

Wilczewski, Herbert

Duńskie przyczynki nautologiczne

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 12/1, 205-207

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.



ciągłej linii przechodzenia własności badanego obiektu uważa za warunek *sine qua non* powodzenia w zakresie heurystyki.*

Postulaty autora pod adresem archiwistów sprowadzają się do: 1) sporządzenia dokładnych inwentarzy planów, map, rysunków itp. znajdujących się w aktach (w zespołach archiwalnych) nie tylko w kolekcjach (zbiorach) specjalnych, które są w zasadzie opracowane; 2) sporządzenia dokładnych zestawień źródeł pisemnych do dziejów architektury i opracowania konkordancji z zachowanymi planami; 3) opracowania katalogów rzeczowych i topograficznych dla całości akt przechowywanych w archiwach; 4) zwrócenie szczególniejszej uwagi na plany, rysunki i mapy anonimowe (pozbawione opisu), których archiwista nie jest w stanie zidentyfikować, a które mogą stanowić kluczowe źródła w rękach fachowego badacza. Pomyłki lub nieścisłości archiwisty-laika, na tym polu mogą bowiem, jak autor udowadnia przykładami, wprowadzić wiele zamieszania i utrudnić lub wręcz uniemożliwić badania.

Artykuł napisany jest z dużą znajomością problematyki, porusza szereg zagadnień w pełni aktualnych również *mutatis mutandis* w naszych warunkach. Wspomnieć wypada, że w toku swych uwag autor wypowiada także parę postulatów ogólnych, słusznych nie tylko na terenie Czechosłowacji, wskazując m.in. na potrzebę zajęcia się przebadaniem problematyki rozwoju ingerencji państwa i związków publiczno-prawnych w domenę własności prywatnej, ze szczególnym naciskiem na dzieje prawa budowlanego. Drugim takim postulatem jest wskazanie na potrzebę bliższego zajęcia się zagadnieniami historycznego rozwoju cen materiałów i kosztów działalności budowlanej. Wreszcie bardzo ważny jest problem uzyskania należytego rozeznania w sposobach prowadzenia rachunkowości w odległych epokach, i to zarówno w zakresie systemów stosowanych w urzędach publicznych, jak i w zarządach dóbr magnackich.

Ciekawe swe rozważania autor kończy stwierdzeniem, że „z punktu widzenia historii architektury żaden zespół archiwalny nie może być z góry uznany za jałowy”.

Z. K.

DUŃSKIE PRZYCZYNKI NAUTOLOGICZNE

W roczniku 1965 publikacji duńskiego Muzeum Handlu i Żeglugi, mieszczącego się w historycznym zamku Kronborg w Helsingørze, „Handels-og Søfartsmuseets Årbog” Ole Crumlin-Pedersen¹ zamieścił rozprawę o wczesnych stadiach rozwoju kogi. Zamiarem autora było m.in. zdeterminowanie oryginalnych cech fryzyjskich kogi, przesłedzenia jej rozprzestrzeniania na duńskich wodach przybrzeżnych, naświetlenie handlu fryzyjskiego na północy w stuleciach przedwikingińskich oraz polemika z poglądem, że koga była inwencją niemieckich hanzeatów, który wyraził Paul Heinsius w pracy *Das Schiff der hansischen Frühzeit* (Weimar 1956).

W oparciu o analizę obszernego materiału źródłowego Crumlin-Pedersen dowodzi, że argumentacja Heinsiusa nie da się utrzymać ani w odniesieniu do rzekomo specyficznie hanzeatyckiej konstrukcji stępki kogi, ani do systemu „odwrotnie” — zakładkowego poszycia, który Heinsius wiąże z „hanzeatyckim” sposobem szkieletowej budowy kadłuba kogi, przeciwstawiając go sposobom rzymskim i skandynewskim. Crumlin-Pedersen dowodzi, że fryzyjskie statki typu *kaag* stanowiły bliską paralelę do starszych kog. Potwierdzeniem tego jest dobrze zachowany wrak

¹ Por. w nrze 3/1965 „Kwartalnika” (s. 482) informację o pobycie inż. Pedersena w Polsce.

kogii, zbudowanej ok. 1400 r., długość 23,5 m i szerokość 7 m, wydobyty w porcie Bremy w 1962 r.², który wykazuje wyraźne paralele konstrukcyjne do typu *Kaag*. Cech zaś wczesnej kogi hanzeatyckiej można doszukiwać się w modelu statku typu *kaag*, wiszącym w kościele w Nibe w północnej Jutlandii. W łodzi z Utrechtu, datowanej na ok. 800 r., autor upatruje typ, z którego wywodzili się fryzyjskie statki morskie IX w., znane później pod nazwą *holk*, które różniły się już zasadniczo od płaskodennych kog. Łódź z Brugii, datowaną na V lub VI w., należy — zdaniem autora — uważać za przedstawiciela podstawowej postaci, z której rozwinął się typ *cog/kaag* dla żeglugi w płytkich wodach pływowych i na Renie.

