

Studia postkolonialne, których początek w przypadku Portugalii Curto datuje na przejście przez Indie kontroli nad Goa i wybuch wojen w portugalskiej Afryce (obydwa wydarzenia miały miejsce w roku 1961)<sup>2</sup>, koncentrowały się natomiast wokół kwestii przemocy i rasizmu. Tymczasem Curto w oparciu o obszerny i różnorodny zbiór źródeł ujawnia przeciwstawne ideologicznie punkty widzenia w historiografii. Wyraźnie ilustruje też problem politycznego wykorzystywania historii w obydwu modelach, tj. afirmacji złotego wieku i postkolonialnego oskarżenia. Przeszłość Imperium portugalskiego jest według niego bardziej złożona, wieloaspektowa i wymykająca się schematom obu tych modeli.

Sumując, Curto przedstawia słabość Imperium Portugalczyków i dokonuje dekonstrukcji jego przeszłych wizji. Dzięki temu otrzymujemy obraz Imperium o wielu twarzach. Dowody na jego istnienie odnajdujemy w różnorodnych źródłach historycznych. W materiałach tych poszukuje szczególnie spotkań różnych światów językowych z ich formami komunikacji (przekładu) oraz sposobów rozpowszechniania idei. Analiza historii kolonializmu portugalskiego prowadzi go do ukazania kolosalnego wpływ ekspansji imperialnej na kulturę.

*Arkadiusz M. Stasiak*

*Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II*

*Instytut Historii*

*ORCID: 0000-0003-1828-8199*

Krzysztof Gerlach, *Historia rozwoju fregat żaglowych*, ACAD, Gdańsk–Warszawa–Józefów 2019, ss. 183

Książka Krzysztofa Gerlacha, poświęcona ewolucji fregat w okresie XVI–XIX w., wpisuje się w niszową część polskiej historiografii wojskowej, którą jest historia wojennomorska. Cieszy się ona w Polsce pewną popularnością, jednak stosunkowo niewielu historyków podejmuje badania nad epoką nowożytną, skupiając się raczej na erze pary i stali niż żagla. Skutkuje to słabą znajomością wśród badaczy problematyki szkatniczej omawianej epoki, a efektem są często daleko idące uproszczenia albo błędne wnioski.

Krzysztof Gerlach nie jest zawodowym historykiem, ale cenionym w swoim środowisku naukowcem-inżynierem piastującym kierownicze stanowiska na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Gdańskiej. To autor ponad 40 publikacji, m.in. z zakresu technologii przemysłu spożywczego, oraz wielu prac z dziedziny historii techniki morskiej: książek,

---

<sup>2</sup> Można dyskutować z taką datacją zjawiska. Na pewno liczne i masowe bunty wobec portugalskiej dominacji w koloniach przyniosły nowy sposób myślenia o kolonizacji. Jednak dość powszechnie uznaje się, że załazek studiom postkolonialnym dał Edward Said, a symbolem tego początku jest pierwsze wydanie jego *Orientalizm* z roku 1978 (SAID 1978).

artykułów naukowych i popularnonaukowych<sup>1</sup>. Udziela się także na forum internetowym „timberships”<sup>2</sup>.

