4723

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

4723

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK

GDYNIA

ROK I · LISTOPAD - GRUDZIEŃ 1958 · NR 11-12

R A D A G Ł Ó W N A
POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO

D Z I Ę K U J E

D Y R E K C J I
M U Z E U M P O M O R Z A Z A C H O D N I E G O
W SZCZECINIE

I

D Y R E K C J I
PAŃSTWOWEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
"Ż E G L U G A K R A K O W S K A"
W KRAKOWIE

za przyjście TOWARZYSTWU w trudnym okresie organizacyjnym z realną pomocą przez udzielenie ZARZĄDOM ODDZIAŁÓW PTN w KRAKOWIE i SZCZECINIE gościny w swych lokalach. Dzięki tej pomocy ZARZĄDY ODDZIAŁÓW SZCZECINSKIEGO i KRAKOWSKIEGO będą mogły rozwinąć w najbliższym czasie ożywioną działalność.

Układ graficzny tekstów
i przygotowanie techniczne numeru do druku:
Z O F I A D R A P E L L A

Na okładce:

Nawa śródziemnomorska z XIV-XV wieku. Wg wydania łacińskiego listu Kolumba z 1594 roku. (Pierwsze wydanie - Rzym 1493). Rysunek przypisywany niesłusznie Kolumbowi. W rzeczywistości jest kopią ryciny Rerwicha (Rewicha) zdobiącej "Peregrynację" Breydenbacha (1487 rok). Ze zbiorów reprodukcji W.A. Drapelli.

JÓZEF STASZEWSKI

MORZE BAŁTYCKIE w holenderskim atlasie nawigacyjnym VAN KEULENA z r. 1695

historii nawigacji mapy morskie mają, rzecz jasna, znaczenie zasadnicze. Mimo to jest to dziedzina, którą badacze dziejów kartografii zajmują się tylko mimochodem, z jednym tylko wyjątkiem - portulanów średniowiecza. Rozszerzenie map kompasowych na wszystkie morza europejskie i amerykanskie po stronie Atlantyku, wciągnięcie w kartografię morską Oceanu Indyjskiego i tropikalnych szlaków Pacyfiku powiększyło znacznie w porównaniu z średniowieczem zasięg map morskich i było w zasadzie zakonczone ku schyłkowi XVII wieku. Ukazała się też wtedy wielka ilość map nawigacyjnych w stolicach państw morskich: Anglii, Holandii i Francji zebranych w atlasach pod różnymi tytułami. W zbiorach publicznych bibliotek polskich zachowało się około 10 takich atlasów morskich. Największy znajduje się w Poznaniu w Bibliotece Raczynskich i ma na karcie tytułowej [wydanie francuskie] datę 1699. Jego wydanie holenderskie nosi tytuł "De groote niewe Vermeerdere zee-atlas

ofte waterwereld, t'Amsterdam 1695". Obejmuje on 160 map formatu ramki wewnętrznej 40 x 58 cm. Łączna powierzchnia kartograficzna atlasu wynosi 3712 dm^2 - przewyższa więc o 60% powierzchni map nawigacyjną część radzieckiego Atlasu Morskiego (1954), którego mapy zajmują łączną powierzchnię 2320 dm^2. Jest to największy do dziś dnia atlas morski. Daje on mapy kompasowe szlaków morskich od Spitsbergenu do Jawy i najdalszych krańców Ameryki Południowej i przedstawia wybrzeża wszystkich mórz, na których krążyły holenderskie okręty - wojenne i handlowe - w XVII wieku pod wodzą sławnych admirałów. Wydawca podpisuje się na mapach „t'Amsterdam Johannes van Keulen boek zeekart verkooper" z dopiskiem "Met privilegie voor 15 jaaren" (z przywilejem na 15 lat). Wszystkie mapy są opracowane w rzucie Mercatora i opatrzone gęstą siecią linii kompasowych, co zresztą było jeszcze praktykowane w drugiej połowie XVIII wieku.

Bardzo ciekawą częścią tego atlasu są mapy poświęcone Morzu Bałtyckiemu. Na załączonym szkicu[1] przedstawiono ich zasięg i przegląd. Cały południowy Bałtyk razem z Zatoką Fińską (11) rysowany jest w skali (równoleżnik dolnego brzegu wzięto jako podstawę podawania skali) 1 : 2 100 000. Podkreślić trzeba, że ogólny zarys wybrzeży na tej mapie już prawie nie odbiega od dzisiejszego. Jest to duży postęp w znajomości Bałtyku, zwłaszcza jeżeli weźmiemy pod uwagę Atlas Mercatora-Hondiusa lub Atlas Bleuv'a z roku 1638. W długości geograficznej są niewielkie odchylenia od dzisiejszych. Stosunkowo bogata jest batymetria; mapa zaznacza w sążniach około 800 punktów głębokości. Sama Zatoka Gdańska ma 44 sądowań - naj-

---

[1] Ze względów technicznych umieszczonym na s. 30-31.

głębsze miejsce 45 sążni. Na otwartym morzu głębia Gdańska znaczona jest liczbą 50 sążni. Północny Bałtyk (13 na szkicu) - Zatoka, a raczej Morze Botnickie, przedstawiono w skali 1 : 100 000. Sondowania są nieliczne i tylko przybrzeżne.

Wrotom Bałtyku poświęcono w atlasie pięć szczegółowych map - mapa ogólna (3) w skali 1 : 640 000, cieśnina Sund (5) 1 : 270 000, reszta mniej więcej w skali 1 : 4 000 000. Szczegółowe przedstawienie tych wód wejściowych do basenu Bałtyku odpowiada ich ważności jako pasażów morskich. Ówczesny Bałtyk polski (9) przedstawiono w skali 1 : 7 800 000, a więc nieco mniejszej niż w 100 lat potem zobaczymy to na mapach Rizzi-Zannoniego (1772). Na czterech mapach bocznych przedstawiono wody portowe Gdańska, Królewca, Rygi i Kłajpedy. Uczyniono to zresztą dość schematycznie. Mapa zachodniego Bałtyku (6) w skali 1 : 6 200 000 przedstawia dość szczegółowo zarys wybrzeży mórz, na których główną wtedy rolę odgrywała Szwecja. Ciekawy szczegół widzimy na płd-wschodnim rogu mapy: cały brzeg od Ustki do Żarnowca ma napis Cassubien! Zarys Bornholmu odbiega rażąco od dzisiejszego. Z dużą stosunkowo ścisłością przedstawiono wody Szwecji, która wtedy obejmowała także Finlandię i uważała Morze Bałtyckie niejako za swoje mare clausum. Należał do niej także Szczecin i wybrzeże stąd na zachód. Szchery i obszerne wody wewnętrzne Sztokholmu przedstawiono na mapie najbardziej szczegółowej (8) w skali 1 : 140 000. Ważnym dokumentem jest w końcu mapa 12 w skali 1 : 440 000. Przedstawia ona wschodnią część Zatoki Fińskiej z ujściem Newy, nad którym narysowano w profilu miasto z napisem Nyen Skantz (nowy szaniec). Dzisiejsza wyspa Kronsztatu ma na tej mapie nazwę fińską Rattesarri. Nie zapomniano także o jeziorze Ładoga, które zresztą genetycznie jest przedłużeniem Morza Bałtyckiego ku wschodowi. Na mapie 11 poświęcono mu karton w skali

mniej więcej 1 : 3 000 000. Zarys wybrzeży południowych jest nieco przewiększony. Liczne oznaczenia głębokości świadczą o częstej na nim nawigacji. Znano dokładnie jego północne głębie. - Szchery wzdłuż południowego wybrzeża Finlandii rysowane są nader schematycznie i przesadnie, ale odległości i ogólny zarys wybrzeża przedstawiono dość ściśle.

W całości atlas van Keulena daje szczegółowe mapy nawigacyjne Morza Bałtyckiego - według źródeł szwedzkich, jak sądzić należy. Morza i wody u wrót Bałtyku przedstawiono prawdopodobnie według źródeł duńskich. Podkreślić także trzeba, że atlas przedstawia Bałtyk niemniej szczegółowo niż inne morza Europy. Na 160 map atlas poświęca wodom europejskim 20, z tego 13 Bałtykowi. Po wodach Holandii i Morza Północnego najszczegółowiej przedstawia się w nim Bałtyk.

Niechaj to krótkie omówienie, razem ze szkicem kartograficznym, będzie zachętą do badania źródeł kartografii morskiej. Tu wszystko jest jeszcze do zrobienia.

Biul. Mar. 11-12, 1958

WALDEMAR NIEMOTKO

RYS HISTORYCZNY ZASADNICZYCH ŹRÓDEŁ prawa ubezpieczeń morskich

Najdawniejszy element ubezpieczeń morskich stanowiła a w a r i a w s p ó l n a, którą wytworzyli prawdopodobnie już Fenicjanie, a w VIII wieku przed Chr. uwzględniało prawo rodyjskie. Jednakże właściwy rozwój ubezpieczeń morskich okresu starożytności łączy się dopiero z podjęciem inicjatywy w tej dziedzinie przez k r e d y t w postaci pożyczki morskiej (foenus nauticum), stosowanej przez Greków już na 400 lat przed Chr., a następnie przejętej przez Rzymian (Kodeks Justyniana m. in. ustanawia stopę pożyczki morskiej na 12%.

Wieki średnie przynoszą w Europie wyodrębnienie się ubezpieczeń od kredytu oraz wykrystalizowanie się u m o w y o ubezpieczenie, które to zmiany były wynikiem zwiększonego ryzyka uprawiania żeglugi morskiej, a także wyrazem ochrony stosunków handlowych nawiązywanych szeroko pomiędzy bogacącymi się ośrodkami miejskimi.

Inicjatywę podejmują tu miasta lombardzkie już w XII wieku (w Genui została wystawiona w 1347 roku najstarsza polisa casco, a w 1348 - polisa cargo)[1].

---

[1] J. Fedorowicz: Technika ubezpieczeń morskich, s. 7.

W tym okresie zasługują też na uwagę przepisy Rôles d'Oléron. W XIV wieku spotykamy się ze stosowaniem przepisów o ubezpieczeniach morskich we Flandrii, w Portugalii, a zwłaszcza w Hiszpanii, której Les Capitoles de Barcelona z 1435 roku stały się podstawowym źródłem prawnym ubezpieczeń morskich tej epoki i znalazły m. in. silne odbicie w normach prawnych Holandii, kraju wiodącego w XVI wieku prym w dziedzinie praktycznej działalności ubezpieczeniowej. W XVII wieku rolę ośrodka prawotwórczego w dziedzinie morskiej przejęła rosnąca w siłę polityczną Francja. Głównym aktem prawnym był tu Ordonnance de la Marine w 1681 roku oparty na unormowaniu zagadnień przez 16-wieczny Guidon de la Mer, a powtórzony później w nieco zniekształcony sposób przez Code de Commerce z 1807 roku[1]. Jest przy tym rzeczą znamienną, że Francja - podobnie zresztą jak poprzednio Hiszpania - nie zaważyła w sposób zasadniczy na samej działalności ubezpieczeniowej.

Rola ta przypadła natomiast w udziale w decydujący sposób Anglii, gdzie - wprowadzone, głównie za pośrednictwem Ligi Hanzeatyckiej, normy ubezpieczeń morskich - były wszechstronnie rozwijane począwszy od XVI wieku[2]. Kawiarnia Edwarda Lloyda przy Tower Street w Londynie stała się w drugiej połowie XVII wieku ożywionym centrum zawierania tranzakcji ubezpieczeniowych między armatorami a kupcami. W ten sposób wytworzyło się z czasem potężne zrzeszenie ubezpieczeniowe o najlepiej zorganizowanym aparacie biurowym i agencyjnym. Niezmiernie korzystną cechą tej organizacji jest jej stałość oraz jednolitość oceny podobnych stanów faktycznych (m. in. tekst polisy Lloyd's przetrwał do dziś w swej postaci z 1779 ro-

---

[1] G. Ripert: Précis de droit maritime, s. 20

[2] V. Dover: Elements and practice of marine insurance, s. 1.

Bibl. Nant. 11-12, 1958

ku[1]), co zjednało jej wielu zwolenników na całym świecie.

Wprawdzie ustawa Bubble Act z 1719 roku przyznawała wyłączność zajmowania się ubezpieczeniami morskimi towarzystwom: Royal Exchange Assurance Corp. oraz London Assurance Corp., to jednak - wskutek tworzenia się licznych stowarzyszeń ubezpieczeń wzajemnych - wydana została w 1862 roku ustawa Companies Act zezwalająca na rejestrowanie jako spółek również organizacji typu Lloyd`s[2]. W zakresie prawa materialnego panowało niepodzielnie prawo zwyczajowe "c o m m o n l a w", co doprowadziło w końcu XIX wieku do chaosu w orzecznictwie. Efektem żądania przez zainteresowanych kodyfikacji było wydanie w 1906 roku Marine Insurence Act[3].

Należy również wspomnieć o niemieckim prawie ubezpieczeń morskich, które wprawdzie wzorowało się w ciągu XVI i XVII wieku całkowicie na zasadach holenderskich, jednakże później zaznaczyło swą odrębność przede wszystkim przez wydanie hamburskiej Assekuranz Ordnung z 1766 roku. Niemiecki kodeks handlowy z 1861 roku i 1897 roku regulował również zagadnienie ubezpieczeń morskich[4], a niemieckie warunki ubezpieczeniowe[5] podjęły na rynku światowym konkurencję z warunkami angielskimi. Jednakże ogarniająca swymi wpływami znaczną część świata Anglia nie pozwoliła - aż do czasu ostatniej wojny - wydrzeć sobie prymatu również i na odcinku ubezpie-

---

[1] Chorley and Giles: Shipping law, s. 274.

[2] J. Arnould: On the Law of Marine Insurance and Average, s. 100-101.

[3] Chorley and Giles, op. cit., s. 274.

[4] G. Schaps: Das deutsche Seerecht.

[5] Allgemeine Seeversicherungsbedingungen z r. 1867 znowelizowane w 1919 roku, jako Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen.

czeń morskich[1].

Wiek XX charakteryzuje się w dziedzinie ubezpieczeniowej silnym powiązaniem z k r e d y t e m. Prowadzące szeroko operacje bankowe przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe przybierają przeważnie postać prywatno-prawnych koncernów.

W związku ze wzrostem wartości statków i przewożonych ładunków, nabiera szczególnego znaczenia r e a s e k u r a c j a oraz wzmaga się kontrola ze strony państw (podczas obu wojen światowych reasekuracją rządową objętych było 80-90% szkód wywołanych przez "war risks"[2]). Wpływy natomiast czerpane z prowadzenia operacji ubezpieczeniowych w czasach pokojowych stanowią obecnie w Anglii istotny czynnik utrzymania równowagi bilansu płatniczego kraju.

Naczelną zasadą sformułowaną przez kapitalistyczne ubezpieczenia morskie jest teoria wg której główny przedmiot ubezpieczenia stanowi i n t e r e s, ponieważ właśnie na odcinku morskim - częściej niż w innych rodzajach ubezpieczeń majątkowych - występują wartości n i e m a t e r i a l n e, takie jak fracht, spodziewany zysk itp[3].

