładu Historii Starożytnej UMCS, przygotował monografię „*Sztuka nawigacji w starożytnej Grecji i w Rzymie*”.

Autor pracy stanął niewątpliwie przed wielkim i trudnym wyzwaniem. Z szerokiej tematyki morskiej wybrał jako przedmiot swych zainteresowań problemy bodaj najmniej znane a jednocześnie chyba najbardziej istotne i ważne. Opinia ta bynajmniej nie służy tylko swego rodzaju kreowaniu atmosfery trudów i znojów, piętrzeniu problemów towarzyszących powstaniu książki. Wybór był bowiem w pełni świadomy. Wiele trudności S. Ducin mógł pokonywać jako wzięty żeglarz-amator, który w stosownej formie łączył własną, empiryczną wiedzę nautyczną ze źródłami antycznymi. Istotnie, poznawa-

nie antycznej sztuki nawigacji jest badaniem dziejów pewnej dyscypliny naukowej znajdującej się w ścisłym związku z praktycznym jej wykorzystaniem. S. Ducin stanął przed ważkim dylematem, który prawdopodobnie nigdy nie pojawiłby się, gdyby założyć, że każdy z amatorów antyku jest jednocześnie żeglarzem, zaś większość żeglarzy namiętnie czytuje Homera i Horacego... Nie jest to bynajmniej wyłącznie problem jakby samoidentyfikacji autora. To także przede wszystkim, kwestia formy wykładu, wreszcie odnalezienia i wskazania jego właściwego odbiorcy. Oparcie pracy na ogromnej ilości różnorodnych źródeł pisanych i archeologicznych oraz pokazanej², specjalistycznej literaturze przedmiotu rozwiewa wszelkie wątpliwości - książka S. Ducina stanowi ważną monografię historyczną, która z punktu widzenia oryginalnego obszaru zainteresowań nabiera wręcz charakteru podręcznikowego.

Skoro w spisie wykorzystanych w pracy tekstów antycznych (s. 243-244) znaleźć można imiona około pięćdziesięciu autorów greckich i rzymskich, to nie może dziwić fakt, że we wstępie autor koncentruje się przede wszystkim na próbie dokonania ogólnej charakterystyki bazy źródłowej. Nie jest to bynajmniej zadanie łatwe, biorąc pod uwagę różnorodność formy, treści, charakteru, czasu powstania najważniejszych źródeł. Z pewnością szczegółowa analiza możliwości wykorzystania każdego z nich pod kątem badań nad antyczną żeglugą i nawigacją przerasta wymogi pracy o deklarowanym przez autora popularnym (?) charakterze. Można zakładać, że rzetelna ocena źródeł nawet w monografii na wskroś naukowej sprawić mogła autorowi wiele trudności, a w każdym razie spowodować rozbudowanie wstępu do rozmiarów, które zachwiałyby proporcjami książki. Słusznie więc autor ograniczył się do charakterystyki źródeł najczęściej przez niego wykorzystywanych, szczególnie dla argumentowania nowych oryginalnych tez. Dość specyficzną cechą „*Sztuki nawigacji*” jest bowiem oparcie jej w gruncie rzeczy na źródłach, których waga i znaczenie dla podejmowanych kwestii mogą wydawać się mało

¹ Szczegółowa bibliografia prac Profesora T. Łoposzki znajduje się w Księdze Pamiątkowej wydanej ku jego czci: Terra, Mare et Homines, Annales UMCS, sec. F, vol. 49, 1994, s. 15-27.

² W bibliografii znajduje się około 260 (sic!) pozycji, stanowiących w znakomitej większości dorobek historiografii zachodnioeuropejskiej.

istotne. Najbardziej ważne ustalenia autora nie są wszak udokumentowane cytatami z antycznych traktatów geograficznych³ lub poważnych rozpraw historycznych. Często dowodzeniu stawianych tez służą fragmenty dzieł... Horacego, Wergiliusza czy Cyserona. S. Ducin, ze wszech miar słusznie, bardziej ceni zawartość merytoryczną źródeł niż jego formę. Nie przecenia też raczej apriorycznych sądów o niewielkiej wiedzy poetów, filozofów czy polityków na temat morza. Niejednokrotnie zresztą dowodzi, że owi „niespecjaliści” nie tylko często pisali o morzu, ale czynili to w sposób wiarygodny. Uwagi S. Ducina na temat źródeł nie upoważniają go natomiast do bardzo kategorycznych stwierdzeń o niewielkiej ilości lub wręcz zupełnym braku informacji o nawigacji w starożytności grecko-rzymskiej⁴. Bardziej uzasadniona wydaje się opinia co do ich rozproszenia, różnorodnego charakteru i wiarygodności. Poglądowi autora przeczy nie tylko okazały wykaz autorów cytowanych w pracy, ale i częste uwagi na temat rzetelnej wiedzy o morzu, którą dysponowali np. Homer (s. 101), Cyseron (s. 109, 161, 191, 211), Cezar (s. 103), Wergiliusz (s. 115), Owidiusz (s. 123), Horacy (s. 108)⁵. Wielka szkoda, iż w prezentacji źródeł S. Ducin zupełnie pominał źródła archeologiczne, które stanowią wszak podstawę kilku merytorycznych rozdziałów.

