

Z. Br.

Zeszyt specjalny "Biluetynu Nautologicznego"

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 9/2, 327-328

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.



Autor omawia najważniejsze fakty naukowej i humanitarnej działalności F. Nansena, a przede wszystkim naukowe wyniki i znaczenie dla dalszego rozwoju badań polarnych i oceanograficznych wyprawy transgrentlandzkiej w latach 1888—1889, wyprawy badawczej na „Framie” w latach 1893—1896 ku biegunowi północnemu i licznych wypraw oceanicznych.

M. S.

Z FABRYCZNYCH KRONIK

„Przegląd Techniczny” kontynuuje pod powyższym tytułem cykl artykułów popularyzujących dzieje poszczególnych zakładów przemysłowych*. Autorami tych artykułów są Waleria Korycka i Jan Dąbrowski.

W ciągu września i października 1963 r. ukazały się następujące artykuły: *Megawaty spod znaku Syreny* (nr 36) o Elektrowni Warszawskiej; *«San» znad Sanu* (nr 37) o Samockiej Fabryce Autobusów; *Sosnowieckie kotły* (nr 38) o zakładach budowy kotłów na ziemiach polskich, głównie o tradycjach fabryki w Sosnowcu; *Pod znakiem Dionizosa* (nr 39) o ośrodku winiarstwa w Zielonej Górze; *Potentat z Widzewa* (nr 40) o Widzewskiej Manufakturze; *Made in Milanówek* (nr 41) o Centralnych Zakładach Jedwabiu Naturalnego w Milanówku; *Odmłodzenie «stulatki»* (nr 42) o cementowni «Wejherowo».

J. J.

Z HISTORII POLSKIEGO SZKOLNICTWA ZAWODOWEGO

Technikum Kolejowe Ministerstwa Komunikacji im. Jana Rabanowskiego w Warszawie obchodziło w 1963 r. jubileusz 90-lecia istnienia oraz 10-lecia pracy w nowym, doskonale wyposażonym gmachu. Z tej okazji „Przegląd Techniczny” opublikował w nrze 38/1963 artykuł mgra inż. Zygmunta Rajkowskiego *Podwójny jubileusz Technikum Kolejowego*. Artykuł zawiera historię szkoły ze szczególnym podkreśleniem jej wielkiego znaczenia dla polskiego kolejnictwa.

Omawiany jubileusz był też okazją dla zjazdu absolwentów, który odbył się w początkach października 1963 r.

Zjazdem koleżeńskim uczcili również 40-lecie swej pracy zawodowej absolwenci b. Państwowej Szkoły Młecznicy w Warszawie. W artykule na temat tego zjazdu („Przegląd Geodezyjny” nr 7/1963) Kazimierz Napierkowski podaje krótką historię szkoły oraz okoliczności jej powstania w 1917 r.

J. J.

ZESZYT SPECJALNY „BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO”

W *Przeglądzie publikacji polskich z lat 1956—1961 w zakresie historii techniki morskiej*¹ po omówieniu roczników I—II „Biuletynu Nautologicznego” za lata 1958 i 1959 zaznaczono, że z powodu różnych trudności w latach 1960 i 1961 nie ukazał się żaden numer tego miesięcznika i że w 1962 r. mają być za te lata wydane dwa obszernie zeszyty.

* Por. notatki w nrach 4/1963 i 1/1964 „Kwartalnika”.

¹ „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, nr 3/1962.

Miesięcznik reaktywowano jednak dopiero w końcu 1963 r., wydając zeszyt specjalny, dla ciągłości oznaczony jako rocznik III za 1960 r. Zeszyt poświęcony jest Henrykowi Żeglarzowi (1394—1460) z okazji 500 rocznicy jego śmierci. Sylwetkę tego wybitnego odkrywcy kreśli prof. Józef Staszewski w artykule *Infante dom Henrique o Navegador*.

