

S. F.

"Jahrhundert der Raketen", Heinz Gartmann, München 1961 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 8/1, 123-124

1963

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.

pierwszego okresu jego życia i działalności. Uczniowie Dobrowolskiego, którzy wydali *Dziennik*, widzą w nim pamiętnik ukazujący postawę i charakter poszczególnych członków załogi i odzwierciedlający mechanizm ich wielkiego czynu. Statek „Belgica” nie jest, ich zdaniem, owiany aureolą legendy i bohaterstwa, jest statkiem prawdziwych ludzi, słabych i wątpliwych, popadających w konflikty, a jednak skupionych wokół wielkiej idei poznania niedostępnych obszarów ziemi. Ze względu na te właśnie cechy *Dziennik* mógłby stanowić pouczającą lekturę dla młodzieży, gdyby jednak nie spora liczba niezadowolających, a czasami wprost błędnych komentarzy (s. 95, 116, 126, 290). Publikacja ta nie jest również zadowolająca jako dokument wielkiego przedsięwzięcia załogi „Belgica”, badającej w latach 1897—1899 lody Antarktydy pod dowództwem de Gerlacha. Nie dorównuje też jego *Quinze mois dans l'Antarctique* (Bruxelles 1943). Przyczyną tego jest fakt, że wydawcy dokonali usunięcia wielu zwrotów, a nawet całych partii materiału, które mogłyby być ważnym źródłem do historii nauki i historii kształtowania się umysłowości uczonego.

J. Bb.

Gerhard Halle, *Otto Lilienthal*, wyd. 2. VDI-Verlag, Düsseldorf 1956, s. 200.

Z racji przypadającej w 1956 r. 60 rocznicy tragicznej śmierci pioniera lotnictwa Otto Lilienthala wydawnictwo Związku Inżynierów Niemieckich wznowiło pochodzącą z 1936 r. biografię wynalazcy. Autorem jej jest mąż bratanicy Lilienthala i współpracownik jego brata. Te więzy rodzinne miały na pracę dobry i zły wpływ. Z jednej strony autor uzyskał wiele cennych materiałów od Gustawa Lilienthala, który żywo współdziałał w próbach swego brata, jak również od innych jego współpracowników. Z drugiej jednak strony książkę cechuje niepotrzebny sentymentalizm rodzinny, drobiazgowość i idealizowanie postaci. Jest ona poza tym napisana bardzo rozwlekle i z pewnymi oznakami grafomanstwa. Są one zwłaszcza widoczne w opisach przyrody i oddawaniu nastrojów, mieszając się z relacją o właściwym dorobku Lilienthala, a często przytaczając tematykę techniczną.

Największą wartość pracy stanowi licznie przytaczana korespondencja Lilienthala i jego notatki, rysunki szybowców i szkice do prowadzonych badań i eksperymentów oraz oryginalne zdjęcia z prób. Autor zadał sobie trud przestudiowania biblioteki Lilienthala, co pozwoliło mu na przedstawienie ówczesnego stanu wiedzy w zakresie lotnictwa: Do książki dołączono wykaz spuścizn po Lilienthalu znajdujących się w Muzeum Niemieckim w Monachium.

S. F.

Heinz Gartmann, *Jahrhundert der Raketen*, wyd. 2. Ott-Verlag Thun, München 1961, s. 318 + tabl. 32.

Praca Gartmanna — poświęcona historii, stanowi obecnemu (z 1959 r.) i perspektywom rozwojowym techniki raketowej, rozpatrywanym z punktu widzenia podróży kosmicznych — reprezentuje wysoki poziom wydawnictwa popularnonaukowego. Po krótkim przeglądzie dotychczasowych osiągnięć astronautyki, w którym na uwagę zasługuje podkreślenie wiodącej roli ZSRR i przypomnienie postaci Ciołkowskiego, autor w kilku kolejnych rozdziałach zaznajamia czytelnika z elementami techniki raketowej, ukazując je również w rozwoju historycznym. Omawia więc m. in. zagadnienia napędu rakiet i stosowanych paliw oraz perspektywy w tym zakresie.

Rozdział poświęcony mechanice ruchu raket i satelitów zamyka tę część pracy. Część następną stanowi encyklopedyczny, zestawiony w porządku alfabetycznym przegląd znanych typów raket (zachodnich), służących celom wojskowym i badawczym oraz sztucznych satelitów Ziemi wraz z podaniem zasad ustalania ich orbit i torów raket nośnych. Wreszcie ostatnia część książki — to hipotezy dalszego rozwoju astronautyki wybiegające w przyszłość, aż po czasy podróży międzygalaktycznych. Nie są to jednak swobodne fantazje, a raczej rzetelna ocena trudności i złożonej problematyki tych podróży, wiedzona dążeniem ukazania możliwości stwarzanych przez technikę raketową, przy jednoczesnym przestrzeganiu przed nadmiernym optymizmem.

Podobna myśl zresztą przyświeca całej publikacji mającej na celu wyrobienie u czytelnika właściwego sądu o astronautyce, sądu, który dziś często oscyluje między skrajną niewiarą a nadzieją na lot ku gwiazdom w ciągu najbliższych lat. Istotne, przystępnie podane informacje, stałe odwoływanie się do opinii wybitnych ekspertów astronautyki — radzieckich, amerykańskich i niemieckich — odcinanie się od zbytnej fantazji powinny zapewnić autorowi spełnienie jego zamierzeń.

S. F.

Z CZASOPISM

PRZYCZYNEK DO DZIEJÓW POLSKICH ORGANIZACJI TECHNICZNYCH

Wspomnienie Adama Lacha *Losy chemików w czasie wojny* („Chemik” nr 7—8 1962) zawiera ciekawe informacje o powstaniu i działalności Koła Chemików na terenie obozu jeńców w Murnau. Nie była to zresztą jedyna tego rodzaju komórka tam istniejąca. W r. 1943 nastąpiło nawet specjalne porozumienie obozowych kół technicznych w zakresie współdziałania i koordynacji pracy.

J. J.

PROBLEMY MUZEALNICTWA TECHNICZNEGO

Nowe zadania stojące przed muzeami technicznymi w związku z potrzebą szeroko pojętej popularyzacji techniki przedstawił mgr inż Czesław Ługowski w artykule *Współczesne muzea techniki* („Przegląd Techniczny” nr 17/1962). Zadania te zostały zilustrowane przykładami działalności kilku słynnych muzeów technicznych świata. W konkluzji autor podkreślił konieczność kształtowania w tym właśnie kierunku muzeów polskich oraz znaczenie planowanej budowy Centralnego Ośrodka Krzewienia Postępu i Kultury Technicznej w Warszawie.

Problemami muzealnictwa motoryzacyjnego w Polsce zajął się mgr Aleksander Rostocki w nrze 5/1962 miesięcznika „Motoryzacja”. Rozważania podsumował autor, formułując następujące postulaty: 1) utworzenie w Muzeum Techniki w Warszawie w ramach działu komunikacyjnego zbiorów subdziału motoryzacji, który by grupował najcenniejsze eksponaty znajdujące się w Polsce; 2) powołanie do życia muzeów przyfabrycznych, reprezentujących dorobek poszczególnych ośrodków produkcyjnych, 3) stworzenie kolekcji modeli redukcyjnych, która miałaby znaczenie wyłącznie oświatowe i była przeznaczona przede wszystkim dla dzieci i młodzieży.

Poglądy przedstawione w omówionym artykule autor referował uprzednio na zebraniu Podkomisji Samochodowej Rady Naukowej Muzeum Techniki w Warszawie.

J. J.