

Grygorenko, Wiktor

"Karographie und Staat. Interdisziplinäre Beiträge zur Kartographiegeschichte", Uta Lindgren, München 1990 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 43/3-4, 181-188

1998

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.



Kartographie und Staat. Interdisziplinäre Beiträge zur Kartographiegeschichte – Uta Lindgren (red.). München 1990, s. Algorismus. Studien zur Geschichte der Mathematik und der Naturwissenschaften – M. Folkerts (red.) – Heft 3 Institut für Geschichte der Naturwissenschaften.

W serii Wydawnictw firmy „MENSO FOLKERTS”, pod ogólnym tytułem: *Algorismus – Studien zur Geschichte der Mathematik und der Naturwissenschaften*, ukazał się kolejny 3 tomik poświęcony kartografii, pt. *Kartographie und Staat (Kartografia i Państwo)*, pod red. Uty Lindgren. Tomik zawiera 8 artykułów na temat wpływu różnych dyscyplin naukowych na ukierunkowanie historii rozwoju kartografii, jako nauki oraz dziedziny praktycznej działalności. Są to:

1. Wolfgang Scharfe – *New Approaches to the History of Cartography – Nowe podejście do historii kartografii*.

2. Uta Lindgren – *Portulane aus Wissenschaftshistorischer Sicht. Ein Überblick über Forschungsrichtungen – Portolany z naukowo-historycznego punktu widzenia. Przegląd z uwzględnieniem różnych kierunków badawczych*.

3. Otto Stöckdorf – *Landtafel oder Karte: Schaustück oder Gebrauchsobjekt? Am beispiel zweier Karten der Reichsstadt Rottweil aus dem XVI Jahrhundert – Tablica krajobrazowa, czy mapa? Ekspонат stuki, czy przedmiot użytkowy? – Na przykładzie dwóch map wolnego miasta Rottweil z XVI wieku*.

4. Hans Vollet – *Landsschaftsmäldekarten aus Franken um 1600 in Prozessen vor dem Reichskammergericht – Malowane mapy krajobrazowe Frankonii z ok. 1600 r., wykorzystywane w postępowaniach procesowych Kancelarii Państwa*.

5. Irene-Arnette Bergs – *Amtliche Landesaufnahme am Oberrhein zu Beginn des XIX Jahrhunderts in Baden und Frankreich – Urzędowe [państwowe] zdjęcia topograficzne Górnej Renu w Badenii i we Francji z początku XIX wieku*.

6. Kurt Brunner – *Karten Ostafrikas um die Jahrhundertwende. Ein Beitrag zur Kolonialkartographie – Mapy Afryki Wschodniej z przełomu 18 i 19 wieku, jako wkład do rozwoju kartografii kolonialnej*.

7. Uwe Schnall – *Staat und Seekartographie im wilhelminischen Deutschland – Państwo i kartografia morska w wilhelmskich Niemczech*.

8. Ivan Kupčik – *Der Aufbau der amtlichen Kartographie in der Tschechoslowakei 1919–1938 – Odbudowa czeskiej kartografii państwowej w latach 1919–1938*.

Treść tekstową publikacji uzupełniają adresy autorów zamieszczonych w niej artykułów oraz niezbyt czytelne, czarno-białe reprodukcje fragmentów niektórych omawianych map.

W słowie wstępnym, wydawczyni i redaktorka publikacji Uta Lindgren stwierdza, że na początku swojej działalności historycznej kartografia do tego stopnia była zafascynowana dbałością o dokładność lokalizacji obiektów terenowych i zjawisk geograficznych na mapach, że najpewniejsze dla niej miejsce widziano

pośród nauk astronomicznych i matematycznych. Sami zaś kartografowie uważali kartografię za dziedzinę przynależną do nauk o Ziemi, czyli nauk przyrodniczych.

