II
900189
4725

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK

GDYNIA

ROK III WYDANIE SPECJALNE • R. 1960

od Redakcji

Obejmując ponownie, po trzyletniej przerwie, obowiązki redakcyjne, oddajemy do rąk naszych Czytelników, Członków i Instytucji zaprzyjaźnionych - kolejny numer "Biuletynu Nautologicznego".

Jest to numer specjalny - poświęcony HENRYKOWI ŻEGLARZOWI w związku z 500 rocznicą jego śmierci.

Uważamy za swój obowiązek poinformować wszystkich zainteresowanych, że numer ten został przez nas przygotowany w roku 1960, nie ukazał się jednak w terminie z powodów zupełnie od nas niezależnych.

Gdynia, wrzesień 1963 r.

++

Opracowanie graficzne Władysława A. Drapelli

Na okładce:

Avers medalu pamiątkowego wydanego w Portugalii w 1960 roku w czasie uroczystości związanych z 500 rocznicą śmierci Henryka Zeglarza.

Rewers tego medalu - na ostatniej stronie okładki.

Henryk Żeglarz 24.III.1394 - 13.XI.1460

PROF. DR JÓZEF STASZEWSKI (Warszawa)

INFANTE DOM HENRIQUE O NAVEGADOR

Portret, który otwiera jubileuszowy numer BIULETYNU Nautologicznego, przedstawia Henryka Żeglarza w sile wieku, w pięćdziesiątym roku życia.

Jest to portret autentyczny. Jako miniatura kolorowa zdobi on rękopis kroniki Azurary z lat 1448-1453 o odkryciu i zaborze Gwinei. Przez 400 lat leżała ta kronika nieznana i ukryta w Bibliotece Narodowej w Paryżu, aż ją w 1842 roku wydobyto na światło dnia i na koszt królewstwa Portugalii ogłoszono drukiem. Wiadomości w niej zawarte są nieocenionym źródłem do dziejów nowej epoki Europy, której początek związany jest i będzie na zawsze z Henrykiem Żeglarzem.

Jednym z pierwszych, który portret ten badał, był Edward Raczyński z Poznania. Porównując go z innymi miniaturami w rękopisach późnego średniowiecza, stwierdził, że pochodzi ze szkoły flamandzkiej, słynnej z wybornego rysunku i świetnej kolorystyki. Kronikarz znał Infanta Henryka osobiście. Nama-

lował go w stroju żałobnym, w wysoko zapiętym habicie bez żadnej ozdoby, mimo, że w jego czasach synowie królewscy - a takim on był - występowali w zbroicach przybranych łuskami ze złota. Z szerokiego kapelusza spada wielka czarna gorra. Gorra i włos krótko strzyżony są również oznaką żałoby. Z portretu przede wszystkim wybija się mocna budowa ciała i uderza poważny wzrok nacechowany prostotą i energią. Portret Infanta Henryka pozostaje na zawsze w pamięci każdego, kto się raz mu przypatrzył. Henryk był ascetą. Ten ascetyzm jest charakterystycznym rysem jego postaci. Opowiada Azurara, iż usta jego nigdy nie dotknęły ust kobiety. Tę zewnętrzną surowość Infanta znamy także z innych współczesnych źródeł. Na portrecie zamyślenie lekko przysłania mu czoło. Takim był niewątpliwie, kiedy w swojej morskiej wartowni na przylądku Sagres, najdalej w Ocean wysuniętej skale Portugalii, śledził okręty wysyłane na dalekie nieznane morza. Takim był portugalski syn królewski INFANTE DOM HENRIQUE O NAVEGADOR.

Portugalia jest krajem wysuniętym najdalej na południowy zachód Europy i zwrócona frontem bezpośrednio ku bezmiernemu Atlantykowi. Żadna wyspa jej nie obrzeża. Jej róg południowo-zachodni tworzy tępy występ skalny, do 70 m wysoki, zanurzony w pianie wiecznie burzliwego morza. Wiele już mówi sama nazwa: pochodzi bowiem od rzymskiej postaci s a p e t u m, a s a n c t u m p r o m o n t o r i u m znaczy "święty przylądek". Jest to prastare miejsce kultu, które jeszcze fenicy żeglarze poświęcili Melkartorowi, bogu miast i kolonii. Tu, na najdalszym krańcu Europy, zbudował Infant Henryk arsenał morski i wartownię, zwaną przez późniejszych historyków, upiększająco, obserwatorium astronomicznym. Były to pokaźne budowle, które o trzysta lat przeżyły ich twórcę, aż niszczące trzęsienie ziemi w 1755 roku zwaliło je w gruzy. Dziś przylądek Sagres zdobi wysoka brązowa postać Infanta.

Historyk portugalski XVI wieku, Joao de Barros tak opowiada dzieje tej wartowni:

> Infant Henryk sprowadził z wyspy Majorki mistrza Jakuba, człowieka wielce uczonego w sztuce nawigacyjnej, który sporządzał mapy i instrumenty żeglarskie. Sprowadził go zaś wielkim kosztem po to, by kształcił w swej sztuce tych z Portugalczyków, którzy oddawali się rzemiosłu żeglarskiemu. ... Bardzo usilnie przykładał się Infant Henryk do nauk,w szczególności do nauki kosmografii. Jako owoc tego ma dziś Portugalia panowanie nad Gwineą.

Przemilczał de Barros, że Katalończycy z Majorki i sam Henryk kształcili się u Arabów i Żydów hiszpańskich i że przez Arabów poznała dopiero Europa ALMAGEST, wielkie dzieło astronomiczne Ptolemeusza. Żeglarstwem i kosmografią zajmował się Infant raczej teoretycznie, a chociaż sam rzadko odwiedzał Maderę i nigdy nie płynął w nieznane morza na okrętach odkrywczych, wieki potomne nazwały go Henrykiem Żeglarzem - EL NAVEGADOR Pod tą zaszczytną nazwą wszedł na zawsze do historii powszechnej.

Infant Henryk był nieodrodnym synem swego wieku. Feudalne rycerstwo stało w owym czasie u szczytu swej świetności. Fanatyzm religijny i walki z niewiernymi, przykrywające dymną zasłoną przewrót ekonomiczny - przejście od gospodarstwa naturalnego do pieniężnego - utrzymywały się z szczególną siłą na Półwyspie Iberyjskim. Tu Portugalczycy w ciągu XIV wieku dokonali całkowitej rekonkwisty, to jest wyparli Maurów ze wszystkich ziem aż do Algarwii. Wojnę z niewiernymi przerzucono na drugą stronę Zatoki Kadyksu. Uczestniczył w niej Henryk jako młodzieniec, a w 21 roku życia zdobył na Maurach Ceutę, niewielki skalny półwysep północno-zachodniego narożnika Afryki, jeden ze Słupów Herkulesa naprzeciw Gibraltaru. Kronikarz Azurara nazywa Ceutę "kluczem Morza Śródziemnego"

- i słusznie. Tutaj utrzymywali Maurowie jedną z najważniejszych komór celnych Kalifatu, a okręty portugalskie opłacały drogie cła za przejazd. W nagrodę za ten czyn wojenny zamianował go papież Jan XXII wielkim mistrzem Zakonu Rycerzy Chrystusa. Według dokumentu erekcyjnego zadaniem Zakonu była "obrona wiary, walka z Maurami i pomnożenie królewstwa Portugalii". Był to zakon najbogatszy w ówczesnym chrześcijaństwie, infant Henryk zatem jako jego g o v e r n a d o r rozporządzał olbrzymim majątkiem. Za te kapitały zbudował arsenał i obserwatorium w Sagres, za te pieniądze uzbrajał flotylle, które płynąc wzdłuż wybrzeży północnozachodniej Afryki walczyły z Maurami, porywały niewolników, łupiły złoto i kość słoniową - w ogóle prowadziły łupieżczy handel. Z tych podwójnych poczynań - z walki z niewiernymi i łupieżczego handlu - wyrósł system kolonialny Europy Zachodniej. Taki jest jego rodowód.

Flotylle Henryka Żeglarza składały się z nielicznych statków, a raczej łodzi, niewielkiej, nawet jak na owe czasy, pojemności. Budowano je z drzewa przywożonego z lasów krajów śródziemnomorskich, stawiano na nich maszty z jodeł przywożonych z Norwegii albo z nadbrzeży południowego Bałtyku. Istniał w archiwach miasta Gdańska odpis przywileju, w którym król portugalski zwalnia od cła budulec okrętowy przywożony z Gdańska. Tak w wielkich odkryciach geograficznych XV i XVI wieku, którym dane było przeobrazić gospodarczo, społecznie, a nawet etnicznie całą kulę ziemską, zawiera się dużo bezimiennej pracy Polski. Maszty, na których dumnie powiewały zwycięskie sztandary Vasco da Gama na wodach Indii, pochodziły z jodeł nadwiślańskich.

Ludzie "morscy" Henryka nie odznaczali się bynajmniej śmiałością. Kresem faktycznej handlowej żeglugi na Atlantyku było wybrzeże dzisiejszego Maroka. Oblewane zimnym Prądem

Kanaryjskim jest ono przez znaczną część roku spowite w opary lekkiej mgły. Szczególnie w pierwszej połowie dnia mgły przysłaniają horyzont. W czasach rzymskich tę część Oceanu nazywano MARE TENEBROSUM - Morze Ciemności. W lękliwej wyobraźni żeglarzy Ocean Zachodni przedstawiał się jako domena Trwogi. Reszty dla odstraszenia żeglarzy od zapuszczania się na południe dokonywało pustynne, bezludne wybrzeże i rozmyślne opowiadania nielicznych śmiałków o potworach morskich wciągających statki w otchłań głębiny. A strach ma wielkie oczy. Toteż opowiada Barross, że wyprawy flotyl wysyłanych przez Henryka Żeglarza nie budziły bynajmniej zapału w Portugalii:

> A były w początkach tych odkryć wielkie trudności i szemrano bardzo przeciw tym wyprawom. Nie mniej wszakże miał Navegador tyle wytrwałości, tyle nadziei i wiary w te odkrycia, że nigdy nie dał się od nich odwieść, ani też nie przestał pracy nad nimi, o ile tylko było w jego mocy przez przeciąg lat czterdziestu.

W tej stałości wytrwał z niesłabnącą energią aż do śmierci w 1460 roku.

Jest na wybrzeżu Maroka, w szerokości Wysp Kanaryjskich, przylądek o zagadkowej nazwie NUN. Romańska etymologia ludowa wyprowadziła ją z łacińskiego spójnika NON "nie". Przylądek NIE był symbolem. Dotąd i nie dalej zapuszczały się okręty portugalskie w walce z Maurami. "Obawa przed dalszą żeglugą - opowiada Barross - była tak wielka, że trudno było Henrykowi zdobywać ludzi dla służby jego celom: głośno szemrano w kraju, że zabiera mieszkańców z ziemi ojczystej, aby znikali na morzach albo w dalekich pustyniach".

Nieprzebytą zaporą dla żeglugi za przylądkiem Nun był długo jeszcze w XV wieku przylądek Bojador. Nazwa jego jest czysto portugalska, a wywodzi się od słowa BOJAR "nabrzmiewać, wysterczać" - a zatem przylądek "wysunięty daleko w mo-

rze". Opłynięcie go uważano powszechnie za niemożliwe, ponieważ przedłużeniem jego ku zachodowi jest długa a płytka ławica podwodna, nieustannie pogrążona w burzliwej kipieli. A od pasa przybrzeżnego oddalać się i wypłynąć na MARE TENEBROSUM przy prymitywnej ówczesnej nawigacji mowy nawet nie było. Toteż cała żegluga portugalska na bliskich wodach Atlantyku odbywała się w kręgu zakreślonym przez Wyspy Kanaryjskie, Maderę i Azory, a wysiłki Infanta ograniczone były do opanowania tych mórz i skolonizowania tych ziem. Madera i Azory stały się już wcześniej ziemiami portugalskimi.

