

# Brocki, Zygmunt

---

## "500 zagadek morskich", Zofia Drapella, Warszawa 1966 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 12/1, 131-133

---

1967

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.



chemiczne betonów i zapraw rzymskich, przytaczane przez autora, wykazują w sposób znamieny trafność działania starożytnych w zakresie doboru materiałów, co zresztą najlepiej potwierdziła trwałość budowli rzymskich przez tyle wieków<sup>3</sup>. Autorowi udało się wydobyc i ujawnić wiele spraw i zagadnień w dziedzinie izolacji, materiałoznawstwa oraz działania czynnika cywilizacyjnego w kształtowaniu przestrzeni, co wymagało znacznie więcej wiadomości typu naukowego, a więc poznania materiałów i praw fizycznych, aniżeli powszechnie się starożytnym przypisuje. Jak się wydaje, bezpośrednia znajomość konkretnych rzymskich, dotykanych i znanych autorowi osobiście, wywarła decydujący wpływ na szczególnie wartościową wnikliwość przy opracowaniu tego rozdziału.

Niestety, nie wszystkie rozdziały zostały opracowane równie wyczerpująco. Tak np. Bizancjum zostało wyraźnie pokrzywdzone, aczkolwiek właśnie tam nastąpiło wielkie wykrystalizowanie wiedzy świata starożytnego. Podobnie rzecz się ma i ze wschodnim wybrzeżem Morza Śródziemnego. Wiemy przecież, że krzyżowcy przynieśli ponownie do Europy zagubione tu w okresie wcześniejszego średniowiecza umiejętności rzymskie i bizantyjskie, które odnaleźli w Syrii. Klasyczny wręcz przykład w Polsce mamy w postaci zamku malborskiego czy też budowli gdańskich, gdzie sztuka inżynierska znalazła pełnię wyrazu w dziedzinie doboru materiału i jego wytworzenia oraz rozwiązania trudnej problematyki wodnej.

Uczucie niedosytu towarzyszy, na zasadzie porównania z rozdziałem rzymskim, również studiowaniu rozdziału arabskiego; właśnie bowiem Hiszpania i kraje Maghrebu dają klucz do wielu umiejętności, autor zaś dając wiele, nie wykorzystał jednak — jak się zdaje — wszystkich możliwości. Być może, jest to po prostu wynik starań o edytorską opłacalność dzieła i odejścia od encyklopedycznej koncepcji. W każdym razie istnieje duża rozpiętość w ilości informacji podawanej w poszczególnych rozdziałach. Bardzo interesująco przedstawiają się okresy: średniowiecza, renesansu i wieków późniejszych. Metoda porównawcza, zastosowana przez autora, pozwala przy tym na pełniejsze rozpoznanie danych, a bogaty materiał tekstowy, ilustracyjny i bibliograficzny umożliwia skonkretyzowanie poglądu czytelnika.

Książka dra Varlana stanowi więc cenne i interesujące źródło dla badaczy i może być przedmiotem głębszego zainteresowania zarówno historyków, jak i techników, zwłaszcza tych, którzy bądź dotykają się zagadnień rekonstrukcji dawnych obiektów, bądź chcą widzieć w technice nie tylko produkt myśli ostatnich dziesięcioleci.

Jerzy Górewicz

Zofia Drapella, *500 zagadek morskich*. Wyd. 3. „Wiedza Powszechna”, Warszawa 1966, ss. 231, ilustr.

Że atrakcyjne formy sprzyjają popularyzacji wiedzy — to rzecz znana. Atrakcyjne są radiowo-telewizyjne imprezy *Zgaduj-zgaduli* i taka jest również ich nieimprezowa odmiana: wydawana od kilku lat przez „Wiedzę Powszechną” seria ilustrowanych tomików z zagadkami: historycznymi, geograficznymi, fizycznymi itd. Odwrotnie niż audycje, drukowana forma *Zgaduj-zgaduli* pozwala przy tym na podawanie odpowiedzi w formie względnie szerokiej, bardziej dogłębnej, z zacyto-

<sup>3</sup> Por. też: I. L. Znaczkó-Jaworski, *Oczerki istorii wiazuszczych wieszczestw ot driewniejszych wriemion do sieriediny XIX w.*; a także recenzję H. Jędrzejewskiej z tej książki w nrze 3/1965 „Kwartalnika”, s. 364 oraz: I. Znaczkó-Jaworski, *Badania doświadczalne nad starożytnymi zaprawami budowlanymi i materiałami wiążącymi*. „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, nr 3/1958.

waniem przykładów itd., a więc w wartościowej formie encyklopedycznej; tak właśnie dzieje się w tomikach zagadek „Wiedzy Powszechnej”. Seria ta, złożona z tomików liczących po 50 rozdziałów, z których każdy zawiera po 10 pytań i odpowiedzi, bardzo się u nas przyjęła, o czym świadczą wznowienia poszczególnych tomików, choć pierwsze wydanie ma tu z reguły nakład 30 tys. egzemplarzy.

