BIBLIOTEKA
Instytutu
Morskiego
w Gdańsku
MO 3251 II
A.4 1961 Wyd.Spec.
PWH-Ga-CWD 3425/Kn.KZG D-790 7 83 10.000

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK

GDYNIA
ROK IV · WYDANIE SPECJALNE · 1961

Kronika towarzystwa

O D D Z I A Ł K R A K O W S K I

CENNE MATERIAŁY

Prowadząc poszukiwania materiałów do pracy "Rozwój techniczny polskiej marynarki w okresie 1919 - 1959", kol. Drapella natrafił w archiwum fabryki "Zakłady Maszyn i Aparatury im. St. Szadkowskiego" w Krakowie - /dawniej: "Polskie Fabryki Maszyn i Wagonów L. Zieleniewski Fabryka w Krakowie"/ na bogaty, choć niestety niekompletny zbiór projektów i rysunków warsztatowych budowanych przez tę fabrykę statków śródlądowych, pogłębiarek, holowników i monitorów. Sporządzony rejestr zachowanych dokumentów obejmuje kilkaset pozycji.

Oddział Krakowski z

Ciąg dalszy K R O N I K I na s. 81

Wydano w kwietniu 1964 r.

K/21 Gaynra 16.I.65
I-0189
23418

WALDEMAR NIEMOTKO /Gdynia/

SYTUACJA PRAWNA MAKLERA MORSKIEGO W ŚWIETLE PRZEPISÓW OBOWIĄZUJĄCYCH W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

W związku z wejściem w życie polskiego kodeksu morskiego - celowe wydaje się przedstawienie "perypetii prawnych" jednej tylko instytucji - maklera morskiego, jakie przechodziła ona na tle przepisów znajdujących w Polsce zastosowanie w okresie międzywojennym.

Jeżeli niedawno uroczyście obchodziliśmy 4o-lecie polskiej inicjatywy na odcinku morskim, to dobrze będzie zastanowić się nad tym, w jaki sposób nasze maklerstwo morskie - jedno z istotnych ogniw tej inicjatywy - potrafiło przezwyciężyć piętrzące się trudności, z których na pierwszy plan wysuwała się konkurencja obcego kapitału. Wykres działalności rodzimych firm maklerskich stanowi istotne odzwierciedlenie roli czynnika polskiego w tworzeniu własnej ekonomiki morskiej 2o-lecia międzywojennego.

a/ Charakter norm prawa handlowego regulujących działalność na odcinku morskim.

Polska odziedziczyła po zaborcach w 1918 r. kilka odmiennych systemów morskiego prawa handlowego, obowiązujących na różnych jej terenach. W b. zaborze pruskim zachowały się przepisy IV Księgi k.h.n. z 1897 r. z późniejszymi zmianami.

Na części terenów b. zaboru rosyjskiego, obowiązywała II ks. og. rosyjskiego kodeksu handlowego /Ustaw Targowyj/ z 1903 r. W b. Królestwie Kongresowym natomiast zachowały swą moc przepisy art. 190-435 Code de Commerce, obowiązujące również na obszarze odebranej Austrii Małopolski.

Z tych wymienionych wyżej systemów znalazły praktyczne zastosowanie w zakresie spraw morskich - jedynie normy niemieckiego kodeksu handlowego, jako prawa obowiązującego na terenie naszego Wybrzeża. Jego stosowaniu na innych obszarach sprzyjało prawo międzydzielnicowe prywatne z 1926 r., które mówiło w art. 9, że strony mogą umownie poddawać stosunek obowiązkowy k t ó r e m u k o l w i e k z praw obowiązujących w Polsce. Art.11 ust.1 tegoż prawa postanawiał, że o ile ustawa nie przewiduje wyjątków i umowa nie stanowi inaczej - stosuje się do obustronnych zobowiązań zamieszkałych w różnych dzielnicach stron, prawo tego obszaru, w którym umowę zawarto. Ponieważ większość transakcji dotyczących przewozu morskiego, zawierano w Gdyni lub Gdańsku, dlatego w braku odmiennego postanowienia umownego - stosowano przepisy k.h.n., jako "lex loci contractus".

Już od pierwszych lat powojennych padały głosy o konieczności wydania p o l s k i c h przepisów, regulujących pracę na odcinku morskim. Zdaniem inż. S. Łęgowskiego "brak prawnych podstaw ogromnie utrudnił rozwój naszej floty ojczystej" /1/, J.Rummel mówił, że"jest niezbędnym jak najprędsze ustalenie chociażby zasad form poparcia żeglugi polskiej i ustalenie prawnych norm dla przemysłu transportów morskich. Brak tych norm może bardzo oddalić możność powstania polskich przedsiębiorstw" /2/. Jakkolwiek w

następnych latach wydano szereg przepisów, dotyczących spraw morskich /głównie o charakterze administracyjnym/, to zasadniczy postulat, przeprowadzenie polskiej k o d y f i k a c j i morskiego prawa handlowego, zapewniającej najbardziej korzystne warunki do pracy p o l s k i c h przedsiębiorstw - nie został w okresie międzywojennym zrealizowany. Wyrazem stanowiska w tej kwestii, jakie zajmowały ówczesne czynniki rządzące w Polsce, może być wypowiedź późniejszego dyrektora Dep. Morskiego MPH /1931-1933 r/ - dr F. Hilchena, który twierdził, że "port jako organizacja wymaga specjalnego traktowania w dziedzinach: skarbowej, celnej, kolejowej i administracyjnej. Obok, Gdańsk, ma wszystko zbudowane zgodnie z życiem portowym, aby zaś nasze przepisy i nasze ustawy dostosowały się do wymogów życia portu polskiego, trzeba mieć wiele czasu, gdyż wiele z nich może być zmienione tylko przez ciało ustawodawcze, a wymaga wielkiej znajomości przedmiotu"./3/. Ten punkt widzenia należy ocenić negatywnie, gdyż nie Gdańsk winien być wzorem ładu prawnego dla Polski, lecz system prawny uzależnionego od niej gospodarczo /mniej politycznie/ Wolnego Miasta winien być dostosowany do przepisów polskich. Skłonienie Gdańska w tym kierunku było możliwe szczególnie w ostatnich latach okresu międzywojennego, zresztą wszelki opór ze strony przyzwyczajonych do posługiwania się tradycyjnymi normami k.h.n. kupców gdańskich wyszedłby dla nich na niekorzyść, wobec przewagi Gdyni i czynnika polskiego na odcinku morskim. Konieczna tylko była aktywność ze strony polskiego ustawodawcy.

Potrzebę stworzenia własnych przepisów prawa morskiego rozumiano już w 1918 r., czego wyrazem było powołanie przez Towarzystwo Prawnicze w

Warszawie Komisji Prawa Morskiego pod przewodnictwem J. J. Litauera. /4/. Jednak zarówno prace tej komisji, jak i powstałego w Warszawie w 1935 r.Polskiego Stowarzyszenia Prawa Morskiego, którego główny referent prof. J.Sułkowski przygotował już nawet wstępny projekt /5/, nie doprowadziły do wydania polskiego kodeksu prawa morskiego /6/. Tym samym nie spełniły się intencje autorów wydanego w 1934 r. kodeksu handlowego - co do uzupełnienia tegoż trzecią częścią,obejmującą przepisy handlowego prawa morskiego. W tym zakresie miała nadal obowiązywać IV księga k.h.n., a to na mocy art. XXIV p. 1 przepisów wprowadzających kodeks handlowy.

Polskich przepisów prawa morskiego nie wprowadzono "głównie z uwagi na Gdańsk, który będąc drugim portem polskiego obszaru celnego i mając więzy ekonomiczne z Gdynią - nie może pozostawać pod rządami innego prawa morskiego" /7/.

Istnienie takiego punktu widzenia dowodzi, jak daleko sięgała ingerencja zagranicznego kapitału w życie gospodarcze Polski, skoro był on władny przeszkodzić w zastąpieniu rodzimymi przepisami przestarzałych norm prawa zaborczego.

b/ Luki w normach prawnych regulujących działalność maklera morskiego.

Działalność maklera morskiego w Polsce regulowały przepisy zawarte w różnych aktach i dlatego posługujące się odmiennymi kryteriami. Zakładanie nowych przedsiębiorstw nie podlegało żadnym ograniczeniom, gdyż do połowy 1927 r. obowiązywało u nas niemieckie prawo przemysłowe/Gewerbeordnung/ z 26.7.1900 r., przyznające w swym

§ 1 całkowitą s w o b o d ę w tej dziedzinie. Stan ten zachował się i później mimo, iż wydane w 1927 r. rozporządzenie Prez.RP o prawie przemysłowym, wyraźnie stwierdzało w art. 2 p. 15: "Nie są przemysłem w zrozumieniu niniejszego rozporządzenia i przepisom jego nie podlegają: praca zawodowa zaprzysiężonych maklerów handlowych, giełdowych, wekslowych, towarowych i okrętowych". Z takiego sformułowania wynikałoby, że wg intencji ustawodawcy nie mieliby oni korzystać z przywileju zawartego w art. 3 rozporządzenia, który brzmiał: "Prowadzenie przemysłu jest wolne i dozwolone każdemu". O ile jednak maklerzy handlowi, giełdowi, wekslowi i towarowi - mogli rozpocząć swą działalność dopiero po zaprzysiężeniu ich, to sytuacja maklera "okrętowego" była w tym względzie bardzo niejasna. Istniała mianowicie dążność do poddania działalności maklera osobnym przepisom, o czym świadczy treść rozporządzenia o izbach przedm.-handl. z 1927 r., które w art. 4 p. 7 powiada, że izbom przysługuje prawo "ustanawiania maklerów pozagiełdowych i okrętowych". Jednakże dopiero logiczne wnioskowanie prowadzi do stwierdzenia, że w obydwu przepisach miał ustawodawca na myśli tę samą kategorię maklerów "okrętowych". Ponadto życie wykazało, że ani jeden makler morski nie został ustanowiony czy też zaprzysiężony przez Izbę Przem. -Handl., która m.b. miała do 1929 r. siedzibę aż w Grudziądzu.

Ta rozbieżność między teorią a życiem nasunęła prof. B. Kasprowiczowi następujące przypuszczenie: "Piszący w zapleczu projekt w roku 1926, gdy sprawy gospodarcze morskie wchodziły dopiero na wokandę aktualnych zagadnień państwowych, dla którego synoninem maklera był makler giełdowy, mógł... nie orientować się w tej istotnej różnicy, która oddaliła maklera okrętowego od jego dawnego kolegi giełdowego i od warunków, w któ-

rych działalność ich i jej organizacja były bardziej do siebie zbliżone"/8/. Na niekonsekwencję w/wym. przepisów wskazuje fakt, że podczas gdy maklera morskiego wyłączono spod działania prawa przemysłowego, to agent liniowy miał mu podlegać mimo, iż rozróżnienie na maklera i agenta, miało w kapitalistycznym shippingu zarówno zagranicą jak i w Polsce w zasadzie formalno-prawny charakter. Wyłączenie maklera morskiego spod obowiązywania prawa przemysłowego nastąpiło wskutek "ryczałtowego" zaliczenia go do kategorii "zaprzysiężonych maklerów". Istniejąca już od 1926 r. tendencja do poddania działalności przedsiębiorstw maklerskich specjalnym przepisom, zaznaczyła się szczególnie wyraźnie w ostatnich latach okresu międzywojennego, gdy zaczęto coraz częściej mówić o tym, "aby w Gdyni, ze względu na specyficzne warunki tego portu, działalność maklera okrętowego poddać częściowej reglamentacji /koncesji/"/9/. Za przyczynę podawano chaos, jaki wytworzył się w dziedzinie maklerstwa wskutek coraz częściej występującego zjawiska dorywczego zajmowania się nim przez element niefachowy i zgoła nie dający osobistych gwarancji należytego spełniania tej odpowiedzialnej pracy. W istocie była to jednak typowa dla stosunków kapitalistycznych dążność do pozbycia się konkurencji, inspirowana przez już istniejące firmy maklerskie. W 1938 r. opracowany został projekt odnośnej ustawy reglamentacyjnej, jednakże spotkał się on ze zdecydowanym sprzeciwem ze strony Senatu Gdańskiego, który - obawiając się ograniczenia działalności gdańskich firm maklerskich w Gdyni - zagroził wprowadzeniem reglamentacji na terenie Wolnego Miasta. Taka represja, całkowicie zresztą nieuzasadniona ze względu na odmienne pobudki projektowanej reglamentacji gdyńskiej mogłaby bardzo ujemnie odbić się na pracy działającego na terenie Gdańska polskiego maklerstwa,

którego obroty na tamtejszym terenie z roku na rok wzrastały /wyraźnie na to wskazuje zamieszczona na końcu artykułu tabela klarowania statków w Gdańsku/. Ostatecznie nie doszło do wprowadzenia w Polsce systemu koncesyjnego i uprawianie działalności maklera morskiego było przez cały okres międzywojenny wolne, tzn. nie uzależnione zasadniczo od wykonania jakichkolwiek warunków publiczno-prawnych.

