

Drapella, Władysław Antoni

O tradycjach koncepcyjnych i metodologicznych w ujmowaniu problematyki nautologicznej

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 4/1, 189-202

1959

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.



O TRADYCJACH KONCEPCYJNYCH I METODOLOGICZNYCH
W UJMOWANIU PROBLEMATYKI NAUTOLOGICZNEJ

Bolesław Kozłowski, *Dzieje okrętu*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1956, s. 422 + tabl. 1, ryc. 198 + 1 nłb.

I

Akcja upowszechniania wiedzy o tym, kiedy i jak dokonywano podboju rzek, mórz i oceanów, jak rozwija się żegluga, jak tworzyły się przystanie i porty, jak budowano łodzie, okręty i inne pojazdy wodne, jak narody tworzyły (lub usiłowały tworzyć) swe dominium maris, jak eksploatowały obszary wodne i jak je dzisiaj wykorzystują, jak rozbudowywały w przeszłości i jak dzisiaj organizują swą gospodarkę i technikę, jak tworzyły i tworzą swą myśl kulturalną i naukową, wiedzę praktyczną, aby to władztwo utrzymać i umocnić — w różnych krajach przebiega różnie. Przebieg tej akcji w Polsce jest nierównomierny i chaotyczny. Dominuje dzisiaj tak jak w przeszłości żywiołowa eksploatacja wartości emocjonalnych i drapieżna — wartości materialnych nad jakimikolwiek koncepcjami twórczymi typu naukowego.

Trzeba z przykrością stwierdzić, że poziom ogólnej znajomości zagadnień morskich znacznie się u nas obniżył w porównaniu z okresem międzywojennym. Ilość pozycji wydawniczych, ich różnorodność i wysokość nakładów uległa redukcji. Osłabła aktywność społeczna. Jediną dodatnią stroną powojennego jest ukazanie się na rynku księgarskim znacznej ilości wydawnictw typu szkoleniowego zastępujących podręcznik, a w wielu wypadkach i wykładowce, ułatwiających zdobywanie wyższych kwalifikacji zawodowych, ale mających drugorzędne znaczenie dla właściwej akcji popularyzatorskiej — ogólnospołecznej. Dominującą rolę w tej akcji odgrywa różnorodna tematyka historyczna, ponieważ ułatwia wnikięcie w skomplikowany często mechanizm powstawania i przebiegu procesów morskich. Niestety, publikacje historyczne i sportykane w niektórych powojennych wydawnictwach historyczno-przedśłowia nie zachęcają do zajmowania się problematyką historyczno-morską. Pełne są błędów i niekompetencji.

Zmienił się po ostatniej wojnie ustrój państwa i funkcja morza w życiu narodu i w stosunkach międzynarodowych. Wzrosła znacznie ilość problemów, domagających się jeżeli nie natychmiastowego rozwiązania, to chociażby zidentyfikowania. Nowe potrzeby i sytuacje stworzyły nowe możliwości i vice versa. Tym, w całym tego słowa znaczeniu rewolucyjnym przemianom co mogliśmy ofiarować? Niedostateczny poziom naukowy naszych specjalistów i naukowców oraz, w zakresie humanistyki, starą manierę popularyzatorską i badawczą, pełną tradycyjnych obciążeń, operującą w dodatku narzuconymi jej w okresie przedpaździernikowym nowymi doktrynerskimi kompleksami i tendencjami.

Aby nie rozszerzać dalej zagadnienia, trzeba przypomnieć, że wynik działalności popularyzatorskiej i naukowej zależy wyłącznie od poziomu przygotowania fachowego autorów dzieł naukowych i stopnia erudycji popularyzatorów, od ich wspólnej tęsknoty do poszukiwania innej tematyki, od ich pasji do przewyżczania tradycyjnej problematyki, od ich krytycznej a rzeczowej postawy wobec dorobku przeszłości i potrzeb chwili bieżącej.

Wyznaczając tak podstawową rolę autorom, wyznacza się tym samym funkcję wydawnictwom popularyzatorskim i naukowym, przede wszystkim wydawnictwom pierwszego rodzaju, a więc pracom tego typu, co książka Crabbégo czy Kozłowskiego. Tematy podjęte przez obu wspomnianych pisarzy są tematami par excellence nautologicznymi. Wszystkie wymagania natury społecznej, politycznej i nautologicznej, o których była już mowa w recenzji kroniki Crabbégo¹, muszą być postawione, i to w stopniu wyższym, pracy Polaka, ponieważ *Dzieje okrętu* są pierwszą w języku polskim obszerną próbą omówienia powszechnych dziejów okrętu, opracowaną na bogatszym niż praca Belga materiale ikonograficznym i bibliograficznym. Trzeba również przyznać, że praca B. Kozłowskiego może być zaliczona do prac popularnonaukowych. W historii rozwoju polskiego piśmiennictwa morskogo posiadać będzie swoją kartę.

II

Przy ocenie książki B. Kozłowskiego trzeba wziąć pod uwagę fakt, że autor nie zetknął się z jednym z niewielu, a może jedynym w Polsce w ostatnich latach gdyńsko-gdańskim ośrodkiem humanistyczno-technicznej myśli morskiej, dążącym do przewartościowania starych wartości, do stworzenia nowych koncepcji badawczych. Nie interesował się również B. Kozłowski rozwojem myśli historyczno-morskiej własnego kraju. Dlatego nie wykorzystał w swej pracy wielu pożytecznych pozycji piśmienniczych. Pracował w odosobnieniu, w warunkach nie sprzyjających podejmowaniu samodzielnych sądów. Oparł się, jak Crabbé, na łatwo dostępnych publikacjach popularnych i informacyjno-naukowych. Ilość wartościowych prac naukowych stanowi w wykazie bibliograficznym autora znikomy procent. Nie sięgnął on do tekstów źródłowych i archiwalnych, nie wykorzystał znajdujących się w zbiorach polskich starodruków i dlatego jego książka, mimo iż jest najwartościowszą pracą, jaką na ten temat w Polsce napisano, należy do starego nurtu popularyzatorskiego.

Kozłowski nie rozporządza zaletami stylu Crabbégo czy Van Loona². Nie operuje ani opisem literackim, ani anegdotą, ani żartem. Posługuje się upiększeniami stylistycznymi w stopniu niewystarczającym. Boi się po prostu zdradzić swe uczucia. Jeżeli to ubóstwo nie jest cechą stylu autora *Dziejów okrętu*, jest bezsprzecznie cechą okresu, w którym pracę wykonywano.