Powstanie ZSRR dało początek nowym ubezpieczeniom typu socjalistycznego, mającym na celu zapewnienie uspołecznionej gospodarce oraz indywidualnym wartościom majątkowym obywateli - f u n d u s z u r e z e r w o w e g o - na zabezpieczenie ich przed skutkami nieszczęśliwych wypadków, klęsk żywiołowych itp. Ubezpieczenia zostały uznane przez konstytucję ZSRR (art. 14, pkt n) za przed-

---

[1] Obecnie stoi Anglia w obliczu porażki w rywalizacji z USA.

[2] J. Arnould: op. cit., s. 106.

[3] W. Rajcher: Społeczno-historyczne typy ubezpieczeń, s. 259.

Bibl. Nauk. 11-12, 1958

miot m o n o p o l u państwa[1]. Wprowadzający tę zasadę dekret Rady Komisarzy Ludowych "O organizacji ubezpieczeń w Republice Rosyjskiej" został wydany 28. XI. 1918 roku. Funkcjonujący w charakterze państwowego urzędu ubezpieczeń Gosstrach ZSRR - opiera swą działalność na uchwale Rady Ministrów ZSRR z 28. XII. 1948 roku.

Specjalna organizacja Ingosstrach ma sobie powierzone dokonywanie na zasadzie d o b r o w o l n o ś c i ubezpieczeń morskich oraz ubezpieczeń obrotu towarowego z zagranicą, jak też znajdującego się poza granicami ZSRR mienia radzieckiego[2]. Przedmiotem ubezpieczenia może też być "interes ubezpieczony" (art. 194 kodeksu handlu żeglugi morskiej[3]), co stanowi wyjątkowe dla prawodawstwa radzieckiego sformułowanie. Za granicą działa Ingosstrach przez przedstawicieli i agentów, których posiada zarówno w krajach Europy jak i w USA.

W Polsce działało w okresie międzywojennym na odcinku morskim w zakresie ubezpieczeń cargo m. in. Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń, na odcinku casco natomiast, towarzystwo maklerów ubezpieczeniowych. Gdynia pośredniczyła w ubezpieczaniu na rzecz zagranicznych spółek. W ogóle kapitał zagraniczny odgrywał w tej dziedzinie poważną rolę. Po ostatniej wojnie całość ubezpieczeń w Polsce została uznana za wyłączną domenę kontrolowanego przez Państwo Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych[4], czemu dały wyraz 2

---

[1] Ubezpieczenia majątkowe, P.A.N., s. 59 - wg: Ekonomia polityczna, s. 793.

[2] F.W. Kończin: Gosudarstwiennoje strachowanie w SSSR, s. 124.

[3] A.D. Kejlin: Sowietskoje morskoje prawo, s. 353.

[4] przemianowanego na Państwowy Zakład Ubezpieczeń ustawo z 28. III. 1952 roku (Dz.U.R.P. Nr 20 poz. 130).

dekrety z 3. I. 1947 roku o uregulowaniu ubezpieczeń rzeczowych i osobowych[1] oraz o P.Z.U.W.[2]. Pierwszego marca 1949 roku została wydzielona w P.Z.U.W. specjalna jednostka o nazwie: Biuro Maklerskie Ubezpieczeń Morskich w Gdyni, podlegająca Zarządowi Centralnemu Zakładu i reasekurowana przez niego w towarzystwie "WARTA", zachowującym formę spółki akcyjnej. Obecnie działają inspektoraty ubezpieczeń morskich w Gdyni, Warszawie i Szczecinie.

R E D A K C J A
"B I U L E T Y N U N A U T O L O G I C Z N E G O"
P R O S I S W Y C H P R E N U M E R A T O R Ó W
O O D N O W I E N I E P R E N U M E R A T Y
N A R O K 1 9 5 9.

Prenumeratę należy wpłacać na rachunek czekowy:
PKO-Gdynia, 1 Oddział Miejski, Nr 11-9-166,
Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Rada Główna,
"Biuletyn Nautologiczny"
lub
przekazem pocztowym z zaznaczeniem celu wpłaty.
Prenumeratę przyjmują również Zarządy Oddziałów:
GDAŃSKIEGO
KRAKOWSKIEGO
POZNAŃSKIEGO
SZCZECIŃSKIEGO
oraz
DELEGATURA WARSZAWSKA.

Roczna prenumerata "BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO" wynosi zł 60,
półroczna zł 30,
kwartalna zł 15.

[1] Dz.U.R.P. Nr 5, poz. 23.

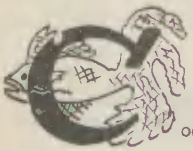
[2] Dz.U.R.P. Nr 19, poz. 72.

Bibl. Naut. 11-12, 1958

WŁADYSŁAW ANTONI D R A P E L L A

DYKCJONARIUSZ łacińsko-polski JANA MĄCZYŃSKIEGO

(odcinek piąty)



(Przegląd materiału nautologicznego)

c. Prace rybackie

Codzienny trud rybaka był w dawnych wiekach łatwiejszy niż żeglarza. Czas pracy był również bez porównania krótszy. Możliwość dopłynięcia do lądu (i domu) - najczęściej - nie wymagała pokonania specjalnych przeszkód, gdyż połowy odbywały się na wodach rodzimych dobrze znanych rybakom. Nawet w chwili nagłego niebezpieczeństwa (np. sztormu) rybak miał większe niż żeglarz możliwości znalezienia schronienia.

Prace żeglarzy omówiłem w odcinku II[1]. Obecnie trzeba poświęcić nieco uwagi różnorodnym, choć drobnym, czynnościom rybackim. Można je podzielić na trzy zasadnicze grupy: przygotowawczą, połowową i przetwórczą.

Przygotowywanie wędek i węd, przynęt i sieci należało zawsze do codziennego obowiązku rybaka. Towarzyszyło mu przez całe życie, nawet wtedy, gdy niezdolny do pracy na wodzie spędzał czas na lądzie. Szczególnie prace sieciowe zajmowały rybakom dużo czasu. Naprawą i 'dzianiem', wiązaniem, sieci zajmowała się zazwyczaj cała rodzina

---

[1] "Biul. Naut.", nr 3, s. 24-26.

rybaka.

W Dykcjonarzu Mączyńskiego tylko jeden kontekst wspomina o wiązaniu sieci:

> "Texere plagas, Sieci więzić, dziać" (k. 453),

jeśli nie będziemy liczyć innego zapisu wspomnianego w poprzednim odcinku, z którego wynika jasno, że produkowano sieci o okach różnej wielkości ("sieć wielkiego oka"[1]), różnego 'dziania'. Nie lepiej przedstawia się sprawa z materiałami dotyczącymi używanych przez rybaków przynęt i samą czynnością 'nęcenia' ryb. Tylko jeden kontekst wymienia "wszelkie ziarno" jako przynętę:

> "... Pokórm, Potrawa, [...] wszelakie ziarna któremi ptacy, y też ryby bywają nęcone" (k. 118 v).

Prace wykonywane przez rybaków podczas połowów częściej spotyka się w zapiskach Słownika. Zwłaszcza ogólny termin 'łowić' występuje dość często w różnych powiązaniach rzeczowych i frazeologicznych:

> "Aureo piscari hamo. Złotą wędą łowić to yest, dla małego pozitku wielki nakład uczinić" (k. 21 v). - "[...] sak, którym riby łowią" (k. 139). - "Wędny sznur, którym ryby łowią" (k. 19 4). - "Ryby łowić" (k. 483 v). - "Habemus hamatilem piscatum, Łowienie ryb wędą" (k. 153).

Łowienie ryb jest umiejętnością zawodową. Sposobów łowienia było naturalnie kilka, ale każdy rybak, względnie ród, czy osiedle rybackie stosowało tradycyjnie pewne swoiste metody, 'obyczaje', jak określa nasz leksykograf:

> "Uno genere capare pisces. Yednakiem obyczajem łowić riby" (k. 143 v).

Dobre wyniki połowów, szczególnie przy stosowaniu węd, zależały

---

[1] Tamże, nr 9-10, s. 17.

nie tylko od umiejętnego rzucania ich, od wybrania dobrego miejsca i pory, ale i od sposobu nęcenia ryby. Prócz samego wyrazu występującego w kontekście wyżej przytoczonym nie znajdujemy w Wokabularzu Mączynskiego żadnych materiałów na ten temat.

Najpopularniejszym rybackim pojazdem było oczywiście czółno lub łódź wiosłowa. Manewrowanie nimi odbywało się więc za pomocą wiosła lub wioseł, a nawet, jeżeli głębokość wody nie była zbyt duża, przy pomocy długiego drąga ('żerdzi'), czyli "na pych":

> "Trudes dicitur. Zerdź, którą łódź bywa popychana, którą sie zwłaszcza rybitw o dno a ziemie zaoziera, a tak łódź prowadzi" (k. 467).

Żagla rybak używał rzadko. Na morzu lub wielkich jeziorach, gdy tereny łowieckie znajdowały się w znacznej odległości od siedziby rybaka, podczas ciągnięcia sieci, holowania innych łodzi, i w innych nagłych okolicznościach[1].

Najbardziej zasobną jest ostatnia z wydzielonych grup obejmująca czynności przetwórcze, a więc zwykłe 'sprawianie' ryb, oprawianie: patroszenie, skrobanie ('oczyszczanie' z łuski), wyjmowanie ości, krajanie ('rozbieranie', 'zrzezanie'):

> " ... kazałem maluczko rybek przziczinić, nagotować" (k. 284 v). - "Sprawić, Rozebrać rybę, Na sztuki zrzezać" (k. 110 v). - "Exenterare piscis, Sprawiać ryby" (k. 104). - 411). - Ośćy z ryby wybierać" (k. 270 v),

a dalej 'suszenie', solenie ('nasalanie'), które odbywało się na przykład na wybrzeżach Morza Śródziemnego i mórz południowych w pobliżu naturalnych lub sztucznych solanek, wreszcie - 'wędzenie':

> "Suszyć, wędzyć, etc.[...]" (k. 470). - "ceterariae, [...] Mieisce bliskie morza, na którym ryby nasalayą" (k. 50 v).

---

[1] Tamże, nr 3, s. 26, wiersz 7 od góry: zamiast - "żeglowe" - powinno być - "żeglarze".

Rybak łowił najczęściej sam lub z kimś z rodziny: synem, bratem żoną lub córką ("Piscatris [...] rybitwini, rybitwka, k. 301). Rozwój załogi rybackiej kształtował się zupełnie odmiennie niż załogi żeglarskiej. Nastąpił też znacznie później i na innych terenach, których język nie był natchnieniem autorów słowników grecko-łacińskich. Dlatego w zapisach słowników różnych krajów wzorowanych na grecko-łacińskich wokabularzach występuje najczęściej jednoosobowa postać łowcy ryb rzecznych i morskich - rybak, rybitw:

"Hamiota, [...] Rybitw" (k. 153). - "Zezwał k sobie wszistki ribitwi" (k. 504 v). - "Cetarii, Ribitwi, którzi wielkiemi rybami tribuyą" (k. 50 v).

Pożywienie rybaków nie było tak jednostajne, jakby mniemać można na podstawie zapisu wymieniającego polewkę rybną, rodzaj słonego rosołu z ryb zwanego 'muria':

"Muria [...], Nieyaka osobliwa z pewnych ryb od starych cziniona" (k. 238).

Nie lepiej prezentują się konteksty dotyczące handlu rybami. Ryba, szczególnie dla ludności zamieszkującej tereny (wsie, miasta) nadrzeczne i nadmorskie, była jednym z głównych produktów spożywczych. Mimo to w Słowniku Mączyńskiego natrafiamy na dwa tylko zapisy "partykularnej" wartości: jeden mówi o rybakach handlujących ('trybujących', patrz kont. wyżej) wielkimi rybami, drugi wymienia targ rybny:

"Forum piscatorium, Ribne ławy" (k. 135).

Znacznie zasobniej prezentuje się grupa zapisów wymieniająca przeróżne gatunki ryb. W tym bogactwie nazw znalazła swój wyraz nie tyle sympatia dla ryb, ile dla podniebienia. Szczególnie Rzymianie byli wielkimi smakoszami ryb. Nic więc dziwnego, że i w omawianym właśnie Dykcjonarzu znacznie zasobniej prezentuje się grupa zapisów wymieniających przeróżne gatunki ryb i inne stworzenia mor-

skie, niesłusznie zaliczano w tych czasach do ryb, a więc np. ssaki morskie; legendą poetycką owiane delfiny ("[...]riba morska tak wzdychaiąca yako człowiek", k. 143. - "Delphinus musica arte mulcetur symphoniae contu Delphin. Ryba morska bywa zwyciężona gędźbą", k. 235 v), którym z jakiegoś powodu nadano imię Szymona, a w Polsce naturalnie rodzimego Szymka ("Delphinowie, riby morskie Simones Szymkami bywaią zwani, yest rzecz doświadczeniem dowiedziona, że sie barzo w tym ymieniu kochaią y dziwnie sie roskoszuią" , k. 394) i wieloryby - zwane 'wielgorybami', 'orkami' ("Orca, Ryba morska. Balenis infesta. [...] ", k. 270 267 . - "Cetus [...] Wszeliakie ryby wielkie w morzu, Wielgoryb [...] ", k. 50 v) oraz foki (k. 500), a dalej, wszelkiego rodzaju ślimaki, 'raki' i 'żółwie'morskie ("Concha [...] , Wszelaka ryba morska, która na sobie czaszkę albo skorupę ma, yako rak, żółw, etc.")i "brzuchem wzgórę" pływaiące żeglarki (nautilus, k. 243) wprowadzone do naszej literatury pięknej przez Sebastiana Fabiana z Sulmierzyc Klonowica w tymże szesnastym stuleciu.

Dla olbrzymiej większości wymienionych w zapisach ryb i...istot wodnych nie znalazł Autor Wokabularza polskiego odpowiednika.

Ponieważ wymieniane przez Mączynskiego ryby były przez żeglarzy i rybaków spożywane, znajomość ich wyglądu, zwyczajów, sposobów łowienia, terenów, na których się je poławia powszechna i do wykształcenia zawodowego rybaka (częściowo i marynarza) konieczna, przytaczam poniżej ciekawsze zapisy:

barwena - "Mullus, [...] Nieyaki rodzay ryb", (k. 235 v),

jesiotr - "Decumanus acipenser, Yedna riba z nawiętszych" (k. 79),

karp - "Carpio, [...] Karp, ryba" (k. 39),

murena - "Muraena, [...] Morska ryba, węgorzowi podobna, alias Lamperta" (k. 237 v), - "Myrinus , Samiec ryby morskiey Murena zwaney" (k. 240)

płaszczka - "Rhombus [...], Nieyaki rodzay morskich ryb" (k. 355 v),

raja (jw) - "Raia [...], Nieyaki rodzay morskich rib chrząsłowatich" (k. 345 v),

sztokfisz - "Salpa, Sztockfisch riba yest" (k. 365 v). - "As ellus, piscis dictus quod sit colore cinericio, Sztokfisz, tak rzekące ryby" (k. 17 v),

tunczyk - "Thymus, thynnus[...,] Nieyaki rodzay morskich ryb" (k. 470).

Najczęściej w "rybich" kontekstach powtarza się nużący zwrot: "niejaki rodzaj ryb" lub "ryba niejaka tego imienia", gdy Mączyński podaje łacińskie nazwy ryb:

"Huso, Riba nieyaka tego ymienia" (k. 159 v) - "Musculus aliquando. Nieyaki rodzay małych ribek morskich" (k. 238 v), itd., itd.

