

# Drapella, Władysław A.

---

## Zebranie Zespołu Badań Nautologicznych

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 16/2, 480-481

---

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.



Przed wszystkim postanowiono dokonać tego poprzez opracowanie krytycznych analiz dotychczasowego dorobku w dziedzinie geologii w oparciu o istniejącą już, choć jeszcze nie opublikowaną bibliografię historii geologii w Polsce w okresie powojennym, a dalej poprzez podjęcie zbiorowego opracowania syntezy rozwoju dyscyplin geologicznych w naszym kraju w nawiązaniu do rozwoju tych nauk na świecie. Podobne syntezy, choć dalekie od doskonałości, istnieją już w innych krajach, a zwłaszcza w NRD, Francji i Związku Radzieckim. Potrzeba pilnego przygotowania syntezy dziejów nauk geologicznych w Polsce podyktowana jest również koniecznością wsparcia materiałem polskim prac prowadzonych przez Międzynarodowy Komitet Historii Geologii nad ogólną syntezą rozwoju dyscyplin geologicznych na świecie.

Antoni Gawęł, Zbigniew Wójcik

### ZEBRANIE ZESPOŁU BADAŃ NAUTOLOGICZNYCH

Drugie zebranie Zespołu Badań Nautologicznych odbyło się w dniach 28 i 29 września 1970 r., podobnie jak poprzednie w Oliwie, w gmachu Instytutu Budownictwa Wodnego PAN.

Po zagajeniu zebrania przez przewodniczącego Zespołu, prof. Bolesława Kasprowicza konspekt pracy *Pojazdy wodne Austronezji*, referował mgr Zygmunt Kłodnicki.

Celem tej pracy ma być ukazanie zróżnicowania kulturowego ludów Austro-nezji w świetle analizy środków transportu i komunikacji wodnej. Autor zamierza przedstawić próbę wnioskowania etnogenetycznego i jego krytykę, dając w konsekwencji przegląd osiągniętych wyników na tle dotychczasowych hipotez o kierunkach zasiedlania Austronezji. Zgodnie z tym stosował będzie metodę analityczno-porównawczą i kartograficzną. Praca ma być podzielona na cztery części. W pierwszej (*Środowisko geograficzne*) autor ustali granicę ludów austronezyjskiej rodziny językowej, określi rolę prądów i wiatrów oraz lokalizację wysp, dając w zakończeniu omówienie konsekwencji środowiska geograficznego na kierunki migracji i typ pojazdu wodnego. W drugiej (*Typologia i geografia pojazdów wodnych austronezyjskiego obszaru żeglugowego*) przedstawi rodzaje pojazdów wodnych badanego obszaru, ich nazwy, technikę budowy, osprzęt, wyposażenie etc. W trzeciej omówi zwyczajne żeglarskie, a w ostatniej (*Wnioski etnogenetyczne*) zestawí wyniki własnych badań z istniejącymi hipotezami o etnogenezie Austronezyjczyków.

W dyskusji słusznie zwracano uwagę na „etnograficzność” założeń koncepcyjnych. Będą musiały one być podporządkowane wymogom stawianym przez nautologię.

W dalszym ciągu posiedzenia dr Mieczysław Prosnak przedstawił część swej pracy *Rozwój konstrukcji morskiego statku europejskiego do końca XVIII w.* Omówił w niej, a właściwie przypomniał, kilka ważniejszych hipotez kształtowania się konstrukcji i form kadłuba statku („powstanie” z tratwy, z dłubanki wyposażonej w osłonę burtową, z połączenia dwóch dłubanek, z czołen szkieletowych o miękkim poszyciu — a więc skórzaków, korowców, z sań, etc.). Przytaczając obity materiał ilustracyjny i bibliograficzny, autor omówił typy i budowę pojazdów wodnych obszaru egipskiego, mezopotamskiego, wschodniej części Morza Śródziemnego i obszaru — ogólnie określonego północnym.

