

# Jasiuk, Jerzy

---

## "Od ścieżek do przestworzy", Jerzy Müller, Warszawa 1961 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 6/4, 676-678

---

1961

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.



Książka ta z natury rzeczy nie może dać wyczerpującego obrazu, przedstawia jednak w ogólnych zarysach przegląd i podsumowuje rozwój sztuki inżynierskiej w dziedzinie budowy mostów, linii kolejowych, dróg lądowych i wodnych. Jest to w literaturze węgierskiej pierwsze tego rodzaju przedsięwzięcie, tym więc cenniejsze.

W rozdziale pierwszym autor przedstawia wybitniejsze dzieła inżynierskie starożytnego świata według kręgów kulturowych, biorąc pod uwagę ich wzajemne wpływy i oddziaływania. Omawia kolejno materiały budowlane, narzędzia przemysłu budowlanego, po czym przechodzi do inżynierii wodnej, budowy dróg lądowych, budowy mostów i portów. W drugiej części rozpatruje się inżynierię lądową i wodną w średniowieczu. W części trzeciej autor wskazuje na rozwój i kształtowanie się podstawowych zasad statyki i wytrzymałości, od Arystotelesa aż do badaczy z XVI i XVII w. Część czwarta zajmuje się dziełami sztuki inżynierskiej w dobie renesansu i baroku. Część piąta zbliża nas do inżyniera czasów nowożytnych i jego prac. Szósta — jest szkicem nauk inżynierskich i inżynierii lądowej oraz wodnej w XIX w. Rozdział siódmy — to już czasy najnowsze. Osiągnięć inżynierów tych czasów nie poddaje jednak autor krytyce historycznej, ograniczając się do szkicowego, skondensowanego przeglądu najnowszych dzieł oraz współczesnej nauki. Na końcu ciekawej pracy znajdujemy tablice z danymi dotyczącymi najważniejszych dzieł sztuki inżynierskiej w porządku chronologicznym, co ułatwia szybkie zorientowanie się w przedmiocie.

Praca ta — według intencji autora — ma służyć: 1) młodzieży w technikumach i na politechnikach; pokazanie bowiem początków i rozwoju nauki i techniki inżynierskiej na tle rozwoju kultury rozszerza widnokrąg słuchaczy i pogłębia ich wiedzę fachową; 2) inżynierom, którzy biorą już czynny udział w pracach z zakresu inżynierii lądowej i wodnej i którzy mogą się tu dowiedzieć, jak kształtowała się organicznie historia ich przedmiotu. Uczą się oni w ten sposób dostrzegać kulturalne, gospodarcze i techniczne podstawy dzieł sztuki inżynierskiej; 3) ludziom interesującym się ogólnie rozwojem kultury, którzy pragną uzupełnić wiadomości o znaczeniu kulturowym techniki. Mając na myśli te trzy grupy użytkowników, autor dążył do tego, ażeby pisać jasno, przystępnie i ciekawie, co mu się w znacznym stopniu udało. Ciekawe epizody z historii kultury ożywiają przy tym bardzo tę książkę.

Czyta się książkę z całą przyjemnością. Nawet nie zauważy czytelnik, że został wciągnięty w sprawy odległe o pięć tysięcy lat, aby ujrzeć, niczym w fascynującym filmie, rolę inżyniera i jego pracy w budowie kultury i w kształtowaniu profilów czasów, w których postęp techniki wywiera zdecydowane piętno na całą kulturę. Praca czyni czytelnika wrażliwym na przyjmowanie wiadomości o współzależności i wzajemnym oddziaływaniu techniki i kultury.

Autor ma też duże zasługi w umiejętnym podaniu tematu, w dobrym doborze materiału ilustracyjnego oraz lapidarnych objaśnień ilustracji i rysunków.

Tibor Csorba

Jerzy Müller, *Od ścieżek do przestworzy*. Państwowe Wydawnictwo Techniczne, Warszawa 1961, s. 211, rys. 119.

Ogólny brak krajowych opracowań z zakresu historii techniki stwarza sytuację, że każda nowo ukazująca się pozycja zapełnia jakąś bardzo widoczną lukę i z tego powodu od razu spełnia poważną funkcję społeczną. Okoliczność ta utrudnia ocenę publikacji, tak samo jak utrudnia ją fakt niewytworzenia się jeszcze wyraźnych kryteriów samej oceny. Publikacje z zakresu historii techniki

wnoszą bowiem nie tylko nową tematykę i problematykę, lecz równocześnie nawiązane są na popularyzację tych nowych zagadnień.