Nawet powszechnie znany w Polsce śledź i rodzimy okoń występują w kontekstach marginalnie:

"Cephalus Graecis dicitur, quem Latini vocant Mugil, Ryba nieyaka okuniowi podobna ale głową więtszą ma" (k. 48). - "Mena[...]Menula, Ryba nieyaka śliedziowi podobna" (k. 215 v).

Wymienione ryby tworzą dwie grupy: rzeczną i wyraźnie określoną w kontekstach grupę m o r s k ą:

"Congrus et conger [...] Morska ryba"(k. 63) - "Maena, [...] Nieyaki rodzay ryb morskich" (k. 203 v). - "Pisces fluvitiales, Rzeczne ryby".

Wśród rybiego 'stada' (tego terminu używa Mączyński zamiast 'ławica') znalazła się również jeszcze legendarniejsza ryba od delfina, bardziej od orki-wieloryba niebezpieczniejsza, szczególnie dla okrętów - malenka 'remora':

"Et Remora piscis est. Ryba nieyaka morska takiey mocy, że łodzie zadzierżawa y ynsze rzeczy, u których sie zawiesi" (k. 233).-"Echeneis [...], Ryba morska takiey mocy, że okręty zatrzimać może" (k. 99).

(c.d.n.)

DZIAŁ ŻEGLUGI BAŁTYCKIEJ w Państwowym Muzeum Historii Miasta Rygi.

PODSTAWĄ powstania Działu Żeglugi Bałtyckiej w Państwowym Muzeum Historii m. Rygi była, na szeroką skalę zorganizowana latem 1939 roku, wystawa poświęcona łotewskiej żegludze morskiej.

Obecnie ekspozycja ta składa się z dwóch działów: historycznego i radzieckiego.

Materiał muzealny działu historycznego odzwierciedla rozwój łotewskiej żeglugi morskiej w okresie od wieku IX do roku 1940. Dział radziecki natomiast rozpoczyna się rokiem 1940, (w którym ustaliła się władza radziecka na Łotwie) i konczy się czasem obecnym.

Ekspozycja zbudowana jest na podstawie marksistowskiej metodologii, ze szczególnym uwzględnieniem roli narodu jako twórcy żeglugi. Szczególnie bogate są zbiory charakteryzujące rozwój budownictwa okrętowego dalekiej żeglugi w czasie od drugiej połowy XIX wieku do pierwszej wojny światowej. Na specjalną uwagę zasługują materiały z tego samego okresu dotyczące szkolnictwa morskiego opracowane w języku łotewskim.

W Dziale Żeglugi zebrane są dokumenty, fotografie, modele okrętów, przyrządy nawigacyjne, narzędzia potrzebne do budownictwa żaglowców, takelunek, obrazy, literatura morska i inne przedmioty. Tematyczne zgrupowanie eksponatów daje możność zapoznania się z rozwojem handlu morskiego i portów, instrumentów nawigacyjnych, szkolnictwa, rybołówstwa, budownictwa okrętowego itp.

Stopniowo narasta ekspozycja okresu radzieckiego. Przy aktywnej współpracy z pracownikami żeglugi, dział ten wzbogaca się w bardzo

ciekawy i wartościowy materiał.

Dział Żeglugi, którym kieruje młody historyk, Edgard Blumfeld, przy współpracy niżej podpisanego, kapitana ż.w. i nautologa, cieszy się nie tylko uznaniem szerokich mas zwiedzających Muzeum, lecz stanowi również poważną placówkę dla badań naukowych w dziedzinie historii żeglugi na Bałtyku.

JAN SKOLIS

TEMATYKA MORSKA w ekspozycji warszawskiego MUZEUM TECHNIKI

MUZEUM Techniki powstało w początkach 1957 roku w rezultacie przekształcenia zorganizowanej dwa lata wcześniej wystawy "POSTĘP TECHNICZNY W SŁUŻBIE CZŁOWIEKA".

Oczywiście proces nowego kształtowania zbiorów trwa nadal i dlatego jeszcze szereg działów Muzeum reprezentuje głównie osiągnięcia współczesnej techniki, pokazując historię jej rozwoju w bardzo wąskim zakresie lub jedynie w formie akcentu.

Tematy morskie zgrupowane są w dziale transportu. Stosunkowo najobszerniej eksponowanym tematem jest budownictwo okrętowe, reprezentowane przez modele najpopularniejszych jednostek pływających marynarki handlowej (np. Drobnicowiec 10.000 TDW, Węglowiec 5.000 TDW) i rybacki (np. trawler "Radunia", lugrotrawler "Cyranka"). Skala modeli przeważnie 1:10. Są one wykonane precyzyjnie i fachowo, spełniają więc stawiane przez muzealną dydaktykę wymagania.

Z zasadami budowy i konstrukcji okrętu zapoznaje model rudowęglowca 3200 BRT pokazany w postaci przekroju podłużnego.

Akcenty historyczne stanowią: model polskiej fregaty z XVII wieku i model żaglowca szkolnego "Dar Pomorza".

Szczególną uwagę poświęcono również ratownictwu okrętowemu. Zagadnienie to wzbudza bowiem duże zainteresowanie z powodu osiąg-

nięć polskiej techniki i organizacji w tej dziedzinie. Model podstawowy wyjaśnia metodę wydobywania wraków za pomocą pontonów cylindrycznych. Warto dodać, że na modelu można pokazać przebieg procesu wydobycia, niestety jednak nie pozwalają na to lokalne warunki sali muzealnej. Uzupełnienie stanowi model skafandra nurka wraz z wyposażeniem.

Szczupłość przestrzeni wystawowej, którą rozporządza Muzeum, przy równoczesnej wielokierunkowości jego zainteresowań, sprawia, że tematom morskim można poświęcić bardzo niewiele miejsca. Wskutek tego szereg eksponatów znajduje się w magazynach.

Sytuacja ta nie ulegnie prawdopodobnie zmianie dopóty, dopóki Muzeum Techniki nie otrzyma nowego odpowiednio obszernego gmachu. Jest to oczywiście sprawa dość dalekiej przyszłości.

Doceniając jednak znaczenie problemów morskich oraz zainteresowanie nimi wśród społeczeństwa, Muzeum planuje zorganizowanie wystawy ilustrującej historię i perspektywy rozwojowe polskiej floty. Wystawa taka, poza jej zasadniczymi walorami dydaktycznymi, przyczyniłaby się do zgromadzenia licznych zabytków, dokumentów i eksponatów, które obecnie są rozproszone i nie zawsze otoczone należytą opieką.

Przewiduje się, że wystawa miałaby charakter objazdowy. Prawdopodobnie byłaby również pokazywana za granicą, na przykład w Czechosłowacji.

JERZY JASIUK

„TRYTON"

Spółdzielnia Pracy Marynarzy

SPÓŁDZIELNIA Pracy Marynarzy "Tryton" zorganizowana w w 1945 roku, działała na podstawie statutu przyjętego w dniu 10 lipca 1945 roku (Rejestr Nr 3). Zakres usług został uregulowany pismem Gdańskiego Urzędu Morskiego z dnia 13 lipca 1948 roku (Nr HRP 2-32-3487/48).

W myśl statutu usługi te obejmowały przede wszystkim "wykonywanie pracy dla władz państwowych oraz osób trzecich przy odbudowie, uruchamianiu i obsłudze portów morskich oraz prac związanych z ho-

lownictwem i ratownictwem oraz cumowaniem statków". Konkretnych danych o działalności tej placówki, która przestała istnieć w roku 1949, mamy niewiele. Wiadomo tylko, że podstawową jej działalnością było cumownictwo (nie posiadamy jednak żadnych materiałów z tego zakresu) i turystyczne usługi transportowe, dokonywane dwoma motorówkami: "Jagusią" i "Olenką". [1]

Fragmenty sprawozdań z tych usług, świadczonych przez "Trytona" na rzecz przewozów turystycznych po porcie Gdyńskim w roku 1948, zawierają następujące dane: [2]

"JAGUSIA"

m-ce	bilet normalny	bilet ulgowy	RAZEM
V	-	-	-
VI	87	222	309
VII	2.346	5.308	7.654
VIII	2.311	5.373	7.684
IX	51	658	709
RAZEM	4.795	11.561	16.356

"OLENKA"

m-ce	bilet normalny	bilet ulgowy	RAZEM
V	888	901	1.789
VI	9.363	2.726	12.089
VII	5.192	5.193	10.385
VIII	4.763	6.863	11.626
IX	30	458	488
RAZEM	20.236	16.141	36.377

[1] Na 55 pasażerów każda, silnik o mocy 40 KM. Wartość po dwa miliony złotych. Czynne były codziennie od godziny 8 do 21.

[2] O ile wiadomo powyższe materiały statystyczne nie były uwzględnione w ogólnej statystyce przewozów pasażerskich w porcie.

Bibl. Nauk. 11-12, 1958

PRZEWOZY ŁĄCZNE

m-ce	"JAGUSIA"	"OLEŃKA"	RAZEM
V	-	1.789	1.789
VI	309	12.089	12.398
VII	7.654	10.385	18.039
VIII	7.684	11.626	19.310
IX	709	488	1.197
RAZEM	16.356	36.377	52.733

Z tytułu usług przewozowych wpływy spółdzielni za wymieniony okres wynosiły:

motorówka "Jagusia" zł 1.438.630,-

motorówka "Olenka" zł 2.386.120,-

RAZEM zł 3.824.750,-

Pełnomocnikiem Zarządu Spółdzielni był Edmund Falinski, a siedzibą jej Port Gdynski, Nabrzeże Belgijskie.

W. BUBLEWSKI

WITOLD ŻELECHOWSKI

AUTOBIOGRAFJA

Urodziłem się w Wilnie 19 lutego 1879 roku z ojca Tadeusza i matki Antoniny z Tańskich. Matka zmarła gdy miałem 7 miesięcy. Wzięła mnie na wychowanie babka (matka mojej matki, Franciszka Tańska z Gorzkowskich), a ojciec wyjechał do Brazylii, gdzie zmarł w 1902 roku. Wiadomości te mam od mojej babki oraz siostry ojca, do której podobno pisywał, chociaż bardzo rzadko. A że w międzyczasie zmarł mąż babki, dziadek Tanski, więc zostaliśmy z babką sami. Babka została zaangażowana jako gospodyni w majątku w święciańskim, koło Wilna, a mnie umieściła u rodziny swego brata, Emila Gorzkowskiego w Wilnie. Zarabiając 10 rubli miesięcznie, babka płaciła za moje życie u biednych też krewnych 5 rubli, a nauczycielowi, który przygotowywał mnie wówczas do pierwszej klasy gimnazjalnej - drugie 5 rubli. Wreszcie udało mi się złożyć pomyślnie egzamin do szkoły realnej (gimnazjum mat-przyrodnicze), ale że i inni krewni też nie byli tak bogaci, aby mając swoje dzieci płacić za mnie, więc babka wystarała się przez jakieś protekcje i obijanie wielu progów, że po roku przyjęto mnie na stypendium dla sierot do Korpusu Kadetów w Połocku (gub. Witebskiej), gdzie przebyłem 7 lat w dawnych po-jezuickich murach Batorego.

Po ukończeniu Korpusu Kadetów w roku 1897, z bardzo dobrą lokatą, przeznaczony byłem do oficerskiej szkoły artylerii (Konstantynowskiej) w Petersburgu, ale w międzyczasie udało mi się pomyślnie złożyć egzamin konkursowy do Morskiej Szkoły Inżynierii w Kronsztacie, przy konkursie 120 kandydatów na 23 miejsca na obu wydziałach: kadłubowym i mechanicznym. W tym czasie w całej Szkole na obu wydziałach było tylko 108 kursantów. Szkoła ta należała do Minister-

Bibl. Nauk. 11-12, 1958

stwa Marynarki Wojennej i zaliczona była ustawowo do wyższych uczelni technicznych (jak politechniki), a że była typu zamkniętego, prawie bez urlopów, bo w lecie odbywały się praktyki, tak na większych stoczniach Petersburga jak i w pływaniu, więc pięcioletni kurs innych wyższych uczelni przechodziło się tutaj w ciągu 4 lat i na zakończenie, po obronie swego projektu okrętu wojennego, względnie - maszyny parowej okrętowej, uzyskiwało się tytuł inżyniera budowy okrętów, względnie - inżyniera mechanika floty i stopień podporucznika z przeznaczeniem na stocznię do tego lub innego portu, względnie - na poszczególne okręty wojenne w charakterze inżyniera - mechanika.

A więc i ja przebyłem swoje 4 lata w tej Szkole na wydziale Mechanicznym i w roku 1901 zostałem mianowany okrętowym inżynierem - mechanikiem na krążownik drugiej klasy "Azja". W zimie zaś zaproponowano mi przeniesienie się do floty Morza Czarnego. Przyjąłem tę propozycję (chodziło o zamianę z moim kolegą). Wyznaczono mnie na kanonierkę "Černomoriec", która wychodziła wkrótce na okres jednego roku na Morze Śródziemne. A więc w ten sposób zwiedziłem wszystkie większe porty Morza Śródziemnego. Następnie wróciłem na Morze Czarne i pływałem na pancernikach "Jekatierina II" i "Tri Sviatitiela". Otóż pływając na tych pancernikach zainteresowałem się solomierzem chemicznym, którego komplet, skonstruowany przez siebie, podarował mi mój starszy o rok kolega szkolny Borys Giermanowič Brandt (z floty bałtyckiej) w celu wypróbowania go i zastosowania na Morzu Czarnym. Po miesiącu używania go, wygłosiłem odczyt o swoich spostrzeżeniach i rezultatach używania tego solomierza[1] w kasynie oficerów marynarki w obecności admirałów Wierchowskiego i Skrydłowa i pełnej sali oficerów. Zaraz po referacie, przewodniczący komisji przeprowadzania badań węgla kilkunastu kopalń, inż. Puzyrewski, prosił mnie o wzięcie udziału w tej komisji i prowadzenie badań wilgotności pary kotłowej sposobem chemicznym oraz równolegle sposobem kalometrycznym. Wziąłem udział w tej komisji i przekonałem się, że solomierz chemiczny okazał się bardzo przydatny i umożliwił oznaczenie wilgotności pary, natomiast sposób kalometryczny w tym wypadku nie zdał egzaminu.

---

[1] Z czasem ten referat został wydrukowany w miesięczniku marynarki wojennej "Morskoj Sbornik" Nr 3 (marzec) z roku 1905.

Ten sposób chemiczny nasunął mi myśl wprowadzenia poprawki w formule profesora Brauera, ponieważ on w swojej formule wilgotności pary przy oznaczaniu jej sposobem chemicznym uwzględnia zasilanie kotła wodą słodką, n i b y c h e m i c z n i e c z y s t ą, a przecież każda t.zw. "słodka" woda nie jest jednak w rzeczywistości chemicznie czysta. Nawet destylowana woda apteczna zawiera w sobie trochę soli. To też napisałem rozprawę na ten temat, wprowadzając w formule prof. Brauera pewną poprawkę na słoność t. zw. "słodkiej wody" zasilającej kocioł przy chemicznym sposobie oznaczania wilgotności pary. Rozprawa ta została umieszczona w miesięczniku marynarki handlowej "Russkoje Sudochodstvo" Nr 8 (sierpień) 1907 roku, pod tytułem "Formuły vlažnosti para, opredielajemoj po principiu prof. Brauera". Sprawa ta może nie ma wielkiego praktycznego znaczenia, jednak teoretycznie winna być - moim zdaniem - wyjaśniona możliwie dogłębnie. Tą więc myślą chciałbym się podzielić z interesującymi się poruszoną kwestią.