Tak się rzecz miała w pierwszych latach wysiłków Henryka Żeglarza na Atlantyku.

Pewnej nocy - opowiada kronikarz Duarte, to jest Edward Pacheco - leżał Infant bezsenny, gnębiony myślami o swoich morskich zamierzeniach. Nagle skoczył, jakby niezwykłym zdjęty zachwyceniem, i rozkazał niezwłocznie przygotować okręty dla wyprawy na południe wzdłuż wybrzeży Maroka. "Ludzie należący do jego nielicznej świty, zapewnia Pacheco, byli tym zdziwieni w najwyższym stopniu i uważali to za objaw boskiego natchnienia". Owocem tej wyprawy było opłynięcie przylądka Bojador, a uczynił to Gil Eannes w roku 1433. Tak nareszcie po kilkunastu latach dreptania na miejscu nieudolna portugalska przybrzeżna żegluga przekroczyła zaklęte koło mórz północnozachodniej Afryki, a Infant widział się u progu ziemi nie znanej starożytnym geografom. Ziem tych napróżno szukali jego kosmografowie w księdze geograficznej Ptolemeusza, a kiedy je żeglarzę Henryka znaleźli w rzeczywistości, otoczono to zdarzenie, decydujące o dalszych portugalskich wyprawach morskich, legendą o boskim natchnieniu. W rzeczywistości Gil Eannes, paź Infanta, uraził swojego pana, przekraczając zakaz porywania ludzi na wybrzeżu Maroka. Aby odzyskać łaskę książęcą, w grę postawił, jak mniemał, życie,

wybrał się na wielkie ryzyko i - wygrał. Otworzył bramę do mórz tropikalnych Afryki, do ziem nadrzecznych Senegalu, gdzie w klimacie tropikalnym natrafiono na zupełnie innych ludzi i na produkty poszukiwane dotychczas bez skutku. I rzeczywiście - poczęto stąd przywozić nie wielkie garści złota, lecz kość słoniową, strusie pióra do pióropuszy na hełmach rycerskich, skóry nieznanych zwierząt, a przede wszystkim niewolników, chciwie poszukiwanych na targach Morza Śródziemnego.

Henryk Żeglarz stał u szczytu swoich marzeń.

A teraz okręt po okręcie począł posuwać się etapami wzdłuż wybrzeża Afryki Zachodniej. Niektóre przepadły, potrzaskane przez burze, niektóre zdobywali w bitwach morskich Maurowie, obdarzali wolnością porwanych niewolników, a załogę w pień wycinali, lub władcom swoim oddawali w niewolę, ale wiele okrętów portugalskich wracało do portu wyjściowego Lagos z żywym towarem ludzkim i zagrabionym łupem, który rzucali do nóg Infantowi. Wszystko zaś czynili dla własnego bogacenia i większej chwały boskiej, bo ideą walki z niewiernymi upiększano te i podobne im łupieskie wyprawy. Porywanie niewolników odbywało się wśród dzikich z obu stron okrucieństw. Niewolników pozostawiano pod silną strażą na wybrzeżu, a zanim marynarze odpłynęli z łupem, wycinali na korze pni drzewnych dumne hasło swojego mocodawcy Infanta, przyjęte przez niego w języku francuskim: TALANT DE BIEN FAIRE - "umiejętność czynienia dobrze". Jest to autentyczne jego hasło, motto przekazane przez kronikarza Azurarę, podpisane pod miniaturą portretu opisanego na początku; przekazuje je również Barross. Trudno jest dzisiaj zrozumieć to niesłychane szyderstwo.

Portugalscy zdobywcy morza znaczyli jednak przede wszystkim krwawe swoje pochody kamiennymi słupami z krzyżem, wko-

panymi w ziemię. Wiele z nich przechowało się do dnia dzisiejszego, wiele przywieziono w XIX wieku do Europy, gdzie zdobią muzea historyczne.

Zaraz następnym etapem po przylądku Bojador było opłynięcie przylądka Branco - Białego, bo jest końcem saharskiej wydmy piaszczystej, wysuniętej na południe. W dwa lata potem Nuno Tristao założył nad niedaleką stąd zatoką, którą Barross nazywa Arguim, pierwszą portugalską osadę na wybrzeżu Gwinei, po uprzednim wymordowaniu na rozkaz Infanta mieszkańców wybrzeża i grupy wysp, zapełniających niewielką zatokę. Kolonia ta była trwałą podstawą do handlu zamiennego. Portugalczycy przywozili płótna, siodła, strzemiona, misy, czerwone korale, a otrzymywali niewolników z Gwinei, złoto z dalekiego Timbuktu, skóry bawole, jaja i pióra strusie, wielbłądy i... podobne drobnostki. A kiedy Nuno Tristao "obładowany zdobyczą, jak powiada Barross, w czasie krótszym niż jego poprzednicy wrócił do Lagos, chociaż dotarł 20 mil dalej wzdłuż wybrzeża Gwinei, ustało w Portugalii szemranie" Wręcz przeciwnie - sławiono Infanta i zrozumiano, że wskazuje Portugalii nowe drogi rozszerzenia królewstwa, drogę do sławy i skarbów, których żaden inny chrześcijanin nie odkrył "A ponieważ jasnem się stało, że ci, którzy ruszyli nowymi drogami, zdobywali bogactwa, każdy pragnął ruszyć na morze" Barross I, [1].

Następnym po przylądku Bojador, kamieniem milowym na drodze wzdłuż wybrzeża Afryki Zachodniej do bogactw Gwinei był Przylądek Zielony. Jego odkrycie przypisuje Azurara żeglarzowi, którego nazywa Diniz Diaz, Dionizy Diaz. Jak nazwisko wskazuje, był to protoplasta Bartłomieja, Bartolomeo Diaz, który wsławił się w dziejach odkryć geograficznych opłynięciem przylądka Dobrej Nadziei. Barross jednak, a za nim późniejsi historycy wymieniają jako odkrywcę Diniz Fernan-

deza, Dionizego syna Ferdynanda. Krótka jest opowieść Barrossa. Zamożny mieszkaniec Lizbony, Diniz Fernandez, wyekwipował za pozwoleniem Infanta okręt, na którym udało się mu dotrzeć dalej na południe, niż jego poprzednikom. Pożeglował aż za rzekę Senegal. Tam napotkał kilka łodzi murzyńskich rybaków; w zdecydowanej z nimi bitwie udało się mu czterech Murzynów zabrać do niewoli. Nigdzie nie lądując, popłynął dalej, aż dotarł do potężnego przylądka, który nazwał Przylądkiem Zielonym. Burze i wiatry przeciwne nie pozwoliły mu jednak opłynąć go i zmusiły załogę do powrotu. Barross nadmienia, że Fernandez jeszcze na południowym skraju Sahary natknął się na wyniosłą grupę palm, QUE DINIZ ... DEMARCOU COMO COUSA NOTAVEL - "co Diniz uznał za godne uwagi zdarzenie".

Za niemniej ważne zdarzenie uznały to wieki potomne. Przylądek Zielony jest bazaltowym odpryskiem wulkanicznych Wysp Kapwerdyjskich, który Prąd Kanaryjski, płynący z północy, przykleił do wybrzeża, usypując piaszczystą mierzeję. Położony na północnej rubieży strefy deszczów tropikalnych porastał przylądek bujną roślinnością, nigdzie dotychczas nie napotykaną przez Portugalczyków na piaszczystym brzegu Sahary docierającej do Atlantyku. Dziś bazalt odarty jest z roślinności i wynurza się jako ciemna skalna masa z oceanu.

Wiadomość o palmach na Wybrzeżu Gwinejskim była w owym czasie wręcz nie godna wiary. Dogmatem antycznej geografii, który utrwalił jeszcze Arystoteles, była nauka, że ekumena, ziemia zamieszkana, leży w strefie między zwrotnikiem a kołem polarnym; jej osią jest mniej więcej równoleżnik Aten albo pas Morza Śródziemnego. Szerokości za kołem polarnym są stężone lodem i nie zamieszkałe; strefa równikowa jest również nie zamieszkała z powodu nadmiernego upału słońca. Ten system geografii był nie naruszalnym dogmatem, podobnie zresztą

jak wiele innych wiadomości, które scholastycy czerpali z dzieł Arystotelesa - czy bezpośrednio, czy z tłumaczeń arabskich. Wprawdzie Ptolemeusz mieścił na mapie ekumeny dużo ziem i ludów w strefie równikowej, ale jego NAUKA GEOGRAFICZNA poczęła rozpowszechniać się w Europie dopiero w XV wieku. To też nie dziw, że odkrycie Przylądka Zielonego wywołało przewrót w żegludze, którą kierował ze swojej wartowni w Sagres samotny Infant. Odtąd już nic nie stało na przeszkodzie w dalszych wyprawach wzdłuż wybrzeża Gwinei. Droga do rozległych zdobyczy kolonialnych w Afryce stała dla Portugalczyków otworem.

Pamiętne to w dziejach odkryć geograficznych zdarzenie przypada na rok 1444. Henryk Żeglarz osiągnął cel swojego życia. W takiej właśnie chwili kronikarz Azurara odmalował surową jego postać w dziele, noszącym tytuł: CHRONICA DO DESCOBRIMENTO E CONQUISTA DE GUNE - Kronika odkrycia i zaboru Gwinei.

Droga, jak powiedzieliśmy, do zaborów kolonialnych była wolna. I zaczęły się na wielką skalę łupieskie wyprawy handlowe, nazywane dla upiększenia odkryciami geograficznymi, zaczęło się porywanie niewolników, rabunek, mord i pożoga. W tym piekielnym tańcu wyrastały powoli bogactwa i kultura materialna państw morskich Europy i począł się proces europeizacji kuli ziemskiej. Pierwszą ku temu drogę nakreślił przed pięciuset laty samotnik z Sagres, śledząc z występu skalnego flotyle wysyłane na Ocean, samotnik DOM HENRIQUE O NAVEGADOR.

BIBLIOTEKA

WŁADYSŁAW ANTONI DRAPELLA (Gdynia)

HENRYK MARYNARZ ALBO ŻEGLARZ W POLSCE 1783-1959

zieje królewica portugalskiego, Henryka, obdarzonego przez potomność zaszczytnym przydomkiem Żeglarz, oraz jego czynów - dopiero w XIX i XX stuleciu doczekały się w Polsce jakiego takiego oświetlenia. Dodać do tego trzeba, z przykrością, że olbrzymia większość tych informacji i wzmianek, jakie ukazały się w polskim języku, nie jest dziełem polskich autorów lecz przekładaczy tłumaczących na słowo ojczyste prace nie pierwszej wielkości, lecz interesująco napisane więc cieszące się powodzeniem.

Działalność Henryka była oczywiście współczesnym znaną, ale raczej poprzez relacje i czyny kapitanów statków, które na rozkaz lub z inspiracji upartego książęcia i jego współpracowników docierały coraz dalej na południe, coraz bliżej złotych i korzennych Indii.