Crumlin-Pedersen dzieli typy duńskich *kaag* na trzy grupy: długie niskie jednostki wąskodenne, które autor uważa za wczesną fryzyjską ekspansję na wody duńskie; jednostki szersze o stromych, prostopadłych burtach, używane jako łodzie rybackie, lichtugi i promy, grupa ta wydaje się należeć do typu wczesnych kog hanzeatyckich i późnośredniowiecznych form lżejszych; z trzeciej wreszcie grupy, importowanej z Holandii na początku XV w. rozwinęły się statki handlowe.

Z dwóch podstawowych typów łodzi fryzyjskich kogą bardziej nadaje się do penetracji Bałtyku dwoma możliwymi szlakami: Limfjordem i szlakiem Treene-Schlei. To też jednostki typu *kaag* grupy pierwszej są znajdowane w izolowanych wodach zachodniej części Limfjordu i rzeki Schlei, które były ogniskowymi punktami szlaków fryzyjskich. Seria szwedzkich nazw miejscowych, zaczynających się sylabą *kugg*, lub *kogg* odnosi się do tego typu statku.

Skandynawskie statki towarowe rozwinęły się ok. 800 r., stopniowo wypierając Fryzów z handlu północnego. W ciągu XIII w. statki te zwiększały wymiary, jednak warunki ekonomiczno-polityczne dały preferencję ciężkiej koczce, która stała się głównym wielkim statkiem wieków XIV i XV. Zdaniem bowiem autora, hanzeatyccy skutnicy byli wprawdzie w stanie powiększyć prosty typ kogi, ich kwalifikacje nie były jednak wystarczające dla rozwinięcia bardziej skomplikowanych wzorów skandynawskich w dostatecznie mocne i sprawne duże jednostki.

Można by tu dodać, że skutnicy hanzeatyccy niekoniecznie musieli być Niemcami, skoro np. w Meklemburgii chłopci jeszcze w XIV w. mówili po słowiańsku, a w Rostocku pozostała Wokrenterstrasse (ulica Okrętowa)³.

Praca Ole Crumlin-Pedersona stanowi cenny przyczynek nautologiczny. Wysoko trzeba w niej cenić precyzję rozważań technicznych, przy jednoczesnym wykorzystaniu wszelkich innych źródeł, łącznie z toponomastyką, nie mówiąc już o ikonografii i źródłach pisanych. Do niedociągnięć pracy należy natomiast słabe uwzględnienie gospodarczego tła rozwoju skutnictwa północnoeuropejskiego. Można byłoby się też spodziewać, że autor — choć pokrótce — zajmie się bliższym wyjaśnieniem przyczyn, dla których skutnictwo skandynawskie nie rozwinęło własnych konstrukcji wielkich statków towarowych, a musiało ustąpić przed kogą hanzeatycką.

Innym interesującym przyczynkiem nautologicznym ze wspomnianego rocznika jest praca A. W. Langa o najstarszej mapie morskiej europejskiej północy. W latach zmagania wojennych ze zbuntowanymi Niderlandami hiszpański sztab generalny zlecił sporządzenie dwóch zbiorów map wojskowych, zestawionych w atlasy, do których dodano wielkie karty przeglądowe najważniejszych szlaków morskich. Tak więc atlas, sporządzony w 1592 r. a dziś znajdujący się w Madrycie, zawiera obszerne kartograficzne przedstawienie szlaków morskich całej Europy północnej. Autor atlasu Christian s'Grooten długie lata był w służbie hiszpańskiej, uchodząc za jednego z najzdolniejszych kartografów swego czasu. Jego atlasy przez długie

² Por. informacje o tym znalezisku w nrze 1—2/1965 „Kwartalnik”, s. 216.

