

Malak, Edward

"Historia Techniki Polskiej", Bolesław Orłowski, Radom 2006 : [recenzja]

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 53/1, 233-240

2008

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.



Bolesław Orłowski: *Historia Techniki Polskiej*. Radom 2006, Instytut Technologii Eksploatacji w Radomiu, 336 s., ilustr.

Możemy sobie pogratulować – powstała monograficzna seria wydawnicza: Biblioteka Polskiej Nauki i Techniki. Pomysłodawcą jest prof. dr hab.inż. Adam Mazurkiewicz kierujący Instytutem Technologii Eksploatacji w Radomiu, autorem zaś książki, która inicjuje dzieło mające „udokumentować dotychczasową rolę i wkład polskich twórców do nauki i techniki światowej” – Bolesław Orłowski. Już po raz drugi przypada uznanemu uczonemu i autorowi prac na temat polskiej i światowej techniki inaugurowanie nowej serii wydawniczej. W 1999 r. wydał on w Ossolineum cenioną wysoko *Technikę* w ramach cyklu „Zrozumieć Europę”. Czy po przeczytaniu pięknie wydanej *Historii Techniki Polskiej*, można powiedzieć, iż równie udało się, urzeczywistniając przy tym ideę wydawcy „bardzo szerokiej formuły prezentacji polskich osiągnięć naukowych i inżynierskich z obszaru techniki”?

Książkę rozpoczyna *Wprowadzenie, czyli o inauguracji Biblioteki Polskiej Nauki i Techniki* (od prof. Mazurkiewicza) i przedmowa autora, po tym jest *Wstęp*, będący faktycznie pierwszym z rozdziałów oraz siedem następnych, już ponumerowanych. Trzy pierwsze: *Od drewnianej do murowanej, Wiek Złoty, Początki polskiego współudziału w rozwój techniki* stanowią koherentną całość. Ich przesłanie, logika wywodu, treści, to przypomnienie odległych bardzo czasów, lecz wciąż pobrzmiewających tonami naszej współczesności. Używając słów Ferdynanda Braudela, to historia długiego, bardzo długiego trwania naszej cywilizacji ekonomiczno-technicznej niosącej stare nawyki myślenia i działania, owe ramy oporne „i nie chcąc(e), niekiedy wbrew wszelkiej logice, umrzeć” (1, s. 57). Rozdział czwarty książki – *Okres zaborów* jest już odmienny, chyba nieproporcjonalnie duży w stosunku do całości pracy. Stanowi prezentację inżynierskich dokonań obywateli-emigrantów w szerokim świecie oraz działających w Kongresówce czy w samej Rosji techników z ziem polskich; tam zwykle z ogromnymi sukcesami. Część trzecią, tworzą rozdziały: *Zniweczona próba, Działalność polskiej kadry technicznej podczas drugiej wojny światowej i Na drodze do współczesności – zamiast posłowia*. Kontrastują obrazy trzech epok narodu polskiego XX w.: czasu Niepodległości, II wojny światowej (na Obczyźnie) i okresu PRL. Książkę zamyka przydatny indeks nazwisk i bibliografia.

Historia Techniki Polskiej to przedstawienie rodzimych, inżynierskich dzieł na przestrzeni dziejów Polski. Historia pulsująca swadą i temperamentem autora, budząca wiele refleksji, co świadczy o poziomie wykładu. Przede wszystkim więc odnosimy wrażenie, iż obecna sytuacja państwa przypomina w jakiejś mierze pozycję piastowskiej Polski na gruncie techniki i nowych technologii. Jej zacofanie, zilustrowane porównaniem liczby młynów wodnych w Anglii (w 1068 r. było tam 5624 egz., przy czym, dodajmy, państwo Wilhelma Zdobywcy nie było

