

ARTYKUŁY RECENZYJNE I RECENZJE

Aleksandra Dmowska, *Marynarka wojenna Francji w XVII wieku. Colbert i francuskie Dominium Maris*, Wydawnictwa Aspra, Warszawa 2011, ss. 266.

Problematyka rozwoju i funkcjonowania francuskich sił morskich za czasów panowania Ludwika XIV (1643–1715), a zwłaszcza działalność na tym polu jego najwybitniejszego ministra – Jean Baptiste Colbert (1619–1683), zyskały już bogatą literaturę zarówno we francuskiej, jak i anglosaskiej historiografii. Warto tu wspomnieć o fundamentalnym, choć zarazem klasycznym dziś studium Ch. de la Roncière’a (*Historie de la marine française*, omawiające drugą połowę XVII w. w t. V–VI, Paris 1920 i 1932) czy o współczesnych opracowaniach P. Bamforda, D. Desserta, J. Glete’a, E.H. Jenkinsa, J. Meyera, G. Symcoxa, E. Taillementa, które oczywiście i tak nie wyczerpują długiej listy opracowań, artykułów i przyczynków poświęconych wspomnianemu zagadnieniu narodzin francuskiej marynarki wojennej. Natomiast w polskiej nauce historycznej ta tematyka nie doczekała się dotąd odrębnej monografii, występując tylko w ograniczonym stopniu w podręcznikach historii Francji, biografiach Ludwika XIV i syntezach wojen morskich (najszerzej autorstwa P.P. Wiczorkiewicza). Tylko w nieco większym zakresie odnotowano ją w tłumaczonych pracach autorów francuskich dotyczących historii Francji i jej władcy w drugiej połowie XVII w. (F. Bluche, P. Gaxotte), zwłaszcza zaś w jedynej dostępnej w Polsce biografii Colberta pióra I. Murat. W tym zatem „niezagospodarowanym” obszarze polskiej historiografii i literatury marynistycznej sytuuje się niewielka monografia A. Dmowskiej wydana przez Instytut Romanistyki Uniwersytetu Warszawskiego w wersji dwujęzycznej (polsko-francuskiej). Jej Autorka postawiła przed sobą ambitne cele badawcze. Zdecydowała się bowiem prześledzić narodziny francuskiej marynarki wojennej, ale głównie

przez pryzmat wielopłaszczyznowych dokonań (administracyjnych, logistycznych, zaopatrzeniowych, kadrowych) jej prawdziwego twórcy – Colberta i przedstawić je w odniesieniu do ówczesnej polityki wewnętrznej oraz organizacji i gospodarki monarchii Ludwika XIV. Realizując te zadania, Autorka w analizach źródłowych sięgnęła głównie do wielotomowej edycji pism Colberta (korespondencja, instrukcje, memoriały) opublikowanej w 1864 r., a także do ordonansu królewskiego z 1681 r. (z komentarzem z 1760 r.) i wspomnień Phillipe’a de Villette-Mursey. Z literatury przedmiotu wykorzystła przede wszystkim współczesne prace francuskiej marynistyki. Natomiast z bogatego w tej dziedzinie dorobku anglosaskiego uwzględniła tylko E.H. Jenkinsa (we franc. tłum.), prawie zupełnie zaś pominęła francuską i, znacznie skromniejszą, polską historiografię odnoszącą się do dziejów Francji XVII w. (w tym jej ekspansji zamorskiej). Jak wskazują zamieszczone w omawianej pracy przypisy, Autorka nie wykorzystła również biografii Colberta (choć dwie z nich zamieściła w bibliografii) oraz jego ważnych poprzedników (kardynałów Jean-Armanda du Plessis de Richelieu i Julesa Mazariniego) czy samego Ludwika XIV. Nie sięgnęła też do polskiej literatury marynistycznej.

