

# Boczar, Mieczysław

---

"Dawne żaglowce", Przemysław Smolarek, Gdynia 1963; "The Ship", Björn Landström, London 1961 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 9/1, 102-106

---

1964

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.



Ostatni, dość obszerny szkic skreślony przez N. A. Figurovskiego, poświęcony jest historii chemii i przemysłu chemicznego w Rosji w epoce poprzedzającej panowanie Piotra I.

Wszystkie szkice są zaopatrzone w bardzo szczegółowe, źródłowe zestawienia bibliograficzne. Godnym uznania (a może i naśladowania) jest pietyzm, jakim autorzy otaczają pamięć rosyjskich uczonych, i to nie tylko najwybitniejszych.

Edmund Trepka

Przemysław Smolarek, *Dawne żaglowce*. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1963, s. 120, il. 141 + plansz 5.

Björn Landström, *The Ship*. Allen and Unwin, London 1961, s. 309, il. 807.

Zastanawiające jest, że dziś, w epoce atomu i lotów kosmicznych, widoczne jest — i to w zakresie światowym — zapotrzebowanie na prace popularyzacyjne z tak, wydawałoby się, oderwanej dziedziny, za jaką często uważa się historię żeglugi i budownictwa okrętowego. Że zaś zapotrzebowanie takie istnieje, dowodzi wydanie w okresie ostatnich trzech lat sporej liczby obszernych dzieł tej dziedziny poświęconych. I tak ukazały się kolejno albumowe wydawnictwa w Anglii, Szwecji, Niemczech, Francji, Stanach Zjednoczonych a w końcu — i u nas. Tematem obecnych mych rozważań będą łącznie dwie z tych prac: wydana w kilku wersjach językowych książka B. Landströma *The Ship* oraz praca dra P. Smolarka *Dawne żaglowce*. Porównując bowiem sposoby merytorycznego podejścia do zagadnień i metody podania ich czytelnikowi przez obu autorów, można — mym zdaniem — dojść do pewnych interesujących wniosków.

Zacznijmy od sprawy pozornie tylko drugoplanowej — od szaty zewnętrznej obu prac. Jedna i druga drukowane są techniką offsetową — a jakże są różne. Mimo, iż dzieje okrętu żaglowego są zazwyczaj ujmowane bardzo barwnie, nie można się dziwić brakowi w *Dawnych żaglowcach* kolorowych reprodukcji. Wielobarwne ilustracje są bardzo kosztowne i, niestety, nie jest nas na nie obecnie stać. Porównując więc jedynie druk jednobarwny, możemy z przyjemnością stwierdzić, że ilustracje kreskowe można w obu dziełach uważać za równie poprawne — reprodukcje planów i innych rysunków kreskowych są czyste i czytelne. Ocena zmieni się zasadniczo, gdy przejdziemy do ilustracji siatkowych: o ile u Landströma są one równie dobre jak kreskowe, to w *Dawnych żaglowcach* są po prostu kompromitujące — około jednej trzeciej tych ilustracji jest w mniejszym czy też większym stopniu mało czytelne. Gdy do tego dodamy maksymalne, a nawet przesadne wykorzystanie papieru, z czego wynikać musi przeładowanie stronic, przy nieraz po prostu przykrym układzie graficznym, dostaniemy niewesoły obraz opracowania dzieła pod względem graficznym i drukarskim.

Obiektywnie przyznać należy, że autorzy dwu omawianych prac nie mieli równego startu. Szwedzki autor, poza dużą znajomością tematu i możliwością bezpośredniego zapoznania się ze zbiorami wielu muzeów marynistycznych — jest dobrym malarzem i znanym grafikiem użytkowym, wobec czego sam ilustruje swoje dzieło. Ponieważ ponadto jest aktywnym żeglarzem pełnomorskim, dobrze — i to od strony praktyki morskiej — czuje temat, który chce przedstawić. W rezultacie sugestywny, barwny rysunek rekonstrukcyjny, w którym w wyjątkowych tylko wypadkach można się dopatrzeć drobnych pomyłek historycznych czy technicznych — to mocna strona dzieła Landströma, owoc długich jego studiów i pracy.

