

POLEMIKI, RECENZJE I OMÓWIENIA

Iwona Pietkiewicz, *Rozwój statków latarniowych Bałtyku, Cieśnin Duńskich i Kattegatu w latach 1820–1988*, Wydawnictwo Naukowe GRADO, Toruń 2014, ss. 219.

Recenzowana monografia była podstawą do ubiegania się autorki o nadanie stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk humanistycznych w dyscyplinie historia na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie¹.

Iwona Pietkiewicz jest magistrem pedagogiki, w 2002 r. uzyskała dyplom Pomorskiej Akademii Pedagogicznej w Słupsku (stąd zrozumiałe są zauważalne braki w warsztacie historyka). Dysertację doktorską (*Latarnicy i latarnie morskie polskiego wybrzeża 1918–2006* – promotor prof. dr hab. Antoni F. Komorowski, recenzenci: prof. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak – Akademia Morska w Szczecinie oraz dr hab. Henryk Ćwięk, prof. AJD) obroniła na Wydziale Filologiczno-Historycznym Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie (dyplom z 8 lipca 2009 r.). Zawodowo związana jest z Akademią Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni. W latach 2002–2008 była specjalistą w Oddziale Kształcenia; do lutego 2010 r. – asystentem w Instytucie Historii Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych, natomiast w latach 2010–2014 adiunktem (a jednocześnie zastępcą dyrektora Instytutu Pedagogiki na tymże Wydziale). Aktualnie jest prodziekanem ds. kształcenia i studenckich. Należy zatem zauważyć, iż tempo kariery administracyjno-naukowej Iwony Pietkiewicz jest wręcz imponujące.

W latach 2008–2010 Iwona Pietkiewicz była głównym wykonawcą grantu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego (dalej: MNiSW) (nr ON108000435, kierownik projektu, prof. dr hab. Antoni F. Komorowski) pt. *Rozwój i wojskowe zastosowania latarni morskich wybrzeża polskiego – diagnoza i prognoza*. Z kolei w latach 2010–2012 realizowała – jako główny wykonawca – grant MNiSW (nr ON108626839, kierownik projektu, prof. dr hab. Antoni F. Komorowski) pt. *Statki latarniowe w działaniach militarnych i zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi na Bałtyku w XIX i XX w.* Kierownik projektu, prof. dr hab. Antoni F. Komorowski jako rezultaty tychże badań [<http://nauka.polska.pl/>]

¹ Jako jedyny z recenzentów i członków Komisji stwierdziłem – po dużych wahaniach – iż nie mogę poprzeć wniosku dr Iwony Pietkiewicz o nadanie stopnia doktora habilitowanego w dziedzinie nauk humanistycznych w dyscyplinie historia. Jest on bowiem przedwczesny. Aktualnie swoje uwagi, odbiegające w sposób zasadniczy od pozostałych, poddaję pod szerszy osąd.