Jednak, mimo tych mankamentów bibliograficznych, Autorka zgromadziła dość treściwy materiał faktograficzny, który zawarła w kolejnych pięciu rozdziałach swojej monografii. W pierwszym z nich, zatytułowanym *Punkt wyjścia*, zwróciła uwagę na niedoocenie we Francji, do pierwszej połowy XVII w., znaczenia spraw morskich, co odbijało się negatywnie na handlu i umniejszało możliwości militarne tego państwa, które nie dysponowało regularną flotą wojenną. Tę sytuację próbował zmienić kardynał de Richelieu. Jako pierwszy podjął trudną próbę budowy francuskich sił morskich przyjmując spójną politykę w tym względzie i stały budżet. Autorka uwypukliła zwłaszcza sposób działania kardynała, który umożliwiał mu osiągnięcie zamierzonego celu. Polegał on na skoncentrowaniu w swych rękach pełni władzy nad sprawami morskimi. Pozwoliło to na przeprowadzenie szeregu reform administracyjnych, kadrowych, logistycznych, werbunkowych (łącznie z powołaniem pierwszej szkoły morskiej) czy budżetowych, w wyniku których zaczęła się wyłaniać regularna marynarka królewska – *La Royale*. W 1642 r. Francja posiadała już ponad 60 okrętów wojennych i 30 galer. Jednak po śmierci kardynała, jak zauważyła Autorka, a zwłaszcza w okresie kryzysu państwa objawiającego się kolejnymi frondami, nastąpił całkowity rozpad francuskiej mary-

narki. Nie udało się temu zapobiec w latach pięćdziesiątych ani kardynałowi Mazariniemu, ani nadintendentowi finansów Nicolassowi Fouquet. Dopiero Colbert odrodził znów *La Royale* i doprowadził ją do nieznanej wcześniej potęgi. Autorka naszkicowała krótką biografię swojego bohatera, mieszczanina, który dzięki wytrwałej pracy, uzyskanym koneksjom i piastowanym urządóm skupił w 1669 r., podobnie jak wcześniej de Richelieu, pełnię władzy nad królewską marynarką. Hołdując poglądom merkantylistycznym dostrzegał bowiem jej ważne miejsce w rozwoju zamorskiego handlu, w ekspansji kolonialnej i szerzej całej gospodarki. Po przedstawieniu tych wprowadzających w omawianą problematykę informacji historycznych Autorka skupiła się w kolejnych fragmentach swojej monografii na szczegółowym omówieniu reformatorskich działań Colberta przeprowadzonych przez niego w marynarce Ludwika XIV. Stąd drugi rozdział poświęciła *Okrętom*. Opierając się na korespondencji i memoriałach Colberta wskazała na fatalny stan francuskiej floty wojennej na początku lat sześćdziesiątych i ogromny wysiłek podjęty przez tego ministra, aby w ciągu dekady dorównać pod względem liczby i jakości posiadanych okrętów potędze morskiej Anglii i Holandii. Wzorując się bowiem na tych krajach Colbert wdrożył nowe metody budowy okrętów (w tym zastosował standaryzację ich produkcji), rozwinął francuskie szkutnictwo (założył trzy szkoły budownictwa morskiego), pokonał kłopoty z brakiem wykwalifikowanych robotników, odpowiednich surowców i materiałów, wreszcie dostatecznych finansów, by w efekcie wyposażyc Francję w regularną i samowystarczalną marynarkę królewską. W latach 1671–1675 dysponowała ona, jak skonstatowała Autorka za literaturą przedmiotu, większą liczbą okrętów liniowych (ok. 120), nie licząc mniejszych jednostek, niż konkurencyjne floty państw morskich. Jednakże, aby utrzymać ten poziom *La Royale*, Colbert musiał dokonać kolejnych niezbędnych reform w zakresie logistyki marynarki. To zagadnienie Autorka przedstawiła w rozdziale zatytułowanym *Porty i arsenały*. Opisała w nim dalsze wysiłki reformatorskie nieustrudzonego ministra na rzecz budowy bądź modernizacji często zdewastowanego zaplecza francuskiej floty. W tym względzie Colbert, jak zauważyła, musiał uporać się nie tylko z odbudową, pogłębianiem i fortyfikowaniem starych portów, ale też z zakładaniem nowych, jak Rochefort. Istotne okazało się również wyposażenie każdego z tych portów w dobrze zaopatrzone arsenały, niezbędne do budowy, konserwacji i uzbrojenia powstającej marynarki. Dodatkowo, aby usprawnić funkcjo-