+++ +++

W jesieni 1904 roku przeniosłem się znowu do Floty Bałtyckiej i wstąpiłem na roczny kurs oficerski Szkoły Nurków w Kronsztacie.

Szkoła ta liczyła wówczas 200 marynarzy (uczniów-nurków) oraz 6 słuchaczy-oficerów. Po wstępnych zajęciach teoretycznych zaczęliśmy od Nowego Roku praktyczne nurkowanie w specjalnym basenie szkolnym posiadającym głębokość 6 metrów, a już w maju 1905 roku wyruszyliśmy szkolnym okrętem "Opričnik" (dawny kliper żaglowy) na morze w celu odbycia dalszych ćwiczeń praktycznych. Podczas tego rejsu pełniłem jednocześnie funkcję okrętowego inżyniera-mechanika. Stałym terenem, na którym odbywała ćwiczenia nurkowe flota rosyjska, było Bjorke-Sund u brzegów Finlandii. Ćwiczenia odbywały się codziennie. Wszyscy nurkowaliśmy stopniowo na coraz większych głębokościach. Ponieważ Szkoła miała 6 dużych barkasów nurkowych (kryp) ca 15 m długości, a na każdym barkasie były po dwa aparaty nurkowe, jednocześnie mogło zejść do wody 12 nurków. W ten sposób uczniowie odbyli tyle ćwiczeń, że do końca zajęć szkolnych kursanci przekroczyli minimalną, wymaganą programem, głębokość 35 m, osiągając co najmniej 40 m, zależnie od tego, czy były przerwy w szkoleniu, czy też ich nie było. Ja, niestety, nie mogłem prowadzić systematycznych zajęć nurkowych, gdyż byłem odkomenderowywany do robót nurkowych przy ściąganiu z rafy Sitta Gatu, w pobliżu Tran-

Bibl. Nauk. 11-12, 1958

sundu, jednego z torpedowców oraz do prac przy podnoszeniu latarniowca "Saryčew", który podczas wodowania go na pochylni w Helsinkach, przewrócił się z wózków i zatonął.

Po zakończeniu praktycznego nurkowania, egzaminem składanym przed przysłaną komisją, a polegającym na podniesieniu za pomocą jednotonowego worka ratunkowego (powietrznego) umyślnie zatopionego dużego kutra (barkasa), otrzymaliśmy rozkazem ministra marynarki tytuły oficerów n u r k o w y c h i zostaliśmy odkomenderowani na różne okręty. Ja otrzymałem przydział na krążownik "Pamiat' Azowa". Na tym krążowniku, swego czasu, Mikołaj II, będąc jeszcze następcą tronu, odbył podróż do Japonii, gdzie go jakiś sfanatyzowany obywatel kraju Wschodzącego Słońca uderzył kijem bambusowym po głowie. Krążownik ten miał wypłynąć w podróż na Daleki Wschód. Ponieważ remont okrętu przedłużał się, a wojna z Japonią w międzyczasie się zakonczyła, mój krążownik już na Wschód udać się nie mógł. Wszedł w skład specjalnej eskadry ćwiczebnej złożonej z kilku okrętów. Po paromiesięcznym pływaniu, nasz zespół, za zgodą najwyższych władz w Petersburgu, wpuszczono w końcu listopada do portu w Kronsztacie na okres zimowy.

Trzeba pamiętać, że był to rok 1905!

Wkrótce opuściłem "Pamiat' Azowa". W wyniku starań komendanta Szkoły Nurków zostałem ściągnięty na ląd i objąłem obowiązki zastępcy komendanta tej szkoły. Do obowiązków moich należało prowadzenie kursów oficerskich. Zajmując wspomniane stanowisko miałem możność przeprowadzania prób oporu powietrza pompowanego do skafandra nurkowego przy zastosowaniu ciśnieniomierza wodnego. Stosując indykator maszyny parowej z okrętu szkolnego zdejmowałem diagramy pracy pompy nurkowej jako sprężarki. Kurs teoretyczny dla słuchaczy-oficerow uzupełniłem wiadomościami z zakresu fizyki gazów (w zastosowaniu do robót podwodnych) oraz dynamiki gazów. Materiały te, opracowane przeze mnie, niestety, zostały podczas wojny zniszczone.

W roku 1907 zostałem przeniesiony na organizującą się Flotyllę Rzeczną złożoną z 10 kanonierek parowych (!). Flotylla ta miała operować na rzece Amur. Głównymi jej bazami miały być: Sretieńsk, Błagowieszczensk i Chabarowsk. Podczas mojej dwuletniej służby w tej flotylli pełniłem obowiązki szefa Służby Technicznej w sztabie dowódcy. W jesieni roku 1909 wróciłem na Bałtyk, ale już na wiosnę

1910 roku znowu byłem na Morzu Czarnym. Służyłem na różnych okrętach wojennych pełniąc funkcję inżyniera-mechanika. W roku 1912 otrzymałem, zupełnie niespodziewanie, nominację na szefa Służby Nurków w sztabie dowódcy Floty Morza Czarnego. Było to wyróżnienie tym zaszczytniejsze, że funkcji tego rodzaju dotąd w sztabie nie było. Byłem więc pierwszym szefem służby nurkowej we flocie rosyjskiej. Przyczyną stworzenia stanowiska tego typu był nieszczęśliwy wypadek, jaki wydarzył się jakiemuś nurkowi. Dowództwo doszło po tym wypadku do wniosku, że w sztabie dowódcy floty powinien znajdować się oficer-specjalista. Do obowiązków jego miało należeć utrzymanie służby nurkowej na takim poziomie, na jakim znajdowały się inne służby reprezentowane w sztabie przez innych oficerów-specjalistów.

Pełniąc obowiązki szefa Służby Nurków prowadziłem osobiście ćwiczenia stosując t. zw. komorę rekompensacyjną jako środek zapobiegawczy przeciwko chorobie kesonowej atakującej nurka na większych głębokościach.

W końcu 1913 roku zostałem wezwany do wzięcia udziału w pracach komisji powołanej przez Morski Sztab Generalny w Petersburgu w celach zrewidowania dotychczasowych przestarzałych przepisów nurkowych obowiązujących od co najmniej 1897 roku.

Nurkowanie, prace nurkowe, zachowanie się organizmu człowieka pod wodą, szczególnie przy opuszczaniu się na duże głębokości, interesowało marynarki wielu krajów. W 1906-1907 roku Admiralicja Brytyjska, opierając się na doświadczeniach zebranych podczas głębokich nurkowań przez specjalną komisję pracującą pod kierunkiem profesora uniwersytetu oxfordzkiego dr Haldane i ogłoszonych w pracy "Report of the British Admirality Committee for the Deep Water Diving" wprowadziła nowe przepisy nurkowe. Komisja, w skład której zostałem powołany, miała za zadanie przestudiować te przepisy i uwzględnić je w swych pracach. Prace tej komisji trwały przez styczeń 1914 roku i zostały przerwane wobec pomruków nadciągającej pierwszej wojny światowej. Ponieważ jednak dotychczasowe przepisy dla nurków rzeczywiście wymagały rewizji, dowódca Floty Morza Czarnego powołał w tym celu specjalną komisję rzeczoznawców, która uznała za wskazane, nie czekając na formalne ogłoszenie przepisów przez Ministerstwo Marynarki, wprowadzić natychmiast przepisy Admiralicji Brytyjskiej. Z tytułu swego stanowiska szefa Służ-

by Nurków, zreferowałem admirałowi całą sprawą i uzyskałem zgodę na wprowadzenie wspomnianych przepisów angielskich. W krótkim czasie zostały one wprowadzone w życie rozkazem dowódcy przeze mnie opracowanym.

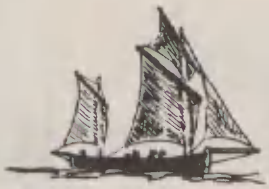
W początkach wojny, dowódca Floty Czarnomorskiej zlecił mi rozkazem specjalnym zorganizowanie ratownictwa okrętowego i mianował mnie dowódcą tego zespołu ratowniczego. Podczas pełnienia tych obowiązków miałem w ciągu wojny do wykonania tylko dwie poważniejsze prace.

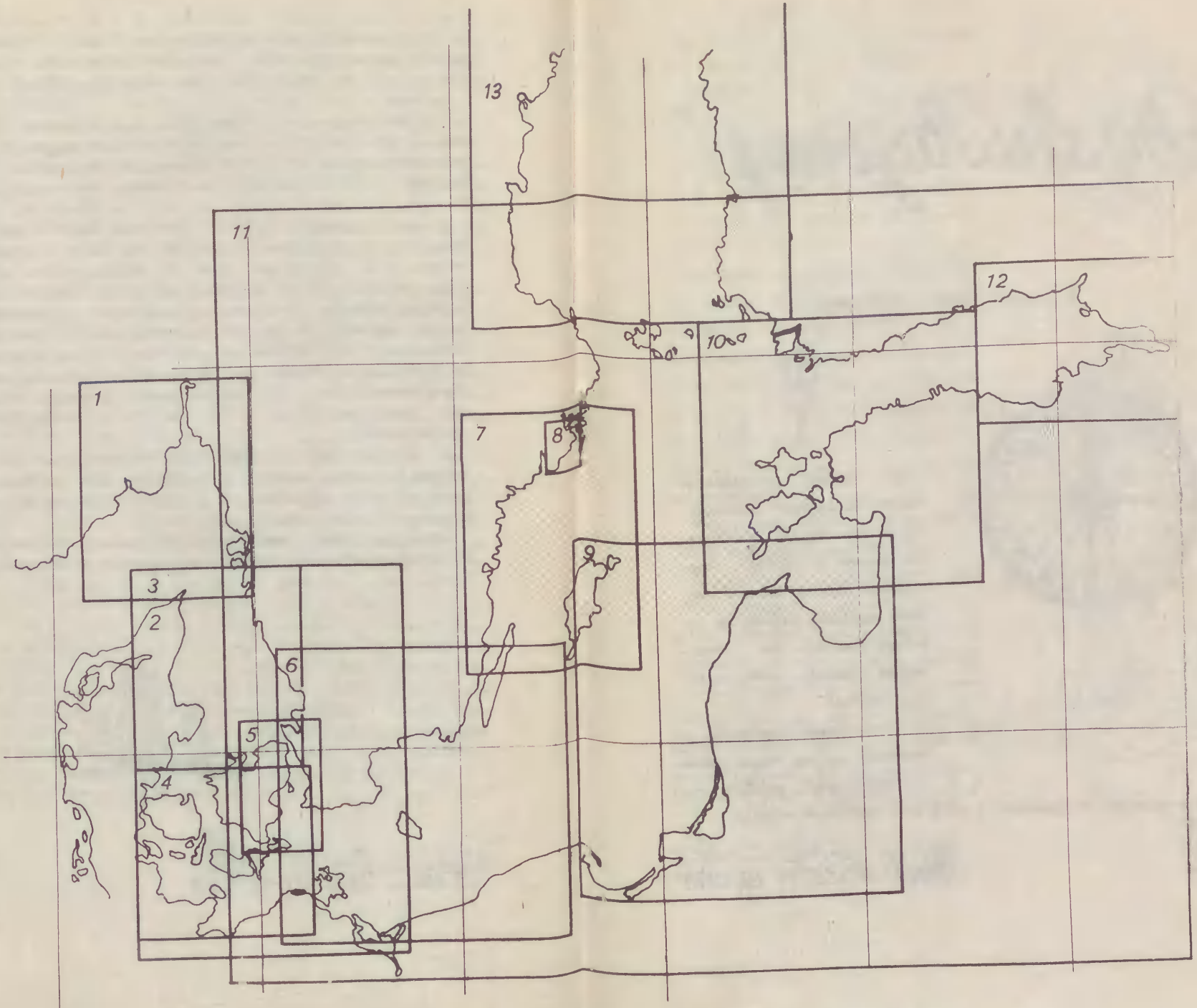
1. W Wielką Sobotę 1915 roku, krążownik turecki "Medjidieh" natknął się na miny w odległości 18 mil od Odessy i zatonął na głębokości 11 m. Przy podniesieniu tego okrętu pracowaliśmy dwa miesiące (kwiecień i maj). Krążownik udało się podnieść i odprowadzić do doku w Odessie. W zbiorach moich posiadam sporo fotografii robionych podczas tych prac. Po odremontowaniu i uzbrojeniu go w silniejszą artylerię otrzymał on nazwę "Prut" i wszedł w skład zespołu Floty Czarnego Morza. Brał czynny udział w operacjach wojennych Floty Czarnomorskiej. Podczas rewolucji, gdy wojska niemieckie zajęły południową Rosję, Niemcy zwrócili krążownik Turkom, swoim sprzymierzeńcom.

2. W roku 1916 kontrtorpedowiec "Bezpokojnyj" wszedł na miny podczas wchodzenia do portu w Constancy. Mimo uszkodzeń zdołał do portu wejść i w nim zatonął. I ten okręt udało nam się podnieść i doprowadzić na dok do Nikołajewa.

Prócz tych prac, zespół mój wykonał szereg drobniejszych, jak na przykład ściąganie z mielizn transportowców wiozących węgiel i inne.

(c.d.n.)




13
11
12
10
1
7
8
3
2
6
5
4

Dyskutujemy!

O pieczęci i oznace Towarzystwa

Rys. 1.

Rys. 2.

Mój znajomy, przeglądając numery "Biuletynu", zauważył: "Po co tyle miejsca poświęcacie oznace i pieczęci Towarzystwa? Znaleźć ładny i czytelny projekt, poddać go na Walnym Zjeździe pod ewentualną dyskusję, zatwierdzić i... spokój!

Z dotychczasowego braku wypowiedzi, na ten temat, członków Towarzystwa, możnaby wyciągnąć wniosek, że większość z nich jest podobnego zdania.

Z taką postawą zupełnie nie mogę się zgodzić. Przecież jest już kilka projektów, jest z czego wybierać.

Statut PTN mówi w § 8, że "Towarzystwo używa pieczęci okrągłej ze znakiem, nazwą Towarzystwa i władzy naczelnej lub terenowej, a w § 9, że PTN "posiada swój znaczek, który mogą nosić członkowie".

A więc: z n a k Towarzystwa, z n a c z e k, nazwijmy go "r o z p o z n a w c z y" i p i e c z ę ć. I tu nasuwa się pytanie: Czy znak ma być wspólny dla wymienionych trzech elementów sygnacyjnych PTN w różnym opracowaniu graficznym, czy też znakiem, znaczkiem rozpoznawczym lub pieczęcią, z różną symboliką na każdym signum, które łączą jedynie inicjały Towarzystwa lub napis w pełnym brzmieniu.

Wypowiadam się za wspólnym symbolem na wszystkich znakach PTN.

Z dotychczas publikowanych projektów pieczęci i oznaki, najbardziej wymownym oraz spełniającym wspomniane założenia - moim zdaniem - jest projekt nr 5. Łaciński werset może widnieć na znaczku rozpoznawczym, natomiast na pieczęci powinien być zastąpiony napisem nazwy Towarzystwa w pełnym brzmieniu łącznie z

Rys. 3.

Rys. 4.

Rys. 5.

Rys. 6.

Rys. 7.

określeniem ogniwa PTN: Oddział Gdański, Szczeciński... itd.