Dopiero późniejsze wielkie odkrycia dokonane przez Gamę, Kolumba, Vespucciego, Magellana wstrząsnęły Europą i skierowały uwagę kronikarzy na wielu innych śmiałych żeglarzy-od-

krywców. Poprzez ich czyny trafiono do bram Sagres i skupionej postaci człowieka, którego uporowi i głębokiej umysłowości zawdzięczała Portugalia sławę, bogactwo i wyludnienie kraju, nauka, geografia, astronomia, oceanografia etc. rozwój w wielu dziedzinach, nawigacja szereg twórczych impulsów i zdobyczy a praktyka morska najlepszą jakiej można życzyć marynarzom szkołę.

W Polsce nawet imię Żeglarza nie było znane przez czas dłuższy. Marcin Bielski nie wymienia go w swej "Kronice wszystkiego świata"[1]. W obu wymienionych w przypisie wydaniach, poświęca Hiszpanom i Portugalczykom osobny rozdział ale traktuje ich jako obywateli jednej monarchii:

> "Hiszpani Portugálscy Afrykę wssytkę okrążáyą morzem pod południye / zasyę ná wschod od Kalekutu / tám stąd do swych własnych krolestw ktho re máyą w Indiey náwiedzáyą / aż ku sámemu słońcá wschodu záyeżdżyą s krolestwy pogánskye mi rozliczne kupye wyodąc.
> Hiszpáni Kástilliey krolestwá Cesárskiego ci zásyę ná zachod słońcá są / ci też wyspy wyelkie / krolestwá bogáte morzem doyechawszy dáleko náleźli / w ktorych pereł y złotá dosyć"

Podając te wiadomości przed r. 1147 jakby uchylał tajemnicy przyszłych wieków z myślą zaciekawienia czytelnika tematem.

Również w XVI wiecznej encyklopedii polityczno-geograficznej świata Jana Botera Benesiusa na język polski wiernie przełożonej z egzemplarza weneckiego w więzieniu moskiewskim przez "niegodnego bogomodlcę", kapelana Michała Oleśnickiego bernardyna, Franciszka Pawła Łęczyckiego, zwącego się Lenczyciusem[4], i dwukrotnie w Polsce wydanej nie napotykamy imienia księcia Żeglarza. Zaraz na pierwszych stronach "Relacji powszechnych" znajdujemy nazwiska Columbusa Genueńczyka[5], człowieka "wyniosłego animuszu", Vespuciusa Florentyńczyka, Magellana i jego towarzysza El Cano[6] a w tekście innych że-

glarzy zdobywców. Portugalii poświęca krótki rozdział[7]. Wspomina wyprawę afrykańską króla Jana, w której młody Henryk brał udział[8], ale zaraz przechodzi do czasów Emanuela, Jana III i Sebastiana. Przy tej okazji zwraca uwagę czytelnika na ubytek ludzi, jaki nastąpił w Portugalii i Hiszpanii w wyniku zbrojnych podbojów. Ojciec Henryka Żeglarza mógł wysłać do Afryki 1415 r. armię liczącą ok. 40 tysięcy ludzi, Emanuel wyprawił do Indii 20 tysięcy piechoty i 2.700 jezdnych a Sebastian już tylko 12 tysięcy.

"Tey potęgi z nienagłá tak ubywáło za pomienionemi nauigatiami /y impresami/.."[9]

W innym dziele Botera przełożonym na język polski przez tegoż Lenczyciusa 1659 również Henryk Żeglarz nie jest wymieniony[10]

Dopiero Stanisławowi Augustowi Poniatowskiemu zawdzięczamy wprowadzenie Henryka do polskiego rejestru ludzi morza. Musiały królowi, lub któremuś z uczestników obiadów czwartkowych, bardzo przypaść do gustu tomiki przedstawiające dzieje wypraw geograficznych La Harpe`a[11] jeżeli polecił ks Franciszkowi Bohomolcowi przetłumaczyć część pierwszą a innym osobom dalsze tomiki. "Historia o podróżach" ukazała się drukiem w 1783 r. mimo dużych trudności jakie miał autor przy jej tłumaczeniu "zwłaszcza w żeglarskich i okrętowych wyrazach, których my Polacy nie mamy, znalezieniu"[12].

W księdze 1 poświęconej w całości odkryciom i podbojom Luzytańczyków [13], w rozdz. I[14] znajdujemy pierwsze i najobszerniejsze do 1842 r. wiadomości o Dom Enrique. Dowiadywał się z nich polski czytelnik, że książe Henryk był synem Jana I Joao i towarzyszył ojcu w wyprawie ceuckiej, która jakoby zadecydowała o całym przyszłym postępowaniu i programie życiowym Żeglarza:

"..., nabrał tak żywą chęć do odkrywania nieznana-

jomych narodów, że resztę dni swoich, zupełnie tey szlachetney ciekawości poświęcił"[15].

Mieszkając w pobliżu przyl. Sagres "ustawicznie swe oczy obracał ku morzu". Wspomina De La Harpe o wysłaniu przez księcia Żeglarza pierwszej wyprawy odkrywczej złożonej z dwóch żaglowców [16], która miała na celu popłynąć za przyl. No mil 60 (chyba raczej leguł)[17]. Ten przylądek, którego położenie nie jest dzisiaj dokładnie znane "do owego czasu był końcem i granicą żeglugi Hiszpańskiej" [18]. Wyprawa nie dotarła jednak do celu:

> "... przestraszona szumem i bystrością nurtu morskiego, nieodważyła się minąć cyplu Boyador"[19]

Poszły więc na morze następne wyprawy. Wymieniony jest Juan i Antoni Gonzalvo (Goncalvez), Nugno Tristan (Nuno Tristao), Cylienez (Gil Eannes) Cintra[20], Dionizy Fernandez [21], odkrywca ujścia rz. Sanaga (Senegal) i przylądka Zielonego, powtórnie Tristao, który "stanął na kotwicach" w ujściu rzeki nazwanej przez siebie Rio Grande i tam zmarł[22] od strzał zatrutych, oraz Alwar Fernandez[23], który o 40 mil pobił rekord Nuño i innych odkrywców.

W tym czasie żeglarze portugalscy "odkryli" znowu Wyspy Kanaryjskie i Henryk wysłał flotę w celu ich podbicia, ale ponieważ były one już odkryte 50 lat wcześniej przez szlachcica francuskiego Betancourt`a pozostającego w służbie korony hiszpańskiej, wysp nie zajęto.[24]

Handel złotem i niewolnikami rozwijał się dość pomyślnie, ale straty były również nie małe. Henryk starał się "nadgradzać te szkody", aby nie zniechęcać żeglarzy i kontynuować swe zamierzenia. Zorganizowano też towarzystwo handlowe [25], które wyekwipowało oraz uzbroiło 10 karawel i prowadziło - - według przyjętych już zasad - podbój i handel niewolniczy wzdłuż wybrzeży afrykańskich:

"Chęć szukania nowych krajów, wszystkich pod ten czas serca ogarnia - pisze Harpe. Nadzieja skracała dalekość, a niebezpieczeństwa oddalała"26

I dodaje:

"Błysnęło złoto, i na wszystko się ważono".27

Reasumując okres działalności Henryka Żeglarza podaje Harpe, że za życia tego księcia dotarto do wybrzeży Sierra Leone, odkryto więc około 600 mil wybrzeża, licząc od przylądka No do Sierra Leone.[28]

W 31 lat po Bohomolcu przypomniał polskiemu czytelnikowi księcia Żeglarza Joachim Lelewel[29]. W wykazie periodyzacyjnym geografii umieścił "portugalskie odkrycia na wschodzie"[30] ale wymienił, jak inni, dopiero Da Gamę, jako zjawisko warte zanotowania, a w rozdziale pod tym samym tytułem (obejmując nim czasy od 1433 do 1540 r.)[31] kilku zdobywców-żeglarzy: Tristana Vaz (chyba Tristão Nuño ?), Jana Gonzaleza Zasko (Goncalveza ?), Gonzalo Velho Kabrala, który to około r. 1432 miał wraz z innymi odkryć Azory (Cabral miał imiona Pedro i Alvarez i żył między r. 1460 a 1526), Giljaneza (Gil Eannes, wyżej wymieniony, zdobywca przyl. Bojador,) Kadamostę (Alvise Cademosto,Ca da Mosto lub Cada Mosto), odkrywcę wschodniej grupy Wysp Zielonego Przylądka /1456/i Piotra de Cintrę[32]. Wymieniając Henryka Żeglarza podaje lakonicznie, że za niego wyprawy ruszyły "żywiej przy pomocy Igiełki magnesowej, której już używano"[33]. Oczywiście igła kompasowa dużo wcześniej stała się niezbędnym instrumentem europejskich nawigatorów. W pn. 51 podaje Lelewel błędnie rok śmierci Dom Enrique - 1463 - zamiast 1460.

W latach czterdziestych ub. stulecia dwaj tłumacze przypomnieli Polsce Henryka Żeglarza: Wojciech Szymanowski przekładając na język polski dziełko C. Desborough'a[34] i Franci-

szek Chlewaski tłumacząc Krzysztofa Kolumba Washingtona Irvinga[35]. U Szymanowskiego Henryka i jego dzieło omówiono w rozdz. I, s. 5-7 , u Chlewaskiego w rozdz. II ("Nowe odkrycia poczynione za sprawą Księcia Henryka Portugalskiego - ...") s. 8-11 .

W odróżnieniu od poprzedników, którzy starali się ukazać Henryka po przez czyny jego marynarzy, Irving - mimo iż całą działalność infanta Henryka traktuje jako okres przygotowawczy dla wielkiego przedsięwzięcia Kolumba - to jednak kreśli ją w sposób odmienny i ciekawszy:

"Zawód nowoczesnych odkryć począł się niedawno przed Kolumbem" - pisze Irving, rozpoczynając interesujący nas rozdział swej książki. Zupełnie słusznie. Odkrywanie stawało się zawodem, który kształtował nowy typ krzyżowca pozbawionego wszelkich ideałów i uczuć ludzkich. Autor przypuszcza, że uwagę współczesnych na wybrzeża Afryki i chęć prowadzenia wypraw odkrywczych rozbudziły, co prawda, ponowne odkrycie w XIV stuleciu Wysp Kanaryjskich i przypadkowe podróże do wybrzeży czarnego lądu, ale:

> "Główny jednak popęd do odkryć nadał Henryk, książe Portugalii, syn Jana I, zwanego Mści - cielem i Filippiny z Lankastru, siostry Henryka IV Króla Anglii. On, towarzysząc ojcu swemu do Afryki na wyprawę przeciw Maurom, w Ceuta zebrał dużo wiadomości o pobrzeżu Gwinei i innych krajach zupełnie Europejczykom nieznanych, i wpadł na myśl że możnaby ważne poczynić odkrycia, popłynąć wzdłuż zachodniego Afryki brzegu. Za powrotem do Portugalii opuścił dwór ojcowski, osiadł w wiejskim ustroniu, w Algarbii, blisko Sagres, w sąsiedztwie przylądka S. Wincentego, nad samym Oceanem. Tu zebrał wkoło siebie ludzi znakomitych nauką i sam oddał się naukom mającym związek z żeglugą. Przyswoił sobie wszystkie wiadomości geograficzne, jakie posiadali starożytni, i astronomiczne, jakie mieli Arabowie w Hiszpanii

Wypadkiem tych badań było mocne przekonanie, że Afrykę wkoło opłynąć można, i że jest rzeczą podobną, trzymając się ciągle jej brzegów, dostać się do Indyi". 36

Zainteresowanie Henryka Indiami miało dwa główne cele na widoku: ekonomiczny i religijny. Podniesienie gospodarcze kraju, a właściwie tych, co krajem rządzili, przez wydarcie, względnie podzielenie się z własnymi monopolistami handlem wschodnim, przede wszystkim indyjskim oraz walkę z Maurami, wrogami chrześcijaństwa. I temu drugiemu celowi nie obce były względy ekonomiczne. Bariery celne założone przez Islam ciążyły Europie. Obejście ich, dotarcie bezpośrednie do bogactw Wschodu równało się zwycięstwu Krzyża nad Półksiężycem Nic więc dziwnego, że wymienione dwa cele tak absorbowały księcia Henryka piastującego również godność Wielkiego Mistrza Zakonu Chrystusowego. Celem Zakonu była walka z Maurami:

"Książe Henryk powziął myśl wielką, aby opłynieniem wkoło Afryki, otworzyć łatwiejszą i tańszą do źródła tego handlu drogę, zwrócić go nagle na nową i prostszą kolej, a stąd Portugalii zapewnić niezmierne zyski. Mąż ten wyższy nad swój wiek, zaciętą musiał stoczyć walkę z ciemnotą i przesądami w wykonaniu tego zamiaru".37

Mimo wysokiego dostojeństwa, władzy i środków jakimi dysponował walka o realizację tak wielkiego przedsięwzięcia musiała być bardzo uporczywa i ciężka. W tym leży wielkość tego człowieka, że potrafił realizować cel, przezwyciężać przeszkody. I w tym, że oparł realizację postawionego sobie planu na naukowych podstawach. Wiedza żeglarska zawdzięcza Henrykowi bardzo wiele.