nowanie tych arsenałów Colbert skodyfikował ich działalność. Z kolei czwarty rozdział omawianej monografii jej Autorka poświęciła reformom administracyjnym i kadrowym, jakie minister przeprowadził w królewskiej marynarce. Wskazała, że Colbert, likwidując w niej niektóre urzędy, a innym nadając znaczenie honorowe, scentralizował jej zarząd podporządkowując *La Royale* bezpośrednio królowi, choć faktyczną władzę nad flotą pozostawił sobie (sekretarz stanu ds. marynarki), a sprawował ją za pomocą stworzonej przez siebie administracji centralnej i prowincjonalnej (intendentów i komisarzy). Autorka zwróciła też uwagę na dokonaną restrukturyzację korpusu oficerskiego (w tym jego nabór i kształcenie) oraz wprowadzone nowe zasady rekrutacji załóg do floty wojennej, co było poważnym problemem wszystkich ówczesnych państw morskich. Z kolei w ostatnim rozdziale monografii skupiła się na przeprowadzonej przez Colberta kodyfikacji prawa morskiego, które jako ordonans królewski zostało wprowadzone w 1681 r. Przedstawiła w nim treść preambuły i kolejnych pięciu ksiąg tego ordonansu. Wspomniała też o następnym ordonansie królewskim wydanym w 1689 r., a więc już po śmierci Colberta, który odnosił się tylko do marynarki wojennej. Podobnie jak przy poprzednim akcie streściła zapis tym razem aż dwudziestu jeden ksiąg tego prawa.

Całość swoich rozważań Autorka podsumowała w *Zakończeniu* dokonując bilansu reformatorskiej działalności Colberta. W pierwszej kolejności broniła go przed zarzutami niektórych francuskich historyków twierdzących, że sprawy administracyjne przesłoniły temu ministrowi zagadnienia czysto militarne. Otóż, zdaniem Autorki, Colbert dzieląc marynarkę na sektor administracyjny (cywilny) i wojskowy uwzględnił realne możliwości kadrowe ówczesnej Francji, ale przede wszystkim pozostał w zgodzie ze swoją wizją modernizacji floty i sposobami jej zarządzania. Natomiast, idąc za pewnymi ustaleniami francuskiej literatury przedmiotu, Autorka zarzuciła Colbertowi instrumentalne traktowanie królewskiej marynarki jako środka służącego przede wszystkim merkantylistycznym celom polityki tego ministra, a zatem głównie ochronie handlu, żeglugi i kolonii. Wskazała też na ograniczenia finansowe i administracyjne nakładane przez niego na flotę wojenną. To wszystko razem, jej zdaniem, przyczyniło się do porażki poniesionej przez francuską marynarkę w konfrontacji z siłami morskimi Anglii i Holandii w walce o *Dominium Maris* w okresie panowania Ludwika XIV. Jednak nie umniejsza to, w opinii Autorki, zasług

jakie położył Colbert pod budowę regularnej i trwałej floty wojennej Francji oraz płynących stąd niekwestionowanych korzyści dla tego państwa w ochronie jego imperium kolonialnego, w tym zwłaszcza prowadzących do niego szlaków komunikacyjnych umożliwiających szybki rozwój transportu morskiego i dalekosiężnego handlu.