najbardziej nowoczesnym w Europie ani pod względem gospodarczym, ani technicznym) i w Polsce centralnej (pierwszy młyn odnotowany w 1145 r.) nie wymaga komentarza. Ważniejsza wydaje się jednak sprawa reakcji, na taką sytuację, władzy państwowej. Jak ujmuje problem autor „stan i rozwój cywilizacyjno-techniczny krajów peryferyjnych w decydującym stopniu zależy od adaptowania przez nie innowacji napływających do nich z obszarów bardziej rozwiniętych. Powodzenie owego transferu, zachodzącego nieodmiennie jednokierunkowo [...] warunkowane jest jakością, charakterem i natężeniem pomiędzy jej aktywnymi i biernymi uczestnikami. Uzależnione jest też w znacznej mierze od stopnia dojrzałości [...] tych drugich. Dotyczy to zarówno przygotowania w sferze organizacyjno-technicznej, jak i pozamaterialnej, psychologicznej”, w dużym też stopniu od „rozumienia mechanizmów owego procesu i wpływających z niego korzyści przez konkretnych władców”.

Książę Mieszko jak i inni Piastowicze rozpoznali problem właściwie, podejmując trafne decyzje. Transfer obcych specjalistów, wynalazków, pomimo trudności, jakie przeżywało państwo, przyniósł rozwój w postaci utworzenia bądź wzrastania rodzimych kadr w rolnictwie, hodowli, górnictwie, technice wojennej, drogownictwie, budownictwie. Wiele działo się za sprawą Kościoła, inwestującego na niemałą skalę i wdrażającego istotną nowość – cegłę, wypalaną już w cegielniach (a więc piecach). Czy przyjąć można wszakże bez zastrzeżeń pogląd, iż właściwie tylko spodziewane korzyści dla władcy z przystąpienia do wspólnoty chrześcijańskiego Zachodu doprowadziły do chrztu Polski? Ta Wielka Kwestia przecież mieściła w sobie i prawdę objawioną głoszoną przez Kościół, cokolwiek byśmy dziś o tym akcie sądzili. A chrzest Polski, jak podnosił Wojciech Zaleski, „nie dokonał się w roku 966 [...] zaledwie zaczynał się wówczas”. Dopiero wiek XIII „można nazwać stuleciem uchrześcijanienia Polski”. Kościół stanie się wówczas ośrodkiem formującym świadomość narodową i krzewiącymi myśl o zjednoczeniu królestwa, broniąc jedności państwa (2. s. 30, 48 i 49). Kościół (chrzest) zatem istotnie przyczynił się do wzmocnienia, ale rozbięto już państwa, także przez reakcję pogańską...

Dopiero za panowania mądrego króla Kazimierza Polska poczęła dorównywać, „pod wieloma względami poziomem życia krajom Europy Zachodniej. Położone zostały mocne podwaliny jej potęgi”. Wynika stąd wniosek, iż słabsze ekonomiczno-techniczne państwo, aby przetrwać, a potem móc doganiać europejskie centra, musi mieć władzę centralną zdolną planować i finansować rozwój ważnych dlań działów cywilizacji. Jednocześnie będąc gotową na ustępstwa w chwili wielkich zagrożeń, celem zachowania możliwości istnienia. Tej lekcji niewiele zechciało poważniej rozważyć w późniejszych dziejach RP.

Wiek złoty, czas mocarstwowy państwa polskiego, utworzył obszar, gdzie na długo zapanował spokój i dobrobyt. Ale czy był to czas silniejszego rozwoju polskiej kultury technicznej? Autor zwraca najpierw uwagę na niezwykle znaczącą

okoliczność, jaką była zmiana skali wskutek wkroczenia na przeogromne obszary litewsko-ruskie. To świetna definicja nowego etapu istnienia państwa. Tym samym jednak Polska zmuszona była przyjąć wyzwanie rzucone jej przez sytuację międzynarodową. Odpowiadając na zagrożenie nie tylko nie zaznała złamania, lecz przeciwnie wkroczyła dzięki temu na inny poziom istnienia w Europie (10., s. 55 i n.). Stało się tak ponownie za sprawą obrania przez najwyższe czynniki sterujące państwem, dopasowanej do okoliczności, strategii walki i rozwoju, także techniki. Postęp spotkał górnictwo, przodujące w zakresie organizacji produkcji. Rozwijało się dość silnie hutnictwo żelaza, artyleria, która poczęła stosować pociski zapalające, dzięki którym podczas wyprawy wojennej Batorego zdobyto m.in. Wielkie Łuki. Rozwijała się produkcja ręcznej broni palnej. Czas wielkiej świetności przeżywało polskie drukarstwo. Renesans wywarł duży wpływ na budownictwo, świetnie rozwija się mostownictwo. Niezwyčajnym tego dowodem może być zbudowany pod koniec XV wieku stały most pod Toruniem, który przetrwał do 1835 r.