W części otwierającej książkę autor prezentuje warunki żeglugowe świata starożytnego, koncentrując uwagę głównie na obszarze M. Śródziemnego i Czarnego. W nieco mniejszym zakresie przedstawia podobne kwestie w odniesieniu do wschodniej części Atlantyku, M. Arabskiego i Zatoki Bengalskiej. Wybór, układ i skala koncentracji zainteresowań autora są niemal oczywiste. W centrum uwagi znalazły się przede wszystkim te czynniki klimatyczne, które w największym stopniu determinowały rozwój antycznej żeglugi, a więc głównie wiatry i prądy w najczęściej uczęszczanych w starożytności akwenach. S. Ducin podjął się zatem dość trudnego zadania, gdyż problem ten w istocie stanowić może przedmiot zainteresowań paleoklimatologa, który, operując odmiennym od historyka warsztatem, próbuje znaleźć odpowiedź na podstawowe z punktu widzenia charakterystyki warunków żeglugowych w tak odległej epoce pytanie, dotyczące skali różnic na „mapie pogody” świata współczesnego i okresu starożytności. Podstawowe założenie nie tylko tego rozdziału, stanowi, wymagająca

chyba solidniejszego umocowania w specjalistycznej literaturze, teza, że „od opisywanego okresu nastąpiły pewne zmiany, tym niemniej są one w basenie śródziemnomorskim raczej niewielkie...” (s. 14, 22, 24, 25, 33, 35, 108). Na tej opinii bowiem w ogromnym stopniu opierają się sądy i oceny autora. Teza ta pozwala w istocie na w miarę swobodne, niezwykle ciekawe, ale i ryzykowne zarazem, weryfikowanie i konfrontowanie informacji dwojakiej natury i pochodzenia: danych o współczesnych warunkach żeglugowych oraz uwag na ten sam temat pochodzących od autorów antycznych. Zastosowana metoda sprowadza się zatem do krótkiej prezentacji typowych dla omawianego obszaru aktualnych uwarunkowań żeglugowych i wyszukiwania w przekazach antycznych potwierdzenia występowania identycznych zjawisk w starożytności. Jej celem jest jakby potwierdzenie, inną, oryginalną, rzecz można - historyczną drogą, przeniesionej z zakresu bodaj paleoklimatologii tezy o względnej stabilności klimatu świata śródziemnomorskiego w epoce od Homera do dzisiaj. Istotne wydaje się, że autor ma pełną świadomość hipotetyczności dokonywanych w ten sposób ustaleń. Tylko bowiem z pewną dozą prawdopodobieństwa twierdzić można, iż tak ulotny, dosłownie i w przenośni, wiatr, dygresyjnie tylko wspomniany przez rzymskiego poetę, był w istocie bryzą lub wiatrem katabatycznym (s. 14, 15, 16, 34)⁶. Nie ma też chyba zbyt wielu podstaw, by twierdzić, iż choćby „wzburzone morze i wysoka fala” z opisu Polibiusza były w istocie zjawiskiem określonych, zdefiniowanych ruchów wody (s.17). Zupełnie innego wymiaru nabierają jednak te interpretacje, które dotyczą zjawisk zachodzących w bliżej geograficznie określonych w źródłach miejscach, znanych i dzisiaj ze swojej specyfiki i kłopotów stale sprawianych żeglarzom, np. wybrzeża Sycylii, Hellespont (s. 19-20, 30-31). To właśnie one stanowią niezbitą wręcz dowód, iż badania *stricte* historyczne wspomagać mogą wydawałoby się tak odległą dziedzinę nauki jak paleoklimatologia.

Zdaniem autora, powszechnie akceptowany pogląd o niemal „sielankowym” z punktu widzenia warunków żeglugowych charakterze M. Śródziemnego i Czarnego, nie jest do końca prawdziwy. Wśród czynników, które sprawiać mogły greckim i rzymskim żeglarzom największe kłopoty, wymienione zostały między innymi wiry wodne, zjawisko refrakcji, zafalowania wody, nagłe zmiany pogody, mgły, wiatry wstępujące. Występowały one oczywiście, co autor wielokrotnie podkreśla, ze zmiennym natężeniem w różnych porach roku na różnych akwenach M. Śródziemnego, które jeśli chodzi

³ W rozdziale VIII S. Ducin poświęcił wiele uwagi autorom periplusów i antycznych „portolanów” (s. 215-223).

⁴ W swoich opiniach autorowi brak nieco konsekwencji, skoro twierdzi (s.10), że źródła są prawie „nieobecne”, a tuż potem (s.12) pisze: „niezwykła wiarygodność i co za tym idzie obszerność wszystkich typów źródeł”.

⁵ Wielokrotne podkreślanie waloru rzetelności dzieł licznej grupy autorów antycznych nie znalazło żadnego wyrazu w rozdziale „Ludzie morza”. Autor ograniczył się w nim, mimo dość ogólnego i pozbawionego precyzji tytułu podrozdziału, jedynie do prezentacji wąskiego grona ludzi zawodowo związanych z morzem. Być może wypadaloby zaliczyć do „kręgu ludzi morza” choćby autorów periplusów.

