

Brocki, Zygmunt

W sprawie XVII wiecznej kolei linowej w Gdańsku

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 13/4, 819-821

1968

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.



Zygmunt Brocki

W SPRAWIE XVII-WIECZNEJ KOLEI LINOWEJ W GDAŃSKU

Dr Zbigniew Schneigert we wstępie doniesienia *Pierwsza osobowa kolej linowa w Europie Wschodniej*, opublikowanego w nrze 1/1968 „Kwartalnika Historii Nauki i Techniki” (s. 103), pisze: „Jedną z pierwszych kolei linowych o dużej długości była wykonana w Gdańsku w 1644 r. przez Holendra Adama Wybego von Harlingen; składała się z jednej liny bez końca (o biegu zamkniętym), na której zawieszono szereg koszy transportujących ziemię do budowy fortyfikacji na górze Biskupiej”; i w przypisie: „Sztynch Hondiusza przedstawiający tę kolejkę znajduje się m. in. w Bibliotece Gdańskiej PAN; por. np.: *Portrety i sceny polskie w sztychach Falcka i Hondiusza*. Gdańsk 1955, ryc. 47”.

Zaszła tutaj pomyłka, może drobna, ale warta jednak skomentowania.

Otóż kolej linową, o której tu mowa, zbudowano w celu transportu ziemi do umocnienia wałów obronnych wzdłuż zachodniego skraju Starego Przedmieścia, stanowiących fragment wewnętrznych renesansowych fortyfikacji otaczających Gdańsk. Ziemię transportowano z leżącej na zachód od Starego Przedmieścia, poza Kanałem Raduńskim, Biskupiej Górki (pierwotnie wzgórze to nazywało się Górką, później Starą Górką, następnie Bischofsberg, obecnie Biskupia Górka, a nie „góra Biskupia”), stanowiącej jeden z punktów zewnętrznych fortyfikacji otaczających Gdańsk od zachodu: w latach 1628—1639 zbudowano tam szaniec zwany Szwedzkim.

Źródłem pomyłki dra Schneigerta jest może cytowany przez niego w przypisie album. Z zupełnie niezrozumiałych bowiem powodów wzmiankowany sztych W. Hondiusza w albumie tym zreproduковано, wykadrowując z kliszy kilka fragmentów, m. in. legendę do liter umieszczonych na samym rysunku, przedstawiającym kolejkę i fragment Gdańska. Przy Biskupiej Górze umieszczona jest tam litera *E*, przy wałach zaś Starego Przedmieścia — litera *F*, a legenda objaśnia (w językach: łacińskim i niemieckim): *E* — tu się ziemię załadowuje, *F* — tu się wyładowuje. A więc ziemię transportowano nie na Biskupią Górkę (gdzie już zresztą była fortyfikacja), lecz z tego wzniesienia na teren po wschodniej stronie Kanału Raduńskiego (gdzie modernizowano wały). Także napis w górnej środkowej części sztychu mówi, że przedstawia on nowy wynalazek, czyli przemyślną maszynę do transportu ziemi *ex Monte Episcopali* na budowę wałów miasta Gdańska; i ten napis został wykadrowany z reprodukcji w albumie.

Inna sprawa, że podpis pod ryc. 47 w *Portretach i scenach polskich* mówi: „Prace nad umacnianiem fortyfikacji Starego Przedmieścia w Gdańsku w r. 1644”. Wstęp zaś w albumie jeszcze dokładniej zapowiada rycinę, o którą nam chodzi: „[...] upamiętniona przez Hondiusza scena sypiania wałów gdańskich pod kierunkiem holenderskiego fortyfikatora Ada-

ma Wijbego, który potrzebną do tego celu ziemię czerpał z przeciwnieję Biskupiej Górki, posługując się przy tym kolejką linową. Ciekawe te rysunki reprodukuje w niniejszym zbiorze [...]” (s. 9). Rzeczywiście jednak nigdzie nie wspomina się, ani tu, ani w *Spisie reprodukcji* — mimo że nadano mu w części pewne rysy pozorujące naukowość — że reprodukcja (?) nie pokrywa się z oryginalnym sztychem.