W tomiku *500 zagadek morskich* (już wydanie trzecie!) wiele rozdziałów poświęcono historii techniki. Obiektywnie trzeba nawet stwierdzić, że w tomiku nie zachowano proporcji między problematyką historyczną a współczesną: liczba zagadek z zakresu kultury i historii, w tym zakresie historii techniki, jest znacznie większa od liczby zagadek z zakresu współczesnej problematyki morskiej (szczególnie gospodarczej), problematyki przecież bardzo szerokiej; niekiedy zagadnienia morskie w tomiku są zupełnie pominięte, podczas gdy zagadek z zakresu historii techniki jest stosunkowo bardzo dużo.

Pytania i odpowiedzi dotyczące typów dawnych okrętów, od starożytności do drugiej połowy XIX w., zawiera rozdz. 17 *W dawnych czasach...*; konkretnych, z nazwy wymienionych dawnych okrętów — rozdz. 22 *Co o nich wiesz...?* i rozdz. 29 *Błękitna wstęga Atlantyku*. Rozdz. 19 *Budowniczość okrętów* przedstawia dawnych okrętowców: pierwszym jest Holender Nicolas Vitsen (1641—1717), ostatnim — Rosjanin A. Kryłow. Następnym rozdział *Stær potrzebny państwu i okrętom* dotyczy rozwoju steru od czasów najdawniejszych. Bardzo dobrze opracowany jest rozdz. 21 *Małe dzieje napędu mechanicznego*. Historii rozwoju nautyki (nawigacji i instrumentów nawigacyjnych) poświęcony jest rozdz. 23 *Od morza do gwiazd*. Wiadomości z dziejów łodzi podwodnych, od 1653 r., dają odpowiedzi zgromadzone w rozdz. 38 *Okręty podwodne*, a wreszcie o rozwoju techniki uzbrojenia okrętów mówi rozdz. 39 *Okręty są coraz groźniejsze*<sup>1</sup>.

Częściowo historia techniki morskiej zawarta jest też w rozdz. 10 *Dawne dzieje na dnie morza* i w rozdz. 33 *Dziesięć razy naj...*, nadto pojedyncze pytania i odpowiedzi z tego zakresu są też i w innych rozdziałach. W rozdziałach 14—16 i 47 zebrano wiadomości z zakresu odkryć geograficznych i wypraw naukowych, m.in. rozdz. 47 poświęcono *Polakom na morzach i oceanach*.

Aby popularyzacja wiedzy dawała dobre rezultaty, nie wystarcza atrakcyjna forma, o której wspomniano na początku. Popularyzacja musi być też merytorycznie poprawna, a w *Zgaduj-zgaduli* przygotowane odpowiedzi muszą być absolutnie bezbłędne. W rozdziałach dotyczących historii nauki i techniki tomiku *500 zagadek morskich* błędów nie ma prawie zupełnie. Zauważmy tylko, że pisownia „kogga” (s. 151) jest dzisiaj niepoprawna<sup>2</sup>.

Nieco poważniejsza uwaga dotyczy braku objaśnienia terminu „zład”. Pojawia się on przy nazwisku I. K. Brunela (1806—1859), pierwszego konstruktora, który zastosował żelazo do budowy dużych statków pełnomorskich, projektanta „zładu noszącego jego nazwisko” (s. 154), a następnie przy nazwisku B. F. Isherwooda (1822—1915), który „uprościł znacznie zład Brunela” (s. 155). Termin „zład” występuje jeszcze trzykrotnie (na s. 189 i 190), lecz nigdzie nie jest objaśniony; czytelnik więc, nie znający terminologii okrętowej, nie będzie wiedział, co zaprojektował Brunel i co uprościł Isherwood.

<sup>1</sup> Jak widać, ograniczono się w tomiku do dziejów okrętownictwa i nautyki, niesłusznie pomijając historię takich dziedzin, jak hydrotechnika morska, prace podmorskie itd.

