

# Olszewski, Eugeniusz

---

## W 25-lecie śmierci Stefana Drzewieckiego

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 9/2, 328-329

---

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.



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 podróży 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 Lelewel 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 nieznanymi<sup>1</sup>. 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-*

<sup>1</sup> Tak np. J. Samójlło 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.

bielnych dzieł mastiera<sup>2</sup> oraz *Wspomnień* znakomitego teoretyka budowy okrętów A. N. Kryłowa, który poświęcił Drzewieckiemu cały rozdział<sup>3</sup>.

Sprawilo to, że artykuł mgra Drapelli zawiera sporo luk, z których najistotniejszy jest brak informacji o pracach Drzewieckiego nad łodziami podwodnymi dla floty rosyjskiej po 1892 r., gdy przeniósł się on już na stałe z Petersburga do Paryża. Tymczasem — jak wynika z pracy Bychowskiego<sup>4</sup> — jeszcze w 1909 r. Drzewiecki przedstawił władzom carskim — dziewiąty z kolei — projekt łodzi podwodnej, tym razem poruszanej silnikiem dieslowskim i dodatkowo silnikiem elektrycznym czerpiącym prąd z akumulatorów. W tymże roku podniesiono flagę na zaprojektowanej poprzednio przez Drzewieckiego łodzi „Pocztowyj”<sup>5</sup>.

Artykuł powtarza — choć w ostrożnej, warunkowej formie — informację o rzekomym udziale Drzewieckiego w powstaniu styczniowym. Udziałowi temu zdaje się jednak przeczyć relacja Kryłowa<sup>6</sup>, według której Drzewiecki był w Warszawie zaprzyjaźniony z gronem adiutantów wielkiego księcia Konstantego, namiestnika Królestwa Polskiego w latach 1862—1863 i późniejszego protektora młodego wynalazcy.

Artykuł W. Drapelli stanowi ważny, ale tylko pierwszy krok ku zapoznaniu czytelników polskich z twórczością morską Stefana Drzewieckiego.

Eugeniusz Olszewski

## Z HISTORII GÓRNICICTWA

W ciągu pierwszej połowy 1963 r. ukazało się kilka artykułów dotyczących dziejów polskiego górnictwa.

W numerze 1/1963 „Wiadomości Górniczych” mgr inż. Karol Jahoda w artykule *Zupa solna Wieliczka w oczach Ambrożego Grabowskiego* przypomina opis kopalni zawarty w dziełku tego autora *Kraków i jego okolice*, wydanym w 1865 r. Inż. Jahoda zapoznaje również czytelników z osobą Anzelma Grabowskiego, badacza, miłośnika oraz popularyzatora przeszłości Krakowa i jego okolic.

W numerze 1/1963 „Przeglądu Górniczego” zamieszczono artykuł doc. Stanisława Kossutha *Z dziejów wiertnictwa w Polsce do 1914 r.*, omawiający te dzieje począwszy od końca XVIII w., kiedy miały miejsce pierwsze wiercenia w związku z poszukiwaniami złóż soli. Charakterystykę metod i poziomu technicznego wierceń uzupełnia autor konkretnymi przykładami. Artykuł został opracowany w Głównym Instytucie Górnictwa.

W numerze 4/1963 „Wiadomości Górniczych” opublikowany został artykuł mgra inż. Oresta Spiralskiego z okazji podwójnego jubileuszu kopalni „Ziemowit” — upływu 20 lat od daty rozpoczęcia budowy i 10 lat od rozpoczęcia produkcji. Uroczystości jubileuszowe były obchodzone 4 XII 1962. W artykule *Kopalnia Ziemowit jubilatką* znajduje się opis założenia i rozwoju kopalni, jej charakterystyka techniczna i ekonomiczna oraz plany na przyszłość.

J. J.

<sup>2</sup> Por. notatkę bibliograficzną o tej książce w nrze 4/1962 „Kwartalnika”.

<sup>3</sup> Por. piąte wydanie (pierwsze ukazało się w 1942 r.): A. N. Kryłow, *Moi wspomnienia*, Moskwa 1963, s. 76—87.

<sup>4</sup> Op. cit., s. 189—190.

<sup>5</sup> O budowie w Rosji w pierwszych latach naszego wieku projektowanych przez Drzewieckiego łodzi podwodnych pisano już i po polsku; por.: A. Liebfeld, *Polscy inżynierowie*, Warszawa 1957, s. 254.

<sup>6</sup> Op. cit. s. 82.