Deklarowaną przyczyną powstania recenzowanej pracy jest niedostateczne (a przez to obarczone wieloma błędami i przekłamaniem) opracowanie w dotychczasowej literaturze terminu „fregata” określającego rodzaj statku (okrętu) żaglowego. Zdaniem autora opisy, które można znaleźć w rozmaitych encyklopediach czy opracowaniach, są nader ogólne, zaś ukazane w nich cechy i zależności pomiędzy konstrukcją kadłubów fregat, ich takielunku, uzbrojenia i załóg są w wielu przypadkach „adekwatne tylko dla wąskich przedziałów czasowych, anachroniczne dla wszystkich innych, nierzadko zupełnie błędne” (s. 1). Gerlach twierdzi, że w literaturze pokutuje definicja fregat utrwalona na przełomie XIX i XX w., której powszechne stosowanie sprawia, że „im do wcześniejszych okresów historii się cofniemy, tym bardziej fałszywe informacje przynosi stosowanie takich dzisiejszych opisów” (s. 1). Omawiana praca powstała, by wyjaśnić te powszechne, acz często rażące nieścisłości. Wymagało to przedstawienia historii fregat na bardzo szerokim tle, z uwzględnieniem różnych dróg ich rozwoju. Autor wziął pod uwagę różne okresy historyczne, zmienne realia gospodarcze, ustawiczne doskonalenie technologiczne, a nawet uwarunkowania geopolityczne poszczególnych państw jednostki takie budujących, oraz różne doktryny ich konstrukcji i użytkowania (związane np. z podziałem na jednostki *stricto* wojenne, korsarskie i handlowe). Przyjął jednak odmienne podejście niż zawodowi historycy. Jego książka — jak zadeklarował — „zdecydowanie nie jest monografią żaglowców tego typu w rozumieniu historyka, tzn. nie skupia się na przytoczeniu kompletu źródeł, prac wtórnych i dzisiejszych opracowań po to tylko, by «wyczerpać temat» i powtórzyć z równym zapalem rzeczy mądre i bzdury, jakie przez wieki wypisano na ten temat” (s. 1). Należy przy tym zauważyć, że autor bynajmniej nie neguje pracy na źródłach jako fundamentu historiografii, stwierdza jednak, że analiza wszystkich dostępnych materiałów przekracza jego możliwości czasowe (a czasem też językowe). Złożył więc *a priori*, że informacje źródłowe podane przez fachowych autorów są rzetelne. Jeśli sam korzystał z pozostających w jego zasięgu źródeł, to w celu uniknięcia błędów w tłumaczeniu, a nie — jak pisze — dla popisywania się poprawnością odczytu źródła. Uznał także, że podejście jego jest o tyle odmienne od celów zawodowego historyka, iż nie ma on „ambicji znalezienia [w źródłach — przyp. K.K.] jakichś nieodkrytych dotąd rewelacji, by tą drogą zapisać się w dziejach lub przynajmniej zdobyć tytuł naukowy”. Deklaruje z emfazą, że nie zamierza ulegać „sugestiom bufonów dbających o wysterylizowanie opracowań z wszelkiego poczucia humoru, dla rzekomej powagi naukowej” (s. 1). Nie wiem, skąd u autora taki obraz historyków — odnotujmy to i pozostawmy bez komentarza.

Książka Gerlacha składa się z 15 rozdziałów, wstępu, podsumowania, dodatków objaśniających oraz bibliografii; w sumie 183 strony. Układ pracy jest w gruncie rzeczy chronologiczny. Po krótkim wstępie autor przechodzi *ad medias res* — brak niestety rozdziału opisujującego dotychczasowy stan badań, przyjęte metody i cele badawcze czy zawierającego dokładniejszą charakterystykę źródeł. Trzy pierwsze rozdziały prezentują dzieje fregat od

<sup>1</sup> GERLACH 2011; GERLACH 2015; GERLACH 2019.

<sup>2</sup> <http://www.timberships.fora.pl/> (dostęp: 16 X 2020); sądzę, że książkowa publikacja serii opublikowanych tu w ciągu kilkunastu lat artykułów (po odpowiednim opracowaniu i dodaniu aparatu naukowego) byłaby cenna dla polskiej historiografii wojennomorskiej.

