

Brocki, Zygmunt

O sprawach dawnej techniki nawigacji

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 9/1, 136-137

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.



analizuje tylko jeden jedyny rok: porównanie 700 statków w Gdańsku w 1688 r. z ruchem w wieku XVI, jak to zrobił Samsonowicz, „jest dla oceny tego roku nie-miarodajne i absolutnie nie może stanowić podstawy do sugestii o upadku znaczenia portu“ (s. 101). Żegluga jest bowiem — pisze dalej Gierszewski — „uzależniona od splotu wielu czynników krajowych i międzynarodowych“, badać ją więc trzeba na przestrzeni dłuższego okresu, co pozwoliłoby „uchwycić stałe i okresowe cechy ruchu żeglugowego, jego dynamikę rozwojową“ (s. 103).

W nrze 3—4/1963 „Kwartalnika Historii Kultury Materialnej“ ukazała się replika doc. Samsonowicza. Nie porusza ona jednak sprawy, która dla dra Gierszewskiego jest zasadniczą: że jeden rok „nie może w żadnym wypadku charakteryzować całego wieku XVII ani nawet jego drugiej połowy“.

Od siebie dodamy, że na kształtowanie się wielkości ruchu żeglugowego wpływ mają, oprócz czynników politycznych i koniunkturalno-gospodarczych, przede wszystkim w krajach załadowania i wyładowania, także czynniki techniczno-nawigacyjne, związane m.in. z warunkami meteorologicznymi, takimi jak sztormy i zalodzenie, stanowiącymi niejednokrotnie wielką przeszkodę techniczną w nawigacji, czy wręcz uniemożliwiającymi żeglugę. A więc nawet gdy się analizuje tylko jeden rok, trzeba zbadać — a w każdym razie usiłować zbadać — jak się kształtowały te warunki, bo może to mieć kapitalne znaczenie dla ekonomicznej charakterystyki nasilenia ruchu żeglugowego w danym roku. Tymczasem doc. Samsonowicz element ten zupełnie pominał.

Zygmunt Brocki

O SPRAWACH DAWNEJ TECHNIKI NAWIGACJI

W nrze 237/1963 „Trybuny Ludu“ (na kolumnie *W świecie nauki i techniki*, Z. Siedlecki opublikował felieton *Sekrety techniki sprzed tysiącleci*. Opisał on najpierw, w jaki sposób człowiek neolitu wiercił w kamiennej siekierze otwór umożliwiający osadzenie styliska, wspomniął o tym, że T. Hayerdahl „rozwikłał techniczną tajemnicę“ budowy i transportu kolosów z Wyspy Wielkanocnej, a w końcu artykułu zajął się odbytą w 1962 r. a będącą powtórzeniem rejsu Kolumba do Ameryki hiszpańską wyprawą na statku „Niña II“ o długości 13 m, zbudowanym tak, jak zbudowane były okręty odkrywcy Nowego Świata.

Powtórzenie rejsu nie było jednak wierne: nie potrafiono się ściśle trzymać trasy podróży Kolumba, a nadto w ostatnim miesiącu podróży korzystano z pomocy samolotów dostarczających żywność i wodę słodką, nie mówiąc już o tym, że wejście do portu Cockburn na wyspie Watling (San Salvador) w archipelagu Bahama odbyło się przy pomocy holownika, nie potrafiono bowiem dokonać tego samodzielnie, pod żaglami.

Opis tej wyprawy zamieścił miesięcznik „Morze“ w nrze 8/1963 na podstawie relacji jednego z członków 9-osobowej załogi statku „Niña II“, amerykańskiego dziennikarza R. Marxa. „Niña II“ wyszła z Pasajes pod San Sebastian nad Zatoką Biskajską, gdzie została zbudowana, 28 lipca, lecz właściwy start do Ameryki z Palos, skąd wyruszył Kolumb, miał miejsce 19 września, do Cockburn zaś dotarło na Boże Narodzenie¹.

¹ Przy okazji warto donieść, że w r. 1962 ukazała się w Madrycie książka *La parla marinera, en el Diario del primer viaje de Cristobal Colón*, której autorem jest dyrektor hiszpańskiego Instytutu Historycznego Marynarki (Instituto Historico de Marina) Julio F. Guillen Tato. Książka zawiera skomentowaną przez Tato terminologię morską zawartą w diariuszu Kolumba, prowadzonym przez niego w czasie pierwszej podróży do Ameryki.

