

Brocki, Zygmunt

O konstrukcji polskiego galeonu z 1572 r.

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 14/2, 403-404

1969

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.



armii w Petersburgu jako instruktor i wykładowca. Pracował tam do maja 1861 r. Przy tej okazji J. Kubiśkowski przedstawił szereg faktów z historii naukowych badań nad elektrycznością w armii rosyjskiej.

Z. Br.

ZRÓDŁO DLA HISTORYKÓW GEODEZJI

Janusz Gołaski, omawiając w nrze 2/1969 „Przeglądu Geodezyjnego” rocznik „Onomastica” z 1968 r., szczególną uwagę zwrócił na artykuł Józefa Domańskiego o staropolskich nazwach rzecznych w okolicy Trzebnicy na Dolnym Śląsku. Bazą źródłową tego artykułu są XIII-wieczne dokumenty dotyczące przebiegu granicy dóbr klasztoru trzebnickiego. J. Gołaski wskazuje, że dokumenty te powinny znaleźć się również na warsztacie badaczy historii techniki rozgraniczania. Ciekawe jest np., że średniowieczne granice dóbr trzebnickich pokrywają się z obecnymi granicami wsi, a miejsce położenia dziesiątego kamienia granicznego, wymienionego w dokumencie z 1218 r., odpowiada miejscu, w którym zbiegają się granice trzech tutejszych wsi.

Z. Br.

O KONSZTRUKCJI POLSKIEGO GALEONU Z 1572 R.

W nrze 9/1968 „Przeglądu Morskiego” Eugeniusz Koczorowski opublikował artykuł *Budowa pierwszego galeonu Rzeczypospolitej*. Idzie tu o budowany w 1572 r. w Elblągu galeon, który miał stanowić załazek regularnej floty wojennej, utworzonej przez Zygmunta Augusta (w 1968 r. minęło 400 lat od powołania przez króla urzędu admiralicji, tzw. Komisji Morskiej¹). Przebieg budowy tego okrętu znany jest z rejestru wydatków, prowadzonego przez jej „kierownika ekonomicznego” Jana Bąkowskiego, podskarbiego kasztelana gdańskiego, a wydanego w 1915 r. przez Adama Kleczkowskiego, pierwszego polskiego badacza słownictwa morskiego².

E. Koczorowski oparł pierwszą część artykułu na tym zabytku, cytując niektóre jego fragmenty (nie w transkrypcji — jak to jest polecane³ i ogólnie stosowane w publikacjach popularnych i popularnonaukowych — lecz w pisowni oryginału, co stanowi duże utrudnienie dla nie przygotowanego czytelnika).

Bąkowskiemu zarzuca autor „nieporadność” w stosowaniu terminologii okrętowej. Pisze on: „Niektórych terminów morskich używanych w języku polskim Bąkowski chyba nie znał. W rejestrze nie ma na przykład wyrazu «wiosło», które zostało zastąpione przez wyraz «paczyna»” (s. 60). Zarzut ten jest bezpodstawny: wszak wiosło oznaczano wówczas i jeszcze długo, niemal do naszych czasów, m.in. terminem „paczyna”⁴. Za Kleczkowskim⁵ artykuł powtarza (s. 60), że choć okręt miał różne żagle, Bąkowski oznacza je tylko jednym terminem: „żagiel”, nie używa zaś nazw wyspecjalizowanych. Kleczkowski, omawiając użyte w rejestrze terminy „kłoba”, pisze: „Stylizacja Bąkowskiego niejasna (tak, że niepodobna rozstrzygnąć, co «kłoba» oznaczała: czy 1) oprawę bloku, 2) krążek bloku, 3) cały blok, 4) wielokłob?”⁶. Koczorowski zdanie to rozciąga na cały tekst Bąkowskiego: „stylizacja [...] jest tak niejasna, że niejednokrotnie niepodobna rozstrzygnąć, co on ostatecznie rozumiał pod tym lub innym wyrazem” (s. 60)⁷, a sprawę terminu „kłoba” podał

¹ Por. w niniejszym numerze informacje o obchodzie tej rocznicy (s. 437).

² *Rejestr budowy galeony. Zabytek z r. 1572*. Kraków 1915.

³ Por.: *Zasady wydawania tekstów staropolskich*. Wrocław 1955.

⁴ Wystarczy zajrzeć choćby do *Słownika języka polskiego* Lindego, do hasła *Paczyna*, aby znaleźć przykłady, m.in. z XVI w.

⁵ *Rejestr budowy galeony [...]*, s. 146.

