Boczar, Mieczysław

W odpowiedzi drowi P. Smolarkowi

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 10/1-2, 123-126

1965

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.

Mieczysław Boczar

W ODPOWIEDZI DROWI P. SMOLARKOWI

Zapoczątkowaną przez drą Smolarka dyskusję [1] podejmuję celem wyjaśnienia już powstałych, a uniknięcia dalszych, zupełnie mym zdaniem niepotrzebnych, nieporozumień. Na wstępie chciałbym podkreślić, że zdanie, które wyraziłem w recenzji o *Dawnych żaglowcach*, było, mimo kilku zastrzeżeń, pozytywne. Mieści się ono w ostatnim ustępie recenzji.

W odpowiedzi na poszczególne punkty wypowiedzi dra Smolarka pozwalam sobie stwierdzić:

Ad 1) Odnoszę wrażenie, że założenie, z którego wychodzi dr Smolarek, polega na niezrozumieniu zasadniczego celu mojej recenzji. Powodem, dla którego w jednej recenzji omówiłem pokrótce dwie prace, było porównanie możliwości osiągnięcia łączącego je wspólnego celu, tj. popularyzacji historii budownictwa okrętowego. Autor *Dawnych żaglowców* chce osiągnąć ten cel, przedstawiając czytelnikowi „wybór materiałów ilustracyjnych obrazujących generalne linie rozwoju statków żaglowych" (s. 5 książki). Jak sam stwierdza, charakter i jakość tych materiałów ilustracyjnych „uwarunkowały określone warunki rzeczowe" (s. 6). Dr Smolarek przyznaje ponadto, że obiektywna wartość przedstawienia okrętów w dziełach sztuki jest bardzo różna, a czytelność reprodukcji „w warunkach naszych drukarni dość często pozostawia sporo do życzenia" [2]. W *Dawnych żaglowcach* duża część ilustracji z klisz siatkowych jest, niestety, mało czytelna, a celowość takich ilustracji, nie dających nie zapoznanemu z tematem czytelnikowi żadnego obrazu, była i jest przeze mnie kwestionowana.

B. Landström podaje przy dużej części przedstawianych jednostek źródła, na których się opiera, a w zasadzie ukazuje statki w formie technicznie ścisłych rekonstrukcji rysunkowych. Ta forma podania tematu, wykluczająca niedomówienia i czytelna dla laika, dla którego książka jest przeznaczona, jest — i to nie tylko mym zdaniem — zbliżona do ideału. Wymienioną formę przedstawienia okrętu uznaje zresztą i dr Smolarek, który zamieszcza w *Dawnych żaglowcach* pięć plansz rekonstrukcyjnych, aby — jak pisze we wstępie — „czytelnik mógł łatwiej wyobrazić sobie rzeczywisty wygląd niektórych statków średniowiecznych pokazanych w książce na reprodukowanych prymitywnych wizerunkach" (s. 6 książki).

Ad 2) Podtrzymuję w całości twierdzenie, że historia statku żaglowego nie może być uznana za pełną przy pominięciu szczytowego okresu jej rozwoju, tj. XIX w. O ile przy tym w wydawnictwie przeznaczonym dla wąskiego kręgu fachowców opracowania fragmentaryczne nie budzą

---

[1] Por. zamieszczoną powyżej wypowiedź dra Smolarka *Na marginesie publikacji o dawnych żaglowcach.*

[2] Wspomniana wypowiedź, s. 118 niniejszego numeru.

żadnych zastrzeżeń, to w książce popularyzacyjnej pominięcie szczytowego okresu rozwoju żaglowca może, a nawet musi, wprowadzać w błąd czytelnika. Nie trafia mi do przekonania wyjaśnienie motywów tej decyzji przez dra Smolarka. Wprawdzie w XIX w. wchodzi na arenę nowy rejon stoczniowy Ameryki Północnej, nie znaczy to jednak, by stocznie europejskie nie nadążały za postępem techniki. Zarówno stocznie szkockie, jak angielskie, budują w tym okresie tak słynne i szybkie jednostki, jak np. „Cutty Sark" czy „Ariel", a w bezpośrednio nas interesującym akwenie Bałtyku Szwedzi i Niemcy również budują klipry i inne jednostki epoki.