III

Obwoluta A. Heidricha ładna. Zastrzeżenia może budzić kompozycja strony tytułowej³, natomiast okładka i w doborze kolorów i kompozycji jest zupełnie nieudana. Prawdziwą ozdobą książki są rysunki A. Werki, którego nie

¹ Raul Crabbé, *De la pirogue aux navires atomiques*. Bruxelles 1951. Recenzja pt.: *Od tradycyjnego do nautologicznego opracowania dziejów żeglugi*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki“ nr 2, 1956, s. 391—405.

² W. H. van Loon, *Dzieje zdobycia mórz. Siedem tysięcy lat na oceanach*. Biblioteka Wiedzy, t. 46. Warszawa 1939.

³ Współczesna czcionka i nazwa polskiego wydawnictwa na średniowiecznej mozaice rażą.

wymieniono w wykazie współpracowników i pod wielu rycinami⁴. Pełne są dynamiki, ale widoczna jest w nich tendencja do liryzmu, która obniża ich wartość jako dokumentów. Małomiasteczkową elegancją tchnie maniera umieszczania opisów rycin z boku i podkreślenia jeszcze tego faktu linią nie zgadzającą się najczęściej charakterem z towarzyszącą im ryciną⁵. Stosując z uporem ten nieudany pomysł zmarnowano wiele miejsca i zniekształcono spokojny układ graficzny wielu stron książki⁶. Szpecą też wydawnictwo błędy techniczne⁷.

Przy opracowywaniu strony ikonograficznej wydawnictwa tego typu, co *Dzieje okrętu*, trzeba pamiętać o jednym bardzo istotnym zagadnieniu. Mam na myśli wielkość ilustracji. Nie powinny tu decydować ani upodobania wydawcy czy autora, ani ambicje artystyczne ilustratora, lecz jedynie wartość ryciny jako dokumentu nautologicznego, a więc przede wszystkim ilość szczegółów technicznych, stopień ich wierności oraz sposób przedstawienia (jasność rysunku). Tymczasem w omawianej książce ilustracjom o małej wartości przydzielono stosunkowo więcej miejsca niż reprodukcjom dokumentów o dużej wartości naukowej⁸.

Autor i wydawca nie zatroszczyli się o jednolite opisanie rycin, a więc o podanie prócz nazwy dokumentu czy tytułu ryciny, nazwiska jego autora, miejsca znalezienia dokumentu, czasu powstania, rodzaju. W podpisie lub indeksie rycin powinno się też podawać, gdzie dokument się znajduje, z jakiego wydawnictwa dokonano jego reprodukcji, na podstawie jakiego wzoru wykonano jego rysunkową kopię, a także czy nie został on w okresie ostatniej zawieruchy wojennej zniszczony. Książka nie posiada jednak indeksu rycin.

Zbędny, moim zdaniem, jest słowniczek geograficzny opracowany przez Lecha Ratajskiego. Zawiera on w ogromnej większości nazwy powszechnie znane, a szczegóły — nie wiążące się z tematem pracy. Brak książki indeksu rzeczowego oraz indeksu nazwisk i statków. Indeks taki można było powiązać ze słowniczkiem terminologicznym opracowanym przez dr Bronisława Miazgowskiego.

IV

B. Kozłowski podzielił książkę na 13 rozdziałów i 52 podrozdziały. Rozdział I (*Trudne początki i niezwykle umiejętności* s. 7—36) trzeba traktować jako wstęp. Całe, kilka tysięcy lat liczące dzieje statku antycznego zamknął autor w rozdziałach: II (*Jakie statki budowano w starożytności*, s. 37—86) i III (*O dżonkach i o pirogach*, s. 87—103). W IV rozdziale (*Okręty i łodzie wczesnego średniowiecza*, s. 104—125) znajdujemy materiał o statkach bizantyjskich, skandynawskich oraz pojazdach wodnych obszaru słowiańskiego, a w V (*O pty-*

⁴ Wyjątek stanowi rycina 116.

⁵ Np. Ryc. 28 i 29.

⁶ Np. Ryc. 13, 14, 17, 173.

⁷ Odwrócone klisze rycin 13, 33 i 55.

⁸ Widoczna jest dysproporcja wartości pomiędzy np. ryciną 70 i 71 lub 9 (góra), 22, 39, 56 i 4, 5, 6, 7, 8, 126. Rażącem przykładem jest ryc. 1, w którym prostemu elementowi śruby okrętowej kazano dominować nad bez porównania większym, ważniejszym i ciekawszym technicznie elementem zestawu sterowo-śrubowego.

wających więzieniach, s. 125—141) — dość obszerne dzieje galery śródziemnomorskiej i galerników. Inne typy statków okresu średniowiecza charakteryzuje Kozłowski krótko w rozdziale VI (*O statkach okrągłych średniowiecza V—XIV wieku*, s. 142—157). *Epoce Kolumba*, a przede wszystkim jej twórcy poświęcony jest rozdział VII (*Czy łatwe było zadanie Kolumba*, s. 158—191). Pozostawił w nim autor zbyt dużo miejsca problemom nawigacyjnym i niektórym zagadnieniom z zakresu praktyki morskiej (manewrom). Epokę wielkich odkryć i wielkich żaglowców przedstawił Kozłowski w rozdziałach VIII (*Powstanie i rozwój żaglowca liniowego*, s. 192—205) i najobszerniejszym XI (*Epoka wielkich żaglowców*, s. 282—292). Są one przedzielone dwoma niewielkimi rozdziałami: IX (*Karty z dziejów polskiej bandery*, s. 205—218) i X (*Czego dokonała Rosja*, s. 219—232), w których omówił autor w sposób fragmentaryczny naszą działalność morską w wiekach XVI—XVIII oraz Rosji, szczególnie w okresie Piotra Wielkiego. *Epoce pary* i stali poświęcił Kozłowski dwa ostatnie rozdziały swej kroniki. W pierwszym z nich XII (*Jak para zastąpiła wiatr, a żelazo — drewno*, s. 293—327) wymienił niektórych wynalazców i ich pomysły zastosowania w żegludze maszyny parowej oraz śruby, a w żegludze wojennej — zastąpienia poszycia drewnianego pancierzem stalowym. Krótko przedstawił również rozwój artylerii okrętowej, wspominając o wiążących się z tym zagadnieniem zmianach w taktyce walki na morzu. W drugim, XIII (*Nasze stulecie*, s. 328—383) uzupełnił dzieje pojazdu wojennego dalszymi materiałami ilustrującymi rozwój okrętu podwodnego i nadwodnego oraz przedstawił ewolucję współczesnego statku handlowego. Książkę zamyka statek nie przewidzianych możliwości, atomowiec, otwierający w dziejach okrętownictwa i żeglugi nową erę.