Oto, co pisze na ten temat autor "Żywotu i podróży Krzysztofa Kolumba":

"Żegluga była jeszcze w dzieciństwie; marynarze lękali się płynąć daleko od brzegu albo stracić z oczu ląd stały, i ze strachem patrzy-

li na ogromny i nieznany przestwór Atlantyku, wierzyli dawnemu podaniu, że koło równika ziemię opasuje strefa gorąca, dzieląca obie półkulę, gdzie panują żary niepodobne do zniesienia; wierzyli nadto, że ktokolwiek opłynie przylądek Bajador, nigdy już wrócić nie może".38

Z podobnymi, równie silnie zakorzenionymi przesądami, walczyć będzie w kilka dziesiątków lat później i Admirał Krzysztof. Ale on nie miał za sobą powagi tronu, zespołu uczonych i możliwości finansowych. Książe Henryk:

"... wezwał pomocy nauki dla zbicia tych błędów. Założył szkołę żeglugi i obserwatorium astronomiczne w Sagres, dokąd wezwał najcelniejszych znawców marynarki. Wkrótce dały się widzieć skutki tego zakładu. Wielkie ulepszenia zaszły w kartach geograficznych, upowszechniło się użycie igły magnesowej ; portugalskich marynarzy wsławiły śmiałe przedsięwzięcia; opłynęli wokoło przylądek Bajador, wdarli się w strefy zwrotnikowe, dawniej tak straszne, poznali większą część brzegów Afryki od przylądka Białego do Zielonego, odkryli przylądek Zielony i wyspy Azorskie. Aby sobie zapewnić zupełne tych ziem posiadanie, Henryk otrzymał bullę papieską nadającą koronie Portugalskiej władzę nad wszystkimi krajami, jakiekolwiek poddani jej odkryją na Atlantyku włącznie do Indyi".

Kończąc dzieje Henryka wymienia Irving datę zgonu księcia (13.XI.1437) - myląc rok - i stwierdza, że celu nie osiągnął:

"... ale żył dosyć długo, by widzieć, że użyte przezeń środki postawiły kraj ojczysty na drodze wielkiej pomyślności".

i dodaje:

"Słusznie o nim powiedziano, że był pełen myśli wysokich i przedsiębiorczych, którym odpowiadały szlachetne czyny. Godłem sobie obrał słowa: talent dobrze czynienia, jedyny talent godny aby się za nim dusze szlachetne ubiegały".

W wieku XIX jeszcze dwukrotnie pojawia się w Polsce imię Henryka: w encyklopedii Orgelbranda (1862) i książce wydanej

przez księgarnię Jana Breslauera (1894).

W "Encyklopedii powszechnej Orgelbranda" Henrykowi poświęcono pełne hasło[43] podające szczegóły, które nie poszerzyły wiedzy naszej o portugalskim książęciu. W drugiej z wymienionych publikacji[44] natomiast krótką notatkę następującej treści:

> "Znaczne postępy porobiły podróże morskie Portugalczyków przez czynność i gorliwość infante, trzeciego syna Jana I, Henryka, którego potomność Henrykiem Żeglarzem nazwała, i który wielkie swoje dochody obracał na podróże i podbicie zachodniego wybrzeża Afryki".

W wieku XX wiedzę naszą o księciu Żeglarzu, Marynarzu czy Nawigatorze czerpiemy również z obcych źródeł, z prac tłumaczonych na język polski. Wartość materiałów, jakie z tych tłumaczeń możemy zaczerpnąć jest oczywiście bardziej rzeczowa, niż tych jakimi dysponowano w XVIII czy XIX stuleciu. Można przypuszczać, że obecnie w związku z rozwojem badań nautologicznych, jak również zainteresowań problemami morskimi i w tym zakresie poczynione będą interesujące usiłowania poznania tej epoki.

Znajomość okresu, w którym Henryk Marynarz jest gwiazdą pierwszej wielkości, powinna być bramą przez którą musi przejść każdy nautolog chcący poważnie badać okresy następne.

Od czasów encyklopedii Orgelbranda (1862), która poświęciła Henrykowi osobne hasło, we wszystkich polskich encyklopediach "ogólnokształcących" znajdujemy o nim najczęściej krótkie informacje tej samej miernej wartości, co same encyklopedie.

Wyjątkiem są "Wielka encyklopedia powszechna" (1901) i nowo wydana "Encyklopedia" Orgelbranda (1898-1904) podające hasła obszerniejsze. Należą one jednak do stulecia poprzedniego, po prostu pachną XIX wiekiem.

Wydawnictwa encyklopedyczne są dobrym sprawdzianem aspiracji kulturalnych narodu oraz stopnia jego zdyscyplinowania, zdolności organizacyjnych i zamożności obywateli.

Po tej dygresji wracam do właściwego tematu.

Równie obszerne omówienie jak u Le Harpe`a, C. Desborough`a, czy Irvinga spotykamy w przedmowie (Znaczenie podróży Vasco da Gamy do Indyi Wschodnich dla polityki światowej, s. 3-34) dr H. Plischke otwierającej opracowany przez niego "według źródeł współczesnych" opis podróży i działalności Da Gamy[46]. Plischke motywy religijne wysuwa na czoło tych, które kierowały planami odkrywczymi Dom Enrique:

> "Obok celów mocarstwowych i handlowo-politycznych, które zmierzały do tego, aby wydrzeć zyskowne Indje kupcom arabskim i weneckim, wpływały na Dom Henrique decydująco motywy religijne, skłaniające go do odkrycia nowej drogi do Indyj Wschodnich, niezależnej od drogi śródziemnomorskiej i drogi kupców Wschodu. Przez odkrycie tej drogi chciał on zarazem zadać cios wielowiekowemu wrogowi chrześcijaństwa, islamowi, którego groźne niebezpieczeństwo stało przed oczyma zwłaszcza chrześcijańskim mieszkańcom półwyspu Pirenejskiego".

Wyprawę na Tanger, która z powodu złej nawigacji skończyła się jedynie zajęciem Ceuty, przypisuje Plischke przedsiębiorczości Henryka, a nie jego ojca.

> "To powodzenie zapoczątkowało wielkie dzieło odkrywcze i kolonizacyjne Portugalii w XV i pierwszej połowie XVI wieku "

pisze Plischke. Słusznie. Stworzenie przyczółka zbrojnego na lądzie afrykańskim mogło ubezpieczać szukanie drogi do Indii wzdłuż wybrzeża tego kontynentu i pomóc w poszukiwaniu państwa chrześcijańskiego rządzonego przez legendarnego kapłana czy arcykapłana Jana. Miało się ono znajdować to w Azji to Afryce. W czasach Henryka w górach Abisynii. Zdobycie chrześcijańskiego sojusznika dla walki z Islamem a przede wszys-

tkim z Arabami - to oczywiście przesłanka religijno-strategiczna, która mogła w pewnych okresach dominować, ale potrzeby ekonomiczne były bezsprzecznie, mimo maskowania tego celu głównym impulsem działania księcia Żeglarza. Jak słusznie pisał La Harpe "błysnęło złoto i na wszystko się ważono". Z tą chwilą narodził się kolonializm a założenia religijno-strategiczne ustąpiły miejsca ekonomiczno-militarnym. Oczywiście takiej interpretacji epoki nie można wymagać od Plischke. Słusznie natomiast zwraca on uwagę na rolę map w planie Henryka. Dawały one obraz zniekształcony granic czarnego lądu a szczególnie biegu Nilu, na południe od Sahary miał on kierunek zachodni i sięgał oc. Atlantyckiego w okolicach ujścia dzisiejszego Senegalu. A więc i w tym wypadku, jak i w planach Kolumba błędy kartografów dały wyniki nieoczekiwane:

> "Na tej drodze wodnej, idącej od zatoki Gwinejskiej wpoprzek Afryki ku biegowi Nilu i do Abisynii, zamierzał Dom Henrique wysłać okręty portugalskie na wschód. Dla przygotowań do tych wypraw ugruntował on w Sagres koło przylądka św. Wincentego, południowo-zachodniego krańca Portugalii, zakład naukowy, gdzie w obliczu fal oceanu Atlantyckiego prowadzono studia żeglarskie i geograficzne i kształcono młodzież portugalską w zawodzie żeglarza i odkrywcy.

Tę stronę działalności, organizacyjno-naukową, podkreślają ze szczególnym naciskiem autorzy omawiający dzieje Henryka bądź wspominający tylko jego działalność. W tym leży wielkość jego, wielkość niezaprzeczona, którą w tym roku czci Portugalia, ludzie morza całego świata i uczeni. Prócz innych informacji, które podawali już poprzedni autorzy podaje Plischke nowe, dotyczące kosztów tych wypraw:

> "Portugalia sama nie mogła finansować tych ryzykownych przedsięwzięć. Dom Henrique zużytkował na ten cel dochody Zakonu Chrystusowego, którego zadaniem było zwalczanie niewiernych,

a którego on był wielkim mistrzem".

oraz osłabieniu aktywności odkrywczej po śmierci księcia Żeglarza i podjęciu jego programu przez Joao II.[51]

Czy do wybuchu drugiej wojny światowej ukazały się jeszcze jakieś materiały o Henryku Żeglarzu dość trudno obecnie stwierdzić. W "Polskiej bibliografii morza i Pomorza" St. Zielińskiego (1935) nie znajdujemy żądnej pozycji, nawet opracowania dr Plischki.

St. Wierczyński ("Polska bibliografia morska", 1930) notuje tylko tytuły bezpośrednio Polski dotyczące, inne bibliografie są niekompletne. Dlatego proszę czytelników "Biuletynu Nautologicznego" o uzupełnienie mojego przeglądu przeoczonymi przeze mnie pozycjami.

W ostatnich latach znowu osoba Henryka pojawia się w kilku publikacjach, których szersze omawianie nie jest potrzebne, gdyż ukazały się one niedawno i są ogólnie dostępne.