⁶ Warto chyba podkreślić, iż w interpretacjach autora często enigmatyczne i niezwykle trudne w przekładzie fragmenty utworów szczególnie poetyckich, nabierają jasności i wypełnione realną treścią stają się zrozumiałe dla każdego czytelnika. Nie może w tym przypadku razić powstałe w wyniku owej interpretacji, jakże banalne i trywialne stwierdzenie, iż Horacy pisał po prostu o bryzie lub wietrze katabatycznym (s. 16, 34).

o warunki pogodowe i klimatyczne nie stanowiło swego rodzaju monolitu. Szczególne eksponowanie naturalnych utrudnień w żegludze antycznej pozbawione jest pewnego chyba koniecznego punktu odniesienia. Kreowany „katastroficzny” obraz M. Śródziemnego w relacji na przykład do M. Północnego musiałby wówczas ulec zmianie. Wizja niebezpiecznego morza służy jednak postawieniu skądinąd słusznej tezy, iż nie tylko sprzyjające warunki naturalne stanowiły istotny bodziec rozwoju starożytnej żeglugi. Wydaje się, że swego rodzaju „kosztem ubocznym” dowodzenia tego założenia stał się w pewnym sensie brak konsekwencji wywodów autora⁷. Wśród wymienianych niedogodności żeglugi na M. Śródziemnym i innych akwenach, na których pojawiali się antyczni żeglarze, były i są takie, których wpływ na warunki morskich podróży jest niezmiennie negatywny (np. mgła, wiry wodne). Charakter wielu innych czynników klimatycznych natomiast jest chyba co najmniej złożony i niejednoznaczny. W pewnych okolicznościach bowiem bryza może mieć zbawcze działanie na poruszanie statku lub okrętu, w innych zaś stanowi przekleństwo żeglarzy. To samo dotyczy prądów morskich, które albo prowadzą statek wprost do określonego celu, albo uniemożliwiają jego osiągnięcie. Autor niejednokrotnie pisze o tej specyfice niektórych czynników, ale jego uwagi są rozproszone (s. 30-31, 34-36, 87, 89) i powodować mogą pewne zagubienie czytelnika. We wstępnej części rozdziału przydatna byłaby ogólna charakterystyka czynników naturalnych z sugerowanym wyżej podziałem i wyraźne podkreślenie, iż wpływ pewnej grupy tych „utrudnień” mógł mieć zarówno działanie negatywne, jak i pozytywne.

Waga rozważań autora podjętych w pierwszym rozdziale jest generalnie niezwykle istotna. To pierwsza bodaj w literaturze polskiej tak wnikliwa i dogłębna próba umieszczenia zdarzeń na wskroś historycznych w tło ówczesnych warunków geograficzno-klimatycznych. W przypadku wielu obszarów badań dotyczących innych sfer aktywności ludzkiej czasów starożytnych ten wymiar i te okoliczności, wszak w najszerszym bodaj stopniu determinujące działania człowieka, są częstokroć pomijane lub lekceważone.

Sądzić można, iż mniej wprowadzony w tło i uwarunkowania czysto historyczne czytelnik⁸ powinien pierwszej zapoznać się z ogólnymi zagadnieniami natury historycznej dotyczącymi rozwoju i roli żeglugi w świecie greckim i rzymskim (rozd. II zatem winien poprzedzać rozważania podjęte w rozdz. I). Dysponując tak podstawową wiedzą, na temat tego kto, gdzie, kiedy i dlaczego

żeglował w starożytności łatwiej zrozumieć konstrukcję I-go rozdziału i geograficzne ograniczenia narzucone sobie przez autora.

Koncentracja wysiłku badawczego na problemach antycznej wiedzy nautycznej zmusiła niejako S. Ducina do prezentacji rozwoju i roli żeglugi w starożytności w ogólnym zarysie ze zwróceniem uwagi na najważniejsze cezury w dominowaniu, głównie na M. Śródziemnym, poszczególnych nacji: Kreteńczyków, Fenicjan i Greków. Autor nie unika, przy chronologicznym układzie rozdziału, postawienia ważnego problemu: co sprawiło, iż już w tak wczesnej epoce (minojskiej?) ludzie odważyli się „wyruszyć na morskie szlaki”? Jego zdaniem przyczyny nie leżały wyłącznie w sferze materialnej (surowce, rynki zbytu, czynniki demograficzne, brak ziemi). „Nie jest bowiem właściwe - wg. S. Ducina - tak splotone postrzeganie całości tego bardzo złożonego problemu, obejmującego wiele dziedzin życia” (s. 40). Niewątpliwie opinia autora jest słuszna. Wielka szkoda, iż jego wywody na tym stwierdzeniu właściwie się kończą. Z dalszych uwag domyślać się jednak można, że ważną rolę czynnika determinującego rozwój żeglugi odegrała sfera emocjonalna człowieka, przesłanki natury irracjonalnej takie jak: przemożna chęć poznania, odkrywania tajemnic, mitu nieznanego bogactw. W innym rozdziale (s. 73-81) znaleźć można istotne uzupełnienie rozważań autora, gdzie wnikliwie wyjaśnia dlaczego ludzie podróżowali właśnie morzem. Dopiero wówczas autor precyzyjnie ukazuje przewagę i większe korzyści płynące z wyboru statku lub okrętu jako środka lokomocji (szybkość, komfort, a nawet większe bezpieczeństwo podróży).