Wprowadzenie samodzielnych pieczęci dla Oddziałów z herbami miast itp., uważam za niecelowe i wnoszące niepotrzebny chaos i dezorientację dla osób z zewnątrz Towarzystwa. Na tego rodzaju urozmaicenia mogą sobie pozwolić organizacje masowe, powiedziałabym - powszechne - o bardzo dużej ilości członków.

MARIA C. GUZIOŁEK

Rys. 8.

Biul. Nawt. 11-12, 1958

Recenzje i omówienia

BOLESŁAW ROMANOWSKI: TORPEDA W CELU!
MON, Warszawa, 1958, ss. 450.

Każda wojna jest tragicznym spektaklem, który dostarcza na długi czas tworzywa dziejopisom, literatom, kronikarzom, pamiętnikarzom... Druga wojna światowa swoim ogromem przeszła wszystko, co w ciągu swego istnienia ludzkość miała okazję dotąd oglądać. I choć dzięki filmom, radiu, zdjęciom dokumentalnym i literaturze nasza wiedza o tym okresie wydaje się być pełna - każda nowa pozycja o tematyce wojennej cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem czytelników. Wbrew pozorom nie zmniejszyła się też rola pamiętnikarzy.

Do tego właśnie rodzaju należy książka Bolesława Romanowskiego. W powojennej literaturze światowej pojawiła się cała powódź wspomnień, pamiętników, studiów, opowiadań, nowel i powieści, których tematem jest walka na morzu. Nasz udział w tej powodzi dotąd był mniej niż skromny. Na szczęście zaczynamy wyrównywać zaniedbania i na tym odcinku. Lepiej późno niż wcale. Niestety, nie posiadamy dzieł na miarę "Okrutnego morza", "HMS "Ulissesa" czy "Buntu na okręcie". Na kilku polskich okrętach, które miały szczęście uczestniczyć nie tylko w klęskach, lecz i w triumfach, pływało stosunkowo niewielu naszych marynarzy. Nie było tam, rzecz oczywista,

miejsca dla pisarzy, jak w innych flotach, w których w okresie wojny służyli ochotniczo ludzie różnych zawodów, a wśród rich naturalnie i ludzie pióra.

Komandor Romanowski, jeden z najwybitniejszych naszych nielicznych podwodników, traktuje wojnę jak wielką, niezmiernie ciekawą, przygodę. Po kronikarsku relacjonuje znane już z innych publikacji fakty o udziale naszej niewielkiej marynarki wojennej w tytanicznych zapasach prowadzonych na wszystkich oceanach i morzach świata wzbogacając je w wiele nieznanych dotąd szerszemu ogółowi szczegółów, jak choćby np. zatarg o banderę na "Jastrzębiu" - czasie odbierania tego okrętu w Stanach Zjednoczonych.

Uwaga autora skoncentrowana jest głównie na dokładnym przedstawianiu czynności dowódcy i poszczególnych członków załogi tak skomplikowanego rodzaju broni, jakim jest okręt podwodny. Opis ten przeplatany jest dialogami i nie pozbawionymi humoru epizodami, dzięki czemu nie nuży czytelnika pozwalając mu poznać z bliska i z najbardziej autorytatywnego źródła działalność "myśliwców głębin" podczas II wojny światowej. Ze względu na tematykę książka ta zajmuje w naszej literaturze szczególną pozycję.

Należy pomiętać, że udział okrętów podwodnych w krwawych zmaganiach na morzu był bardzo doniosły, szczególnie po stronie Niemiec, i zaważył niemało na przebiegu wydarzeń wojennych o czym świadczą oszałamiające cyfry zatopionego tonażu.

Bogate doświadczenie bojowe zdobyte w wielu ryzykownych akcjach przeprowadzonych przez autora tej książki dostarczy niewątpliwie pierwszorzędnego materiału do studiów przyszłym podwodnikom, a literatom umożliwi pośrednio zapoznanie się z niedostępnymi niekiedy realiami. Można wybaczyć autorowi zbyt może egotyczny charakter wspomnień zrekompensowany jednak tak cennym walorem, jakim jest autentyzm.

Oczywiście należy liczyć się z faktem, że postęp techniczny wprzęgający do służby na morzu energię jądrową przyniesie ogromne zmiany i w taktyce okrętów podwodnych.

Wydaje się, że książka Romanowskiego zyskałaby na bardziej starannej selekcji opisywanych wydarzeń. np. epizod ze zdobytym przez abordaż szkunerem mógłby być bez ujmy dla całości pominięty. Bez względu bowiem na okrutne doświadczenia, jakie były naszym udziałem, winniśmy być wierni naszej rycerskiej tradycji. I choć podob-

Biul. Mar. 11-12, 1958

ne do wymienionego fakty, bardzo zresztą sporadyczne, są usprawiedliwione bestialskimi metodami wroga, nie wolno ich afirmować.

Na zakończenie warto podkreślić, że "Torpeda w celu!" przynosi wiele materiału z zakresu leksykografii morskiej. Z punktu widzenia poprawności językowej uzasadnione zastrzeżenia budzą takie zdania jak: "Był on również bardzo popularny na Dywizjonie Okrętów Podwodnych... /podkreślenie moje - Cz. P./ (s. 13) i "W czasie jakiejś potańcówki na bazie /okrętów podwodnych/ (s. 425). Lecz te potknięcia oczywiście obciążają redakcję książki a nie autora.

CZESŁAW PTAK

ALAIN BOMBARD: DOBROWOLNY ROZBITEK PAŃSTWOWE WYDAWNICTWO "ISKRY", Warszawa 1958, ss. 283+ mapka+ ryc. Tłumaczył Tadeusz Meissner.

"Dobrowolny rozbitek" Alain Bombarda jest bardzo udanym połączeniem eksperymentalnej pracy naukowej lekarza z ciekawym opisem podróży przez Atlantyk, którą autor w roku 1952 odbył sam jeden w małej gumowej łodzi ratunkowej. Czynu tego dokonał nie z chęci zdobycia rekordu sportowego ani wywołania sensacji. Pobudki jego były o wiele poważniejsze i bardziej szlachetne.

Zastanawiając się nad tragicznym losem rozbitków z wielu katastrof okrętowych, zauważył Bombard, że znaczny procent tych rzuconych na pastwę "okrutnego morza" ludzi umiera już w ciągu trzech dni od katastrofy, to znaczy znacznie prędzej niż nastąpić powinna śmierć z głodu i pragnienia. Za przyczynę tego uważa odwodnienie organizmu i załamanie psychiczne, które zabija w nich "całą odwagę i cały rozsądek". Bombard zadał sobie pytanie, czy możliwe jest aby rozbitek przezwyciężył strach i zwątpienie, które go zabija, i zdobył sobie pożywienie w ilości umożliwiającej przetrwanie oraz czy możliwe jest niedopuszczenie do groźnego odwodnienia organizmu.

Po dokładnym chemicznym zbadaniu planktonu, ryb i wodorostów morskich, autor przeprowadził badania nad ich przydatnością pokarmową i doszedł do wniosku, że ilość białka, tłuszczu i witamin jest wystarczająca dla utrzymaniu przy życiu człowieka mimo deficytu węglowodanowego w tej przymusowej diecie. Stwierdził następnie, że

picie w ciągu kilku dni niewielkiej ilości wody morskiej nie stanowi takiej groźby dla organizmu ludzkiego, jak się to powszechnie uważa.

Aby potwierdzić swą hipotezę, Bombard zdecydował się na podróż przez Atlantyk w gumowej łodzi ratunkowej bez wody i żywności. Autor nie jest żeglarzem, ale radzi sobie dobrze ze swym niecodziennym "okrętem" i zdobywa tyle wiadomości z zakresu nawigacji, że potrafi określić położenie swej łodzi, choć, jak sam przyznaje, popełnia przy tym drobne pomyłki.

Opis podróży jest bardzo ciekawy nie przez nadzwyczajne przygody, a przez wierny obraz wysiłków samotnego żeglarza i dokładną analizę jego stanu psychicznego i fizycznego.

Wyprawa kończy się szczęśliwie - autor potwierdza w ten sposób swoją hipotezę, zaś czytelnik odnosi wrażenie, że Bombard zwyciężył, bo jest naprawdę silnym człowiekiem i siłę swą czerpał z przeświadczenia, iż eksperyment jego przyczyni się do ratunku wielu istnień ludzkich.

STEFAN OCHOROWICZ

P. BOHE: LES REMORQUEURS DE HAUTE MER "TRITON", SUPPLEMENT DE DOCUMENTATION MARITIME AU "NEPTUNIA" NR 49 1958, nr 44, s. 1-4.

Pod koniec XVII wieku, Francja, uwikłana przez Ludwika XIV, w przeciągającą się wojnę z Habsburgami, coraz silniej odczuwała skutki blokady północnych wybrzeży. Po raz pierwszy w dziejach połączyły się przeciw niej dwie morskie potęgi: Anglia i Holandia. Po raz pierwszy w historii zerwała z nią Szwecja. To też statkom francuskim, wożącym do kraju tak potrzebne mu zboże, bardzo często polskie, z każdym rokiem trudniej było uchodzić napaści groźnej koalicji. Wiosną 1694 roku wszystkie śpichrze były puste a Francja z niecierpliwością i trwogą oczekiwała przybycia olbrzymiego konwoju wiozącego pszenicę z Norwegii. Obawy okazały się słuszne. Na wysokości Texel Holendrzy opanowali konwój i pod eskortą 8 swoich okrętów skierowali go do portu. Od klęski głodowej uratował Francję kaper, Jean Barth, który z swymi 6 statkami rzucił się w pogoń i odbił cały transport. Czynem tym oraz późniejszymi zwy-

ciężkimi atakami na statki holenderskie zyskał sobie popularność i wdzięczność całego narodu. Wdzięczność tak żywą, że w historii marynarki francuskiej nazwa okrętu "Jean-Barth" powtórzyła się już po raz trzeci.

Pierwszym "Jean-Barth'em" był piękny trzymasztowiec zbudowany w 1821 roku. Po latach służby pod banderą francuskiej marynarki wojennej został w roku 1870 przerobiony na statek szkolny.

Drugi "Jean-Barth", którego budowę rozpoczęto tuż przed II wojną światową, to 35.000 tonowy krążownik. Jego dzieje są ogólnie znane.

Trzeci "Jean-Barth" jest holownikiem pełnomorskim, zbudowanym w 1956 roku przez stocznię w Dunkierce. Bazą tego doskonale wyposażonego statku ratowniczego jest Boulogne, skąd wyruszał już wiele razy niosąc szybką i skuteczną pomoc.

Jemu to właśnie P. Bohe w 44 numerze "Tritona" poświęca artykuł pt. "Holowniki pełnomorskie". Oprócz szczegółów technicznych ostatniego "imiennika" dzielnego kapra, omawia w nim wiele ciekawych spraw związanych z historią tego typu statków.

Holowniki pełnomorskie - pisze na wstępie autor - pojawiły się pod koniec ubiegłego stulecia. Wielkie żaglowce z żelaza lub stali, które ładowały węgiel w angielskich portach Morza Północnego, musiały przebywać długą i ciężką drogę przez La Manche nim wydostały się na Atlantyk. Przy południowo-zachodnim wietrze statki te traciły wiele czasu, gdyż mając bardzo ograniczoną przestrzeń, nie wiele zyskiwały przez lawirowanie. To też, by uniknąć przedłużającej się żeglugi, obniżającej możliwości eksploatacyjne, armatorzy woleli holować je przez ciasne morze i puszczać w samodzielną drogę dopiero po wypłynięciu na szersze wody. Jednak i ten sposób nie usuwał wszystkich trudności, gdyż La Manche, Kanał Brystolski i Morze Iryjskie to właśnie tereny najczęstszych katastrof okrętowych. Niektóre więc towarzystwa holownicze, szczególnie od czasu wynalezienia telegrafu bez drutu, poczęły umieszczać w tych portach, które miały dogodne położenie geograficzne, swe najsilniejsze i najszybsze jednostki, by mogły one spieszyć z pomocą zagrożonym statkom. Takie są - mniej więcej - początki holowników ratowniczych.

Określenie h o l o w n i k r a t o w n i c z y (remorqueur

de sauvetage) autor uważa za błędne, stwierdzając, że powinno się go nazywać h o l o w n i k i e m p o m o c n i c z y m (remorqueur d'assistance) oraz, że bardzo często myli się te dwa pojęcia.

Wspominając o średniowiecznym prawie nadbrzeżnym (ius naufragii), Bohe cytuje odmienne wypowiedzi dwóch autorów (Michelet'a i Leclère'a) co do sposobów podstępnego zwabiania statków na brzeg przy pomocy świateł umieszczanych na rogach... krowy, by po tej nie pozbawionej humoru dygresji, wrócić do rozważań na temat zasadniczych różnic pomiędzy 'assistance' i 'sauvetage' oraz wynikających z ich tytułu praw i obowiązków obu zainteresowanych stron: przyjmującej pomoc i udzielającej jej.

Wymieniając niektóre z największych holowników ratowniczych różnych krajów, autor podaje ich charakterystykę a czasami i fragmenty ich "biografii". Jeden z nich, bohaterska walka o uratowanie angielskiego frachtowca "Flying Enterprise", podjęta przez kapitana Carlsena, fanatycznie kochającego swój statek, i Dancy'ego, drugiego oficera holownika pełnomorskiego "Turmoil", godny jest - jak pisze autor - pióra nieodżałowanego Conrada.

Niejeden ze statków dawnych lub współczesnych nosi imię, które się już powtarzało w historii. Może byłoby rzeczą ciekawą prześledzić ich narodziny i kolejne "wcielenia", podobnie jak starałam się to zrobić na przykładzie "Jean-Barth'a"?

ZOFIA DRAPELLA

KONSULAT MORSKI WEDŁUG WYDANIA BARCELOŃSKIEGO Z ROKU 1494
NA JĘZYK POLSKI PRZEŁOŻYŁ, WSTĘPEM I PRZYPISAMI OPATRZYŁ
K A Z I M I E R Z L I B E R A
Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1957, ss. 599, ilustr.

Wśród podstawowych pomników prawa morskiego barcelonski Konsulat Morski jest bez wątpienia jedną z najważniejszych pozycji Dlatego też słuszne jest stanowisko autora przekładu tego zbioru, prof. dra Kazimierza Libery, że opublikowanie jego w pierwszej kolejności uzasadnione jest zarówno względami autorytetu jaki uzyskał Konsulat we wszystkich krajach morskich, jak względami wpływu na dalszy rozwój prawa morskiego.

Autor polskiego wydania konsulatu,- którego tytuł oryginalny brzmi "Lo Libre de Consolat de Mar" "Księga Konsulatu Morskiego" w obszernym, bo obejmującym 50 stron wstępie do tłumaczenia, zajął się powstaniem tego zbioru prawa na tle rozwoju historycznego i gospodarczego epoki jego stosowania. Obok tego autor zajmuje się powstaniem instytucji s t a r s z y c h kupieckich i żeglarskich już w XI wieku w miastach śródziemnomorskich, a następnie powstaniem instytucji konsula do spraw morskich jako korporacyjnego organu sądowego i wykonawczego na tle istniejących form organizacji miejskiej w XII i XIII stuleciu. Orzecznictwo konsulów morskich opierało się o zasady zwyczajowe, które zdobyły sobie w praktyce określenie d o b r y c h z w y c z a j ó w m o r s k i c h.

