

# Brocki, Zygmunt

---

## Jugosłowiański głos w sprawie spojrzenia na dawne budownictwo okrętowe okiem technika

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 9/2, 332-334

---

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.



oddzielonych morzami i oceanami. Po wynalezieniu statków jednak dostęp do tych krajów okazał się łatwy dla wszystkich. „Z pewnością — pisze Wilkins — pierwsza podróż po morzu wydawała się ludziom czasów ówczesnych równie nieprawdopodobna, jak nam obecnie podróż na Księżyc”.

„Jeżeli człowiek potrafi wlecieć lub w inny sposób wznieść się na wysokość powiedzmy 20 mil, przestanie już podlegać ciężeniu i dalsza podróż na Księżyc odbędzie się bez trudności”. Wilkins ocenia odległość do Księżycza dosyć dokładnie, na ok. 180 tysięcy mil angielskich i przewiduje, że podróż potrwać może kilka miesięcy. Trudny podróży człowiek zniesie jednak z łatwością, gdyż „ciała nasze nie będą podlegały ciężeniu i innym oporom ruchu, nie będziemy się więc męczyć pracą i w konsekwencji zbyteczne stanie się odżywianie; człowiek podróżować więc będzie w stanie podobnym do snu zimowego zwierząt”.

Wilkins podaje trzy możliwe sposoby oderwania się od Ziemi: bądź „za pomocą skrzydeł, podobnie jak aniołowie na obrazach”, bądź „poprzez tresurę wielkich ptaków”, a jeśli obie metody okażą się niewykonalne, konieczna będzie „budowa latającego wozu, któremu człowiek nadawać będzie odpowiedni ruch”.

Wilkins kończy książkę następująco: „Istnieje realna możliwość podróży na Księżyc, pomyślmy, jak bardzo szczęśliwi będą pierwsi ludzie, którym powiedzie się to przedsięwzięcie”.

Autor artykułu mało znaną książkę Wilkinsa porównuje do dużo częściej cytowanej fantazji napisanej w tym samym dziesięcioleciu również przez angielskiego biskupa, Franciszka Godwina\*, dochodząc do wniosku, że należy wierzyć Wilkinsovi, że pisząc swą pracę, nie znał książki Godwina, która ukazała się kilka lat wcześniej. E. R. Thomas przypisuje książce Wilkinsa, a specjalnie jego koncepcji latającego wozu, dużo większe znaczenie naukowe, aniżeli fantazjom Godwina.

Należałoby dodać, że osobie Johna Wilkinsiana poświęcił pewną uwagę prof. B. Kiedrow z radzieckiego Instytutu Historii Przyrodoznawstwa i Techniki w referacie o klasyfikacji nauk, wygłoszonym na sympozjum historii nauki i techniki w Jabłonie we wrześniu 1963 r. Kiedrow określił Wilkinsa jako postać wybitną w historii klasyfikacji nauk: przyjmował on za punkt wyjściowy nie poszczególne dyscypliny naukowe, lecz niektóre elementarne pojęcia; metodę jego określił Kiedrow jako analityczną, opartą na zasadzie koordynacji.

J. T.

#### JUGOSŁOWIAŃSKI GŁOS W SPRAWIE SPOJRZENIA NA DAWNE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE OKIEM TECHNIKA

Wychodzący od 1946 r. w Rijecie miesięcznik „Pomorstvo” — przegląd gospodarki i myśli morskiej, jak mówi podtytuł<sup>1</sup> — w nrze 4—5/1963 zamieścił artykuł Slavki Djozicia<sup>2</sup> *Što još ne znamo o našoj starijoj brodogradnji*. Dotyczy on tylko historii techniki budowy okrętów w Jugosławii, lecz wiele myśli autora odnieść można i do innych dziedzin historii techniki, i to różnych krajów.

Na wstępie autor pisze, że każdy Jugosłowianin świadomy jest, jak wielkie znaczenie dla jego kraju ma gospodarka morska, a w niej budownictwo okrętowe, przemysł grający dużą rolę w bilansie handlowym Jugosławii, bo znaczną część

\* Por. wzmiankę o pracy Godwina w recenzji z książki M. Nicolson *Voyages to the Moon* w nrze 3/1963 „Kwartalnika”, s. 425.

<sup>1</sup> „Pomorstvo — Smotra Pomorske Privrede i Mislí”. Miesięcznik ten zawiera zarówno artykuły fachowe (ekonomiczne i techniczne) i naukowe, jak i utwory literackie (nowele, opowiadania, poezje).