Wspomniani Kreteńczycy, Fenicjanie i Grecy, dzięki warunkom naturalnym, w których żyli, byli zdeterminowani do traktowania morza jako swego sprzymierzeńca. Utarło się natomiast przekonanie, że pojawiająca się na morzu w IV wieku p.n.e. kolejna siła - republika rzymska - została jakby zmuszona do zmiany zachowawczego, podejrzliwego i niechętnego postrzegania spraw związanych z morzem i żeglugą. Autor wyraźnie przeciwstawił się tym poglądom. Racjonalni i utylitarnie myślący Rzymianie, chcąc realizować politykę podbojów, dokonali świadomego wyboru i z wielką konsekwencją zmieniali oblicze państwa z potęgi o charakterze na wskroś lądowym także w imperium morskie. Sprzyjały temu nie tylko centralne położenie Półwyspu Apenińskiego w basenie M. Śródziemnego, ale też pokora, z jaką uczono się „rozumienia” morza od Greków oraz umiejętność korzystania z osiągnięć morskich Etrusków. Połączenie owej determinacji z respektem dla doświadczeń poprzedników szybko dało pożądane rezultaty. W istocie już od II wojny punickiej Rzymianie dysponowali „własnym morzem”, choć nie oznaczało to bynajmniej monopolu czy rzymskiej wyłączności na korzystanie z pożytków i dobrodziejstw żeglugi. Skończył się tylko w dziejach M. Śródziemnego okres dominowania okre-

⁷ Por. dość zaskakująca pointa rozdziału (s. 33): „M. Śródziemne i M. Czarne zdecydowanie wysuwają się na czoło wśród morskich akwenów pod względem występowania na nich korzystnych warunków żeglugowych”.

⁸ Porównaj istotną uwagę autora pomieszczoną we wstępie: „...z przeznaczenia tych rozważań, adresowanych głównie do amatorów wiedzy nautycznej (choć nie tylko)...” (s.12).

ślonej nacji, podziałów stref wpływów i rodzących się na tym tle konfliktów. „Do zasług Rzymian należało przede wszystkim to, iż nie tylko oni czerpali korzyści z penetracji zachodnich rejonów Atlantyku, lecz udostępniili wody oceanu niemal wszystkim żeglarzom” (s. 54). Trudno zatem przeceniać tę cezurę jedynie z punktu widzenia dziejów politycznych śródziemnomorza, to przecież także okres zacierania się różnic w tym, co w teorii i praktyce nautycznej, skutniczej mogło mieć genezę fenicką, grecką czy etruską. Wiedza, dająca poczucie bezpieczeństwa w obcowaniu z żywiołem, nabiera wówczas charakteru uniwersalnego, ogólnoludzkiego, ponadnarodowego. Wielce więc stosowne staje się, w rozdziałach dotyczących bezpośrednio sztuki nawigacyjnej, iż autor nie ulega chęci rozdzielania w tej specyficznej dziedzinie wiedzy i praktyki jednocześnie tego, co osiągnięciem Kreteńczyków, wynalazkiem fenickim, odkryciem Kolumba itp. Wydaje się, iż traktowanie sztuki nawigacji epoki starożytności w sposób globalny, bez herodotowej chęci każdorazowego ukazywania *arxai*, jest także uzasadnione brakiem możliwości dokonania jednoznacznych rozstrzygnięć w przypisywaniu konkretnych osiągnięć poszczególnym nacjom.

Rozdział III „Sezony i trasy żeglugi”, podobnie jak poprzednie, stanowi rodzaj wprowadzenia do szczegółowych kwestii nawigacji omówionych w pozostałych częściach książki. Różni się jednak od dwu wcześniejszych tempem narracji, przejrzystą konstrukcją, wynikającą głównie z precyzyjnie postawionej tezy i służącej jej dowodzeniu prezentacji rzeczowych argumentów. Autor wyraźnie bowiem stawia sobie za cel obalenie funkcjonującej jeszcze do poł. XX w. opinii, że sezon żeglugowy w starożytności ograniczony był jedynie do okresu lata. Analiza źródeł w konfrontacji z wiedzą na temat współczesnego klimatu obszaru śródziemnomorza pozwala na sformułowanie konkluzji, iż o podjęciu decyzji wypłynięcia na morze stanowiły „nie tyle sztywne ramy chronologiczne wynikające z kalendarza, co raczej płynne, dostosowywane indywidualnie przez żeglarzy cezury” (s. 66), inne na różnych akwenach. Wszak wśród czynników determinujących ostateczne rozstrzygnięcie, płynąć czy też nie, istotną rolę, obok ewentualnego ryzyka (to istniało zawsze a pora roku mogła określać jedynie jego skalę i prawdopodobieństwo), odgrywał cel podróży oraz kalkulacja korzyści, które mogła przynieść. Decyduje człowiek, który albo dobrze ocenia swoje szanse w zetknięciu z żywiołem, albo naraża się na zbędne ryzyko. Autor przytacza liczne przykłady świadczące o przełamywaniu przez Greków i Rzymian barier w postaci nieprzychylnych żegludze pór roku. O tym, iż nie były to incydentalne przypadki, a swego rodzaju rutyna, przekonuje w pełni udowodniona konieczność stałego w ciągu całego roku zaopatrywania Rzymu w zboże trafiające do Italii drogą morską z Sycylii i Egiptu. Żywioł, znacznie bardziej niebezpieczny w okresie jesieni lub zimy, można było pokonywać dzięki