Na tle kształtowania się obrotu morskiego w średniowieczu autor omawia żywo i przystępnie tworzenie się zasad prawnych rządzących stosunkami wynikającymi z tego obrotu. Brak, poza obszarem Bizancjum, norm stanowionych prowadził do wytworzenia się norm prawa zwyczajowego, które narazie przekazywane w drodze tradycji ustnej powoli zaczęły się kształtować w zbiory pisane.

Poczynając od pierwszych pomników spisanego prawa zwyczajowego, od Tablic Amalfitańskich z IX wieku, poprzez Ordonanse i zwyczaje morskie miasta Trani z roku 1063, liczne zbiory poszczególnych miast śródziemnomorskich, aż po zwoje Olerońskie - autor dochodzi do oceny i omówienia Konsulatu Morskiego z XV wieku, będącego kompilacją "dobrych zwyczajów morskich" i posiadającego w swoim czasie "bezsporny autorytet jako communis consuetudo". Prof. Libera ocenia Konsulat Barceloński zarówno pod względem merytorycznym jak formalnym posiłkując się licznymi i starannie dobranymi źródłami oraz literaturą. Miejsce i czas powstania księgi Konsulatu Morskiego oraz ustalenie się jego nazwy omówione zostały szczegółowo. Autor daje również charakterystykę treści i układu Konsulatu, który dzieli się na trzy zasadnicze części:

Część pierwsza obejmuje 43 rozdziały, które są właściwie artykułami, mówiące o właściwości, prawach i obowiązkach konsulów morskich oraz o trybie postępowania, jurysdykcji konsulów, wyrokowaniu, egzekucji, wynagrodzeniu konsulów.

Część druga podzielona jest na dwie sekcje. Pierwsza w zasadzie obejmuje przepisy o budowie statków, o przewozie towarów i szkodach ładunkowych, ładowaniu towarów, zakresie odpowiedzialnoś-

ci przewoźnika (według nomenklatury Konsulatu - 'patrona'), o wyrzuceniu za burtę, o przewozie pasażerów, o prawach i obowiązkach załogi, o wypadkach morskich i szereg innych. - Sekcja druga części drugiej Konsulatu obejmuje ordonanse dotyczące "okrętów uzbrajanych w celu uprawiania kaperstwa oraz dla wypraw zbrojnych na morzu".

Część trzecia wreszcie, obok dodatkowych przepisów prawa morskiego zawartych w ordonansach takich jak ordonanse Rajców Barcelony z roku 1435, króla Jakuba, przywilej króla Alfonsa z roku 1432 i innych, zawiera uregulowanie zagadnień ubezpieczenia morskiego w ordonansie Rajców Barcelony "obwołanej przez Antoniego Strada, woźnego miejskiego dnia 3 czerwca Roku Pańskiego 1484".

Język tłumaczenia, umiejętnie archaizowany podobnie jak i składnia, oddaje wiernie tekst oryginału, a musiał przecież nasuwać wiele trudności i wymagał nie tylko dużego talentu i umiaru ze strony autora, lecz również ogromnej pracy i dużej cierpliwości. Szczegółowy indeks rzeczowy, przypisy, przejrzysty układ, pozwalają czytelnikowi zorientować się w obszernym i różnolitym materiale.

Oczywistą szkodą jest brak komentarza, o czym zresztą autor przekładu we wstępie pisze, uzasadniając ów brak względami natury wydawniczej i pozostawiając jego uzupełnienie swoim następcom.

Książka ma dużą wartość użytkową tak dla teoretyków jak nawet praktyków z zakresu prawa morskiego, pozwala bowiem pogłębić wiadomości w tej dziedzinie o tak ważny historycznie materiał zawarty w tym cennym dokumencie.

Nie można przemilczeć, że dla bibliofilów i historyków pozycja ta może mieć amatorski urok. Bibliofilski jej czar polega zresztą również na efektach nie zamierzonych przez autora, a wynikających z archaicznych stosunków, jakie reguluje Konsulat, i taki na przykład passus z rozdziału LXVIII:

> "Jeżeli mienie zostanie uszkodzone przez szczury, a na statku nie będzie kota, patron winien zapłacić odszkodowanie; nie wyjaśniono jednak co się stanie, jeżeli na statku były koty wtedy, gdy statek był ładowany i w czasie podróży koty zdechły, a szczury uszkodziły jakieś mienie, zanim patron przybył do miejsca, gdzie mógł koty nabyć"

wywiera wręcz anegdotyczne wrażenie, choć w owych czasach był praktycznie uzasadniony i konieczny. Albo przepis "o marynarzu, który się rozbiera", lub o tym, że marynarz nie powinien spać na lądzie, jeżeli zaś to uczyni będzie wiarołomcą".

Natomiast passus, że:

"wielu marynarzy ma tak wielkie wyobrażenie o swej wartości iż w ich przekonaniu patron statku, sternik ani nikt z będących na pokładzie im nie dorównuje",

nasuwa już nie anegdotyczne, lecz wręcz aktualne reminiscencje...

REGINA MACIEJEWSKA

W 30-LECIE UKAZANIA SIE PIERWSZEGO NUMERU "PRZEGLĄDU MORSKIEGO"

Trzydzieści lat temu, w grudniu 1928 roku, ukazał się pierwszy numer "Przeglądu Morskiego".

W dziejach naszego czasopiśmiennictwa morskiego ukazanie się "Przeglądu" było wydarzeniem o dużym znaczeniu, a i dzisiaj jeszcze, z odległości kilku dziesiątków lat, szczególnie dla nautologa badającego rozwój naszego czasopiśmiennictwa morskiego - jest zjawiskiem zastanawiającym. Ukazało się przecież czasopismo nowego zupełnie typu, w Polsce dotąd nie spotykanego, o specjalistycznym profilu tematycznym i wyraźnie określonych zadaniach "bojowych".

Warto poświęcić temu pierwszemu numerowi więcej uwagi. Z pośród polskich czasopism morskich tylko "Morze" jest w stanie pochwalić się pierwszym numerem jeszcze starszym, bo wydanym cztery lata wcześniej - w listopadzie 1924 roku. Wszystkie inne czasopisma, zajmujące się bez reszty problematyką morską lub pokrewną (żeglarstwem, wychowaniem morskim), które ukazały się w okresie międzywojennym ("Bandera Polska", "Fale", chicagowska "Flota Polska", "Latarnia Morska", "Morskie Wiadomości Techniczne", "Polska Flota Narodowa", "Polska na Morzu", "Praca na Morzu", "Sprawy Morskie i Kolonialne", "Szkwał", "Uprawa Morza", "Wiadomości Portu Gdyńskiego", "Wilk Morski", "Żeglarz" (KHDŻ), "Żeglarz Polski", "Żegluga"; wojennym ("Polska na Morzach - Poland on the Seas") i powojennym ("Gospodarka Morska", "Morski Przegląd Gospodarczy", "Marynarz Polski", "Młodzież Morska", "Wiatr od Morza", kielecki "Przegląd Morski", "Żeglarz" (PCWM), "Ziemia i Morze" uznać trzeba za efemerydy z konieczności lub przypadku.

Zacznijmy od prezentacji.

Pierwszy numer "Przeglądu" posiadał format, który zachował do dzisiaj. Liczył 80 stron. Na stronie tytułowej pod nazwą czasopisma zamieszczono dodatkowe wyjaśnienie: "Miesięcznik Marynarki Wojennej wydawany przez Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu".

Pomysł wydawania czasopisma zrodził się zapewne wśród wykładowców Szkoły Podchorążych. Później wydawcą stało się Kierownictwo Marynarki Wojennej, a więc ówczesne jej dowództwo. Komitet redakcyjny tworzyli: kmdr por. Stefan Frankowski, kpt. mar. Jerzy Kłossowski i por. mar. Tomasz Duracz.

Niedawno miałem przyjemność poznać jednego z członków komitetu, kmdra J. Kłossowskiego. Czy żyją dwaj pozostali członkowie - nie wiem. Myślę, że Redakcja "Biuletynu" nie weźmie mi za złe, iż w jej imieniu zwrócę się na tym miejscu do komandora Kłossowskiego, aby podzielił się z nami wspomnieniami o "Przeglądzie" i pracy zespołu redakcyjnego.

Numer obejmował 17 pozycji różnej treści, poziomu, rodzaju: artykuły historyczne (Frankowski, Steyer), historyczno - polityczne (Kłossowski), fachowe (Duracz, Kuczkowski), problemowe (Potyrała, Trzyna, Kłossowski), typu "obserwacyjnego" (Stankiewicz, Stoklasa, Walbek) oraz kronikę zagraniczną i dwa szkice literackie: grafomański obrazek o tragiźmie i wielkości pracy radiotelegrafisty W. Rutkowskiego i udany felieton K. Namieśniowskiego.

Pozycją, szczególnie interesującą - z nautologicznego punktu widzenia i z okazji rocznicy - jest bezsprzecznie deklaracja programowa. I dlatego podaję ją poniżej w całości:

"OD REDAKCJI (s. 7-8)

Z nieśmiałością, ale z ufnością przystępujemy do wydawania własnego organu.

Z nieśmiałością dlatego, że rozumiemy całą odpowiedzialność, która na nas spadła, aby głos nasz nie dźwięczał fałszywie, aby nuty jego były mocne i miłe tym, którzy chcą nas słuchać, a słowa jasne, silne i przekonywujące. Są to warunki kardynalne, które mogą wzmocnić byt i rozwój naszego wydawnictwa i rzucić jaskrawy promień światła na ten kłębek zagadnień, pytań i rozważań, który toczy się stale przed nami - oficerami marynarki wojennej, a który dotychczas nie jest badany publicznie i głębiej.

Bierzemy się do pracy z ufnością, a to dlatego, że mamy

Bibl. Mar. t. 11-12, 1958

silne przekonanie, że nadeszła już chwila do pracy - jawnie i publicznie zgłębiać zagadnienia, o których mówiło się dotychczas po cichu i nieśmiało stawiając pytanie co będzie jutro? jak pokierują się sprawy naszego wybrzeża i naszych interesów morskich? Dziś flota wojenna polska przechodzi z dziedziny marzeń w dziedzinę realną. Wszak budujemy współczesne jednostki floty wojennej, budujemy własny port - bazę, stworzyliśmy własne szkolnictwo: wchodzimy więc na drogę rzeczywistej i odpowiedzialnej wobec narodu i historii pracy twórczej, a więc pojawienie się "Przeglądu Morskiego" jest rzeczą naturalną, aktualną, o wyraźnie zarysowanym podłożu.

Nasz organ fachowy, pojawiający się po raz pierwszy w Polsce, jest przeznaczony przede wszystkim dla naszych oficerów marynarki wojennej. Dla nich więc głównie otwieramy stronice naszego wydawnictwa. Te, które są już napisane, przeznaczamy jako materiał do rozmyślań i nauki; te, które pozostają jeszcze niezapełnione, czekają, by ci oficerowie, którzy uznają potrzebę pojawienia się własnego organu i współczują naszej idei, zechcieli je zapełnić, poruszając sprawy ich interesujące.

Z powyższych warunków jasnym jest, że zamierzenia nasze rozpoczęte dzisiaj mogą liczyć na powodzenie i rozwój tylko wtedy, gdy "Przegląd Morski" będzie posiadał większą ilość czytelników i współpracowników. Apelujemy więc do wszystkich oficerów marynarki wojennej, aby prenumerowali i współpracowali w naszym własnym nowopowstającym organie. Niech "Przegląd Morski" będzie punktem ambicji i honoru każdego oficera marynarki i posłuży do wszechstronnego rozważania w celu wytknięcia prawidłowej drogi przy tworzeniu własnej, zdrowej, narodowej, silnej duchem i umysłem - floty polskiej.

Już mamy zapewnioną współpracę całego szeregu wyższych oficerów marynarki wojennej i liczymy, że z czasem zjednamy sobie większe koło współpracowników i sięgniemy poza sfery marynarki wojennej.

Program naszego wydawnictwa przedstawia się następująco:

1. Artykuły indywidualne, traktujące zagadnienia związane z naszym wybrzeżem, naszym życiem morskim i naszą flotą wojenną.

2. Artykuły o zagadnieniu taktycznym, opracowania indywidualne i tłumaczenia.

3. Studia i postępy techniczne ze wszystkich dziedzin mających styczność z flotą i jej życiem.

4. Studia historyczne, jak z historii marynarki polskiej tak i historii wojny światowej oraz charakterystyczne i ciekawe momenty historii wojen morskich.

5. Zagadnienia wychowania i wykształcenia oficerów i per-

sonelu szeregowego marynarki wojennej, jak również omówienie systemów szkolenia i wychowania w marynarkach obcych.

6. Sprawy organizacyjne stosowane w marynarkach obcych oraz organizacja marynarki polskiej.

7. Zagadnienia gospodarki i administracji w marynarce.

8. Kwestie higieny okrętowej.

9. Prawoznawstwo morskie, jako ważny czynnik międzynarodowych stosunków na morzach.

10. Przegląd marynarek obcych. Do tego działu redakcja przystąpi po daniu ogólnego szkicu o flotach głównych mocarstw morskich.

11. Osobiste wspomnienia i wrażenia oficerów naszej marynarki wojennej z poprzedniego życia, z pobytu na wojnie i z podróży zagranicznych (studia we Francji, podróże na "Iskrze" itp.).

12. Zagadnienia flotylli rzecznej (Floty Pińskiej).

13. Streszczenia ważniejszych fachowych artykułów obcych.

14. Obrona wybrzeża (fortyfikacje, baterie itp.).

15. Sprawy personalne.

16. Bibliografie."

Deklaracji tej możnaby poświęcić osobne studium. Niestety, brak miejsca nie pozwala na szersze jej omówienie i przeanalizowanie.

Sformułowanie celów w sposób prosty i czytelny nie jest przedsięwzięciem łatwym do wykonania. Tym bardziej, jeżeli się jest dobrym żołnierzem, a słabszym stylistą. Trzeba jednak stwierdzić z całą stanowczością, że program zakreślony czasopismu przez redaktorów został postawiony jasno, bez zbędnych i denerwujących niedomówień, również bez "nieśmiałości", o której wspominają autorzy, z "ufnością", o której mówią i wiarą w celowość zamierzonej pracy. Jak poważnie traktowali członkowie Komitetu Redakcyjnego swe obowiązki i współczesną chwilę dziejową niech zaświadczy ten fragment punktu 11 programu, w którym jest mowa o zamieszczaniu w "Przeglądzie Morskim" "osobistych wspomnień i wrażeń" ... "z poprzedniego życia" (!). A może to polski sentymentalizm, ojczyźniane pociągnie nosem? A może tylko nic nie znaczący zwrot retoryczny? Ani jedno, ani drugie. Zwrot o "poprzednim życiu" trzeba rozumieć tak jak

jest napisany. Całkiem lapidarnie i rzeczowo! I kraj i jego obywatele zaczynali n o w e ż y c i e w dosłownym tego wyrażenia znaczeniu. Nowe życie zaczynali też marynarze, szczególnie ci, którzy służyli w obcych flotach, a teraz rozpoczynali nową służbę pod narodowymi znakami.

Określeniem funkcji nowego czasopisma zajął się również kmdr Jerzy Świrski ("Wstęp", s. 9). Od "Przeglądu" wymagał, aby kształcił rozwijał zamiłowanie do pracy umysłowej, aby był "jednym z czynników przyśpieszających tempo rozwoju marynarki":

> "Przegląd Morski może i powinien przyczynić się do osiągnięcia większej sprawności marynarki i do propagowania jej rozwoju".