Z podanego przeglądu układu materiału widać, że konstrukcja książki została, jak i u Crabbego, zmniejszona przez wprowadzenie do cyklu powszechnego, stanowiącego główny temat publikacji, drugiego cyklu powszechnego, ale nie wiążącego się z procesem rozwojowym statku, łodzi i okrętu, lecz paralelnego, a mianowicie nawigacyjnego, oraz dwóch fragmentów wyrwanych z dziejów morskich Polski i Rosji, a więc należących do różnych cykli narodowych. Powiązanie w jednej pracy o wyraźnie zaznaczonym temacie różnych czasowo, przestrzennie i rozwojowo cykli tematycznych nie jest zadaniem łatwym. Dokonać tego można nie przez mechaniczne zestawienie pewnej ilości problemów lub zjawisk, lecz przez celowe i umiejętnie stosowanie nautologicznych kryteriów metodologicznych.

V

Pień jest uświęconą tradycją linią startową każdego szanującego się kronikarza czy historyka żeglugi. Potem wymieniała się inne pojazdy wodne i urządzenia pomocnicze (bukłak, kunun, totora itp.). I autor *Dziejów okrętu* poszedł tym starym wydeptanym przez poprzedników gościńcem, ale poprzedził swą kronikę *naczynia do żeglowania* krótkim fragmentarycznym wstępem, w którym zapoznał czytelnika z kilkoma podstawowymi pojęciami naupegiologicznymi (pływalność, silnik, napęd, pędnik). Fragment ten, zupełnie nieudany, po przeredagowaniu powinien raczej zamykać niż otwierać

pierwszy rozdział książki, i to tym więcej, że np. pojęcie urządzenia pływającego, omówione w podrozdziale drugim, wydaje się, mimo całego szacunku dla napędu i nowokreowanego pędnika, pojęciem ogniskowym, a więc ważniejszym od wymienionych we fragmencie wstępnym.

Bardzo słusznie postąpił Kozłowski zwracając czytelnikowi już na pierwszych stronach publikacji uwagę, na to, iż historia statków jest dziełem człowieka, jego rozumu umiającego tworzyć coraz to doskonalsze narzędzia i umiejętnie nimi się posługiwać.

W podrozdziale drugim omówił autor najstarszą epokę. W niej wykształciły się prawie wszystkie znane nam dzisiaj prymitywne kształty pływające. Więcej uwagi poświęcił tratwie, w związku z jej renesansem żeglarskim, traktując ją jako pierwsze urządzenie pływające świadomie wyprodukowane (związane). Jej powstanie wiąże słusznie z rozwojem sił wytwórczych społeczeństw pierwotnych (s. 10). W następnym podrozdziale wstępu stara się autor ukazać dalszą ewolucję form prymitywnych: przekształcenie się tratwy i czółna w statek. Nie można by mieć zastrzeżeń do takiego toku opowiadania, gdyby wywody zostały rozszerzone i uzupełnione bogatszym materiałem ilustracyjno-dokumentacyjnym lub gdyby autor odwołał się do odpowiednich fragmentów w dalszych rozdziałach książki. Bezpośrednie natomiast przejście od prostszych konstrukcji prymitywnych pojazdów wodnych do konstrukcji złożonej statku żaglowego może być dla czytelnika szokujące. Mam na myśli czytelnika nie przygodnego, lecz świadomie konsumującego publikację, tego, który znajduje się w zasięgu akcji popularyzatorskiej. Rozwój form statku (bryły, szkieletu, osprzętu) należało ukazać na średnich kształtach pływających.

Ostatni fragment pierwszego rozdziału (*Kłopoty archeologów i historyków*) zawiera pochwałę archeologii i najstarszych tekstów historycznych, ale nie wnosi nic nowego i rozprasza uwagę czytelnika, który już wstąpił na wielki szlak historii i chce nim posuwać się naprzód. Jeżeli fragment, ten nie jest nawet zbyteczny, to powinien raczej otwierać wstęp niż go zamykać.

Opracowanie pierwszego rozdziału budzi więc wiele zastrzeżeń. Brak troski autora o powiązanie różnorodnego materiału w nim zawartego w jedną całość tworzy z niego kompozycję niespokojną o gwałtownych przejściach tematycznych. Pomieścić w rozdziale III i IIII zajął się autor statkami antycznymi, w pierwszym — powinien był omówić wszystkie formy archaiczne i w ten sposób w jednym rozdziale zamknąć najstarsze dzieje okrętu. Niestety, nie uczynił tego i dlatego w rozdziale IIII znowu powraca do pirog. Wybór i w tym wypadku nie jest szczęśliwy. Brak również systematyki i omówienia różnych form osprzętu.

Złożony z pięciu części rozdział II obejmuje całe dzieje statku antycznego regionu Morza Śródziemnego, Czarnego, Czerwonego i Doliny Mezopotamskiej. W podrozdziale pierwszym prezentując czytelnikowi wojenne i handlowe statki epoki antycznej przyjął autor grecko-rzymski podział na podłużne (*navis tonga*) i okrągłe (*navis omeraria*, *navis rotunda*). Obszerniej omówił ich funkcje, wielkości i charakterystykę żeglugową, oraz podał wystarczającą ilość szczegółów historycznych i technicznych dotyczących budowy statków w tej epoce i rozwoju osprzętu. Przy tej okazji poruszył Kozłowski szereg dalszych pojęć, a mianowicie: sterowności, pływalności, stateczności, zwrotności, występujących szcze-

gólnie ostro w działaniach zbrojnych, w walce zespołów i pływaniu zbiorowym w trudnych warunkach hydronawigacyjnych. W podrozdziale drugim zajęli się autor statkami Minojczyków, ale nie omówił najważniejszego dokumentu, na podstawie którego Craemer wykonał rekonstrukcję statku kreteńskiego⁹. Dziejom statku rzeckiego i morskiego państwa egipskiego i asyryjskiego oraz statkowi fenickiemu poświęcony jest trzeci podrozdział. Opracowując go nie zbadał autor w stopniu wystarczającym dokumentacji ikonograficznej. Szczególnie powierzchownie potraktował dokumenty egipskie i dlatego statek egipski zajął w układzie Kozłowskiego miejsce prawie marginesowe, włożony między pojazd minojski, ponton asyryjski i statki Fenicjan, wyrosłe przecież na wzorach egipskich.