dhtml/raporty/praceBadawcze?rtype=opis&lang=pl&objectId=267425 dostęp: 21 lipca 2015 r.] podaje: *Realizacja zadań określonych w harmonogramie wymagała przeprowadzenia kwerendy archiwalnej w kilku archiwach i muzeach krajowych oraz zagranicznych: Archiwum Państwowe w Gdańsku, Archiwum Państwowe w Szczecinie, Muzeum Brake, Muzeum Morskie w Bremerhaven, Bundesarchiv w Koblencji, Wehrtechnische Studiensammlung w Koblencji, Bundesarchiv w Berlinie, Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz w Berlinie, Archiwum RGAVMF w Rosji – Sankt Petersburg, The United Kingdom Hydrographic Office – Taunton Somerset, Riksarchivet w Sztokholmie. Dodatkowo pozyskano bez wyjazdu, niektóre materiały z Militararchiv Freiburg, Muzeum w Esbjergu (Dania) oraz zakupiono książkę opisującą latarniowce duńskie „Dannmarks fyrtarne og fyrskibe”. W wyniku przeprowadzonej kwerendy uzyskano dane konstrukcyjne i eksploatacyjne niektórych latarniowców niemieckich, duńskich, szwedzkich, fińskich i rosyjskich. W odniesieniu do działań militarnych na Bałtyku odnaleziono dokumenty potwierdzające udział statków latarniowych w operacjach wojennych. Dotyczy to jednostek niemieckich, które uczestniczyły w działaniach I wojny światowej (np. operacja Albion zajęcia wyspy Dago) oraz II wojny światowej. Statki latarniowe były w tym czasie przemalowane na kolor szary lub czarny charakterystyczny dla okrętów wojennych i na burtach miały oznaczenia literowe (np. A, B itp.). Ogólnie można stwierdzić, iż zaplanowane w harmonogramie projektu zadania zostały w pełni wykonane. Do najważniejszych dokonań projektu zaliczamy: opublikowanie monografii „Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża. Marine Signposts of the Polish Coast”, Wyd. Fundacja Rozwoju Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2011 (ss. 428), w której znajduje się rozdział dotyczący statków latarniowych; wygłoszenie referatu „The Swina estuary navigation Marks changes after 1793” na V Międzynarodowej Konferencji Naukowej Inland Shipping, dotyczącego oznakowania drogi morskiej Szczecin-Swinoujście, gdzie służbę pełniły również statki latarniowe. Logistyka nr 6/2011, CD3; opracowanie nowej metody graficznej (metoda dr I. Pietkiewicz) rekonstrukcji statków latarniowych w oparciu o fragmenty dokumentów archiwalnych i innych; opublikowanie w Zeszytach Naukowych AMW Nr 3/2011 artykułu naukowego „Historia techniki morskiej: rozwój systemów świetlnych na latarniowcach”; opublikowanie artykułu „Die Schifffahrtspolitik und die Markierung des Schifffahrtsweges Stettin-Swinemünde in den Jahren 1820–1945”, *Studia Maritima*, Volume XXIV, Uniw. Szczeciński, Szczecin 2011; wygłoszenie referatu „Bezpieczeństwo żeglugi: znaczenie wojennych latarniowców w operacjach morskich na Bałtyku”, Konferencja Europa, Kultura, Religia, Bezpieczeństwo, Edukacja – szkoła i uczelnia w XXI wieku Gdynia – Karlskrona – Gdynia 27–29 września 2012 r.; wygłoszenie referatu „Rola statków latarniowych w zabezpieczeniu żeglugi na Bałtyku” na II Konferencji Naukowej „Forum Bezpieczeństwa”, Jastarnia 17–19 października 2012 r. Na marginesie dodam, iż jednym z wykonawców tego projektu był prof. dr hab. Andrzej Makowski [*

porty/ludzieNauki?rtype=opis&lang=pl&objectId=9551 – dostęp: 21 października 2016 r.] także recenzent w przewodzie habilitacyjnym.

Jak wynika z powyższego wyszczególnienia cel projektu, realizowanego w latach 2010–2012, został więc osiągnięty. W *Autoreferacie* (s. 12) dr I. Pietkiewicz pisze: *Realizacja omawianego grantu stanowiła pogłębione badania nad tematyką statków latarniowych, które zostały zapoczątkowane w ramach pracy statutowej, której byłam głównym wykonawcą, realizowanej w latach 2009–2010, pod kierunkiem prof. Antoniego Komorowskiego, pt. „Statki latarniowe w służbie oznakowania nawigacyjnego południowego Bałtyku w XIX i XX w.”. Kilkuletnie badania umożliwiły zaprezentowanie wyników badań i dogłębnych analiz w monografii „Rozwój statków latarniowych Bałtyku, Cieśnin Duńskich i Kattegatu w latach 1820–1988”, Wyd. Naukowe Grado, Toruń 2014, będącej moją dysertacją habilitacyjną. W zbliżonym czasie Iwona Pietkiewicz była głównym wykonawcą, a także kierownikiem prac pt. „Wychowanie wojskowe młodzieży akademiach wojskowych w Polsce”. I nadal z *Autoreferatu* (s. 13): *Trzeci obszar moich badań obejmuje natomiast szeroko rozumiane bezpieczeństwo narodowe państwa. W latach 2011–2013 byłam głównym wykonawcą pracy statutowej pt. „Polityka Prus w zakresie rozwoju ratownictwa morskiego i bezpieczeństwa żeglugi w XIX i XX w.” (kierownik Antoni F. Komorowski).**