Wyznaczał "Przeglądowi" poważną rolę. Kreował go tym samym na oficjalny organ naszej floty wojennej.

Następne dwa artykuły wyszły spod pióra kmdra por. Stefana Frankowskiego. Pierwszy zapoznawał czytelnika z dziejami szkoły, w której murach narodziło się czasopismo ("Historia Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej", s. 11-13), drugi z działalnością dyplomatyczną ambasadora Francji w Kopenhadze, hr Plelo, sympatyka króla Leszczyńskiego, i jego bohaterską śmiercią na mokradłach oruńskich. ("Flota francuska na Morzu Bałtyckim w 1733 i 1734 roku.", s. 14-24).

Dalsze artykuły poruszają szereg ciekawych zagadnień. Kpt.mar. Jerzy Kłossowski, zajął się problematyką wojenno-polityczną ("Niemiecka marynarka wojenna przed traktatem wersalskim". Wstęp i cz. I, s. 25-29), kpt.mar. Roman Stankiewicz flotą ZSRR ("Nasi sąsiedzi - S.S.S.R.", s. 30-36), kpt. mar. Tadeusz Stoklasa marynarką francuską ("Przegląd floty francuskiej w Hawrze dnia 3 lipca 1928 roku", s. 37-40) a kmdr ppor. Marian Wolbek zagadnieniami, które w hierarchii morskiej trzeba uznać za prawie "olimpijskie" (" Parę słów o Najwyższej Radzie Obrony Narodowej i Najwyższej Radzie Marynarki Wojennej we Francji", s. 41-42).

Ciekawą historię naszego "Bałtyku" kreśli w następnym artykule kmdr ppor. W. B. Steyer ("Dawne dzieje ORP "Bałtyk", s. 43-47). Zagadnieniom budownictwa okrętowego poświęcił krótki szkic inż. Aleksander Potyrała ("Kilka słów o budownictwie okrętowym", s. 48-50).

Trzy artykuły dotyczą zagadnień bezpośrednio interesujących o-

ficerów. Artykuł por.mar. Tomasza Duracza ("Zasady celowania na okręcie i sastosowanie odpowiednich celowników", s. 51-56 i tablica, /dokończenie w nrze nast.) omawia zasady stosowania lunety "Ross" o powiększeniu zmiennym 5-21 i przyrządu ułatwiającego formowanie linii przezierania na odpowiednie odchylenie, por.mar. Ignacego Kuczkowskiego daje "Ogólny przegląd silników stosowanych dla napędu okrętów" (s. 72-77), a kpt. Aleksandra Trzyny zapoznaje z zagadnieniami, które w czasie pokoju należało traktować poważnie, a podczas wojny identyfikować z pojęciem zwycięstwa ("Zaopatrywanie okrętów wojennych", s. 63-68).

Do udanej pozycji literackiej zaliczyć trzeba z werwą napisane wspomnienie por.mar. Konrada Namieśniowskiego z podróży szkolnej na "Świętej Joannie" ("Obrazek z podróży na krążowniku "Jeanna d'Arc" (I), s. 69-71).

W okresie międzywojennym liczono poważnie na czynną pomoc emigracji w tworzeniu gospodarki morskiej. Sprawy emigracyjne wiązano z morskimi. "Przegląd Morski" nie pominął i tej problematyki (J. Kłossowski: "Wychodźstwo polskie. Wg IKC, nr 264 z 23. IX. 1928 r." s. 60-62).

Numer zamyka "Kronika zagraniczna" (s. 78-80).

Na podstawie powyższego przeglądu można zorientować się w tematyce poruszonej w numerze i rozplanowaniu materiału. Można również - porównując tematykę numeru z założeniami programowymi - snuć dalsze interesujące rozważania nad sposobami i środkami realizacji ogłoszonego programu... Dla tych celów niebędnym warunkiem jest jednak przeczytanie od deski do deski nie tylko numeru, któremu poświęcono tak dużo miejsca, ale wszystkich następnych przedwojennych i powojennych roczników tego poważnego czasopisma.

WŁADYSŁAW A. DRAPELLA

Bibl. Nauk. 11-12, 1958

Miscellanea

PRAWO MORSKIE

Z PROTOKOŁÓW KOMISJI PRAWA MORSKIEGO

przy Towarzystwie Prawniczym

w Warszawie (II)

Posiedzenie w dniu 5 lutego 1919 r.

P. S z e n w i c oznajmia, iż niedawno natrafił na nowy materiał, mający związek z referatem, którego nie miał jeszcze możności zużytkować. Na materiał ten składają się: 1) prace utworzonej w Petersburgu w r. 1903 specjalnej komisji (Wysocz. utw. Osob. Sowieszczanje) do rewizji prawa morskiego, 2) praca Goldmersteina o prawie morskim i 3) projekt prawa o marynarce handlowej, wydrukowany w Nr 1 czasopisma "Revue politique et parlamentaire" z r.1902 mający na celu podniesienie we Francji przemysłu budowy okrętów, chylącego się do upadku skutkiem krępujących przepisów dotychczasowego prawa, które zakazywało używania na okrętach pochodzenia francuskiego załogi cudzoziemskiej bez rozciągania tego zakazu na okręty budowane za granicą. Zakaz powyższy miał ten skutek, że przedsiębiorcy we Francji uważali za rzecz korzystniejszą dla siebie powierzać budowę okrętów warsztatom zagranicznym, aby tą drogą obejść krępujący ich zakaz. Wzmiankowane wyżej materiały znajdują się w Bibliotece Głównej w Warszawie. Nadto, już w czasie wojny, jak doniosła "Deutsche Juristenzeitung", uchwalone zostały w Holandii i Szwecji ustawy morskie, które mogą rzucić nowe światło na przedmiot badań komisji. Następnie przechodzi do rozważenia pojęcia okrętu morskiego, ograniczając na razie swe zadanie do porównawczego zestawienia i analizy przepisów, podanych w tej materii przez prawo angielskie, francuskie i niemieckie.

W prawodawstwie a n g i e l s k i m przepisy dotyczące okrętów zebrane zostały łącznie z innymi przepisami morskiego prawa handlowego w Merchant Shipping Act 1894, w rozdziale o rejestracji okrętów. Rozdział ten obejmuje również i hipotekę morską, znaną w prawie angielskim pod nazwą "mortgate". Przepisy o hipotece mor-

Bibl. Nauk. 11-12, 1958

skiej następnie uzupełnione zostały przez Liability Act. 1906. - Merchant Shipping Act nie daje określenia pojęcia okrętu morskiego wskazuje tylko, kto może być właścicielem takiego okrętu.

Tyt. I Ks. II francuskiego kodeksu handlowego, obejmujący art. 190 do 196, ma nagłówek "o okrętach i innych statkach morskich", właściwie jednak, jeden tylko art. 190 traktuje o okręcie i uznaje go za ruchomość, pozostałe artykuły specjalnie do okrętu się nie odnoszą. Chociaż okręt jest ruchomością, prawo jednak, tworząc instytut hipoteki morskiej i wprowadzając zasadę, że okręt odpowiadający wymaganym przez prawo warunkom, może być przedmiotem hipoteki, nadaje mu pod niektórymi względami cechy wspólne z nieruchomością. Art. 191 wylicza jakie wierzytelności uważać należy za uprzywilejowane. Art. 192 reguluje kwestię dowodów, jakimi wierzyciel, roszczący prawo do przywileju, usprawiedliwić winien swą należność. Art. 193 i 194 wskazują, kiedy przywilej wygasa. Art. 195 i 196 traktują o sprzedaży okrętu. Sprzedaż taka, zarówno według francuskiego, jak i według innych prawodawstw, wymaga formy pisemnej, a w Anglii akt sprzedaży prócz tego musi być sporządzony przed urzędnikiem rejestru okrętowego. Ostatni z wymienionych wyżej artykułów zastrzega, że sprzedaż z wolnej ręki nie może szkodzić wierzycielom sprzedawcy. Zachowują oni nadal swój przywilej, czy to na samym okręcie, czy też na umówionym szacunku. Prawo angielskie rzecz tę reguluje w sposób odmienny. Wogóle Merchant Shipping Act kwestią przywileju na rzecz wierzyciela wcale się nie zajmuje.

Prawo handlowe n i e m i e c k i e podaje w art. 754-777 przepisy, dotyczące przywileju na okręcie i nazywa wierzycieli, mających tego rodzaju uprzywilejowane należności, wierzycielami okrętowymi (Schiffsglaubiger).

P. M a l i n i a k zaznacza, że przepis art. 190 franc. kod. hand., orzekający, że okręt jest ruchomością, jest zbyteczny wobec art. 531 kod. cyw., który rzecz tę w tym samym sensie załatwia. Brak natomiast we francuskim kodeksie handlowym wskazówek, co rozumieć należy pod wyrazem "okręt" i jaki okręt uważany może być za morski? Wyraźny przepis prawodawczy w tym względzie, któryby mógł służyć za podstawę przy rozstrzyganiu sporów, wynikłych na tle żeglugi morskiej, byłby bardzo pożądany. Bez takiego kierowniczego przepisu musi pozostać sporną kwestia, na co właściwie rozciąga się przywilej, przyznany właścicielom: na sam tylko kadłub okrętu, czy też i na jego przynależności i na jakie mianowicie? Art. 522-523 kod. cyw., które określają, co uważać należy za przynależność nieruchomości, w tym wypadku nie dają się analogicznie zastosować. Jako kryterium dla określania, jaki okręt uchodzić może za morski, przyjąć należy jego przeznaczenie do żeglugi morskiej.

P. P r z e d e c k i uważa, że powtórzenie w art. 190 francuskiego kodeksu karnego przepisu iż okręt jest ruchomością, nie jest zbyteczne, jest ono bowiem w związku z przyznanym w tymże artykule przywilejem na rzecz sprzedawcy okrętu. Natomiast byłoby niewłaściwym, aby prawo podawało definicję okrętu, gdyż z postępem techniki, w budowie okrętów, definicja odbiegałaby od życia realnego i wytwarzałaby wątpliwości natury prawnej. O morskim charakterze statku decyduje fakt wciągnięcia go do rejestru okrętowego, a prawo administracyjne powinno określić, jakie cechy musi posiadać o-

kręt, mający być wpisany do rejestru.

P. M r o z o w i c k i, uważając, że wszelka definicja może stać się niebezpieczną, wypowiada się przeciwko określeniu w ustawie, co rozumieć należy pod nazwą okrętu morskiego. Byłoby pożądanem sprawdzić, czy brak takiej definicji nie dał się odczuć w praktyce sądowej i czy spory na tym tle nie były przedmiotem rozważań francuskiego sądu kasacyjnego. Co się tyczy powtórzenia zasady, że okręty są ruchomością, to, nie będąc szkodliwym, mogłoby ono być w prawie morskim utrzymane.

Posiedzenie w dniu 10 kwietnia 1919 r.

P. S z e n w i c przedstawił następujące p o r ó w n a n i e p r z e p i s ó w prawa niemieckiego z przepisami prawa francuskiego w przedmiocie p r z y w i l e j u:

PRAWO NIEMIECKIE § 754 K. H.	PRAWO FRANCUSKIE § 191 K. H.
Z przywileju korzystają:	
Koszta strzeżenia i przechowywania w razie sprzedaży okrętu w drodze egzekucji,	Koszta sądowe i inne koszta, wyłożone na dokonanie sprzedaży i osiągnięcie ceny,
------	
publiczne pobory okrętowe, żeglarskie i portowe (np. opłaty beczkowe, świetlane, kwarantannowe, portowe),	opłaty sterowego, beczkowego, schronienia linowego, portowego i przedportowego.
------	
wierzytelności załogi wynikłe z kontraktów,	płaca i najem kapitana oraz innych ludzi okrętowych, wziętych w ostatniej podróży,
------	
opłaty pilotowe, koszta schronienia, niesienia pomocy, wykupu i starania się o zwrot,	płaca dozorcy i koszta dozorowania statku od jego wejścia do portu aż do sprzedaży; cena najmu składów, w których się znajdują przyrządy okrętowe, koszta utrzymania okrętu i przyrządów okrętowych od ostatniej jego podróży i wejścia do portu,
------	
datki, którymi się przykłada do hawarii wielkiej,	
------	
wierzytelności wierzycieli podmeryjnych,	

Bibl. Nauk. 11-12, 1958

wierzytelności z wszelkich interesów, zawartych przez szypra w potrzebie,

---

wierzytelności z powodu nieodstawienia lub uszkodzenia towarów,

wynagrodzenie szkód i strat, należące się biorącym w najem okręt za nieodstawienie towarów władowanych lub za wynagrodzenie uszkodzeń w towarach z winy kapitana lub załogi okrętowej,

---

wierzytelności z czynności prawnych, zawartych przez szypra w charakterze zawodowym na mocy ustawy, a nie na mocy pełnomocnictwa,

sumy, pożyczone kapitanowi na potrzeby okrętu podczas ostatniej podróży i zwrot ceny towarów, przez niego w tym samym celu sprzedanych,

---

wierzytelności z powodu niewykonania lub z powodu wadliwego wykonania przez właściciela okrętu zawartego kontraktu, o ile wykonanie tego kontraktu należało do służbowych powinności szypra,

---

wierzytelności z zawinienia członków załogi okrętowej,

---

wierzytelności wynikłe z przepisów o ubezpieczeniu od nieszczęśliwych wypadków,

opłata ceny ubezpieczeń okrętu, przyrządów okrętowych, uzbrojenia i zaopatrzenia okrętu, należna za ostatnią podróż,

---

suma należąca się sprzedawcom, dostawcom i robotnikom, użytym do budowy, jeżeli okręt jeszcze nie odbywał podróży,

---

sumy należące się wierzycielom za dostarczenie pr.cy: wynagrodzenia robotników, za naprawy, żywność, uzbrojenie i zaopatrzenie,

---

sumy, pożyczone losowo na okręt na przyrządy okrętowe na naprawę, żywność, uzbrojenie i zaopatrzenie.

(c.d.n.)

Kronika towarzystwa

"POLSKI INSTYTUT NAUKOWY W AMERYCE" SPIESZY NASZEMU TOWARZYSTWU Z POMOCĄ

Z radością dowiadujemy się, że Sekretariat Generalny PTN otrzymał niedawno list od dyrektora Polskiego Instytutu Naukowego p. Stanisława Strzetelskiego. List ten jest szczególnie miły z kilku powodów. Po pierwsze - dlatego, że nasz "Biuletyn", mimo skromnej bardzo postaci, spełnia swą funkcję: dotarł do Instytutu (zasłużonej dla kraju instytucji polonijnej), chociaż - z braku jego adresu - nie wysyłaliśmy go Instytutowi. Wzmianki w prasie krajowej były nieproporcjonalnie małe w stosunku do jego zasług. Po drugie - Dyrekcja Instytutu była uprzejma zapoznać się z celami Towarzystwa i - to jest najważniejsze i zachęcające do kontynuowania działalności - nasz program ocenić pozytywnie zawiadamiając Sekretariat Generalny o swej decyzji przyjścia Towarzystwu z pomocą.

Oto treść otrzymanego listu:

> "Z "Biuletynu Nautologicznego" wydawanego przez Panów dowiedzieliśmy się o istnieniu Towarzystwa i celach jakie sobie Panowie postawili.
>
> Oceniając te ambitne dążenia pozytywnie postanowiliśmy przyjść z pomocą; w formie przesyłania - oczywiście w wymiarach naszych możliwości - książek technicznych amerykańskich (w języku angielskim) dotyczących zagadnień morskich. Trudność polega na tym, że nie mając w gronie pracowników Instytutu specjalistów w tej dziedzinie nie możemy wyłowić z powodzi literatury na te tematy prac,

któreby oddały Panom największe usługi.