stałemu postępowi w skutnictwie, zwiększaniu tzw. dzielności morskiej jednostek pływających. Istotnym wydaje się podkreślenie, iż autor nie jest w swych poglądach ortodoksyjny. Nie lekceważy, przynajmniej z punktu widzenia ilości, tych przekazów źródłowych, które wyraźnie skłaniają do opinii, że z pewnością w okresach natężenia niekorzystnych dla żeglugi zjawisk klimatycznych następowało jednak pewne ograniczenie skali podróżowania morzem. Szkoda, iż podobnych wniosków się po prostu domyślać. Rozdział, w którym autor podejmuje także inne kwestie: główne trasy żeglugowe, ich specyfika, nie kończy się bowiem jakimś podsumowaniem, kwintesencją poglądów, które muszą wszak układać się w spójną i logiczną całość, stanowić swego rodzaju pomost służący prezentacji kolejnych zagadnień⁹. Właściwym przygotowaniem czytelnika do szczegółowych rozważań na temat sztuki nawigacji mogło być choćby stwierdzenie, iż bez wiedzy o tym jak żeglować, jak orientować się na morzu, ani Grecy, ani tym bardziej Rzymianie, nie mogliby wykorzystywać tak wielkiej mnogości tras żeglugowych i to nawet w okresie zimowym.

Niewątpliwie trzy pierwsze rozdziały stanowią solidne przygotowanie każdego czytelnika, amatora starożytności i miłośnika żeglugi, do zrozumienia zagadnień nawigacji antycznej. Tak w istocie rozbudowany wstęp nie sprawia bynajmniej wrażenia zachwiania proporcji, pożądanego stanu równowagi między wprowadzeniem a meritum zagadnienia¹⁰.

Począwszy od rozdziału IV autor z dużym kunsztem wykorzystuje własne doświadczenia żeglarskie. Praktyczna wiedza pozwala mu na weryfikowanie i właściwą ocenę informacji przekazanych przez autorów antycznych oraz coraz częściej już wykorzystywanych źródeł archeologicznych. To one bowiem w większości stanowią podstawę do rozważań na temat powszechnie stosowanej, bodaj najstarszej, nawigacji terestrycznej, żegludze przybrzeżnej, w której dla orientacji i określenia położenia jednostki służyła prosta obserwacja linii brzegowej.

Treść merytorycznych rozdziałów książki wskazuje, że S. Ducin zamierzał stopniowo wprowadzać czytelnika w arkana wiedzy nautycznej. Kluczem do tak usystematyzowanego wykładu mogło stać się, co prawda bardzo trudne, zastosowanie chronologicznego kryterium historycznego rozwoju różnych metod nawigacji, od najbardziej prymitywnych do coraz bardziej skomplikowanych, bądź próba określenia skali powszechności ich wykorzystywania. Autor poszedł nieco inną drogą i oparł konstrukcję wykładu przede wszystkim, co jest

⁹ Brak podsumowania, zakończenia, ostatecznych konkluzji jest widoczny także w kilku innych rozdziałach.

¹⁰ Szkoda, iż we właściwym wstępie autor tak niewiele miejsca poświęcił zaprezentowaniu konstrukcji pracy, uzasadnieniu, wręcz konieczności istnienia szerokiego wprowadzenia choćby ze względu na specyfikę i rozległość podjętej tematyki.

również uzasadnione, na natężeniu występowania w źródłach historycznych informacji na temat stosowania poszczególnych metod nawigacyjnych. Stąd najbardziej rozbudowane, jeśli chodzi o stronę faktograficzną, są rozdziały V i VI, dotyczące nawigacji terestrycznej. Wydaje się jednak, iż brak w miarę precyzyjnie określonych kryteriów prezentacji toku rozważań autora sprawił, iż jedna z ważnych metod nawigacji została niejako „ukryta” w ogólnej jeszcze w swym charakterze części IV-ej: „Nawigacja morska oraz jej miejsce w życiu Greków i Rzymian”. Tak więc prezentacja zastosowania wiatrów oraz prądów morskich zarówno jako napędu jednostek pływających, jak i zjawisk naturalnych pozwalających na określenie położenia oraz wskazanie kursu, nie stanowi w pracy samodzielnego rozdziału, który powinien chyba pojawić się, przy stosowaniu planu opartego na chronologicznym rozwoju lub powszechności stosowania metod nawigacyjnych, tuż po omówieniu nawigacji przybrzeżnej, a przed astronawigacją¹¹.