XVI w., czyli początków pojawienia się samego terminu „fregata”, do pierwszej połowy XVIII stulecia. Autor opisuje różne typy jednostek określane tym mianem: bardzo różne konstrukcyjnie (żaglowe, wiosłowe) i w różnoraki sposób uzbrojone. Ich wspólną cechą były: względna smukłość budowy, niewielkie rozmiary i zanurzenie oraz wysoka prędkość. Okręty te, przeznaczone do działań, w których powyższe cechy miały szczególne znaczenie, budowane były w wielu krajach europejskich. Autor wymienił i podjął próbę scharakteryzowania rodzajów tych jednostek. Wywód przechodzi płynnie do XVII w. Gerlach zwraca uwagę na bogactwo konstrukcyjne tego okresu, ze szczególnym uwzględnieniem tzw. fregat dunkierskich, cechujących się nieco bardziej jednolitą konstrukcją, lecz ciągle budowanych z naciskiem na smukłość i szybkość. Doświadczenia szkutników i żeglarzy jako użytkowników tych jednostek wpłynęły na konstrukcję późniejszych fregat wojennych. Autor wskazał na współistnienie w tym okresie zarówno niewielkich fregat jednopokładowych, jak i o wiele większych, silnie uzbrojonych dwupokładowych, przez historyków błędnie uznawanych niekiedy za liniowce, które jednak stały się protoplastami późniejszych form tych ostatnich.

Kolejne rozdziały (IV, V, VII, IX i X) poświęcone zostały ewolucji fregat handlowych i wojennych w XVIII i XIX w. Opisano w nich wykształcenie się typowego osiemnastowiecznego wzoru okrętów trójmasztowych o konstrukcji dwupokładowej, niosących działa głównego uzbrojenia wyłącznie na górnym pokładzie (dolny pozostawiając nieuzbrojony) oraz posiadających pokłady dziobowy i rufowy wyposażone w działa innego typu i wagiomiaru. Rozdziały VI i VIII mają w zasadzie charakter dygresyjny, obalają mity o przewagach konstrukcyjnych fregat francuskich nad brytyjskimi oraz opisują postępujące zmiany w budowie śródkokręcia.

Dalsze części pracy (rozdziały XI–XIV) omawiają rozmaite klasyfikacje fregat wojennych stosowanych przez różne państwa od połowy XVIII w. do drugiej połowy XIX w. Towarzyszą temu rozważania na temat encyklopedycznych definicji fregat (zarówno historycznych, jak i współczesnych), faz doskonalenia takielunku czy zadań fregat w dobie dominacji liniowców w wojnie morskiej na morzach i oceanach. Tytuł rozdziału XI opatrzony został dopiskiem: „Potwornie nudne, tylko dla fanatyków”. Uważam, że jest wprost przeciwnie — to jedna z ciekawszych części, zdecydowanie potrzebna dla wyjaśnienia niuansów systemów klasyfikacyjnych okrętów w różnych flotach. Bez zrozumienia tego zagadnienia wielu badaczy wyciąga błędne wnioski, nad czym autor tak często na kartach swej pracy ubolewa. Ostatni, XV rozdział w całości poświęcony został fregatom korsarskim od XVIII w. do połowy XIX stulecia i ukazuje zależności pomiędzy jednostkami budowanymi dla korsarzy oraz dla marynarek wojennych. Całość wieńczy krótkie podsumowanie, w którym autor raz jeszcze akcentuje wieloznaczność „terminu” fregata na przestrzeni dziejów i bezsensowność prób jego standaryzacji.

Na końcu pracy zamieszczony został cenny dodatek wyjaśniający podstawowe pojęcia techniczne dotyczące określania wielkości dawnych żaglowców oraz wskazujący błędy wynikające z zamiennego stosowania określeń nośności, wyporności i tonażu. Po nim znajdujemy obszerną bibliografię, niestety w porządku ciągłym, bez podziału na materiały archiwalne, źródła drukowane i opracowania — wśród tych ostatnich znakomita większość to prace autorów zagranicznych (brytyjskich, francuskich, niderlandzkich, niemieckich i rosyjskich), do których autor na kartach swojej pracy często się odwołuje, nierzadko wchodząc z nimi w polemikę.