Budzi zastrzeżenia również materiał ilustracyjny tego podrozdziału. Np. ryciny 32, 33 i 38 można było zastąpić dokumentami bardziej związanymi z tematem, a rycinę 34 uzupełnić dalszymi dokumentami przedstawiającymi budowę statku, np. reprodukcją malowidła z grobowca Neferhotepa lub scenami z grobowca Ti¹⁰. Rycina 34 jest kopią silnie zredukowaną jednej ze scen właśnie z wspomnianego grobu Ti, jednak zamiast reprodukcji pełnego dynamiki oryginału ograniczono się do pokazania czytelnikowi schematycznego rysunku. Gdyby autorowi chodziło o zwrócenie uwagi zainteresowanych na szczegóły techniczne i gesty szkieletników, nie reprodukowaliby dokumentu ukazanego na rycinie 39, trudnego do odczytania dla osoby nie posiadającej żadnego przygotowania naukowego, lecz jego rysunek redukcyjny lub rekonstrukcję. Można było posłużyć się rysunkiem redukcyjnym okrętu tego samego typu z czasów królowej Haczepsut reprodukowanego w wielu wydawnictwach lub dobrą kopią jednego z fragmentów ryciny 39 zamieszczoną w wydaniu polskim Van Loona.

Na zakończenie uwag nad tym podrozdziałem chciałbym zwrócić uwagę na następujące rzeczy: statek ukazany na rycinie 35 nie jest dwurzędowcem, lina biegnąca wzdłuż statku (s. 58, oparta na rozwidlonych drążkach i łącząca obła rufy i dziobu nie służy do związania statku i utrzymywania wspomnianych części statku nad wodą. Maszt przedni pojawiający się na dużych statkach handlowych okresu rzymskiego (ryc. 48) służył co prawda do rozpinania żagla, ale ta nowa kompozycja wyrosła nie z potrzeby „łapania bryzy”¹¹.

W podrozdziale czwartym (*Statki antyczne Grecji*) zgodnie z tradycją całą uwagę poświęcił Kozłowski greckim rzędowcom — trierze i polierom. Opracowanie tego tematu nie nasuwa zastrzeżeń, — gdyż — jak stwierdza autor: — problem rzędowości do dzisiaj jest sporny. Położy mu kiedyś kres dopiero wydobycie z mułu morskiego jakiejś triery lub choćby dwurzędowca. Zastrzeże-

⁹ Por. np. *5000 Jahre Segelschiffe*. München-Berlin 1938, plansza 3 i tekst s. 29—31.

¹⁰ Por. *Histoire de la marine*. Praca zbiorowa. Wyd. III. Paris 1940, s. 15.

¹¹ „Bukszpryt i jego żagiel powstały z potrzeby posiadania żagla wysuniętego możliwie daleko na przód statku, aby móc wczesnym rankiem złapać bryzę, zaraz po zapchnięciu go z piasku wybrzeża czy odkotwiczeniu”. *Dzieje okrętu*, s. 66. Statków tej wielkości nie wyciągano już na brzeg, jak za czasów Hezjoda i Homera. Trzeba też pamiętać i o tym, że statki handlowe posiadały tak licznej załogi jak galery wojenne. Nowy żagiel ułatwiał manewrowanie, mógł służyć jako płachta szbormowa.

nia budzi natomiast twierdzenie Kozłowskiego, że sternik był na trierze drugą osobą po trierarchu (s. 73). Na statku handlowym i mniejszych okrętach wojennych czy pomocniczych było to możliwe, ale załoga trójrzędowca była zbyt liczna i posiadała kilkuosobowe kierownictwo, w którym zastępcą dowodzącego okrętem trierarchy był raczej *kybernetes*, jego zaś z kolei zastępcą — prawdopodobnie sternik¹².

Ostatni podrozdział obejmuje dzieje rzymskich pojazdów wodnych. Mimo wymieniania w tytule liburny, poświęcił jej autor niewiele uwagi. Dzieje statku rzymskiego nie rozpoczynają się, jak sugeruje autor (s. 81) od przyswojenia sobie wzorów greckich (*trirema*) i kartagińskich (*pentera messyńska*). Zupełnym milczeniem nie da się ukryć istnienia statku etruskiego. Na statkach Etrusków zdobywali Rzymianie praktykę morską. Wspominając o ulepszeniach stosowanych w walce na morzu przez Rzymian, wymienił Kozłowski pomost z hakami abordażowymi, ale nie wspomniał o udoskonaleniu taranu i o wieżach bojowych, nie wspominał też o pomysły Witruwiusza zastąpienia wiosel kołami łopatkowymi obracanymi przez kołowroty wprawiane w ruch siłą zwierzęcą.

Omawiając statki epoki najstarszej i antycznej wspominał autor *Dziejów okrętu* kilkakrotnie o sterach. Materiał jednak dotyczący tego zagadnienia, wybrany głównie z ciekawej pracy Lefebvre'a¹³ bez zastanowienia i znajomości przedmiotu, nie może dawać właściwego obrazu rozwoju urządzenia sterowego.

Statkom kontynentu azjatyckiego nie poświęcił Kozłowski tyle uwagi, ile należało. W rozdziale III, składającym się z trzech podrozdziałów, tylko pierwszy omawia dzieje statku i to wyłącznie chińskiego. Wygłosił w nim autor prawdziwą pochwałę dżonki, ale nie przedstawił ciekawszego materiału dokumentacyjnego, który by dał właściwy pogląd na rozwój względnie typologię okrętu chińskiego. Nie zainteresował się wspaniałymi barkami spacerowymi Siamu, sampanami chińskimi czy malajskimi, barkami Indii, Korei, Japonii. Dwa następne podrozdziały w pewnym stopniu uzupełniają dzieje statku Dalekiego Wschodu i Dalekiego Zachodu, czyli pirogi przykontynentalnej i pacyficznej. W pierwszym z nich omówił autor wystarczająco dokładnie przeciwagę, czyli pływak równoważniowy (równoważnie), ograniczając się do zilustrowania tematu rysunkiem Werki i reprodukcją jednej z wielkich pirog ze świątyni Burubudur. Rysunek Werki należało tu zastąpić dokumentem o większej wartości lub zdjęciem oryginalnym. W drugim podrozdziale dał Kozłowski krótki przegląd statków oceanijskich. Wybór typów i dobór ilustracji nie jest tu ani szczegółowy, ani wystarczający.

Średniowieczu poświęcił autor trzy rozdziały (IV, V, VI) liczące łącznie 50 stron. Zgodnie z obowiązującymi wymaganiami przyjął ogólną marksistowską periodyzację historyczną, a nie techniczno-rozwojową. W rozdziale IV, który prócz krótkiego wstępu charakteryzującego okres zawiera jeszcze sześć drob-

¹² Por. Cartault, *La trière athénienne*. Paris 1881. — Vars J., *L'art nautique dans l'antiquité*, Paris 1887, s. 123. Fragmenty z pracy Cartault'a ogłoszone zostały w jęz. polskim w tłum. Z. J. Popławskiego.