W okresie międzywojennym byliśmy świadkami swoistego paradoksu prawnego, świadczącego o niedostosowaniu się nadbudowy prawnej do materialnych warunków życia. Maklerstwo morskie, mimo wyłączenia go spod obowiązywania prawa przemysłowego, w rzeczywistości podlegało jego normom, jak również postanowieniom innych przepisów odnoszących się do działalności przedsiębiorstw zarobkowych. Jednym z takich przepisów była ustawa o państwowym podatku przemysłowym z 1923 r., której artykuł 1 powiadał w p. a, że państwowemu podatkowi przemysłowemu podlegają: "handlowe, przemysłowe i inne na zysk obliczone przedsiębiorstwa". W art. 5 natomiast, określającym obrót podlegający opodatkowaniu, wymienione są w p. 5 m. in. przedsiębiorstwa pośrednictwa handlowego. Ponadto zestawienie statystyczne dostarcza informacji, że w latach 1934-1937 /a więc zapewne też i w poprzednich/, świadectw przemysłowych na prowadzenie przedsiębiorstw handlowych wykupywało w Gdyni co roku 20-21 firm maklerskich, /10/ co odpowiadało ilości głównych przedsiębiorstw działających na tym odcinku. W zakresie działalności maklera na odcinku celnym, wydane zostały przepisy sygnalizujące wprowadzenie pewnych obostrzeń. Rozporządzenie o prawie celnym w 1933 r powoływało mianowicie do życia instytucję "pośrednika okrętowego", który zgodnie z art. 98 p. 1 był upoważniony "w zastępstwie kapitana statku

wykonywać czynności przewidziane w art. 92 i 96 oraz pośredniczyć w sprawach postępowania celnego między kapitanem statku a urzędami celnymi". Gdy więc makler chciał, działając jako przedstawiciel armatora, składać władzom celnym dokumenty w celu odprawiania statków na wejściu i wyjściu, musiał przedłożyć w Głównym Urzędzie Celnym w Gdyni pisemne zgłoszenie o dopuszczenie go do wykonywania czynności "pośrednika okrętowego" /art. 98 p.2/. Nieprzyjęcie do wiadomości przez Główny Urząd Celny zgłoszenia, uniemożliwiałoby clarkom danego przedsiębiorstwa wchodzenie na statki stojące na redzie i uzyskiwanie ich klarowania. Taka sytuacja w poważnym stopniu utrudniałaby spełnianie funkcji zawodowych przez działającego na zasadzie konkurencji maklera kapitalistycznego /11/. W praktyce nie stosował jednak Główny Urząd Celny w Gdyni możliwej tu kryptokoncesji i nie prowadził jakiejkolwiek polityki, przeciwdziałającej powstawaniu licznych firm maklerskich. Makler morski posiadający uprawnienia "pośrednika okrętowego", nie był kompetentny do występowania w imieniu przedsiębiorstw reprezentujących ładunek /art. 98 p. 2 rozp. o prawie celnym/. Konieczne tu było bowiem uzyskanie koncesji tzw."agenta celnego" /art. 98 p. 1/, którą wydawał Minister Skarbu z reguły ekspedytorom i właścicielom magazynów publicznych /12/. Zdarzało się jednak, że koncesje "agenta celnego" uzyskiwały też duże firmy maklerskie /np. Polskarob, Bergtrans, F. Prove /13/, a zwłaszcza agentury poważnych linii, posiadające przeważnie własne magazyny /np, American Scantic Line w Polsce/. Bywały też sytuacje odwrotne, a mianowicie spełnianie czynności "pośrednika okrętowego" przez ekspedytorów. Ogólnie jednak biorąc, władze celne przestrzegały zasady nie dopuszczenia do łączenia w jednej firmie obsługi interesów dwu nie

kiedy wręcz antagonistycznych sobie kupców. W tym tylko znaczeniu można było mówić w Polsce o "czystym" maklerstwie morskim, które jednak nie dorównywało swym bardziej rygorystycznym wzorom jak np. we Francji, Danii czy Szwecji.

(d.n.)

---

1 Przemysł i Handel, R. 1922, zesz.6 z 9.2.22, s. 7o - 71, art. S. Łągowskiego Organizacja Centralnej władzy handl.morsk.

2 Przem.i Handel, R. 1922, zesz. 32-33 z 17.8 1922, s. 485, Art. J. Rummla Warunki powst. mar. handl. polskiej.

3 S. Zaleski, W. Schramm i E. Tayler: Bilans Gospodarczy 1o-lecia Polski Odrodzonej, s. 43, Art. F. Hilchena.

4 Biuletyn Nautologiczny, 1958, Nr 9-1o,s.49

5 Polska Gospodarcza, R. 1936, zesz. 32 z 8.8 1936, s. 919-921, art. W. Sowińskiego: Zagadnienia reformy morskiego prawa handlowego.

6 Państwo i Prawo, R. 1946, Nr 4, s. 45, Art. J. Górskiego: Kodyfikacja handlowego prawa morskiego.

7 Biuletyn Inform. Izby Przem.-Handl. w Gdyni Handel i Transport Morski, R. 1935, Nr 19 z 5.o7 1935, s. 25, Art. T. Bierowskiego.

[8] W. Eggers Die Schiffsexpedition, Berlin 1937 /w tłum./, Wst. B. Kasprowicza, S. IV.

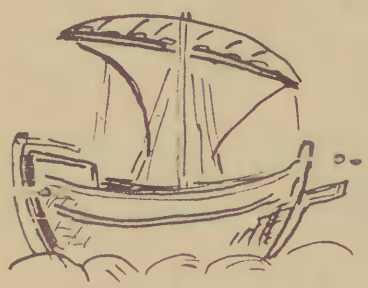
[9] Biuletyn Inform. Izby Przem.-Handl. w Gdyni, Handel i Transport Morski, R. 1938, Nr 23, s. 9, Art. W Sowińskiego.

[10] Rocznik Morski i Kolonialny, R. 1938, s. 31-32

[11] Biuletyn Inform. Izby Przem.-Handl. w Gdyni, Handel i Transport Morski, R. 1939, Nr 1, s. 39, Art. B. Kasprowicza.

[12] I. Weinfeld, Skarbowość polska, Wyd. IV, Warszawa 1935, s. 269.

[13] Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni, R. 1938, s. 253.



WŁADYSŁAW A. DRAPELLA

ZNAJOMOŚĆ POSZCZEGÓLNYCH FAZ PROCESU ŻEGLUGOWEGO W POLSCE W EPOCE RENESANSU *

I. Uwagi wstępne

Proces żeglugowy bez względu na rodzaje żeglugi jest w zasadniczych szczegółach swego przebiegu ten sam. Jego treścią, nie komplikując zagadnienia, jest przemieszczanie towaru wyprodukowanego lub zakupionego /kupi/ z miejsca nabycia, a właściwie składowania, do miejsca planowanej rozsprzedaży, miejsca zbytu.

Podstawowym warunkiem rozpoczęcia /zainicjowania/ żeglugi było więc w wieku XVI /tak jak dzisiaj/ posiadanie lub najęcie odpowiedniego statku.

A. Żegluga śródlądowa

W żegludze śródlądowej, rzecznej, w większości wypadków, tak w Polsce jak i na innych terenach w tym czasie, drobno lub średniotowarowej oraz jednokierunkowej/ spław, spust/ posiadanie własnego taboru żeglugowego było zagadnieniem

---

* Praca referowana na zebraniu "Zespołu renesansowego" b. Komitetu Historii Nauki PAN w Krakowie dnia 19 kwietnia 1955 roku.

podstawowym i nie wymagającym wielkiego wysiłku finansowego. Własność ziemska świecka i kościelna, przede wszystkim wielka własność, skupiała znaczne rzesze rzemieślników, wśród których na terenach przyrzecznych lub przyjeziernych, na podgrodziach, pewien procent musieli stanowić je żeli nie wykwalifikowani szkutnicy /budownikowie/ to przynajmniej tacy, którzy potrafili zbudować "od siekiery" łódź lub nawet statek transportowy, wicinę, kozę, byka, półszkutek, szkutę, dubas czy komięgę do przewozu zboża lub innych produktów pańszczyźnianego folwarku.

Początkowo, w związku z szybkim rozwojem eksportu polskiego planowanie transportu zapewne nie było powszechnie stosowane. Później, nie zawsze ale zdarzały się ekonomie dobrze zorganizowane /Gestomski/ /1/, w których produkcja i wysyłka towarów drogami wodnymi były planowane bardzo starannie.

B. Żegluga morska

W żegludze morskiej, w większości wypadków będącej małym lub wielkim kabotażem, a tym bardziej w żegludze oceanicznej, posiadanie statku, a nawet tylko jego najęcie było połączone z koniecznością posiadania wielkiego lub średniego kapitału, posiadania przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, posiadania możliwości otrzymania kredytu bankowego lub prywatnego oraz opieki panującego /protekcjonalizm/, władz miejskich czy związkowych /gildii/.

Planowanie przebiegu procesu żeglugowego w obrębie przymorza /kabotaż/ lub w ramach żeglugi

transoceanicznej musiało być bardzo starannie, oparte na wielkim doświadczeniu kupieckim i żeglarskim, ponieważ problem ryzyka ciągle jeszcze, mimo zaopatrzenia statku w dość sprawnie działające urządzenie sterowe /próby zmechanizowania urządzenia sterowego - przekładnia/2/, większą powierzchnię żagli, mimo zmian w konstrukcji kadłuba okrętu, zaopatrzenia go w przyrządy nawigacyjne, mimo oznakowywania szlaku żeglugowego i ustawiania punktów orientacyjnych na wybrzeżu /też latarń/ był ciągle jeszcze duży.

II. FAZA PIERWSZA

1. Planowanie procesu żeglugowego

Materiał dotyczący tego zagadnienia jest w piśmiennictwie polskim znikomo mały i to tak w zakresie żeglugi morskiej jak, niestety, i żeglugi śródlądowej, powszechnie w tym czasie uprawianej. Nieco światła rzucają na ten problem listy Anzelma Gostomskiego. Szczególnie w Liście ósmym fragment zatytułowany "Pamięć do szkut porządnego ładunku"3.

Autor, typowy przedstawiciel wielkiej własności ziemskiej, kładzie szczególny nacisk na organizację transportu. Radzi aby już w jesieni gromadzić towary: drzewo, różnego gatunku, zboże i jagły:

> Skoro zasiawszy, proso tłuc na jagły, aby potłuczone były, by ich nawięcej było przed Bożym Narodzeniem: bo to do Gdańska trzeba nagotować /4/.

oraz inne artykuły przeznaczone na sprzedaż, ponieważ - podkreśla to z naciskiem Gostomski:

> Każdy się ma starać, aby na wiosnę najpierwej przed inszemi był we Gdańsku 5.

Również wyżywienie dla gromady flisackiej i wyposażenie techniczne wyprawy powinno być kompletowane już od jesieni:

- Maty i do komieg kiczki, kulki, gwoździe - to ma być robiono, kiedy nawiętsza noc.../6/.
- Statki wszelakie, żagle, powrozy, kotwy pobiegi, tarcice do oszywania, laski, pojazdy, perły, szufle i każdy najmniejszy statek, pod kluczem gospodarza, sternika naznaczonego, ma być: tak też kuchienne statki i wszytki szkutne, a czego nie dostawa, zimie przed Gody opatrzeć /7/.
- Smoły pełne beczki odbierać, której barzo wiele ma być, kędy szkuty budują. .../8/.

Każda czynność związana z realizacją planu jest czasowo przez Gostomskiego określona i wyznaczony urzędnik odpowiedzialny za terminowe i należyte wykonanie prac sobie powierzonych. Tak szczegółowe planowanie organizacji wysyłki towaru miało na celu nie tylko sprawne przygotowanie taboru i towaru przeznaczonego na wywóz ale przede wszystkim zwiększenie masy eksportowej przez dwukrotne odbycie w ciągu sezonu drogi do Gdańska i powrót statków do "portu macierzystego" przed zamarznięciem rzeki:

> Jesienny spust też w czas odprowadzić, aby szkuty nie zamarzły... /9/.

2. Port

Miejsce postoju statków, załadunku i wyładunku towarów powszechnie nazywamy portem. Dzisiaj z pojęciem portu wiąże się szereg elementów przestrzeni zabudowanej i wodnej, basenów, urządzeń przeładunkowych, magazynów itd. Problem schronienia przed sztormem, a więc bezpieczeństwa dzisiaj nie odgrywa w żegludze najważniejszej roli. Teoretycznie każde miejsce wybrzeża gdzie można postawić statek, /wybrzeże, zatoka, ujście rzeki/, dokonać załadunku lub wyładunku można nazwać portem. Takie pojęcie zasadnicze portu przekazała nam epoka niewolnicza i wyraźnie się ono ugruntowało w naszej terminologii wczesno renesansowej. Nawet miejsce składowania drzewa przeznaczonego do spustu nazywano portem:

> Urzędnik, gdzie ma pan imienie nad portem, a drwa spuszcza... /lo/.

Prócz tego zasadniczego pojęcia portu jako stanowiska dość wcześnie rejestruje nasza leksykografia i piśmiennictwo narodowe dalsze terminy wzbogacające jego prymitywną treść.