W rozdziale *Wiek złoty* ukazany zostaje też jeden z powodów przyszłej słabości gospodarczej Rzeczypospolitej, której elity bogacąc się na eksporcie nadwyżkami rolnym hamują – w obronie swych interesów – miasta oraz rozwój ówczesnych zakładów produkcyjnych. Te ostatnie wykorzystywały energię wodną i dlatego lokowane były przeważnie nad rzekami tworząc wraz z towarzyszącą infrastrukturą – tamami, jazami – przeszkodę w spławie towarów. „Porządkowanie rzek w interesie eksporterów zboża miało (więc) skutki nie tylko pozytywne [...]. Stanowi to klasyczny przykład ujemnych skutków ubocznych towarzyszący egzekwowaniu środkami politycznymi partykularnych interesów stanowych w dziedzinie gospodarczej” (s. 47 i n.) Dodajmy wszakże, iż za sprawą konstytucji sejmowej 1447 r. Polska wyprzedziła Europę ogłaszając zupełną wolność spławu na spławnych rzekach. Dlatego zakazano „stawiać poprzeczek jakiegokolwiek przeszkody żegludze ... O ile by nie można było obejść się bez zastaw, nakazano robić w nich bramy i otwierać dla przepływających czołen, tratow, galarów... Po niedługim stosunkowo czasie (dzięki regulacjom i pogłębianiu koryta – EM), Polska posiadała najlepszą w całej Europie sieć dróg wodnych śródlądowych, tanich, wolnych, bezpiecznych i nie podlegających opłatom celnym” (3. s.137 i n.). Mówiąc o złotym wieku dziejów Polski trzeba (też) pamiętać o jednym [...] Polska nie mogła się równać pod względem zamożności z państwami Zachodu, ba, nawet stosunkowo bliskimi Czechami, Morawami i Śląskiem [...] Polska należała do biedniejszych państw europejskich...” (4. s. 206). W wyniku tego zakończenie koniunktury eksportowej oznaczało powrót do „poziomu zapewniającego (tylko) minimum środków utrzymania” (5., s. 156). Miasta przy tym, jak podaje Czaplinski, same „zlekcewały sprawę swego udziału w sejmach (co) zaciążyło poważnie na ich możliwościach rozwojowych” (4, s. 153 i n., 202 i 203). Inni zaś uzupełniają, że nie chciały

włączać się w nurt spraw państwowych, albowiem obawiały się zwiększonych podatków na państwo (np. 3., s. 321). Nie mniej fatalnym było, że trzymająca się folwarków szlachta, odwróciła niejako o 180 stopni ideę władzy państwowej, zmierzając do rządów w Rzeczypospolitej prowadzonych z poziomu dworu wiejskich (6., s. 95 i n.). Centra wymiany myśli na poziomie dworów monarchy i uczelni wyższych zaprzestały swego rozwoju. Jeszcze w wieku XV i na początku następnego zapisało się na wszechnicę jagiellońską ponad 17 tys. studentów, w tym 40% z zagranicy. Jednak ocenia się, że już w XVI wieku około 8 tys. studentów polskich zapisało się na uczelnie włoskie i niemieckie, „podczas gdy krakowska akademia wysyła za granicę jednego wychowanka co trzy lata. Zubożały uniwersytet traci możliwość utrzymywania kontaktu z ośrodkami nauki na Zachodzie i nie może dokonać twórczej asymilacji jej zdobyczy [...] To pozostawanie [...] jakby na uboczu pozbawiło naszą kulturę złotego wieku solidnych fundamentów ...” (2, s. 147). Pamiętając o mankamentach nie należy popadać w przesadę. W ocenie Rondo Camerona i Larry’ego Neala okres liczony w przybliżeniu od połowy XV do połowy XVII stulecia „nie zapisał się w dziejach ludzkości jako epoka znaczącego postępu technicznego”, choć proces innowacji miał miejsce i to w sposób ciągły (5., s. 106 i np. 125, 127).

