

Brocki, Zygmunt

"Żagle znikają z oceanów. Żegluga w oczach J. Conrada", Stanisław Ludwig, Gdynia 1965 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 11/1-2, 134-135

1966

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.



Trudno wypowiadać się tu o rozwiązaniach Bernarda wciąż aktualnych problemów filozoficznych, o słusznych sądach i kapitalnych błędach; wymagałoby to bardzo rozległych i subtelných analiz. Wystarczy wyrazić podziw i uznanie czytelnika notatek uczzonego, odzwierciedlających kolosalną pracę tego giganta myśli, który z praktyki i zawodu był fizjologiem, lecz codziennym problemem tego zawodu uczynił teorię.

Leon Szyfman

Zagle znikają z oceanów. Żegluga w oczach J. Conrada. Wyboru z dzieł J. Conrada dokonał i komentarz opracował Stanisław Ludwig. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1965, ss. 64, ilustr.

Wydana w serii o masowym nakładzie *Miniatury morskie*¹, broszura *Zagle znikają z oceanów* jest edytorskim ewenementem. Otóż żeglarz i znawca wszyściekiego, co się wiąże z żeglugą i okrętem, miłośnik Conrada i wytrawny wydawca-redaktor, mgr Stanisław Ludwig wpadł na pomysł szczególny i bardzo pożyteczny: szerokim rzeszom czytelników przedstawić zmontowany z fragmentów siedmiu głównych marynistycznych utworów Conrada „film” ukazujący ważny okres historii okrętów i żeglugi: schyłek epoki żaglowców i początek epoki napędu mechanicznego, a więc ostatnie ćwierćwiecze XIX stulecia. Po 1890 r. bowiem w budownictwie okrętowym przewagę uzyskały okręty parowe, produkcja żaglowców malała, najpierw nieznacznie, potem gwałtownie i w ciągu kilkudziesięciu lat okręty takie zniknęły z mórz i oceanów.

Dlaczego tak się stało? Jakie były techniczne przyczyny zwycięstwa maszyny parowej nad żaglem? Na te pytania czytelnik odpowie sobie po przeczytaniu wybranych przez Ludwiga i przez niego skomentowanych fragmentów prozy Conrada. Czym jest wytwór techniki, który się nazywa okrętem, jaki okręt — żaglowy czy parowy — jest środkiem technicznym doskonalszym, dlaczego żeglujący człowiek XIX w. zmuszony był zrezygnować z darmowej energii, którą bezpośrednio daje przyroda, jakim siłom przyrody ulegały żaglowce, a z jakimi musi walczyć parowiec — na to wszystko dają odpowiedź fragmenty z Conrada.

Oczywiście nie tylko fragmenty wybrane przez Ludwiga. Lektura Conrada nie jest jednak łatwa dla mało wyrobionego czytelnika. Broszura Ludwiga niewątpliwie przyczyni się do przybliżenia marynistycznych dzieł wielkiego powieściopisarza do szerszych kręgów czytelników. Mniej wyrobiony czytelnik śmieiej teraz sięgnie po te dzieła, a jednocześnie bliżej zapozna się z różnymi problemami żeglugi żaglowej, przedstawionymi przez Conrada środkami artystycznymi, lecz jakże bardzo realistycznie.

Przez oryginalne teksty angielskie utworów Conrada przewija się precyzyjne techniczne słownictwo morskie, niezbędne przy odtwarzaniu scen na żaglowcach. Polscy tłumacze nie zawsze umieli pokonać trudności przekładu. Większość z nich nie znała bowiem realiów technicznomorskich, a polska terminologia morska tworzyła się dopiero w okresie międzywojennym. Stąd w dotychczasowych przekładach jest wielka liczba błędów, zniekształcających myśl autora i nie pozwalających czytelnikowi wyobrazić sobie pewnych scen czy przedmiotów, z którymi ma się do czynienia na okręcie. Jak pisze S. Ludwig w rozdziałiku następującym po „mikroantologii”, dawniejsi czytelnicy błędów tych nie byli w stanie dostrzec. Obecnie sytuacja jest inna: wśród czytelników Conrada jest z jednej strony znaczna liczba polskich ludzi morza, w tym wielu marynarzy, z drugiej — znaczna liczba ludzi

¹ Por. informację o tej serii w notatce o broszurze M. Radeckiej o okręcie „Wasa”; „Kwartalnik”, nr 3/1965, s. 431.

morzem się interesujących, którzy mają już pewne wiadomości o realiach techniki morskiej i o ich nazwach. Dlatego też błędy w tłumaczeniach dzisiaj bardzo rażą, osłabiając urok Conradowej prozy.