Zaprezentowana wyżej zawartość merytoryczna omawianej monografii skłania jednak do wyrażenia pewnych wątpliwości. Pierwsza z nich dotyczy podkreślanej przez Autorkę obojętności Francji wobec spraw morskich i wynikającego stąd braku regularnej floty aż do czasów panowania Ludwika XIV. Ten sąd, sformułowany na podstawie opinii części historyków francuskich, wymaga pewnego komentarza. Otóż Franciszek I Walezjusz, udzielając zgody na zorganizowanie kilku zamorskich wypraw atlantyckich od lat dwudziestych XVI w. zakwestionował w znacznie większym stopniu iberyjski podział świata, niż uczynili to wcześniej choćby pierwsi przedstawiciele dynastii Tudorów. Dotarcie bowiem do legendarnych bogactw Azji na domniemanym atlantyckim szlaku Północno-Zachodnim i nawiązanie tam kontaktów handlowych niesło dla Francji pociągającą perspektywę zdobycia niezbędnych środków finansowych do kontynuowania toczącej się od lat wojny europejskiej z Habsburgami. W efekcie żeglarze w służbie Franciszka I dotarli tylko do brzegów Kanady, ale stało się to później podstawą przekazania tych amerykańskich pustkowi Francji w traktacie zawartym z Hiszpanią w Vervins w 1598 r. To zaś otworzyło drogę do założenia w 1607 r. pierwszej francuskiej osady zamorskiej nazwanej Port Royal na wybrzeżu akadyjskim. Nie było to oczywiście efektem jakiejś długoplanowej i konsekwentnej polityki morskiej Walezjuszy, a po nich pierwszego z Burbonów, ta bowiem była niemożliwa ze względu na zaangażowanie Francji w sprawy europejskie i wewnętrzne wojny religijne (choć i tu mamy do czynienia z inicjatywami kolonizacyjnymi hugenotów po drugiej stronie Atlantyku), ale wskazywało raczej na stale wzrastające w XVI w. zainteresowanie dalekosiężnym handlem kupieckich i żeglarskich środowisk, zwłaszcza atlantyckich miast portowych (co wyrażało się ich kaperską, a częściej piracką działalnością), które w sprzyjających okolicznościach zyskiwały poparcie francuskiego dworu liczącego na zyski, jakie przynosił on monarchiom iberyjskim. Trudno zatem w tej sytuacji jednoznacznie mówić o obojętności Francji dla spraw morskich do co najmniej pierwszej połowy XVII w., gdyż jest to zagadnienie niezwykle złożone. Natomiast nie ulega wątpli-

wości, że kraj ten nie posiadał w tym czasie regularnej floty wojennej. I nic w tym nadzwyczajnego. Właściwie żadne z ówczesnych państw nadatlantyckich, w tym wspomniane kraje iberyjskie, mające zamorskie placówki i kolonie, do połowy XVII w. nie dysponowało stałą i zorganizowaną siłą morską. Uzbrojone eskadry (złożone często z dostosowanych do działań zbrojnych statków handlowych) wysyłano na morze w zależności od potrzeb: jako ochronę flot handlowych, ekspedycje militarno-kolonizacyjne czy zwyczajnie korsarskie (np. w służbie obu holenderskich Kompanii handlowych bądź rajdów angielskich piratów), wreszcie jako armady w celach wojenno-inwazyjnych (hiszpańska Wielka Armada z roku 1588).