Natomiast, zgodnie z powszechnie dziś akceptowanym pojmowaniem roli i zadań kartografii w strukturze dziedzin naukowych, najbardziej właściwe dla niej miejsce jest pośród nauk technicznych. Wskaże, jeszcze 9 lat temu nie było to ogólnie akceptowane. Świadczyły o tym opinie większości uczestników XVIII Międzynarodowego Kongresu Historii Nauk Przyrodniczych, odbywającego się w Hamburgu i w Monachium w 1998 roku. Dopiero bardzo przekonujące, poparte rzeczowo uzasadnionymi argumentami, wystąpienie prof. dra Wolfganga Scharfe, przewodniczącego „Grupy Roboczej Historii Kartografii” Niemieckiego Towarzystwa Kartograficznego wpłynęło na zmianę tego stanowiska przez uczestników Kongresu.

Spośród ośmiu artykułów zamieszczonych w recenzowanej publikacji, do ogólnego tytułu w brzmieniu *Kartografia i Państwo* bezpośrednio nawiązują jedynie cztery. Hansa V o l l e t a , pt. *Malowane mapy krajobrazowe Frankonii z ok. 1600 roku w opracowaniu Kancelarii Państwa*, Irene-Annette B e r g s , pt. *Urzędowe zdjęcia topograficzne Górnego Renu w Badenii i Francji z początku XIX wieku*; Uwe S c h n a l l ' a – *Państwo i kartografia morska w wilhelmowskich Niemczech* oraz Ivana K u p ě i k a – *Odbudowa czeskiej kartografii państwowej w latach 1919–1938*.

Jednak pozostałe cztery, również nawiązują do tej problematyki, akcentując udział innych dyscyplin naukowych w procesie rozwoju historycznego kartografii, jak to zostało sprecyzowane w podtytule publikacji: *Interdisziplinäre Beiträge zur Kartographieggeschichte*.

Udanym wprowadzeniem w specyfikę wielowiekowej państwowej działalności kartograficznej w Europie jest obszerny artykuł prof. dra W. S c h a r f e , który zauważa, że w ciągu minionego stulecia, z niepokojem obserwowano postępy eklektyzmu, między innymi w dziedzinie pojęć dotyczących rozwoju historii kartografii, jako nauki. Było to wynikiem braku solidnych podstaw teorii kartografii, zwłaszcza w tym momencie, gdy podejmowano próbę, mającą na celu odseparowanie się kartografii od geografii i od geodezji, będących od dawna ważnymi obszarami płodnej aktywności kartograficznej oraz usamodzielnienie się kartografii jako dyscypliny naukowej.

Jak trudne w realizacji było to zamierzenie świadczyć może fakt, że nawet po 1945 roku niedostatecznie precyzyjnie zredagowana definicja kartografii nie wyjaśniała w czym tkwią różnice metodologiczne kartografii w porównaniu z geografiami i geodezją. Potwierdzają to dwie znamienne, będące wówczas w obiegu, definicje kartografii autorstwa uznanych autorytetów kartografii: Erwina Reisha z 1948 r., odnosząca się do kwalifikacji zawodowych kartografa, stwierdzająca, że kartograf jest w 50% geografem, w 30% artystą, w 10% matematykiem oraz w 10% jeszcze jakimś innym specjalistą. I druga C.B. Muriel Locka z 1969 r., który w charakterze podstawy kwalifikacyjnej kartografii rozpatruje jej specyfikę

zawodową, uznając kartografię jako „... osobliwą mieszaninę sztuki, nauki i technologii”.

W związku z tym warto zauważyć, że wielu wybitnych kartografów, jak na przykład Eduard Imhof, uznając geograficzno-geodezyjny rodowód kartografii również wyraźnie akcentuje rolę sztuki, jako naturalnego, intelektualnego składnika działalności koncepcyjnej kartografii, co oczywiście osłabia pozycję kartografii jako nauki.