Praca mgra Władysława Drapelli *Henryk Marynarz albo Żeglarz w Polsce 1783—1959* jest krytycznym przeglądem literatury wzmiankującej o Henryku Żeglarzu, opublikowanej w języku polskim. Olbrzymia większość pozycji na ten temat nie jest dziełem autorów polskich — są to przekłady z języków obcych. Pierwszy z nich wyszedł spod pióra Franciszka Bohomolca (za sprawą Stanisława Poniałowskiego) — jest to tłumaczenie *Historii o podrózach de Laharpe'a*, (Warszawa 1783). Następna wzmianka o Henryku Żeglarzu ukazała się dopiero w 31 lat później, wzmiankę tę — zresztą bardzo lakoniczną i nie bez błędów — dał Leleweł w *Pismach pomniejszych geograficzno-historycznych*.

Trzeci artykuł, *Kilka uwag o statkach XVI wieku*, napisał dr Przemysław Smolarek, według którego budownictwo okrętowe XVI w. należy do zagadnień szczególnie pasjonujących historyka tej dziedziny techniki i przemysłu. Wiek XV przyniósł gwałtowne zmiany w dziedzinie techniki okrętowej, które pozwoliły na uprawianie żeglugi oceanicznej. Mimo jednak znakomych rezultatów w wyprawach do Ameryki okręty były wówczas „dość kiepskimi pojazdami” — jak pisze autor — natomiast okręty XVII w. przedstawiają się już w takiej formie, w jakiej — w zasadzie — przetrwają niemal do końca epoki żaglowców drewnianych. Metamorfoza musiała więc nastąpić właśnie w XVI w. Śledzenie ewolucji technicznej okrętu tego wieku utrudnione jest jednak wielotorowością procesu postępu techniki okrętowej tych czasów i zbyt skromną liczbą źródeł dla rekonstrukcji dominujących typów I połowy XVI w. Chyba właśnie z tych względów w literaturze występują rozbieżne opinie co do najważniejszych typów owego stulecia. Autor zwraca uwagę na pewne cechy statków XVI w., podkreślając też te momenty, które nie zawsze są wystarczająco wyraźnie formułowane.

Z. Br.

W 25-LECIE ŚMIERCI STEFANA DRZEWIECKIEGO

W roku 1963 minęło 25 lat od śmierci znakomitego konstruktora łodzi podwodnych, prekursora lotnictwa i jednego z twórców aerodynamiki, Stefana Drzewieckiego (1844—1938). Z tej okazji Władysław A. Drapella opublikował w nrze 11/1963 miesięcznika „Przegląd Morski” artykuł *Okręty podwodne Stefana Drzewieckiego (W 25-lecie śmierci)*. Nazwisko Drzewieckiego jest dość głośne w Polsce dzięki pracom nad lotnictwem, natomiast jego konstrukcje okrętowe, projektowane przede wszystkim dla floty rosyjskiej są u nas niemal nieznanymi¹. Jednakże, choć artykuł W. Drapelli przynosi sporo nie publikowanych — jak się zdaje — dotychczas w Polsce materiałów o pierwszych konstrukcjach łodzi podwodnych Drzewieckiego, nie może on w pełni zadowolić. Autor bowiem oparł się wyłącznie niemal na źródłach francuskich, nie uwzględniając dość już bogatej literatury radzieckiej o Drzewieckim, a w szczególności wykorzystującej archiwalne materiały leningradzkie, wydanej przed trzema laty książki I. A. Bychowskiego *Kora-*

¹ Tak np. J. Samójjło w dość obszernym życiorysie Drzewieckiego w *Polskim słowniku biograficznym* (t. V, s. 421—422) tylko kilka wierszy poświęcił jego łodziom podwodnym, przypisując przy tym bezpodstawnie „nieufności i niewykorzystaniu wynalazku przez rząd carski” przerwaniu zainteresowań konstruktora na żeglugę powietrzną.