Prawdopodobnie najstarszą, powszechnie stosowaną i ciągle doskonałą techniką nawigacyjną była nawigacja terestryczna. Trudno wszak zgodzić się z tezą, iż człowiek, stopniowo wzbogacający swoją wiedzę na temat morza, od razu zdecydował się wyruszyć na pełne morze, ryzykując utratę kontaktu wzrokowego z linią brzegową. To właśnie widniejący na horyzoncie brzeg dawał poczucie bezpieczeństwa. Z czasem linia brzegowa stała się nie tylko synonimem przystani spokoju. Konfiguracja terenu, usytuowanie znanych budowli nadbrzeżnych poczęły być wykorzystywane jako stałe punkty odniesienia służące prostemu i skutecznemu określeniu położenia jednostki pływającej. Upowszechnieniu stosowania tej metody służyła nie tylko wiedza o topografii obserwowanego terenu, ale również relatywnie większa niż na innych akwenach doskonała widoczność w bezchmurne i słoneczne dni. Dłuższemu utrzymaniu kontaktu wzrokowego z lądem służyło z jednej strony wykorzystywanie w roli punktów obserwacyjnych masztów statków i okrętów, z drugiej zaś świadomy wybór (zdawano sobie sprawę z kulistości Ziemi!) na lądzie takich elementów topograficznych jak szczyty górskie lub wznoszone na nich budowle. Niewątpliwą zasługą S. Ducina jest dostrzeżenie i pierwsze bodaj syntetyczne omówienie bardzo specyficznej roli nadbrzeżnych miejsc kultu w nawigacji przybrzeżnej (s. 134-155). Zdaniem autora, budowanie świątyń w bezpośredniej bliskości morza nie było uzasadnione jedynie „morskim” charakterem bóstwa, któremu były poświęcone. Ich usytuowa-

nie raczej niedwuznacznie wskazuje na pełnienie przez nie na wskroś utylitarnej roli punktu odniesienia dla obserwujących je z morza żeglarzy. Wybór miejsca budowy świątyni musiał być zatem decyzją w pełni racjonalną. Przydawanie nadbrzeżnym miejscom kultu takiej dodatkowej roli bynajmniej nie stanowi o jakiegokolwiek ich profanacji i odzieraniu z pierwotnej religijnej funkcji. Świątynia Dioskurów (s. 136-137), patronów żeglarzy, w sposób jak najbardziej realny pozwalała boskim braciom wypełniać przypisaną im religijną funkcję. Oczywiście sanktuarium to stanowi jedynie przykład zjawiska znacznie powszechniejszego, które z pewnością nie dotyczyło jedynie bóstw bezpośrednio związanych z morzem. Analiza źródeł literackich, wspartych bogactwem pozostałości archeologicznych, pozwala przypuszczać, iż w końcu I wieku p.n.e. tylko w basenie M. Śródziemnego, szczególnie we wschodniej jego części, znajdowało się ok. 175 doskonale widocznych z morza miejsc kultu. Jeśli dodać do tego pewnie jeszcze liczniej powstające nad brzegami, w bardzo przemyślnie wybranych miejscach, wieże strażnicze, które często tylko z nazwy pełniły funkcje obronne, to odnieść można wrażenie, że antyczni żeglarze, próbując ustalić swoje położenie, wykorzystywać mogli nie tylko naturalne elementy topografii, ale też wiele świadomie wnoszonych przez człowieka budowli.

Skuteczność wykorzystania nawigacji przybrzeżnej w starożytności zwiększała również umiejętność stosowania szczegółowego namiaru kursowego. To obco brzmiące określenie staje się zupełnie zrozumiałe dzięki dokonanej przez autora ciekawej interpretacji fragmentu Polibiusza (I, 46), opisującego niezwykłą dokładność, z jaką w czasie działań militarnych w okresie I wojny punickiej Hannibal Rodyjczyk przerywał rzymską blokadę portu w Lilybeum na Sycylii (s. 158-162). Historyk grecki wyjaśniał ten fenomen następująco: „...ustawiał dziób okrętu w stronę wieży nadmorskiej tak, że zasłaniała ona widok na wszystkie inne wieże miasta”. Zdaniem S. Ducina, opis Polibiusza stanowi doskonały przykład zastosowania namiaru kursowego, polegającego na zgraniu kursu jednostki pływającej w jednej linii z kilkoma obiektami znajdującymi się na brzegu i wytyczeniu tym samym z niezwykłą dokładnością drogi statku lub okrętu. Dociekliwość badawcza autora sprawiła, że znalazł on jeszcze inne informacje źródłowe, potwierdzające, iż wyczyn Hannibala nie był czymś wyjątkowym i stopniowo stawał się rutynowym działaniem dość powszechnym także u Rzymian. W dotychczasowej literaturze marynistycznej ciągle natomiast przeważa pogląd, z pewnością już daleki od prawdy, o stosowaniu techniki namiaru kursowego najwcześniej w XII/XIII wieku...

Wiele zatem wskazuje, że naturalna i prosta w swej genezie nawigacja przybrzeżna ulegała ciągłemu doskonaleniu. Efektywności tej metody nie ograniczały w dramatyczny sposób złe warunki pogodowe w dzień i słaba

¹¹ Wydaje się, iż z punktu widzenia konstrukcji pracy poszczególne części rozdziału czwartego mogłyby z powodzeniem stanowić elementy składowe innych partii książki. I tak rozważania na temat „Ludzi morza” z pewnością uzupełniłyby uwagi czysto historyczne pomieszczone w rozdz. II. Natomiast wyjaśnienie ewolucji pojęcia „nawigacja” powinno znaleźć się we wstępie książki. Pozwoliłoby to także na uniknięcie zbędnego powtórzenia niemal identycznych uwag autora na ten sam temat.

widoczność w nocy. Według autora, obawy przed żegluga nocną¹² już w epoce natężenia kolonizacji greckiej powoli przestały stanowić barierę w rozwoju żegluga. Powstający stopniowo w oparciu o wspomniane już wieże strażnicze, sanktuaria, latarnie morskie system nadbrzeżnej sygnalizacji świetlnej dawał pewne poczucie bezpieczeństwa (s. 163-173). Oczywiście nie był on doskonały i tak naprawdę dopiero w działaniach podejmowanych przez Rzymian mniej więcej od I w. n.e. na obszarze zachodniej części M. Śródziemnego widać chęć objęcia całego tego akwenu siecią w miarę gęstych punktów sygnalizacyjnych i ostrzegawczych.