¹³ Ch. Lefebvre des Noëttes, *De la marine antique à la marine moderne*, Paris 1935.

nych podrozdziałów, omówił Kozłowski statek cesarstwa wschodnio-rzymskiego, potem drakkar Normanów, wreszcie statki słowiańskie: naszego obszaru politycznego, Rusi Kijowskiej, Nowogrodu i Słowiańszczyzny Zachodniej. Między podrozdziały omawiające statki Wikingów i Słowian wstawił autor fragment bardzo istotny, poświęcony różnicom widocznym w budownictwie południowo- i północnoeuropejskim oraz zmianom, jakie nastąpiły w okresie wypraw krzyżowych, gdy okręty Północy spotykały się z okrętami Południa. W ten sposób, mimo pozornej fragmentaryczności, spisał w jedną całość cały obszar Europy tworząc rozdział zwany o konsekwentnej budowie. Można mieć tylko zastrzeżenia do dokumentu przedstawionego na rycinie 79 oraz do materiałów dotyczących rozwoju urządzenia sterowego.

Po pierwsze — zupełnie błędnie ster zawiasowy tego okresu nazywa Kozłowski piórowym. Każdy ster, jak i każde wiosło, posiada część nazwaną pióram. A więc już wiosło sterowe w pewnym sensie było sterem „piórowym“! Ster widoczny na rycinie 79 jest najstarszym znanym sterem zawiasowym. Na drugiej miniaturze z tego samego manuskryptu wrocławskiego wyraźnie widoczne jest ozdobne okucie zawiasy. Po drugie — ster zawiasowy nie wyparł amtycznego steru wiosłowego. Między tymi epokami rozwojowymi wyraźnie występuje na niektórych obszarach ster umieszczony również na rufie w płaszczyźnie podziału statku, ale pozbawiony zawiasy. Wachlarzowe stery tego typu spotyka się powszechnie i współcześnie.

Niesławnej pamięci galerze śródziemnomorskiej poświęcił autor cały rozdział V składający się z trzech podrozdziałów. W pierwszym z nich omówił różne typy statków o budowie podobnej do galery oraz samą galere. W następnym zajął się wielką galereą, a w trzecim życiem galerników. Dopiero w rozdziale VI spotykamy statki żaglowe Średniowiecza, z których narodził się na przełomie XV i XVI stulecia żaglowiec oceaniczny. Wymienił Kozłowski przede wszystkim wenecką tarydę (*tarette*) i bizantyńską akację (*acazia*). Po omówieniu mniejszych pojazdów wodnych przechodzi autor w następnym podrozdziale do opisu *nefu*, największego statku żaglowego Średniowiecza. Zupełnie niepotrzebnie nazywa go jednak nawą; a więc terminem określającym tylko w mowie potocznej każdy statek, natomiast w środowisku żeglarsko-kupieckim tych czasów — duży żaglowiec uzbrojony już w ster zawiasowy, znany np. z rycin Reuwicha w *Peregrynacji* Breydenbacha¹⁴. *Nefy* były statkami dwumasztowymi zaopatrzonymi w dwuster wiosłowy przelotowy, nawy zaś żaglowcami trzymasztowymi i czteromasztowymi. Typowym nefem był omawiany dokładnie Roccaforte, dowodzony przez Michała Dauro. Również typowym nefem był statek zwany „wrotowcem“. Omawiając nef i nawę podał autor krótką historię kasztelów, zwanych dzisiaj ogólnie nadbudówkami, oraz zapoznał czytelników z warunkami życia na pokładach i pod pokładami tych transportowców.

Południowe obszary Morza Śródziemnego, tereny przyafrykańskie Oceanu Atlantyckiego i Indyjskiego były bezsporną dziedziną żeglarzy mahometańskich. Statki chrześcijańskie operowały na obszarze *talassokracji* muzułmańskiej tylko w wyjątkowych okolicznościach. Zupełnie słusznie postąpił Koz-

¹⁴ Bernard Breydenbach, *Peregrynacja arabska*. Kraków 1610. Inkunabuł w zbiorach Biblioteka PAN w Gdańsku.

łowski, poświęcając następny podrozdział okrętom mahometańskim. W podrozdziale ostatnim wreszcie spotykamy krótką historię statków hanzeatyckich.

Do trzech ostatnio omówionych rozdziałów można mieć jedno jeszcze zastrzeżenie — nie przygotowały one czytelnika do zrozumienia tego wspaniałego zjawiska, jakim było powstanie okrętów i żeglugi oceanicznej. Tę lukę odczuwa i sam autor, stara się ją wypełnić w podrozdziale pierwszym rozdziału VII, ale mam wątpliwości, czy uważny, uczący się czytelnik, nie posiadający tego, co autor zasobu wiedzy, będzie w stanie nadążyć za myślą twórcy książki.

Obszerny podrozdział następny (*Jak nautyka stawiała się nauką*) oraz część podrozdziału trzeciego (*O „Santa Marii“, „Ninii“ i Kolumbie jako nawigatorze*), poświęcone wiedzy nawigacyjnej Kolumba i jego pomocom nawigacyjnym nie mogą być przedmiotem recenzji, ponieważ nie wiążą się z dziejami okrętu. Gdyby dzieje okrętu i dzieje nawigacji omawiane były w pracy równolegle, można by nie mieć zastrzeżeń do takiego ujęcia problemu. Ukazanie czytelnikowi tylko wycinka procesu rozwoju nawigacji, bez należytego opamiętania trudnego tematu, jest natomiast usiłowaniem pozbawionym głębszego sensu. Z niektórych sformułowań wynika ponadto, że autor nie orientuje się należycie, jaką rolę w procesie pływania pełni nawigacja¹⁵.

Część pierwsza podrozdziału trzeciego, w której Kozłowski dał charakterystykę „Santa Marii“ i „Ninii“ mimo iż nie wspomniał o trzecim żaglowcu eskadry Kolumba, o „Pincie“, należy do najwartościowszych fragmentów książki. Prostuje w nim autor kręte wyobrażenia powszechnej wiedzy o statkach wstawionych udziałem w pierwszym naprawdę oceanicznym rejsie Europejczyków. Należy życzyć sobie, aby materiałów o takiej wartości było jak najwięcej w naszych publikacjach informacyjno naukowych i popularyzatorskich.