Dopiero utworzenie Międzynarodowego Towarzystwa Kartograficznego, w jego strukturze zaś powołanie, pod koniec lat 70 „Komisji Definiowania, Klasyfikacji i Standaryzacji Terminów Technicznych” stworzyło szansę zakończenia sporów, co do istoty i roli kartografii, jej charakteru naukowego i znaczenia społecznego. Bowiern, niemal równoczesne pojawienie się i rozwój takich dziedzin naukowych, jak: cybernetyka, informatyka, semiologia, teoria komunikacji i komputeryzacja nauk, okazało się bardzo owocne dla dalszego rozwoju kartografii, która natychmiast odnalazła swoje miejsce pośród nich, potwierdzając specyfiką własnego rozwoju, że należy do nauk nowoczesnych, niepodlegających tradycyjnemu schematowi rozwoju.

Co więcej wraz z tym w metodologicznie poprawny sposób zostało zdefiniowane pojęcie „GRAFIKI” mapy, przyjmujące różne znaczenia w zależności od tego, czy odnosi się to do TREŚCI, czy też do FORMY informacji. Tym samym ustalone zostało ściśle powiązanie pomiędzy „poziomem zorganizowania” komponentów informacyjnych treści mapy, a odpowiednimi zmiennymi graficznymi.

W tym kontekście, jak to zauważa W. Scharfe, kartografia jawi się jako nauka zajmująca się modelowaniem analogowych systemów przestrzennej informacji graficznej, z czym bezpośrednio wiążą się tzw. „mapy pamięciowe”, rozumiane jako przestrzenne wizje wyobrażeniowe powstające w świadomości człowieka, porównywane do zewnętrznych, przestrzennych obrazów rzeczywistości geograficznej, jakimi są drukowane mapy. Ma to istotne znaczenie w sensie historycznym. Bowiern mapa drukowana, jako dokument, jest uniezależniona od czasu, jednak z punktu widzenia sposobu jej funkcjonowania jest uwarunkowana zarówno czasowo, jak i kulturowo. Z tego wynika, że teoretyczny model postrzegania rzeczywistości geograficznej, jakim jest mapa, ma ogromny udział w procesie rozwoju nowoczesnej kartografii.

Naturalnym porządkiem rzeczy, w ciągu wieków, w strukturze tzw. „kartografii tematycznej” rozwijała się historia kartografii, która z łatwością odnalazła tutaj swoje miejsce budując dla swych potrzeb cały warsztat metod i poczyniła badawczo-porównawczych, obejmujących różne rodzaje map jako analogowych systemów informacji przestrzennej.

Na podstawie powyższego uznać należy, że artykuł Prof. W. Scharfe’a jest dobrym przykładem nowatorskiej historyczno-kartograficznej wizji kartografii, jako nauki rozwijającej się w sytemie wielodyscyplinarnych powiązań i aktywnej współpracy z wielu innymi naukami. Artykuł W. Scharfe’a omawiający

wszechstronnie historię kartografii i kartografię jako naukę, dopełniają merytorycznie kolejne artykuły poświęcone ważniejszym, tematycznym opracowaniom kartograficznym o przeznaczeniu naukowym, militarnym, politycznym, gospodarczym, itp.

Do najbardziej znanych, a do dzisiaj fascynujących swą treścią oraz metodyką wykonania i tajemniczością użytkowania, należą XIII- i XIV-wieczne mapy morskie Portugalczyków, tzw. „portolany”. (Por. artykuł Uty Lindgren). Za twórców portolanów uważa się dzisiaj mistrza w tej dziedzinie Jaime de Mallorca i jego pomocnika Jafuda Cresquesa syna Abrahama Cresquesa, twórcę znakomitego *Atlasu Katalońskiego* z 1375 roku.

Przedmiotem treści portolanów było głównie Morze Śródziemne i Morze Czarne, których linie wybrzeży i miejscowości portowe były dokładnie usytuowane na mapach. Jednak najważniejszym i najbardziej tajemniczym elementem treści portolanów pozostaje do dziś gęsta siatka linii prostych, zwanych „rumbami”, jaka powstaje w wyniku wyprowadzenia pęków prostych ze środków okręgów przez punkty podziału okręgu na 12, 16, 24 lub 32 sektory. Wydaje się, że konstrukcja takiej siatki geometrycznej nie podlegała żadnej standaryzacji, ani co do wyboru umiejscowienia środka okręgu, ani też liczby segmentów podziału okręgu?

