

Brocki, Zygmunt

"Żuraw Gdański - siedziba Muzeum Morskiego", Eleonora Zbierska, Gdynia 1964 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 11/4, 387-389

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.



Jeżeli zauważymy, że w tym samym roczniku „Przeglądu Lekarskiego” znajduje się obszernie omówienie dwu innych rozpraw Babińskiego (nr 44 i 49 bibliografii zamieszczonej w zbiorze prof. Hermana), a także *Korespondencja z Paryża* zawierająca sprawozdanie z referatu Babińskiego (nr 50 tejże bibliografii), dojdziemy do przekonania, iż *polonica* Babińskiego pozostają dla nas nadal nie znane. Ich opracowanie powinno więc stać się przedmiotem ambicji polskich historyków neurologii.

Należy wspomnieć, iż prof. Herman już w swej uprzednio wydanej cennej książce *Neurologdy polscy* zamieścił życiorys i omówienie dzieł J. Babińskiego; pracę tę, rozbudowaną w formie eseju, znajdujemy na wstępie omawianego zbioru pism paryskiego neurologa (ss. 5—34).

Pozostanie wielką zasługą prof. Hermana, iż wydaniem omawianego zbioru pism przybliżył nam postać wielkiego uczonego. Oby stało się to zachętą dla młodych historyków neurologii do naukowych badań nad życiem i dziełami Józefa Babińskiego.

Jerzy Strojnowski

Eleonora Zbierska, *Zuraw Gdański — siedziba Muzeum Morskiego*. Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1964, ss. 36, ilustr. 38.

Praca Zbierskiej stanowiąca zeszyt 1 serii *Publikacje Muzeum Morskiego w Gdańsku*¹ przedstawia historię największego, do początków XVII w. jedyne go w porcie gdańskim urządzenia przeładunkowego oraz bramnych baszt, między którymi urządzenie zainstalowano. Historia ta rozpoczyna się w 1363 r. W roku tym u wylotu ul. Szerokiej była już brama, a w 1367 r. — żuraw deptakowy. Po kolejnym pożarze, w 1442 r. rozpoczęto budowę żurawia murowanego, zresztą przy ostrych sprzeciwach Krzyżaków, którzy w tej potężnej budowli miejskiej widzieli niebezpieczeństwo dla swego tuż obok położonego zamku. W 1444 r. budowę jednak ukończono².

Po walkach o oswobodzenie Gdańska w marcu 1945 r. z zespołu tego pozostało jedynie 60% murów obwodowych; drewniana część wysokościowa z urządzeniem dźwigowym spłonęła i niszczyła zupełnie. Broszura Zbierskiej mówi, jak przebiegały prace rekonstrukcyjne, a następnie prace przy adaptacji wnętrza dla celów Muzeum Morskiego.

Praca Zbierskiej po raz pierwszy publikuje pewne dokumenty archiwalne dotyczące Żurawia Gdańskiego. Większość ilustracji — to widoki żurawia od ok.

¹ Są trzy serie wydawnictw Muzeum Morskiego: 1. *Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku* (t. 1 stanowi tu praca: P. Smolarek, *Zabytki sztuki skandynawskiej*; jej recenzja ukaże się w następnym numerze „Kwartalnika”); 2. *Publikacje Muzeum Morskiego w Gdańsku* (wydawnictwo z reguły popularnonaukowe); 3. *Roczniki Muzeum Morskiego w Gdańsku* (rozpoczęcie tej serii planowane jest na lata późniejsze).

² W polskim tłumaczeniu książki: F. M. Feldhaus, *Maszyny w dziejach ludzkości* (Warszawa 1958), na s. 275 czytamy, że „z r. 1544 pochodził żuraw w Gdańsku, zniszczony w czasie ostatniej wojny światowej”. Data 1544 r. jest tu prawdopodobnie błędem drukarskim, chodzi o 1444 r. Ale także ten rok nie stanowi — jak widzimy — początkowej daty w historii gdańskiego urządzenia dźwigowego, datę tę stanowi 1367 r. Feldhaus, pisząc o żurawiach obudowanych (tamże, s. 274) wymienia najstarszy zachowany taki żuraw — w Lüneburgu z 1330 r. oraz wspomina o pożarze żurawia w Stade z 1337 r. i jego odbudowie. Podobnie odbudowa Żurawia Gdańskiego w latach 1442—1444 była wynikiem pożaru. W przypisach do książki Feldhaus tłumacz polski nie sygnalizuje tego wszystkiego, choć historia Żurawia Gdańskiego jest znana choćby z pracy D. Krannhalsa *Das Krantor zu Danzig* (Danzig 1941).