W słowniku Jana Murmeliusa /1526/ /11/ już wydzielono hasła określające stanowisko, "mieysce godne ku postawieniu łodzy, statio" /12/ i port /"port,portus"/ uzupełniając je w wydaniu z 1550 r./13/dalszymi szczegółami konkretyzującymi treść nowożytnego pojęcia portu: "emporium" czyli "handlownego miasta iakie nad morzem bywaią". /14/. W krótkich wzmiankach okolicznościowych i w dziennikach podróży /S.F.Klonowic /15/, St. Reszka i inni/, w księgach peregrynackich /Radzi

wiłł-Sierotka, St.Niegoszewski, M.Rywocki/ spotykamy krótkie opisy portów ale bez jakiejkolwiek próby definiowania tego pojęcia. Żaden z autorów nie stara się wniknąć w życie portu, przedsiębiorstw portowych, stoczni i małych warsztatów szkutniczych. Praca portu i prace wykonywane na terenie portu rejestrowane są ogólnikowo i zupełnie fragmentarycznie. Równie ubogo przedstawia się nasza terminologia portowa.

Spotykamy więc terminy: stanowisko:

> "ale tam portu nie masz, chyba stanowisko, na krótki czas tedy wyładowawszy, wyciągają okręty na rzekę" /Nil/ /16/.

przystęp morski:

> Celleberimus portus. Sławny port a przistęp morski" /17/. "tam nawy nie przystępują, a też portu nie masz", /18/

oraz port w różnych wariantach jako wybrzeże morskie:

> Portus /.../ Brzeg morski gdzie łodzie stawiają /19/.

lub rzeczne:

> /.../ i wstręty, porty /Wisły/ i po żytki jej rad bym /by to mogło być/ złotem pisał" /2o/,

jako ujście rzeki:

> Z czym odprawiwszy się, rozpuścili żagle,odepchnąwszy się od brzegu, bieżeli aż do Frigiej, gdzie dla odpoczynienia z okrętem u portu Simeontu stanęli, /.../ /21/,

i wreszcie port we właściwym, nowożytnym tego pojęcia znaczeniu. Rzadko pojawia się w piśmiennictwie XVI w. termin port morski:

> "od Beyfu, który najbliższy port morski do Damaszku" /22/.

Bardzo pobieżnie i bez talentu, często z niechęcią, kreślą nasi pisarze topografię portu /fabryka, wieża, kasztel portowy, składy, arsenał/, jego życie i pracę. Charakteryzując ogólnie porty operują ograniczonym zasobem przydawek znanych każdemu turyście o niezbyt głębokiej inteligencji: cudny, osobliwy, piękny, sławny. Z licznej już w tym czasie grupy portowych urzędników wojskowych i cywilnych wspomniani są: starsi nad portem /posiadający do swej dyspozycji straż portową/, starostowie, porucznicy, jak ich nazywa np. Mączyński. Oni zezwalali na pobyt w porcie:

> Tam /w Genui/ zsiadszy z felugi, gdym szedł do osteryi albo gospody, przyjąć mnie nie chciano, ale pierwej kazano mi do urzędu opowiedzieć się: gdzie gdy mię z tejże gospody czeladnik zaprowadził, pytano mię: kto, skąd, poco, dokąd, a wszystko pisano. Potem, gdym prosił o tęż gospodę /bo więc inaczej sam ten urząd naznacza gospody, który /s/chce/, dano mi kartę, znak na trzy dni tylko: po trzech dniach musiałem znowu po drugą na drugie trzy dni chodzić. A tak zwyczaj tam jest z każdym któżkolwiek przyjedzie, żaden gospodarz nikogo nie przyjmie bez znaku od urzędu /23/.

wystawiali lub sprawdzali świadectwa zdrowia:

> Tam /w Zara/, jako jest obyczaj wszędzie, nie wysiadaliśmy, ażeby oglądano świadectwa, jeśli nie z zapowietrzonego miejsca jedziem. /1583//24/,

i zarządzali potem, otwierali lub zamykali port, strzegli go.

W porównaniu z tą grupą imponująco prezentuje się terminologia celnicza. Nie można się temu dziwić jeżeli zważymy, że już od czasów wypraw krzyżowych narzucano portom i żegludze obowiązki usługowe. Porty szybko/w połowie XIV wieku/ stały się przedsiębiorstwami zarobkowymi, urzędy celne najwcześniejszymi instytucjami portowymi, a celnictwo zawodem intratnym.

Oto wynotowane terminy tej grupy: starszy nad cłem /Radziwiłł/, komora celna /Mączyński/, cło, myto, myto od woźby /St. Niegoszewski/, od łodzi /Mączyński/, myto wodne, małe myto, cło okrętowe nayemnik cła itd.,towar wolny od cła /Radziwiłł/ odeclić /Mączyński/, odstąpić od cła, brać cło, cło nająć /wydzierżawić/, cecha /Mączyński/, miernik, liczman, pomiernik.

Z problemem portu wiązało się dość silnie w Polsce zagadnienie rzeki żeglownej, spławnej, spustnej, prowadzącej - w konsekwencji - do portu. Stąd termin od XVI w. powszechny rzeki portowej. M. Rywocki podaje nawet definicję portowej rzeki:

> To miasto /Florencya/ ma rzekę przez śród miasta, na który rzece są 5 mostów murowanych, nie jest rzeka portowa, żadne statki tą rzeką nie chodzą /25/.

3. Stocznie i warsztaty szkutnicze

Przedsiębiorstwem odgrywającym ważną rolę w życiu portu były warsztaty szkutnicze i stocznie. Te ostatnie były już w XVI w. dużymi przedsiębiorstwami produkującymi statki wojenne i handlowe i dlatego znajdowały się pod zarządem władz miejskich. Ponieważ były równocześnie magazynami sprzętu wojennego i żeglugowego zwano je, lub ich części balistariami /skład dział/, armentariami lub najczęściej arsenałami. Arsenał wenecki zwiedzany zapewne przez wszystkich przybywających do Italii Polaków ma w naszym piśmiennictwie swoją kartę. Zwiedzał go St. Reszka, M. K. Radziwiłł, M. Rywocki i wielu innych. Ten warsztat pracy musiał robić wrażenie na Polakach niepoślednie, gdyż poświęcali mu więcej uwagi niż innym mijanym niezwykłościom. Dwukrotnie wspomina go Rywocki:

- Arsynał wenecki jest jako miasto, nie wiem, by taki drugi był na świecie. W tym arsynale robi ludzi zawsze trzy tysiące: jedni działa leją, drudzy galery budują, trzeci powrozy kręcą /26/.
- W tem mieście widzielim arsynał wenecki który jest tak wielki, jako miasto które wielkie, kędym widzieli dział, niezliczonych zbroi na dwakroć sto tysięcy ludzi, galer 7oo, galeotów 6, ty galeoty są tak wielkie, że może ludzi do potrzeby być kilka tysięcy. Rzecz barzo wielka. W tem arsynale robi ludzi ustawicznie 2 tysiąca /27/.

Tabor żeglugowy odgrywa ważną rolę w procesie który staram się przedstawić i to bez względu na rodzaj żeglugi. Jego produkcja zmusza do wykonania wielu czynności często skomplikowanych, do operowania różnymi narzędziami w zależności od wielkości budowanego statku czy łodzi i rodzaju budulca, wreszcie do pracy w małym lub bardzo nawet licznym zespole ludzkim. W zakresie budowy łodzi i statków wiślanych nie ogłoszono u nas jak dotąd żadnych prawie dokumentów. Tkwią one zapewne w archiwach czekając na "uczciwego znalazcę", który przekaże pamięć o nich społeczeństwu. Z zakresu budownictwa wielkoformatowego, morskiego posiadaliśmy do ostatniej wojny w zbiorach Towarzystwa Naukowego Poznańskiego rękopis ogłoszony w 1915 roku przez prof. Kleczkowskiego /28/. Mam tu na myśli "Regestr przyemu y widanya pieniędzy na potrzebe Galiony" z r.1570-72 pisany przez Jana Bąkowskiego i Jana Mielińskiego, Zawiera interesujący choć niewystarczający materiał, aby na jego podstawie można było pokusić się o dokładne odtworzenie wielkości i szczegółów konstrukcyjnych elbląskiej galeony Zygmunta Augusta. Zawarty w tym rejestrze materiał dotyczący jednostek mniejszych równocześnie budowanych fragady i bata jest jeszcze bardziej fragmentaryczny. Tylko z nazw możemy wnioskować o typach i wielkości naszych okrętów.

Mimo te braki nasze piśmiennictwo wieku XVI operowało pewną zadawalającą ilością terminów, za pomocą których można postarać się ułożyć niekompletny ale wystarczający do zrozumienia zagadnienia wykaz następujących po sobie czynności wykonywanych podczas produkcji łodzi czy statku.

Okręt się buduje:

(11)

Jt Kowalczikom dlia pilnieissy robothy a isz tess then obiczay iest ktoskolwiek okrenth buduye na piwo ym dawayą /29/.

urabia:

I wnet rozkazał przyzwać cieśle, Argusa, któremu kazał budować okręt niewymownie wielki a szyroki; /.../ /30/.

lub robi:

Priamus kazał okręty robić./31/

Argusa, tej nawy budownika sama Minerwa nauczyła jako ją miał urobić..../32/

a jeżeli chce się ilość posiadanych okrętów lub łodzi powiększyć - dobudowuje, przybudowuje:

Tam /w Argos/ radzili o wszystkich rzeczach, a między któremi to było, aby jeszcze przyczynili a przybudowali okrętów takich, któreby osobnie mogli mieć do jakiej potrzeby /33/.

gotuje:

/.../ na wszytko nic nie dbając, kazał co najrychlej okręty gotować /34/.

obija:

/.../ za dziesięć deliow zosnowich do obiczia stron /burt/ stuka, czyli plankuje po 5 g./35/

nituje, spaja:

Przynituyę, przypayam, przilutowanie, spoyenie /36/.

Kadłub okrętu uszczelnia się, a więc dychtuje:

Za konopie do dichtowania galieony y do takliu /37/.

utyka szpary:

- Nadziewam, nabiyam, utykam aby nie przeciekało. /38/

- Było to dobrze znać, gdyśmy u insuły Carphatos od godziny do godziny onę utykać i smolić musieli, że się była tak barzo zwątliła od gwałtownych wałów./39/

pakiem, pachem:

Item klodzie pachu do smarowanya Fragady fl. 2, g. 2o. /4o/

czyli zgrzebiami:

Stipator /.../ qui in navibus stipam hoc est, stupam componit, zatykacz, utykacz ten zwłaszcza który z zgrzebi z chust piłki czyni w łodzi do zatykania dziur. /41/

Po wykonaniu tych prac okręt się namazuje, maże :

Łoi do mazania okretha i powrozów./42/

zalewa:

/.../ gdy wszedł w on sąd /naczynie, tu dzwon podwodny/kazał się zawreć dzwie-

czkami a smołą zalać. /43/

smaruje smołą:

Za Szmole do smarowania Galieoni./44/

smołuje:

... wkupiłem się dwiema sztukami na ten okręt i czekałem bo go poprawiano i smolono. /45/

Po spuszczeniu na wodę wykonuje się dalsze czynności: stawia maszty, zakłada reje, olinowanie /takluje/czyli uzbraja, opatruje czyli wyposaża w niezbędny sprzęt okrętowy /naczynia/, montuje pompy, przygotowuje balast, wreszcie kompletuje załogę. Po wykonaniu tych wszystkich czynności można przystąpić do załadunku.

4. Architektura kadłuba łodzi i okrętów

Na podstawie dotąd zebranego materiału kontekstowego trzeba stwierdzić, że terminologia z zakresu architektury statków śródlądowych i morskich nie jest rozbudowana, nie mniej stanowi już pewną grupę, którą przy prowadzeniu studiów nad rozwojem szkutnictwa i okrętownictwa w Polsce w omawianym okresie trzeba brać pod uwagę.

Z zasadniczych elementów każdego pływającego przedmiotu używanego w transporcie śródlądowym czy morskim, jak określa lapidarnie Mączyński - kształtu: facies maris, xształt morski, /46/

thalamegos, osobliwy xtałt łodzi od Ptolemeusa Philopathra uczyniony. /47/

notuje nasze piśmiennictwo część zadnią i przednią, zwaną dzisiaj tylnicą i dziobnicą oraz ich synonimy:

lodzny nos: szpica a koniec u kaszdej rzeczy, praesertium autem apud navem, lodzny nos./48/

stabą, sztaba: zwana też stabą przednią:

21. Juni Gdy podnosono zadnią y przednią stabę /.../ /49/

dla odróżnienia od rufy zwanej stabą zadnią lub tyłem. Termin rufa pojawia się dopiero pod koniec wieku XVI. Pierwszy notuje ten termin Gostomski:

Szkuty maią stać uwiązane u staby i rufy. /5o/

po nim S.F. Klonowic i Andrzej Kochanowski

Część dolna łodzi nosiła nazwę dna:

- Carina, dno u łodzi. /51/
- I powiedzieli jemu, że przeżałość leży we dnu korabiu a płacze. /52/

Część łodzi wewnętrzna spodka:

Sentina, spodek łodźny, do którego sie śmierdząca woda y wszelkie ynsze nieczystości ściekają. /53/

Dolną część wewnętrzną okrętu nazywano po

prostu dołem, a najniższe miejsce również spodkiem, względnie, jak i dzisiaj, zęzą:

> A jako w rybie kamieniec, tak też bywa
> Plugawa zęza w szkucie, gdzie się spływa
> Wszytka wilgotność: tam stok wszystkie
> wody. Mają i smrody /54/.