⁶ Tamże, s. 126.

⁷ W obu wypadkach autor artykułu na Kleczkowskiego się nie powołuje.

jako przykład „niejasnej stylizacji” autora rejestru. Tymczasem Bąkowski jest w tym wypadku chyba usprawiedliwiony: wszak sam Kleczkowski zwracał uwagę, że w słownikach polskich „kloba” ma kilka wspomnianych znaczeń, znaczy zarówno część bloku, jego oprawę, jak również cały blok.

W drugiej części artykułu E. Koczorowski daje próbę rekonstrukcji galeonu budowanego w Elblągu, opierając się także na znajomości konstrukcji okrętów tamtej epoki, gdyż sam rejestr Bąkowskiego nie daje całkowitego obrazu budowy galeonu. Autor krytykuje przy tym niekonsekwencje rekonstrukcyjnego modelu galeonu, wykonanego przez mgra M. Boczara (model ten znajduje się w Muzeum Zamkowym w Malborku). Dotyczą one zwłaszcza podwodnej części kadłuba, która jest zbyt mała w stosunku do jego części nadwodnej, wypiętrzonej wysokimi nadbudowami. „Trudno też przyjąć — pisze dalej E. Koczorowski — że budowniczy włoscy⁸ zbudowali galeon, którego stateczność nie gwarantowała bezpiecznej żeglugi⁹, chociaż takie «braki» [...] były wówczas na porządku dziennym. Okręty budowano bowiem bez planów i wylczeń, na podstawie [...] modelu. Jeszcze w XVII w. budowano nawet największe okręty «na oko» mistrza, którego doświadczenie służyło za wylczenia konstrukcyjne” (ss. 64—65). Tu autor przypomina, że właśnie wskutek wadliwej konstrukcji zatonął w 1628 r. szwedzki okręt „Vasa” tuż po wyjściu w pierwszy rejs¹⁰.

Po wysunięciu jeszcze kilku zarzutów w stosunku do modelu M. Boczara autor pisze: „Niektóre poruszone [...] problemy są niewątpliwie dyskusyjne, jednak rzeczowa dyskusja może doprowadzić do odtworzenia najbardziej prawdopodobnego wizerunku pierwszego galeonu Rzeczypospolitej. Dlatego też z uznaniem należy powitać każdą próbę rekonstrukcji galeonu z Elbląga”, i nie tylko tego okrętu, „ale każdego okrętu spod znaku Białego Orła” (s. 66; powinno tu być właściwie: „Orla Białego”).

Zygmunt Brocki

JÓZEF BOŻEK — PIONIER MASZYN PAROWYCH

W nrze 4/1965 „Kwartalnika Historii Nauki i Techniki”, ss. 561—579, opublikowano obszerną pracę F. Jilka o Józefie Bożku — pionierze maszyn parowych w Czechach. Biografię Józefa Bożka (1782—1835) — naszego ziomka, znakomitego mechanika, konstruktora i wynalazcy — zamieścił obecnie Ludwik Brożek na łamach wychodzącego w Czeskim Cieszynie miesięcznika polskiego „Zwrot” (nr 12/1968, ss. 11—13).

Okazuje się, że pamięć o naszym rodaku ze Śląska Cieszyńskiego jest nadal żywa i dzisiejsi Bierowianie postanowili uczcić jego pamięć i przypomnieć zasługi tablicą pamiątkową na miejscu od dawna już nie istniejącego jego domu rodzinnego (Bożek urodził się we wsi Biery k. Grodzca, pow. Bielsko-Biała).

Sylwetka Józefa Bożka została opisana przez kilku polskich autorów, np. przez L. J. Szersznika w 1810 r. w książce *Wiadomości o pisarzach i artystach z Księstwa Cieszyńskiego*, przez Z. Kossak w tomie *Nieznaný kraj* (opowiadanie *Czarodziej*), G. Morcinka w opowiadaniu *Młynarczyk z Bierów* oraz W. Szewczyka w jego *13 portretach*.

J. K.

⁸ Budowniczymi galeonu w Elblągu byli sprowadzeni przez króla dwaj Włosi, prawdopodobnie weneccjanie.

⁹ Dodam od siebie, że na stateczność okrętu zbudowanego według modelu mgra Boczara zwracali też uwagę (w ustnych wypowiedziach) okrętowcy z Instytutu Morskiego w Gdańsku.

¹⁰ Por. w nrze 3/1961 „Kwartalnika” notatkę o książce: A. Franzén, *The Warship Vasa*. Stockholm 1960.