Wprawdzie z ksiąg żeglarskich XIII i XIV wieku nie potrafimy wywnioskować, w jaki sposób były wyznaczane trasy żeglugowe na mapach portolanowych, jednak próbę wyjaśnienia tej kwestii za pomocą teorii loksodromy, tak jak mogli rozumieć ją kartografowie i żeglarze XIII wieku podjął Michael Mollat du Jourdin we wstępie do publikacji Monique de La Roncière, pt. *Portulane, seekarten vom 13 bis zum 17 Jahrhundert*. München 1984. Co ciekawe, sugeruje on, że dla potrzeb kartografii portolanowej, w procesie konstrukcji „praktycznej siatki” kierunków rumbowych, mogła być stosowana triangulacja?

Świadczy to o tym, że do wyznaczania pozycji na lądzie, jak i na morzu za pomocą portolanów, ich użytkownikom musiały być dobrze znane podstawy matematyczne i astronomiczne nawigacji. Najstarsze wskazówki dotyczące realizacji procedur żeglarskich, starsze aniżeli najstarsze, znane nam mapy portolanowe, pochodzą, od Ramona Llull’a, który, na podstawie odbywanych licznych podróży morskich, poznał zasady pracy żeglarzy morskich. Znajdziemy je w rozdziale *Geometria*, jego pracy pt. *Arbor Scientiae*.

Interesująca, rzadko zaś w naszej literaturze kartograficznej podnoszona jest sprawa wykorzystywania map przez organy administracji państwowej, takie jak np. sądownictwo. W recenzowanej publikacji jest to tematem artykułu Hansa Volleta. Jest on tym bardziej interesujący, że omawiane są w nim tzw. „mapy malowane”, wykonywane nie przez zawodowych topografów, lecz przez uprawionych do tego kartografów malarzy-panoramistów. Jest to dla nas o tyle interesujące, że w polskiej literaturze poświęconej historii kartografii nie udało mi się znaleźć podobnych przykładów.

Na podstawie przeprowadzonych studiów historycznych stwierdzono, że pierwsze malowane mapy, w postaci malowanych obrazów, pojawiły się około 1560 roku i były wykonywane do połowy XVII wieku. Pochodzą z okresu, w którym krajobraz pojawił się jako ciekawy, samo przez się zrozumiały motyw treści dzieła malarskiego.

Ten fakt potwierdziło odnalezienie w terenie kilku z 34 kamieni granicznych obwodu Staffelbergu zaznaczonych na obrazie z 1508 roku. Nieznany artysta malarz (Schtuf?) przedstawił na swym obrazie kilka zamykających krajobraz horyzontów.

Inny przykład pochodzi z połowy XVI wieku. Jest to obraz olejny przedstawiający krajobraz znad Menu między miejscowościami Zeil a Hassfurt, na którym uwidocznione są kamienie graniczne wyznaczające zasięgi nadań własności, w perspektywie zaś kilka horyzontów wysokości lasów (trójwymiarowość obrazu).

Malarze zajmujący się takimi pracami zrzeszeni byli w związku zawodowych malarzy-kartografów. Około 1600 roku było ich stosunkowo niewiele, a wśród nich takie znane nazwiska, jak: Philip Apian, Paul Pfinzing i Peter Zweidler. Byli oni specjalnie przygotowani do wykonywania prac tego rodzaju. Oni też byli upoważnieni do sporządzenia urzędowych dokumentów zawierających w treści informacje dotyczące terytorialnego podziału gruntów.