Burty nazywane są stronami:

> Dicrotum, morska łódź po obu stronach
> wiosła mayąca, latinae biremis. /55/

lub poprawniej burtami:

> jeden ma być, co ich doglądać ma, aby
> nigdy burta na ziemi nie leżała, ani
> się lodu bała. /56/

a wszelkie brzegi i złączenia krawędziami /Mączyński/.

Część górną okrętu, zapewne pokład i pomosty nadbudówek nazywano górą okrętu:

> każdy w swym kącie, jedni na górze
> /okrętu/,drudzy na dole /okrętu/, każdy w swym przedsięwzięciu do śmierci,
> drudzy do pływania gotowi, /.../ /57/.

wierzchem:

> ... bo rudlem przecież niedobrze władnąć było i okręt niemal wszytek z wierzchu obleciał i wewnątrz wiązanie barzo miał naruszone. /58/

chociaż już Mączyński notuje pokład.

Pomieszczenia wewnętrzne nazywane były komorami:

> 21. Octobris za zamek y za zawiąssi kto re przybitho do drzwy, które ssą u komo ry w okrenczie dalem... /59/

komórkami lub kajutami /kehitami/:

> 21. Octobris od robienia kehiti tho iest komorke z vagenschosem na przodku. ../6o/

nawis rufowy, gankiem:

> Ganek w okrenciech dla y tam y sam chodzenia uczinionу. /61/

ozdobę na dziobie /błędnie nazywaną u nas galionem/ - głową, a kształt dna, tak jak i dzisiaj obłem /Mączyński, St. Niegoszewski/.

Rejestr Bąkowskiego, najbogatszy w tym zakresie nasz dokument,wymienia ponadto rynny /odciekowe, odpływowe/.

W architekturze łodzi najczęściej występują ławy wioślarzy, ławy przeczne.

5. Typy małych i dużych statków

Nim pozwolę sobie zająć uwagę państwa osprzętem statków wieku XVI i kształtów antycznych znanych dobrze kulturalnemu społeczeństwu Polski renesansowej z oryginałów i przekładów, trzeba

dokonać krótkiego przeglądu typów używanych na morzach europejskich.

Wśród terminów określających każde, najczęściej duże "morskie naczynie" pływające, króluje okręt i jego równoznacznik statek /statek wodny/ wchodzący dopiero w użycie pod koniec drugiej połowy XVI w. /Radziwiłł, Rywocki, Klonowic, Zbylitowski/, okręt mały i niewielki, wielki i ogromny, dziwny, morski i przepławny /transportowy/, wojenny, wysoki.

Do tej grupy terminów określających bez zobowiązań każdy większy kształt pływający zaliczyć trzeba archaiczną arkę, korab /większy, strojniejszy/, nawę, nasad /oznaczający też łódź prędką/ i naczynie morskie:

- Razem czworo naczynia wyszło z portu/63/
- To jedno trochę dołożę, iż różnych naczyń z chrześcijaństwa tam się napatrzy, k temu różnego naczynia morskiego do żeglowania. /64/.

Do terminów, które można łatwo odszyfrować, ponieważ oznaczają typ statku używany w wieku XVI, należy galera wojenna niska, płaska, wierzchnia /z pokładem/ długa, wszechwładnie panująca na Morzu Śródziemnym do bitwy pod Lepanto /7.X. 1571/ i potem używana w tym regionie do końca w. XVIII. Galera śródziemnomorska dzięki inicjatywie Piotra Wielkiego pojawiła się przelotnie na morzu Bałtyckim, i tylko dzięki temu nie zapisała się w dziejach Bałtyku tak krwawymi zgłoskami jak na Morzu Śródziemnym.

Prócz galery rejestruje nasze piśmiennictwo XVI wieku galerę mniejszą, półgalerę zwaną tarta

ną oraz statki żaglowe lub żaglowo-wiosłowe handlowe, fustę, felukę, karamuzan, dżermę, brygantynę i saitię, a z typów północnych szmakę. Typ nowożytnego żaglowca oceanicznego reprezentuje galeona /galeon, galion, galiot, galej/ nieco mniejsze od wchodzącej do służby oceanicznej karraki.

Statki mniejsze, przymorskie, reprezentuje bat żaglowo-wiosłowy i barka, a śródlądowe u nas szkuta, półszkutek, dubas, prom /prum/ oraz różnej wielkości łodzie /łodzice, łódeczki, czołny, czołniki, wiciny, kozy itd/. Prócz tych znano w Polsce szereg typów galer i łodzi antycznych /trirema, birema, horiola, horia, hexeres, hepteris, decemskalmus, cercurus, promulca/.

Jak z tego krótkiego zestawienia widać nasi poeci, pisarze, podróżnicy i leksykografowie zanotowali prawie wszystkie typy statków i łodzi będących w w. XVI w użyciu na wodach własnych i na morzach, szczególnie na Morzu Śródziemnym oraz szereg nazw statków antycznych.

6. Osprzęt

Osprzęt każdego żaglowca, niezależnie od jego wielkości składa się z omasztowania, olinowania i ożaglowania. Omasztowanie tworzą wszystkie "drągi" nieruchome /maszty,bukszpryt/ i ruchome /reje/. Olinowanie tworzą te liny/ powrozy/, które utrzymują maszty w położeniu pionowym oraz te z pomocą których możemy manewrować żaglami lub zmieniać wielkość ich powierzchni. Ożaglowanie natomiast - żagle.

Maszt wymienia Bąkowski w swym "Regestrze" z 1570-72 r., J. Kochanowski /Phaenomena: Koła, Argo/, A. Kochanowski, Radziwiłł, Klonowic, Mączyński i inni. Gostomski wśród licznych "instrumentów szkutniczych" masztu nie wylicza mimo iż wymienia żagiel. Mączyński i Bąkowski określają ponadto część górną kolumny masztu terminem wierzchołek lub wierzch, a Niegoszewski koniec. Tenże podróżnik wymienia w swym "Diariuszu" koszobserwacyjny, gniazdo bocianie zwany już w wieku XVI marsem. Mars duży i mały wymienia Bąkowski. Niegoszewski rejestruje również dwa maszty dużego współczesnego żaglowca /karraki, galeony/: środkowy /grotmaszt/ i przedni /fokmaszt/. Maszty nawet po wynalezieniu bloków posiadały na topie otwory do przesuwania lin utrzymujących je w pionie. Otwory te Mączyński nazywa durami albo lochami.

Rzadziej niż maszt pojawia się w piśmiennictwie polskim XVI w. reja zwana też antenną /jeszcze przez B. Chmielowskiego w XVIII w./, kijem czy też drewnem. A. Kochanowski nadał rei piękną polską nazwę krzyżownicy. Natomiast Mączyński nazwał ją po prostu "żaglowym drzewem".

We wszystkich prawie fragmentach morskich, w których występuje nawa, okręt czy statek wiślany statkowi towarzyszy żagiel. Jest to zrozumiałe. W w. XVI nie pływały po morzach statki bez żagli. Nawet większe łodzie zaopatrzone były w żagiel. Jednak prócz nazwy i niewiele mówiących określeń w rodzaju wielki, mniejszy, maluśki, nie znajdujemy w naszym piśmiennictwie i tłumaczeniach żadnych szczegółów naprawdę interesujących. Jedynie włoskie nazwy żagli /artemon, magistra, ormezar, trinketo, tercerola/ zanotowane przez Radziwiłła Sierotkę można dokładnie ziden-

tyfikować mimo błędnej pisowni. Prócz terminu żagiel występują jego równoznaczniki: płachta lub płachta żagielna. Olinowanie statku morskiego tak w tym czasie już bogate i tak ważną rolę odgrywające w należytym funkcjonowaniu osprzętu doczekało się u nas pewnej oprawy literackiej: frazeologicznej ale nie terminologicznej i dlatego trudno jest odgadnąć, którą linę, lub którą grupę lin ma pisarz na myśli w tej lub w innej sytuacji. Prócz powszechnej nazwy lina natrafiamy na jej synonimy: powróz, łodźny powróz, powrózek, sznur, rybitwi sznur, sznura, sznurek, a dalej lina żeglarska, loslina, kardel.

7. Wyposażenie

Każdy okręt i kazdy statek śródlądowy udający się w drogę musi być wyposażony w najniezbędniejszy sprzęt okrętowy czy "instrumenty szkutne" jak chce Gostomski. W tej grupie najważniejsze miejsce zajmuje najstarszy wynalazek człowieka zwiększający bezpieczeństwo statku a mianowicie kotwica, kotew, kotwa zwana też z łacińska ancho rą lub ankorą lub z niemiecka ankrą /"stoi na ankrach", Radziwiłł/. Z osprzętu kotwicznego spotykamy tylko linę kotwiczną /"kotwiczny powróz". Mączyński/. Wśród innych sprzętów, w które okręt powinien być wyposażony znajdujemy bosaki, wiosła zwane też paczynami, dulki, łańcuchy, cumy /ale nie nazwane/, stery, styry, rudle z całym dość bogatym osprzętem /podwiązy, panwie, jarzma etc/, pompy, wiadra, też węborski, windy /linowe/ żerdzie itd. Okręt wojenny wymaga ponadto specjalnego wyposażenia bojowego, które nie doczekało się w naszym piśmiennictwie omawianego okresu rejestracji.

8. Ładunek

Okręt wybudowany, spuszczony na wodę, a więc stojący na kotwicy /czy kotwicach/ lub przycumowany do brzegu, rzadziej pomostu, uzbrojony, wyposażony i naspiżowany, t.zn. zaopatrzony w artykuły codziennego spożycia - po skompletowaniu załogi - można zacząć ładować.

Wśród licznych dokumentów ikonograficznych ukazujących statki i łodzie różnej wielkości i kształtu spotykamy pewną ilość dającą wyobrażenie o stosowanych w tych czasach metodach załadunku. Jeżeli statek stał na kotwicowisku /redzie/ lub w basenie portowym, ale nie przy nabrzeżu lub pomoście towar przewoziło się łodziami /bat, lichtan/. Jeżeli stał przy pomoście lub nabrzeżu towar przenosiło się po pomoście /trap/.

Szczególnej pieczy wymagał ładunek wojenny "municja" i działa, które umieszczone wysoko nad powierzchnię wody przesuwały środek ciężkości statku ku górze i tym samym zmniejszały znacznie jego stateczność.

Z problemem załadunku wiążą się i dalsze, umiejętnego ułożenia towarów wewnątrz kadłuba statku aby podczas przechyłów nie przesuwał się i nie zwiększał niebezpieczeństwa. Przy przewozie zwierząt /konie, bydło, nierogacizna/ zagadnienie umiejętnego ulokowania tego ruchliwego i silnie reagującego na przechyły statku inwentarza stawało się przedsięwzięciem wymagającym nie byle jakiej znajomości techniki załadunku. Ten ciekawy problem nie absorbował uwagi naszych pi-

sarzy zajętych z jakąś bezmyślną pasją rejestracją ołtarzy, grobów, kościołów, klasztorów i najrozmaitszego autoramentu wielebności. Byli mało spostrzegawczy choć bardzo odważni. Nawet pobożność nie zdołała przełamać niechęci do prac nieszlacheckich, niewolnych, illiberales artes /Mączyński/. Pobożny Radziwiłł nie interesował się życiem galerników, nawet chrześcijan, gdy np. Staszic troszczył się o los Turków przypadkiem pojmanych i osadzonych na chrześcijańskich galerach.

Terminologia ładunku /załadunku i wyładunku/ z powodów powyższych jest bardzo uboga, Bąkowski i Gostomski rejestrują co prawda czynności lichtowania w porcie /lichtowanie odbywało się najczęściej na przedporciu, na redzie, kotwicowisku lub jeżeli obszar wód portowych był duży i statek stał dalej od brzegu na głębszej wodzie/ inni natomiast zarejestrują tę czynność krótkim zwrotem /często krótkim opisem/: okręt ładować, nałożyć, spiżować, naładować, nakładać, nanieść, nasypać itd.

Jedynym w w. XVI ciekawym wyjątkiem jest Gostomski. W rozdz. "Pamięć do szkut porządnego ładunku" znajdujemy szczegółowy wykaz czynności wykonywanych przy załadunku:

- Żywność: jagły, kasze, w beczkach to wszytko pierwej odebrać: statki, powrozy, laski, pojazdy i wszystkie instrumenta szkutne napierwej do szkut wozić. /65/.
- Żyto niż poczniesz ładować, wszystki rzeczy do żywności i szkuty właduj, bo to nie gromadą kmiotki odprawisz:a flisi, skoro żyto poczną ładować mają być

(23)

i strawę im już dać, a dzień naznaczyć namniej trzeci przed tym. /66/

- Na szkutę chodzić, sypać żyto, kołem naprawić, a boso ładować, bo boty a kur pie wiele zboża uszkodzą. /67/

- Tym porządkiem za jeden dzień naładuje. /68/

Naturalnie Gostomskiego nie interesowała praca robotnika folwarcznego, ani rzemiosło flisackie - lecz zysk, zysk za wszelką cenę i dlatego jako leitmotiv przewija się w treści wspomnianego rozdziału tendencja "aby na wiosnę przed inszymi być w Gdańsku", aby nie patrzeć "ano cię od tyłu mijają: a szkodliwa rzecz pozad do Gdańska przyść. /69/.

