

Drapella, Władysław A.

Pierwsze posiedzenie Zespołu Badań Nautologicznych

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 16/1, 195-198

1971

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.



Z DZIAŁALNOŚCI ZAKŁADU HISTORII NAUKI I TECHNIKI PAN

PIERWSZE POSIEDZENIE ZESPOŁU BADAŃ NAUTOLOGICZNYCH

Znaczenie badań nautologicznych, jeżeli nie wzrasta, to w każdym razie — mimo wielu trudności — wyraźnie się utrwała. Duża w tym zasługa Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, ale również nie miała Komitetu Historii Nauki i Techniki PAN oraz Zakładu Historii Nauki i Techniki PAN.

Przez pewien czas istniała w Gdańsku Sekcja Historii Polskiej Techniki Morskiej Komitetu Historii Nauki i Techniki PAN, prowadzona przez nieżyjącego już prof. Aleksandra Rylkego. Sekcja zorganizowała w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni dwudniową sesję (5—6 X 1956 r.), na której przedstawiono tematykę i potrzeby badań w zakresie nautologii oraz projekt powołania specjalistycznego towarzystwa naukowego.

Już w 1954 r. prowadzone były rozmowy z Wydziałem I — Nauk Społecznych i IV — Nauk Technicznych Polskiej Akademii Nauk w sprawie stworzenia Zespołu Nautologicznego oraz pracowni, która nosiłaby nazwę — Gabinetu Nautologicznego. Projekt ten referowano również w Gdańskim Komitecie Wojewódzkim PZPR.

W marcu 1957 r. rozpoczęło działalność Polskie Towarzystwo Nautologiczne. W 1958 r. zaczął ukazywać się „Biuletyn Nautologiczny”, a w 1966 r. kwartalnik „Nautologia”. Również w marcu 1958 r. Sekretariat Naukowy PAN podjął uchwałę dotyczącą opieki nad Polskim Towarzystwem Nautologicznym. Jednakże skromne środki materialne nie pozwalały nadal Towarzystwu na aktywizację badań naukowych, dlatego w latach 1968—1969 podjęto starania o utworzenie Pracowni Nautologii PAN, prof. Ludwik Zabrocki zabiegał nawet o powołanie do życia Instytutu Nautologii. Ponieważ brak etatów przeszkodził realizacji tych zamierzeń, PTN zwróciło się do Rady Naukowej i Kierownictwa Zakładu Historii Nauki i Techniki PAN z propozycją zorganizowania Zespołu Badań Nautologicznych. Kierownictwo Zakładu przychyliło się do wniosku Towarzystwa. Przewodnictwo nowopowstałego Zespołu powierzono prof. Bolesławowi Kasprowiczowi, jednemu z wybitnych twórców naszej gospodarki morskiej.

W skład Zespołu weszli: mgr Walenty Aleksandrowicz (Wejherowo), mgr Tadeusz Białas (Gdynia), mgr Władysław A. Drapella (Gdynia), mgr Alicja Kasprzycska (Warszawa), mgr Zygmunt Kłodnicki (Wrocław), dr Konrad Misztal (Gdańsk), doc. Andrzej Piskozub (Gdańsk), lek. med. Mieczysław Prosnak (Łódź), mgr Henryka Romańska (Wrocław) oraz mgr Herbert Wilczewski (Kwidzyn).

*

Pierwsze, robocze zebranie Zespołu odbyło się w dniach 29—30 maja 1970 r. w gmachu Instytutu Budownictwa Wodnego PAN w Oliwie. Poświęcono je sprawom organizacyjnym i dyskusji nad zgłoszonymi konspektami prac badawczych oraz planom pracy na rok 1970 i na lata 1971—1975.

W pierwszym dniu posiedzenia obradom przewodniczył doc. Andrzej Piskozub. W dniu tym konspekty referowali: mgr W. Aleksandrowicz, mgr T. Białas i doc. A. Piskozub.

Zebranie zagał i omówił sprawy organizacyjne mgr W. A. Drapella. Następnie przystąpiono do referowania konspektów prac.