Takie trudności oceny odnoszą się jak najpełniej do książki inż. Müllera *Od ścieżek do przestworzy*. Podejmuje ona nowy temat, ujęty w sposób niewątpliwie oryginalny. W literaturze krajowej nie ma odpowiedników, jeżeli pominąć opracowania typu przyczynkowego i propedeutyczne opowiadki w rodzaju historii samochodu czy samolotu.

„Przedmiotem książki — czytamy we wstępie — jest zarys dziejów komunikacji, które w swym rozwoju i postępie technicznym umożliwiły zdobycze i osiągnięcia cywilizacji obecnej doby, współdziałając w kształtowaniu dzisiejszego profilu ludzkości we wszystkich przejawach jej życia”. Przyznać trzeba, że zakres tematyczny książki, jak również jego problematyczne potraktowanie odpowiada takiemu rozumieniu roli i znaczenia komunikacji w życiu ludzkości. Nieograniczenie się autora do omówienia samych tylko środków transportowych, lecz potraktowanie ich rozwoju na tle rozwoju dróg i źródeł energii jest wyraźnym osiągnięciem. Równie szczęśliwe wydaje się przyjęcie generalnego podziału dziedzin komunikacji na posługujące się siłami naturalnymi i wykorzystujące siły wzbudzone sztucznie.

Przyjęte założenia, jak to podkreślono — szczęśliwe, stały się jednak powodem powstania w książce pewnego zjawiska, które czytelnik mógłby określić nazwą niedosytu. Otóż bogactwo tematyki, przy równocześnie ograniczonej objętości pracy, stworzyło z niektórych zwłaszcza rozdziałów coś w rodzaju zestawu czy spisu problemów (np. rozdział X *Komunikacja i transport pionowy*). Trudno winić tu autora, który w określonej objętości chciał zmieścić choć krótkie omówienie możliwie wszystkich dziedzin transportu. Na zjawisko to trzeba wszakże zwrócić uwagę jako na potencjalne niebezpieczeństwo wszystkich podobnych książce Müllera opracowań.

Należy natomiast z autorem podyskutować na temat szczegółowego układu książki. Przede wszystkim nie wydaje się, aby układ ten był w pełni konsekwentny. Dlaczego np. dla okresu od starożytności do XVIII w. omawia się najpierw rodzaje środków transportowych, a dopiero następnie charakteryzuje drogi, podczas gdy przy omawianiu okresu późniejszego postępowanie jest odwrotne? Uwaga ta ma charakter raczej porządkowy, choć w pewnym stopniu uzasadnia zarzut poważniejszy, mianowicie zarzut nie zawsze wyraźnie rysującej się współzależności między rozwojem środków transportu a rozwojem dróg i źródeł napędu. niesprawiedliwością byłoby twierdzić, że tę współzależność pominięto. Z drugiej jednak strony, nie wysuwa się ona w sposób dostatecznie jasny, zwłaszcza dla czytelnika niezbyt w temat wciągniętego.

Sprawa aspektu popularyzatorskiego książki również nastęrcza pewne uwagi. Niewątpliwie na uznanie zasługuje staranie autora o przystępność wykładu, ale wydaje się, że w niektórych przypadkach przystępność ta jest zbyt daleko posunięta. Tak np. przy końcu rozdziału o kolejach żelaznych autor omawiając rodzaje dworców, dodatkowo wyjaśnia, że na osobowych stacjach kolejowych znajdują się kasy, poczekalnie, restauracje itp.

Bardzo korzystnym uzupełnieniem książki są zestawione na jej końcu tablice porównawcze największych na świecie mostów, tuneli i kanałów, wystrzelonych sztucznych satelitów ziemi oraz rakiet kosmicznych i in. Podobnie pożyteczne było opracowanie chronologicznego przeglądu najważniejszych wydarzeń w historii komunikacji i transportu. Zdał też egzamin rzadko stosowany sposób umieszczania krótkich notek biograficznych bezpośrednio przy tekście, na dole odpowiednich stron. Wydaje się, że sposób ten jest właśnie z punktu widzenia popularyzatorskiego najwłaściwszy. Szkoda tylko, że przy wyborze postaci, godnych posiadania takich notek, zastosowano jakąś dziwną selekcję. Nie można

zrozumieć, dlaczego pominięto np. tak zasłużone postacie, jak prof. S. Bryła czy pionier polskiego lotnictwa — Cz. Tański.