³ Por.: K. Górski, *Polska w zlewisku Bałtyku*. Gdańsk — Bydgoszcz — Szczecin 1947, s. 43.

stulecia były jako wojskowe niedostępne i dlatego nie mogły wywrzeć wpływu na rozwój starszej kartografii zachodniej Europy, należą jednak do najbardziej szczegółowych i artystycznie najwartościowszych zbiorów map swego rodzaju. S'Grooten uwypuklił umiejętnie szczegóły ważne dla żeglugi, choć artystycznym zdobnictwem starał się niekiedy ukryć pewne luki w danych. „Królewskie szlaki żeglarzy” oznakował on kierunkami kompasowymi, głębiami i różnorodnym znakowaniem dna morskiego, dodając do tego wyczerpujący opis krytyczny. W całości atlas zawiera wystarczająco dokładne graficzne, kartograficzne i hydrograficzne przedstawienie głównych szlaków żeglugowych, informujące o grożących niebezpieczeństwach. Jego *Descriptio regni Daniae* stanowi ponadto najstarszą kartę szlaków morskich europejskiej północy a równocześnie jeden z najwcześniejszych przykładów kartografii tematycznej. Prócz tego atlas s'Grootena zawiera również starannie wykonane rysunki współczesnych mu żaglowców.

Herbert Wilczewski

„HISTORIA AGRICULTURAE”

„Historia Agriculturae” wydawana w Groningen jest rzadko spotykanym w polskich bibliotekach organem Holenderskiego Instytutu Agronomiczno-Historycznego, w zarządzie którego zasiada m.in. znany w Polsce prof. B. H. Slicher van Bath z Wageningen¹. Podamy tu przegląd zawartości otrzymanych roczników tego czasopisma: R. 6 za 1962 r. (ss. 273) i R. 7 za 1963 r. (ss. 284).

Każdy rocznik „Historiae Agriculturae” składa się z części organizacyjnej (aktualny skład władz Instytutu, skład komisji wydawniczej i sprawozdania Zarządu z działalności za rok 1958—1960 wzgl. 1961), z bibliografii prac z zakresu historii agrarnej (w R. 6 za rok 1956, w R. 7. za lata 1957—1958, a więc z niemałym opóźnieniem), dalej idą materiały do bibliografii holenderskich robotników rolnych w XIX w.; ostatnią część rocznika stanowią obszernie niekiedy artykuły.

W roczniku szóstym na ss. 117—273 mamy interesującą rozprawę J. A. Kupe-rusa o wynikach ekonomicznych pierwszych stu lat działalności największego holenderskiego przedsiębiorstwa rolnego — polderu Wilhelminy (*Hondert jaar be-drijfsresultaten van de Wilhelminapolder 1814—1913*). We wstępie do artykułu L. S. Meihuizen pokazuje ekonomiczne podłoże założenia w 1809 r. tego polderu, zajmującego powierzchnię około 1400 ha i położonego w prowincji Zeeland na północ od miasta Goes. Mianowicie kupcy rotterdamscy chcieli zapewnić swoim firmom produkty rolne na eksport, a równocześnie zabezpieczyć część swoich funduszy w niepewnych czasach francuskiej okupacji.

Autor artykułu przywiązuje dużą wagę do metod księgowania stosowanych przez skarbników kompanii — właściciela polderu. Na podstawie zapisów księgowych sporządza on bilanse strat i zysków za każdy rok omawianego stulecia. Tylko w latach 1813 i 1879 wydatki eksploatacyjne były większe od wpływów. W ciągu pierwszych 25 lat dochody przeznaczano głównie na spłaty pożyczki udzielonej kompanii przez jej członków. W latach następnych, z wyjątkiem 1879 r. kompania mogła już wypłacać członkom dywidendę, nawet w latach kryzysu agrarnego w latach 1880—1895. Wysokość dywidendy uzależniona była od wyników finansowych i od wielkości sum inwestowanych w gospodarstwo. Wyniki finansowe zależały z kolei od cen produktów rolnych i od wysokości plonów poszczególnych roślin. Wydatki cechuje bardziej regularny rozwój niż dochody.

¹ Por. recenzję pracy tego autora *The Agrarian History of Western Europa a.D. 500—1850* (London 1963) pióra W. Rusińskiego w „Rocznikach Dziejów Społecznych i Gospodarczych”, 1965, t. 27, ss. 143—149.