Niewątpliwie pozostać jednak musi, że na przewrót ekonomiczno-techniczny Rzeczpospolita nie była przygotowana (zob. np. 5, s. 156). Owszem, były osiągnięcia, wąskie elity naukowe tworzyły rzeczy poważne i godne zapamiętania, ale państwo jako takie czyniło za mało. Powstawała coraz bardziej szkodliwa pustka, jaką był brak aparatu administracji publicznej służącej państwu i silnej władzy centralnej. Brakowało wiedzy, pojawiało się rażące nieuctwo, zła wola i rażący brak poczucia odpowiedzialności za państwo. Wojewoda czernihowski twierdził w 1676 r.: „Bóg widzi, że prawdę mówię, iż trybunał koronny tak na dół poszedł, że się nam prawie obrócił w truciznę”. „...Czasy nastały pijackie i kadencje trybunalskie stały się nieustannym pijackim festynem”. (3., s. 189, 194 i 195). Ginie prawie około 1750 roku polska książka. Czy w takim stanie mogła rozwijać się w technika, pojawiać wynalazczość na miarę mocarstw Europy?

Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta pokazały, ile zdołano dokonać w dziedzinie choćby edukacji i ożywienia ducha państwowego. Poziom sądownictwa poniósł się nadzwyczajnie, samorządowe kliki miejskie zostały zmuszone, nawet za cenę „egzekucji wojskowej”, do zaprzestania rozdrapywania majątków miejskich. Wobec złodziei mienia publicznego nie krępowano się niczym. Polska zdobyła opinie kraju o najlepszym w Europie stanie bezpieczeństwa publicznego. Skarbowe przesyłki pieniężne, np. z Krzemieńca do Warszawy, czasem około miliona złotych, przewożone były zwykłą budą, po eskortą jednego lub dwóch strażników! (3., s. 212, 213 i 214, 220 i 224).

Było już jednak za późno, zaś w skali tragedii, jaka spotkała Rzeczpospolitą, jednostronnie pozytywny obraz króla zamieszczony w książce (s. 111) wydaje

się wart korekty. Jakiejś reasumpcji domaga się cały okres techniki z czasów I Rzeczypospolitej. Być może jednak autor w elegancki sposób unika wypowiedzenia wprost oceny tamtego czasu. Zamienia to w dalszych partiach książki na pogląd, iż dopiero po utracie Niepodległości własna, prawdziwa przygoda z techniką „zaczęła się właściwie dopiero po rozbiorach”. To niewypowiedziane zdefiniowanie sytuacji, iż do zaborów nie uczyniliśmy za dużo na polu techniki, a dobroczynne skutki Oświecenia polskich elit w XVIII w. przeciągnęły się zdecydowanie poza okres niepodległości. Kontakt zaś z innymi, nawet i nieprzyjazydami kulturami wpłynął mobilizująco na postawy ówczesnych kierowników polityki gospodarczej, a zainicjowany wtedy proces inwestycji nawiązywał do dzieła wielkich narodów.

