

Smolarek, Przemysław

Na marginesie publikacji o dawnych żaglowcach

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 10/1-2, 117-121

1965

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.



Przemysław Smolarek

NA MARGINESIE PUBLIKACJI O DAWNYCH ŻAGLOWCACH

W numerze 1/1964 „Kwartalnika Historii Nauki i Techniki“ ukazała się recenzja, w której mgr Mieczysław Boczar podjął się omówienia mojej pracy *Dawne żaglowce*¹ oraz książki Björna Landströma *Skeppet*². Mgr Boczar wysunął pod adresem mojej książki kilka zastrzeżeń, które skłoniły mnie do niniejszej wypowiedzi polemicznej. Dla skonkretyzowania pożądaney — jak sądzę — dyskusji, wypowiedź formułuję w punktach.

1) Wydaje się, że porównywanie pracy B. Landströma i mojej jest merytorycznie nieuzasadnione, ponieważ przedmiot, zakres i koncepcja tych dwóch publikacji są już w założeniach zupełnie różne. We wstępie do *Dawnych żaglowców* wyraźnie podkreślałem, że książka moja nie jest pomyślana „jako zarys dziejów budowania statków“. Przedmiotem pracy była dążność do pokazania „wyboru materiałów ilustracyjnych, obrazujących generalne linie rozwoju statków żaglowych, budowanych do końca XVIII wieku w stoczniach krajów zachodnio i północnoeuropejskich...“ ponieważ „...stocznie te były podówczas najważniejszymi ośrodkami postępu w dziedzinie budowy okrętów“ (s. 5). Uważam, że zarówno przedmiot, koncepcja, jak i zakres chronologiczny i terytorialny zostały tym samym określone wystarczająco jasno.

Tymczasem takiemu ujęciu książki mgr Boczar przeciwstawia dzieło Landströma, zawierające historię statku od najprymitywniejszych pojazdów pływających, tratów, łodzi wiosłowych — poprzez drewniane żaglowce — do jednostek budowanych z metalu i napędzanych mechanicznie, a wreszcie do statków atomowych. Landström starał się dać historię statków wszystkich czasów, wszystkich typów i wszystkich mórz. Jednocześnie chodziło mu nie tyle o pokazanie „wyboru źródeł“, co rekonstrukcji rysunkowych³ statków poszczególnych typów i epok. Stąd u Landströma na pierwszy plan wysunięto rysunek rekonstrukcyjny, natomiast ilustracje źródłowe pełnią tu funkcję uzasadnienia rekonstrukcji; i to tylko dla okresu do XVII w., dla czasów późniejszych bowiem B. Landström zamieszcza jedynie swoje własne rysunki, rezygnując z przekazów źródłowych.

2) Z przeciwstawienia tak różnych opracowań mgr Boczar wysuwa m. in. zarzut, że moja książka jest „zawężona“ chronologicznie: „Historia rozwoju statku żaglowego będzie bowiem niepełna bez doprowadzenia do okresu szczytowych osiągnięć technicznych“, tj. do XIX w. (s. 104). Nie sądzę, aby każda praca musiała przedstawiać dany temat *ab urbe*

¹ Gdynia 1963.

² M. Boczar wybrał wersję angielską *The Ship*. London 1961.

³ Intencja ta została pokreślona w podtytule książki Landströma: *A Survey of the History of the Ship from the Primitive Raft to the Nuclear-powered Submarine with Reconstructions in Words and Pictures*.

condita do czasów współczesnych. W notatce o pracy B. Landströma napisanej przez fachowca, dyrektora Muzeum Żeglugi w Göteborgu, Stiga Notiniego, wydrukowanej w specjalistycznym roczniku historycznomorskim „*Unda Maris*“, można znaleźć akcenty niezupełnie zgodne z opinią M. Boczara. S. Notini jest m. in. zdania, że książka B. Landströma nie daje, wbrew tytułowi, pełnej historii statku, ponieważ „temat jest o wiele za obszerny, aby dał się wtłoczyć w tom o jedynie 310 stronach“⁴.

Nie pozostaje mi nic innego, jak jeszcze raz przypomnieć, że nie miałem zamiaru kreślić pełnej historii żaglowca wszystkich epok i wszystkich rejonów. Nie widzę żadnych racji merytorycznych, które nie pozwalałyby traktować przedstawionego przeze mnie obszaru i epoki jako zwartej całości „w czasie i w przestrzeni“. Stosując kryteria mgra Boczara, z równym powodzeniem można by przeciwstawić wielkie dzieło o historii powszechnej — małej pracy o historii starożytnej basenu Morza Śródziemnego i zarzucić autorowi tej ostatniej, że zamiast zajmować się historią całego świata i wszystkich epok, „zawęza się“ do jednego okresu, dając „niepełną historię rozwoju bez doprowadzenia do szczytowych osiągnięć“ ery atomowej.