Dzięki umiejętnościom malarzy wysoce pogładowego, niemalże stereoskopowego ukazywania krajobrazów, mamy dziś możliwość poznania wielu ich charakterystycznych cech i osobliwości, mających duże znaczenie nie tylko prawne, lecz także kulturowo-historyczne.

Mniej interesująco, a raczej bardziej urzędowo zredagowane są artykuły: Irene-Annette Bergs, pt. *Urzędowe zdjęcia topograficzne Górnej Renu z początku XIX wieku w Badenii i Francji* oraz Uwe Schalla, pt. *Państwo i kartografia morska w wilhelmowskich Niemczech*.

Początki państwowych zdjęć topograficznych sięgają, jak wiadomo, przełomu XVI/XVII wieków, natomiast w wieku XVIII wzrosło ogromnie zapotrzebowanie ze strony państwowych instytucji politycznych, na możliwie najbardziej aktualne i dokładne mapy topograficzne. Był to bowiem wiek rozkwitu kartografii wojskowej, w których to produkcji przodującą pozycję zajmowała Francja. Sprzyjało temu wynalezienie i praktyczne zastosowanie, przez rodzinę Cassinich metody triangulacji terenowej, przyjmowanej jako osnowy geometrycznej do wykonania zdjęć topograficznych całego kraju. W tym samym czasie kartografowie wojskowi zdołali zbudować w terenie praktyczną osnowę geometryczną (sieć triangulacyjną), jako podkład dla topograficznego kartowania szczegółów terenowych. Metoda ta spełniała wszystkie wymagania wojsk w zakresie dokładności wymaganych przy opracowaniu wielkoskalowych map topograficznych.

Na zlecenie króla Ludwika XV z 1747 r. przystąpiono w 1750 r. do opracowania mapy topograficznej Francji: *Carte géométrique de la France* w skali 1:86 400. W charakterze południka zerowego przyjęto południk Paryża, odwzorowanie zaś

przyjęto walcowe. Jako bardzo ciekawe opracowanie została ona dokończona przez J. D. Cassini'ego w 1793 r. Wydrukowana zaś została dopiero w 1815 r. i natychmiast uznana za wzór do naśladowania przez inne kraje europejskie. Tym sposobem Francja stała się dla nich wzorem państwowej kartografii w wielkim stylu.

Upadek Napoleona spowodował wiele konfliktowych sytuacji między Francją, a jej sąsiadami. Jednym z takich konfliktów był spór między Francją a Badenią dotyczący przebiegu granicy między nimi w strefie Górnego Renu. Dla pomyślnego rozwiązania sporu, w 1817 roku, po raz pierwszy została powołana w Bazylei tzw. „Reńska Komisja Graniczna”, której zadaniem było zawieranie umów, podejmowanie decyzji i formułowanie dyrektyw niezbędnych do wykonywania konkretnych prac pomiarowych.

Wytyczanie granicy państwowej w dolinie górnego biegu Renu między Francją a Marchią Badenii trwało od 1817 do 1840 roku. Pociągnęło to za sobą konieczność korektury przebiegu granic gmin, po obu stronach Renu. Specjalnie w tym celu już w latach 1818/1819 założono łańcuch triangulacji reńskiej między Bazyleą a Lauterburgiem. W roku 1818 nastąpiło także ostateczne uzgodnienie poprawnego przebiegu między nimi linii granicznej. Zostało to utrwalone na zdjęciu topograficznym biegu Renu w skali 1:10 000. Zdjęcie obejmowało dolinę Renu w pasie o szerokości 420 m, (poszerzony później do 2km) po obu stronach rzeki, od Bazylei do Lauterburga.

Ostatecznie mapa z pogranicza Renu, w skali 1:20 000 (18 arkuszy orientowanych na zachód [W], formatu 60 x 50 cm) ukazała się w 1828 r., jako jednokolorowa. Wydrukowana metodą litograficzną w drukarni Herdera we Freiburgu, pt. *Topographische Carte des Rheinstromes und seiner beiderseitigen Ufer von Hünigen bis Lauterburg oder längs der Französisch-badischen Gränze...*

W latach 1838–1849 ukazywał się wielki *Atlas Map Topograficznych Wielkiego księstwa Badenii* składający się z oddzielnych arkuszy map topograficznych Księstwa Badenii w skali 1:50 000, później 1:10 000, zaś od 1835 r. 1:25 000.

