

# Stanielewicz, Józef

---

## "Historia transportu", Andrzej Piskożub, Gdańsk 1989 : [recenzja]

---

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 35/2 - 3, 425-426

---

1990

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.



Andrzej Piskozub: *Historia transportu*, Uniwersytet Gdański, Skrypty uczel-  
niane, Gdańsk 1989, 187 ss.

Opracowanie Andrzeja Piskozuba nie jest zwyczajnym skrypsem uczelnianym, chociaż takie można odnieść wrażenie patrząc na tę niepozorną z wyglądu książeczkę. Konspiracyjnie niski nakład, słaba jakość papieru, uboga z konieczności szata graficzna, ograniczona do niezbędnego minimum objętość zdają się pozornie potwierdzać, iż z zakładów poligraficznych Uniwersytetu Gdańskiego wyszła kolejna publikacja pomocna w dydaktyce niewielkiemu gronu studentów i pracowników kierunków ekonomiczno-transportowych. Tymczasem ta niewielka książka, napisana przez profesora o uznanej reputacji naukowej nie tylko w zakresie ekonomiki transportu, lecz również historii i geografii, stała się dla autora pretekstem do pokazania dziejów cywilizacji na tle przemian w światowym transporcie. Ten zakamuflowany cel wyjaśnia szczegółowe często umiejscowienie zasadniczego wy-  
wodu pracy w realiach historycznych, poczynając od czasów neolitu a na współ-  
czesności kończąc, przy czym realia te dotyczą nie tylko sfer kultury materialnej, lecz także duchowej, wielkiej polityki itd. Jest to więc lektura dość trudna, wy-  
magająca od czytelnika odpowiedniego przygotowania historycznego i dobrej zna-  
jomości geografii.

Praca różni się zasadniczo od wcześniejszych opracowań dotyczących historii transportu, będących z reguły dziejami bezprzestrzennymi — nie związanymi z roz-  
mieszczeniem transportu. To samo można odnieść do opracowań dotyczących geo-  
grafii transportu, która z kolei była przedstawiana beczasowo. Dostrzeganie sym-  
biozy historii i geografii pozwoliło autorowi przedstawić barwną i pulsującą ży-  
ciem czasowo-przestrzenną panoramę transportu światowego od czasów najdaw-  
niejszych po okres współczesny. Związek współczesnych wydarzeń zachodzących  
w transporcie, a także kierunki ich przyszłego rozwoju z doświadczeniami prze-  
szłości został silnie zaakcentowany w *Zakończeniu* pracy, które stanowi właściwie  
odrębny rozdział nazwany w podtytule *Historia jako nauczycielka przyszłości*. Za-  
wiera on interesującą polemikę autora z przyjętymi dotychczas w kraju metodami  
(głównie matematycznymi) prognozowania rozwoju transportu, które przeciwstawia  
„metodzie historycznej prognozowania”, prezentując przy okazji scenariusz dłu-  
gofalowego rozwoju i rozmieszczenia transportu.

Autor odszedł od stosowanej w pracach historycznych konwencji podziału chro-  
nologicznego na okresy historyczne (starożytność, średniowiecze, czasy nowożytne  
itd.) dzieląc dzieje transportu na długie epoki strukturalne i cykle koniunkturalne.  
Ten prosty w założeniach i łatwo zrozumiały dla czytelnika podział chronologiczny,  
co stanowi niewątpliwą zaletę pracy, musiał jednak siłą rzeczy spowodować pewne  
dysproporcje w prezentowanej faktografii. Inne było bowiem tempo przemian w  
transporcie pierwszych epok strukturalnych, omówionych w pracy dość dokładnie,  
inne w XIX i XX wieku, którym poświęcił autor zaledwie trzydzieści kilka stron  
tekstu, skazując się tym samym na przyjęcie uogólnień i wybiórcze potraktowanie  
faktów związanych z najnowszymi dziejami transportu. Czy jednak dysponując  
zaledwie dziesięcioma arkuszami wydawniczymi i pisząc historię światowego trans-  
portu mógł autor uniknąć uogólnień? Dobrze się stało, iż dotyczą one lepiej zna-  
nych wydarzeń najnowszych. Zainteresowanych tematem autor odsyła zresztą do  
obszernej literatury zamieszczonej w bibliografii.

Praca dzieli się na dwie części: I. *Epokę transportu niezmechanizowanego* i II.  
*Epokę transportu zmechanizowanego*.