Wyjaśniałem już w mej książce przyczynę, dla której nie uwzględniłem żaglowców XIX w. Dodam więc tylko, że przełom wieków XVIII i XIX stanowi nie kwestionowaną przez nikogo, oczywistą cezurę w historii budownictwa okrętowego⁵ (zresztą także w wielu innych dziedzinach przemysłu). Poza tym zaś, chcąc omówić żaglowce XIX w., musiałbym zająć się nowym rejonem stoczniowym, ponieważ w pierwszej połowie tego wieku punkt ciężkości budownictwa żaglowców przesunął się z Europy północnozachodniej do Ameryki Północnej.

3) Barwne rysunki B. Landströma są znakomite i jako ilustracja tekstu nie mają precedensu w podobnych publikacjach z zakresu historii okrętu. Spora część tych rysunków, to małe arcydziełka marynistyczne⁶. Dlatego też książka Landströma została wydana w kilku krajach, które legitymują się najbogatszym dorobkiem w zakresie literatury historycznomorskiej. Jednakże, zarówno przed, jak i po ukazaniu się pracy Landströma, wydawano i wydaje się książki poświęcone okrętom o zupełnie innej niż u Landströma koncepcji, a zwłaszcza w zupełnie innej szacie graficznej. Nie zdarzyło mi się dotychczas w recenzjach książek o historii okrętu, wydanych współcześnie z pracą Landströma, spotkać opinii, że ponieważ prace te nie mają takich rysunków, jak książka Landströma, metoda ich przygotowania czy ilustrowania jest „mniej właściwa“.

Sądzę, że dla postępu naszych badań nad rozwojem techniki okrętowej bardziej pożyteczne, niż rozważanie na temat jakości szaty graficznej (która w warunkach naszych drukarni dość często pozostawia sporo do ży-

⁴ S. Notini, *Kortfattade översikter över en del till Sjöfartsmuseet insända arbeten*. „*Unda Maris*”, 1962, s. 132.

⁵ Także historycy zajmujący się gospodarczo-społeczną problematyką budownictwa okrętowego podkreślają przełomowe znaczenie przejściowych lat końca XVIII i początku XIX w. Z polskich publikacji por.: Z. B i n e r o w s k i: *Gdański przemysł okrętowy od XVII do początku XIX wieku*. Gdańsk 1963; także: S. G i e r s z e w s k i: *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570—1815*. Gdańsk 1961. Nieco późniejsze daty końcowe w tych pracach wypływają ze stosunków lokalnych na Pomorzu.

⁶ Zaryzykowałbym nawet twierdzenie, że praca Landströma — nie ujmując jej walorów naukowych — jest bardziej wartościowa pod względem artystycznym niż naukowym. We wstępie do pracy Landström nadmienia zresztą, jak dużą rolę przy projektowaniu książkę odegrały względy kompozycji artystycznej.

czenia), byłoby porównanie wartości merytorycznej tekstu odpowiednich partii książki Landströma i mojej czy też wykazanie ewentualnych błędów rzeczowych.

4) Do najpoważniejszych braków mojej książki M. Boczar zalicza pominięcie „wkładu Słowiańszczyzny, a specjalnie Polski“ (s. 104) w dziedzinę, którą omawiam. Pokazać polski wkład w rozwój w skali europejskiej morskiego statku żaglowego... Postulat piękny, ale jak go zrealizować? Chętnie usłyszalbyśmy, co konkretnie mgr Boczar ma na myśli, mówiąc o takim wkładzie. Jakże kwestie z zakresu ewolucji kadłuba i ożaglowania, będące naszym wkładem w powszechny rozwój morskiego statku żaglowego, zostały przeze mnie pominięte?

Tytułem wyjaśnienia przypomnę, że dotychczas nie mamy przecież nawet żadnej fachowej technicznorysunkowej rekonstrukcji polskiego okrętu żaglowego z wieków XVI—XVII. Co prawda istnieje rekonstrukcja polskiego okrętu „Wodnik“ z czasów bitwy oliwskiej, opublikowana przez mgra Boczara. Ale, jak się okazuje, jest to również dobrze „Wodnik“, co *herzoglich-preussische Fregatte* „Roter Löwe“, z nieznacznymi raczej zmianami, udekorowana polskimi barwami. Wystarczy wziąć do ręki rysunki okrętu „Roter Löwe“, podpisane pod datą 1942 r. jako własne przez R. Hoeckela⁷, i porównać z tym rekonstrukcją okrętu „Wodnik“, podpisaną również jako własną przez M. Boczara i opublikowaną w 1951 r.⁸, aby móc stwierdzić, że obie rekonstrukcje są niemal identyczne. Wykres linii teoretycznych w jednej publikacji jest po prostu przekalkowany z drugiej. W rysunkach przekroju kadłuba różnice w stosunku do układu R. Hoeckela, zauważone w publikacji mgra Boczara, sprowadzają się właściwie do przesunięcia rzutu poziomego na miejscę rzutu wzdłużnego i odwrotnie. W wystroju zaś zewnętrzny nawet liczba gwoździ w rufie „Wodnika“ jest identyczna, jak na rysunku Hoeckela! Takie samo podobieństwo stwierdzamy między modelem fluity „Strzelec“ z „czasów Władysława IV“, zrekonstruowanym przez M. Boczara, a rysunkami „Fleute Derfflinger“, opublikowanymi jako własne przez R. Hoeckela⁹.