Na dorobek Iwony Pietkiewicz składa się przeszło 40 artykułów w czasopiśmie i wydawnictwach zbiorowych, współautorstwo dwóch prac, jedna redakcja i wzmiankowana już książka habilitacyjna. Nie jest jasne, dlaczego wszystkie te przejawy aktywności naukowej Iwona Pietkiewicz nazywa monografiami. Na takie miano zasługuje wyłącznie praca *Rozwój statków latarniowych*. Z 40 jej artykułów tylko 10 jest tekstami samodzielnego autorstwa, współautorem 21 artykułów jest prof. Antoni F. Komorowski, a kolejnych 6 Tomasz Neubauer (doktorant prof. Antoniego F. Komorowskiego). W kilku artykułach jako współautorzy występują również inni badacze, przy czym tekst pt. *Bezpieczeństwo informacji w procesie przemian organizacyjnych w Marynarce Wojennej w latach 1922–2002*, w: *Historyczne uwarunkowania polityki bezpieczeństwa w aspekcie współczesnych zagrożeń*, pod red. P. Korzeniowskiego, A. Olejko, W. Wierzbienca, K. Mroczkowskiego, Oświęcim 2013, s. 58–66 jest autorstwa aż czworga historyków: Iwony Pietkiewicz, Tomasza Neubauera, Krzysztofa Nowakowskiego i Antoniego F. Komorowskiego. Na owych 9 (sic!) stronach zaprezentowano dzieje 80 lat, a całość opatrzone aż 11 przypisami. Przejawy aktywności pisarskiej, określone przez I. Pietkiewicz mianem recenzji, z racji chociażby objętości (strona tekstu) należy zakwalifikować raczej jako omówienia. Należy również dodać, że pod redakcją Iwony Pietkiewicz ukazała się praca *Admiralski Farwater. Jubileusz 70-lecia urodzin i 40-lecia służby i pracy naukowo-dydaktycznej Profesora Antoniego Franciszka Komorowskiego*, Gdańsk 2015, gdzie zamieściła ona otwierający tom rozdział zatytułowany *Kilka słów o Jubilacie* (s. 11–29).

Niewielkiej objętości książeczka *Latarnia morska Jarosławiec*, Gdynia 2012, ss. 24 (w tym 12 całostronicowych ilustracji), słowo wstępne prof. Antoni F. Komorowski, s. 5; redaktor naukowy prof. Antoni F. Komorowski, współpraca Adam Szulczewski) jest wycinkiem pracy doktorskiej Iwony Pietkiewicz. Na okładce – rok wydania 2010 – dr Pietkiewicz jest już przedstawiana jako doświadczony pracownik naukowo-dydaktyczny. Treści z książeczki *Latarnia morska Jarosławiec* powtórzone zostały w pracy trojga autorów (Komorowski, Pietkiewicz, Szulczewski) pt. *Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża. Marine Signposts of the Polish Coast*, Gdańsk 2011, s. 115–137, nawet z tymi samymi błędami w aparacie naukowym (np. cytowanie pracy M. Czernerera). W kolejnej miniksiążeczce *Latarnia morska Darłowo*, Gdynia 2010, ss. 24 (w tym 10 całych stron z ilustracjami), *Słowo wstępne* prof. Antoni F. Komorowski, s. 5, na s. 6–16 opisano latarnie w Europie, ich potrzebę istnienia i znaczenie, a dopiero na s. 16–23 zaprezentowano wymienioną w tytule latarnię w Darłowie. Słowo w słowo powtórzono to w pracy *Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża*, s. 106–114. Książeczka *Latarnia morska i stacja ratownictwa brzegowego Ustka*, Gdynia 2011 (proporcje stosunku ilustracji do tekstu jak poprzednio) sygnowana jest jako praca dwójga autorów, tj. Iwony Pietkiewicz i Antoniego F. Komorowskiego. Ten ostatni pojawia się też jako redaktor naukowy. Nie zaznaczono, które fragmenty napisała Iwona Pietkiewicz jako swoje w pracy *Morskie drogowskazy polskiego wybrzeża*, przepisała jednak fragment tekstu na s. 130–147, co odpowiada s. 16–26 w poprzedniej książeczce.

Trio autorskie: A.F. Komorowski, I. Pietkiewicz, A. Szulczewski wydało także pięknie i bogato ilustrowaną pracę *Najstarsze latarnie morskie Zatoki Gdańskiej. The oldest Gulf of Gdansk lighthouses*, Gdańsk 2009. W *Wykazie opublikowanych prac naukowych oraz informacji o osiągnięciach dydaktycznych, współpracy naukowej i popularyzacji nauki* Iwona Pietkiewicz podaje, iż w rzeczonyj pracy jej udział wynosił 70%. Proporcja ta budzi pewne zdziwienie, gdyż na 125-stronicową pracę, tekst Iwony Pietkiewicz obejmuje powyżej 45 stron. Te same treści (prawie słowo w słowo) znalazły się również w dziele *Morskie drogowskazy* (rozdziały: *Latarnia morska Oksywie*; *Latarnie morskie Gdańska*; *Latarnia morska Krynica Morska*; *Symbolika latarni morskich*). Być może cytowany szczątkowy aparat naukowy wynikał z potrzeb i wymogów redakcji. Takowy był jednak niedopuszczalny w artykułach naukowych publikowanych w kwartalniku *Colloquium*, wydawanym przez Wydział Nauk Humanistycznych i Społecznych Akademii Marynarki Wojennej. Tu również bowiem mamy do czynienia z ograniczonym (by nie rzecz banalnym) aparatem naukowym (artykuły: *Strażnicy światła – specyfika profesji latarnika*, R. 1, s. 159–172; *Elementy działalności edukacyjno-wychowawczej w polskich uczelniach wojskowych, w II poł. XX wieku*, nr 2/2012, s. 65–87; razem z Adrianą Barską, *Kierunki kształcenia w polskich uczelniach wojskowych w latach 1945–1989 w kontekście wybranych nurtów i treści wychowawczych*, nr 3/2013, s. 47–58). Ogółem w owym – raczej niszowym