Ostatni artykuł Uwe Schanlla, tematycznie odpowiadający tytułowi recenzowanej publikacji, dotyczy kartografii morskiej w wilhelmowskich Niemczech. Autor podnosi w nim sprawę projektu ustawy zgłoszonej do Reichstagu przez admirała von Tirpitz, głównodowodzącego Drugiej Floty Niemieckiej, z dnia 11 grudnia 1899 r. o potrzebie pogłębienia i poszerzenia umiejętności praktycznego wykorzystania kartograficznej wiedzy nawigacyjnej oraz kartograficznej dokumentacji morskiej, w procesie realizacji zadań nawigacyjnych. Bowiem dotychczas nie było to obowiązkowe, ani we flocie niemieckiej marynarki handlowej, ani marynarki wojennej, na co zwrócił uwagę znawca przedmiotu, geograf polityczny Fryderyk Ratzel pisząc, że państwo musi się bardziej niż dotychczas angażować w dzieło zdobycia panowania nad morzami, jako ważnej międzynarodowej pozycji, godnej wielkiego narodu jakim są Niemcy. Przy tym konkretyzuje on, co należy uczynić aby uświadomić decydującym czynnikom państwa stan wiedzy na temat skuteczności kartografii morskiej w tym zakresie, pod koniec XIX wieku.

Bowiem w porównaniu do bogatszych krajów europejskich Niemcy, stosunkowo późno zaczęły interesować się sprawami morza i kartografii morskiej. Wprawdzie niektóre nadmorskie kraje Rzeszy Niemieckiej już w XVIII wieku, a zwłaszcza na początku XIX wieku, podejmowały starania mające na celu wzmocnienie posterunków obronnych własnych wybrzeży morskich. W ramach tych działań, w pierwszej kolejności także podejmowano prace zmierzające do sporządzenia map ich przybrzeżnych akwenów, na wzór innych krajów bałtyckich. Przy czym w pasie nadbrzeża pruskiego (pomorskiego) miało to być realizowane przy pomocy szwedzkiej marynarki wojennej, zaś w pasie Szlezwig-Holsztynu przy pomocy Duńskich Służb Morskich, zaś na pozostałych akwenach przybrzeżnych powinny być podjęte niezbędne pomiary hydrograficzno-kartograficzne według instrukcji niemieckich.

Pracami tymi, na polecenie Napoleona kierował, między innymi Charles Frédéric Baetems-Baeupre. On to, w latach 1810 i 1812, wraz z innymi hydrografo-kartografami, sporządził dokładne mapy Zatoki Gdańskiej i Lubeckiej; ujścia Łaby, Wezery, Jade, Ems i innych. Ze względów politycznych ukazały się one w formie drukowanej dopiero w 1815 roku.

Przy okazji, warto zwrócić uwagę na fakt wspierania finansowego przez Szwecję poczynań niemieckich w dziele organizacji ich marynarki wojennej. W ramach tej pomocy zorganizowana została w 1833 roku, w Gdańsku, Niemiecka Państwowa Szkoła Żeglarska pod kierownictwem kpt. Albrechta, natomiast dyrektorem specjalizacji nawigacyjnej został kpt. Nille, który prowadził pomiary hydrograficzne w Zatoce Gdańskiej dla potrzeb wydania pierwszego dzieła morskiego, jakim miał być *Pruski Atlas Morski*, wykonywany na zlecenie Ministerstwa Handlu w Berlinie przy współpracy z Oddziałem Nawigacyjno-Kartograficznym Naczelnego Dowódctwa Marynarki Wojennej. Atlas ukazał się w połowie 1861 roku, zaś 21 września tegoż roku zorganizowane zostało „Biuro hydrograficzne Pruskiego Ministerstwa Morskiego”, na wiele lat później niż innych morskich krajów europejskich.