Obfitość szczegółów i dygresji — z jednej strony, a ograniczenia czasowe — z drugiej, uniemożliwiły przedstawienie konkretnych, usystematyzowanych wniosków i dyskusję. Autor podjął temat niezmiernie trudny, tym trudniejszy, że wykonuje go na marginesie swych prac zawodowych (jest lekarzem), w środowisku

pozbawionym jakichkolwiek tradycji nautycznych. Istnieje jednak niebezpieczeństwo zbyt dowolnego potraktowania tematu i przedstawienia nie dziejów rozwoju konstrukcji, lecz dziejów statku.

Mgr Władysław Drapella przedstawił referowaną już kilkakrotnie w różnych wariantach koncepcję nautologii, jej przedmiot i zakres. Było to potrzebne tym bardziej, że Zespół składa się z osób reprezentujących różne środowiska naukowe i różne specjalności. Aby nie stał się on stowarzyszeniem entuzjastów, spotykających się w celu wysłuchania referatów kolegów, lecz zespołem badawczym realizującym określony program, musi operować tymi samymi założeniami metodologicznymi i terminologicznymi. Praca W. Drapelli wraz z wybranymi tematami dotyczącymi terytorium badawczego (*Przestrzeń nautogonałna*) i periodyzacji dziejów nawigacji (*Próba ustalenia okresowości dziejów nawigacji*), ukaże się w numerze 1—2/1970 „Nautologii”.

Jako następny, konspekt pracy *Wpływ osiągnięć naukowych i postępu technicznego na rozwój społeczno-gospodarczy*, referował dr Konrad Misztal. Obszarem badawczym będzie port morski. Celem — ukazanie wpływu postępu techniczno-organizacyjnego na rozwój portów morskich w ujęciu historycznym, na tle rozwoju społeczeństwa ludzkiego.

Praca ma być podzielona na trzy części. Pierwsza zawierać będzie rozważania teoretyczne o związkach między potrzebami społecznymi, środkami wytwarzania i nauką. W drugiej zajmie się autor ukazaniem przeobrażeń w rozwoju gospodarczo-społecznym portów morskich, w ujęciu historycznym, w wyniku rozwoju nauki i techniki. Założenie słuszne, gdyż porty zawsze stanowiły ważny element transportu. Port morski, zdaniem dr Misztala, stał się nierozdzielny elementem transportu wtedy, gdy rozwój sił wytwórczych osiągnął poziom umożliwiający produkcję towarową, a towar narzucił potrzebę wymiany, a więc i transportu, również drogą morską. Część tych funkcji przejął port. Autor zamierza ukazać rolę człowieka i natury w kształtowaniu się infrastruktury portów morskich, wzajemne proporcje tych dwóch czynników w rozwoju dziejowym. Szczególną uwagę zwróci autor na gwałtowny rozrost terytoriów portowych w drugiej połowie XIX w. i w początkach XX stulecia, który to okres uważa za prawdziwie — w tej dziedzinie — rewolucyjny, a także na okres drugiej rewolucji tego rodzaju, który obserwujemy od 1947 r. W części trzeciej przedstawi autor dzieje kształtowania się funkcji gospodarczych portów morskich. Porty stawały się, z upływem wieków, ośrodkami wiążącymi transport lądowy z morskim. Szczególnie widoczne stało się to w okresie rewolucji przemysłowej ubiegłego wieku. Ale mimo tych przeobrażeń, porty zachowując tradycyjną rolę ośrodków działalności handlowej rozbudowują przemysł i tym samym wiążą swą działalność z szerokim zapleczem. Wchłaniają produkcję tego zaplecza i pełnią dla niego funkcje eksportowo-importowe.

Praca ta, podobnie jak poprzednia, wymaga uściśleń i ograniczeń, tak w zakresie określenia tematyki, jak granic chronologicznych i terytorium badawczego.

Na zakończenie mgr Henryka Romańska poinformowała zebranych o realizacji pracy o wartościach nautycznych prymitywnych map żeglarskich obszaru Oceanii.

Drugi dzień zebrania poświęcony był na konsultacje.

Władysław A. Drapella

## POSIEDZENIA NAUKOWE ZESPOŁU HISTORII NAUK LEŚNYCH

Dwa kolejne posiedzenia Zespołu Historii Nauk Leśnych odbyły się pod przewodnictwem prof. A. Żabko-Potopowicza 3 października i 10 grudnia 1970 r. w Pałacu Staszica w Warszawie.