9. Wyjście z portu

Ogniwem wiążącym w całość pierwszą i drugą fazę procesu żeglugowego jest odcumowanie i wyjście z portu, względnie jeżeli statek stał na redzie, rozwinięcie żagli i wykonanie szeregu innych manewrów związanych z nadaniem statkowi ruchu /biegu/ i kierunku. Wszystkie te czynności wchodzą w zakres praktyki pokładowej, albo wiedzy okrętowej, praktyki morskiej i notowane są na ogół poprawnie. Wszystkie czynności tej grupy są efektowne, narzucają się optycznie i akustycznie obserwatorowi /łopot żagli, krzyki, przekleństwa, komendy, bieganina itp/.

Manewr odbicia rejestruje krótko Kochanowski:

Wsiadł prosto na okręt swój, tamże kotew krzywą
Żeglarze i pobrzeżną linę odwiązali
A od brzegu wysoką nawę odbijali. /7o/

po nim następcy: Andrzej Kochanowski wielokrotnie w partiach "żeglarskich" "Eneidy" /wydanej w 159o/, dalej Klonowic, A. Zbylitowski /"kazał odbić od brzegu"/71/ Droga/, Radziwiłł-Sierotka, Rywocki, Niegoszewski. U Radziwiłła i Niegoszewskiego sam manewr odbicia wobec emocji wyjścia bezawaryjnego z portu prawie zanika. Oto jeden z licznych opisów wyjęty z "Peregrynacji" Sierotki:

> Nazbyt rychło żagiel podniesiono w porcie a wiatr był inter boream et aquilonem, Italice graeco tramontana, tak żeć o dwa sążnie tylko minęła tę skałę./72/

Jak z przytoczonego kontekstu widać nawet wyjście z tak obszernego portu jak nowy port aleksandryjski połączone było z niebezpieczeństwem zakończenia podróży zaraz po jej rozpoczęciu.

Wyprowadzenie statku z portu np. galery wiosłowo-żaglowej, czy innego mniejszego statku zaopatrzonego prócz żagli czy żagla w napęd wiosłowy nie było połączone z niebezpieczeństwem tym więcej, że w czasach, które omawiam pilnie rozglądano się po niebie i czekano prawie zawsze na dobrą pogodę, to znaczy na morze niezbyt rozfalowane i na pomyślny wiatr, to znaczy niezbyt silny /od 5-6 skali Beauforta/ i wiejący mniej więcej w tym kierunku w którym chciano żeglować, chociaż umiano już wykorzystywać wiatry boczne "przeczne" /trawersowe/. Najstarszą wzmiankę w naszym piśmiennictwie o tym sposobie żeglowania

podał Stanisław Sarnicki w swych "Xięgach hetmańskich" dotąd nie wydanych:

> Celoies, /celox/ Bragantinami widzi mi się ie zowią Venetowie, są iako pulskutki moczne tak przyprawne że y przeczno wiatrom w niey może plynącz. /73/

Prócz wychodzenia z portu na wiosłach lub śmiałego opuszczania portu pod żaglami stosowano i to coraz powszechniej jeszcze jeden sposób: wyholowywania okrętu na pełne morze:

> ... iż byli kupcy bogaci, darowali kapitana, że ich z portu duże galerze tureckie wyciągnęły... /74/

Ten praktyczny sposób, znany i dzisiaj, stosowano coraz powszechniej w żegludze, gdyż wielkość statku stale rosła, przepisy prawne komplikowały się, szybko rosła również wartość masy towarowej i niebezpieczeństwa utraty a więc szkody poniesionej w wypadku awarii lub zatonięcia statku. Transportowanie towarów było połączone z wielkim ryzykiem gdyż bezpieczeństwo szlaków żeglugowych właściwie nie istniało. Oto charakterystyczne wyjątki z pamiętnika St. Niegoszewskiego:

- /27.V.1595/ W sobotę przed wieczorem przyszedł okręt francuski, złupiony od Turków, powiadając, że przy brzegu sycylijskim jest ich galer 12, zaczem nasze galery zatrzymały się doma... a posłali fregatę dobrze ubraną na szpiegi, na którąm jam się wprosił... /75/
- /28.V.1595/ W niedzielę z brzaskiem na lewej ręce zoczyliśmy okręt angielski,

którego uchodząc, małośmy nie wpadli na galery one tureckie, które dopiero prawie przed nami odłożyły były od tego lądu, do któregośmy my się mieli.../76/

Z ryzykiem wiąże się sprawa wysokości frachtu, jeżeli okręt był najęty lub choćby tylko jego część, a tym samym kształtowanie się ceny sprzedażnej wiezionych artykułów i w dalszej konsekwencji ograniczonej możliwości upłynnienia towarów.

---

[1] Anzelm Gostomski: Gospodarstwo, Kraków 1588, 2°. Kilka wydań. Dziełko składa się z przedmowy /listu wydawcy Jakuba Siebeneichera do Jakuba Gostomskiego syna zmarłego autora/, wstępu autorskiego, szesnastu "listów" oraz uzupełnień, na które składają się "Zapowiedzi" /forma rejestru rzeczowego/, "Ziemianin" i "Urzędnik". Kilka wydań. Teksty podaję wg wyd. z 1951 r. /wyd. VII. Wrocław, Biblioteka Narodowa Seria I, Nr 139. Wstęp i objaśnienia St. Inglota/.

[2] Przekładnia sterowa, ang. whipstaff, fr. manuelle, manivelle /du gouvernail/, hiszp. pinzote, hol. kolderstok, niem. kolderstok, port. pincote da cana do leme, wł. bastone delle manovelle del timone.

[3] "Gospodarstwo", s. 70-74.

[4] Ib. List siódmy, s. 64.

[5] Ib. List ósmy, s. 72.

[6] Ib., s. 68.

[7] Ib., s. 71.

[8] Ib., List siódmy, s. 62.

[9] Ib. List ósmy, s. 74.

[10] Ib. List ósmy, s. 66.

[11] Dictionarius Joannis Murmellii variarum rerum, tum pueris, tum adultis ulilissimus, cũ Germanica atq; Polonica interpretatione, adiecto etia uocabularũ et capitulorum indice, ne deffi-cultasfieret aliqua in quaerendo, quare quod quisq; habere ueluerit, in proptu habebit. Egz. w Bibl. Jagiellońskiej. Na k. aa2 v data: M. D. XXVI. Na str. tyt. tego egz. dopisek nieb. ołówkiem: Crac. Hier. Vietor 1526. Przed tekstem doklejona kartka z podp. Erzepkiego, że ten egz. pochodzi z 1533 r. /Sygn. Cimelia O. 1o5/.

[12] Ib., s. 25.

[13] Dictionarius trium linguarum: Latine: Theutonice & Polonice: potiora voca=bula contienens /Nunc denno pluribus in locis auctus / in Titulis per Seriem Alphabeti continuatus / tum peregrinan tibus tum domi residentibus / et qui=buslibet tribus loqui linguis cupientibus maxime ne=cessarius / et vtilis=sumus. Cracovie: Anno /.../ 155o. Bibl. Kórnicka. Sygn. Cim. o.163.

[14] Ib., k. F 5 v.

[15] Sebastian Fabian Klonowic: Flis To iest Spuszczanie statków Wisłą y inszymi rzekami do niey przypadaiącymi /.../ z Sulmierzyc. Cum vocobulis

nauticis in margine /Raków/ 1598. Kilka wydań. Tekst wg wyd. z 1951 r. /Wrocław Biblioteka Narodowa Seria I, nr 137. Opracowanie St. Hrabec/

16 Mikołaja Krzysztofa Radziwiłła peregrynacje do Ziemi Swiętej /1582-1584/. Wydał J. Czubek Archiwum do Dziejów Literatury i Oświaty w Polsce T. XV, cz. 2, Kraków 1925, s. 85.

17 J. Murmelius: Dictionarius tr=um linguarum: /.../ 155o, k.45 v.

18 M. K. Radziwiłł, s. 128.

19 Jan Mączyński: Lexicon latino-polonicum/.../ Królewiec 1564, k. 314. Cfr W. A. Drapella: Dykcjonariusz łacińsko-polski Mączyńskiego, Biuletyn Nautologiczny 1958, nr 1-2, s. 2o /B. Materiał limenologiczny/.

2o S. F. Klonowic: Flis, s.8.

21 Historya trojańska, 1563. Wyd. S. Adalberg. Biblioteka Pisarzów Polskich /Nr 31/. Ak. Um. Kraków 1896, s. 11.

22 M. K. Radziwiłła Peregrynacja /.../, s. 19. Też u Mączyńskiego.

23 /Stanisław Niegoszewski/: Anonima diarjusz peregrynacji włoskiej, hiszpańskiej, portugalskiej /1595/. Archiwum do Dziejów Literatury i Oświaty w Polsce Seria II. T. I, Nr 1. Wyd. Jan Czubek. Ak. Um. Kraków 1925, s. 54.

24 M.K. Radziwiłła peregrynacja /.../, s. 9.

25 Macieja Rywockiego Księgi peregrynackie/1584 -1587/. Wydał J. Czubek Akta do Dziejów Oświaty i Literatury w Polsce T. XII. Ak. Um. Kraków 1910, s. 202.

26 Ib., s. 199.

27 Ib., s. 253.

28 Rejestr budowy galeony. Zabytek z r. 1572. Wydał i opracował Adam Kleczkowski. Z 5 tabl. Ak. Um. Kraków 1915, ss. XII+154+1 nlb. + tablice.

29 Ib., s. 48 /Regestru Bąkowskiego s. 34/.

30 Historya trojańska, s. 8

31 Ib., s. 22.

32 S. F. Klonowic: Flis, s. 13-14.

33 Historya trojańska, s. 49.

34 Ib., s. 23.

35. Rejestr budowy galeony, s. 65 /Regestru Bąkowskiego, s. 55/.

36. J. Mączyński: Lexicon /.../, k. 147.

37 Rejestr budowy galeony, s. 55 /Regestru Bąkowskiego, s. 41a/.

38 M. K. Radziwiłła peregrynacja /.../, s. 134.

40 Rejestr budowy galeony, s. 66 /Regestru Bą-

kowskiego, s. 56/.

41 J. Mączyński: Lexicon /.../, s. 416 v.

42 Rejestr budowy galeony, s. 63 /Regestru Bąkowskiego, s. 51/.

43 Historyja o żywocie i znakomitych sprawach Aleksandra Wielkiego /1550/, w: Proza polska wczesnego renesansu /1510- 1550/. Opracował J. Krzyżanowski. Warszawa 1954, s. 60. Wyd. II.

44 Rejestr budowy galeony, s. 57 /Regestru Bąkowskiego, s. 45/.

45 /Stanisław Niegoszewski/: Anonima diariusz /.../, s. 57.

46 J. Mączyński: Lexicon /.../, kl. 113.

47 Ib., k. 454.

48 Ib., k. 66.

49 Rejestr budowy galeony, s. 63 /Regestru Bąkowskiego, s. 52/.

50 Gospodarstwo /List ósmy/, s. 71.

51 J. Mączyński: Lexicon /.../, k. 38 v.

52 Historyje rozmaite z rzymskich i z innych dziejów wybrane z wykłady ich obyczajnymi, ludzi ku rozmiłowaniu mądrości i też innych cnót przywodzące /Historyje o Apollonijuszu królu tyrskim /1510-1550/. Opracował J. Krzyżanowski. Warszawa 1954, s. 173. Toż w: Historye rzymskie /Gesta ro

manorum/ Wydał J. Bystroń. Biblioteka Pisarzów Polskich /nr 29/. Ak. Um. Kraków 1894, s. 35.

53 J. Mączyński: Lexicon /.../, k. 382 v.

54 S. F. Klonowic: Flis, s. 62, w. 965-968

55 J. Mączyński: Lexicon /.../, k. 87 v.

56. A. Gostomski: Gospodarstwo /List ósmy/,s.7o.

57. /St.Niegoszewski: Anonima diariusz /.../ s. 59.

58 Ib., s. 21.

59 Rejestr budowy galeony, s. 45 /Regestru Bąkowskiego, s. 3oa/.

6o Ib., s. 54 /Regestru Bąkowskiego, s. 41/.

61 J. Mączyński: Lexicon /.../, k. 134.

62 Ang. figurehead, fr. figure d'étrave.

63 M. K. Radziwiłła peregrynacja /.../ s.125.

64. Ib., s. 122.

65 Gospodarstwo /List ósmy/, s. 73.

66 Ib., s. 72-73.

67 Ib., s. 73.

68 Ib., s. 72.

69 Ib., s. 74 i w tymże Liście ósmym "Każdy

sie ma starać, oby na wiosnę najpierwej przed inszemi był w Gdańsku", s. 72.