– czasopiśmie naukowym autorka opublikowała 5 artykułów, w tym tylko 2 samodzielne.

Silną stroną twórczości naukowej Iwony Pietkiewicz jest wydanie kilkunastu prac w języku angielskim (najczęściej w duecie z prof. Antonim F. Komorowskim) oraz popularyzacja swoich badań. Niektóre z owych prac (wymieniane powyżej – *Publikacje popularnonaukowe*) cytowała ona później *in extenso* w pracach naukowych. Niestety, pomimo przeprowadzonych w tym zakresie rozpytań, a nawet poszukiwań, bez efektu pozostały podjęte przeze mnie próby wyjaśnienia pojęcia *Broszura monograficzna* (s. 10 i 11), które Iwona Pietkiewicz wskazuje w przygotowanym przez siebie wykazie.

Przejdźmy teraz do krytycznej analizy monografii autorstwa Iwony Pietkiewicz pt. *Rozwój statków latarniowych Bałtyku, Cieśnin Duńskich i Kattegatu w latach 1820–1988*, która była recenzowana w procesie wydawniczym przez dr. hab. Krzysztofa Kubiaka, prof. DSW oraz prof. dr. hab. Mariusza Zielińskiego. Całość tekstu składa się z 6 rozdziałów i (co naturalne) *Wstępu*, *Zakończenia* oraz *Bibliografii*. Występują w niej katastrofalne, wprost niedopuszczalne dysproporcje pomiędzy poszczególnymi rozdziałami. Tytuł pracy określa dokładnie jej zakres tematyczny. Jak sama autorka pisze: *Statki latarniowe inaczej nazywane latarniowcami, to statki o specjalnej konstrukcji, zakotwiczone na stałe w ściśle określonym miejscu, często na pełnym morzu w pobliżu przeszkód nawigacyjnych, służące jako pływający nawigacyjny punkt orientacyjny. Obecnie – w dobie nawigacji satelitarnej, radarów i systemów wspomagających oraz ograniczania nakładów na infrastrukturę – statki latarniowe powoli przechodzą do historii.*

We *Wstępie* niepokoi już treść pierwszego (s. 7) przypisu: *Książka ma charakter kompilacyjny i podsumowujący ustalenia wcześniejszych publikacji autorskich i współautorskich*. Rzeczywiście, na 8 wymienionych tytułów w 7 współautorem jest prof. Antoni F. Komorowski. W tytule określono precyzyjnie przyjęte ramy chronologiczne: 1820–1988. Dalej (s. 9) autorka stwierdza: *Jako pierwszy na wodach Morza Bałtyckiego pojawił się latarniowiec Drogden umieszczony w okolicy Öresund już w pierwszej połowie XIX w. w roku 1838, natomiast jako ostatni bałtycki latarniowiec wycofano w roku 1988 również duńską jednostkę zakotwiconą na pozycji Møn SE*. W *Autoreferacie* (s. 4) podaje datę 1820 jako rok pojawienia się owego latarniowca, czyni to także na stronie tytułowej i s. 8. Na wykresie (ryc. 13, s. 72) figuruje 1828 rok, by na s. 82 (tab. 3) podać jako rok budowy tegoż latarniowca 1829! Przy opisie fińskich statków latarniowych (ryc. 20, s. 86) podany jest rok 1793, by na następnej stronie podać (tab. 4) daty eksploatacji tegoż latarniowca *Marianiemi* w Zatoce Botnickiej na lata 1794–1881. Oczywiście na ryc. 48 – Mapa Morza Bałtyckiego z pozycjami latarniowców (wklejka pomiędzy stronami 170–171²) brak jest zaznaczenia tego. Przy prezentowaniu szwedzkich

² Jako źródło podano opracowanie własne. Budzi zdziwienie pisownia nazw geograficznych, jak np. Riga, Libau itd.

statków latarniowych autorka określa ich dzieje na lata 1844–1972 (s. 140), by akapit dalej (s.142) napisać: *Pierwszy statek pokazujący światło i znaki dzienne stanął... już w roku 1831*. Powtarza to w innym miejscu we wspólnym artykule z Adamem Szulczewskim³. Pozazdrościć konsekwencji⁴.