1601 r. do dzisiaj (przy doborze ilustracji dbano, aby nie reprodukować sztychów i obrazów najbardziej znanych) oraz rysunki mechanizmu dźwigowego: projekt zastosowania kół zębatych z 1682 r., fragment deptaka z poruszającymi go ludźmi, schemat rekonstrukcji mechanizmu dźwigowego. Żuraw Gdański był dźwigiem z deptakiem wewnętrznym³. Koło deptakowe poruszane przez ludzi używane było do napędu dźwigu aż do 1944 r.

Albumik Zbierskiej dobrze popularyzuje wspaniałą zabytek średniowiecznej techniki morskiej i jednocześnie techniki fortyfikacyjnej.

Niestety, niektóre reprodukcje wypadły źle (przynajmniej w wielu egzemplarzach publikacji, które recenzent miał w rękę), mimo że albumik wydrukowano na stosunkowo dobrym papierze. Np. podpis pod reprodukcją najstarszego obrazu żurawia (s. 14) mówi: „Widoczne cztery filary wspierające [...]”, a na reprodukcji — właściwie ich nie widać; na rysunku z 1853 r. (s. 21) z dwumasztowca stojącego pod żurawiem dostrzec można tylko jeden maszt i ciemną plamę; podpis pod reprodukcją jednego z obrazów z XIV w. (s. 23) donosi, że to Długie Pobrżeże, tymczasem cała Mołtawa ze stojącymi na niej statkami oraz Długie Pobrżeże — stanowią wielką ciemną plamę, widać natomiast nabrzeże wyspy Spichlerze.

W teże popularnonaukowej serii powinny ukazać się m.in. prace poświęcone: historii twierdzy nadmorskiej w Wisłoujściu, również będącej unikalnym zabytkiem techniki fortyfikacyjnej; najstarszemu portowi Gdańska i jego urządzeniom technicznym (na podstawie dotychczasowych badań archeologicznych⁴); zachowanym do dzisiaj siedemnastowiecznym śluzom na Mołtawie, których zadaniem było m.in. regulowanie poziomu wody w porcie; Wielkiemu Młynowi na Kanale Raduńskim z XIV w. oraz innym zabytkom techniki w Gdańsku.

Należy dodać, że żuraw deptakowy również z XIV w. znajdował się i w porcie elbląskim, już w XVII—XVIII w. był on jednak zupełnie niesprawny. Widok żurawia elbląskiego znamy tylko z jednego sztychu z 1621 r., ale z punktu widzenia technicznego ilustracja ta niewiele daje, tematem jej bowiem jest przeładunek na statek olbrzymiej kryzy, co było karykaturą na ówczesną modę, na tym więc elemencie skoncentrował się artysta. Żuraw elbląski był tak jak gdański — żurawiem z deptakiem wewnętrznym⁵.

Przy okazji warto zwrócić uwagę na terminy: „deptak”, „żuraw deptakowy”, „deptanie”. Takiej terminologii oprócz E. Zbierskiej (s. 26) używają m.in. K. Maślankiewicz i T. Przytkowski, podczas gdy A. Saładziak pisze „dreptak”, „żuraw dreptakowy”⁶.

Wyraz „deptak” pochodzi od czasownika „deptać”⁷, który według *Słownika języka polskiego* pod redakcją W. Doroszewskiego (t. 2) znaczy przede wszystkim: stąpać przygniatać, cisnąć nogami, następować na coś, przydeptywać. Jak wiadomo, praca ludzi poruszających koło żurawia polegała właśnie na przygniataniu

³ Deptak wewnętrzny jest typem najstarszym. Por. artykuł: A. Saładziak: *Henrykowski żuraw dreptakowy*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, nr 1/1965. Co do terminologii: deptak — dreptak por. uwagę na końcu niniejszej recenzji.

⁴ Por. w „Kwartalniku” nr 1—2/1966, ss. 138—140, notatkę o pracy: A. Zbierski, *Port gdański na tle miasta w X—XIII w.*

⁵ Sztych ten zreprodukowany jest m.in. w pracy: S. Gierszewski, *Życie portowe Elbląga w XVII i XVIII w.* W książce: *Szkice z dziejów Pomorza*. T. 2. Warszawa 1959, s. 329.

⁶ K. Maślankiewicz, *Z dziejów górnictwa solnego w Polsce*. Warszawa 1965; T. Przytkowski, *Motor epoki niewolnictwa — deptak wewnętrzny w Henrykowie*. „Przegląd Techniczny”, nr 14/1957. Artykuł Przytkowskiego cytuje Saładziak w pracy wymienionej w przypisie 3, lecz zmieniając w jego tytule termin „deptak” na „dreptak” (s. 163, przypis 3)!