I. Magidowicz wspomina o nim w rozdz. VI ("Portugalskiej wyprawy XV w. przed odkryciem drogi morskiej do Indii: 1. Wyprawa księcia Henryka Żeglarza, s. 165-75) swego "Zarysu historycznego odkryć geograficznych"[51]. Stara się podważyć legendę jaką współcześni i potomność otoczyła upartego księcia:

> "Burżuazyjni historycy stworzyli dokoła Henryka Żeglarza świętobliwą legendę i otoczyli go aureolą świętości - pisze Magidowicz. Usta jego nie znały wina ... i nigdy nie dotykały kobiecych warg... Nikomu z tych, którzy go obrazili, nie zdarzyło się usłyszeć od niego ostrych, obelżywych słów".

a porównując go z "biednym rycerzem" Puszkina "Sceny z rycerskich czasów" pisze złośliwie:

> "Henryk jakoby miał być "pełen czystej miłości wierny słodkiemu marzeniu", jednym słowem - pełen miłości do nauki, wierny słodkiemu marzeniu - o Indiach, gdzie Portugalia mogła zdobyć

olbrzymie posiadłości i gdzie miliony "pogańskich" dusz mogły być nawrócone i przyjęte" na łono chrześcijaństwa".

Przypuszcza, że zainteresowanie drogą indyjską księcia Żeglarza nastąpiło pod wpływem biblijnych relacji o złotym Ofirze i dzieła Marco Polo.

Autor nie ma racji kreśląc sylwetkę naszego jubilata na podstawie takich np. faktów jak zastrzeżenie sobie 5 % zysku z wypraw lub handel czarnymi, czy wreszcie popieranie tresury psów służących do chwytania ludzi. Henryk był człowiekiem swych czasów. Zajmowanie innej, niż naukowa i beznamiętna, postawy przy kreśleniu charakterystyki jakiejkolwiek osoby czy epoki jest zbędnym gadulstwem. Trzeba jednak przyznać, że w zakończeniu rozdziału potrafił Magidowicz zdobyć się na trzeźwą ocenę działalności Henryka:

> "Odegrał on olbrzymią rolę w dziejach Portugalii. W ciągu 45 lat swojej działalności wykształcił licznych doświadczonych żeglarzy. Portugalska flota handlowa stała się najlepsza na świecie."

W następnym roku przypomniał nam Henryka J. D. Bernal[56] w rozdz. "Żegluga i astronomia" (podrozdział "Podróże morskie i odkrycia geograficzne", s. 279-80) pięknego i z talentem napisanego dzieła:

> "Teoria i praktyka spotkały się na dworze księcia Henryka Żeglarza 1415-1460 w Sagres, gdzie specjaliści maurytańscy, żydowscy, niemiecy i włoscy omawiali projekty nowych podróży z zaprawionymi w nich kapitanami statków"

Najcenniejszą pozycją w historii księcia portugalskiego w Polsce jest to, co o epoce Henryka i o nim samym napisał H Hart a M. Derenicz przekazał polskiemu czytelnikowi tłumacząc jego wartościową pracę na język polski.[58]

Henryk wspomniany jest w książce wielokrotnie[59] a słowa autora dokumentowane wypisami właściwie charakteryzują księ-

cia i epokę:

> "Człowiekiem, któremu więcej niż komukolwiek innemu Europa zawdzięcza rozwój wiedzy nawigacyjnej, a Portugalia - systematyczną ekspansję wypraw morskich - był infant Henryk, bardziej znany jako książe Henryk Żeglarz".

Tak rozpoczyna Hart rozdział II[61] poświęcony temu człowiekowi.

Według współczesnego Henrykowi kronikarza Gomesa Eanesa Azurary[62] książe w swym programie kierował się następującymi pięcioma zasadami:

> "Po pierwsze "pragnął poznać kraj leżący poza Wyspami Kanaryjskimi i przylądkiem Bojador, a do tego pobudzało go gorliwe pragnienie oddania usług Bogu i naonczas panującemu królowi Edwardowi, jego władcy i bratu". Drugą pobudką było dążenie do nawiązania stosunków handlowych z takimi krajami, zwłaszcza chrześcijańskimi, z którymi "handel przyniósłby wielkie korzyści rodakom". Trzecią pobudką była chęć, aby w możliwie największym stopniu przekonać się, "jak daleko sięga władza niewiernych" w Afryce. Po czwarte, pragnął odnaleźć chrześcijańskiego monarchę, który by przyszedł z pomocą Portugalii w walce z niewiernymi. I po piąte, chciał rozesłać misjonarzy, aby "podporządkowali mu wszystkie dusze dla ich zbawienia."

Hart porusza wiele istotnych zagadnień natury nautycznej i naukowej i w tym leży duża wartość jego pracy.

Trzeba wymienić jeszcze cztery publikacje, w których omówiona jest działalność lub epoka Henryka:

1/ "Historię odkryć geograficznych" (1958). Wartościowym uzupełnieniem książki jest umieszczony na końcu słowniczek biograficzny, w którym Henryk posiada osobne hasło. Wymieniony jest również kilkakrotnie w tekście.

2/ Wojciecha Walczaka "Jak białe plemy znikały z map" (1959) Działalność Pana na Sagres omówiona jest w rozdziale

"Wielkie odkrycia" (s. 149-59).

3/ J. L. Bokera "Odkrycie i wyprawy geograficzne" (1959). O Henryku Żeglarzu materiał schematyczny i prawie marginesowy w rozdziale IV "Droga morska na Daleki Wschód", (s. 65-8).

4/ Ostatnią pozycją, którą trzeba wpisać do rejestru jest praca P. Hermana[64], w której książe Żeglarz jest również kilkakrotnie wymieniany, ale materiał zawarty w tej ciekawie napisanej pracy nie poszerza naszej wiedzy o Henryku Marynarzu czyli Żeglarzu.

---

[1] Kronika wszystkiego świata, Cracoviae 1551. Kronika Wssythyego swyata na ssesc wieków a na czwory księgi takież Monarchie rozdzielona,... W Krakowie [...] 1554.

[2] "O Hiszpaniey", w wyd. z r. 1551, k. 115 v - 116 r. wyd. z r. 1554, k. 195 r. O Portugalczykach też na innych miejscach np. w "Rozdzyale Syodmym yako krol Portugalski Emanuel poraził Mauri y wzyął nyektore kreiny w Indyey", k. 311 v.

[3] Kronika..., "Rozdzyał Pyąty Ksiyąg Trzecich", wyd. z r. 1554, k. 195 r.

[4] "Relatiae Powszechne Abo Nowiny Pospolite Iana Botera Benesiusa Rozłożone na pięć części: [następuje ich wykaz]. Z Włoskiego na Polski ięzyk, dla vciechy rozmaitego stanu ludzi, y nabycia wiadomości rzeczy o wszytkim prawie w pospolitośći, co się na Swiecie dzieie: przez iednego Zakonnika od Bernardinow wiernie przetłumaczone, [...] W Krakowie w .... Roku P. 1609. Toż wyd. II, tamże r. 1613.

[5] Tamże, k. 2v i 3r.

[6] Tamże, k. 3r.

[7] Tamże, s. 22-6.

[8] Tamże, s. 24.

[9] Tamże, s. 24.

[10] "Theatrvm świata wszystkiego; na którym Europa, Asia, Afryka y Ameryka: także Narodow, Kraiow, Miast, Naciey obyczaie, Bogactwa, y insze przymioty są wystawione ... przez W. O. Lencicyvsa ... podane, A teraz znowu na świat; W Krakowie ... 1659.

[11] "Historya o podrozach Przez Pana De La Harpe, Akademika Francuzkiego skrócona, zawierająca Odkrycie kraiow dawniey nieznaiomych, oraz obyczaie, religią, rząd i handel obywatelow, Z rozkazu J. K. Mci na Polski ięzyk przełozona. Tom I. ... w Warszawie 1783. Tłumacz wymieniony dopiero w Przedmowie s. 7 nlb. Dalsze tomiki nie ukazały się w druku.

[12] Tamże, s. 11 nlb.- 12 nlb.

[13] Historya podroż skrocona. Księga pierwsza: Odkrycie i podbicie Kraiów przez Portugalczyków, s. 1-139.

[14] Pierwsze usiłowania Portugalczyków, Wyprawa Gamy, s. 1-52.

[15] Tamże, s. 2.

[16] Około r. 1416. Tamże, s. 2, inni podają r. 1418 lub 1412.

[17] Legua - portugalska miara długości znana również w Hiszpanii, Francji, Anglii, Brazylii i koloniach hiszpańsko-portugalskich. Równa w przybliżeniu trzem milom morskim.

[18] Harpe, s. 2.

[19] Tamże, s. 2.

[20] Pedro de Cintra lub Sinzia. Wyprawa ta (1461-62) została przygotowana jeszcze przez Henryka. Cintra dopłynął do wybrzeży dzisiejszej Liberii.

[21] Diniz Fernandez, w r. 1446, s. 4.

[22] Harpe, s. 5.

[23] Tamże, s. 5.

[24] Tamże, s. 4-5.

[25] Tamże, s. 4.

[26] Tamże, s. 3.

[27] Tamże, s. 4.

[28] Tamże, s. 6-7.

[29] Pisma pomniejsze geograficzno-historyczne. Warszawa 1814.

[30] "Portugalskie odkrycia na Wschodzie. Gama." Tamże, s.7.

[31] Tamże, s. 59-61.

[32] Tamże, s. 59.

[33] Tamże, s. 59.

[34] Historja podróży i odkryć dokonanych na morzu i lądzie od początku XV wieku aż do dni naszych. Przełożona z francuskiego. Warszawa 1842, ss. 336 (w egz. Bibl. Narodowej brak zakończenia, egz. Bibl. U. Warsz. kompletny). Nie mając żadnego z nich pod ręką nie chcę omawiać zawartego w książce materiału z pamięci. Przytaczam tylko fragment podanego przez tłumacza przeglądu treści: "Powody skłaniające do szukania przez morze drogi do Indji. - Portugalczykowie czynią pierwsze próby. - Don Henryk. - Odkrycie Puerto-Santo i Madery. - Historja

Machama. - Osiedlenie wysp Kanaryjskich. - Przylądek Bojador opłyniony. - Jeńcy wykupieni za proszek złoty. - Podróże Kada-Mosto. - Mieszkańcy wysp Kanaryjskich. - Maurowie w pustyni. - Okręta brane za duchy. - Handel soli u Murzynów. - Senegal. - Król Budomel. - Jego zdania religijne. - Opis kraju przyległego Zielonemu przylądkowi. - Smierć Don Henryka. Jego przymioty."

35 Żywot i podróże Krzysztofa Kolumba przez ... tłumaczył z angielskiego ... Warszawa 1843, ss. 8 nlb. + 364 + 3 nlb.

36 Tamże, s. 8-9.

37 Tamże, s. 9-10.

38 Tamże, s. 10.

39 O tym wspomina Lelewel. Cfr przyp. 33.

40 Tamże, s. 10.

41 Tamże, s. 10.

42 Tamże, s. 10-11.

43 Encyklopedia powszechna Orgelbranda. Warszawa. T. 11, 1862, s. 526-27. "Henryk Żeglarz czyli Marynarz."

44 Odkrycie Ameryki przez Krzysztofa Kolumba. Ciekawe opowiadanie. Warszawa 1894, ss. 112. O Henryku i jego czasach na s. 5-9.

45 Tamże, s. 5.

46 Vasco da Gama: Droga do Indyj Wschodnich. Według źródeł współczesnych opracował dr H. Plischke. Przeł. Marceli Tarnowski. Nakł. Ludwika Fischera. Łódź - Katowice, 1925, ss 187+5 nlb. O Henryku na s. 3-9.

47 Tamże, s. 3.

[48] Tamże, s. 3.

[49] Tamże, s. 5.

[50] Tamże, s. 5-6.

[51] Tamże, s. 7.

