

Jankowski, Janusz

"Narodziny kolei", Waclaw Sterner, Warszawa 1964 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 10/3, 411-412

1965

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.



radero Domeyko (na północ od Chaihaiguoy); Salitrera Domeyko w regionie El Boqueta.

Wykaz nazw przyrodniczych dla uczczenia Domeyki (t. I, s. 8) należałoby uzupełnić nazwą zoologiczną: *Andiella domeykoi*.

Cytując nawet drobne życiorysy⁸, nie wspomniano zupełnie o wydanych po wojnie dwóch książkach o Domeyce⁹ oraz o kilku poważnych pracach doc. Anieli Chałubińskiej¹⁰. Dwie pierwsze pozycje, to obszerne zbeletryzowanie życiorysu Domeyki, oparte na jego pamiętnikach. Prace A. Chałubińskiej, która badania archiwalne przeprowadzała m. in. w Paryżu, dotyczą map Polski, opracowanych przez Domeykę, o których dotąd wiadomo było bardzo mało.

Ponad 60 lat minęło od chwili przekazania rękopisów Ignacego Domeyki i wielokrotnie poruszano sprawę ogłoszenia ich drukiem. Z uznaniem więc trzeba podkreślić zasługę Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, o którym Domeyko pisał w pamiętnikach, że „jest chlubą i bogactwem naszego narodu“ (t. III, s. 208), a który zrealizował wreszcie wydanie *Moich podróży*, będących podstawowym źródłem dla przyszłej monografii o uczonym. Przygotowanie jej wymaga jeszcze wiele studiów wstępnych, m. in. należałoby sięgnąć do archiwów chilijskich, zwłaszcza uniwersytetu w Santiago, którego długoletnim rektorem był Domeyko. Wiele cennych materiałów zawierają też liczne listy Domeyki do przyjaciół w kraju, z których tylko część została ogłoszona drukiem. Za słuszny należy też uważać postulat, wysunięty przez E. H. Nieciową, zebrania ich w osobnej publikacji.

Wydanie *Pamiętników wygnañca* należy uznać za poważne osiągnięcie i cenna pozycję w piśmiennictwie polskim z zakresu historii nauki.

Kazimierz Maślankiewicz

Wacław Sterner, *Narodziny kolei*. „Książka i Wiedza“, Warszawa 1964, ss. 183.

Wydana w ramach *Biblioteczki popularno-naukowej „Światowid“* książeczka W. Sternera zawiera 14 rozdziałów. W pierwszym autor omawia stan komunikacji łącznościowej i drogowej w Europie i w Polsce przed budową linii kolejowych. Pisze on m. in. o zorganizowaniu za czasów Zygmunta Augusta w 1558 r. specjalnej poczty przez rozstawne konie na trasie Kraków—Wenecja oraz o początku polskiej poczty wewnętrznej, działającej na szlaku Kraków—Wilno. Pisze też o dylizansach w Anglii, Francji i Niemczech oraz o trasach dylizansowych w Polsce, po których kursowały tzw. steinkelerki, tj. dylizanse koncesji Piotra Steinkellera.

W rozdziałach II—IV W. Sterner opisuje narodziny i rozwój kolei w ich pierwszej ojczyźnie — Anglii, a rozdział V poświęcony jest powstawaniu kolei na kontynencie Europy.

Pozostała część książki obejmuje dzieje inicjatywy, narodzin i rozwoju Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Królestwie Kongresowym w latach 1834—1912.

⁸ Życiorys I. Domeyki zamieszczony w *Polskim słowniku biograficznym* w opracowaniu K. Maślankiewicza i T. Turkowskiego został w czasie ostatniej wojny wydany w języku angielskim w Stanach Zjednoczonych. Życiorys opracowany przez K. Maślankiewicza w pracy zbiorowej *Polscy badacze przyrody* (Warszawa 1959) nosi tytuł *Ignacy Domeyko*, a nie *I. Domejko*.

⁹ Józef Bero, *Na ziemiach Ajmarów i Araukanów — opowieść o Ignacym Domeyce*. Warszawa 1955; Jan Brzoza, *Ignacy Domeyko*. Katowice 1961 (por. recenzję w nrze 1—2/1962 „Kwartalnika“).