<sup>2</sup> W podpisie artykułu jest błąd drukarski: imię Slavko wydrukowano jako Salko.

produkcji przeznaczający na eksport, przemysł dobrze zorganizowany i stojący na wysokim technicznym poziomie. Jest to — pisze autor — „zasługa naszych ludzi i długiej tradycji budownictwa okrętowego” na słowiańskim wybrzeżu Adriatyku.

Z kolei autor pyta, co Jugosłowianie wiedzą o tych tradycjach. Ukazują się np. liczne książki i broszury o łodziach i małych statkach, budowanych na adriatyckich *skierach*, pisząc zaś o starych tradycjach tego budownictwa zawsze się wspomina o wielkich umiejętnościach i zręczności dawnych nadadriatyckich słowiańskich okrętowców, o tym, jak te okręty przez nich zbudowane zwycięsko walczyły z flotą wenecką. O flotach z czasów królów: Tomislawa i Krešimirovicia pisze się nawet w podręcznikach szkolnych, wszędzie zaznaczając, że okręty te odznaczały się dobrym rozwiązaniem właściwości morskich. Jednakże brak technicznego spojrzenia na to budownictwo w szerszej literaturze. Stwierdzenia o dużych umiejętnościach budowniczych i zaletach ich okrętów nie są poparte jakimiś danymi technicznymi, tak że łączy się tym stwierdzeniem wierzyć, nie dając technicznych dowodów. Sytuacja taka jest wynikiem tego, że do dziś o dawnych okrętach piszą albo ludzie „nie powołani”, i to „z romantycznych pobudek” — jak formułuje to Djozić — albo fachowcy morscy (a więc w zasadzie ludzie „powołani” i piszący „z poważnych przyczyn”), ale tacy, którym brak jest dostatecznej wiedzy technicznej z zakresu budowy okrętów.

Autor wskazuje następnie, że wielka jugosłowiańska *Encyklopedia morskā*<sup>3</sup> sprawy te traktuje wprawdzie poważnie, ale jeszcze niezupełnie zadowolająco. O niektórych okrętach piszą tam m.in. dwaj byli wykładowcy nawigacji. Ich opisy zwracają jednak uwagę na życie i przygody statku, widziane okiem jego dowódcy, podczas gdy o konstrukcji tych okrętów nie mówią oni nic. Opisy te czyta się wprawdzie chętnie, ale mogą one zadowolić tylko marynarza, dla okrętowca natomiast są niewystarczające. Inny przykład: na dzieło *Povijest pomorstva (Historia marynarki)* Bare Poparicia można patrzeć jako na dzieło historyka, ale nie historyka techniki budowy okrętów.

Następnie autor artykułu pisze, że od ludzi, którzy się zajmują zagadnieniami morskimi, trzeba wymagać, aby, gdy piszą o dawnym budownictwie okrętowym, pokusili się o podanie jakiejś rekonstrukcji czy choćby schematycznego, uproszczonego rysunku okrętu lub jego fragmentów i ciekawszych szczegółów konstrukcji czy wyposażenia, o podanie np. przybliżonych wymiarów okrętów czy przybliżonej prędkości. Tymczasem nigdzie nie można znaleźć np. rysunku wręgów, sposobu umocowania masztu, sposobu łączenia ze sobą poszczególnych części konstrukcyjnych itd. Mówiąc o właściwościach morskich okrętu<sup>4</sup>, nikt nie wskazuje, że się ma tu do czynienia np. z pojęciem metacentrum czy innymi pojęciami znanymi z fizyki. Takie zaś wzmianki pozwoliłyby czytelnikowi na zdanie sobie sprawy, jakie techniczne zadania potrafili rozwiązywać dawni mistrzowie-okrętowcy, których umiejętności słusznie się chwali, ale nigdy nie wiadomo, jak opracowywali oni budowę okrętu, jak projektowali okręt itp.

Djozić kończy artykuł stwierdzeniem, że już czas najwyższy, aby na sprawy dawnego budownictwa okrętowego zacząć patrzeć okiem historyka techniki. Wtedy społeczeństwo jugosłowiańskie będzie miało tę korzyść, że się zapozna z osiągnięciami swojej gospodarki morskiej w przeszłości rzeczowo („konstruktywnie”, jak w innym miejscu artykułu określił autor) i „bez romantyzmu”.

Sposób ujęcia i ton artykułu Djozicia jest publicystyczny. Autor niekiedy przesadza, pisząc, że się w jugosłowiańskiej literaturze nic — autor stale używa

<sup>3</sup> *Pomorska enciklopedija*, t. I—VII (do Uz). Zagreb 1954—1961. Tom VIII, ostatni, jest w przygotowaniu.