Ze względu na tematykę poszczególnych rozdziałów nie można nie odnieść wrażenia pewnego chaosu konstrukcyjnego. Moim zdaniem lepiej byłoby, gdyby Gerlach podzielił swoją pracę na kilka części: wstęp, wraz z charakterystyką źródeł i opisem dotychczasowego stanu wiedzy oraz wyjaśnieniem wadliwości wielu dotychczasowych definicji fregat; część pierwszą, poświęconą początkowemu etapowi zmiennej ewolucji fregat rozmaitych rodzajów (wojennych, korsarskich, handlowych) od XVI do XVIII w., czyli okresu wykrystalizowania się typowych fregat wojennych; część drugą, omawiającą przemiany konstrukcji fregat wojennych aż do końca epoki żagla (druga połowa XIX w.), problemy ich klasyfikacji w różnych marynarkach europejskich tego okresu, wreszcie ich zadania w dobie dominacji liniowców na morzach; osobno należałoby omówić drogę rozwoju fregat handlowych i korsarskich od początku XVIII stulecia, a dopiero w ostatniej części, dygresyjnej, omówić mity dotyczące np. przewagi konstrukcji fregat francuskich nad brytyjskimi. Na końcu warto by umieścić dodatek wyjaśniający błędy wynikające z zamiennego stosowania określeń nośności, wyporności i tonażu, wraz ze słowniczkiem terminów nautologicznych. Taki układ pracy znacząco — moim zdaniem — poprawiłby jej odbiór. Aby to osiągnąć, wystarczyłoby zamienić miejscami niektóre rozdziały i w niewielkim stopniu przeredagować tekst.

Mimo wytkniętych niedostatków konstrukcyjnych pracy już samo podjęcie tematu przez Gerlacha należy ocenić pozytywnie, gdyż w historiografii polskiej nie pojawiło się dotąd tak kompleksowe ujęcie problemu. Autor prześledził rozwój fregat od najdawniejszego okresu (XVI w.), w którym zaczęły pojawiać się jednostki określane tym mianem, przez kolejne stulecia ich największej popularności (XVII–XIX w.), aż do momentu pojawienia się na okrętach napędu mechanicznego (lata czterdzieste XIX w.). W przypadku każdego ze wspomnianych okresów zaznaczył i zarazem wyjaśnił różnice konstrukcyjne wynikające z budowy takich jednostek w różnych państwach, mających inne doktryny ich użycia bojowego, oraz problemy ich klasyfikacji we flotach wojennych. Pokazał, jak wiele szczegółów wpływało na całokształt działań prowadzonych przez te okręty oraz jak bardzo należy unikać w tym przypadku uogólnień w charakteryzowaniu i ocenie konkretnych jednostek (a także ich starć). Wbrew utartemu mniemaniu historyków nie tylko liczba dział miała znaczenie, lecz także pojemność statku, solidność konstrukcji, liczebność i wyszkolenie załóg czy wreszcie — stopień wojskowy dowódcy. Autor ukazał także odmienne podejście różnych nacji do spraw wojny morskiej, szczegółowo przedstawiając antagonizmy na linii Wielka Brytania–Francja: inne położenie geograficzne ich kolonii w XVIII w. skutkowało odmienną doktryną konstrukcji fregat, szczególnie predestynowanych do pełnienia zadań łącznikowych (s. 57–58). Gerlach zwrócił przy tym uwagę na bardzo istotne różnice w definicjach takich terminów, jak pojemność, nośność, wyporność i tonaż, pokazując, że nie mogą one być stosowane zamiennie. Wskazał, jak bardzo zróżnicowane wyniki można było uzyskiwać, korzystając z różnych metod pomiarowych w stosunku do konkretnej jednostki pływającej (co szczegółowo wykazał w aneksie zamieszczonym na końcu książki).

Na szczególną pochwałę zasługuje podjęcie próby odtworzenia wyglądu i detali konstrukcyjnych „polskich” fregat kaperskich z lat 1714–1721 (s. 160–165), których budowę autor szczegółowo przeanalizował, bazując na zachowanych źródłach. Porównał ją z konstrukcją innych okrętów tego typu używanych na początku XVIII w. na Bałtyku i Morzu Północnym, wzbogacając te rozważania własnoręcznym, czytelnym i klarownym szkicem. Czyni to zresztą na kartach swojej pracy dość często (14 szkiców) w celu ukazania ewolucji

konstrukcyjnej różnych jednostek. Należy docenić fakt, że nie ograniczył się do szczegółowego opisu, za to wielokrotnie przedstawił zestawienia danych konstrukcyjnych w odpowiednich tabelach. Wiele uwagi poświęcił detalom, które przez „zwykłych” historyków pozostałyby niedostrzeżone — tutaj uwidacznia się przewaga inżyniera patrzącego na omawiane zagadnienia z odmiennej perspektywy, nad historykiem.