70 J. Kochanowski: Pamiątka wszystkimi cnotami hojnie obdarzonemu Janowi Babyście hrabi na Tęczynie, /.../, w "Dzieła polskie". Wyd. III. W oprac. J. Krzyżanowskiego. Tom III. Warszawa 1955, s. 132, w. 98-100.

71 Droga do Szwecyey... Odprawiona w roku 1594. Kraków 1597. W wyd. K. J. Turowskiego "Niektóre poezye Andrzeja i Piotra Zbylitowskich" z r. 1860, s. 10, w. 31.

72 M. K. Radziwiłła peregrynacja /.../, s. 126.

73 Rękopis w zb. Biblioteki Jagiellońskiej, s. 290.

74 M. K. Radziwiłła peregrynacja /.../, s. 126.

75 Anonima diariusz /.../, s. 33.

76 Ib., s. 33.

Recenzje i omówienia

"POMORSTVO - SMOTRA POMORSKE PRIVREDA I MISLI 1960

Polskie Towarzystwo Nautologiczne otrzymuje nadal w drodze wymiany /mimo trzyletniej przerwy w wychodzeniu "Biuletynu Nautologicznego"/ - morski miesięcznik jugosławiański - "POMORSTVO".

Czasopismo to recenzowane już w naszym "Biuletynie" - jest bardzo ciekawie wydawane i redagowane i przynosi w każdym numerze bardzo obszerną i różnorodną tematykę od artykułów historycznych, najbardziej interesujących naszych czytelników, do najnowszych osiągnięć technicznych.

Omawianie szczegółowe artykułów po trzech latach mijałoby się z celem, przypomnę tylko w skrócie zagadnienie poruszone w tym roczniku.

W numerze 1 znajdujemy dwa artykuły okolicznościowe, poświęcone 110 rocznicy Sredniej Szkoły Morskiej w Bakarze. Oba artykuły podkreślają wielkie znaczenie szkoły, omawiają warunki w jakich dawniej pracowała młodzież i wykładowcy, a

szczególnie wskazują na jej udział w rozpowszechnianiu idei patriotycznych, postępowych i rewolucyjnych.

W grudniu 1959 roku obchodzono również 10 rocznicę Wyższej Szkoły Morskiej w Rijece. Na uwagę zasługuje przemówienie prof. dra V. BRAJKOVICA wygłoszone w czasie uroczystości a następnie opublikowane w omawianym numerze. Artykuł ten pt. "Wkład naszych narodów w dziedzinę międzynarodowego prawa morskiego w przeszłości i obecnie" omawia organizacje morskie na przestrzeni wieków, początki ratownictwa morskiego , towarzystwa asekuracyjnego założonego w Dubrowniku w połowie XVI w. /Ordo super assecuratoribus/, które było jednym z pierwszych towarzystw tego typu na świecie. Po przeglądzie działalności morskiej narodów Jugosławii autor stwierdza, że wkład ich i znaczenie dla rozwoju międzynarodowego prawa morskiego jest niewątpliwie bardzo duży i trwały.

W numerze 2 znajdujemy niezwykle ciekawy artykuł M. KUS-NIKOLAJEWA "Ludzie morza i Wybrzeża" /Przegląd etno-socjologiczny/. Autor na wstępie podaje stwierdzenie, że morze niewątpliwie wyrabia pewne cechy fizyczne i psychiczne charakteryzujące ludzi mających bliski kontakt z tym żywiołem. Poskramianie morza, panowanie nad nim przynosi z bezkresnych horyzontów śmiałość, wytrzymałość i dalekowzroczność. Cechy te są miernikiem osiągnięć politycznych - morze rozszerza horyzonty zarówno polityka jak i handlowca.

W bardzo obszernym szkicu historycznym autor omawia powstawanie i upadek potężnych organizacji państwowych od starożytności, poprzez średniowiecze aż do czasów nowożytnych na tle świa-

domości morskiej poszczególnych narodów. Opanowanie morza można porównać do największych osiągnięć w historii ludzkości.

W numerze 4 dr K. MAŠTROVIČ zamieszcza artykuł "Badania historyczno-morskie Instytutu Jugosłowiańskiej Akademii w Zadarze", gdzie przedstawia wyniki prac już prowadzonych i zamierzeń na przyszłość. Instytut zajmuje się badaniem dziejów północnej Dalmacji a więc i dziejów morskich. Instytut wydaje rocznik "RADOVI", w którym są publikowane prace o tematyce morskiej.

W numerze 7 znajdujemy przegląd polskiej publicystyki morskiej. Autor - M. MEZZORANA - pisze że "mało który naród mówi o morzu z taką miłością i dumą jak Polacy". Byli oni gospodarzami tego morza za czasów Piastów, a w XVI i XVII w. zapisali najpiękniejsze karty swoich morskich dziejów. Polacy - wg autora - uważają morze za warunek własnej niezawisłości i wolności. W miłości Polaków do morza przejawia się zachwyt młodego narodu o starej kulturze i tradycjach.

Polacy szeroko popularyzują w swoim narodzie zagadnienia morskie przez wszechstronną informację i wydawanie wielu czasopism morskich. Na pierwszym miejscu - wg autora artykułu - należy tu wymienić "BIULETYN NAUTOLOGICZNY", który zajmuje się problematyką nautologii, następnie "TECHNIKĘ I GOSPODARKĘ MORSKĄ", "PRACE INSTYTUTU MORSKIEGO", "POLISH MARITIME NEWS" oraz najpopularniejszy "TYGODNIK MORSKI". Przegląd tematyki "Tygodnika Morskiego", którym w dalszym ciągu artykułu zajmuje się autor, jest polskim czytelnikom znany, więc nie ma potrzeby przypominania na tym miejscu.

Numer 8/9 jest niejako numerem jubileuszowym poświęconym 15 - leciu czasopisma "POMORSTVO".

Sprawą tą zajmuje się kilkunastu autorów z różnych punktów widzenia.

Prócz tego znajdujemy w tym numerze ciekawy artykuł J. LUETICA podający w formie encyklopedycznego zestawienia przegląd typów dawnych żaglowców jugosławiańskich. Być może w najbliższych numerach naszego "Biuletynu" wrócimy do tego artykułu.

mgr Jadwiga Poterałowicz

WOLFGANG RUDOLPH: HANS S Z Y M A N S K I : Die Anfänge der Dampschiffarht in Niedersachsen und in angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1861. Hannover 1958 Wirtschaftswissenschaftliche Gesellschaft zum Studium Niedersachsens, s. 459, tabl. 4o /Schr. d. Wirtschaftswissenschaftl. Ges. z Stud. Niedersachsens, NF, Bd.67/. "Deutsches Jahrbuch für Volkskunde". Bd. 5. Jahrg. 1959 Akademie-Verl. Berlin.

Hans Szymanski zajmuje niezwykle ciekawą pozycję w szeregu nautologów niemieckich, jak Mitzka, Reinsius czy Rudolph. W okresie międzywojennym zamieszkiwał w Tolkmicku. W owych czasach nad zalewem Wiślanym "... w prymitywnych archaicznych stoczniach - pisze Herbert Wilczewski - według tradycją przekazywanej techniki, często nawet bez posługiwania się rysunkiem, budowano specyficzne, drewniane łodzie i żaglowca, a budowali je tacy mistrzowie sztuki szkutniczej i ciesielskiej jak Modersitzki, Szymanski i wielu innych, których nazwiska już bezpowrotnie utonęły w mrokach minionych lat". Hans Szymanski znany jest ze starannie opracowanych publikacji z historii i etnografii żeglugi przybrzeżnej i morskiej /Die Segelschiffe der deutschen Kleins-

chiffahrt. Lübeck 1929; - Der Ever der Niederelbe. Lübeck 1932; - Deutsche Segelschiffe. Berlin 1934; Alte Schiffstypen Niedersachsens. Bremen 1949. Nowa praca traktuje o początkach i rozwoju żeglugi parowej rzecznej i morskiej Dolnej Saksonii /Hamburg, Brema i Minden n.Wezerą/. Szymanski oparł się wyłącznie na własnych, ale bardzo skrupulatnych zresztą poszukiwaniach w archiwach państwowych, miejskich i resortowych. Opracowanie tego tematu przeprowadzone zostało - jak mówi w przedmowie Towarzystwo wydające tę pracę - "z ogromnym osobistym poświęceniem przez długie, mozolne i drobiazgowe badanie". Stanowi ono niewątpliwie znakomite osiągnięcie, mogące zainteresować zarówno historyka kultury materialnej jak i duchowej.

W dłuższym wstępie daje Szymanski prehistorię niemieckiej żeglugi parowej. Stara się przy tym unicestwić legendę o zagładzie łodzi Papina na Fuldzie koło München /1707/. Dalej informuje o datujących się od 1814 roku projektach żeglugi parowej na Dunaju, Łabie i Wezerze, o pierwszych odwiedzinach angielskich parowców w Kolonii i Hamburgu /1816/, o zorganizowaniu pierwszej linii żeglugi parowej między Hamburgiem a Cuxhaven /czerwiec 1816/, oraz o budowie pierwszego parowca w Niemczech /1816 w Spandau koło Berlina/. Powyższe wprowadzenie zostało potraktowane znacznie szczegółowiej, aniżeli należałoby spodziewać się z tytułu pracy. Znaleźć w nim można poza tym sporo cennych wiadomości dotyczących rozwoju żeglugi parowej w środkowej i wschodniej części obecnych Niemiec a zwłaszcza z terenu NRD - z Berlina, Magdeburga i Stralsundu.

Zasadnicza część pracy poświęcona została

żegludze parowej na górnej i dolnej Wezerze, Amizie /Ems/, dolnej i górnej Łabie, promom parowym z okolic Hamburga, żegludze spacerowej niemieckiej - europejskiej i atlantyckiej. Bardzo obszernie potraktowane zostały formy eksploatacji statków przez pojedynczych koncesjonowanych właścicieli, firmy handlowe, towarzystwa akcyjne i przedsiębiorstwa państwowe. Ciekawie też naświetlił autor przemiany zawodowe zachodzące w tradycyjnym rzemiośle wodniackim dzięki wprowadzeniu energii parowej, jak np. w holowaniu na rzekach, na parowych statkach łowczych fok i na transportowcach bydła z Oldenburga i dolnej Łaby. Szczegółowe opracowanie znajduje budowa parowców z drewna a potem ze stali /te ostatnie po raz pierwszy w Niemczech w latach 1834/35 w Berlinie, później w Dreźnie i Ruhrort - obecnej dzielnicy Duisburga nad Renem/, jak również budowa maszyn parowych i problemy ubezpieczeń parowców. Trzeba tu jednak zauważyć, że jak przejrzysta konstrukcja poprzednich prac Szymanskiego dobroczynnie wpłynęła na ich treść, tak w ostatniej pracy zgubił się bezmała autor w nadmiarze pogmatwanych zagadnień, przeciążonych w dodatku podawaniem aż nadto szczegółowych liczb i wyliczeń, mogących zainteresować wyłącznie inżyniera.

Jeśli chodzi o stronę etnograficzną pracy, to zawiera ona mnóstwo rzadkich elementów, jak np. nadawanie przez mieszkańców brzegów rzek "przezwisk" statkom nie posiadającym nazwy, lub urabianie przezwisk od nazwy posiadanej. I tak widzi się ironiczną nieufność do nowoczesnej techniki, kiedy mieszkańcy Konstancy nieukończony parowiec mający otrzymać nazwę "Stephanie" chrzczą "Steh fahr nie". Niemniej jednak nie

zawsze właściwa interpretacja materiału obniżą wartość tej pracy dla badaczy kultury ludowej. Autor nie jest bowiem człowiekiem wdającym się w szczegóły, dociekania czy domysły.

Zamykając swą pracę daje Szymanski na 62 stronach dokładną informację o wykorzy[illegible]ch przez siebie archiwaliach, podaje przypi[illegible]y do tekstu i wykaz wykorzystanej literatury, a 23 strony skorowidza ułatwiają prędkie odszukanie potrzebnych zagadnień. Prawdziwą okrasę pracy stanowi 58 rzadkich doskonałych ilustracji, na których - podobnie jak w tekście - seria statków pochodzących z Berlina i Magdeburga.

mgr Adam Reszka

CASSON LIONEL: The Ancient Lariners. The Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times. New York 1959 The Macmillan Com--pany

Autor - profesor historii kultur klasycznych Uniwersytetu w Nowym Jorku, daje nam w swej pracy historię poczynań morskich świata starożytnego, od kłody na której człowiek przedhistoryczny siedział okrakiem i tratwy - do floty bizantyjskiej. Dzieło oznacza się oryginalnością historycznych dociekań, dając równocześnie do skarbca historii wiele wiekawych i nieznanych faktów historycznych umiejętnie interpretowanych. W znacznej mierze opiera się autor na nigdzie dotychczas nie publikowanych najnowszych odkryciach archeologicznych. Szczegółowe omówienie typów statków i okrętów wojennych, metod prowadzenia

wojen morskich, starożytnych locji - prądów, wiatrów i aktualnych portów Morza Śródziemnego, ciągłego niebezpieczeństwa piractwa i wszystkich zawiłości starożytnego handlu morskiego jest ożywione licznymi anegdotami, które w niczym nie umniejszają wartości rzetelnie opracowanego, zwartego dzieła, opartego na konkretnych faktach, a będącymi tylko świadectwem poczucia humoru autora.