Dr Smolarek w założeniu podchodzi do zagadnienia podobnie. Jak pisze we *Wstępie*, pragnie on zobrazować generalne linie rozwoju statków żaglowych

interesującego nas akwenu, przedstawiając w dużej większości trafny wybór materiałów ilustracyjnych, obrazujących to zagadnienie. Widzi on potrzebę uzupełnienia źródłowego materiału czytelnym dla laika rysunkiem rekonstrukcyjnym, lecz jako historyk jest tu skazany na pomoc grafika. Skromna liczba pięciu takich plansz nie rozwiązuje jednak zagadnienia, zwłaszcza, że trudno zarówno pod względem merytorycznym, jak i formalnym porównać je z podobnymi pracami Landströma. S. Szymański, autor rysunków, zadał sobie zapewne dużo trudu, lecz odnosi się wrażenie, że nie będąc przypuszczalnie doświadczonym żeglarzem, nie czuje tematu. Nie będąc zaś historykiem żeglugi nie ustrzegł się on ponadto pewnej liczby potknięć merytorycznych, z których specjalnie przykrą jest sprawa bander na barwnym rysunku okładki. Każdy człowiek morza powinien wiedzieć, że już w XVII w. bandery okrętu wojennego były ściśle określone, jeżeli chodzi zarówno o rysunek, jak kształt i wymiary. Jeżeli więc autor wyraźnie stwierdza, (s. 71), że rysunek ma przedstawiać określony okręt — „Royal Sovereign“ z XVII w. — to obowiązuje to grafika do wyposażenia tej jednostki w takie bandery, jakie nosił wówczas angielski okręt wojenny tej klasy. Tymczasem na rysunku okładkowym przedstawione zostały jakieś bandery fantazyjne. Błędów tego rodzaju nie wolno popełniać bez narażenia się na słuszny zarzut braku znajomości przedmiotu, a tym bardziej nie wolno ich popełniać na okładce, tej karcie wizytowej książki.

Zasadą przyjętą przez Landströma jest, by na poszczególnych stronach pracy dawać jako akcent główny rysunek rekonstrukcyjny dużego formatu, zazwyczaj kolorowany lub rysowany piórkiem, z zaznaczeniem dużej liczby szczegółów, jak np. podział desek poszycia czy pokładu, nity, punkty zaczepu lin itp. Na tej samej stronie przedstawione są innym kolorem odrisy najważniejszych źródeł, na których rekonstrukcja została oparta. Niejednokrotnie wprowadzone są ponadto reprodukcje dawnych dzieł sztuki i schematyczne plany.

Praca dra Smolarka opiera się, zgodnie z założeniem, wyłącznie na reprodukcjach materiałów z epoki, operując ponadto, uznanymi przez autora za autorytatywne, współczesnymi planami rekonstrukcyjnymi. Metoda ta słuszna i uzasadniona z naukowego punktu widzenia historyka, spełniałaby jednak zadanie — i to zwłaszcza w dziele przeznaczonym dla wąskiego kręgu fachowców — dopiero, gdyby reprodukcje były technicznie poprawne. Dla laika, dla którego przecież wydawnictwo jest przeznaczone, o wiele właściwsza wydaje się metoda zastosowana przez Landströma — jest po prostu bardziej czytelna i przekonująca.

Książka *The Ship* przedstawia w skrócie całość dziejów budownictwa okrętowego od jego zarania po dzień dzisiejszy. Autor nie stawia sobie również innych granic. W pierwszej części pracy przedstawia rozwój zasadniczych typów okrętu zarówno południa, jak i północy Europy oraz omawia również egzotyczne jednostki Bliskiego i Dalekiego Wschodu, Oceanii i Południowej Ameryki. Drugą część pracy poświęca statkom o napędzie mechanicznym i przedstawia ich rozwój od koncepcji Francuza Papina z 1685 r. po współczesny nam „Savannah“ o napędzie atomowym. Nowością, którą wprowadza Landström, jest brak jakiegoś sztywnego podziału, np. na jednostki o napędzie wiosłowym czy żaglowym; przedstawia on czytelnikowi poszczególne jednostki w zwykłej chronologicznej kolejności. Dotychczasowi autorzy natomiast dzielili zebrany materiał na epoki i odpowiadające im rozdziały. Przyzwyczajony do tej metody, na podstawie zapoznania się z pracą Landströma może stwierdzić, że zastosowany przez niego sposób, wbrew spodziewaniu, wcale nie razi. Wydaje się bowiem, że w pracy o charakterze popularyzacyjnym czytelnik nie szuka narzucanego przez autora, mniej czy bardziej naukowo uzasadnionego, sztywnego podziału przedstawianego materiału. Trudno się zatem nie zgodzić z koncepcją polegającą na tym, by przedstawiając materiał w chronologicznej

kolejności, zmusić w ten sposób czytelnika do przemyślenia go i samoistnego już uzmysłowienia podziału na epoki, wynikającego z przedstawionego rozwoju okrętów.