¹⁰ A. Chałubińska, *Mapy ziem dawnej Polski Ignacego Domeyki (Wiadomość tymczasowa)*. „Przegląd geograficzny“, nr 1/1961; *Najdawniejsze mapy gospodarcze Polski*. „Studia i Materiały z Dziejów Nauki Polskiej“ seria C. z. 6. Warszawa 1963. Por. także: A. Chałubińska, *Sprawa „Opisu geograficznego“ w tajnym ruchu filomackim*, tamże.

Autor ocenia m. in. sytuację ekonomiczną Królestwa po powstaniu listopadowym, podkreśla rolę utworzonego w 1828 r. Banku Polskiego, pisze o utworzeniu przedsiębiorstwa handlowego „Bracia Łubieńscy i Ska“ oraz o poznaniu się Henryka Łubieńskiego, wiceprezesa Banku Polskiego i członka zarządu rodzinnej firmy, ze zdolnym przemysłowcem Piotrem Steinkellerem, pochodzącym z Krakowa. W. Sterner przedstawia tu Henryka Łubieńskiego jako głównego inicjatora już w 1834 r. budowy drogi szynowej z Warszawy do Niwki; powstała ona następnie jako Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska z Warszawy do Maczek i granicy z Austrią.

Z dotychczasowych publikacji wydawało się, że tylko namiestnik Królestwa Paskiewicz był zdecydowanym zwolennikiem trakcji konnej na zamierzonej drodze szynowej. Autor *Narodzin kolei* przypisuje jednak tę opinię przede wszystkim Henrykowi Łubieńskiemu, którego uważa za pierwszego projektodawcę drogi szynowej z trakcją konną i zleceniodawcę w 1834 r. pracy *Uwagi nad sposobem rozłożenia robót przygotowawczych do projektu drogi szynowej od Niwki do Warszawy*. Pracę tę, jak podaje autor, wykonali w 1835 r. Stanisław Wysocki, naczelny inżynier Banku Polskiego, i inż. Teodor Urbański, inspektor generalny komunikacji wodnych i lądowych.

Na s. 59 podana jest mapka kolei Warszawsko-Wiedeńskiej po jej wybudowaniu oraz pokazane trzy wstępne odmiany proponowane przez Wysockiego i Urbańskiego. Autor informuje dalej, że H. Łubieński ze względów taktycznych wciągnął Steinkellera do budowy drogi szynowej, chociaż wiedział, że ten bardzo rzutki i idący z postępem człowiek był zdecydowanym zwolennikiem trakcji parowej. W 1838 r. właśnie Steinkeller wystosował memoriał do namiestnika Paskiewicza uzasadniający potrzebę budowy kolei. Autor przedstawia Steinkellera, który pomimo trudności i sprzeciwów przeforsował trakcję parową, jako główną sprężynę sprawy kolei. Na s. 79 autor podaje skrócony porównawczy kosztorys budowy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej dla trakcji konnej i parowej.

W rozdziale VIII opisano uroczyste otwarcie odcinka Warszawa—Grodzisk w dniu 15 VI 1845, a następnie wykonanie dalszych odcinków. Ułożony był tylko jeden tor na cienkiej warstwie podsypki, przy niedbale wykonanych robotach ziemnych.

W rozdziale następnym autor pisze o oddaniu kolei w 1857 r. w dzierżawę grupie pruskich kapitalistów pod przewodnictwem warszawskiego bankiera Hermana Epsztejna i o walce z tą grupą Leopolda Kronenberga, a w rozdziale XII — o powstaniu w Warszawie w 1871 r. szkoły kolejowej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Wreszcie rozdział XIV *Ostatnie dni* mówi o przejęciu kolei w 1912 r. przez rząd carski.

Książeczkę czyta się z zainteresowaniem, podaje ona bowiem wiele interesujących informacji i szczegółów wykraczających nawet poza jej tytuł *Narodziny kolei*.

Janusz Jankowski

Roman Wajdowicz, *Polskie osiągnięcia techniczne z dziedziny utrwalania i odtwarzania dźwięku do roku 1939*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich — Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław—Warszawa—Kraków 1962, ss. 268, ilustr. 48.

Roman Wajdowicz, *Julian Ochorowicz jako prekursor telewizji i wynalazca w dziedzinie telefonii*. Zakład Narodowy im. Ossolińskich — Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław—Warszawa—Kraków 1964, ss. 123, ilustr. 18.

Wśród twórców cywilizacji technicznej świata spotykamy wielu Polaków. Byli to budowniczowie dróg, mostów i kolei, młynów i fabryk, miast i urządzeń przemysłowych; wynalazcy w wielu dziedzinach techniki, twórcy nowych myśli i idei