W związku z dramatycznym przebiegiem rejsu statku „Niña II“ Z. Siedlecki w cytowanym artykule w „Trybunie Ludu“ pisze: „Stosunkowo łatwo jest zbudować kopię statku z piętnastego stulecia, ale ludzie naszej epoki, nie mający ani wiedzy, ani doświadczenia żeglarzy z piętnastego wieku, mają wielkie trudności w posługiwaniu się techniką tamtych czasów“. Następnie autor informuje, że szczęścińscy żeglarze i archeolodzy planują wyprawę bałtycką na statku, który mają zbudować według wzoru słowiańskich statków zachodniopomorskich z IX w., i zwraca uwagę, że należy tu pamiętać o przykrych doświadczeniach hiszpańskich z 1962 r., a więc nie można improwizować, lecz należy „rekonstrukcję korabia i samą wyprawę poprzedzić gruntownym studium starosłowiańskiej sztuki szkutniczej i techniki żeglarskiej“.

Ta uwaga nasuwa pewne refleksje. Studia nad wczesnośredniowieczną sztuką szkutniczą są u nas już od kilku lat prowadzone (przede wszystkim przez dra P. Smolarka), mamy już więc pewną wiedzę w tym zakresie. Studia te są ułatwione przez to, że badacze rozporządzają m.in. tak doskonałymi dokumentami, jak odnalezione w różnych miejscach oryginalne łodzie lub ich fragmenty. Możliwe są więc studia nad ówczesnymi konstrukcjami pewnych statków i — następnie — możliwe są rekonstrukcje ówczesnych łodzi oraz budowa kopii niektórych statków. Jeśli natomiast chodzi o studia nad wczesnośredniowieczną techniką nawigacji na Bałtyku, to sprawa ma się zupełnie inaczej — brak jest bowiem odpowiednich źródeł. Mogłyby nimi być podręczniki nawigacji i dzieła z zakresu wiedzy żeglarskiej, lecz o takich nie może być, oczywiście, mowy, jeśli chodzi o IX w. (a zresztą i o wieki późniejsze). W odniesieniu do tych czasów nie może być też mowy nawet o zapisach w jakichś dziennikach okrętowych (takie zapisy mogłyby pozwolić na jakieś zrekonstruowanie technicznego procesu prowadzenia statku), a kronikarskie wzmianki o przebiegu takiego czy innego rejsu, jeśli w ogóle istnieją (może są u Saxo Grammaticusa?) może miałyby wartość jako opis podróży morzem i przygód na morzu, ale nie mogłyby stanowić źródła wiadomości o technice nawigacji. W tych warunkach, aby poznać tę technikę, trzeba eksperymentować, trzeba właśnie organizować wyprawy, które z początku będą z konieczności w dużym stopniu improwizacjami. Dopiero praktyka morska na kopiach statków z dawnych wieków i bezpośrednie zetknięcie się z żywiołem morskim na takich statkach mogą dać wyobrażenie, jak ówczesna technika nawigacji i żeglowania mogła wyglądać.

Jeśli zaś chodzi o zbudowanie kopii słowiańskiego statku z IX w., zdolnej odbyć morski rejs szlakiem ówczesnych żeglarzy, kupców i piratów z Pomorza Zachodniego, to w artykule Z. Siedleckiego zaszło jakieś nieporozumienie: wszak odnośnie do słowiańskich łodzi pełnomorskich z IX w. dotychczas nie rozporządzamy ani znaleziskami, ani innymi źródłami wystarczającymi do tego, aby na ich podstawie można było zbudować taką kopię.

Zygmunt Brocki

STUDIA NAD DZIEJAMI STOCZNI

Stanisław Gierszewski, autor m.in. książki *Elbląski przemysł okrętowy w latach 1570—1815*¹, ogłosił pracę *Studia nad dziejami stoczni południowobałtyckich XVI—XVII wieku* („Rocznik Gdański“, t. XXI, 1962). Jest to omówienie walorów

¹ Por. notatkę o tej książce w nrze 3/1962 „Kwartalnika“, s. 349.