

# Boczar, Mieczysław

---

## "The New Mayflower, Her Design and Construction", William A. Baker, Barre 1958 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 8/4, 587-589

---

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.

brak było danych o gatunkach zwęglanych drzew, można było na pewno wyciągnąć z warstwy kulturowej kawałki węgla drzewnych i drogą analizy gatunki te ustalić.

Bardzo niejasny jest opis budowy spiętrzeń rzek dla uzyskania energii mechanicznej do napędu urządzeń hutniczych. Nie jestem hydrotechnikiem, ale sposób budowy zapory podany według dokumentów wydaje mi się dość niezwykły: „W dno rzeki bito dwie ściany z dowolnego drewna, a w poprzek ścian układano rury drewniane (jedną lub dwie, zależnie od liczby pracujących kół) doprowadzające wodę do koryta” (?). Całość miała być zasypana ziemią, a od strony wody chroniona deskami dębowymi (s. 65—66). W dwóch wypadkach (s. 33 i s. 66) podaje autorka wysokość spiętrzenia aż 12,5 m, co wydaje się nieprawdopodobne.

Wiele ciekawych opisów wielkich pieców podano w rozdziale poświęconym produkcji hutniczej. Ale najważniejszej rzeczy nie mogłem się doszukać: jakiż to był profil tych pierwszych wielkich pieców? Wysokość pieca podawana według wymiarów ścian zewnętrznych jest tylko przymiarką, daleką od rzeczywistości. Wielkopieczownicy żądają podania profilu pieca i wynikającej stąd jego pojemności, obok wielkości produkcji w jednostce czasu. Dość dużo szczegółów natomiast możemy wyczytać z oryginalnych opisów przebiegu pracy przy wielkim piecu.

Trochę danych podano o przewierceniu luf armatnich oraz „muszkietowych i karabinowych”. Armaty wiercono pionowo, lufy broni ręcznej — prawdopodobnie w układzie poziomym, stosując w obu wypadkach napęd wodny.

Przerób surówki na żelazo kowalne przedstawiony jest w sposób bardzo skondensowany. Autorka pisze bowiem, że niepodobna odtworzyć konstrukcji ogniska fryszerskiego (*kricznyj gorn*) wobec braku rysunku czy choćby opisu z wymiarami. Zachowały się jedynie opisy niektórych szczegółów. Załączony rysunek Baklanowa jest sugestywny, ale odnosi się on niewątpliwie do okresu znacznie późniejszego. Z analizy jednak pewnego ustępu zaczerpniętego przez autorkę z wydawnictwa *Kriepostnaja manufaktura*<sup>2</sup> sądzić można, że stosowano w Rosji młoty tzw. podrzutowe, znane w Polsce jako „polskie kowanie”.

Zamieszczone w wyborze lub ogłoszone *in extenso* materiały, zaczerpnięte z dokumentów pisanych, są na pewno najbardziej miarodajne. I pod tym względem praca N. N. Stoskowej spełnia swe zadanie. Nasze uwagi odnoszą się jednak do sprawy zasadniczej — prace z dziedziny historii techniki powinny być przetłumaczalne na współczesny język techniczny i współczesne wskaźniki techniczno-ekonomiczne. Wymaga to pracy zazwyczaj bardzo żmudnej, przeprowadzenia wielu niekiedy analiz i doświadczeń, ale jest to jedyna droga do ustalenia dróg rozwoju postępu technicznego.

Mieczysław Radwan

William A. Baker, *The New Mayflower, Her Design and Construction*. „Barre Gazette”, Barre (Mass.) 1958, s. 164, il. 30.

Pod wieczór 20 kwietnia 1957 r. wyszła z Plymouth niezwykła, nawet na stosunki ruchliwego portu, jednostka. Nieduży statek<sup>1</sup> typu używanego z początkiem XVII w., rozwinął żagle i wziął kurs na zachód, na pełny ocean. Rejs ten przez długi czas pasjonował wszystkich miłośników żeglugi i jej historii po obu stronach Atlantyku, a statkiem była rekonstrukcja słynnego okrętu „Mayflower” udająca się, śladami imiennika sprzed trzech wieków, do Ameryki. „Mayflower II”

<sup>2</sup> *Kriepostnaja manufaktura*. T. I, *Tulskie i Kaszirske zawody*. Leningrad 1930.

<sup>1</sup> Długość 17,70 m, szerokość 7,63 m.

wyszedł w rejs pod dowództwem znakomitego kapitana wielkich żaglowców Alana Villiers, znanego autora wielu prac o morzu i życiu na nim<sup>2</sup>.