W tym samym ustępie wypowiedzi polemicznej cytuje dr Smolarek atakującą pracę Landströma opinię, wyrażoną przez dyrektora Muzeum Morskiego w Göteborgu, S. Notiniego. Odnoszę jednak wrażenie, że ów niewątpliwie wybitny fachowiec jest w swym zdaniu odosobniony. Z ocen znajdujących się w mym posiadaniu wymienię jedynie zamieszczoną przed wstępem do dzieła Landströma znakomitą opinię jednego z najbardziej znanych historyków budownictwa okrętowego, R. C. Andersona, oraz entuzjastyczną wprost recenzję znanego fachowca, E. Bownessa, który pisze m. in.: „Jest to najbardziej zrozumiała i przypuszczalnie najważniejsza książka na temat okrętów, która została wydana w okresie wielu lat" [3]. Pochlebne oceny czytałem również w fachowych czasopismach „Neptunia" i „The Mariner's Mirror".

Ad 3) Nie rozumiem postulatu dra Smolarka, żebym wykazał w jego książce „ewentualne błędy rzeczowe". Nie stawiałem sobie zadania doszukiwania się w *Dawnych żaglowcach* błędów czy potknięć; na nieliczne zresztą zarzuty merytoryczne w odpowiedzi dra Smolarka nie znalazłem wyjaśnienia.

Ad 4) Istotnie, wkład słowiańskiej czy polskiej myśli technicznej w rozwój statku żaglowego, o ile w niektórych wczesnych epokach w ogóle można o wkładzie mówić, nie jest w żadnym razie imponujący. Nie znaczy to jednak, by te skromne nawet poczynania całkowicie pomijać.

W tym punkcie poświęca dr Smolarek sporo miejsca mym próbom rekonstrukcji polskich okrętów z wieków XVI i XVII, i to w sposób, który dla nie zapoznanego z tematem czytelnika wymaga wyjaśnienia. Rekonstrukcja „Wodnika", pochodząca z lat 1945—1947, opiera się — jeśli chodzi o dokumenty pisane — na nie opublikowanym dotychczas inwentarzu, spisanym w czasie odbioru eskadry Zygmunta III po jej wejściu do Wismaru. Szczegółowe cyfrowe dane z tego dokumentu otrzymałem od ostatnio zmarłego prof. K. Lepszego. Wykaz źródeł ikonograficznych i drukowanych, na których opierałem pracę, przesłałem do Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku przy piśmie poleconym z 16 XII 1950. W wykazie tym, w ustępie *Źródła niemieckie*, pod poz. 2 figuruje: „Próba rekonstrukcji okrętu wykonana przez inż. R. Hoeckla". Powodem, dla którego sięgnąłem do tego właśnie źródła, był fakt, iż okręt „Roter Löwe", zbudowany w Holandii w 1596 r. i nabyty przez lennika Polski, księcia pruskiego Joachima Fryderyka, w latach 1601—1606 stacjonowany był w Piławie. Nie posiadamy materiałów odnoszących się do używanych w tym czasie w Gdańsku jednostek pochodzenia holenderskiego, oparcie się zatem na jednostce, której portem macierzystym była — tak

[3] „Model Engineer", 1962, nr 3163.

blisko Gdańska położona — Piława, uważam za uzasadnione. Przystępując do rekonstrukcji, uznałem za najbardziej właściwe podstawienie danych cyfrowych z inwentarza (długość, szerokość itd.) pod jakiś współczesny mu kadłub pochodzenia holenderskiego, wybierając właśnie rekonstrukcję Hoeckla. Jasne jest bowiem, że jednostki holenderskie z tej samej epoki były do siebie podobne.