<sup>2</sup> W wyrazie „koga” redukcja geminaty „gg” nastąpiła już chyba jednocześnie z zanikiem geminaty „ll” w wyrazie „karawela”, słusznie więc dawnej pisowni „karawella” w tomiku nie spotykamy. Dawniej pisano „terrestryczna” (nawigacja), dzisiaj „terestryczna” (w 1 wydaniu *500 zagadek morskich* właśnie tak, z geminata „rr”, wydrukowano ów przymiotnik, ale w 2 wydaniu błąd ten usunięto; zob. s. 164); itd.

Wszystko to jednak nie zaprzecza zdaniu, że tomik Zofii Drapellowej — już w 60 tysiącach egzemplarzy — dobrze popularyzuje historię niektórych dziedzin techniki morskiej.

Zygmunt Brocki

Przemysław Smolarek, *Zabytki szkutnictwa skandynawskiego*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1963, ss. 166, ilustr.

Praca dra P. Smolarka wydana została jako pierwszy tom serii *Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku*<sup>1</sup>. Zdaniem autora: „Całokształt budownictwa okrętowego w każdym etapie jego historycznego rozwoju jest zagadnieniem złożonym, kompleksowym. W obecnym stanie badań nautologicznych, a przede wszystkim przy niedostatku materiałów, próba syntetyzującego naszkicowania bodaj wszystkich elementów technicznej i społecznej strony produkcji skutniczej byłaby, jak sądzę, przedwczesna” (s. 22).

Jeżeli jednak trudno oczekiwać na obecnym etapie badań wartościowych prac syntetycznych, nie przeszkodziło to autorowi w komentarzach do inwentarza zabytków szkutnictwa skandynawskiego formułować własne próby ujęć syntetycznych. Uzasadniony może być natomiast żal, że przygotowując do publikacji tak bardzo ciekawy materiał autor nie zastosował kompleksowej współpracy ze specjalistami technologii szkutnictwa, leksykografii skutniczej i skandynawistami, z którymi można było nawiązać współpracę tak w ośrodkach gdańskim i toruńskim, jak i w innych, nawet oddalonych od wybrzeża, ośrodkach nauki polskiej.

Również przedmowa prof. Witolda Urbanowicza, która zresztą więcej zapowiada, aniżeli może dać treść tomu, nie może zadowolić. Dyskusyjna jest np. zaplanowana kolejność tomów *Prac Muzeum Morskiego*, gdzie po zabytkach szkutnictwa skandynawskiego mają być w tomie drugim omówione zabytki szkutnictwa słowiańskiego, a w trzecim — zabytkowe modele okrętów w Polsce. Autor przedmowy sądzi wprawdzie, że wybór właśnie tego tematu na pierwsze wydawnictwo Muzeum Morskiego w Gdańsku jest szczególnie trafny, ponieważ „znajomość szkutnictwa skandynawskiego uznać należy za fundament i początek wszelkiego dalszego poznania rozwoju okrętu Północy, zwłaszcza dla czytelnika polskiego, który stawia na tym porywającym szlaku swe pierwsze kroki” (przedmowa), jednakże kolejność ta sugeruje, zapewne w sposób niezamierzony, że szkutnictwo słowiańskie ze Skandynawii głównie czerpało. Wobec zaś ilościowej przewagi zabytków skandynawskich z okresu rozkwitu i schyłku skandynawskiej sztuki skutniczej przydatność analizy tych zabytków może mieć dla wyjaśnienia początków szkutnictwa słowiańskiego jedynie ograniczoną wartość<sup>2</sup>. Zabytki szkutnictwa skandynawskiego są przy tym opublikowane w tylu pozycjach, i to nie tylko w językach skandynawskich, lecz również w angielskim i innych, że dla specjalisty dotarcie do nich nie stanowi problemu.

Najpilniejszą sprawą natomiast było i jest zaprezentowanie pełnego inwentarza zabytków szkutnictwa słowiańskiego od Zalewu Wiślanego jak najdalej na

<sup>1</sup> Por. informację o tej serii w notatce *Wydawnictwa Muzeum Morskiego w Gdańsku w nrze 3—4/1964 „Kwartalnika”*, s. 452.

<sup>2</sup> Skandynawska, a szczególnie wikingińska, sztuka skutnicza została przy tym w wielu pracach naukowych, nie mówiąc o popularyzatorskich, osnuta nieco przesadnym uwielbieniem, wpływającym z często podświadomego przeświadczenia o wrodzonej wyższości szkutników germańskiej Skandynawii, co piszący te słowa zapamiętał z okresu studiów okrętowych na Politechnice Gdańskiej przed 1939 r. Trzeba przyznać, że nie dotyczy to, ogólnie biorąc, współczesnych poglądów w krajach skandynawskich.