Pierwszy referował konspekt pracy mgr W. Aleksandrowicz *Związek gdańskich*

kapitanów morskich od XIII do XIX wieku. Referent przedstawił początki gdańskiego bractwa morskiego na tle genezy innych związków żeglarzy w Europie. Szczególnie dużo uwagi poświęcił działalności związku w XV i XVI stuleciu, a więc jego dziejom pod panowaniem krzyżackim, stosunkom istniejącym między związkiem i zakonem, rozwojowi związku, ławie kapitanów morskich w Dworze Artusa, szpitalowi żeglarzy gdańskich w XV i XVI wieku, stosunkowi żeglarzy do królewskich zamierzeń w zakresie polityki morskiej w XVI w. i ordynacji związkowej z roku 1574. W następnych częściach pracy omówione będą dzieje związku w XVII i w pierwszej połowie XVIII stulecia (ordynacja z 1602 r., kasa samopomocowa) oraz okres schyłkowy (lata trzydzieste XIX w.).

Referent odpowiedział na szereg pytań dotyczących m. in. źródeł, miejsca pracy w historiografii Gdańska i wśród innych prac poświęconych problematyce morskiej, stanu dotychczasowych badań nad dziejami Związku Kapitanów Morskich (nazwa umowna).

Mgr T. Białas przedstawił konspekt pracy *Problemy techniki morskiej i żeglugi śródlądowej w działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej*. Autor planuje podzielić jej na cztery części. W pierwszej przedstawi genezę tej organizacji (dzieje organizacji przedligowych: Stowarzyszenia „Bandera Polska”, Ligi Żegluga Polskiej, Ligi Morskiej i Rzecznej). W następnej problemy techniki morskiej (w zakresie rybołówstwa, żegluga, nawigacji, budownictwa okrętowego i portowego). W trzeciej, problemy techniki śródlądowej (transportu rzeczno-wodnych dróg śródlądowych). W ostatniej zaś zagadnienia wiążące się z działalnością popularyzacyjną LMiK w zakresie tematyki technicznej.

W ożywionej dyskusji uczestniczyli prawie wszyscy obecni. Doc. A. Piskozub zaproponował zmianę tytułu pracy na *Technika transportu wodnego w działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej* i wprowadzenie w tytułach poszczególnych części terminów „transport morski”, „transport rzeczny” i „transport wodny”. W. A. Drapella poruszył sprawę właściwego ukazania i udokumentowania inspirującej roli wszystkich lig w rozwoju technicznym naszej działalności morskiej, żegluga śródlądowej i gotowości wodnych dróg śródlądowych do transportu oraz skutków tej inspiracji. Ponadto poddał analizie układ pracy i zaproponował wydzielenie problemu popularyzacji w formie osobnego studium. Prof. W. Urbanowicz zwrócił uwagę na rolę jaką odegrała Liga Morska i Kolonialna w popularyzacji zagadnień technicznych.

W wyniku dyskusji temat pracy został zmieniony, zgodnie z propozycją doc. Piskozuba. Wydaje się jednak, że w toku pracy trzeba będzie dokonać dalszych zmian, ponieważ celem jej powinno być ukazanie roli Ligi i poprzedzających ją organizacji w inspirowaniu postępu technicznego w żegludze, działalności portów, rozwoju budownictwa okrętowego i marynarki wojennej, a nie techniki transportu wodnego.

W dalszym ciągu posiedzenia mgr Drapella zapoznał zebranych z koncepcją i stanem — trwających od 1968 r. — prac nad *Polskim ilustrowanym słownikiem nautologicznym*.

W trakcie dyskusji idea *Słownika* i koncepcja układu kartotek (alfabetycznych, rzeczowych i autorskich) zyskała pełne uznanie. Prowadzenie bowiem bez materiału terminologicznego studiów nad jakąkolwiek dziedziną gospodarki nautycznej państwa jest bardzo utrudnione. *Słownik nautologiczny* oraz zasoby kontekstowe zgromadzone w kartotekach — dostępnych wszystkim zainteresowanym — powinny trudności te, w pewnym stopniu, usunąć.

Praca nad *Słownikiem* znajduje się w planie badawczym Zakładu Historii Nauki i Techniki.

Następnie doc. A. Piskozub przedstawił konspekt pracy *Rozwój historyczny światowej floty morskiej i morskich portów handlowych świata, jako podstawa dla kształtowania prognoz rozwojowych żegluga morskiej i portów morskich PRL*.