Sytuację zmieniała dopiero rywalizacja morsko-handlowa (i zarazem kolonialna) między Holandią i Anglią od połowy XVII w., w której wzięły udział wielkie floty (do 100 okrętów) dysponujące tysiącami armat i ludzi. Były to właściwie całe armie na pływających drewnianych platformach pod żaglami. Wspomniana rywalizacja stanowiła też istotne wyzwanie dla Francji, zwłaszcza w momencie, kiedy następował nie tylko zmierzch morskiej dominacji państw iberyjskich, ale w perspektywie wyłaniał się już problem sukcesji hiszpańskiej, który obejmował również jej rozległe posiadłości kolonialne. W tym złożonym kontekście, podany przez Autorkę monografii głównie merkantylistyczny powód reform wdrożonych przez Colberta w królewskiej marynarce wydaje się znacznie upraszczać zagadnienie. Oczywiście nie ulega wątpliwości, że ten urzędnik, wychowany w kupieckiej od pokoleń rodzinie (co Autorka pominęła w jego rysie biograficznym), wyjątkowo sobie cenił znaczenie floty, jako militarnego zaplecza zamorskiego handlu, który od drugiej połowy XVII w. zaczął odgrywać coraz większą rolę w gospodarce krajów nadatlantyckich, ale o stworzeniu regularnej siły morskiej we Francji decydowały też względy strategii polityki zagranicznej i dynastycznej Ludwika XIV. Colbert nie był tak samodzielny w swej reformatorskiej aktywności, jak jego poprzednik, kardynał de Richelieu. Mimo iż obrał podobną drogę skupienia w swoim ręku całości zarządu nad królewską marynarką, to jednak jego działania musiały uzyskać aprobatę Ludwika XIV. Ten natomiast, sam mając niewielką wiedzę o sprawach morskich i często nie doceniając ich znaczenia, nie popierał konsekwentnie swojego ministra. Król-Słońce im bardziej wklewał się w zmagania europejskie, tym zmniejszał swe zainteresowanie posiadaniem wielkiej floty. Oczywiście, głównie ze względu na jej olbrzymie koszty (flota

złożona z ok. 100 okrętów z załogami i uzbrojeniem pochłaniała środki pozwalające wyekwipować ok. 300-tysięczną armię lądową). Poza tym, budowanie francuskich sił morskich przez Colberta trzeba widzieć w kontekście całej jego rozległej polityki modernizacji państwa, która zmierzała w pierwszym rzędzie do stworzenia niezależności gospodarczej Francji, jako warunku jej suwerenności zewnętrznej i ekspansji. Zadaniem królewskiej marynarki była zatem ochrona handlu, szlaków komunikacyjnych, posiadłości kolonialnych, ale też francuskich wybrzeży i położonych na nich portów przed hiszpańskimi, holenderskimi i rzadziej wówczas (z wyjątkiem lat 1666–1667) angielskimi okrętami. Miała ona spełniać funkcje raczej defensywne, co niejednokrotnie zalecał Ludwik XIV w rozkazach dla dowódców eskadr poczynawszy od 1666 r., niż angażować się w ryzykowne batalie morskie z bardziej doświadczonymi flotami przeciwników. Śmiałe rajdy pozostawiano korsarzom (co ciekawe, wynajmowali oni niekiedy królewskie okręty wojenne do takich działań powodując ogromne straty handlowe rywali). Zadaniem *La Royale* nie było więc panowanie na morzach. Na to przede wszystkim nie pozwalał choćby budżet wojenny tego „hybrydowego mocarstwa”, które łożyło na marynarkę znacznie mniej niż Anglia czy, zwłaszcza, Holandia. Nie było też potrzeby raptownej walki o dominację na morzach. Ograniczeni wymogami Restauracji angielsko-szkoccy Stuartowie stali się właściwie od 1670 r. w polityce zagranicznej (i w dużej mierze wewnętrznej) francuskim klientem (do 1688 r.) uderzając dwa lata później razem z Ludwikiem XIV na Holandię. Jednak podbój tej kupieckiej Republiki miał się dokonać głównie na lądzie, a nie na morzu, gdzie żadna ze stron nie osiągnęła sukcesu. Natomiast Holandia, uwikłana w zmagania lądowe, mimo wsparcia rozległej koalicji europejskiej, zaczęła powoli tracić pozycję morskiego mocarstwa, choć obroniła swoją niezależność. Potwierdzał to zawarty przez nią traktat pokojowy w Nijmegen (1678), który wobec stworzonej przez Colberta największej liczebnie floty wojennej na świecie niósł ze sobą groźbę przełożenia francuskiej hegemonii w Europie Środkowo-Zachodniej na *dominium maris*, ale nie mógł jej urzeczywistnić.