Obok niewątpliwych walorów w pracy znalazło się jednak kilka niedociągnięć. Drażnią niedomagania aparatu naukowego. Autor wspomniał np. o zachowanych do naszych czasów planach konstrukcyjnych pewnych jednostek, ale na dowód nie zamieścił żadnych ilustracji czy odnośników źródłowo-literaturowych (np. s. 18, 52, 154). Omawiając rycinę przedstawiającą małą fregatę dziesięciodziałową z 1710 r., zacytował co prawda monografię Jeana Boudriota, w której została ona zreprodukowana, nie podał jednak, że autorem ryciny jest Guérout Du Pas<sup>3</sup> (s. 129). Innym razem Gerlach zamieścił własny szkic pewnej jednostki wraz z omówieniem, lecz nie podał jej nazwy, mimo że widnieje ona w cytowanych przezeń źródłach (s. 155, chodzi o jednostkę Neptunus z ok. 1700 r.)<sup>4</sup>. Dlaczego tak uczynił? Jeżeli kwestionował przyporządkowywanie jej tej nazwy, należałoby o tym wspomnieć. Podawanie takich informacji bynajmniej nie jest działaniem wtórnym (od czego autor przecież odzegnał się we wstępie), a zważywszy na wciąż słabą dostępność obcojęzycznej literatury przedmiotu w Polsce, ułatwiłoby zainteresowanym dalsze zgłębianie tematu. Również podczas porównywania dwóch i więcej podobnych jednostek autor mógłby nie tylko je opisać czy podać ich dane konstrukcyjne w tabelach, lecz także, w przypadku gdy to możliwe, zamieścić również reprodukcje planów konstrukcyjnych, np. przy omawianiu fregat *Sirène* z 1744 i *Ucorn* z 1748 na s. 53–55<sup>5</sup> (różnice konstrukcyjne są widoczne gołym okiem, zwłaszcza gdy porównamy okręty budowane według francuskiej i brytyjskiej mody szkatniczej).

Jest to łatwe zadanie, bowiem instytucje przechowujące takie ryciny najczęściej udostępniają obecnie ich cyfrowe wersje w ramach wolnej licencji. Sądzę też, że lepiej byłoby, aby dwa szkice autora (s. 155, 159) ukazujące okręty w rzucie aksonometrycznym (który dobrze ukazuje ich szerokość i ciąg pokładów, ale utrudnia dostrzeżenie omawianych w tekście szczegółów linii kadłuba), zostały zamienione na rzuty prostokątne. Podobnie lepiej by było, gdyby Gerlach zamieszczał tam, gdzie to możliwe, reprodukcje oryginalnych rycin i planów (co gdzieśgdy uczynił), a nie ich własnoręczne kopie (s. 9, 12, 25, 34), bowiem, kopiując choćby najwierniej, nie można ustrzec się pewnych niedokładności. Należałoby też uporządkować bibliografię i rozdzielić ją na źródła archiwalne, drukowane oraz literaturę przedmiotu. Wreszcie warto by dodać także słowniczek najważniejszych terminów szkatniczych i nautologicznych, którego w omawianej pracy zabrakło. Jest to o tyle istotne, że autor stosuje wiele terminów morskich znanych historykom żeglugi, ale niejasnych dla pozostałych odbiorców (np. kolubryna, półkolubryna, półkanona) oraz miary i wielkości zrozumiałe dla inżyniera, ale już niekoniecznie dla innych (np. kG, czyli kilogram-siła — jednostka określająca moc salwy burtowej).

<sup>3</sup> BOUDRIOT 1992, s. 58; cf. DU PAS 1710, ryc. 27.