S. Ducin operuje wieloma przykładami, z których niezbieżnie wynika, iż żegluga przybrzeżna wcale nie tak dosłownie musiała odbywać się w bezpośredniej bliskości wybrzeża. Jeśli sprzyjające warunki pogodowe pozwalały na obserwację linii brzegowej z odległości nawet kilkudziesięciu kilometrów, to trudno zakładać, że podróż odbywała się na skomplikowanej trasie stanowiącej dokładne odwzorowanie obrysu lądu. Tym samym pewnej weryfikacji powinna ulec opinia, iż "przybrzeżna" podróż trwała znacznie dłużej, niż ta, w trakcie której antyczni sternicy decydowali się na utratę kontaktu wzrokowego z lądem. Oczywiście nie każda trasa wyznaczona bliskością wybrzeża zmuszała sterników do jednak dość znacznego oddalania się od brzegu. Stawało się to konieczne choćby w przypadku większych jednostek o sporym zanurzeniu. Żegluga przybrzeżna najczęściej odbywała się na relatywnie krótkich, typowo handlowych szlakach, których celem było w miarę szybko zawinięcie do jak największej liczby portów.

Z pewnością bardziej skomplikowaną techniką nawigacyjną świata starożytnego było wykorzystanie wiatrów i prądów morskich jako środka orientacji na morzu (s. 100-112). Praktyka taka stosowana była powszechnie, choć, jak twierdzi autor, nie we wszystkich okolicznościach. Pozwalała ona bowiem oddalić się od brzegu na tyle, iż można było utracić kontakt wzrokowy z wybrzeżem, choć jednocześnie spowodować to mogło niebezpieczne odchylenia od obranego kursu. Wykorzystanie wiatru dla określenia własnego położenia było poza tym możliwe jedynie na tych akwenach, na których miały one względnie niezmienny kierunek. Pozytywna strona wyboru prądów i wiatrów morskich jako „przewodników” polegała również na tym, iż przy przesłoniętym chmurami niebie stwarzała jednak pewne poczucie bezpieczeństwa i oddalała wizję niemal zupełnej bezradności antycznych żeglarzy. Istotnym wydaje się również fakt, iż korygowaniu odchyłań od kursu, powstałych przy wykorzystaniu wiatru lub prądów morskich jako siły napędu oraz do określania położenia jednostek pływających, służyła niewątpliwie stosowana przez antycznych

żeglarzy technika halsu. Żegluga ukośnie pod wiatr pozwalała przełamywać barierę stawianą statkom i okrętom nawet przez przeciwne poddmuchy. Warto zauważyć, że S. Ducin włączył się do dyskusji na temat możliwości wykorzystania halsowania jeszcze w okresie przed I w. p.n.e. Jego zdaniem pozwalały na stosowanie tej techniki ówczesne typy żagli oraz konstrukcja urządzeń sterowych. Wnikliwa analiza źródeł literackich pozwoliła autorowi odnaleźć w nich również jakby bezpośrednie dowody znajomości techniki halsu na przełomie er. Na szczególną uwagę w tym względzie zasługuje zupełnie nowa i oryginalna interpretacja fragmentów „Eneidy” Wergiliusza (s. 115). O tym, iż w ostatecznym bilansie, zestawieniu plusów i minusów tej metody nawigacyjnej, zwyciężało zaufanie do wiatrów i prądów morskich świadczyć może jej stosowanie w żegludze aż do upowszechnienia kompasu w XVIII w.

Starożytni ciągle poszukiwali doskonalszych metod nawigacyjnych, pozwalających niemal w pełni uniezależnić się zarówno od uciążliwej konieczności utrzymywania kontaktu wzrokowego z linią brzegową, jak i baczego śledzenia często zmiennych zjawisk meteorologicznych. Możliwości ewolucyjnego w swym charakterze tworzenia takiej niezawodnej techniki nawigacji dawała obserwacja względnie stałych zjawisk natury astronomicznej: położenia słońca, konstelacji gwiazd i planet. Choć zjawisko precesji (s. 183-185), przesunięcia sklepienia niebieskiego z widocznymi na nim konstelacjami względem kuli ziemskiej i kierunku geograficznego północ-południe, uniemożliwia wręcz udzielenie precyzyjnych odpowiedzi na wszelkie stawiane dzisiaj pytania, to z pewnością wymienić można najczęściej wspomniane w źródłach nazwy ciał niebieskich wykorzystywanych w astronawigacji: gwiazdozbiór Wolarza, Byka, Wielkiej i Małej Niedźwiedzicy. Z pewnością wspomniana technika nawigacji, jeśli polega ona kolejno na wyznaczeniu położenia gwiazdy lub planety, określeniu na tej podstawie własnej pozycji i dopiero na bazie tych informacji wytyczeniu właściwego kursu, nie mogła ciągle opierać się jedynie na prostej obserwacji nieboskłonu i ukształtowania tą właśnie drogą pewnego zasobu wiedzy praktycznej przekazywanej w tradycji ustnej z pokolenia na pokolenie¹³. Jej rozwój musiał być z czasem zdeterminowany przez badania o charakterze naukowym mające choćby na celu stworzenie mapy świata z naniesioną siatką geograficzną (s. 226). Obserwacja ciał niebieskich stała się zatem inspiracją do świadomych działań człowieka nakierowanych na tworzenie, budowanie i doskonalenie specjalistycznych przyrządów: gnomonu, astrolabium, tzw. laski Jakuba, służących nie tylko sku-

¹² Związane one były, jak słusznie zauważył S. Ducin, nie tylko z ograniczeniem widoczności. Przy rezygnacji z zawijania na noc do portu, należało zapewnić załogę podstawowe wygody natury socjalnej.