Niezbyt odkrywczym, by nie powiedzieć naiwnym, są stwierdzenia Iwony Pietkiewicz (*Wstęp*, s. 12; *Autoreferat*, s. 5): „*Studiowanie literatury archiwalnej [!! – N.K] utrudniała jej forma. Materiały z XVIII i XIX w. pisane były odręcznie, co powodowało wiele trudności w ich odczytywaniu. Ponadto materiały źródłowe zawierające opisy i notatki dotyczące poszczególnych statków latarniowych często są bardzo skrócone i zawierają niewiele przydatnych danych. Dość skąpo komentowane są w nich również znaczące wydarzenia z historii funkcjonowania latarniowców, takie jak na przykład wypadki, pożary czy kolizje. Mniej interesujące dla badacza wydarzenia dotyczące przebudowy i remontów latarniowców też nie zawsze są dobrze udokumentowane. Wszystko to razem sprawiło, że bardzo trudno było odszukać pełne i znaczące informacje dotyczące omawianego problemu*. Na szczęście w sukurs zawodowemu, piszącemu dysertację historykowi, przychodzą hobbyści (*Wstęp*, s. 12–13; *Autoreferat*, s. 6): *Nieoczekiwanie, duży wkład w zdobywanie materiałów dotyczących bałtyckich statków latarniowych mieli hobbyści niemieccy i rosyjscy zgłębiający tematykę latarniowców. Dzięki ich uprzejmości udało mi się pogłębić wiedzę i obszerniej opracować część dotyczącą tego obszaru*. Co ciekawe, kilka akapitów dalej (s. 14 *Wstępu*) autorka pisze coś wręcz odwrotnego!

We *Wstępie* (s. 12 i n.) Iwona Pietkiewicz wspomina – bo inaczej trudno to nazwać – archiwa, w których pracowała, brak tu jednak pogłębionej analizy źródeł. Podobnie jest w *Autoreferacie*, jak i we *Wstępie* (s. 13–14), zamiast krytycznego omówienia literatury mamy jej wykaz w tekście. Postawiona hipoteza badawcza (s. 16): *Latarniowce w okresie swojego funkcjonowania w sposób zasadniczy wpływały na bezpieczeństwo tras żeglugowych państw bałtyckich* jest tak „odkrywczą”, że nie wymaga już nawet komentarza. Autorka stwierdza także (*Wstęp*, s. 18; *Autoreferat*, s. 8), że *Wymiernym efektem badań nad niniejszą dysertacją jest opracowanie przeze mnie autorskiej metody rekonstrukcji (za pomocą programów graficznych) wizerunków statków latarniowych, a wcześniej także latarni morskich znajdujących się w (nierzadko bardzo zniszczonych) źródłach archiwalnych i zaprezentowanie ich w opublikowanych artykułach oraz omawianej monografii*. Pisała też o tym w jednostronicowym artykule *Metoda rekonstrukcji niektórych wizerunków latarni morskich i latarniowców (graficznej rekonstrukcji starych dokumentów)*, „*Nautologia*”, 2013, nr 150, s. 65–66, gdzie podaje: *Metoda przypomina stosowane*

³ A. Komorowski, I. Pietkiewicz, A. Szulczewski, *Morskie drogowyskazy polskiego wybrzeża. Marine Signposts of the Polish Coast*, Gdańsk 2011, s. 402.

⁴ W innym miejscu we wspólnym artykule z A.F. Komorowskim podaje rok 1815! (A. F. Komorowski, I. Pietkiewicz, *Historia techniki morskiej: bałtyckie latarniowce 1815–1918*, „*Studia i Materiały do Historii Wojskowości*”, t. 46: 2007, s. 343.

w animacji techniki *morphing* i trochę technikę HDR (*High Dynamic Range*). Zastosowano przy tym programy komputerowe *Corel Draw* i *Adobe Photoshop*. Jak sądzę, również to nie wymaga komentarza.