<sup>4</sup> AUER 2008, s. 54; CHAPELLE 1967, s. 74.

<sup>5</sup> Autor jedynie pośrednio wspomniał źródło obu rysunków konstrukcyjnych: CHAPMAN 1768. Tymczasem udostępnia je witryna Muzeum Morskiego w Sztokholmie: <https://digitaltmuseum.se/011024789744/fregatt> (dostęp: 16 X 2020).

Najcięższym zarzutem, jaki można postawić Krzysztofowi Gerlachowi, jest ten dotyczący używanego przez niego języka. Jest on — owszem — gawędziarski, co mogłoby być atutem pracy, ale chwilami nader dosadny i prześmiewczy, zwłaszcza wobec innych historyków. Co prawda krytyka pojawiających się w opracowaniach informacji dotyczących fregat z reguły poparta została niezwykle szczegółowymi wyjaśnieniami i odwołaniem do źródeł, jej ton pozostawia jednak pewien niesmak (np. s. 54, 120, 124, 162). I tak np. o definicji fregat podanej przez Edmunda Kosiarza<sup>6</sup> autor wyraził się jako o zawierającej „kompromitujące błędy i grube nieścisłości” (s. 118). Charakterystykę działalności adm. Ansona dokonaną przez Pawła Wieczorkiewicza<sup>7</sup> określił jako „skrzyżowanie «legandy miejskiej» z zupełnym niezrozumieniem rozwoju okrętów” (s. 121). Gerlach nie stroni także od nazywania innych autorów dyletantami (s. 21), bufonami (s. 85) czy wielbicielami Napoleona (co pod jego piórem ma cechy nagany, por. s. 92), nie podając zresztą, do kogo konkretnie odnosi te epitety. Bardzo emocjonalny styl, w jakim prowadzona jest ta krytyka, nosi wręcz znamiona zaciętrzewienia. Chyba najjaskrawszy tego przejaw to fragment, w którym Gerlach podważa definicję fregat podaną przez Tadeusza Górskiego<sup>8</sup>. Autor stwierdził, że definicja ta „stanowi wyborną wprost ilustrację, do czego prowadzić może niefrasobliwość bardzo dobrego historyka-humanisty [...], jeśli swoich konstatacji nie podda pod rozwagę jakiegokolwiek osoby z wykształceniem technicznym” (s. 123). W dalszej części wywodu autor ostro skrytykował stwierdzenie Górskiego, że fregaty „pod pełnymi żaglami nie miały większych przechyłów bocznych niż 7’”<sup>9</sup> (s. 124). Nazwał tę informację monstualną (zapisując to słowo wersalikami) bzdurą i dał złośliwy komentarz na niemal dziesięć linijek, po czym poinformował, że 7’ to zaledwie nieco ponad 1°. Dopiero potem wyjaśnił, dlaczego Górski się myli, przytaczając dane z prób morskich fregaty *Raleigh* z 1846 r. wykazującej przechył rzędu 10–12°. Najprawdopodobniej jednak owe 7’ to zwykła omyłka w druku, gdyż chodzi tu na pewno o 7° — trudno uznać, aby Górski (przecież marynarz!) miał co innego na myśli. Zdaje się, że autorowi w ogóle nie przyszło to do głowy, za to dał się ponieść emocjom. Wystarczyłoby napisać, że Górski popełnił omyłkę i wyjaśnić, że chodzi o stopnie, a nie o minuty. Do krytyki pracy Górskiego Gerlach dodał ponadto w przypisie uwagę, że „damska redakcja i korekta nie stanęły tu na wysokości zadania”. Tę wyjątkowo niegrzeczną i pełną uprzedzeń uwagę pozostawmy bez komentarza. Uważam, że tego rodzaju wtrącenia trudno uznać za elementy humorystyczne, a nastawienie autora nie pomaga ani w odbiorze pracy, ani nie sprawia, by czytało się ją przyjemniej.