Rozwój artylerii okrętowej i handlu międzykontynentalnego stały się głównymi przyczynami zmian, jakie w ciągu wieków XV—XVII możemy obserwować w budowie i osprzęcie żaglowca. Ewolucji tej, która wytworzyła w konsekwencji okręt wojenny (liniowiec), poświęcił autor rozdział VIII swej kroniki, składający się z trzech podrozdziałów. W pierwszym zapoznał czytelnika z rozwojem artylerii okrętowej (strzelnica burtowa, wielopokładowy układ podłużny zastępujący jednopokładowy układ poprzeczny rufowo-dziobowy), w drugim ze zmianami w budowie i wielkości kadłuba oraz osprzętu. Galeonie poświęca następny podrozdział. Wymienia prawie wszystkie godne wzmianki żaglowce tych czasów i daje krótką ich charakterystykę. Notą o galeonie elbląskiej Zygmunta Augusta i rejestrze Bąkowskiego zamyka VIII rozdział książki.

Dwa następne rozdziały (IX i X) nie wchodzą w zakres recenzji. Należą do cykliów narodowych Polski i ZSRR i z tematem publikacji nie wiążą się. Są więc zbędne.

Dzieje wielkich żaglowców wieków XVII—XIX zamknął Kozłowski w XI, najobszerniejszym (60 stron) rozdziale, złożonym z czterech podrozdziałów, poprzedzonym ciekawym wstępem, w którym autor zapoznaje czytelnika z roz-

¹⁵ Por. Władysław A. Drapella: *Próba ustalenia okresowości dziejów nawigacji*, „Biuletyn Nautologiczny“ 1958, nr 6, s. 4—6.

wojem nauki o okręcie. Wymienia przy tej okazji klasyczne już dzisiaj dzieła i uczonych, którzy w procesie tworzenia się teoretycznej wiedzy o statku w talki lub inny sposób uczestniczyli. W podrozdziale pierwszym ukazane są dzieje fregaty, nowego typu okrętu liniowego, który wyparł galeonę. Temat zilustrowany jest interesującymi charakterystykami najslawniejszych przedstawicieli fregaty oraz skromnym materiałem ikonograficznym typu portretowego i niewystarczającą dokumentacją techniczną. W drugim podrozdziale zajął się Kozłowski omówieniem dalszego rozwoju okrętu wojennego, spowodowanego, jak i poprzednio, rozwojem środków bojowych, przede wszystkim artylerii. Wspomniał również o procesie różniczkowania się funkcji wojennych pojazdów wodnych. Wywody uzupełnił czterema tablicami orientacyjnymi. W następnym podrozdziale nawraca do problemów związanych z rozwojem konstrukcyjnym statku (stateczność, pozycje diagonalne) oraz komplikujących się coraz bardziej zagadnień wojenno-politycznych, zmuszających potęgę morską do nieustannej rywalizacji. W zakończeniu tego podrozdziału znajdujemy bardzo fragmentaryczne wzmianki o warunkach sanitarnych i opiece lekarskiej. Ostatni podrozdział zawiera dzieje szybkich i najszybszych żaglowców tych czasów — m.in. kliperów, a ponadto wyjaśnia szereg pojęć (tona, tonaż, wyporność, wypór, nośność), które dają pogląd na rozwój transportu wodnego, problem ładunku i wymiany towarowej. W tymże podrozdziale zapoznaje autor czytelnika z typami spotykanych do niedawna żaglowców.

Dwa ostatnie rozdziały kroniki obejmują dzieje nowożytnego pojazdu wodnego, handlowego i wojennego, ukazując potrzebę dokonanych zmian materiałowych oraz historię napędu mechanicznego, od legendarnego prawie „zakrytego i tajemniczego kotła” De Garaya do napędu atomowego.

Pierwszy rozdział podzielił Kozłowski na pięć podrozdziałów. W poprzedzającym je krótkim wstępie wspomina pomysły Garaya, Papina, Savary’ego, Newcomena, Hullsa, De Jeufroya, Symingtona, Fitcha. Podany dobór nazwisk nie jest kompletny, sposób opracowania — bezbarwny i schematyczny, a materiał ilustracyjny — niedostateczny, ograniczony do ryciny przedstawiającej „parowiec” Fitcha. Biorąc wszystkie te zarzuty pod uwagę trzeba stwierdzić, że wstęp ten jest fragmentem zupełnie bezwartościowym.

W podrozdziale pierwszym dał Kozłowski wstępne wiadomości o zasadzie działania maszyny parowej, szerzej zajął się działalnością Fulтона, wymienił niektórych znanych budowniczych i wymalobów oraz przedstawił rozwój żeglugi parowej w Stanach Zjednoczonych, Anglii, Rosji i Polsce. Procesowi wypierania drewna, jako jedynego dotąd budulca okrętowego, przez stal oraz żagla przez maszynę parową poświęcony jest podrozdział następny. Zastąpienie stałą drewna, rozwój techniki i możliwości wytwórczych stoczni, które w tym czasie przeobrażają się w wielkie ośrodki przemysłowe z rozbudowującym się stale zapleczem pomocniczym, były przyczyną szybkiego rozwoju żeglugi, a przede wszystkim narzędzi walki i przeobrażeń konstrukcyjnych kadłuba statku. O tych zagadnieniach czytamy w dalszych trzech podrozdziałach. W przeciwieństwie do wstępu wszystkie wymienione podrozdziały opracowane są rzeczowo. Zapoznają czytelnika z pewną wybraną ilością zjawisk i zagadnień. Dają pogląd na ich stan w omawianym okresie oraz na współudział w ogólnym procesie rozwojowym statku i żeglugi. Paświęcając wystarczającą ilość miejsca maszynie parowej i śrubie okrętowej, nie ukazał

Kozłowski jednak w sposób zadowalający przemian w obrębie zładu statku i całego wewnętrznego mechanizmu statku i okrętu. Nie uzupełnił też dzieło rozwoju okrętu nawodnego historią okrętu podwodnego, doczepiając ten temat do zagadnienia rozwoju żeglugi podwodnej w XX wieku.

W ostatnim rozdziale książki, składającym się z czterech podrozdziałów, zamknął autor historię statków i okrętów ostatniego stulecia. I w tym wypadku są one poprzedzone dość obszernym wstępem, w którym zapoznajemy się z nowymi typami statków i unowocześnieniami w zakresie napędu (zestaw dwusrubowy, turbina parowa, silnik spalinowy i elektryczny). Następnie przechodzi Kozłowski do opisu — tak jak to czynił w poprzednich rozdziałach — najbardziej znanych i charakterystycznych statków-olbrzymów i statków żeglugi nieregularnej. Przy tej sposobności kreśli dość nieudolnie (nie tak efektownie jak Crabbé) dzieje rywalizacji wielkich statków luksusowych znanej pod nazwą walki o błękitną wstęgę Atlantyku. Zupełnie słusznie, zapoznając czytelników z rozwojem olbrzymów, wspominał o zagadnieniu bezpieczeństwa, basenach doświadczalnych i przepisach klasyfikacyjnych. Dzieje trampów prawie nie interesują autora. Omówił je w krótkim fragmencie. Statkom innych typów, pełniącym różne odpowiedzialne funkcje w porcie i poza portem, a jest ich legion, nie poświęcił nawet tyle uwagi. Również po macoszu potraktował Kozłowski statki rybackie. Nie wymienił statków wielorybicznych i prowadzących badania naukowe, oraz okrętów szkolnych i ratowniczych. Postępując w ten sposób uprościł sobie zadanie, ale zniekształcił rzeczywisty obraz rozwoju statku czasów nowożytnych.