Ludwig uczynił więc następny śmiały i pożyteczny krok — wybrane przez siebie fragmenty oddał do terminologicznej weryfikacji dwóm wytrawnym znawcom: technikowi a zarazem marynarzowi, inż. Szymonowi Milewskiemu, redaktorowi angielsko-polskiego słownika morskiego Wydawnictw Naukowo-Technicznych i kpt. Kazimierzowi Jurkiewiczowi, komendantowi „Darą Pomorza”. Siedem głównych utworów marynistycznych, z których dokonano wyboru, liczy w sumie ok. 1400 stronic, fragmenty wyzyskane — 49 stronic, a więc 3,5% całości. W tych fragmentach poprawiono słownictwo morskie w 110 miejscach, można więc wnioskować, że w przekładach siedmiu głównych marynistycznych utworów Conrada jest ponad 3000 błędów. (A poza tymi siedmioma jeszcze dalszych siedem poświęcone jest w całości tematyce morskiej, a nadto w sześciu innych pojawiają się marynarze, okręty, sceny portowe i morskie). Wniosek jest oczywisty: w następnych wydaniach przekładów Conrada błędy te powinny zniknąć, terminologia fachowa powinna być skontrolowana przez fachowców — marynarzy i okrętowców.

Oprócz komentarza i objaśnień realiów technicznych broszura wyposażona została przez Ludwiga w rysunki, ukazujące rozkład różnych urządzeń na żaglowcach i parowcach epoki Conrada.

Zygmunt Brocki

Jan Piwowoński, *Ropa płynie przez oceany*. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1964, ss. 63.

Broszura J. Piwowońskiego stanowi zeszyt 5 serii *Epizody z dziejów żeglugi* popularnej biblioteczki *Miniatury morskie*. Przedstawia ona w rozwoju historycznym statki przeznaczone do przewozu ładunków płynnych, historię tę rozpoczynając od 1861 r., w którym amerykański bryg „Elizabeth Watts” po raz pierwszy przewiózł ładunek ropy naftowej (w beczkach) przez Atlantyk, z Filadelfii do Londynu.

Broszura nie ogranicza się do omówienia statków przewożących ongiś ładunki płynne przez Atlantyk, mówi też o takich statkach pływających na morzach: Kaspijskim i Czarnym. Broszura zawiera jednak w tym zakresie pewne luki, gdyż autor nie wyzyskał pracy A. Troszina o początkach przewozu ropy luzem¹.

Autor pisze (s. 4), że chińskie dżonki przewoziły solankę lub olej w specjalnych zbiornikach „już na wiele lat” przez brygiem „Elizabeth Watts”. Określenie takie oczywiście nie jest wystarczające; warto też było coś więcej powiedzieć o tych chińskich „zbiornikowcach”².

Pomimo pewnych braków książeczka Piwowońskiego jest jednak pożyteczna. W przystępny sposób zapoznaje ona szerokie kręgi czytelników z rozwojem statków, które dzisiaj — jak pisze autor — „królują na morzach świata”, bowiem 1/3 całego tonażu światowego brutto — to właśnie zbiornikowce, a stosunek ten z każdym rokiem przesuwają się jeszcze na ich korzyść.

Zygmunt Brocki

¹ A. K. Troszin, *Nacząto naliwnoj pieriewozki niefti*. „Trudy po Istorii Techniki”, 1954, t. 11. Na podstawie tej pracy przygotowany został przez C. Wojewódkę artykuł *Początki rosyjskiego transportu morskiego paliw płynnych luzem*, „Materiały z Zakresu Historii Techniki, Gospodarki i Terminologii Morskiej”, nr 5/1955; przerysowano tutaj również 3 przekroje pierwszych rosyjskich zbiornikowców. A. Troszin podaje m.in., że na celowość zmiany przewozu ropy w beczkach na przewóz luzem wskazywał już D. Mendelejew.

² Por. np.: T. Jasiński, *Pierwsze zbiornikowce*. „Materiały z Zakresu Historii Techniki, Gospodarki i Terminologii Morskiej”, nr 1/1956.