⁷ Wyraz ten zaświadczony jest w polszczyźnie od XIV w., por.: F. Sławski, *Słownik etymologiczny języka polskiego*. Zesz. 2. Kraków 1953.

szceble (umieszczonych wewnątrz koła) przez stąpanie, przez ciśnienie nogami szceble koła, następowanie na kolejne nachodzące szceble. A zatem wyraz „deptać” i jego forma rzecznikowa „deptanie” dobrze się nadają na określenie czynności ludzi pracujących wewnątrz koła dźwigowego. Toteż już S. Solski nazywa koło, „w którym ludzie chodzą” — „kołem deptanym”⁸, a *Słownik Doroszewskiego* jako jedno ze znaczeń rzeczownika „deptak” podaje: „mechanizm poruszany ciężarem ludzi lub zwierząt ustawicznie depczących po powierzchni wielkiego walca stale usuwającej się spod nóg”, znaczenie to zilustrowane jest cytata z *Quo vadis* Sienkiewicza.

Czasownik natomiast „dreptać”, od którego utworzone są wyrazy: „dreptak”, „dreptakowy”, znaczy: stawiać małe drobne kroki, chodzić małymi krokami, przebieierać nogami⁹. A więc w desygnacie tym nie ma elementu przygnięcia nogami i dlatego różnych urzędzeń, przy których musi nastąpić takie przygnięcie, nie nazwano terminem urobionym od czasownika „dreptać”, w każdym razie słowniki wyrazu „dreptak” nie notują, podobnie jak przymiotnika „dreptakowy”.

Pozostaje kwestia nazwy dla tego, kto pracował w deptaku. Np. A. Saładziak nazywa go konsekwentnie wobec przyjętej przez siebie, lecz błędnej terminologii, „dreptaczem”¹⁰. Można tu natomiast zaproponować zastosowanie starego wyrazu „deptacz”, zarejestowanego przez Lindego w znaczeniu: ten, „co depce, np. glinę, wino”, lecz nie występującego we współczesnej polszczyźnie¹¹.

Zygmunt Brocki

„Studia i Materiały do Dziejów Żup Solnych w Polsce”. T. 1: *Krakowskie żupy solne na tle 1000-letnia dziejów Polski*. Muzeum Żup Krakowskich, Wieliczka 1965, ss. 326.

Kopalnia w Wieliczce, jedna z najpokaźniejszych i najpewniejszych przez wieki pozycji w dochodach królewskiego skarbu, a jako osobliwość od setek już lat z podziwem zwiedzana przez swoich i obcych, i dziś jeszcze, kojarząc się dla wielu ze wspomnieniem atrakcyjnej wycieczki, stanowi w dość powszechnej opinii przede wszystkim nasze główne źródło zaopatrzenia w sól. Tymczasem, o ile jako miejsce eksploatacji, zarówno co do ilości wydobycia, jak i jakości produkcji, zdystansowały ją już inne kopalnie, w ostatnich dopiero latach doceniono w pełni jej wartość jako zabytkowego obiektu historycznego, i to nie tylko z punktu widzenia turystyki masowej, ale i jako podstawy poważnych badań naukowych. Niewątpliwie łączy się to w dużej mierze z ogólnym ożywieniem badań nad dziejami naszego górnictwa. Ale skoro uwieńczyło je w tym wypadku zorganizowanie tak specyficznego ośrodka jak Muzeum Żup Krakowskich, to aczkolwiek mamy do czynienia z placówką młodą, o nieugruntowanej jeszcze pozycji, nieco uwagi z okazji ukazania się pierwszego tomu jego „Studiów” warto mu może poświęcić.

Gdybyśmy bliżej chcieli się zająć historią Muzeum, doszukiwać się pierwszych prób powołania go do życia, nie można by nie wspomnieć o dorywczych ekspozycjach w kopalni organizowanych z myślą o wycieczkach jeszcze w XIX w., czy tym bardziej o niewielkim muzeum powstałym w Wieliczce przy szkole górniczej z początkiem następnego wieku, rychło, przy braku większego zainteresowania, wraz z tą szkołą zlikwidowanym. Jeśli jednak i te nawet skromne zbiory uległy rozproszению, a zamierzenia i ambicje obecnego Muzeum daleko wykraczają poza wyłączne zaintere-

⁸ S. Solski, *Architekt polski*. Wrocław 1959, s. 191.

⁹ „Dreptać” jest zresztą wyrazem nowszym, notowanym dopiero od XVIII w. (w XVIII w.: „drepsić”). Por.: F. Sławski, *op. cit.*

¹⁰ A. Saładziak, *op. cit.*, s. 168.

¹¹ Nie notuje tego terminu *Słownik Doroszewskiego*.