Ukazane w rozdziale następnym – *Okres zaborów* – dzieło inżynierskie Polaków to wynik autorskich, oryginalnych badań autora dziejów polskiej techniki. Sednem tekstu jest „sprawa” Stanisława Kierbedzia. Ten wybitny inżynier zasłynął jako budowniczy mostów, głównie w Rosji, my, tutaj pamiętamy najbardziej wszakże jego most przez Wisłę, w Warszawie, czyli most Aleksandrowski. Nazwany później zręcznie, w ramach często spotykanej amnezji narodowej, nie wiadomo przez kogo podsuwanej – ot sobie nazwiskiem Kierbedzia. Tak jakby szerokiej opinii publicznej zależało kiedykolwiek na specjalnym fetowaniu twórców-inżynierów. Most oddano do użytku w końcu 1864 r., w kwartał po straceniu, zupełnie nieopodal, Rządu Narodowego. Na otwarcie inwestycji przybyły z pogrążonej w żałobie Warszawy, po krwawo tłumionym powstaniu styczniowym i sierpniowym straceniu Traugutta oraz jego towarzyszy, jedynie osoby zaproszone imiennie. Za przyjemnie Kierbedziowi chyba wówczas nie było? Orłowski, pisząc o Polakach absolwentach petersburskiego Instytutu Inżynierów Komunikacji, stwierdza, iż wielu z nich krzewiło kulturę techniczną w państwie carów, „chcąc nie chcąc – przyczyniając się do coraz pełniejszego ujarznienia zamieszkujących je ludów, a więc do umacniania potęgi Rosji”. Autor zestawia osobę Kierbedzia, pogłębiającego swą wiedzę w paryskiej Szkole Dróg i Mostów ze studium tam w tym samym czasie Ernestem Malinowskim, późniejszym twórcą karkołomnego dzieła – kolei transandyjskiej. Należał on do niemałej grupy inżynierów decydujących się na walkę z zaborcami – nie zaś współpracę, nagradzaną awansem carskim na generała majora inżynierii. „Ciekawe – pyta autor – czy nadarzyła się [...] okazja do wymiany poglądów, nie tylko zawodowych, tym dwóm Polakom reprezentującym tak diametralnie odmienne postawy życiowe, równie typowe i rozpowszechnione w ciągu dwóch wieków?”.

Na rozkwit techniki polskiej na przestrzeni całego tysiąclecia państwa trzeba było poczekać aż do czasów II RP. (*Zniweczona próba*). Po raz pierwszy wówczas doszło do, w miarę harmonijnego połączenia, cywilizacji techniczno-przemysłowej powstałej w b. Królestwie Polskim, b. Wielkim Księstwie Poznańskim ale i też w Galicji – z wolnością ojczyzny. Powrócili z zagranicy wielcy uczeni, specjaliści – po części zapewne dlatego, że u upadłych zaborców nie

było czego już szukać. Los inż. Witolda Jarkowskiego, wybitnego specjalisty na polu lotnictwa w Rosji – współpracującego m.in. z Igiorem Sikorskim – zamordowanego przez bolszewików, o którym pisał z tak wielką miłością, jak i odrazą do jego morderców Stefan Żeromski (7., s. 387–393), także być musiał przestrogą.

Po okresie nadzwyczaj szybkiej i efektywnej odbudowy poprowadzonej pod wodzą ministra Gabriela Narutowicza (por. 8., s. 84 i n.) często niestety jest mu tenże okres pracy zapominany, przyszedł kurs na rodzimą technikę, tworzoną przez ludzi z różnych warstw, religii i grup ludnościowych, co uznają **za olbrzymi sukces i dowód prawdy o tamtym państwie**. Najbardziej chyba wybiło się lotnictwo, powstające zarówno na bazie talentu młodych twórców, jak instytutów naukowych i wyższego szkolnictwa oraz jasno ukierunkowanej polityki państwowej (czas Piłsudskiego wbrew obiegowym opiniom był tu najbardziej owocny; zob. 9., s. 121 i 122, 127). Czy doczekamy się raz jeszcze tak niezwykłego połączenia niepodległości, pracowitości, trafnych strategii, ambicji, zdolności i wielkich wyników? Niefortunne wydaje się jednak samo zreasumowanie rozdziału. „Międzywojenna próba [nie] okazała się ostatecznie nieudaną” (s. 263), lecz taką, jak sam ocenił autor w tytule rozdziału: zniweczoną. I też nie do końca. Kadra ukształtowana w II RP zasłużyła się podczas wojny i już po wojnie na Zachodzie oraz w PRL, która skorzystała następnie z niejednej inwestycji z okresu II RP.