Strona wydawnicza książki wykazuje staranność, ale jest niestety niezbyt udana. Państwowe Wydawnictwa Techniczne mają w swym dorobku daleko bardziej udane pozycje wydawnicze, jak choćby niedawno zaprezentowane *Cztery wieki polskiej książki technicznej*. Szkoda, że nie udało się utrzymać tego samego poziomu i dla omawianej pozycji.

Książka *Od ścieżek do przestworzy* należy do serii *Z dziejów techniki* wydawanej przy współpracy Działu Historii Techniki i Nauk Technicznych Zakładu Historii Nauki i Techniki PAN.

Jerzy Jasiuk

*Zarys dziejów górnictwa na ziemiach polskich*, t. I. Praca zespołowa Pracowni Historii Górnictwa i Hutnictwa Instytutu Historii Kultury Materialnej PAN pod redakcją Jana Pazdura. Wydawnictwo Górniczno-Hutnicze, Katowice 1960, s. 210.

120 lat minęło od ukazania się podstawowej i źródłowej pracy Hieronima Łabęckiego o górnictwie w Polsce<sup>1</sup>. Poza fragmentarycznymi opracowaniami, z których najpoważniejsza jest praca Natalii Gąsiorowskiej<sup>2</sup>, brak dotąd w literaturze polskiej bardziej nowoczesnego ujęcia dziejów górnictwa w Polsce. Jedyne nowsze syntetyczne opracowanie<sup>3</sup> ma charakter popularnonaukowy.

Książka recenzowana ukazała się w związku z obchodami Tysiąclecia Państwa Polskiego, stanowiąc wyraz realizacji uchwały Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Górnictwa na XI Zjeździe w 1958 r., który postanowił tę rocznicę uczcić wydaniem *Zarysu dziejów górnictwa na ziemiach polskich*. Opracowania *Zarysu* na zlecenie Stowarzyszenia podjęła się Pracownia Historii Górnictwa i Hutnictwa Instytutu Historii Kultury Materialnej PAN. Książka przeznaczona jest — co zaznaczono we *Wprowadzeniu*, poprzedzonym *Przedmową* ministra górnictwa i energetyki Jana Mitreği — przede wszystkim dla czytelników posiadających ogólną znajomość przeszłości narodowej na poziomie średniego wykształcenia, a głównymi jej odbiorcami mają być studenci Akademii Górniczno-Hutniczej oraz nauczyciele szkół górniczych.

W zasadzie zakresem przestrzennym objęto w pracy obszar mieszczący się w granicach Polski Ludowej. Z konieczności jednak musiano nieraz wyjść poza te granice. Trudno bowiem mówić np. o rozwoju polskiego górnictwa solnego czy naftowego bez uwzględnienia wschodnich obszarów Karpat i Podkarpacia.

Tom pierwszy, wydany ostatnio, obejmuje okres do połowy XVIII w. W układzie treści kierowano się chęcią pogodzenia porządku chronologicznego z charakterystycznym dla górnictwa zróżnicowaniem na rozmaite działy, które cechują się odrębnymi metodami eksploatacyjnymi i stosowanymi środkami technicznymi. Jednocześnie jednak wszystkie działy górnictwa cechowała wspólność społeczno-prawnych form działalności górniczej w poszczególnych epokach historycznych, z czego znowu wynikały podobne warunki społecznego bytu ludzi zatrudnionych w górnictwie.

<sup>1</sup> Hieronim Łabęcki, *Górnictwo w Polsce*. Opis kopalnictwa i hutnictwa polskiego pod względem technicznym, historyczno-statystycznym i prawnym. Warszawa 1841, t. I, s. XII + 538, t. II, s. XX + 551.

<sup>2</sup> Natalia Gąsiorowska, *Górnictwo i hutnictwo w Królestwie Polskim 1815—1830*. Warszawa 1922, s. 588 + 4.

<sup>3</sup> Natalia Gąsiorowska, *Górnictwo i hutnictwo w Polsce*, Lwów 1937, wyd. II uzupełn., Warszawa 1949, s. 152.