Realizację tematu planuje autor w trzech etapach odpowiadających częściom pracy. W części pierwszej (*Miejsce transportu wodnego w systemie transportowym w przekroju dziejowym*) uwzględnione zostaną — zgodnie z podziałem T. Ocioszyńskiego — trzy „szczeble” rozwojowe transportu wodnego (p o t a m i c z n y, t a l a s o i c z n y, o c e a n i c z n y), elementy integrujące i dzielące transport śródlądowy i morski, rola komunikacyjna środowiska wodnego, podział zadań przewozowych (w wyniku „rewolucji technicznej” neolitu) pomiędzy transport lądowy i wodny w kręgu kulturowym egejsko-bliskowschodnim (2700—1200 p.n.e.), antycznym-śródziemnomorskim (1200 p.n.e. — 300 n.e.) i europejskim (300—1800), jak również zmiany w wyniku przeobrażeń technicznych XIX—XX w.

W rozwoju transportu doc. Piskozub zamierza wydzielić etap integracji (1787—1841), ekspansji (1841—1897), intensyfikacji (1898—1956) i neointegracji (od 1957). W zakończeniu podejmie próbę prognozy rozwojowej transportu wodnego do roku 2000.

Część druga (*Prognoza rozwojowa transportu morskiego w akwenie Bałtyku, w oparciu o metodę porównawczą prognozowania*) zawierać będzie charakterystyki porównawcze żeglugi, portów morskich i struktury handlu obszaru żeglugowego śródziemnomorskiego, bałtyckiego i atlantyckiego w wiekach XVI—XVIII, porównanie bałtyckiego obszaru żeglugowego z innymi obszarami w wiekach XIX—XX. Na tej podstawie będzie można przeprowadzić próbę prognostyczną — metodą porównawczą (np. Bałtyk — Wielkie Jeziora Ameryki Północnej, lub zadania floty i portów polskich w latach 1920—1939, 1945—1970, 1971—2000).

Część trzecia pracy zawierać będzie syntezę wyników badań.

*

W drugim dniu posiedzenia obradom przewodniczył prof. Bolesław Kasprowicz. W dniu tym konspekty referowali: lek. med. M. Prosnak, mgr H. Romańska i mgr H. Wilczewski.

Praca M. Prosnaka *Rozwój konstrukcji morskiego statku europejskiego do końca XVIII wieku* dotyczyć będzie problemów północnego obszaru naupegiogonalnego Europy od górnego neolitu do 568 r. n.e., obszaru naupegiogonalnego południowej Europy do 398 r. n.e., problemów konstrukcyjnych w średniowieczu oraz problemów konstrukcyjnych i budownictwa okrętowego do końca XVIII stulecia.

Bardzo szczegółowy konspekt, uzupełniony licznymi dokumentami, wyjaśnił wiele — pobudzających zazwyczaj dyskusję — problemów. Wskazano jednak wydaje się, aby przyszłe studium ukazywało nie dzieje przeobrażeń konstrukcyjnych kadłuba statku (typ syntetyczno-synchroniczny; praca monograficzna poszukująca prawidłowości zdarzeń i faktów w określonych epokach historycznych), lecz dzieje konstrukcji statku (typ idiograficzno-monograficzny: przedstawienie analityczne poszczególnych faktów naukowych w kontekście historycznym). Byłaby to wtedy praca z zakresu teorii okrętu, ukazująca jej powstanie na tle przeobrażeń konstrukcyjnych kadłuba. Szczególnie cenne byłoby uchwycenie tego okresu, w którym teoria okrętu zaczęła stawać się samodzielną dyscypliną badawczą. Charakter pracy — w przedstawionym konspekcie — nie został jednak wyraźnie sprecyzowany.

Praca mgr H. Romańskiej *Analiza wartości nautycznej pierwotnych map żeglarskich obszaru Oceanii* — podobnie jak poprzednia typu syntetyczno-synchronicznego — będzie miała charakter studium z pogranicza historii kultury i historii nawigacji pierwotnej (terrestrycznej i astronawigacji). Ma ona na celu ustalenie przydatności pomocy nawigacyjnych (przyrządów i map) w żegludze oceanicznej ludów pierwotnych oraz skatalogowanie i opisanie istniejących zbiorów tego rodzaju.