Na temat rekonstrukcji „Wodnika" wyraził zresztą zdanie autor *Dziejów floty polskiej* i specjalista zagadnień naszej floty epoki Zygmunta III, prof. Lepszy, w wywiadzie udzielonym J. Kydryńskiemu, mówiąc: „Rekonstrukcja polskiego galeonu «Wodnik» jest pierwszą, na źródłowych i autorytatywnych materiałach opartą, rekonstrukcją polskiej jednostki wojennej z końca XVI i początków XVII w." [4]

Ad 5 i 6) Podtrzymuję zdanie, iż w jednym z rzadkich, a — jak na nasze stosunki — bogato ilustrowanym wydawnictwie na temat historii budownictwa okrętowego powinny były zostać zreprodukowane nieliczne zresztą relikty, zabytki ikonograficzne i modele, przedstawiające okręty polskie. Nie zdołał mnie przekonać ani argument, że nie są to dzieła wielkiego artystycznego formatu, ani stwierdzenie, iż fakt istnienia okrętów pod polską banderą nie wymaga udowadniania. Mam głębokie przekonanie, że w pracy przeznaczonej dla szerokiej, a z tematem nie zapoznanej publiczności — co raz jeszcze z całym naciskiem podkreślam — reprodukcje te powinny były się znaleźć.

Ad 7) Wiedząc o tym, że dr Smolarek od wielu lat opracowuje zagadnienia budownictwa okrętowego ludów słowiańskich, oraz że prace te — co zresztą sam autor stwierdza w wypowiedzi polemicznej — są bliskie opublikowania, nie przypuszczałem, by poszczególne rezultaty tych prac nie mogły być w *Dawnych żaglowcach* ujawnione.

Ad 8) Istotnie, omawiając dyskusję toczącą się na temat przynależności kulturowej zabytków szkutniczych Pomorza, korzystałem m. in. również z artykułu dra Smolarka *Stan i perspektywy badań nad rozwojem szkutnictwa w Polsce* [5], wyrażam więc żal, że przez przeoczenie nie powołałem się na tę pracę.

Kończąc, chciałbym przypomnieć, że zagadnienie rekonstrukcji historycznej floty polskiej nie znalazło, niestety, w okresie naszego 20-lecia instytucji naukowej, która chciałaby mu poświęcić uwagę, a prowadzone prace były i są wynikiem inicjatywy poszczególnych badaczy. Istniały tylko próby ujęcia zagadnienia w ramy organizacyjne, próby, o których dawno już zapomniano i które są w ogóle nie znane młodszej generacji badaczy.

W 1950 r. z inicjatywy doc. dra M. Pelczara, przewodniczącego Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, Towarzystwo postanowiło powołać komisję Rekonstrukcji Historycznej Floty Polskiej. W konstytuującym zebraniu tej Komisji, w grudniu tego samego roku, wzięli udział historycy uczestniczący w pracach nad dziełem *Documenta Poloniae Maritima* (pamiętam prof. prof. Lepszego, Czaplickiego, Labudę), profesorowie Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej (pamiętam prof. prof. Rylkego, Hückla, Urbanowicza) oraz kilka osób zainteresowanych historią budownictwa okrętowego. Komisja, której przewodniczącym wybrano prof. A. Rylkego, podzieliła się na trzy podkomisje; wyznaczono im ściśle określone opracowania dokumentacji historycznej

[4] „Przekrój", 1950, nr 272.
[5] „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej", nr 2/1959.

i technicznej trzech dawnych polskich jednostek. Ponieważ Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki nie dysponowało funduszami na pokrycie kosztów związanych z pracami, zwróciło się do władz o zapewnienie na ten cel minimalnych zresztą kredytów. Starania te nie odniosły jednak skutku i dalsza działalność Komisji została zawieszona.

Towarzystwo powróciło do wspomnianej sprawy w 1953 r. w związku z planowanymi przez PAN na lata 1954 i 1955 sesjami naukowymi na tematy zagadnień związanych z morzem i Pomorzem. Obszerne memoriały Towarzystwa Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku do ministerstw: Kultury i Sztuki oraz Żeglugi, dowodzące wagi zagadnienia i przedstawiające szczegółowy program i kosztorys prac Komisji, nie odniosły jednak również skutku. Nie tracę nadziei, że to przypomnienie wysiłków sprzed kilkunastu lat wywoła, być może, zainteresowanie i dopomoże w zrealizowaniu rozpoczętych ongiś prac.