Stąd pytanie czy mogliby Panowie nadesłać nam spis pozycji bibliograficznych, któreby w pełni mogły spełnić swoje początkowe bodaj zadanie. Jeśliby to było niewykonalne, prosimy o bardziej dokładne scharakteryzowanie potrzeb, z uwzględnieniem ważności i pilności. Wówczas we własnym zakresie postaramy się znaleźć odpowiednie dzieła.

Na razie życzymy Panom powodzenia w pracy."

Cieszy nas bardzo, że Towarzystwo nasze, rozpocząwszy trudną ale pożyteczą działalność, zyskuje sobie sympatyków nie tylko w kraju, ale i wśród bliskiej nam Polonii Amerykańskiej.

Interesującą rzeczą byłoby wiedzieć jaką drogą dotarł do rąk Dyrekcji Instytutu nasz "Biuletyn"!

N O W E K O N T A K T Y

Prócz interesującej wiadomości o nawiązaniu kontaktu z Polskim Instytutem Naukowym możemy poinformować członków PTN i sympatyków, że Towarzystwo nawiązało dalsze kontakty i wymianę wydawnictw.

Oto z inicjatywy tow. Konrada Ruthа (KW-PZPR w Gdańsku) PTN nawiązało kontakt z Państwowym Muzeum Historycznym m. Rygi ("Valsts Rigas westures muzejs"), które posiada dział "Żegluga Bałtycka".

Muzeum, jak informuje PTN w swym liście zastępca dyrektora p. Jan Skolis, kpt.ż.w., interesuje się dziejami żeglugi bałtyckiej i łotewskiej żeglugi morskiej - od czasów najdawniejszych po chwilę obecną. Pan J. Skolis, pisząc, iż Muzeum chętnie współpracować będzie z PTN w zakresie interesującej je tematyki, przesłał artykuł o ekspozycji działu żeglugi, Artykuł ten zamieściliśmy na 19 stronie tego numeru.

- - - - - - - -

Pani Jadwiga Četić, która stale bezinteresownie służy Towarzystwu pomocą i radą, zawiadomiła Sekretarza Generalnego PTN w ostatnim liście, iż podczas wakacji, które spędzała nad morzem, dowie-

działa się, iż w Rijece zamieszkuje dr Emanuel Dworski ("pomorski kapetan"), którego rodzina pochodzi z Polski. Interesuje się on problematyką żeglugową i prawodawstwem morskim.

Współpraca PTM z osobami i instytucjami morskimi Jugosławii zacieśnia się stopniowo. Duża jest w tym zasługa p. Jadwigi Četić.

Ostatnio PTM nawiązało wymianę wydawnictw z ilustrowanym miesięcznikiem jugosłowiańskim "POMORSTVO". Materiały historyczne znajdujące się w roczniku 1958 będziemy, w miarę możności, omawiać w "Biuletynie".

Redakcja "Pomorstva" nadesłała Towarzystwu wykaz instytucji morskich. Z niektórymi PTM jest już w kontakcie (wymiana wydawnictw). A więc akcja szukania przyjaciół trwa! Towarzystwo nasze nie posiada jeszcze funduszów, aby instytucjom, od których otrzymuje wartościowe i pięknie graficznie wykonane publikacje, mogło rewanżować się wydawnictwami równie wartościowymi (objętościowo i graficznie).

- - - - - - -

Dużą rolę w nawiązywaniu tego rodzaju kontaktów mogliby odegrać slawiści. Przykładem może być serdeczna pomoc okazywana Towarzystwu przez p. Jadwigę Četić, p. Hansa ter Laana, p. dr T. Bekmana - czy też prof. W. Godlewskiego. Towarzystwo zwróciło się do wielu slawistów, którzy uczestniczyli w wakacyjnych kursach organizowanych przez Uniwersytet Warszawski. Niestety, 90% adresatów na list nawet nie odpowiedziało (w tym - to jest zastanawiające - wszyscy slawiści-Polacy z USA).

- - - - - - -

Propozycję Towarzystwa wymiany wydawnictw przyjęły również dalsze instytucje krajowe: Redakcja "JĘZYKA POLSKIEGO" i "MEANDRA", Redakcja wydawnicza Oddziału Morskiego Polskiej Izby Handlu Zagranicznego "POLISH MARITIME NEWS" i Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

- - - -

RADA GŁÓWNA

KOŁA NAUTOLOGICZNE W SZKOŁACH MORSKICH

Omówione na spotkaniu przedstawicieli Rady Głównej PTN z Ministrem Żeglugi i Gospodarki Wodnej, prof. Darskim, (Biuletyn, nr 9-10, s. 55-56) koncepcje współpracy Towarzystwa z resortem żeglugi powoli się kształtują. Ostatnio Departament Żeglugi i Gosp. Wodnej zawiadomił PTN, że dyrekcje Szkoły Morskiej i Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni "zostały poinformowane przez nadzór pedagogiczny Departamentu Kadr i Szkolenia Zawodowego o konieczności organizowania Kół Nautologicznych" i że Szkoła Rybołówstwa Morskiego podjęła już organizację Koła, a Szkoła Morska jest w trakcie jego tworzenia.

Przybywa więc Oddziałowi Gdańskiemu nowy i ciekawy, w dużym stopniu d o ś w i a d c z a l n y odcinek pracy, gdyż z myśl statutu koła należą organizacyjnie do Oddziału, na terenie którego szkoła się znajduje.

BD

ODDZIAŁ GDAŃSKI

ODZNACZENIE PROF. DR BOLESŁAWA KASPROWICZA

Rada Państwa odznaczyła w październiku 1958 roku Bolesława Kasprowicza, profesora Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie, przewodniczącego Sekcji Ekonomiczno-Prawnej Oddziału, znanego działacza morskiego i uczonego, krzyżem oficerskim orderu Odrodzenia Polski.

Krótką biografię profesora B. Kasprowicza, z wymienieniem jego prac, zamieścił "Tygodnik Morski" ("Odznaczenie zasłużonego pioniera uprawy morza", nr 15, s. 8, z dnia 19.X.1958 r).

WD

WSPÓŁPRACA PTN Z ZWIĄZKIEM ZAWODOWYM PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

Zarząd Główny Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi w Gdańsku, pragnąc poprzeć działalność PTN, zwrócił się z apelem do swych licznych członków, aby "jak najaktywniej włączyli się do pracy towarzystwa".

Zarząd Główny zapowiedział również, iż w najbliższym czasie stanie się członkiem wspierającym Towarzystwa.

Jesteśmy Zarządowi Głównemu Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi wdzięczni za zainteresowanie się PTN i chęć poparcie jego działalności. (bd)

Bibl. Nawt. 11-12, 1958

ZEBRANIE ZARZĄDU

W dniu 14 listopada 1958 roku odbyło się zebranie zarządu, które prowadził przewodniczący oddziału, mgr Drapella. Po odczytaniu przez mgr Gogolewską protokołu z poprzedniego zebrania i przyjęciu go bez zmian, Zarząd omówił sprawy działalności Sekcji Naukowej, lokalu oraz finansów.

IG

ODDZIAŁ KRAKOWSKI

ZEBRANIA

W dniach 25 listopada i 6 grudnia 1958 roku, odbyły się zebrania Zarządu, a w dniu 15 grudnia 1958 roku, zebranie Oddziału w MDK. Obszerniejszy materiał z tych zebrań podamy po otrzymaniu protokołów.

WD

ODCZYT KOMANDORA W. ŻELECHOWSKIEGO

Najlepszym sposobem zainteresowania społeczeństwa problematyką morską jest akcja odczytowa. Oddział rozpoczął taką działalność odczytem komandora W. Zelechowskiego ("Podnoszenie wraka krążownika na Morzu Czarnym"). Na odczyt przybyła również młodzież szkolna (około 180 osób. Odczyt odbył się w Miejskim Domu Kultury i był ilustrowany przeźroczami.

WSPÓŁPRACA Z ZARZADEM WOJEWÓDZKIM LIGI PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA

Zarząd nawiązuje kontakty z organizacjami społecznymi.

Szczególnie pomyślnie zarysowuje się współpraca z Zarządem Wojewódzkim LPŻ. W skład Rady Morskiej LPŻ wszedł przewodniczący Zarządu Oddziału dr J. Zbroński i zastępca przewodniczącego mgr W. Przyłęcki.

Dr Zbroński wszedł również w skład Komitetu Budowy Jachtu "Dar Krakowa".

WD

BIBLIOTEKA - - -

Ambitnym zamiarem Zarządu Oddziału jest chęć stworzenia podręcznej biblioteki. Zarząd ma nadzieję otrzymania wydawnictw zagranicznych w drodze wymiany. Czynione są starania uzyskania resztki księgozbioru b. Ligi Morskiej.

OR

POWOŁANIE DELEGATURY

W dniu 29 września 1958 r. odbyło się w lokalu Muzeum Techniki NOT (Pałac Kultury i Nauki w Warszawie zebranie zwołane przez zamieszkujących w w stolicy członków Towarzystwa.

Sekretarz Generalny PTN zapoznał przybyłych z stanem bieżących prac Towarzystwa i aktualnymi zagadnieniami organizacyjnymi domagającymi się szybkiej realizacji. Udzielił również wyjaśnień podczas dyskusji nad projektem powołania w Warszawie Oddziału PTN lub Delegatury.

Podczas ożywionej dyskusji jaka się wywiązała rozpatrzono całe zagadnienie. Zebrani uznali potrzebę istnienia w Warszawie Oddziału Towarzystwa. Doszli jednak do wniosku, że powoływanie Oddziału Warszawskiego w obecnej chwili, gdy teren nie jest jeszcze przygotowany, jest przedwczesne. Postanowiono więc rozpocząć jego organizację od formy wstępnej, przejściowej, tworząc Delegaturę.

Omówiono również zagadnienie wciągnięcia do pracy w Towarzystwie wielu osób, które pośrednio lub bezpośrednio brały udział w tworzeniu naszej gospodarki morskiej, naszej siły morskiej lub nauki morskiej. Obecni, szczególnie kol. kmdr Stanisław Jabłoński, zgłosili szereg nazwisk osób i prosili kolegów z przyszłej Delegatury, aby nawiązali z nimi osobisty kontakt.

Zebrani powołali Delegaturę w następującym składzie: przewodniczący st. inspektor Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej, kpt. ż. k. Tadeusz Maliszewski, zastępca i skarbnik mgr Adam Reszka, sekretarz kol. Jerzy Stępień.

W zebraniu, prócz wymienionych, wzięli udział: mgr inż. Jerzy Jasiuk, dr Bronisław Miazgowski i art. mal. Adam Werka.

W związku z powstaniem Delegatury Warszawskiej PTN, przestaje istnieć Komitet Organizacyjny Oddziału Warszawskiego, który w ciągu swego długiego istnienia nie wykazał się żadną działalnością.

W dniu 17 października 1958 roku (na piętrze cukierni "Nowy Swiat" w Warszawie) odbyło się krótkie robocze zebranie Delegatury z udziałem Sekretarza Generalnego będącego w tym czasie w Warszawie. Omówiono najpilniejsze zagadnienia i bieżące prace Delegatury.

OR

ODZNACZENIE KPT. TADEUSZA MALISZEWSKIEGO

Przewodniczący Delegatury Warszawskiej, kpt. ż.k. Tadeusz Maliszewski, został odznaczony przez Radę Państwa krzyżem kawalerskim orderu Odrodzenia Polski.

OR

Bibl. Nauk. 11-12, 1958

Z A R Z Ą D Y

O D D Z I A Ł Ó W

P R O S Z Ą

O W P Ł A C A N I E

S K Ł A D E K

C Z Ł O N K O W S K I C H

N A 1959 R O K

Wydawca: R A D A G Ł Ó W N A POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO

REDAKTOR: J A D W I G A P O T E R A Ł O W I C Z

ADRES: Sekretariat Generalny PTN, Redakcja i Administracja "BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO", Gdynia 10-Orłowo, ul. Przebendowskich 3 m 4
Telefon 92-51

Członkowie TOWARZYSTWA otrzymują czasopismo w ramach składki członkowskiej, osoby trzecie w prenumeracie: zł 60 rocznie, zł 30 półrocznie i zł 15 kwartalnie.

Prenumeratę prosimy wpłacać na rachunek czekowy: PKO-Gdynia, 1 Oddział Miejski, Nr 11-9-166, Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Rada Główna, BIULETYN NAUTOLOGICZNY, lub przekazem pocztowym z zaznaczeniem celu wpłaty.

Prenumeratę przyjmują również Zarządy Oddziałów: Gdańskiego, Krakowskiego, Poznańskiego i Szczecińskiego oraz Delegatura Warszawska, w Warszawie dla placówek PAN Ośrodek Rozp. Wydawnictw Naukowych PAN w Pałacu Kultury i Nauki. Prenumeratę zagraniczną "ARS POLONA". BIULETYN NAUTOlogiczny można również nabyć na m/s "BATORY"

Nakład 1000 egz. Powielono w PRACOWNI POLIGRAFICZNEJ OŚRODKA BIBLi DOKUMENTACJI NAUKOWEJ PAN w Warszawie, ul. Nowy Swiat 72, Pałac Staszica
K 4.

Cena zł 12,50

Spis Treści

str.

PODZIĘKOWANIE 2

JÓZEF STASZEWSKI: Morze Bałtyckie w holenderskim atlasie nawigacyjnym Van Keulena 3

WALDEMAR NIEMOTKO: Rys historyczny zasadniczych źródeł prawa ubezpieczeń morskich 7

WŁADYSŁAW ANTONI DRAPELLA: Dykcjonariusz łacińsko-polski Jana Mączyńskiego. Przegląd materiału nautologicznego (VI) 13

JAN SKOLIS: Dział Żeglugi Bałtyckiej w Państwowym Muzeum Historii miasta Rygi 19

JERZY JASIUK: Tematyka morska w ekspozycji warszawskiego Muzeum Techniki 20

WITOLD BUBLEWSKI: "Tryton" - Spółdzielnia Pracy Marynarzy . . 21

WITOLD ŻELECHOWSKI: Autobiografia 24

Mapa do artykułu prof. J. Staszewskiego 30

DYSKUTUJEMY:

MARIA C. GUZIOŁEK: O pieczęci i oznace Towarzystwa 32

RECENZJE I OMÓWIENIA:

BOLESŁAW ROMANOWSKI: Torpeda w celu! (przez CZESŁAWA PTAKA) 35

ALAIN BOMBARD: Dobrowolny rozbitek (przez STEFANA OCHOROWICZA) 37

P. BOHE: Les remorqueurs de haute mer (przez ZOFIĘ DRAPELLA) 38

KONSULAT MORSKI według wydania barcelońskiego z roku 1494 na język polski przełożył, wstępem i przypisami opatrzył KAZIMIERZ LIBERA (przez REGINĘ MACIEJEWSKĄ). 40

W 30-lecie ukazania się pierwszego numeru "PRZEGLĄDU MORSKIEGO" 43

MISCELLANEA:

PRAWO MORSKIE. Z protokołów Komisji Prawa Morskiego przy Towarzystwie Prawniczym w Warszawie (II) 49

KRONIKA TOWARZYSTWA