Mgr H. Wilczewski referował konspekt pracy *Ze studiów nad rozwojem ośrodków skutniczych i stoczniowych polskiego wybrzeża morskiego*. Zamierzeniem refe-

renta jest ustalenie możliwie pełnej lokalizacji dawniej istniejących na naszym wybrzeżu i obecnie czynnych ośrodków skutniczych i okrętowych oraz ukazanie ich dziejów — jeżeli okaże się to możliwe — na szerokim tle porównawczym regionu bałtyckiego. Dalej, ustalenie chronologii tych ośrodków aktywności naupegiogonalnej (a więc i pełnego kształtu terytorialnego naupegiogony pomorskiej), przeanalizowanie problemów technologicznych, siły roboczej, zaplecza surowcowego i współzależności międzyprocesowych (skutnictwo-okrętownictwo-żegluga).

Dyskusję nad konspektami H. Romańskiej i H. Wilczewskiego postanowiono kontynuować przy referowaniu poszczególnych części ich prac.

Władysław A. Drapella

POSIEDZENIE KONWERSATORIUM NAUKOZNAWCZEGO

Kolejne czterdzieste trzecie posiedzenie Konwersatorium Naukoznawczego, które odbyło się w Warszawie, dnia 8 listopada 1970 r. było wyraźnym zaprzeczeniem opinii, że przeżywamy kryzys nauk historycznych. Wskazywał na to zarówno temat referatu — *Rola przeszłości w planowaniu przyszłości* — wygłoszonego przez prof. Tadeusza Kotarbińskiego, ożywiona dyskusja, jak i wyjątkowo liczne audytorium, wśród którego niewiele było jednak historyków nauki.

Zacytowanie drastycznej wypowiedzi amerykańskiego milionera Henry Forda na temat bezsensu i bezużyteczności badań historycznych posłużyło prelegentowi jako zręczne narzędzie zafascynowania słuchaczy. Wiadomo bowiem, że autor *Today and Tomorrow*, pod koniec swego życia najwidoczniej zmienił opinię, dając temu wyraz m. in. w utworzeniu muzeum historycznego dawnych pojazdów w Dearborn.

Nie od razu wypowiedział prof. Kotarbiński swoje własne *credo* na temat referowanego problemu, stawiając na początku wiele pytań retorycznych. Twórcę prakseologii interesowało: Czy wiedza o przeszłości jest potrzebna do poważnego działania? Czy i w jakiej mierze wiedza o przeszłości może być przydatna do starań o podstawowe warunki ludzkiej egzystencji? Czy jest sens zagłębiać się retrospektywnie w przeszłość, aby wydobyć z jej znajomości takie czy inne prawo rzeczywistości i oprzeć na nim projekt ulepszenia?

Zdaniem autora referatu przydatne jest w sumie znawstwo spraw minionych, jeśli chodzi o przeszłość „względnie doraźną”. Najbardziej potrzebna i częstokroć niezastąpiona bywa historia przeszłości społecznej „tylko co” minionej, historia najnowsza. Prof. Kotarbiński uważa, że „opłaca się cofnąć myślą pod prąd biegnącego czasu tylko o tyle, o ile to się przyda do zrozumienia struktury i aktualnego trendu tworzywa, a to jest zawsze conajmniej kilka kroków wstecz... Przeszłość imperatywnie interesuje człowieka i ludzie, którzy dali folę zainteresowaniom historycznym, mędrsi są na ogół generalnie od tych, co się odwrócili plecami od przeszłości, zajęci jedynie załatwianiem interesów, choćby najpoważniejszych”. Nie wiadomo, która informacja o czymś z przeszłości do czegoś się komu przyda lub może przydać w życiowych koniecznościach. „Kto się dowiedział dużo o dziejach świata i człowieka w tym świecie — mówił prof. Kotarbiński — kto dużo czasu stracił na rozmyślanie o nich, ten staje się jakoś bardziej rozgarnięty i dzięki temu wszystko robi lepiej...” I to jest naczelnym powód do zachęcenia wszystkich, by poświęcali godziny obcowaniu z przeszłością, nie pytając o to, do czego ta, a nie inna lektura może się przydać konkretnie. I jeśli człowiek nie chce „udrugorzędzić się programowo jako poszukiwacz mądrości” musi znaleźć czas na studia nad retrospekcją, na refleksję historyczną.

Szczególnie jednak podkreślił prelegent wartość i rolę znawstwa historii nauki z punktu widzenia metodologicznego i epistemologicznego, przytaczając wiele kon-