Utrzymanych w podobnym tonie dygresji, niewiele wnoszących do tematu i bynajmniej nieczyniących stylu lżejszym, odnajdziemy w pracy więcej. Razi to tym bardziej, że i recenzowanej pracy można by postawić zarzut niedostatecznej korekty w zakresie: uzupełnienia i ujednolicenia aparatu naukowego czy doprecyzowania językowego. Można mieć także zastrzeżenia do strony edytorskiej pracy, dość niespójnej wizualnie — razi niejednorodność fontów i zróżnicowanie formatu ilustracji. Niemniej nie sądzę, aby te usterki wydawnicze i językowe znacząco przyćmiewały walory merytoryczne pracy.

<sup>6</sup> KOSIARZ 1964, s. 58.

<sup>7</sup> WIECZORKIEWICZ 1995, s. 24.

<sup>8</sup> GÓRSKI 2008, s. 172–175.

<sup>9</sup> 7’ — 7 minut; 1’ = 0,016°.

Czy omawiana książka jest monografią naukową? Na pewno nie. Autor już we wstępie dał czytelnikowi do zrozumienia, że jego celem nie było ściśle podążanie za regułami warsztatu historycznego, a zatem wyczerpujące opracowanie tematu. W efekcie nie stworzył monografii *sensu stricto*. Żadną miarą nie można jednak określić jego książki mianem publikacji popularnonaukowej, gdyż jest to praca bardzo szczegółowa, omawiająca detale zrozumiałe w dużej mierze jedynie dla wąskiego grona specjalistów i w zasadzie do niego adresowana. Przyjęta metodyka być może odpowiada potrzebom inżynierów czy historyków techniki, trudno jednak uznać ją za dogodną dla tzw. przeciętnego historyka, a także oczekiwać, że skutecznie pomoże skorygować utrwalone w historiografii błędy, co wszak autor postawił sobie za jeden z celów. Nieobeznanych ze światem technicznym i morskim książka na pewno przytłoczy mnogością informacji, a na wiele pytań być może nie odnajdą w niej oni jasnej odpowiedzi. Mimo wszystkich zastrzeżeń sądzę, że praca Gerlacha jest wartościowa i potrzebna. Dla historyka pragnącego zajmować się sprawami historii morskiej epoki żagla będzie wręcz lekturą obowiązkową. Stanović może dobry wstęp przed zagłębieniem się w specjalistyczną literaturę obcojęzyczną. Jednocześnie należy przestrzec czytelników przed jej wadami.

Krzysztof Kuczyński  
Uniwersytet Warszawski  
Szkoła Doktorska Nauk Humanistycznych  
ORCID: 0000-0001-7512-6781

Tracy Daugherty, *Dante and the Early Astronomer. Science, Adventure, and a Victorian Woman Who Opened the Heavens*, New Heaven–London 2019, ss. 214

W ostatnich latach nurt badań nad historią kobiet cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem, co zauważalnie przełożyło się na nowe prace naukowców z dziedzin humanistycznych i społecznych. Niezależnie od reprezentowanego środowiska badacze podkreślają znaczenie nasilającej się tendencji do przypominania oraz odkrywania nieznanych nazwisk kobiet zasłużonych również dla świata nauki. Dotyczy to szczególnie badań nad historią astronomii, która pod tym względem przeżywa obecnie prawdopodobnie najpłodniejszy okres w swoich dziejach. Tylko w ostatnich kilku latach czytelnicy doczekali się niezwykle ciekawych, dogłębnych i monograficznych opracowań biograficznych poszczególnych badaczek i pracownic intelektualnych, które mierzyły się z trudną sytuacją społeczną drugiej połowy XIX i początku XX w.<sup>1</sup> Kolejną tego typu pozycją jest praca Tracy’ego Daugherty’ego. Skupił się on na postaci Mary Acworth Evershed, jednej z najciekawszych badaczek historii astronomii. *Dante and the Early Astronomer. Science, Adventure*

<sup>1</sup> Należy wspomnieć tutaj przede wszystkim o pracach: SOBEL 2017; FARA 2018; MULLEN 2020.