Warto podnieść, że ostatni z rozdziałów (*Na drodze do współczesności – zamiast postłowa*) „stanowi(ć miał) ... przedmiot żywej polemiki pomiędzy autorem i recenzentami”, przyczyną której, jak można się domyślać, jest różnica zdań w kwestii oceny dorobku PRL. Nie rozstrzygając, zapytajmy jednak – kto, jeśli porównać PRL z poprzednimi formacjami państwa, przerwał jej istnienie? Wiemy kto zniszczył I i II RP, tymczasem PRL upadła pod własnym ciężarem, ciężarem NIEDOKONAŃ. Recenzent znał konstruktorów II RP, także pracujących później w PRL. Skąd u ludzi mądrych, świetnych fachowców, brało się tyle goryczy, poczucia niespełnienia odnośnie czasów pracy tu, po 1945 r. ? Dlaczego ich koledzy, przyjaciele sprzed wojny, pracujący po 1939 r. w USA, Kanadzie, Anglii mieli jednak inne zdanie na temat tam wykonanej pracy ? Dlatego, pisząc o PRL, myślę zawsze o jej straconych, wykrzywionych osiągnięciach technicznych. Wyliczmy przykładowo: zniszczenie przemysłu motocyklowego, zdeprecjonowanie lotniczego, samochodowego, pisać dalej? Prof. inż. Tadeusz Sołtyk, najwybitniejszy polski konstruktor lotniczy po 1945 r. opowiadał mi o fatalnym podejściu czynników politycznych PRL do innowacji. Kiedy proponował konstrukcję odmienną aniżeli na Zachodzie, występowała obawa uzasadniana argumentem – tam tak nie robią tego. Przed wojną tymczasem podstawą działania było poszukiwanie rozwiązań bez ślepego oglądania się na Zachód, lecz na spodziewane zasoby. To dzięki takiej atmosferze 26 letni Witold Nowacki (późniejszy szef PAN) mógł jechać budować Mielec – jak napisał do mnie w liście z 1980 roku – jako kierownik budowy fabryki! Reasumując, gdy chodzi

o technikę w PRL wysiłek poniesiony na wykształcenie kadry technicznej nie znalazł odzwierciedlenia w czynach. Tezy tej nie da się podważyć przedstawiając wybrane, wyspowe sukcesy.

Reasumując, w książce, pięknym bez wątpienia opracowaniu, znalazła się ogromna liczba faktów, fachowo i z talentem połączonych oraz przedstawionych w jasny sposób. Mogłoby być nieco więcej ocen, syntez i przyjemniej czytałoby się jeśli więcej otrzymalibyśmy informacji na temat gospodarki światowej w danej epoce historycznej. Dostrzegam także pewne zwichnięcie proporcji polegające na zbyt szczegółowym skoncentrowaniu się na dziełach z wieku XVIII i XIX.

Odczuwa się też brak wiadomości o Stanisławie Szczepanowskim, właściwym twórcy polskiego przemysłu naftowego w XIX wieku, zniszczonym przez wiedeńskie banki i własną jednak nieostrożność. Za mało jest o Tadeuszu Tańskim, synu znamienitego Czesława, o którym autor wyłącznie pisze, że był w okresie międzywojennym „czołowym pionierem motoryzacji w Polsce” (s. 234). A przecież jego konstrukcje to nie były peryferyjne dzieła. Pospieszna zaś adaptacja pocziwego *Forda T* na samochód pancerny w wojnie 1920 r., to nic innego jak twórcza adaptacja dorobku światowego dla potrzeb miejscowych. Zabrakło słynnego na Zachodzie powojennego oblatywacza Janusza Żurakowskiego. Nie ma Tadeusza Marka, twórcy świetnych silników samochodów Aston Martin, a warto zwrócić uwagę, że autor w nowatorskiej części swej książki zatytułowanej *Działania środowiska technicznego na rzecz przyszłości Rzeczypospolitej* cytuje właśnie fragmenty wypowiedzi inż. Marka na temat przyszłości przemysłu samochodowego w Polsce po II wojnie światowej.

Reasumując, materiał zgromadzony w książce obejmuje ogromny obszar. Było rzeczą trudną zebrać go, opanować, przedstawić. Zadanie to powiodło się. Pewne modyfikacje i uzupełnienia za wiek XX pozwolą książce stać się zapewne kanonem na więcej aniżeli 100 lat, lecz i dziś wypełnia ona postawione jej przez Wydawcę zadanie. W nas, po lekturze, pozostaje nadal przekonanie, iż okresem największego rozwoju polskiej techniki i kultury technicznej było Królestwo Polskie, najbardziej zaś II RP.