[52] Magidowicz I.: Zarys historii odkryć geograficznych. Tłum. z ros. Irena Gieysztor. Warszawa 1952, ss. 464+3 mapy, liczne ryc. Na s. 171 mapka wypraw okresu 1415-1460.

[53] Tamże, s. 165-67. Na s. 166 fragment mapy katalońskiej 1375 .

[54] Tamże, s. 167.

[55] Tamże, s. 174.

[56] Bernal D. J.: Nauka o dziejach. Warszawa 1957, ss. 902 +2 nlb.

[57] Tamże, s. 280.

[58] Hart Henry: Droga morska do Indii, opowieść o podróżach morskich znakomitych czynach żeglarzy portugalskich oraz o życiu i czasach Dom Vasco da Gama admirała, wicekróla Indii i hrabiego Vidigueiry. Przedmowa prof. B. Olszewicza. Warszawa 1958, ss. 444 + ryc. i mapki. Obszerna i wartościowa bibliografia przedmiotu, s. 405-27 w niej i pozycje do Henryka Żeglarza.

[59] Tamże, s. 21-8, 31-3, 36, 38, 41, 42, 48, 49, 51-4, 59, 74, 75, 82, 83, 103, 130, 133, 183, 185, 189, 192, 236, 269, 306, 310 i 367.

[60] Tamże, s. 21.

[61] "Książe Henryk Żeglarz", s. 21-9. Cfr następny: "Pierwsze wyprawy dalekomorskie", s. 30-59.

[62] "Chronica do descobrimiento e conquista de Guine. Rękopis w Bibl. Nation. w Paryżu. Wydania: portugalskie z r. 1841 i 1942, angielskie z 1899 i 1936.

[63] Hart, s. 22-3.

[64] Herrmann Paul: Siódma minęła, ósma przemija. Przygody najwcześniejszych odkryć. Przeł. Kazimierz Rapaczyński. Warszawa 1959, ss. 578+2 nlb. liczne ryc. i mapki.

PRZEMYSŁAW SMOLAREK (Gdańsk)

KILKA UWAG O STATKACH XVI WIEKU

Budownictwo okrętowe XVI wieku należy niewątpliwie do zagadnień szczególnie pasjonujących historyka tej dziedziny przemysłu. Po stuleciach stosunkowo powolnego rozwoju zarówno w zakresie żeglugi jak i budownictwa okrętowego, wiek XV przyniósł - raptownie - zasadniczą zmianę w dziedzinie techniki żeglugi: widział narodziny pełnomorskiego statku trzymasztowego, który z kolei pozwolił zainaugurować erę żeglugi wielkiej, oceanicznej. Karawele, karaki i galeony, na których Portugalczycy i Hiszpanie dotarli u schyłku XV wieku drogą morską do Indii i odkryli "Nowy Swiat" były, mimo tak znakomitych rezultatów, dość kiepskimi pojazdami. Natomiast statki wieku XVII, tj. tych czasów, kiedy Anglia, Holandia i Francja ostro rywalizowały o przejęcie kolonii, handlu i władztwa na szlakach morskich z rąk załamującego się imperium portugalsko-hiszpańskiego, prezentują się już w takiej formie, w jakiej, w zasadzie bez rewolucyjnych inowacji, przetrwają niemal do końca epoki drewnianych żaglowców. Metamorfoza musia-

ła zatym nastąpić w XVI wieku. Tak też było w rzeczywistości.

Śledzenie ewolucji technicznej statku XVI wieku utrudnia wielotorowość procesu postępu techniki okrętowej tych czasów oraz zbyt skromna ilość źródeł dla rekonstrukcji dominujących typów pierwszej połowy omawianego stulecia. Zapewne z tych właśnie względów spotykamy się w literaturze fachowej dość często z rozbieżnymi opiniami odnośnie do najważniejszych współcześnie typów. Próbując poniżej pokrótce zwrócić uwagę na pewne cechy statków XVI wieku, pragnę podkreślić zwłaszcza te momenty, które nie zawsze są wystarczająco wyraźnie formułowane.

Gdy wykrystalizowanie się statku trzymasztowego stworzyło praktyczne możliwości dla podjęcia dalekich rejsów morskich, to żywiołowy rozwój żeglugi wielkiej, pełnomorskiej, pociągnął za sobą konieczność dalszego ulepszenia budowy statków i ich właściwości nawigacyjnych. Statek stał się podstawowym instrumentem imperium kolonialnego. W początkach XVI wieku, także zresztą w latach późniejszych, przeprowadzono więc w wielu krajach europejskich szereg różnorakich eksperymentów w dziedzinie budownictwa okrętowego. Ponieważ pionierami i monopolistami żeglugi "por meres nunca dantes navigados" byli Portugalczycy i Hiszpanie zrozumiałym jest, że właśnie oni byli szczególnie zainteresowani w produkowaniu statków najbardziej przydatnych do nowych potrzeb.[1] W okresie odkryć i późniejszych czasach eksploatacji kolonii korzystali oni głównie, jak wspomniano, z trzech typów statków: karaweli, karaków i galeonów. Najpopularniejszym statkiem na szlaku indyjskim była niewątpliwie karaka[2]. W początkach XVI wieku, przypuszczalnie przed r. 1510, Portugalczycy rozwinęli typ karaki, który obecnie, w porównaniu z karaką XV wieku, charakteryzowały następujące cechy:

Kadłub budowano w zasadzie podobnie jak w XV wieku. Jednakże stewy nie miały już wygięcia na zewnątrz lecz ich wierzchołki zwracają się do wewnątrz. Duże zmiany obserwujemy w formie i funkcji kaszteli. Stają się one coraz wyższe i osiągają w tym względzie granice, których przekroczenie było niemożliwe o ile statek miał zachować stateczność. W celu zabezpieczenia stateczności każda wyższa kondygnacja kasztelu była w sekcji poprzecznej węższa niż uprzednia. Zwiększenia wysokości kaszteli spowodowały względy obronne i dążność do uzyskania maksymalnych korzyści z każdego rejsu do Indii. Statki kolonizatorów po dobiciu do afrykańskiego, amerykańskiego, czy indyjskiego brzegu bywały często atakowane przez tubylców. Jeśli "Indianom" udało się wedrzeć na niski pokład śródokręcia, wysokie kasztele przemieniały się niejako w obronne bastiony. Dlatego też w kasztelach tych umieszczano lekkie działka, których lufy skierowane były także na śródokręcie.

Koncepcja ożaglowania uległa zmianie w kierunku zwiększenia powierzchni żagli foka i bezanu oraz nadania im nowych funkcji. Ponadto pomnaża się ilość żagli. Początkowo żagiel grota wzrastał do takich rozmiarów, że manewrowanie nim, mimo zastosowania nowego systemu olinowania, stawało się bardzo trudne. W zaraniu XVI wieku wysokość fokmasztu wzrastając zbliża się niemal do poziomu grota, a powierzchnia fokżagla nie wiele ustępuje powierzchni żagla grota. Prócz tego na fokmaszcie, ponad dotychczasowym, jednym żaglem, pojawia się drugi, mniejszy - marsel.[3]

Ulepszony w ten sposób typ karaki przejęli od Portugalczyków żeglarze północno-europejscy, a szkutnicy tego rejonu wprowadzili w jego sylwetce dalsze zmiany. Okręty Północy były współcześnie, ogólnie biorąc, znacznie mniejsze niż Iberów. Duży wpływ na budowę kadłubów okrętów północno-euro-

pejskich wywarło wprowadzenie większych, ciężkich dział.

Już w XIV wieku zbrojono na Północy okręty w lekkie działka, ustawiane początkowo w kasztelach. Ich siła ogniowa i skuteczność była zrazu niewielka. Ciężkie działa wprowadza się dopiero ok. XVI wieku i - dla zachowania stateczności - - ustawia na pokładzie śródokręcia, wzdłuż boków statku.[4] Wynalazek Francuza Descharges ok. 1501 pozwolił ustawić działa pod pokładem głównym, skąd lufy ich wystawały poprzez wykrojone w burcie furty. Ponieważ można było w ten sposób rozmieścić ponad sobą kilka szeregów dział, ich siła ogniowa i skuteczność wzmogła się wydatnie. W konsekwencji jednak zbyt niskie, tuż ponad lustrem wody, usytuowanie baterii dolnych powodowało przy złej pogodzie katastrofy lub konieczność zamykania furt klapami.

Zainstalowanie cięższych dział przyspieszyło względnie ostatecznie zmusiło stocznie północno-europejskie do przejścia przy budowie kadłuba z metody poszywania zakładkowego na karawelową (na styk)[5], która zapewniała burcie, przy nacisku ciężaru działa, większą wytrzymałość. Jednocześnie rufa dotychczas pełna, zostaje płasko ścięta (pawęż).

Niektóre z tych modyfikacji (np. pawęż) zostały z kolei, ok. połowy XVI wieku, przejęte przez Portugalczyków. Wydaje się, że sposób budowy określonego rodzaju dużego statku został w tym czasie w całej Europie do pewnego stopnia ujednolicony. Portugalski konstruktor okrętowy Fernando Oliveira mówił, że ten typ statku, który Włosi nazywają karaką, w Hiszpanii nosi nazwę nao, w Niemczech holk.[6]

Przy stopniowym wzroście kadłuba, powierzchnia ożaglowania okazała się za małą dla napędzania największych jednostek. Dodanie czwartego masztu, za bezanem, tzw. bonaventura-bezanu z żaglem łacińskim (na wzór czteromasztowych karawel śródziemnomorskich) było jednym ze sposobów rozwiązania

tego problemu.[7] Typowe ożaglowanie statku z połowy XVI wieku składało się zatem z żagla rejowego pod bukszprytem (spritsail), dwóch rejowych żagli na foku i grocie oraz jednego łacińskiego na bezanie. Duże okręty miały, ponadto, jeszcze jeden żagiel łaciński na bonaventura - bezanie, a czasem nawet po dwa żagle łacińskie na każdym z bezanów.[8] Ale dodanie czwartego masztu było tylko półśrodkiem na drodze do lepszego rozwiązania kwestii ożaglowania. Właściwe uregulowanie problemu można było osiągnąć, mówiąc obrazowo, nie poprzez zwiększanie powierzchni ożaglowania w poziomie lecz w pionie. Tymczasem - maszty wykonywane pierwotnie z jednego, wysokiego pnia, z czasem przedłużonego przez nowe bierwiono, na którym, jak wiemy, jeszcze w drugiej połowie XV wieku zawieszono reję marsla. Te tzw. topmeszty były zamocowane na stałe i w razie niesprzyjającej pogody nie mogły być opuszczone.[9] W takiej sytuacji dalsze rozprzestrzenianie się płócien żaglowych w górę byłoby ryzykowne.[10] Pomysł Holendra z Enhuizen, Kryn Wouterssa (ok. 1570 r.) polegający na takim skonstruowaniu wiązania pnia masztu i topmasztu, aby ten ostatni mógł być łatwo składany, utorował drogę właściwym stengom i bremstengom, na których zawieszono reje marsli i nowych żagli, bremsli.[11]