Jaki stąd wniosek? W naukowych badaniach nad zagadnieniem techniki budowy i ożaglowania polskich okrętów morskich stawiamy dopiero pierwsze kroki. Będą to zapewne badania długie i żmudne, ponieważ źródła, jakimi aktualnie dysponujemy, są nieliczne i skąpe. Być może jednak, badania te przyniosą w rezultacie rzeczowe, obiektywne ustalenia, które będzie można z kolei spożytkować w pracach, mających na celu popularyzację naszych prawdziwych osiągnięć w tej dziedzinie. Dopóki jednak ustaleń takich nie mamy, zachowanie ostrożności w doborze materiałów do popularyzacji jest konieczne.

5) Mgr Boczar określa jako „wyraźne nieporozumienie“ nieumieszczenie w *Dawnych żaglowcach* „wycinków ze znanych sztychów holenderskich, a zwłaszcza gdańskich, przedstawiających bitwę pod Oliwą... obrazujących polskie okręty tej epoki“. A dalej pisze on: „Wartość ich jest dla nas ogromna — są niezaprzeczalnymi dowodami, iż były okresy,

⁷ Por.: *Schiffsriss zur Schiffbaugeschichte*. T. 1, wyd. 2, Burg Bez. Magdeburg 1958.

⁸ M. Boczar, „Wodnik“ polski okręt wojenny XVII wieku. „Młody Żeglarz“, nr 8/1951 (numer specjalny).

⁹ Sprawie tych rekonstrukcji zamierzam poświęcić osobno szczegółowe omówienie.

w których pływały jednostki pod naszą historyczną banderą". Zdaniem mgra Boczara bowiem „jednym z zasadniczych celów wydawanego u nas dzieła popularyzującego historię budownictwa okrętowego powinno być uświadomienie szerokiemu ogółowi tych, choćby skromnych, polskich poczynań na morzu w ciągu wieków“ (s. 105).

Uważam, że taki dezyderat jest pomieszaniem dwóch odrębnych problemów: historii budownictwa okrętowego w skali powszechnej i „polskich poczynań na morzu“, przez które M. Boczar — jak wynika z sensu jego wypowiedzi — zdaje się rozumieć historię polskiej floty wojennej (lub w ogóle całość gospodarki i polityki morskiej). W *Dawnych żaglowcach* nie zajmuję się ani historią polskiej floty, ani historią „polskich poczynań na morzu“. Zadaniem mojego albumu nie było też udowadnianie, że pod polską banderą pływały okręty, ponieważ sprawa ta nie wymaga udowadniania.

Praca moja, jak łatwo można zauważyć, jest niejako *compendium* generalnych, najważniejszych faktów z zakresu ewolucji kadłuba i ozagłowania określonego rejonu i okresu. Starałem się w związku z tym dawać tylko takie ilustracje, które poruszone kwestie oświetlają w sposób możliwie najlepszy, klasyczny. Stąd brak np. ilustracji bitwy oliwskiej, gdyż pokazane tam statki są mało czytelne i dostarczają bez porównania mniej potrzebnych dla zilustrowania wywodu cech konstrukcyjnych i ozagłowania niż te ryciny, które pokazałem.

Takie samo podejście do sprawy stosowali i stosują także inni autorzy. M. in. również B. Landström, którego ujęcie i podanie tematu mgr Boczar uważa przecież za najlepsze. We wstępie do *Skeppet* Landström powiada: „Ludzie w wielu różnych krajach będą prawdopodobnie pytali, dlaczego ten lub ów głośny statek nie został uwzględniony. Badacze mądrzejsi ode mnie popełniali nacjonalistyczne niewłaściwości; wszystko, co mogę powiedzieć, to to, że próbowałem postępować za najważniejszymi fazami historycznego rozwoju statku niezależnie od narodowości“¹⁰...