Literatura

1. F. Braudel: *Historia i trwanie*. Warszawa 1999.
2. W. Zaleski: *Tysiąc lat naszej wspólnoty*. Londyn 1961.
3. F. Koneczny: *Dzieje administracji w Polsce w zarysie*. Warszawa-Komorów 1999. Reprint wydania z 1924 r. dokonanego nakładem i drukiem Okręgowej Szkoły Policji Państwowej Ziemi Wileńskiej w Wilnie.
4. Wł. Czaplinski: *Zarys dziejów Polski do roku 1864*. Kraków 1985 r.
5. R. Cameron, L. Neal: *Historia gospodarcza świata*. Warszawa 2007.
6. A. Mączak: *Historia jest we mnie*. Warszawa 2004.

7. S. Januszewski, V.R. Mikheyev: *Witold Jarkowski (1875–1918). Inżynier aeronauta – pionier lotnictwa*. Wrocław 2006.
8. J. Pajewski, W. Łazuga: *Gabriel Narutowicz*. Warszawa 1993.
9. E. Malak: *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926–1939 mieniem państwowym w warunkach postępu technicznego*. Toruń 2004.
10. J. Kłoczowski: *Historia Polski do końca XV wieku*. Lublin 2000.

Edward Malak
Instytut Historii Nauki PAN
Warszawa

Carl A. Huffman: *Archytas of Tarentum. Pythagorean, Philosopher and Mathematician King*. Cambridge, Cambridge University Press 2005, xv + 665 s.

Omawiana praca Carla A. Huffmana jest w zasadzie pierwszą obszerną monografią poświęconą Archytasowi z Tarentu. Wcześniej bowiem temu działającemu w pierwszej połowie IV w. p. n. e. matematykowi, filozofowi, wynalazcy i politykowi, należącemu do nurtu pitagorejskiego została poświęcona tylko jedna praca, powstała jeszcze w pierwszej połowie XIX w.: O. F. Grupp: *Über die Fragmente des Archytas und der ältern Phytagoreer* (Berlin 1840). Sam Huffman ma już na swoim koncie inną monografię, poświęconą nauczycielowi Archytasa, Filolaosowi z Krotony (*Philolaus of Croton: Pythagorean and Presocratic*. Cambridge 1993). Huffman opracował także hasło o Archytasie w dostępnej w internecie i udanej *Stanfordzkiej Encyklopedii Filozofii* (*Archytas*. W: *Stanford Encyclopedia of Philosophy*. E. N. Zalta (red.) lipiec 2003, URL = <http://plato.stanford.edu/entries/archytas>).

Cele swojej książki Huffman przedstawia w trzech punktach: „Moim pierwszym celem jest podać możliwie kompletny i wiarygodny zbiór fragmentów pism i świadectw o Archytasie. Ponieważ materiał ten sprawia wiele kłopotów, a przy tym jest tylko częściowo zbadany, moim drugim celem było zaopatrzyć go w szczegółowy komentarz, podejmujący najważniejsze kwestie filozoficzne i filologiczne. I na koniec, ponieważ dostępne świadectwa znacznie różnią się między sobą i zwykle mają charakter techniczny, badacze uznali za rzecz zbyt trudną wyrobienie sobie całościowego poglądu na temat osiągnięć Archytasa. Dlatego spróbowałem zapełnić tę lukę, przedkładając wprowadzający esej na temat życia i filozofii Archytasa” (s. xii).

W pierwszej części (ss. 3–100) Huffman zamieszcza unikatowy esej rysujący profil biograficzny Archytasa, dokonujący przeglądu jego pism i osiągnięć filozoficzno-naukowych. Druga część monografii Huffmana (ss. 101–252) zawiera edycję, tłumaczenie i jego własne obszerne komentarze do czterech, uznanych za autentyczne, fragmentów pism Archytasa. W trzeciej, najdłuższej