

# Wilczewski, Herbert

---

## "Zabytki szkutnictwa skandynawskiego", Przemysław Smolarek, Gdańsk 1963 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 12/1, 133-135

---

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.

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 szkutniczej 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 szkutniczej 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 szkutniczej 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 szkutnicza 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.

zachód. Po takiej zaś prezentacji należałoby pokusić się nie tylko o przedstawienie pełnego inwentarza zabytków skandynawskich, lecz także postarać się tam, gdzie to jest możliwe, o właściwe umiejscowienie zabytków obu obszarów w rozwoju sztuknictwa wspólnego akwenu bałtyckiego.

Dla historii techniki sztukniczej u nas i w Skandynawii czynniki geografii i fizjografii mają, zwłaszcza dla początków sztuki sztukniczej, ogromne znaczenie. Najwcześniejsze populacje posuwały się w ślad za ustępującym zlodowaceniem z południa na północ i to wyznacza też szlak pierwotnych umiejętności technologicznych. Późniejsze zaś opanowywanie dalszej Północy z innych kierunków nie może zaciemniać zasadniczego obrazu.

W rozdziale *Zarys rozwoju łodzi skandynawskich do VII wieku* autor twierdzi, że „w środowiskach pierwotnych, o niskim poziomie techniki, duży wpływ na sposób budowy środków transportu wodnego wywiera rodzaj będącego do dyspozycji budulca” (s. 26). Zjawisko to dotyczy jednak nie tylko środowisk o niskim poziomie techniki, a problem jest znacznie bardziej złożony. Rozdziały *Jednostki Wikingów* i *Okręty wojenne* omawiają okresy: szczytowy i schyłkowy w rozwoju sztuknictwa skandynawskiego, które są stosunkowo najlepiej znane. Należałoby tu na wstępie podkreślić, że specyficzny charakter działalności grup wikingich wcale nie eliminował zarówno ucześnieństwa w tych grupach osobników i podgrup etnicznie nieskandynawskich, jak i użytkowania sprzętu oraz jednostek transportu morskiego, sporządzonego przez nieskandynawów.

Czytelnikowi tomu nasuwają się krytyczne uwagi również co do sposobu prezentacji architektury i techniki sztukniczej. W szczególności specjalista inżynierii sztukniczej potrafiłby zapewne dać bardziej precyzyjny i przejrzysty obraz strony technicznej zagadnienia. Obecnie przy tym obraz ten zaciemnia chwiejna terminologia<sup>3</sup>, której właściwe ustalenie, co prawda, może sprawiać duże trudności. Jednakże i tu przyciągnięcie do pełniejszej współpracy właściwych specjalistów — których zresztą nie brak — dałoby dobre rezultaty. Mam zaś tu na myśli nie tylko leksykografów i inżynierów, z którymi się autor, jak to zaznacza we *Wstępie* (s. 10), konsultował, lecz przede wszystkim specjalistów „na styku”.

Po rozdziałach o charakterze głównie opisowym w *Uwagach końcowych* przedstawił autor syntezę swego spojrzenia na rozwój sztuknictwa skandynawskiego. O ile przy tym w komentarzach do zabytków skandynawskich niepokoił czytelnika brak systematycznego wiązania tych zabytków z warunkami ekonomiczno-społecznymi, to tutaj autor w sposób przekonywający stwierdza: „Krystalizowanie się jednostek przydatnych do bardziej specjalnych celów szło w parze z rozwojem stosunków społeczno-gospodarczych [...]. Różnicowanie się potrzeb w zakresie usług żeglugowych było ściśle powiązane ze zmianami w dziedzinie stosunków produkcji i postępującego rozwarstwienia społecznego. Dopóki nie wytworzyła się warstwa ludzi trudniących się handlem, specjalny statek kupiecki był niepotrzebny. Charakter wymiany handlowej znajduje swe odbicie w formie i budowie służącej temu jednostki. Luksusowemu charakterowi wymiany handlowej okresu wikingich, uprawianej na niespokojnych szlakach, dobrze odpowiada statek o małej ładowności. Poważne przemiany w zakresie żeglugi handlowej przyniósł przełom XII/XIII wieku. Zewnętrznym przejawem tych przemian było m. in. przejście dominującej roli przez kupców hanzeatyckiego związku miast. Gdy przedmiotem handlu stały się towary masowe, notujemy kształtowanie się nowego statku kupieckiego „kogi” (ss. 137—138). Autor kończy wywody stwierdzając, że „kluczem do właściwego zrozumienia głównych linii rozwojowych budownictwa okrętowego wczesnego średniowiecza jest rozpatry-

<sup>3</sup> Nie najlepszy jest poza tym termin: nordyjski, który sobie autor upodobał.

wanie jego ewolucji technicznej w ścisłym powiązaniu z szeroko pojętym procesem rozwoju gospodarki i polityki morskiej. Wierzę, że kryteria takie znajdują uzasadnienie i potwierdzenie w nowych materiałach i studiach" (s. 138). Z tej słusznej tezy wynika jednak właśnie postulat szerokiej współpracy z historykami gospodarczymi i innymi specjalistami.