W sumie Landström dał pozycję nie tylko cenną, ale nawet pasjonującą, którą się czyta z zapartym tchem. Fakt ten uznała krytyka fachowa całego prawie świata, widząc w tej książce najlepszą do dzisiaj pracę popularyzacyjną w zakresie historii budowy okrętów.

W pewnym sensie pionierska, na naszym terenie, praca dra Smolarka postawiła sobie skromniejsze zadania. Autor we *Wstępie* stwierdza, że ogranicza się do przedstawienia historii budownictwa okrętów żaglowych, i to tylko krajów zachodniej i północnej Europy, a zawężenie to uzasadnia przesłanką, że interesować nas powinny przede wszystkim dzieje bliskiego nam akwenu. Drugie zawężenie tematu jest, moim zdaniem, znacznie poważniejsze. Jako datę, na której kończy pracę, przyjął dr Smolarek koniec XVIII w. Uzasadnia to we *Wstępie*, pisząc: „przełom XVIII i XIX w. kończy epokę drewnianych żaglowców, a jednocześnie inauguruje erę statków budowanych z metalu i napędzanych mechanicznie“. A dalej czytamy: „wprawdzie właśnie w XIX w. statek żaglowy jako kliper osiągnął szczyty swej doskonałości technicznej, jednakże decydujący wpływ na ówczesny stan i rozwój budownictwa okrętowego wywierały już inne, nowe koncepcje“ (s. 5). Pominiecie żaglowców XIX w. uważam za niezbyt szczęśliwe; historia rozwoju statku żaglowego będzie bowiem niepełna bez doprowadzenia do okresu szczytowych osiągnięć technicznych tej dziedziny. Dr Smolarek nie był przy tym konsekwentny i zamieścił (s. 93—95) najważniejsze dane z historii kliprów, nie wyposażając ich jednak w ilustracje, czego z uwagi na charakter książki należy bardzo żałować.

Autor podzielił pracę na trzy zasadnicze rozdziały odpowiadające „fazom rozwojowym statków“. Pewne zastrzeżenia musi tu budzić określenie drugiej z nich jako obejmującej „ewolucję statków jednomasztowych żeglugi przybrzeżnej“ (s. 5), co wprowadza do literatury przedmiotu zupełnie nowe pojęcie, bowiem stosowano — moim zdaniem słusznie — znacznie prostsze określenie „okres statku jednomasztowego“. Zakresu pływania jednostek tej epoki nie można bowiem sprowadzać wyłącznie do żeglugi przybrzeżnej.

A teraz najpoważniejsza może wątpliwość — czemu autor pomija zupełnie wkład Słowiańszczyzny, a specjalnie Polski, w dziedzinę, którą przedstawia? Można przyjąć generalne założenie dra Smolarka dotyczące posługiwania się jedynie materiałami źródłowymi, chociaż przy wydawnictwie o charakterze popularnym o zasadzie tej można by dyskutować. Czym jednak tłumaczyć nieuwzględnienie w całej pracy tych niezbyt licznych, a tym bardziej wobec tego cennych, słowiańskich dokumentów źródłowych, które posiadamy?

Omawiając epokę, określoną jako „okres pięknych tradycji szkutników wczesnośredniowiecznej Słowiańszczyzny pomorskiej“, autor stwierdza, że od VII w. na czoło budowniczych wysuwają się wprawdzie Skandynawowie, lecz „nie wiele ustępują im Słowianie pomorscy, którzy od XI w. uzyskali nawet, na blisko 150 lat, hegemonię militarną na wodach części zachodniej Bałtyku“ (s. 9). Stosunkowo liczne materiały wykopaliskowe tej epoki były w ciągu ostatnich siedemdziesięciu lat tematem wielu opracowań i polemik. Nauka niemiecka zaszeregowała odnalezione łodzie do grupy wytworów germańskiej, skandynawskiej kultury materialnej i pod tym kątem widzenia opracowywała ich rekonstrukcje. Słuszność tych poglądów zakwestionował w 1930 r. W. Łęga<sup>1</sup>, opierając wywody dowodzące odrębności sposobu budowy znalezisk na gruntownej analizie stojących w tym czasie do dyspozycji źródeł. Okres powojenny przynosi pracę nestora polskich archeologów,

<sup>1</sup> W. Łęga, *Kultura Pomorza we wczesnym średniowieczu na podstawie wykopalisk*. Toruń 1930.