<sup>4</sup> Właściwości morskie okrętu — to pływalność, stateczność, niezatapialność, kołysanie się, opory i sterowność. Zajmuje się tymi zagadnieniami teoria okrętu

w artykule określić: nic, nigdzie, nikt — nie znajdzie, jeśli chodzi o pewne techniczne opisowe czy rysunkowe dane, odnośnie do dawnych okrętów<sup>5</sup>. Ale w publicystyce wolno przecież nieco przejawiać fakty, aby tym wyraźniej przedstawić problem. A niedostatki w pracach historycznych na temat dawnej techniki, pisanych przez autorów z techniką nic nie mających wspólnego — są na pewno problemem. Nie tylko zresztą w Jugosławii.

Zygmunt Brocki

## HISTORIA TECHNIKI I NAUKI W "THE MARINER'S MIRROR"

Czasopismo "The Mariner's Mirror" jest organem Towarzystwa Badań Nautologicznych (The Society for Nautical Research), powstałego w 1910 r. przy Muzeum Morskim (National Maritime Museum) w Greenwich pod Londynem, a mającego na celu prowadzenie i popieranie badań nad historią żeglugi morskiej, techniki budowy okrętów, nawigacji, praktyki żeglarskiej, terminologii morskiej, folkloru marynarskiego itp.<sup>4</sup>. Czasopismo wychodzi od 1911 r. (z przerwą w latach 1914—1919); początkowo było miesięcznikiem, od 1924 r. jest kwartalnikiem. Tytuł zapożyczony został z wydanego w Holandii w 1585 r. najstarszego zbioru map morskich i wskazówek locyjnych *Spighel der zeevaert (Zwierciadło morskie)*, przetłumaczonego na angielski i wydanego w Anglii w 1588 r. pt.: *The Mariners Mirror*. Kwartalnik "The Mariner's Mirror" wydawany jest w formacie B5; numery liczą ostatnio po 80 stron. Oprócz artykułów (często bogato ilustrowanych, przeważnie na kredowych wkładkach) przeważnie z zakresu historii techniki, a także z historii gospodarczej, historii marynarki wojennej, historii piśmiennictwa morskiego itd. oraz historii nauk związanych z wykorzystywaniem morza czasopismo zawiera: dział drobnych, przyczynkarskich artykułików (*Notes*); dział dokumentacji (*Records*), gdzie są przedrukowywane materiały źródłowe (dział ten pojawia się nie w każdym numerze); dział kwerend (*Querien*), gdzie drukowane są listy czytelników poszukujących źródeł do badań (w tym także informacji świadków) lub wyjaśnień pewnych konkretnych kwestii (niekiedy listy te są nawet małymi rozprawkami); dział odpowiedzi redakcji i czytelników (*Answers*); dział recenzji (*Reviews*). Wydawcą pisma jest Cambridge University Press.

W nrze 1/1963 omawianego czasopisma Honor Frost ogłosiła artykuł *From rope to chain. On the development of anchors in the Mediterranean*, w którym omówiła kotwice egipskie z III tysiąclecia p.n.e., fenickie z ok. 1900 r. p.n.e., kotwice z Krety, Malty, greckie z IV w. p.n.e. oraz rzymskie.

Dziejów budownictwa okrętowego dotyczy artykuł A. J. Hollanda *Naval shipbuilding on the Hamble River before 1815*<sup>2</sup>.

Trzecią pozycją artykułową jest w tymże numerze *The voyage of the "Beagle" without Darwin*. Autor, George Basella, omawia sławną podróż okrętu "Beagle" kolejno na tle politycznym, naukowym (hydrograficznym, oceanograficznym) i ekonomicznym.

W numerze 2/1963 artykuł Michaela R. Bouqueta *The North Devon polaccas*

<sup>5</sup> Por. choćby w cytowanej *Encyklopedii morskiej* w haśle *Brod* (okręt), t. I, opracowane przez techników obszerne historyczne rozdziały o rozwoju okrętu handlowego (s. 599—627) i okrętu wojennego (s. 627—672, razem ponad 70 stron formatu folio i ok. 170 ilustracji), gdzie znajdują się dane i rysunki, których niezbędność w takich opracowaniach jest wskazywana przez Djozicia.

<sup>1</sup> Por.: S. L(u d w i g), *Towarzystwo Badań Nautologicznych w Anglii*. „Materiały z Zakresu Historii Techniki, Gospodarki i Terminologii Morskiej”, nr 4/1955.

<sup>2</sup> *Budownictwo okrętowe na rzece Hamble przed 1815 r.* Hamble jest południową odnogą Southampton Water, czyli estuarium rzeki Test.