Książka ta może być pożyteczna zarówno dla studentów jak i szerszej rzeczy czytelników interesujących się sprawami nautologii, co potwierdził cykl odczytów autora dla widzów telewizji amerykańskiej, które cieszyły się niezwykłym wzięciem.

/Rec. The American Historical Review, London, April 1959 Vol. LXIV, No 3, s. XXXVI/.

mgr Adam Reszka.

ZYGMUNT BROCKI: Kot i kotwica - historyjek z życia terminów morskich zbiorek pierwszy, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1961, ss. 144.

Zbiorek popularnonaukowych szkiców z dziejów różnych terminów morskich następujących kręgów semantycznych: kotwica, kompas, log, szczur lądowy, wilk morski, nazwy pojazdów wodnych /kaik, kajak, skif, czajka, łajba/, żeglarek, nawigacja; nadto dwa ogólne rozdziały n.t. dociekań etymologicznych, głównie na przykładzie etymologii nazw Gdańsk i Sopot. Książeczka ilustrowana jest prawie loo dowcipnymi rysunkami E. L. Karłowskiego. aZ

TADEUSZ NOWAK: Cztery wieki polskiej książki technicznej 1450-1850, Państwowe Wydawnictwo Techniczne, Warszawa, 1961, ss. 357, 3 nlb.

Jest to antologia polskiego piśmiennictwa technicznego. Podaje fragmenty niektórych książek lub prac zamieszczonych w czasopismach /poprzedzone krótkimi objaśnieniami odnośnie do osoby autora i samego dzieła/, inne zaś tylko charakteryzując /bez cytowania fragmentów/. Ogółem przedstawiono 124 prac 76 autorów lub tłumaczy. - Z zakresu techniki morskiej znajdujemy tylko jeden fragment, mianowicie z Archelii Diega Uffano, przetłumaczonej przez Jana Dekana /Archelia, to nauka i informatja o strzelbie i o rzeczach do niej należących, Leszno 1643/, fragment dotyczący podnoszenia wraków i wyposażenia nurków /Jakoby okrętu z działami i ze wszystkim co na nim jest z wody dobyć/, zilustrowany reprodukcjami dwóch rysunków z tego dzieła. Wojciecha Bystrzonowskiego Informacja matematyczna rozumie ciekawego Polaka /.../, Lublin 1743, została tylko krótko omówiona /bez cytowania fragmentów/, z zaznaczeniem, że dziełko to zawiera również zagadnienia techniki morskiej /Informacja hydrograficzna/.

z.b.

Z C Z A S O P I S M

"Kwartalnik Historii Kultury Materialnej"

W nrze 2 rocznika VIII /1960/: Krystyna W a l i g ó r s k a, KONSTRUKCJA STATKÓW PŁYWAJĄCYCH PO SANIE I WIŚLE W XVIII W. /s. 229-241, 9 tabl. na wklejkach, w tekście 8 rys./. Po Materiałach do techniki spławu rzecznego na Sanie i średniej Wiśle w XVII i XVIII w. Józefa Burszty, ogłoszonych w tymże "Kwartalniku" w r. 1955 /nr 3/, materiał Waligórskiej jest drugim na temat dawnego spławu, ogłoszonym w ostatnich latach. Autorka opublikowała mianowicie odnalezione przez siebie w Państwowym Archiwum w Krakowie pomiary wraz z opisem 7 typów polskich statków używanych w wieku XVIII do spławu zboża na Sanie i Wiśle, pomiary sporządzone w r. 1796 na zlecenie władz austriackich przez inż. Beneventusa Losy von Losennaua. Reprodukcje rysunków, szkuty, dubasa, byka, łyżwy, kozy, galara i berlinki. Wykaz polskich i niemieckich terminów wg tekstu źródła /57 pozycji/.

W nrze 3 tegoż rocznika: Henryk S a m s o n o w i c z, MATERIAŁY DO DZIEJÓW ŻEGLUGI MORSKIEJ W XVII W. /RUCH W PORCIE GDAŃSKIM W 1688 R/ /s. 299-311, w tekście 8 tabl./. Analiza źródła znajdującego się w zespole ksiąg komory palowej w Wojewódzkim Archiwum Państwowym w Gdańsku. Zestawienia ogólne liczby statków /w miesiącach IV-XII/, ruch dzienny statków, pojemność statków, ruch miesięczny, porty ojczyste i armatorzy, dochody portu.

Nr 1 rocznika IX /1961/ przyniósł PRÓBĘ ANALIZY WARTOŚCI ŁODZI SŁOWIAŃSKICH JAKO STATKÓW PEŁNOMORSKICH Mieczysława P r o s n a k a /s.

35-44, w tekście 6 rys./, niestety bezwartościową, a we wnioskach bałamutną, oraz dwie pozycje z zakresu historii rybołówstwa morskiego: Zdzisława B a t o r o w i c z a STACJE I TONIE W DAWNYM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM NA POMORZU GDAŃSKIM /45-52, w tekście 2 tabl./ i Jadwigi K u c h a r s k i e j ORGANIZACJA PRACY RYBAKÓW KASZUBSKICH NA TONIACH /s. 53-64, w tekście 7 tablic/, gdzie materiał od r. 1900 do 1958. W tymże numerze notatka Aleksandra G i e y s z t o r a o pracach nad wydobyciem okrętu "Wasa".

Z nru 2 rocznika IX zanotujemy informację źródłoznawczą Jana M a ł e c k i e g o KRAKOWSKIE KSIĘGI CELNE I PROBLEM ICH WYDANIA /s. 251-273/, gdzie m. in. omówienie znaczenia ksiąg celnych jako źródła historycznego /s. 251-254/ i stanu zachowania staropolskich rejestrów celnych /s. 254-260/.

zb

"TRUDY INSTITUTA ISTORII JESTIESTWOZNANIJA I TIECHNIKI"

W tomie 37 /"Istorija geołogo-gieograficzeskich nauk", wypusk 2/, wyd. 1961, ukazała się praca A. P ł a c h o t n i k a pt. ISTORIJA IZUCZENIJA OKEANOW I MORIEJ /s. 52-82/. Jest to krótkie podanie rezultatów pracy autora o historii oceanografii fizycznej: badania oceanograficzne od starożytności do ostatnich dziesiątków lat XIX w. /s. 52-59/, rozwój w końcu XIX i początkach XX w. /s. 59-65/, okres po pierwszej wojnie światowej do dziś /s. 65-79/. Wykaz literatury obejmuje 32 pozycje.

zb

Dyskutujemy!

PRZEDMIOT I ZADANIA NAUTOLOGII

Termin nautologia spełnia obecnie przede wszystkim rolę hasła, tajemniczo brzmiącego dla profanów, swojskiego - dla wtajemniczonych, których grono skupiło się w Polskim Towarzystwie Nautologicznym. Wspólną cechą osób należących do tego grona jest głębokie zainteresowanie różnymi sprawami dotyczącymi morza. Wachlarz tych zainteresowań jest rozległy, jak tego dowodzą różne projekty działalności PTN, oraz materiały publikowane w "Biuletynie Nautologicznym". Od badań socjologicznych załóg statków do uprawiania propagandy morza na wzór Ligi Morskiej, od tematyki marynistycznej w starofrancuskiej literaturze do sytuacji prawnej maklera, od opisu działalności niektórych przedsiębiorstw żeglugowych sprzed 10 lat do opracowywania i wydania encyklopedii morskiej. Ta wszechstronność zainteresowań nautologicznych wywołuje u niektórych osób zastrzeżenia i odstręcza je od hasła nautologii.

Twórca tego terminu, inicjator i spiritus movens PTN, Władysław Drapella, widział w nautologii dyscyplinę zajmującą się najszerzej pojętymi procesami rozwoju budownictwa okrętowego, żeglugi i portów, rozpatrywanymi łącznie, z silnym podkreśleniem współzależności rozwoju. Zaba wszczęcia dyskusji nad możliwością uproszczenia tego pojęcia, a zarazem osiągnięcia jego większej precyzji, zainicjowania w nrz 1 "Biuletynu Nautologicznego" przez postawienie tezy dyskusyjnej, że nautologia - to historia uprawy morza, nie powiodła się, bo dyskusja wygasła po 2 głosach.

Po 3 latach istnienia PTN nadeszła pora, aby jak najściślej a zarazem jak najprościej zdefiniować pojęcie nautologii, wyznaczając dokładnie jej przedmiot, aby przez to ułatwić ustalenie konkretnych zadań, których realizacją zajmie się PTN w następnym okresie.

W definicji W. Drapelli wysunięte jest na pierwszy plan badanie współzależności procesów rozwojowych. Sformułowanie to nie budzi zastrzeżeń. Wątpliwości powstają natomiast w związku z pozostałą treścią dotyczącą procesów rozwojowych t.j. innymi słowy, dziejów budownictwa okrętowego, żeglugi i portów. Zastrzeżenia wynikają z faktu istnienia osobnych dyscyplin historycznych usankcjonowanych tradycją, szczycących się pokaźnym dorobkiem: historii gospodarczej, historii techniki i historii nauki. W każdej z nich jest miejsce na tematykę morską np.: historia przemysłu okrętowego, historia techniki budowy statków i historia nauk o teorii, konstrukcji i budowie statków. Jak te odrębne dyscypliny pogodzić z nautologią? Czy wobec powołania do życia nautologii mają one ustąpić z pola, czy też mogą egzy

stować obok nautologii, a może w jej cieniu? Jeżeli przyjmiemy ostatnie ewentualności, to może powstać taka sytuacja, że dwa dzieła pisane na ten sam temat, np. historia budownictwa okrętowego, mogą być zaliczone do dwóch odrębnych dyscyplin w zależności od tego, czy jeden z autorów uwzględnił współzależność rozwoju statku, portu i żeglugi, czy też nie.

Przytoczone względy przemawiają przeciw określaniu nautologii jako dziejów budownictwa okrętowego, żeglugi i portów, gdyż grozi to zamieszaniem w nauce.

Czyżby więc ograniczyć przedmiot nautologii do badania współzależności rozwoju statków, żeglugi i portów. To za mało jak na przedmiot odrębnej dyscypliny. Osobna nauka o współzależności rozwoju byłaby jakimś dziwolągiem.

Powróćmy do punktu wyjścia, do niezwykłej rozległości wachlarza zainteresowań ludzi skupionych pod hasłem nautologii. Zastanówmy się, jak możnaby zakwalifikować wymienione uprzednio przedmioty ich zainteresowań.

Czym są formy współżycia załogi statku, który mi chce się zajmować socjologia? - Są to składniki kultury morskiej.

Czym jest propaganda czy popularyzacja morza? - Składnikiem kultury morskiej.

Pod kategorię składników kultury morskiej podciągniemy również: instytucję maklera, dorobek przedsiębiorstwa żeglugowego rozumiany jako nabyte doświadczenie i rutynę prowadzenia działalności, marynistyczny utwór literacki średniowiecznego poety francuskiego, encyklopedię morską.

To samo okaże się, gdy będziemy po kolei przeglądać artykuły i notatki "Biuletynu Nautologicznego". Istnieje więc wspólny mianownik dla zainteresowań wszystkich ludzi spod znaku nautologii - - kultura morska.

Pora zastanowić się, czym jest kultura morska.

Pojęcie kultury jest wieloznaczne. W najszerszym ujęciu, idąc za socjologiem S. Czarnowskim, przyjmujemy, że kultura - to całokształt zobiektywizowanych elementów dorobku społecznego, wspólnych szeregowi grup, ustalonych i zdolnych do rozprzestrzeniania się.

Kulturą morską nazwiemy więc w skrócie - całokształt dorobku społecznego dotyczącego morza. A więc będzie to nauka /wiedza i instytucje naukowe/, sztuka /dzieła literackie, plastyczne, muzyczne/, prawo, różne normy i zwyczaje współżycia, formy organizacyjne, formy postępowania, stosunki gospodarcze i społeczne oraz obszerna dziedzina kultury materialnej.

Nie ma i zapewne nigdy nie będzie jednolitej, gigantycznej nauki o kulturze - ogrom jej zjawisk wymyka się spod możliwości ujęcia w jednej dyscyplinie. Istnieją natomiast pojęcia teorii kultury oraz historii kultury jako odrębnych dyscyplin.

Historia kultury nie zaprzecza w niczym istnieniu historii poszczególnych dziedzin kultury lub historii poszczególnych grup jej składników. Ujmuje ona rozwój kultury niejako z wyższego wymiaru niż poszczególne historie. Właśnie w historii kultury jest miejsce na podkreślanie współzależności wszystkich zjawisk.

Kultura morska jest czymś bardziej uchwytnym niż kultura w ogóle. Tym bardziej uchwytną wydaje się historia kultury morskiej.

Doszliśmy do momentu, kiedy można sobie postawić pytanie, czy definicji nautologii opracowanej przez W. Drapellę nie można sformułować inaczej, nie zmieniając jej istotnej treści. Wydaje się, że tak.