prof. J. Kostrzewskiego<sup>2</sup>, w druzgocący sposób dowodzącą kłamliwości teorii imputujących znalezionym na naszych terenach wrakom okrętów i łodzi wczesnego średniowiecza pochodzenie skandynawskie. Sam zresztą autor *Dawnych żaglowców*, specjalizujący się w tej właśnie epoce budownictwa okrętowego, opublikował pracę<sup>3</sup>, w której starał się wykazać tendencyjność rekonstrukcji niemieckich odnoszących się wraków pomorskich i pruskich. Zagadnienia nie można, co prawda, uznać za całkowicie zamknięte. Trwają bowiem dalsze poszukiwania, które przyniosą zapewne nowe, do tego czasu nieznanne dowody. Nie została jeszcze dokonana gruntowna analiza konstrukcji i właściwości technicznych znalezionych łodzi. Już dzisiaj możemy jednak stwierdzić, iż posiadane relikty dowodzą, że na naszych terenach istniało oryginalne budownictwo okrętowe, nie będące bezpośrednim naśladownictwem jakichś obcych wzorów. W tym stanie rzeczy nie bardzo zrozumiałe jest pominięcie przez dra Smolarka tego zagadnienia w jego omawianej pracy i nieumieszczenie w niej ani jednej reprodukcji zdjęć reliktywów łodzi słowiańskich. Właśnie w wydawnictwie popularnym należało, moim zdaniem, jak najbardziej podkreślić wkład Słowian do budownictwa okrętowego wczesnego średniowiecza. Brak tego stwierdzenia może być tłumaczony zupełnie opacznie — skoro o tym się nie pisze, to najwidoczniej nie mamy dostatecznych dowodów odrębności budownictwa okrętowego Słowian tej epoki — a nie to było chyba zamiarem autora. Stwierdza on, że korzystał wyłącznie z materiałów skandynawskich, gdyż „w przeciwieństwie do innych, dają one możliwość uchwycenia ciągu rozwojowego, od form najprostszych, najstarszych, aż do schyłku wczesnego średniowiecza“ (s. 9). Tłumaczenie takie jednak jest — przynajmniej dla mnie — niewystarczające. Co prawda takie wyjście ze sprawy było najłatwiejsze i najbezpieczniejsze — ale za dużym kosztem bezpieczeństwo to uzyskano.

Z innych posiadanych przez nas reliktywów nie znalazł miejsca w *Dawnych żaglowcach* np. model gdańskiego dwupokładowca „Mars“ z ok. 1650 r., jednego z nielicznych zachowanych modeli znanej kolekcji Dworu Artusa w Gdańsku. I chociaż nie umieszcałbym zdjęcia całego modelu, z uwagi na niezbyt fortunnie uzupełniane i „rekonstruowane“ olinowanie — to zdjęcie np. rufy „Marsa“, choć nieco skromniejszej, mogłoby się z powodzeniem znaleźć obok zamieszczonego w pracy zdjęcia rufy modelu okrętu „Holandia“. Również reprodukcje wycinków ze znanych sztychów holenderskiego, a zwłaszcza gdańskiego, przedstawiających bitwę pod Oliwą oraz miniatury Adolfa Boya czy też obrazu B. Milwitza, obrazujących polskie okręty tej epoki, mogłyby śmiało znaleźć się przy reprodukcjach dzieł sztuki zamieszczonych przez autora, a przedstawiających okręty holenderskie czy angielskie. Wprawdzie dzieła sztuki, którymi dysponujemy, nie dadzą się niestety porównać np. z portretami okrętów w świetnych rysunkach. W. van der Velde seniora czy obrazach i sztychach innych świetnych marynistów, mimo to wartość ich jest dla nas ogromna — są niezaprzeczonymi dowodami, iż były okresy, w których pływały jednostki pod naszą historyczną banderą. Wydaje się zaś, że jednym z zasadniczych celów wydawanego u nas dzieła popularyzującego historię budownictwa okrętowego powinno być uświadomienie szero-kiemu ogółowi tych, choćby tylko skromnych, polskich poczynań na morzu w ciągu wieków. Pominięcie ich, czy też nieśmiałe tylko wzmianki na ten temat, które znajdujemy w *Dawnych żaglowcach*, są wyraźnym nieporozumieniem, o które można mieć pretensję zarówno do autora, jak i do redakcji i wydawnictwa.

Mimo tych zastrzeżeń należy obiektywnie stwierdzić, że *Dawne żaglowce* są

<sup>2</sup> J. Kostrzewski, *Germani przedhistoryczni w Polsce*. „Przegląd Historyczny“, nr 1/1946.