Dowodły tego wydarzenia polityczne już po śmierci Colberta, gdy *La Royale* w kolejnych wojnach, tym razem z połączonymi flotami angielsko-holenderskimi, w latach 1689–1713, nie zdołała ich pokonać ponosząc, jak słusznie zauważyła Autorka monografii, wiele porażek, ale jednak obroniła francuski handel zamorski (mimo dużych strat) i w większości francuskie posiadłości kolonialne,

co potwierdził pokój w Utrechcie. Królewska marynarka spełniła zatem swoje zadanie, głównie dzięki defensywnej strategii konsekwentnie stosowanej po 1692 r. W tej sytuacji powtórzenie przez Autorkę zarzutu niektórych historyków francuskich o instrumentalnym traktowaniu marynarki przez Colberta w interesie jego merkantylistycznej polityki, a nie użycie jej w walce o *dominium maris*, wydaje się nie mieć uzasadnienia. Taki bowiem był w dużej mierze dla tego ministra cel powołania *La Royale*. Choć wygłaszał pod adresem swojego monarchy mowy zawierające mocarstwowe ambicje morskie, to musiał się liczyć z uwarunkowaniami geostrategicznymi, politycznymi i finansowymi, w jakich przyszło mu działać w kraju zrujnowanym frondami i wojną. Z pewnością więc w realiach nie mieściło się w planach Colberta dążenie do panowania *La Royale* na morzach, ale chodziło o zapewnienie, z udziałem marynarki, dobrobytu i bezpieczeństwa francuskiej monarchii. Wydaje się również, że formułowane od XVI w. przez różnych żeglarzy i pisarzy hasło *dominium maris* nie miało większych szans urzeczywistnienia przez żadne liczące się ówczesnie mocarstwo morskie. Decydowały o tym ograniczone możliwości długotrwałego przebywania niewielkich eskadr na odległych morzach i kontrolowania przez nie rozległych akwenów wodnych, a przede wszystkim korzystania z baz zaopatrzeniowych i portów w rozwijających się dopiero posiadłościach kolonialnych. Ta sytuacja zmieni się dopiero w połowie XVIII w., głównie na korzyść flot hiszpańskiej i brytyjskiej.

Choćby więc z tego względu królewska marynarka Francji nie miała szans zapanować na morzach wiek wcześniej. Poza tym, Colbert nie był samodzielnym decydentem w sprawach użycia królewskiej marynarki. A właśnie Ludwik XIV traktował regularną flotę wojenną (co najmniej po wspomnianej wojnie z Holandią) jako jedynie drugorzędny środek do realizacji polityki dynastycznej (której ustępowały niewątpliwie interesy zamorskiego imperium) i niesienia sławy jego imienia po morzach i oceanach. Warto też w tym miejscu zwrócić uwagę na jeszcze jeden element problematyki morskiej Francji w czasach nowożytnych, mianowicie konieczność oddzielenia obszaru śródziemnomorskiego od atlantyckiego i Kanału La Manche. Autorka monografii, powołując się na dokumenty Colberta z 1661 i 1663 r. i dane z pracy R. Mémaina (z 1936 r., choć w niemal każdym współczesnym opracowaniu pojawia się inna statystyka) wskazała na fatalny w tym czasie stan królewskiej floty. Trzeba jednak pamiętać, że te informacje mogły odnosić się