Wstęp (s. 17–18) kończy zdanie: *Pracę zamyka dość obszerna bibliografia, obejmująca całość wykorzystanych źródeł oraz literaturę przedmiotu. W wykazie znajdują się również pozycje, które – chociaż nie zostały bezpośrednio przywołane w wywodzie – były bardzo pomocne przy konstruowaniu całości tekstu.* Wniosek z tego, iż w *Bibliografii* wskazano prace nie cytowane w rozprawie, co niewątpliwie stanowi nadużycie. Archiwum Państwowe w Szczecinie zostało zaprezentowane (s. 210) prawie jako część „Archiwum Państwowego w Gdańsku oddział w Gdyni”. Rażą zapisy w *Bibliografii*: Bundesarchiv Koblenz (s. 210) czy dalej: Landesarchiv Greifswald. W tejże *Bibliografii* umieszczono (s. 211) „Lightship Museum in Esbjerg” – „Zdjęcie latarniowca *Horus Rev*”⁵ oraz „Maritime Museum of Finland” – „Zdjęcie latarniowca *Kemi*”⁶. A gdzie sygnatury? W *Bibliografii* dział *Opracowania* (s. 213–216) zawiera 50 pozycji. Nie pokuszono się tu niestety o podanie pełnych danych – imion. Przy *Stronach internetowych* brak dat dostępu, choć w przypisach zostały one podane. W *Wstępie* (s. 9) prawie pół strony dosłownie przepisano z cytowanego już artykułu⁷.

Krótki rozdział 1 (*Charakterystyka szlaków żeglugowych Bałtyku*) otwiera podrozdział wprowadzający i charakteryzujący znaki nawigacyjne. Drugi podrozdział omawia Morze Bałtyckie w sposób niezwykle skrótowy, co z oczywistych względów nie budzi zastrzeżeń. Trzeci podrozdział omawia rozwój szlaków żeglugowych. Szkoda, że to ostatnie oparte zostało na bardzo skromnej literaturze. Budzi niepokój przepisywanie zdań ze *Wstępu* pióra A. F. Komorowskiego (*Morskie drogowskazy...*, s. 14 i w dysertacji s. 30 o kontrybucji). Rozdział liczy 11 stron, w tym dwie półstronicowe ilustracje. Ryc. 1 przedstawia mapę Morza Bałtyckiego, na której zaznaczono 9 powszechnie znanych nazw (np. Zatoka Botnicka, Zatoka Ryska, Zatoka Fińska), zaś jako źródło podano „zbiory autorki, rysunek wykonał S. Sierakowski”. Wnioskuje zatem, że bardzo popularny i uproszczony zarys Bałtyku posiada tylko autorka, brak tego w szkolnych atlasach.

Rozdział 2 (*Rola znaków nawigacyjnych w bezpieczeństwie żeglugi*) liczy zaledwie 6 stron tekstu [!] plus jedna ilustracja („Źródło: zbiory A. Komorowskiego”). Powinien on zostać włączony do rozdziału 1, wprowadzającego do badanej problematyki, tym bardziej że nie ma w nim nowych rozważań ani tez badawczych, a Iwona Pietkiewicz powołuje się na 6 prac w przypisach.

Rozdział 3 (*Rozwój i charakterystyka europejskich statków latarniowych*) liczy 14 stron tekstu i kilka całostronicowych ilustracji, czyli nadal niewiele.

⁵ Na s. 79 jako ryc. 17 zaprezentowano „Jeden ze statków latarniowych z pozycji MØN SE – Horns-Rev”. Jako źródło podano „Zbiory A. Komorowskiego”.

⁶ Pojawia się jako zdjęcie na s.100.

⁷ A. F. Komorowski, I. Pietkiewicz, op. cit., s. 347 – „Polski wątek”. To samo A. Komorowski, I. Pietkiewicz, A. Szulczewski, op. cit., s. 399.

Zasadniczo powtarza tu słowo w słowo (s. 47, 52) treści z napisanego wspólnie z prof. Antonim F. Komorowskim artykułu w „Studiach i Materiałach do Historii Wojskowości”⁸ (odpowiednio s. 347, 348). Budzi to duże zaniepokojenie, gdyż wspólny tekst został tu przedstawiony pod osąd tylko jednego z autorów. Jako drobniaczek w recenzowanej monografii (s. 42, ryc.5) przedstawia drewniany szwedzki latarniowiec, gdzie jako źródło podano „Riksarkivet Stockholm”, zaś w „Studiach” przy ilustracji tegoż samego latarniowca źródłem jest B. Werner, *Fryskepp i Sverige*, Stockholm, s. 171). Oczywiście jedno drugiemu nie przeczy, ale widoczny jest brak staranności⁹.