¹³ Metodą prostej obserwacji i sumowania zdobywanej drogą doświadczenia wiedzy „powstawały” tzw. naturalne pomoce nawigacyjne (s. 223-224). Dla wytrawnego żeglarza źródłem cennych informacji stawało się śledzenie zachowania ptaków, ryb, delfinów, zmian barwy wody, wreszcie morskiej flory.

teczniejszemu wykorzystywaniu obserwacji nieba, ale i z pewnością upowszechnieniu stosowania techniki astronawigacji.

Deklarowany przez autora popularny charakter książki oraz jej przeznaczenie głównie dla amatorów żeglugi¹⁴ sprawił, iż często cytowane źródła greckie lub łacińskie zostały zaprezentowane czytelnikowi w tłumaczeniach na język polski. Jest to w pełni uzasadnione, choć w tych partiach książki, w których autor dokonuje szczegółowej interpretacji drobnych fragmentów źródeł powinny choćby w nawiasach znaleźć się cytacje z oryginałów. S. Ducin nie daje jakby szansy odbiorcy lepiej przygotowanemu do poznawania specyficznego wycinka starożytności na szybkie weryfikowanie sądów autora bezpośrednio w oparciu o języki klasyczne¹⁵. Wspomniane przeznaczenie pracy powinno pociągać za sobą konsekwentne działania innej natury. Amatorowi antyku pomaga w poznawaniu pracy niezbędny wręcz słownik pojęć żeglarskich i nawigacyjnych, zawierający kilkadziesiąt kluczowych haseł. Żeglarze-amatorzy mogliby natomiast znaleźć pomoc choćby w słowniku pisarzy antycznych najczęściej cytowanych w pracy. Pozwoliłoby to również skutecznie uciec przed wieloma trudnymi

do uniknięcia powtórzeniami, które w znakomitej większości pojawiają się właśnie przy prezentacji pochodzenia źródeł.

„*Sztuka nawigacji w starożytnej Grecji i w Rzymie*” jest niewątpliwie wartościową kontynuacją tradycji zainteresowań antyczną żeglugą, zapoczątkowanej w lubelskim środowisku starożytników przez Profesora T. Łoposzkę. Znaczenia tej monografii nie należy jednak postrzegać wyłącznie w takim kontekście. Stanowi ona bowiem znaczący wkład w rozwój nie tylko polskich badań nad szeroko rozumianą problematyką morską klasycznej starożytności. Największą chyba wartością pracy jest w pełni udowodniona teza, że rozwojowi żeglugi starożytnej sprzyjały nie tylko relatywnie dogodne warunki pogodowo-klimatyczne basenu Morza Śródziemnego lub Czarnego, towarzyszyło mu bowiem ciągłe doskonalenie praktycznej i teoretycznej wiedzy w zakresie nawigacji. Wielką zasługą autora pozostaje fakt, iż tezę tę przekonywująco udowodnił w gruncie rzeczy na wielce specyficznych źródłach, dziełach poetów, filozofów i polityków.

Z pewną przekorą rzec można, że książka S. Ducina odarła jakby sławnego Pyteasa i innych wielkich żeglarzy świata antycznego z nimbu wspaniałości, odwagi i poświęcenia, pozbawiła części odczuwanego względem nich wielkiego podziwu (po morzach bez kompasu?!). Tak przecież, z ogromnym respektem, postrzegano wielkiego Greka z Marsylii i jemu podobnych. Dziś wiemy, że w ich działaniach i osiągnięciach nie było tylko i wyłącznie swego rodzaju „bohaterszczyzny”. Towarzyszyła im bowiem rzetelna wiedza, którą i dzisiaj z powodzeniem wykorzystują współcześni żeglarze. A może warto byłoby, żeby oceny książki dopełniła specjalistyczna opinia kogoś z nich...

¹⁴ W pracy często pojawiają uwagi, swego rodzaju porady, z których korzystać mogą współcześni amatorzy żeglugi (s. 19, 20, 24, 30, 35, 159, 204, 236).

¹⁵ Niektóre wykorzystane w pracy tłumaczenia nie należą do najlepszych. Często cytowany Cynceron pojawia się na przykład w mocno już archaicznym tłumaczeniu E. Rykaczewskiego. Być może służy to pośrednio pewnej stylizacji czy celowej archaizacji. Nie wydaje się jednak, aby język polski połowy XIX w., odpowiadający wszak poziomowi rozwoju ówczesnej techniki, pomagał w zrozumieniu fragmentów o dość specjalistycznym charakterze, por. s. 25, 27, 69, 70, 85, 87.