Wśród eksperymentów podejmowanych w pierwszej połowie XVI wieku uwidoczniła się m.in. także dążność do połączenia zalet wiosłowej galery i żaglowca.[12] Jedna z tych kombinacji związana z galeonem, wywarła silny wpływ na późniejszy rozwój budownictwa okrętów na Północy. Wpływ ów był tak wyraźny że typ, który narodził się w rezultacie wspomnianych koncepcji nazwano "galeonem". Jednym z najlepszych źródeł dla badań nad północno-europejskimi galeonami drugiej połowy XVI wieku jest rękopis angielskiego konstruktora okrętowego Matthew Bakera: "Fragments of ancient english shipwrightry", z

ok. 1585 r. Nowe galeony były statkami w stosunku do szerokości długimi, wyższymi w rufie niż w dziobie, z widoczną później tendencją do powolnego wyrównywania linii pokładów górnych. Efektywniejsza siła ognia artyleryjskiego i usytuowanie dział pod pokładem pozwoliło zmniejszyć wysokość nadbudówek. Niezgrabną nadbudówkę rufową karaki, składającą się z kilku kondygnacji, dochodzącą do grota, zastąpiono przez tzw. half - deck, quarter - deck i poop. Z tych, każdy następny krótszy od poprzedniego i wstępujący ku górze, schodkowo. Nadbudówka dziobowa, niższa od rufowej, została skrócona i cofnięta od stewy, przestała nawisać poza dziobnicą. Przód statku kończył się długim, poziomym "dziobem" o funkcji bojowego tarana. Z czasem dziób ów zatracił linię prostą, stał się krótszy i wygięty do góry. Taran okazał się bowiem mniej przydatny niż oczekiwano. Zmienił wobec tego swoje przeznaczenie; mocowano na nim później rzeźbione figury będące synonimem nazwy statku, np. "Apollo", "Neptun" itd. Figury te do dzisiaj nazywamy "galionami". W nowym uformowaniu przedniej części kadłuba, między "dziobem" a ścianką przednią nadbudówki dziobowej powstał niewielki pokładzik (zwany w terminologii angielskiej "beak - head"). Rufę galeonu, zakończoną pawężą i w przeciwieństwie do rufy karaki wysuniętą poza pion tylnicy, wieńczyła powyżej steru galeryjka. Galerie te, znane dawniej w szkutnictwie śródziemnomorskim, spotykane w Europie Północnej w połowie XVI wieku, dopiero pod koniec tego stulecia widzimy na wszystkich większych statkach, gdzie wysuwają się także na boki rufy. Jednostki reprezentacyjne miały dwie lub trzy galerie, jedną nad drugą. Początkowo odkryte, podtrzymywane były od dołu wspornikami, a krawędzie górne balkonu wiązały z bokiem wygięte kolanka drewniane lub żelazne. Kolanka te posłużyły następnie jako strop dla daszka, który osłaniał galerię od

góry - przed deszczem lub słońcem - najpierw okazyjnie, potem na stałe. Z biegiem czasu galerie zostały całkiem obudowane i oszklone. W rogach otwartych galerii, także zresztą w innych miejscach okrętu, instalowano niekiedy wieżyczki strzelnicze, z których niektóre zaczęto wykorzystywać jako latarnie.

Galeon miał zwykle trzy maszty, większy - cztery. Bukszpryt mocowano w ciągu całego XVI wieku po prawej stronie dziobnicy (w okrętach angielskich cecha ta utrzymała się dłużej). Reję żagla pod bukszprytem (spritsail) do końca XVI wieku wciągano lub opuszczano przy pomocy tzw. "konika", którego następnie usunięto i reję zamocowano solidniej. Z pod nadbudówki dziobowej wystawały bierwiona, do których wiodły halsy foka. Po wprowadzeniu niskich pokładzików dziobowych (beak - head), bierwiona te zanikają, a halsy doprowadzano do specjalnego zaczepu, poniżej tychże. Dla zrównoważenia, z rufy wybiegało bierwiono służące do zamocowania szotów bezana.[13]

Fokmaszt galeonów uplasował się tuż przy przedniej ścianie nadbudówki dziobowej - była to jedna ze swoistych cech tego typu statków. Maszt - foka czy grota - tworzył pień, przedłużającą go stengą i bramstenga. Zarówno fok jak i grot nosiły po trzy żagle rejowe: główny dolny , marsel i bramsel - dwa ostatnie o zdecydowanie trapezowatym kroju. W stosunku do głównych dolnych , powierzchnie marsli i bramsli w drugiej połowie XVI wieku zwiększyła się. Żagle były jeszcze wybrzuszone, co utrudniało właściwe wykorzystanie wiatrów działających na płótna skośnie. Bezan i bonaventura - - bezan nosiły pojedyńcze, niekiedy po dwa żagle łacińskie. Warto zaznaczyć, że bonaventura - bezan instalowano tylko na dużych statkach; we flocie angielskiej, która zwyciężyła hiszpańską armadę w r. 1588 zaledwie 10 największych okrętów

miało 4 maszty - reszta to trzymasztowce.[14]

W celu rozłożenia siły naciągu pewnych lin na większy odcinek bierwion rei czy sztagów chętnie, a nawet z pewną przesadą, stosowano w galeonach XVI wieku tzw. crowfoot'y to jest rozszczepiano koniec określonej liny tworząc z niej kilka mniejszych, rozgałęziających się linek.[15] Dekoracja statków omawianego okresu, przynajmniej angielskich, była skromna. Kadłub w zasadzie niemalowany, pociągano mieszanką żywicy, oliwy i terpentyny. Jedynie część burt powyżej górnej odbojnicy wzdłużnej była jaskrawo malowana, kontrastowo, w geometryczne figury. Przeważały kolory biały i zielony, czerwony, później żółty, purpurowy i niebieski. Rzeźby i złocenia były do schyłku XVI wieku właściwie nieznane.

Statek budowany w "typie" galeonu przechodził wprawdzie w wiekach XVII i XVIII dalszą ewolucję jednakże - uogólniając sprawę - możnaby zaryzykować twierdzenie, że późniejsze innowacje były w gruncie rzeczy tylko udoskonaleniem tych cech, jakie uzyskał on w XVI wieku.

---

[1] por. w tej mierze Quirino da Fonseca, La caravela portuguesa. Coimbra 1934 oraz H. Lopes de Mendonca, Estudos sobre navios portugueses nos seculos XV e XVI (Centenario do descobrimento da America 1892).

[2] Portugalczycy nie używali terminu "karaka" lecz "nao", na przykład nao da carreira da India - karaka szlaku indyjskiego.

[3] L. G. Roerie, More about the ship of the Renaissance.

The Mariner`s Mirror, vol. 43, z. 3, 1957, s. 188 i nast. Na grocie marsel rozwieszono już w XV wieku; mniej więcej współcześnie (ok. 1480 r.) pod bukszprytem znalazł się niewielki żagiel rejowy (tzw. w terminologii angielskiej - "spritsail" - w polskim słownictwie morskim odpowiednika brak).

[4] A. Köster, Modelle alter Segelschiffe. Berlin, b.d. s.XVI.

[5] Terminem caravela określano w XIII wieku małe portugalskie jednostki rybackie. Z czasem nazwy tej używano w odniesieniu do średniej wielkości statku handlowego trzymasztowego z ożaglowaniem łacińskim. Ożaglowanie karaweli ulegało zresztą pewnym zmianom. Najpierw miały one wszystkie trzy żagle łacińskie z tym, że największą powierzchnię posiadał żagiel fokmasztu, najmniejszą żagiel bezanmasztu. Później na foku pojawił się żagiel rejowy, natomiast na środkowym i bezanie pozostały łacińskie. Stosunkowo wcześnie przejęli nazwę caravela od Portugalczyków Bretończycy i nazywali tak własne stateczki rybackie lub handlowe. Stąd typ ten rozprzestrzenił się dalej na północo-wschód. Jednakże termin caravela, jako typ określonego statku był i jest czę-sto mieszany z pojęciem "karawelowej" metody poszywania burt. Wśród szkutników północno-europejskich najwcześniej metodę tę zaczęli stosować Bretończycy. Jak opowiada kronikarz zeelandzki Jan Reygersberg, w Holandii system "karawelowy" zaprowadzono w r. 1455. Stąd rozszedł się on dalej do innych stoczni. Por. Quirino da Fonseca, op. cit., Ramola - R.C. Anderson, The sailing ship, six thousand years of history. Nowy Jork 1947, s. 123 oraz B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19 Jahrhundert. Berlin 1914, s. 56 i nast.

[6] B. Hagedorn, op. cit., s. 67.

[7] Ch. E. Gibson, The story of the ship. Londyn 1958, s. 121.

[8] G.S. Laird Clowes, Sailing ships, their history and development. cz. I. Londyn 1932, s. 64 i nast.

[9] ibidem, s. 61.

[10] Ożaglowanie okrętu angielskiego "Harry Grace à Dieu", zbudowanego w r. 1514 oraz kilku innych statków, nie było niczym więcej jak wyjątkami z reguły.

[11] Jednym z najlepszych przekazów, obrazujących sposób wiązania pnia masztu ze stengą i stengi z bramstengą jest rysunek Matthew Bakera z ok. 1586 r. Dobra reprodukcja w Svenska Flottans Historia, wyd. zbiorowe pod red. O. Lybecka. Malmö 1942, t. I, s. 65. Rekonstrukcyjne rysunki szczegółowe i bliższa interpretacja R.C. Anderson, Seventeenth century rigging Londyn 1955, tablica I oraz rozdz. I.

[12] Wnikliwa analiza ówczesnych koncepcji w zakresie nowych typów statków por. A.H. Taylor, Carrack into galleon. The Mariner s Mirror, vol. 36, zesz. 2, 1950, s. 144-151 oraz R.Morton Nance, The ship of the Renaissance. Ibidem, vol. 41, zesz. 4, 1955, s. 290 i nast.

[13] R. Morton Nance, Sailing ship models. Londyn 1949, s.37 i nast.

[14] G.S. Laird Clowes, op. cit., s. 71.

[15] R. Morton Nance, op. cit., s. 39 i rycina na tejże stronie.

Kronika towarzystwa

PRZEMÓWIENIE PRZEWODNICZĄCEGO RADY GŁÓWNEJ TOWARZYSTWA
DOC. MGR INŻ. WITOLDA URBANOWICZA
wygłoszone na 1 Walnym Zjeździe Delegatów PTN w Gdyni
w dniu 30 maja 1960 roku

Zebranie dzisiejsze jest pierwszym tak szeroko zakrojonym zjazdem w niezbyt długim okresie istnienia PTN. Niewielka liczba uczestników naszego zjazdu nie stanowi kryterium jego szczególnego znaczenia dla dalszego rozwoju prac, które postawiliśmy sobie za cel.

Zbieramy się bowiem, aby zanalizować dotychczasowe blaski i cienie naszych zamierzeń i czynów, a co ważniejsze aby wyciągnąć z nich najwłaściwsze wnioski i nauki na przyszły okres bardziej świadomej, wytężonej i konkretnej pracy.

Czynimy to w chwili szczególnej. Oto rok piętnasty minął od naszego powrotu nad morze i od pamiętnego burzliwego okresu pierwszej improwizacji, będącej początkiem wielkiej odbudowy.

Podkreślanie olbrzymiej pracy włożonej w tym okresie w imponujący rozwój spraw morskich Polski Ludowej wydaje mi się zbędne - w tym gronie znamy dobrze ostatnie liczby osiągnięć gospodarczych i przemysłowych w tej dziedzinie. Dalsze,

porywające swą wymową, plany, stoją zakreślone przed nami, a nasz wspólny wysiłek zapewni ich realizację.

Ale oto obok wielkiej pokojowej pracy dla gospodarki morskiej we wszystkich jej różnorodnych formach i przejawach, tworzą się nowe nasze tradycje morskie, powstaje nowa polska historia i kultura morska, a wraz z tym rosną potrzeby naukowego spojrzenia, analizy i wniosków z tych zjawisk. Rośnie także liczba tych, którzy już samotnie prowadzili badania nautologiczne, lub takie badania dopiero chcą podjąć.