6) Z podobnych przyczyn nie zamieściłem fotografii rufy modelu okrętu, zwanego „Marsem“. M. Boczar, pisząc, że zdjęcie „Marsa“ „mogłoby z powodzeniem znaleźć się“ (s. 105) obok mojej ryciny nr 99, zdaje się nie zauważać, dla jakiego celu i w jakim konkretnym kontekście opublikowałem rycinę. Jaką funkcję miałaby w tym zestawieniu pełnić rycina rufy „Marsa“? Przecież, podobnie jak moja rycina nr 99, reprezentuje ona szkołę holenderską, jednakże — jakkolwiek ciekawa — nie może w ogóle konkurować z rufą pokazaną na ryc. 99.

7) M. Boczar zarzuca mi, że pomiąłem materiały ilustrujące skutnictwo wczesnośredniowiecznej Słowiańszczyzny. Przyczyny wyjaśniłem we wstępie do *Dawnych żaglowców*, recenzent uznał jednak wyjaśnienie za niewystarczające (s. 105). W tej sytuacji muszę wyrazić przypuszczenie, że jego postulat pokazania „reliktów łodzi słowiańskich“ wpływa prawdopodobnie z niedostatecznej znajomości charakteru odpowiednich źródeł.

Zabytki skutnictwa pomorskiego pochodzą głównie z wieków X—XIII. W tym okresie budowano w Skandynawii i w Europie północno-zachodniej dość wysoko rozwinięte statki żaglowo-wiosłowe. Statki owe są niezłe oświetlone zarówno przy pomocy źródeł ikonograficznych, jak

¹⁰ B. Landström, op. cit., s. 7.

i wykopaliskowych. Równorzędne jednostki żaglowo-wiosłowe produkowały także warsztaty pomorskie. Rzecz jednak w tym, że źródła związane z produkcją tych statków nie doczekały się dotychczas gruntownego, naukowego opracowania. Co więcej, nie mamy nawet ani jednej prawdziwej rekonstrukcji pomorskiej łodzi wiosłowej. Jak podkreślałem, album mój nie miał na celu pokazywania choćby najbardziej miłych nam, lecz nie związanych z ciągiem narracji zabytków — z tego również m. in. względu zdecydowałem się na ryciny statków skandynawskich.

Dodam, że nad sztuknictwem słowiańskim pracuję od wielu lat, choć z niewielkimi, przyznaję, rezultatami. Przypuszczalnie w niezadługim czasie będę starał się przedstawić mój punkt widzenia w tej kwestii w specjalnej monografii. Gdy zakończę tę pracę, i jeśli osiągnięte wyniki uzyskają aprobatę krytyki naukowej, wówczas będę mógł pokusić się o popularyzację tego zagadnienia w sposób, jakiego życzy sobie mgr Boczar. Na razie nie udało mi się jednak spotkać pracy, która dawałaby pełne, obiektywne, oparte na naukowych podstawach zestawienie wszystkich rzeczywistych różnic między sztuknictwem słowiańskim a skandynawskim. Jeśli mgr Boczar już dzisiaj może wymienić te różnice i jeśli już dzisiaj wie, na czym polegał „wkład Słowian do budownictwa okrętowego wczesnego średniowiecza“ (s. 105) — szkoda, że nie ogłosił tego drukiem.

8) Mgr Boczar, stawiając zarzut, że pominąłem wkład Słowian do budownictwa okrętowego wczesnego średniowiecza, poprzedził go wywodem, w którym pokrótce zreferował niektóre momenty dyskusji prowadzonej przez uczonych polskich i niemieckich na temat przynależności kulturowej zabytków sztuknictwa pomorskiego. Wywód ten miał podkreślić, jak niezrozumiałe i dwuznaczne w wymowie może być pominięcie przeze mnie tych zabytków. Mgr Boczar nie wspomniał jednak, ani nie zaznaczył w przypisie, że znaczna część tego wywodu jest streszczeniem odpowiedniego fragmentu mego artykułu *Stan i perspektywy badań nad rozwojem sztuknictwa w Polsce*¹¹, z którego zapożyczył nawet niektóre zdania.

Przykłady: na s. 233 tego artykułu pisałem: „Nauka niemiecka... zaszeregowała je do grupy wytworów germańskiej, skandynawskiej kultury materialnej“. U mgra Boczara na s. 104 czytamy: „Nauka niemiecka zaszeregowała odnalezione łodzie do grupy wytworów germańskiej, skandynawskiej kultury materialnej“. Trzy linijki poniżej pierwszego zdania pisałem: „W oparciu o gruntowną analizę będących do dyspozycji źródeł słuszność tych poglądów zakwestionował w 1930 r. Władysław Łęga“. U mgra Boczara zaś czytamy: „Słuszność tych poglądów zakwestionował w 1930 r. W. Łęga, opierając wywody dowodzące odrębności sposobu budowy znaleźsk na gruntownej analizie stojących w tym czasie do dyspozycji źródeł“ (s. 104).

¹¹ „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, nr 2/1959.