Tom zamyka *Lista ważniejszych zabytków szkutnictwa skandynawskiego, odkrytych w Danii, Norwegii i Szwecji*, która obejmuje 95 pozycji i jest dla czytelnika polskiego bardzo przydatna, podobnie jak następująca po niej *Bibliografia* (185 pozycji). Na końcu podano obszerne streszczenie w języku angielskim (ss. 157—163). I tu nasuwa się nieodparcie uwaga: o ileż większy byłby pożytek, gdyby specjalistę obcego mogło takie streszczenie naprowadzić na materiały o zabytkach szkutnictwa słowiańskiego. Sprawa jest przy tym niebłaha, bo np., nie mogąc doczekać się polskich opracowań, odpowiadających współczesnym wymaganiom stawianym pracom z zakresu historii techniki szkutniczej, Instytut Etnografii (Institut für Volkskunde) Akademii Nauk NRD od kilku lat obejmuje zasięgiem swoich badań także nasze wybrzeże aż po Zalew Wiślany. Instytut ten dysponuje rozbudowaną i solidną pracownią, statkiem badawczym i zespołem pracowników (m. in. doc. W. Rudolph). Po utworzeniu podobnej pracowni u nas możliwa więc byłaby efektywna współpraca, tematyka bowiem wybitnie nie nadaje się dla samotnych, choć pionierskich poczynań indywidualnych.

Herbert Wilczewski

Ryszard Palacz, *Abelard*. „Wiedza Powszechna”, Warszawa 1966, ss. 192.  
Joseph Pieper, *Tomasz z Akwinu*. Przełożyła z jęz. niemieckiego Z. Włodkowska. „Znak”, Kraków 1966, ss. 152.

Mniej więcej w tym samym czasie — na początku lata 1966 r. — ukazały się dwie książki, które, chociaż pisane z diametralnie różnych stanowisk i dotyczą różnych postaci, prowokują do wspólnego omówienia. Do porównań skłania przede wszystkim fakt, że obie pozycje stanowią przyczynek do historii filozofii, i to filozofii średniowiecza. Jedna omawia życie i działalność filozofa wieku XIII — Piotra Abelarda; druga — filozofa wieku XIII — św. Tomasza z Akwinu. Obie książki są kolejnymi tomikami serii o podobnie zakrojonej problematyce. Książka o Abelardzie wchodzi w skład serii „Wiedzy Powszechnej” *Myśli i ludzie*; książka o Tomasz — w skład serii „Znaku” *Ludzie i czasy*. Trzeba jednak zaznaczyć, że seria „Wiedzy Powszechnej” egzystuje już od kilku lat i ma na swoim koncie dwadzieścia parę pozycji, niektóre naprawdę znakomite, a seria „Znaku” istnieje dopiero od niedawna i poza Tomaszem z Akwinu wydała na razie tylko dwie książeczki: o św. Augustynie i Pawle z Tarsu.

Ciekawe, jak w wypadku dwu omawianych książek uwydatnia się w czysto formalnym układzie treści drobna, zdawałoby się, różnica w tytule serii. W książce R. Palacza na plan pierwszy wybijają się istotnie „myśl”, czyli dzieło Abelarda w ścisłym powiązaniu ze współczesnymi mu prądami filozoficznymi. Abelard jako człowiek — mimo szerokiego omówienia kolei jego życia — nakreślony jest dosyć papierowo. Przeciwnie u J. Piepera. Zgodnie z tytułem serii, na pierwszym miejscu widać plastycznie postać św. Tomasza — nie jego poglądy, ale jego samego jako twórcę tych poglądów. „Czasy”, w których żył i tworzył Tomasz z Akwinu, ukazane są jako — wnikliwie zresztą scharakteryzowane — tło jego działalności. Te dwa niejednakowe układy dają przykład różnicy może niezbyt istotnej, niemniej jednak wskazującej w ogólnych zarysach na odmienny klimat obu pozycji. Rozbieżności będzie zresztą więcej.