Tych kilka omawianych tu artykułów dobitnie potwierdza, z jednej strony, ważną rolę kartografii, jako samodzielnej dyscypliny naukowej, która w jedności z innymi naukami bada konkretną przestrzeń przedmiotów i zjawisk geograficznych, posługując się własnym, specyficznym aparatem badań, tzw. „metodą kartograficzną”, będącą teoretyczną stroną kartografii.

Z drugiej strony, dostrzegamy ścisłą współzależność poziomu rozwoju i zakresu działalności merytorycznej kartografii od sytuacji geopolitycznej państwa, poziomu jego rozwoju gospodarczego i technicznego, a nawet położenia geograficznego.

W przeciwieństwie do od bez mała 500 lat rozwijanej strony technicznej kartografii, kartografia teoretyczna jest bardzo młoda, jednak już i ona zapisała na swym koncie liczące się sukcesy, zwłaszcza w dziedzinie geografii i kartografii

tematycznej. Jest to bardzo dobitnie akcentowane niemal we wszystkich artykułach recenzowanej publikacji.

Wiktor Grygorenko
(Warszawa)

Aleksander Bocheński: *Wędrowki po dziejach przemysłu polskiego. 1945–1970*. Kraków 1997, 547 s. Wydawnictwo PHILED Sp. z o.o.

Wydana niedawno książka A. Bocheńskiego zawiera opis dziejów polskiego przemysłu w latach 1945–1970 i jest czwartym tomem *Wędrowek... Zastępuje ona szczególnie na recenzję technika z wykształcenia i wykonywanej pracy, będącego świadkiem i uczestnikiem opisywanych przez Autora zdarzeń, a równocześnie historykiem techniki.*

Omawiany tom *Wędrowek...* jest konstynuacją trzech poprzednich¹. Łączy go z nimi zarówno treść i forma opisu, jak i podstawowa koncepcja dzieła. Trzeba tu więc sięgnąć do tej koncepcji, którą Bocheński przedstawił na początku tomu I, opublikowanego w 1966 roku w słowach:

„Praca człowieka wykonana przez prąd elektryczny w ilości 1 kilowatogodziny równa się pracy dwu roboczodniówek ludzkich – czyli pracy 2 ludzi przez 8 godzin. To pierwsze zdanie tej książki jest w niej najważniejsze, bo zawiera klucz konieczny dla zrozumienia całej książki. Od ilości owych roboczodniówek, przepracowanych przez maszyny za człowieka zależy bogactwo narodu, obywatela i całej ludzkości, zabezpieczenie człowieka od głodu, zimna i przedwczesnego zgonu”.

I dalej konkretyzując swą myśl napisał Bocheński, że USA w 1938 r. miały już

„po 7 kilowatogodzin prądu dziennie, a miliard ludzi w Azji nie miał ich wcale – lub miał tylko minimalny ułamek „roboty” za jednego mieszkańca żywego. W roku 1960 w USA zastęp „żelaznych niewolników” stał codzień obok każdego Amerykanina, od kolebki do zgonu i pracował dla niego i za niego. Ale tym razem suma światowej energii mechanicznej już pochodzi nie tylko z USA, Niemiec, Anglii i innych starych mocarstw przemysłowych, ciągle i ciągle budujących coraz większą ilość machin do produkcji. Kilkuset milionowe ludy Azji, Chiny i Indie ... zaczęły żyć niepodległe ... I każdy lud zrozumiał wolność i niepodległość jako nieodłączną od industrializacji”.

Do tej kapitalnej obserwacji-tezy powrócił Bocheński we wstępie do tomu IV swych *Wędrowek...*, obejmującego okres od 1945 do 1970 r., podkreślając, że

„postęp elektryfikacji jest postępowaniem uprzemysłowienia”.