Część pierwsza została podzielona na trzy rozdziały (pomijając *Wprowadzenie*,  
stanowiące syntetyczne omówienie neolitycznej rewolucji technicznej i związanych  
z nią narodzin transportu, zaprzeczające rozpowszechnionemu twierdzeniu jakoby

transport istniał od zarania ludzkości): *Transport w cywilizacjach najdawniejszych (2700-1200 p.n.e.)*, *Transport w cywilizacji antycznej (1200 p.n.e.-300 n.e.)* i *Transport w przedprzemysłowej cywilizacji europejskiej (300-1800 n.e.)*. Każdą z tych rolniczych generacji cywilizacyjnych, trwającą po około półtora tysiąca lat autor podzielił na trzy pięcioletnie okresy rozwojowe: wczesny, w którym kształtowały się zasadnicze założenia każdej cywilizacji, środkowy, stanowiący jej klasyczny okres oraz późny, wyznaczający kres danej cywilizacji. W każdym z okresów autor omówił przemiany w rozwoju transportu (zmiany w technice i organizacji transportu na tle przemian społeczno-gospodarczych, politycznych i kulturalnych) oraz przemiany w rozmieszczeniu transportu (zmiany horyzontu geograficznego poszczególnych cywilizacji i państw stanowiących główną arenę wydarzeń, infrastruktury transportowej, stosunków transportowo-handlowych).

Część druga zajmuje zaledwie jedną czwartą objętości pracy. Rozpoczyna ją *Wprowadzenie* zawierające krótki zarys narodzin transportu zmechanizowanego na tle nowożytnej rewolucji przemysłowej oraz uzasadnienie zastosowania w tej części nowego podziału chronologicznego. Z uwagi bowiem na nieporównanie krótsze dzieje transportu zmechanizowanego autor musiał odejść od stosowania długiej podziałki epok strukturalnych, zastępując je mniejszą podziałką cykli koniunkturalnych. W pełni przekonująca wydaje się argumentacja autora uzasadniająca przyjęcie pięćdziesięcioletnich cykli Kondratiewa-Schumpetera, z których każdy dzieli się na dwie, trwające po około ćwierć wieku fazy: pierwszą, będącą fazą wzrostu gospodarczego i drugą, stanowiącą fazę depresji i stagnacji gospodarczej. Zgodnie z rytmem faz cykli koniunkturalnych autor przedstawił przemiany w rozwoju i rozmieszczeniu transportu według następujących kolejno po sobie ćwierćwieczy, omawiając je oddzielnie dla XIX i XX wieku.

Wartość tej niezmiernie ciekawej i bardzo potrzebnej pracy podnosi komunikatywny język, liczne rysunki i tabelki. Żałować należy, iż ogromny trud autora związany z opracowaniem światowych dziejów transportu zmateriałizował się tylko wydaniem skromnego skryptu, chociaż i w tej postaci stanowić on może wydarzenie w polskiej historiografii. Wierzyć wypada, iż drugim wydaniem *Historii transportu* stanie się obszerna monografia ogólnie dostępna w obiegu czytelnictwym.

Józef Staniewic  
(Szczecin)

Feliks Testka: *Byłem tam z nimi*. Odlewnia Żeliwa Ciągłego, Drawski Młyn 1989, 52 ss., ilustr.

Książeczka jaką wydała dyrekcja niewielkiej odlewni poznańskiej zasługuje na szczególną uwagę. Autorem jej jest były robotnik Feliks Testka, który w zakładzie tym (wówczas zwanym się „Drawską Lejarnią Żelaza i Fabryką Maszyn”) rozpoczął pracę jako pomocnik formierski we wrześniu i przepracował tam 49 lat na różnych stanowiskach, awansując na kierownika odlewni i głównego metalurga zakładu. Od początku swej pracy zaczął on swoje opowiadanie i doprowadził je do chwili, gdy wieś wyzwolona została spod niemieckiej okupacji w styczniu 1945 roku przez radzieckie czołgi. Dla historyka techniki i kultury materialnej, a także dla socjologa książeczka Feliksa Testki jest niezwykle ciekawym i cennym dokumentem.

Zawiera ona opis recepcji postępu technicznego w małym zakładzie produkcyjnym jak rozpoczęcie produkcji nowych gatunków żeliwa (żeliwa ciągłego bia-