

Rostocki, Aleksander M.

"A history of the world's motorcycles", Richard Hough, L. J. K. Setright, London 1973 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 19/2, 368-369

1974

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.

kwestie można się natknąć również na ss. 82, 85, 89, 90, 123, 128, 131, 160, 204, 270, 276, 295. Obniżają one wartość recenzowanej pracy, która przecież należy do pozycji interesujących i dla naszej humanistyki pożądaných. Przybliżyła bowiem postać ciekawą i dotąd w szerszym kontekście nie badaną. Niezależnie od tego jakie dziś wystawiamy Pawlickiemu oceny, pozostaje on w polskiej filozofii zjawiskiem wybijającym się swą indywidualnością, godnym przypomnienia i osobnego studium.

Ryszard Ergetowski

Richard Hough, L. J. K. Setright: *A history of the world's motorcycles*. Revised ed. London 1973, George Allen and Unwin, ss. 208, rys., ilustr.

Historia zmechanizowania jednej z podstawowych czynności człowieka, jaką jest przenoszenie się z miejsca na miejsce, zawsze pasjonowała historyków kultury materialnej i jej popularyzatorów. Jednakże literatura związana z tym tematem dotyczy głównie dziejów samochodu — to znaczy pojazdu czterokołowego. Książek o rozwoju zmotoryzowanych wehikułów dwukołowych, czy też jak nazywają je współcześni jednośladowych, jest stosunkowo mało. Przykładem tego może być polskie piśmiennictwo, w którym nie posiadamy ani jednej samodzielnej pozycji książkowej o historii motocykli. W literaturze światowej też niewiele jest tytułów w tym zakresie.

Książka Richarda Hough'a i L. J. K. Setright'a jest właśnie jedną z nielicznych prac, przedstawiających pojazd dwukołowy w jego rozwoju historycznym i to od początku zastosowania silnika do jego napędu, aż po dzień dzisiejszy.

Wiek motocykla i samochodu jest prawie równy. Jeśli przyjmiemy umownie rok 1885 za początek ery motoryzacji, to okaże się, że w tym właśnie roku, Gottlieb Daimler zastosował po raz pierwszy szybkoobrotowy pełnosprawny silnik spalinowy do napędu skonstruowanego przez siebie motocykla. Dopiero w następnym roku silnik z doświadczalnego pojazdu dwukołowego zamontował Daimler do czterokołowego pojazdu zaprzęgowego, pozbawionego żywych koni. Tak więc można by było uznać motocykl za prekursora motoryzacji, gdyby w jej dziejach nie zarysowały się dwa wyraźne nurty: jeden — zastępowanie siły pociągowej zwierząt w pojazdach czterokołowych i drugi — zastępowanie siły mięśni ludzkich w dwukołowcu napędzanym pedałami.

Tak więc odrzucając doszukiwania się historycznego pierwszeństwa samochodu lub motocykla, możemy uznać, że oba te środki lokomocji rozwijały się równocześnie. Były nawet znane i to dość liczne próby połączenia walorów tak jednego jak i drugiego pojazdu w formie trzykołowców, lub też dwukołowych samochodów, względnie czterokołowych motocykli. Próby te jednak pozostały w sferze eksperymentów.

Omawiana książka jest już wydana po raz trzeci. Jej pierwsza edycja ukazała się w 1966 r., druga w 1971, wreszcie trzecia, obecna, uzupełniona i poprawiona w 1973 r.

Książka stanowi podsumowanie dorobku myśli konstrukcyjnej począwszy od pionierów budowy motocykli Parkyns'a i Holden'a w Wielkiej Brytanii; Coppeland'a i Pennington'a w Stanach Zjednoczonych; braci Werner i markiza De Dion we Francji. Wszystkie te próby zbudowania użytkowego motocykla (dwu- lub trzykołowego) z silnikiem przeważnie parowym, poprzedzały wynalazek Daimlera. Autorzy wspominają doświadczenia jeszcze dawniejsze niż wymienione, sięgające początku XIX wieku. Były to jednak eksperymenty incydentalne, nie posiadające swych następstw ani w ciągłości produkcji, ani w rozwoju konstrukcji. Zagadnienie to zostało ujęte w pierwszym rozdziale, dotyczącym czasów przed rokiem 1900. Wydaje się nawet, że okres ten Autorzy potraktowali nieco pobieżnie, w sposób zdawkowy, nie wykorzystując możliwości przeanalizowania istniejących źródeł historycznych. Nie

ulega wątpliwości, że w historycznej literaturze motoryzacyjnej ten okres jest opracowany bardzo słabo i spotyka się szereg kontrowersyjnych informacji, często na pograniczu plotek, kacek dziennikarskich i legend. Dlatego też czytelnik, biorąc tę książkę do ręki odczuwa niedosyt i rozczarowanie nie znajdując solidnych, źródłowo-udokumentowanych wiadomości o prehistorii dwukołowego pojazdu mechanicznego.