Idea łącząca tych wszystkich wydaje się zyskiwać na sile i rozpowszechnieniu - powstają w głębi kraju grupy nowych wyznawców nautologii wśród których nie brak nazwisk naukowców obok kierowników warsztatów gospodarczych i wreszcie pracowników przeróżnych branż i instytucji. Tak powstają nowe oddziały naszego Towarzystwa nawet bez jakichkolwiek szczególnych starań ze strony jego kierownictwa.

Nie ma chyba obawy o to, że dążenia nasze do pełnego rozwinięcia nauki, którą zwiemy nautologią nie są właściwie ugruntowane i słuszne, a są one niewątpliwie potrzebne i korzystne dla naszej kultury i gospodarki morskiej.

Jednakże dotychczasowy rozwój naszych prac natrafia na liczne i różnorodne przeszkody, a rezultaty naszej dotychczasowej działalności są niezbyt zadawalające w stosunku do włożonych wysiłków, których większość zużywamy na pokonywanie trudności i usuwanie hamulców, występujących z różnych stron.

Dzisiejsze nasze obrady winny skupić uwagę na owych trudnościach i zahamowaniach, aby właściwie ocenić ich istotę i wpływ na życie naszego Towarzystwa, a następnie powziąć właściwe decyzje na przyszłość. Mogą to być nawet decyzje daleko idące, ale niezbędne i wynikające z rzeczywistych konieczności i wymagań życia.

Główne zahamowania, o których mowa, mają dwojaki charakter: wewnętrzno-organizacyjne, wynikające głównie z niezgodności obecnego statutu, i zewnętrzne, których istotnego źródła można dopatrywać się w niedostatecznym ujawnieniu się idei i jeszcze małym jej zrozumieniu wśród szerszych kół społeczeństwa nadmorskiego oraz we właściwych ośrodkach kraju poza wybrzeżem.

Trzyletni okres istnienia PTN i borykanie się z przeciwnościami wskazał wyraźnie na niedomagania statutowo-organizacyjne i dziś stoi przed nami konieczność zmiany wielu nieżyciowych ram organizacyjnych, a co ważniejsze, musimy powziąć decyzje co do podstawowych warunków rozwoju oddziałów i ich współpracy z Radą Główną. Ukształtowanie tych warunków w duchu większej samodzielności oddziałów wydaje się być uzasadnione i konieczne. Musimy z kolei przedyskutować ważne zagadnienie kontaktu z PAN i uświadomić sobie, czego konkretnie możemy spodziewać się w zakresie opieki i pomocy. Podobnie zarysowuje się problem współpracy z władzami terenowymi, uczelniami i gospodarką.

Wspomniany już brak większej popularności naszych celów wśród szerszych kół społeczeństwa wymaga również omówienia, gdyż w konsekwencji wpływa on na powstawanie obiektywnych trudności w postaci braków trwalszych podstaw finansowych nawet na najżywotniejsze potrzeby Towarzystwa i jego oddziałów, braku najniezbędniejszych warunków lokalowych itp.

I jeszcze jedno. Wiadomo powszechnie, że zarówno w kierownictwie Towarzystwa jak i w jego oddziałach spotykamy niepoprawnych entuzjastów nautologii; powtarzają się te same nazwiska ludzi, którzy wbrew przeciwnościom nie tracą ani na chwilę ochoty do dalszej walki.

To napawa ogromną otuchą i nadzieją, że garstka ta dopnie swego celu, gdyż obiektywnie spojrzy przede wszystkim na wła-

sną pracę i świadomym aktem uwolni się od jej niedomagań i przywar. Właśnie dziś, na pierwszym walnym zjeździe, trzeba będzie dokonać odważnych kroków, a jeśli trzeba będzie, to i cięć bardziej ostrych.

Trzeba abyśmy stworzyli łatwiejszą i atrakcyjniejszą atmosferę wokół naszych problemów i przyciągnęli do pracy wielu młodszych zwolenników tej pięknej dziedziny badań dziejów morskich narodów, okrętów i mórz.

W przekonaniu, że tak zakończą się nasze wysiłki, otwieram dzisiejszy Pierwszy Walny Zjazd Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.

S E K R E T A R I A T G E N E R A L N Y

REZYGNACJA SEKRETARZA GENERALNEGO

Pismem z dnia 9 grudnia 1959 roku W.A. Drapella zawiadomił Prezydium Rady Głównej PTN o swej rezygnacji z funkcji Sekretarza Generalnego.

ZEBRANIA, NARADY, ROZMOWY

W dniu 20 marca 1960 roku w SRM w Gdyni odbyło się zebranie Sekretariatu Generalnego PTN z udziałem Delegatów Oddziałów. Celem zebrania było podsumowanie działalności P T N w roku 1959 (szczególnie Oddziałów), " wspólne przedyskutowanie planów poszczególnych Oddziałów oraz projektu preliminarza budżetowego PTN na ten okres. Plan obrad przewidywał również omówienie w gronie osób bezpośrednio kierujących pracą Towarzystwa - zbliżającego się 1 Walnego Zjazdu Delegatów, opracowanie "deklaracji ideowej i badawczej na okres Millenium, zmian statutowych i projektu oznaki PTN".

W dniu 8 czerwca W.A. Drapella przeprowadził w Poznaniu rozmowy z profesorami: W. Kowalenką, L. Zabrockim i R. Pollakiem. Tematem były bieżące sprawy PTN i realizacja "Encyklopedii nautologicznej".

9 i 10 czerwca skontrolował druk "BN" w Drukarni Warszawskiej w Warszawie oraz przeprowadził rozmowy

w sprawie pisania matryc "BN" na verytyperze.

Razem z kmdrem J. Kłossowskim i mgr A. Reszką przeprowadził rozmowy z dyrekcją Muzeum Techniki NOT w sprawie udzielenia w nim miejsca Oddziałowi Warszawskiemu PTN. Sprawa została załatwiona pomyślnie.

Dnia 23 czerwca omawiał w Warszawie z profesorami: J. Reychmanem, J. Krzyżanowskim, Z. Liberą i St. Lorentzem sprawę realizacji "Encyklopedii nautologicznej".

Wszyscy wymienieni zgodzili się wejść do planowanego komitetu redakcyjnego.

PRZEKAZANIE FUNKCJI SEKRETARZA GENERALNEGO

W dniu 25 czerwca 1960 roku, dotychczasowy Sekretarz Generalny Towarzystwa, W.A. Drapella, przekazał Zastępcy Przewodniczącego Rady Głównej, kmdrowi K. Zagrodzkiemu, nowemu Sekretarzowi Generalnemu, mgr J.B. Zaleskiemu oraz księgowej, M. Kudlickiej - akta i kasę Sekretariatu Generalnego.

---

1 WALNY ZJAZD DELEGATÓW PTN

30 maja 1960 roku, w lokalu Klubu Morskiego w Gdyni obradował 1 Walny Zjazd Delegatów PTN. Plan obrad przewidywał:

1. Otwarcie Zjazdu,
2. Wybór Prezydium,
3. Wybór Komisji Matki, Skrutacyjnej i Wnioskowej,
4. Referat mgr St. Ludwiga pt. "Przedmiot, zakres i potrzeby badań nautologicznych".
5-6. Sprawozdanie z działalności PTN za okres 12. 3. 1957-31. 12. 1959 - oraz projekt planu pracy P T N na lata 1960-1961.
7. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
8. Dyskusję nad punkt. 1-7.
9. Udzielenie absolutorium.
10. Projekt zmian statutowych.
11. Wybór Władz PTN.
12. Wolne wnioski.
13. Zamknięcie obrad.

Zjazd otworzył doc. mgr inż. W. Urbanowicz. Pełny tekst jego przemówienia podajemy na ss. 45-47. Obradom przewodniczył kmdr J. Kłossowski (Oddz. Warszawski).

Po wyborze Prezydium i Komisji, zebrani wysłuchali referatu mgr St. Ludwiga (p.4).

Sprawozdanie za ubiegły okres działalności PTN złożył W.A. Drapella oraz przedstawił wytyczne do planu pracy na okres następny.

Przewodniczący Komisji Rewi-

zyjnej, mgr W. Bublewski, odczytał protokół z dokonanej rewizji dokumentów finansowych Rady i postawił wniosek o udzielenie ustępującym Władzom absolutorium.

Po krótkiej przerwie przystąpiono do dyskusji nad punktami 4-7 porządku obrad.

Dość ożywioną (choć przez niektóre osoby wuglaryzowaną) dyskusję wywołała definicja nautologii w ujęciu referenta, mgr Ludwiga, (nautologia = historia kultury morskiej).

Słuszne wydaje się stanowisko mgra H. Wilczewskiego, czy doc. Urbanowicza, że definicja nautologii będzie się kształtowała w toku prac badawczych a więc ukształtuje ją realny dorobek Towarzystwa.

Na potrzebę zajęcia się przede wszystkim sprawami naukowymi zwracał uwagę prof. J. Wereszczyński (Łódź) a zainteresowania się problematyką społeczną bardziej aktualną - redaktor St. Daukszą.

Były to najciekawsze głosy w dyskusji nad referatem mgr Ludwiga.

Sprawozdanie z dotychczasowej działalności i przedstawione wytyczne referowane przez W.A. Drapellę - nie zainteresowały zebranych.

Część uczestników opuściła wcześniej zebranie, co niewątpliwie zaważyło na wynikach obrad.

W dyskusji, która się wywiązała, na szczególną uwagę zasługuje wypowiedź kmdra Cz. Witczaka na temat roli PTN w kształtowaniu świadomości morskiej społeczeństwa polskiego i konieczności stworzenia właściwego dla rozwoju Towarzystwa warsztatu badawczego. "PTN - powiedział on - chce być Towarzystwem użytecznym społeczeństwu. Jego działalność pomagała i będzie pomagać procesom dokonywującym się w naszym społeczeństwie, będzie pomagać budownictwu nowego ustroju na odcinku morskim".

Sprawozdanie finansowe złożył kol. T. Małypan, po którym - po zamknięciu dyskusji przez Przewodniczącego - Zjazd udzielił ustępującym władzom absolutorium, wybrał nową Radę Główną oraz Sekretarza Generalnego. Został nim mgr Jerzy Bohdan Zaleski.

Po przerwie obiadowej, mgr Z. Żukowski zreferował projekt nowego Statutu, który wywołał ożywioną dyskusję.

Końcowej, dość burzliwej, fazie obrad przewodniczył na prośbę kmdra Kłossowskiego - ponownie wybrany na Przewodniczącego Rady - doc. Witold Urbanowicz.

++

Ciąg dalszy K R O N I K I w następnym numerze BIULETYNU.

MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU

SPIS TREŚCI

Od Redakcji 2

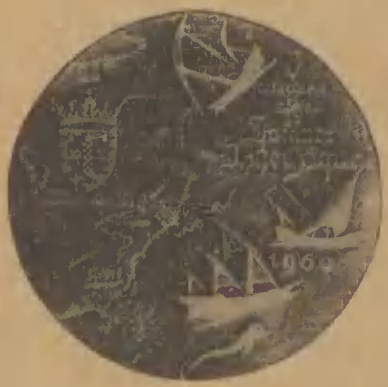
Portret Henryka Żeglarza 3

Józef Staszewski: INFANTE DOM HENRIQUE O NAVEGADOR . 5

Władysław A. Drapella: HENRYK MARYNARZ albo ŻEGLARZ w POLSCE 15

Przemysław Smolarek: KILKA UWAG O STATKACH XVI WIEKU. 35

KRONIKA TOWARZYSTWA 45

++++++

Cena zł 10,–