W podrozdziale drugim przedstawił Kozłowski dzieje okrętu podwodnego. Poświęcił nieco uwagi pomysłom Fultona, Szyldera, Aleksandrowskiego, Drzewieckiego, Laubeufa, Holllanda oraz niektórym problemom wojenno-morskim wiążącym się z działalnością okrętów podwodnych (torpeda) i sposobami ich zwalczania. (bomba głębinowa, hydrolokatory, echosondy). We fragmencie następnym kreśli autor dalsze dzieje okrętu nawodnego (pancerniaka, krążowniaka, lotniskowca) oraz podaje krótki materiał uzupełniający z zakresu radiolokacji (radar), nawigacji (żyrokompas).

Przedostatni, trzeci podrozdział, omawia problem zmian rodzaju budulca przez zastosowanie w okrętownictwie metali lekkich i mas plastycznych.

Dzieje okrętu kończy rozdział, w którym porusza Kozłowski zagadnienie pasjonujące obecnie budowniczych okrętów na całym świecie — wykorzystania w żegludze nawodnej i podwodnej energii atomowej przez zaopatrzenie statków w siłownie atomowe. Mimo iż rozdziały omawiające problemy zużytkowania sił atomowych w żegludze nie należą już do „jutra” dziejów okrętu, to jednak w kronikach Crabbégo i Kozłowskiego posiadają jeszcze cechy epilogu, ale epilogu z zadatkami wielkiej przyszłości.

VI

Celem autora było przedstawienie w jednej pracy powszechnych dziejów statku. Stwierdza to wyraźnie tytuł wydawnictwa. Czy autor zrealizował swój zamiar? Niewątpliwie tak. Czy temat opracowany został w sposób odpowiadający tym wymaganiom, o których była mowa w pierwszym fragmencie recenzji? Stosując kryteria nautologiczne trzeba dać odpowiedź przeczącą.

Twórca *Dziejów okrętu* nie poprzedził pracy ani własną przedmową, ani cudzą. Jednakże przedmowy, wstępy czy posłowania — bez względu na to, kto przemawia i w czym imieniu, stwarzają możliwość nawiązania z czytelnikiem i krytykiem kontaktu — prezentują dzieło, wyjaśniają lub usprawiedliwiają sposób opracowania tematu, określają stanowisko wobec różnych koncepcji ujęcia tego samego problemu przez innych autorów, zapoznają z samą ideą podjęcia tematu. Nasuwa się refleksja, że — unikając wyjaśnień — Kozłowski nie miał właściwego rozeznania przedmiotu. Podjął się zadania nie będąc historykiem. Po prostu, interesując się problematyką morską i widząc braki wydawnicze w tym zakresie oraz zainteresowanie się morzem naszego społeczeństwa, zgromadził pewną ilość współczesnych wydawnictw o różnej wartości i nie analizując dokładnie tematu, nie tracąc czasu na gruntowniejsze studia, napisał książkę. Praca jest więc typową kompilacją. Nie neguję innej możliwości, że autor zrealizował świadomie temat według takiej koncepcji, jaką ukazał w pracy i koncepcję taką uznaje za słuszną. Zdaje się, że autor, opierając się na materiałach opracowanych tradycyjnie, skłonny jest bronić stanowiska, które zajął. Z punktu widzenia krytyki nautologicznej i dzisiejszych naszych potrzeb jest to stanowisko błędne.

Oto najważniejsze uwagi:

1. Książka zamierza przedstawić, jak głosi tytuł, historię okrętu w rozwoju powszechnym. Terminem okręt przyjęto w Polsce określać wojenny pojazd wodny. Można jednak, co autor robi bez skrępowań, naruszyć tę zasadę i opierając się na tradycji staropolskiej terminem okręt zamiast statek określać wszelkie pojazdy wodne, a więc rybackie, handlowe, łowcze, badawcze, wojenne i inne, bez względu na ich wielkość, pełnione funkcje oraz czas i miejsce powstania.

2. Obejmując nazwą okrętu wszystkie urządzenia, które pływają i mają kwalifikacje wymagane przez urzędy rejestrujące i wymogi definicyjne, należało zająć się nimi dokonując umiejętnie wyboru między typami najciekawszymi i mniej ciekawymi. Kryterium wyboru nie może być jednak sympatia osobista lub ciekawa nawet biografia statku, lecz wyraźnie ukształtowana cecha rozwojowa, różniąca dany pojazd od innych i obrazująca wyraźny postęp techniczno-rozwojowy lub użytkowy. Koncepcja tradycyjna, ukazująca nie proces rozwojowy statku, lecz jego portret wraz z okruciami biograficznymi musi być odrzucona. Dzieje społeczne lub polityczne statków nie mogą być w badaniach nautologicznych głównym przedmiotem zainteresowania i celem samym w sobie. Zdaje sobie sprawę z tych nowych wymagań i sam autor dając obszerny materiał charakterystyczny (typ, funkcja, wymiary itd.).

Dokonując selekcji materiału nie traci się z pola obserwacji żadnej charakterystycznej formy rozwojowej. W książce natomiast nie znajdujemy żadnej wzmianki o wielu typach małych okrętów wojennych i pełniących różne funkcje pomocnicze, np. statkach-szpitalach, ratownikach, okrętach-podpalaczach (branderach), latarniowcach, kablówcach i wielu innych.

3. Z rozwojem ogólnym statku jako bryły i urządzenia usługowego wiąże się rozwój wielu jego fragmentów. Przedstawiając rozwój statku czy okrętu nie można zapomnieć o ukazaniu równoległe rozwoju poszczególnych jego części czy urządzeń, np. zładu, urządzenia sterowego, nadbudówek, armatury.

wind, pomp, omasztowania, wież działowych itp. Konieczne jest naturalnie i w tym zakresie dokonanie selekcji materiału.

4. Innym problemem, który wiąże się z procesem rozwojowym statku, to imiennictwo, zdobnictwo zewnętrzne i wewnętrzne. Zagadnieniom tym nie poświęcono w pracy najmniejszej uwagi.