Rozdział 4 (*Charakterystyka i ocena statków latarniowych państw bałtyckich*) jest zasadniczym i godnym uwagi w dysertacji. Składa się z pięciu podrozdziałów. Ciekawe i nowe – obok parametrów technicznych – jest zwrócenie uwagi na warunki pracy i wyżywienia załogi. Autorka prezentuje statki i pozycje owych zakotwiczonych na wybranych pozycjach latarniowców. Tu pracowicie zestawiała wszystkie duńskie, fińskie, niemieckie i rosyjskie statki latarniowe, krótko opisując ich dzieje i pozycje. Jest to jedyna wartościowa część recenzowanej pracy, szkoda że nadal przy skromnym i nieczytelnym aparacie naukowym.

Rozdział 5 (*Statki latarniowe w działaniach militarnych na Morzu Bałtyckim w XX wieku*) (13 stron, w tym 4 półstronicowe ilustracje) może rodzić pytanie o przyczyny ograniczenia się do tego okresu. Wojny duńsko-pruskie miały i swój morski casus. Mimo obiecującego tytułu autorka opisała w sposób skrótowy tylko jeden epizod z I wojny światowej, „wzmacniając” to 6 przypisami. Nie wyszła tu poza wyżej cytowane sprawozdanie z tematu badawczego pióra prof. Antoniego F. Komorowskiego. Gdyby zaufać Iwonie Pietkiewicz to w latach I wojny światowej (1914–1918), wojny domowej w Rosji oraz w czasie II wojny światowej latarniowce były tylko raz wykorzystane. W *Zakończeniu* (s. 199) autorka wskazuje – bez podania elementarnych konkretów: *Również II wojna światowa była okresem, który szczególnie tragicznie odcisnął się na losach latarniowców i ludzi pełniących na nich służbę. Przywołać tu należy chociażby wypadki, jakie miały miejsce na Morzu Bałtyckim [! – N.K.] podczas jej trwania. Pierwszy, kiedy jeden z latarniowców stał się celem nalotu, w wyniku czego jeden z członków załogi (palacz) został zabity, a sam statek uszkodzony. Drugi, gdy w pobliżu latarniowca eksplodowały dwie dryfujące miny.*

Nietrafiony tytuł rozdziału 6 (*Analiza wypadków morskich z udziałem statków latarniowych*) (13 stron, w tym 3 ilustracje) wynika z nazbyt powierzchownego opracowania tego zagadnienia. Kilka przypisów ma sprawić wrażenie naukowości wyводу.

Zakończenie (10 stron, w tym 4 półstronicowe i 1 całostronicowa ilustracja) nie eksponuje istotnych wniosków, które powinny nasuwać się podczas

⁸ To zasłużone pismo w przypisie (s. 45, 214) ma fatalny zapis.

⁹ Opowiadałbym się za podpisem przy rycinie, jak w „Studiach”.

lektury pracy. Autorka pisze (*Autoreferat*, s. 7, podobnie s. 199): *W oparciu o analizę wyników badań można skonstatować, iż przez 150 lat funkcjonowania statków latarniowych na Morzu Bałtyckim sukcesywnie pojawiały się one jeden po drugim na różnych pozycjach, a rozwój techniki, jaki miał miejsce w omawianym okresie wywierał bezpośredni wpływ na unowocześnianie omawianych jednostek. Podsumowując zamieszczone w pracy wyniki badań, należy również zaznaczyć, iż historia latarniowców to także historia wielu pokoleń załóg. Ludzi, którzy nie bali się podjąć wyzwania, jakim była praca i życie w bardzo trudnych i specyficznych warunkach. W czasie służby życie załóg latarniowców często było zagrożone. Tylko w Europie zanotowano 75 wypadków zatonięć latarniowców, spowodowanych głównie sztormami i kolizjami z innymi jednostkami w czasie panujących na morzu mgieł. Również II wojna światowa była okresem, który szczególnie tragicznie odcisnął się na losach latarniowców i ludzi pełniących na nich służbę. Przywołać tu należy chociażby wypadki, jakie miały miejsce na Morzu Bałtyckim podczas jej trwania. Funkcjonowanie latarniowców przez cały czas ich służby było podporządkowane wymogom gwałtownego postępu technicznego, przejawiającego się między innymi automatyzacją i eliminowaniem potrzeby bezpośredniego zaangażowania pracy ludzkiej. Pod koniec XX wieku wprowadzono automatyzację latarniowców, przejście na jednostki bezzałogowe, a dalszy rozwój techniki pozwolił na stopniowe zastępowanie statków–latarni przez automatyczne pławy, stawy i latarnie morskie, stawiane na dnie morza zgodnie z nowymi technologiami.*

Dokonując analizy przedłożonej monografii poczynić należy na koniec jeszcze kilka uwag odnoszących się do drobnych uchybień:

- s. 8 – znaki nawigacyjne stosowane były przez administracje morskie prawie wszystkich krajów bałtyckich, z wyjątkiem państw, które na przełomie XIX i XX wieku znajdowały się pod panowaniem Rosji – wskazane państwa na przełomie wieków nie istniały, zatem znaki nawigacyjne nie były stosowane;
- s. 9, p. 3, 4 i dalej – zaskakuje w przypisie dodatkowa informacja „Przyp. Aut.”, jakby ktoś inny, a nie ona sama czyniła uwagę;
- s. 26, p. 11 – błędna data wydania pracy Szubrychta (w *Bibliografii* poprawnie);
- s. 28 – raz głębokość w stopach, dalej w metrach, dobrze byłoby to ujednoczyć;
- s. 29 – do morskich potęg w XVI wieku zaliczyłbym jeszcze Hiszpanię;
- s. 30 – kontrybucję dostały już zjednoczone Niemcy, a nie tylko Prusy, choć te ostatnie były jej największym beneficjentem;
- s. 95 – przykra literówka, powinno być 1885;
- s. 106 – ryc. 26 jako źródło szkicu zakotwiczzonego latarniowca podano nieistniejące Bundesarchiv Greifswald¹⁰;

¹⁰ Poprawniej jest w napisanym wspólnie Adamem Szulczewskim rozdziale 7 – A. Komowski, I. Pietkiewicz, A. Szulczewski, op. cit., s. 389. Wiele fragmentów z tego rozdziału w pracy habilitacyjnej przepisanej słowo w słowo (np. s. 390).

- s. 104 – podrozdział 4.3.1. Stettiner Haff – czy nie prościej (i poprawniej) Zalew Szczeciński, podobnie jak i mapka (s. 107), wszystkie nazwy w jęz. niemieckim. Jest nawet Ostsee;
- s. 105, tab. 6 – nie zgadzają się daty i to o kilka lat z tymi podanymi na mapce (s. 117);
- s. 112 – Pozycja Aldergrund – podano daty 1884–1945, zaś na mapie (s. 117) jest rok 1941;
- s. 116 – pozycja Palmerort jest data 1925, zaś na mapie strona dalej jest 1926;
- s. 119, p. 79 (także s. 126, p. 91) – „Zbiory Muzeum Brake” brak bliżej jak i w *Bibliografii*. Swoją drogą, jaką wartość mają przypisy tego typu, jak np. Zbiory Muzeum w Olsztynie i nic więcej?;
- s. 123 – pozycja Kiel podano daty 1924–1986, zaś na mapie (s. 117) są inne, mianowicie 1922–1967;
- s. 139 – Nekmangrund jest rok 1898, by kilka stron dalej niefrasobliwie napisać (s. 138) rok 1899;
- s. 139 – Revalstein (inne daty na s.130);
- s. 151 – Utgrunden są lata 1863–1946, zaś trochę dalej (wklejka po s. 170) podano daty 1866–1947;
- s. 154 – Jerskullen data 1878, a w innym miejscu (wklejka po s. 170) jest 1879;
- s. 156 – Kalkgrundet lata 1873–1971, a dalej (wklejka po s. 170) podano 1876–1965;
- s. 157 – Malmö Redd 1876–1969, zaś na mapce (wklejka po s. 170) jako początkowy jest rok 1880;
- s. 158 – Oscarsgrundet 1879–1961 w innym miejscu (wklejka po s. 170) są lata 1879–1965;
- s. 160 – Kapparstenarne 1883–1915, zaś (wklejka po s. 170) data końcowa to rok 1927.

Można tak bez końca. Na szczęście monografia nie jest objętościowo duża, szkoda że zabrakło indeksów, pozwoliłoby to autorce uniknąć wielu błędów oraz ujednolicić pisownię. I jeszcze jednak uwaga. Iwona Pietkiewicz (s. 18) w recenzowanej pracy zaznaczyła: *Monografia ma charakter naukowy, ale napisana została również z intencją rozbudzenia zainteresowania wśród osób zajmujących się przedstawioną tematyką...* . Skromnie dodała, mimo przedstawienia pracy jako rozprawy habilitacyjnej, która rządzi się swoimi wymogami, że jej monografia *nie pretenduje do miana opracowania całkowicie wyczerpującego tematykę bałtyckich latarniowców* (s. 18). Trudno się z tym nie zgodzić, toteż tematyka bałtyckich latarniowców nadal czeka na swojego uczciwego badacza, znającego i stosującego poprawny warsztat pracy historyka.

Norbert Kasperek
(Olsztyn)