W dalszych, ułożonych chronologicznie rozdziałach książki, Autorzy przedstawiają poszczególne, etapowe udoskonalenia konstrukcyjne motocykli, jak wprowadzenie postępowego systemu zapłonowego w motocyklach Indian (USA) przed pierwszą wojną światową, zastosowanie w 1920 r. przez Bradshaw'a nowoczesnego przeniesienia napędu, czy też zastosowanie nowych usprawnień włoskich i niemieckich z lat 1930—1950, wreszcie japońskich z lat 1960—1970.

Ciekawie dość i w sposób oryginalny Autorzy podzielili poszczególne etapy rozwoju pojazdów jednośladowych. Podziałowi temu odpowiadają nazwy poszczególnych rozdziałów: *Przed rokiem 1900 pierwotny chaos; 1901—1915 ewolucja sprawności; 1916—1925 dojrzałość; 1926—1935 era klasyczna; 1936—1949 wyrafinowanie; 1950—1972 kocioł, w którym się wszystko topi.*

W treści książki znajdujemy interesujące opisy poszczególnych konstrukcji, które odegrały większą rolę w historii rozwoju motocykla. Przedstawione są także osiągnięcia sportowe i wyczynowe znanych kierowców motocyklowych, oraz ich maszyny. Autorzy nie pominęli nawet opisu ciekawych przeżyć zawodników biorących udział w znanych wyścigach.

Jednak główną nicią przewodnią książki jest postęp techniczny w budowie silnikowych pojazdów dwukołowych.

Na dość bogatą szatę ilustracyjną składa się około 200 fotografii i rysunków czarno-białych, z których wiele jest reprodukowanych po raz pierwszy. Szereg jednak ilustracji to znane zdjęcia z innych książek i czasopism fachowych.

Książka ma raczej charakter popularno-naukowy z ukierunkowaniem na hobbystów rozmiłowanych w sporcie motorowym i na młodzież. Wziąwszy jednak pod uwagę fakt, że brak jest literatury z tej dziedziny historii kultury materialnej i sportu, o czym wspomniałem na wstępie, pracę tę można zaliczyć do przyczynkowych i uzupełniających wiedzę o rozwoju motoryzacji.

Aleksander M. Rostocki

Teodor Kikta: *Przemysł farmaceutyczny w Polsce 1823—1939*. Warszawa 1972. Państwowe Zakłady Wydawnictw Lekarskich, ss. 399, ilustr., portr., tab., bibliogr. Polskie Towarzystwo Historii Medycyny.

Wielowiekowa tradycja ręcznego przygotowania w aptekach leków, używanych w oficjalnym lecznictwie, zaczęła urywać się w chwili powstawania w XIX w. coraz liczniejszych zakładów przemysłowych. Zmiany te łączyły się z osiągnięciami w odkrywaniu związków chemicznych i fitochemii, które bazowały na postępie wiedzy przyrodniczej i udoskonalonych metodach technicznych. Przemysł farmaceutyczny oparty był zresztą zawsze o przemysł chemiczno-techniczny i zajął się z przemysłem spożywczym, kosmetycznym i włókienniczym.

Szybkość jednak rozwoju polskiego przemysłu farmaceutycznego nie była z początku dość widoczna i miarowa. Przyczyniły się do tego różne czynniki hamujące, wśród których należy wymienić tendencyjną politykę zaborców, ogólny stan gospodarczy, niedostateczny zasób surowcowy i reakcyjne stanowisko właścicieli aptek, dotychczasowych prawie wyłącznie producentów leków, nie tylko indywidualnych, recepturowych, ale i na zapas przygotowywanych tzw. osobliwek lub specyfików. Pewną przeciwwagą rozwijających się zakładów przemysłowych miały być później