Inicjatywa powtórzenia XVII-wiecznego rejsu przez Atlantyk wyszła z Ameryki. Potomkowie pierwszych angielskich osadników, przybyłych na pokładzie „Mayflower” na teren Stanów Zjednoczonych, chlubią się tym po dzień dzisiejszy. Zawiązane w 1947 r. towarzystwo „Plimoth Plantation Inc.” postawiło sobie za zadanie przypomnienie obecnym obywatelom Stanów Zjednoczonych historii ich pochodzenia przez zrekonstruowanie w Plymouth w stanie Massachusetts pierwszego osiedla „Pielgrzymów”. Program uzupełniono później projektem rekonstrukcji użytego do pierwszej wyprawy okrętu i architekt okrętowy William A. Baker już w 1951 r. przystąpił do pracy. O uczczeniu i podkreśleniu więzi między narodami Anglii i Stanów Zjednoczonych myślano jednak i z drugiej strony oceanu. Rzucona pod koniec drugiej wojny światowej myśl powtórzenia wyprawy *Pilgrim Fathers* na zrekonstruowanym w tym celu okręcie doprowadziła w 1955 r. do powstania w Anglii towarzystwa „Project Mayflower, Ltd.”, które otrzymało od towarzystwa „Plimoth Plantation” ukończone w tym czasie rekonstrukcyjne plany „Mayflower”. W zamian za to Anglicy zobowiązali się rekonstrukcję wykonać, a po przeprowadzeniu historycznego rejsu podarować okręt narodowi amerykańskiemu 28 czerwca 1955 r. położono stępkę, a 22 września 1956 r. „Mayflower II” został wodowany.

Autor rekonstrukcji W. A. Baker przekazał zasadnicze jej koncepcje i zarysy prac nad ich realizacją w formie książki.

Ta bardzo ciekawa praca składa się z dwu wyraźnych części. Pierwsza zawiera zestawienie i ocenę użytych do rekonstrukcji materiałów źródłowych. W trzech kolejnych rozdziałach autor przedstawia swe poszukiwania i krytycznie rozpatruje większość dotychczas znanych materiałów odnoszących się do budownictwa okrętowego końca XVI i początków XVII w. oraz urządzeń okrętów tej epoki. Jako zasadniczą podstawę pracy przyjął Baker profil i przekroje z *Fragment of Ancient English Shipwrightry* z 1586 r.<sup>3</sup> Autor dysponował poza tym planami zamieszczonymi w dziele *Doctrine of Naval Architecture* A. Deane'a z 1670 r., słusznie jednak wybrał za podstawę plany XVI-wieczne, gdyż wyprawa „Mayflower” odbyła się w 1627 r., a — jak wiadomo ze źródeł pisanych — okręt ten był w tym czasie już stary.

Druga część książki Bakera obrazuje kolejne etapy pracy rekonstrukcyjnej. Autor przedstawia tu w kilku rozdziałach zasady, na których po ocenie zebranych źródeł oparł wymiary główne, proporcje, ostateczne kształty okrętu ujęte w formę technicznych planów, a wreszcie urządzenia pokładowe, omasztowanie i tekelunek.

Materiały z epoki wykazują, niestety, dla sporej liczby zagadnień mniejsze czy większe luki i niedomówienia. Autor wypełniał je operując założeniami hipotez

<sup>2</sup> Allan Villiers, ur. w 1903 r. w Melbourne, spędził większość życia na pokładach wielkich rejoych żaglowców, wielorybników, a wreszcie arabskich *dhow*. Jako pisarz marynista wybija się wyraźnie na czoło współczesnych autorów tej dziedziny. Z około dwudziestu jego prac znany czytelnikom polskim w tłumaczeniu komandora Borysiewicza *Rejs na „Conradzie”* jest klasyczną pozycją literatury marynistycznej. Villiers pisze również na tematy związane z historią żeglugi i budownictwa okrętowego. Po wydanej w 1953 r. historii słynnego klipra „Cutty Sark” jest obecnie współautorem zbiorowego dzieła *Men, Ships and the Sea*, obszernej historii żeglugi i jej budownictwa, wydanej w 1963 r. przez amerykańskie Towarzystwo Geograficzne (dzieło to jeszcze do Polski nie dotarło, Villiers napisał jednak na jego temat obszerny artykuł ogłoszony w kwietniowym numerze „National Geographic”).