5. Wspominałem o dziejach społecznych i politycznych statku. Okręty stają się sławne oddając np. salwy w innym niż dotychczas celu (Aurora), służąc wielkim admirałom (Victory), walcząc wielokrotnie z silniejszym przeciwnikiem w imię wielkiej sprawy (Orzeł, Piorun), odwołując cesarzy w miejsca zaciszne (Bellerophon). Statki pełnią ponadto różne funkcje, mniej co prawda zaszczytne jak żeglowanie i walka, ale bardzo użyteczne. Są koszarami, składami, więzieniami, dają schronienie bezdomnym. Czy należy o nich wspominać w pracy tego rodzaju jak kronika Kozłowskiego? Wymienione funkcje pełnią statki lub okręty po zakończeniu swej służby w marynarce handlowej lub wojennej. Okres nowej służby należy do dziejów innych procesów, ale w historii rozwoju statku może być uwzględniony, choć wiąże się z nim tylko pośrednio lub anegdotycznie.

Z procesem rozwojowym statku wiążą się i inne zagadnienia, np. wszystkie sprawy załogi i osób czasowo na statku przebywających, sprawy załogi budującej statek w stoczni, problemy terminologiczne i wiele innych. W pracy o dziejach statków powinny być one uwzględnione marginesowo, szczegółowo zaś w publikacjach poruszających zagadnienia socjologiczne lub kulturalne oraz w pracach monograficznych ukazujących przebieg głównych procesów nautologicznych, a więc poświęconych dziejom portów, stoczni i żeglugi.

VII

Terminologia użyta w pracy nie budzi większych zastrzeżeń. Zresztą zajmą się tym zagadnieniem terminolodzy. Razi jednak stosowanie terminów jednodrzewo, wrotowiec, (s. 147), żagle fokowe (jak futro, s. 280), statek podłużny (s. 86), okręt symetryczny (s. 64).

Jednodrzewo (monoksylon) określa się u nas powszechnie nazwą dłubanek¹⁶. Spotyka się i termin dłubaniec. Obie nazwy są lepsze od sztucznie brzmiącego jednodrzewo! Obie występują w leksykografii nautologicznej i terminologii naukowej, i nie zachodzi potrzeba tworzenia zbędnego neologizmu. Wrotowiec, który ukazany jest na ryc. 92, to typowy nef śródziemnomorski. Otwór w burcie ułatwiający załadunek koni nie może być podstawą do tworzenia specjalnego typu, gdyż wszystkie podobne żaglowce były przede wszystkim transportowcami.

Niektóre z rycin w kronice zamieszczonych zostały wybrane ze współczesnych wydawnictw obcych, a znajdują się również bądź w starych wydawnictwach obcych w Polsce dostępnych, bądź nawet w publikacjach polskich. Np. piękna rycina 108 znajduje się w fascimilowanej kopii niezwykle rzadkiego

¹⁶ Por. Bolesław Ślaski, *Rybolówstwo i rybolowcy na Wiśle dawniej a dziś*, Warszawa 1917, s. 25. Tenże, *Słownik rybacko-żeglarski i szkutniczy*. Poznań 1930. Nadb. z „Slavia Occidentalis”, t. IX, J. Kostrzewski, *Kultura prapolska*. Poznań 1947, s. 317. P. Smolarek, *Inwentaryzacja źródeł do dziejów techniki szkutniczej Słowian pomorskich*. Szczecin 1957, s. 92.

druku *De insulis inventis*. Biblioteki Kórnickiej i w tłumaczeniu jego na język polski¹⁷. Przedstawia ona nawę i jest kopią ryciny Gerarda Rerwicha (Rewicha) zdobiącej wspomnianą już *Peregrynację* Breydenbacha. W wydawnictwach historycznych należy korzystać z ikonografii znajdującej się w kraju, a dopiero gdy to jest niemożliwe — ze źródeł współczesnych lub starodruków zagranicznych.

Te same uwagi dotyczą posługiwania się tłumaczeniami książek obcych. Kozłowski korzystał np. przy opracowywaniu książki z włoskiego wydania *Podboju mórz* Van Loona, gdy istnieje tłumaczenie polskie z 1939 r. W ten sposób ominął okazję wskazania polskiemu czytelnikowi dalszej literatury przedmiotu.

VIII

Kończąc przegląd krytyczny *Dziejów okrętu* trzeba bezstronnie stwierdzić, że praca Bolesława Kozłowskiego jest pozycją wartościową, pierwszą krajową obszerną próbą monograficzną, usiłującą przedstawić rozwój statku w zasięgu powszechnym. Zastrzeżenia i liczne uwagi wysunięte pod adresem książki zostały podyktowane celami, o których była mowa. Ze stanowiskiem moim autor może się nie zgodzić. Jeżeli zajmuje stanowisko — niech go broni. Obawiam się, że na razie nie reprezentuje żadnego prócz wiary w to, co napisali wybrani przez niego autorzy. Recenzja, tak jak poprzednio recenzja książki Crabbego — na przykładzie pracy Kozłowskiego — określiła dość wyraźnie zadania krytyki nautologicznej w zakresie tworzenia nowego typu książki morskiej. Ukazała też bez niedomówień tym, którzy podjąć będą chcieli trud szukania nowych dróg, że kryteria stawiane przez nautologię wymagają od badaczy opracowujących tematy wchodzące w zakres tej specjalności, od krytyków i autorów-popularyzatorów, rozległych studiów i gruntownej znajomości dorobku wydawniczego.

Jest rzeczą zrozumiałą, że przez dłuższy jeszcze czas ukazywać się będą wydawnictwa starego typu, a autorzy bronić będą wygodnych pozycji, zastępując się maksymą: jeżeli chcesz się czegoś nauczyć, napisz o tym książkę.

Władysław Antoni Drapella

Jerzy Pertek, *Polacy na szlakach morskich świata*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1957, s. 662.

Tematem tego obszernego dzieła nie jest wyłącznie — jak pisze autor — „historia polskiego podróżnictwa morskiego“, lecz „polskie tradycje morskie“ w ogóle (s. VIII). Stąd też prześlędzony zostaje w nim kontakt z morzem w ciągu około tysiącletniego okresu państwowości polskiej i ukazani są Polacy na wszystkich niemal szlakach morskich. Polacy występują na morzu nie tylko w okresie względnie korzystnej koniunktury gospodarczej i politycznej Polski, kiedy wchodziła ona z państwami zamorskimi w stosunki handlowe,

¹⁷ List Krzysztofa Kolumba o odkryciu Ameryki. W polskim przekładzie ogłosił dr Z. Celichowski. Poznań 1892.