<sup>3</sup> P. Smolarek, *W sprawie rekonstrukcji wczesnośredniowiecznych łodzi słowiańskich*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej“, nr 1/1956.

naszą pierwszą naukowo ścisłą rozprawą o historii budownictwa okrętowego. Daje ona w pewnej mierze próbę syntezy tej historii, wypełniając istotny brak w naszej literaturze tematu. Ponieważ zaś potrzeba popularyzowania historii budownictwa okrętowego zdaje się nie ulegać wątpliwości, należy wyrazić radość z ukazania się tej pionierskiej pracy.

Mieczysław Boczar

Jan Baszkiewicz, *Młodość uniwersytetu*. „Wiedza Powszechna“, Warszawa 1963, s. 180, il. 23.

Urok świeżości, urok rzeczy nieznanych i trochę tajemniczych towarzyszący wszelkim nowościom, obojętnie jakiej dziedziny one dotyczą, sprawia, że nowy wynalazek techniczny, nowa dziedzina wiedzy, nowa instytucja, nie mówiąc już o jak najbardziej codziennych „nowinkach“ — budzi zawsze duże zainteresowanie ludzi — na początku swego istnienia. Druga połowa XX wieku pasjonuje się energią jądrową i wszystkim, co jej dotyczy, ale rzadkie są już dzisiaj wypadki zafascynowania np. rozbłyskującą, po przekręceniu kontaktu, żarówką elektryczną. Wzmianki w prasie o elektryfikacji kolejnych obszarów nie budzą już uczucia uwielbienia dla potęgi człowieka. Notatka o powstaniu nowej uczelni typu wyższego, czy rozszerzeniu istniejącego uniwersytetu o nowe wydziały — również traktowana jest dziś jak coś najzupełniej normalnego i codziennego. Szkolnictwo wyższe — wszystko co się z nim wiąże — ludzie, budynki, księgozbiory, ustawy, fundacje, program i organizacja studiów, cały ten ogromny system kształcenia ludzi jest dziś tak nieodłącznym składnikiem naszej cywilizacji, że wprost nie sposób wyobrazić sobie nawet jego braku. Ale uniwersytet już bardzo dawno stracił urok nowości. Któż interesuje się nim dzisiaj poza — z konieczności i w specjalny sposób — kadrą pracowników naukowych i administracyjnych oraz studentami? I co wiadomo „przeciętnemu śmiertelnikowi“ o jego początkach, historii rozwoju, roli, jaką odgrywał? Lepiej chyba zostawić te pytania bez odpowiedzi. A z pewnością nie są to zagadnienia mało istotne. Wielu jest dzisiaj przeciwników zajmowania się problemami historycznymi, nawet wśród ludzi na wysokim poziomie intelektualnym, wystarcza im w zupełności np. fakt, że uniwersytet istnieje i kształci specjalistów potrzebnych państwu w różnych dziedzinach. Nigdy nie ustanie chyba konieczność powtarzania, zdawałoby się, oczywistych zdań, że o poziomie gospodarczym i technicznym danego kraju decydują osiągnięcia nauki współczesnej, ale o kulturze społeczeństwa stanowi w dużej mierze jego wiedza historyczna — jak najszerzej, rzecz jasna, pojęta.

Książka J. Baszkiewicza *Młodość uniwersytetu* jest z pewnością cennym wkładem do pogłębienia kultury umysłowej polskiej społeczności. Jest ona pracą popularną, przeznaczoną dla bardzo szerokiego kręgu odbiorców. Nie usiłuje ona zobrazować szczegółowo całego dorobku, jaki wniosły pierwsze uniwersytety do historii nauki i kultury, nie zajmuje się również analizą treści naukowych pracy uniwersyteckiej. Jak pisze sam autor we *Wstępie*, książka ma przedstawić w skrócie „organizację warsztatu pracy naukowej i dydaktycznej na uniwersytecie średniowiecznym, przypomnieć instytucje i obyczaje, pokazać środowisko uniwersyteckie i jego niepowtarzalny klimat“ (s. 7). I z zadań tych wywiązuje się *Młodość uniwersytetu* wzorowo. Materiał podzielony jest przejrzysto i logicznie w pięciu obszernych rozdziałach: *Narodziny uniwersytetu*, *Dwa ustroje*, *Studenci*, *Profesorowie* i *Technika pracy uniwersyteckiej*. Autor rozpoczyna od opisu, w jaki sposób i kiedy powstawały w Europie uniwersytety, następnie stara się wyjaśnić przyczyny ich