Sztych ten w całości zreprodukowany jest m. in. w artykule dra inż. A. Tuteina Noltheniusa *Wiebe Adams (Adam Wybe) uit Harlingen, de uitvinder van de kabelbaan voor massavervoer, bouwt deze in 1644 te Danzig*, w nrze 5—6/1948 holenderskiego miesięcznika „Weg en Waterbouw” (ss. 54—64). Jest tu również reprodukcja sztychu J. Leopolda (z *Theatrum machinarum hydrotechnicarum*, 1714 r.), przedstawiającego bardzo dokładnie 4 fragmenty konstrukcji kolei Wybego, oraz kilka rekonstrukcyjnych rysunków dotyczących szczegółów technicznych zarówno jej, jak i innych kolei linowych, wcześniejszych (głównie z wieków XV—XVII) i późniejszych. Są tutaj ponadto trzy mapy: świata, Europy i Indonezji, na których zaznaczono miejscowości, gdzie budowano, w różnych epokach, takie koleje.

Artykuł dra Tuteina Noltheniusa dokładnie omawia kolej Wybego na tle podobnych konstrukcji w innych krajach świata, zawiera też ciekawe informacje o wielu inżynierskich dziełach Wybego w Gdańsku i innych miastach Polski, a na końcu daje zestawienie 64 pozycji literatury i źródeł ikonograficznych, zarówno odnoszących się do Wybego i jego kolei, jak i do historii powszechnej kolei linowych (najstarsza pozycja pochodzi z 1651 r.).

W artykule tym specjalny fragment poświęcony jest formie nazwiska Wybego. Znajduje się też tutaj reprodukcja jego autografu; podpis brzmi: Wybe Adams. Nazwisko to pisano bardzo różnie; jak widzieliśmy, np. Wijbe. Na portrecie Wybego umieszczonym w prawej górnej części sztychu Hondiusza (czego znów nie ma na reprodukcji w *Portretach*) napisano: Wybe Adam von Harlingen; na plakietce na środku: Adami Wiebe. W każdym razie nie powinno się pisać (jak w doniesieniu dra Schneigerta): von Harlingen, bo to forma niemiecka, lecz: van Harlingen, bo idzie tu o Holendra.

Dodać warto, że na Biskupiej Górze po I rozbiórce Polski powstało obserwatorium astronomiczne. Zbudował je i tu prowadził obserwacje chojniczanin Mateusz Wolf (1724—1784), który zapoznał się w Halle z Christianem Wolffem i stał się wyznawcą jego idei¹. Informacja ta rozszerza znajomość zasięgu wolfianizmu w Gdańsku, o czym pisał ostatnio w „Kwartalniku Historii Nauki i Techniki” (wymieniony z innej przyczyny w doniesieniu dra Schneigerta) dr Wacław Olszewicz².

OD REDAKCJI

Dr Z. Schneigert po zapoznaniu się z powyższą wypowiedzią potwierdził, że do jego artykułu, we wstępnym fragmencie dotyczącym m. in. kolei linowej w Gdańsku, istotnie wkradła się pomyłka. Dr Schneigert poinformował nas ponadto, że oryginalny egzemplarz omawianego sztychu Hondiusza znajduje się m. in. w archi-

¹ Por.: Ł. Kurdybacha, *Stosunki kulturalne polsko-gdańskie w XVIII w.* Gdańsk 1937, s. 86.

² Por. w nrze 1/1968 (s. 152) jego recenzję z książki: I. Stasiewicz, *Poglądy na naukę w Polsce okresu oświecenia* [...].

wach firmy „Pohlig A. G.” w Kolonii, która udostępniła drowi Schneigertowi pełną reprodukcję sztychu, gdzie widnieją wszystkie napisy przytoczone przez Z. Brockiego.

Tak więc „pomyłka, może drobna”, została całkowicie wyjaśniona i sprostowana. „Ale warta jednak skomentowania” — że dalej zacytujemy Z. Brockiego — byłaby z kolei ujawniona tu procedura reprodukcji rycin mających niez ocenioną wartość źródłową: w nieautentycznej formie i bez jakiegokolwiek uprzedzenia o tym czytelnika, jak fatalnie, 13 lat temu, zrobiło w cytowanym albumie poważne wydawnictwo naukowe. Redakcja dysponuje, niestety, dalszymi trzema przykładami podobnego reprodukcji tegoż samego sztychu Hondiusza; przykłady dotyczą wydawnictwa naukowotechnicznego, które by mogło i powinno, jak się zdaje, znać o wiele bliższą nawet drogę do oryginału ciekawego sztychu, niż ta, z której miał okazję skorzystać nasz autor.