bardziej do nielicznych okrętów operujących na atlantyckich i północnych niż śródziemnomorskich wodach (mimo że Colbert odnotował tu tylko 6 zniszczonych galer). Francja bowiem już w latach pięćdziesiątych XVII w. dysponowała odpowiednią flotą galer, która pozwoliła jej pokonać na tym akwenie Hiszpanię i stać się lokalną, dominującą siłą morską w jego zachodniej części (ale tylko pod nieobecność tam eskadr angielskich czy holenderskich). Stąd zresztą późniejszy reformatorski wysiłek Colberta skierowany był przede wszystkim na budowę infrastruktury marynarki na atlantyckim wybrzeżu, gdzie leżały główne porty handlu kolonialnego. W każdym razie sprawa w tej materii wymaga niewątpliwie bardziej pogłębionych analiz źródłowych.

Reasumując powyższe uwagi wypada stwierdzić, że w omawianej monografii, opartej raczej na literaturze przedmiotu niż na odnotowanych w bibliografii źródłach (z wyjątkiem rozdziału opisującego reformę prawa morskiego), których wykorzystanie występuje jedynie fragmentarycznie, brak jest szerszego tła historycznego. Udział stworzonej przez Colberta królewskiej marynarki w wojnach Ludwika XIV, będący w jakiejś mierze częścią tytułu samej książki, pojawił się dopiero w *Zakończeniu* i zajął raptem trzy strony. Jednak mimo tych konstrukcyjnych i merytorycznych wątpliwości i zastrzeżeń wypada zgodzić się z podstawową tezą Autorki monografii, że dzieło Colberta, systematycznego i dobrze zorganizowanego urzędnika, bardziej kontynuatora niż innowatora, okazało się wyjątkowe i oryginalne. Dało Francji regularną flotę wojenną, która aż do bitwy pod Trafalgarem w 1805 r. walczyła z mniejszym lub większym powodzeniem (może z wyjątkiem wojny siedmioletniej w latach 1756–1763), często wspierana przez eskadry hiszpańskie w XVIII w., z dominującą na morzach brytyjską *Royal Navy*. Z drugiej strony, czego zabrakło w konkluzjach Autorki, trzeba zauważyć, że często heroiczny wysiłek Colberta, który zaowocował wyłonieniem regularnej i ogromnej liczebnie siły morskiej, był początkowo tworem dość sztucznym. Francja bowiem nie miała większych doświadczeń w tej sferze, porównywalnych z Anglią czy Holandią, a zwłaszcza wprawionych w morskim rzemiośle wojennym zdolnych dowódców i licznych załóg. To również przesadzało o konieczności nadania defensywnego oblicza królewskiej marynarce i unikania przez nią walnych bitew morskich, które często przegrywała, co zresztą lepiej rozumieli następcy Colberta niż on sam. Natomiast, co warto podkreślić, omawiana monografia dostarcza wielu wyjątkowo ciekawych i rzadkich informacji, których

próżno by szukać w pracach z zakresu polskiej marynistyki. Przykład może stanowić zamieszczony przez Autorkę opis procedur decyzyjnych pozwalających na budowę okrętu wojennego i praktycznych sposobów ich wykonania, stosowanych ówczesnie zasad hydrodynamiki, prac związanych z założeniem nowego portu bądź pewnych danych na temat rodów francuskich skutników. To zresztą nie jedyny walor tej monografii. Na podkreślenie zasługuje przejrzysta konstrukcja pracy, sprawne poruszanie się przez Autorkę w skomplikowanej problematyce marynistycznej, często pionierskiej w polskiej literaturze przedmiotu, proporcjonalność zamieszczonych treści merytorycznych czy wreszcie trafnie dobrane cytaty. Ogólnie rzecz biorąc, książka A. Dmowskiej stanowi z pewnością interesujące i ważne wprowadzenie w problematykę morską czasów Ludwika XIV i roli, jaką odegrał w tej dziedzinie jego minister i reformator – Colbert.

PIOTR ROBAK
UNIwersytet Łódzki*

* Wydział Filozoficzno-Historyczny, Instytut Historii, Katedra Historii Nowożytnej.