<sup>3</sup> Autorem tego dzieła był przypuszczalnie *Master Shipwright* (budowniczy okrętów królewskich) Mathews Baker. Dokument ten, będący pierwszą znaną próbą ujęcia kształtu okrętu w formę rysunku technicznego, przechowywany jest obecnie w Magdalene College w Cambridge jako część tzw. Pepysian Library.

tycznymi, które uzasadnia i podbudowuje, stosując źródła pośrednie, porównania i obliczenia teoretyczne. Trudności tego typu napotyka prawie każda rekonstrukcja okrętu wcześniejszych epok i bez przyjęcia pewnych założeń hipotetycznych nie można doprowadzić takiej rekonstrukcji do końca. Rzecz w tym, by hipotezy te zostały przez autora w przekonujący sposób podbudowane, tak jak to ma miejsce w wypadku rekonstrukcji „Mayflower”. Nie można natomiast wykluczyć możliwości, że dalsze zdobycze nauki narzucą konieczność zmiany poglądów na prowizorycznie tylko rozwiązane zagadnienia. Tak np. wielki w ostatnich latach rozwój badań podmorskich, który pozwolił już na wydobycie z dna mórz kilku jednostek historycznych (jak np. szwedzki okręt „Vasa” czy też holk w Bremie — badanie obu tych znalezisk nie zostało jeszcze zakończone), może doprowadzić również i do odszukania jednostek zbliżonych do „Mayflower”, co dałoby zupełnie już autorytatywne rozwiązanie sprawy.

Mając plany „Mayflower II”, przystąpiono do poszukiwań stoczni, która mogłaby podjąć się wykonawstwa drewnianej jednostki tego tonażu. Zdecydowano się na starą, z tradycjami sięgającymi 1807 r. stocznnię „J. W. and Upham, Ltd.”, w Brixham, w hrabstwie Devon. Wybór okazał się pod każdym względem szczęśliwy, gdyż zarówno właściciele stoczni, jak i cały jej personel traktowali nieetypową, trudną pracę jako sprawę honoru. W połączeniu z wysokimi kwalifikacjami fachowymi wykonawców dało to w efekcie naprawdę dobrą robotę, „Mayflower II” wyszedł w oceaniczny rejs i zdał w nim egzamin ze swych zalet po przeprowadzeniu jednego tylko, i to dwugodzinnego pływania próbnego.

Interesujący opis poszczególnych stadiów budowy i wykańczania kadłuba oraz wykonania osprzętu, omasztowania i takelunku jest tematem ostatnich dwu rozdziałów ciekawej i cennej książki, do której autor załączył techniczne plany jednostki, jej omasztowania i olinowania.

Mieczysław Boczar

Lech Paszkowski, *Polacy w Australii i Oceanii 1790—1940*. B. Swiderski, Londyn 1962, s. 335.

Dotychczas panuje niemal powszechne przekonanie, że w Australii oprócz Strzeleckiego i jeszcze kilku podróżników nie było Polaków. Tak np. w broszurze *Polish Trading* wydanej w 1959 r. w związku z Targami Międzynarodowymi w Melbourne napisano, że „przez całe dziesięciolecie Paweł Edmund Strzelecki był jedynym łącznikiem” między Polską a Australią. Także w wydanym w 1963 r. w serii *Wydawnictw popularnoencyklopedycznych* przez „Wiedzę Powszechną” tomiku *Australia i Oceania, Antarktyka* w rozdziale *Najważniejsze podróże odkrywczo-badawcze wśród ponad 30 nazwisk wymienionych dla wieków XIX—XX* podano tylko dwa polskie: Strzeleckiego i Kubarego. A jak jest w wydawnictwach australijskich? Np. w wydanej przez uniwersytet w Melbourne w 1927 r. (i wznowionej w 1935 r.) książce J. Lynga *Non-Britishers in Australia*, liczącej 250 stron, rozdział o Polakach ogranicza się do jednej strony, z czego trzy czwarte poświęcono Strzeleckiemu.

Książka Paszkowskiego przekonuje, że jest zupełnie inaczej. Praca ta, owoc sześcioletnich studiów i poszukiwań archiwalnych, dzieli się na dwie części. Pierwsza (s. 21—103), złożona z jedenastu rozdziałów, daje ogólny rzut oka na kontakty Polaków z Australią, Nową Zelandią i Oceanią, na dzieje osadnictwa polskiego w Australii i Nowej Zelandii. Część druga (s. 107—238) zawiera 39 szkiców o najwybitniejszych emigrantach polskich w tej części świata i innych Polakach, którzy tu działali. Dalej znajdują się przypisy, drobiazgowa dokumentacja o wręcz zdumiewającym zasięgu (o czym niżej), ważniejsza bibliografia (ok. 130 pozycji), sko-