Krótka definicja - nautologia to historia kultury morskiej odpowiada koncepcji W. Drapelli, a nie kryje w sobie tych niebezpieczeństw, co sformułowanie dotychczasowe.

Obok historii kultury morskiej mogą bowiem prosperować różne samodzielne dyscypliny historyczne, dotyczące gospodarki, techniki, nauki, sztuki, prawa, zwyczajów morskich itd. zajmujące się wycinkami kultury morskiej. Nautologia jako historia całokształtu kultury morskiej jest czymś odrębnym, czymś co korzysta z wyników szczegółowych dyscyplin historycznych dla wykazania wszelkich współzależności cząstkowych procesów rozwojowych.

Nautologia będzie potrzebna wszystkim historykom poszczególnych dziedzin kultury morskiej, da im bowiem możność oglądania ich własnej dyscypliny z głębszej perspektywy. Nautologia będzie także potrzebna wszystkim ludziom głęboko zainteresowanym morzem - da im bowiem najbardziej syntetyczne spojrzenie na całość ich zainteresowań.

Przyjmując, że przedmiotem nautologii jest historia kultury morskiej, możemy łatwo określić zadanie jakie staje przed nautologami polskimi -

- opracowanie monografii dziejów kultury morskiej Polski na tle historii kultury morskiej świata. Jest to zadanie zakrojone na wielką skalę i na długi okres czasu. Jako wstęp do niego należy uznać:

- opracowanie szczegółowej analizy pojęcia kultury morskiej,

- nawiązanie do światowego nurtu badań z zakresu historii kultury morskiej,

- opracowanie encyklopedyczno-bibliograficzne zarysu historii kultury morskiej,

- dołożenie starań, aby dla wszystkich dziedzin kultury morskiej w Polsce powstały opracowania historyczne.

Po zrealizowaniu zadań wstępnych nadejdzie pora na opracowanie wielkiej syntezy nautologicznej.

mgr St. Ludwig

U W A G I

o referacie mgra Stanisława Ludwiga "Przedmiot" i zadania nautologii"

Odpowiadam w punktach:

1. W referacie punktem wyjścia mającym określić przedmiot nautologii jest wypadkowa zainteresowań /obecnych/ członków PTN. Metą - stwierdzenie, że wszystkie te zainteresowania wchodzą w zakres dyscypliny nazwanej kulturą morską.

Do tego samego wniosku dochodzi Kol. St. Ludwig badając rejestr tematów "Biuletynu Nautologicznego".

Mam zastrzeżenia, co do tej linii rozumowania.

2. Badania socjograficzne planowane przez PTN mają objąć nie tylko załogi statków ale również przedsiębiorstw, instytucji naukowych, etc. również szersze środowisko społeczne w celu zbadania, jak elementy wiedzy nautologicznej przenikają do tych środowisk, jak się w świadomości osób je tworzących kształtują, jakim ulegają przekształceniom i przewartościowaniom etc. Na tej podstawie będzie można wyciągnąć interesujące wnioski, opracować mapy itd.

3. Studium z literatury starofrancuskiej nie było studium literackim lecz wyszukaniem /znowu/ elementów nautologicznych w tekstach literackich. A więc nieporozumienie wynikające właśnie z przyjmowania innej postawy wobec zagadnienia.

4. Mówi się stale o wydaniu encyklopedii nautologicznej, a nie morskiej.

5. Nie różnorodność zainteresowań odstręcza ludzi od PTN i nautologii - lecz brak przygotowania do podjęcia prac tego typu, brak historyków prawodawstwa morskiego i analogicznie jeśli chodzi o wodne drogi śródlądowe, brak historyków szkutnictwa i okrętownictwa, brak historyków ekonomistów mogących podjąć prace nad dziejami portów itd., itd. Brak historyków nawigacji, historyków piśmiennictwa tego typu. Wreszcie brak źródeł własnych i obcych.

6. Podana w referacie Kol. Ludwiga moja definicja nautologii jest poprawna, ale nie wynika z niej, że nautologię uważam za naukę historyczną obejmującą wydzieloną tematykę badawczą w zasięgu powszechnym.

7. Artykuł nie wywołał dyskusji, ponieważ zbyt autorytatywnie rozstrzygał o tym, co myślał projektodawca. Zaczynając dyskusję trzeba solidnie przeanalizować materiał, przeprowadzić z projektodawcą dyskusję /polemikę/, wskazać błędy, porównać z innymi podobnymi koncepcjami etc. A dopiero, po tych zabiegach, dawać swoją definicję zagadnienia. No i pisać! Udowadniać pracami swoje stanowisko. Uwagi innych dyskutantów były bez znaczenia, gdyż nie stawiały zagadnienia i nie rozwiązywały go.

8. Potrzeba uproszczenia definicji na użytek powszechny może być brana pod uwagę, ale nie kosztem samego zagadnienia. Oczywiście przyjęcie przez członków Rady czy nawet ogół członków PTN prostszej i jaśniejszej definicji nie może wpłynąć na określanie nautologii inaczej, np. przeze mnie lub innych badaczy prowadzących identyczne studia.

9. Na str. 58 Kol. St. Ludwig odrzuca możliwość badania w ramach nautologii historii budownictwa okrętowego czy szkutnictwa, ponieważ istnieje możliwość prowadzenia tego typu badań w ramach historii techniki. Dopuszcza jednak badanie dziejów okrętownictwa jako zjawiska historycznego czy historyczno-technicznego w obrębie dziejów kultury morskiej? Myślę, że są to wątpliwości urojone. Spory kompetencyjne zawsze będą istniały i istnieją. Historycy zaprzeczają historii nauki praw do rangi osobnej dyscypliny badawczej. Historycy mają zastrzeżenia do historii techniki, prowadzonej przez techników, a technicy vice versa. Historia kultury też jest nauką historyczną. Istotę zagadnienia stanowi ściślejsze określenie stanowiska badawczego.

Nautologia - dyscyplina badająca rozwój historyczny żeglugi, portów i stoczni wraz z procesami towarzyszącymi. Nautologia przyjmuje /to jest określenie stanowiska badawczego/, że wymienione procesy są paralelne i współzależne. Ponieważ te procesy są nurtami kulturalnymi - nautologia /na użytek powszechny/ jest dyscypliną naukową badającą dzieje kultury.... Jakiej? Dla mnie nie morskiej. To już dowadniałem. Kultury pewnego typu, obejmującego pewne środowisko ludzkie i środowisko pod wpływem tej kultury się znajdujące, wreszcie środowisko, które /np. w Polsce/ chcielibyśmy objąć tym wpływem. Terytorialne określenie kultury mi nie odpowiada, możnaby więc mówić o kulturze górskiej itp. Odpowiada mi rzeczowe określenie kultury np. kultura górnicza, rybacka marynarska, lub kultura techniczna, literacka, etc. językowa, itd. Dlatego konsekwentnie wspomniałem w którejś pracy, że nautologię można uważać za dyscyplinę badającą kulturę nautologiczną,

a Kol. H. Wilczewski rzucił projekt nazywania tego działu socjografii, która ma badać interesujące nautologię środowiska socjonautologią lub etnonautologią jeśli chodzi o tematykę etnograficzną tegoż środowiska.

Nie chciałbym rezygnować z takiego ustawienia zagadnień, gdyż prowadząc swoje prace na nich się opieram, staram się je wyjaśniać, określać etc. Pomagają mi w pracy i wiele ułatwiają. Nie mam natomiast nic przeciwko uznawaniu przez innych tych założeń za błędne i tworzeniu innych koncepcji badawczych.

Tak pojęta przeze mnie nautologia ma szereg dyscyplin pomocniczych. Można zastanowić się nad wykazem tych dyscyplin.

10. Chciałbym się zastrzec przeciwko włączaniu popularyzacji, w tym charakterze, jak to uczyniono w referacie, do nautologii, jako jakiejś cechy charakterystycznej.

Popularyzacja to inne zagadnienie. Wszystkie towarzystwa naukowe w statutach swych mają wymienioną popularyzację swych i pokrewnych tematów oraz popularyzację nauki.

Ponieważ PTN jest stowarzyszeniem skupiającym minimalny procent naukowców, a kraj znajduje się w specyficznych warunkach historycznych i gospodarczych, ponieważ rzucono u nas pewne ciekawe myśli nie mające odpowiednika w innych państwach /wychowanie morskie np./ warto skupić siły i działać na szerszym odcinku niż zamknąć się w nautologicznym getto. Kontakt z życiem to też obowiązek naukowy. Dlatego w numerze 11-12 poświęciłem obszerny artykuł zagadnieniu uspołecznia-

nia wiedzy i tworzenia szerokich społeczności specjalistycznych. Towarzystwo, każde towarzystwo, a nasze specjalnie, musi oprzeć się na bazie ludzi uświadomionych.

W zakończeniu Kol. St. Ludwig podaje wykaz kierunków badań. Należy go przeredagować i poszerzyć zgodnie z w.w. założeniami. Trzeba zaczynać od podstaw nie od góry. Kto opracuje wymienione tematy nie będąc specjalistą lub chociażby dobrym znawcą podstawowej dziedziny składającej się na pojęcie kultury nautologicznej/morskiej/? Ponadto projekt badań musi obejmować i warsztat pracy. Dlatego przypominam o koniecznej i pilnej potrzebie stworzenia ośrodka badawczego. Chałupnicze studia i prace to etap wstępny. Ośrodek to wstęp do rozpoczęcia badań, dyskusji i doświadczeń.

W. A. Drapella

MATERIAŁY BIOGRAFICZNE

Apel PTN, skierowany do osób mogących zgłosić nazwiska marynarzy biorących udział w drugiej wojnie światowej - doczekał się pewnego oddźwięku. Otrzymaliśmy kartki biograficzne /wzór ich został zamieszczony w numerze 7-8 "Biuletynu Nautologicznego" z 1958 roku/ dotyczące następujących osób:

ANTONI LEWINSKI, ur. 30.IX.1922 r. W roku 1933 był uczniem PSM. W chwili wybuchu wojny znajdował się na "Darze Pomorza". W roku 1940 był w Londynie. Od tego czasu brak o nim wiadomości. Ojciec jego, p. Juliusz Lewiński, prosi o wiadomości.

TADEUSZ MOKRSKI, por. mar. Był w załodze ORP "ORZEŁ". Zginął wraz z okrętem. Rodzina mieszka w Sopocie.

ZYGMUNT STARSZAK, ur. 26.VII.1912 r. Służył w marynarce wojennej od 1933 roku. Ostatnio na okręcie "Nurek". Zginął w dniu 1.IX.1939.

Pan Zygmunt Mierniczek /Gdańsk/ nadesłał nam listę nazwisk ochotników, Polaków z Argentyny, którzy służyli w polskiej flocie.

Oto zgłoszone przez niego nazwiska:

BOLESŁAW BIELSKI, ur. 1923, artylerzysta na ORP "Slązak", /1943-1945/.

JOZEF DEJNECKA, ur. 1922, st. mar. na ORP "Slązak" /1943-1945/. Odznaczony trzykrotnie medalem morskim.

ALEKSANDER KRUPKA, ur. 1911, st. mar. artylerzysta na ORP "Slązak" /19[illegible]-1945/. Odznaczony trzykrotnie medalem morskim.

MIECZYSŁAW FILAK, ur. 1911, mar. artylerzysta na ORP "Slązak" /1942-1945/.

JAN MASIERAK, ur. 1919, st. mar. artylerzysta na ORP "Slązak" /1942-1945/. Odznaczony trzykrotnie medalem morskim.

ZYGMUNT PIOTR MIERNICZEK, ur. 192o, st. mar. artylerzysta na ORP "Slązak". Odznaczony trzykrotnie medalem morskim.

JAN PRUCNAL, ur. 1923, st. mar. artylerzysta na ORP "Krakowiak", /1943-1945/.

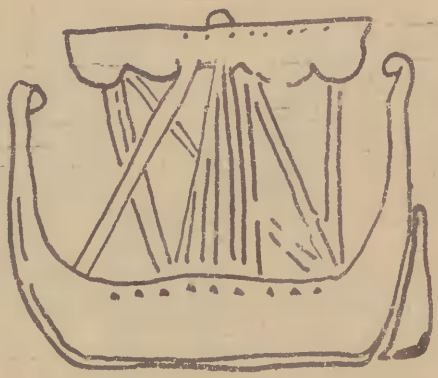
MICHAŁ TAŁANDA, ur. 1923, st. mar. artylerzysta na ORP "Slązak" /1942-1945/. Odznaczony trzy krotnie medalem morskim.

MIECZYSŁAW WIDŁA, ur. 1923, st. mar. artylerzysta na ORP "Slązak". /1942-1945/. Oznaczony trzykrotnie medalem morskim.

WŁADYSŁAW WIDŁA, ur. 1922, mar. na ORP "Slązak". Odznaczony trzykrotnie medalem morskim.

JAN WISNIEWSKI, ur. 1919, mar. na ORP "Slązak" /1942-1945/. Odznaczony trzykrotnie medalem morskim.

JAN WŁODEK, ur. 1918, mar. na ORP "Ślązak" /1942-1945/. Ochotnik z Urugwaju. Odznaczony trzykrotnie medalem morskim.



Miscellanea

inż. Aleksander Potyrała
Warszawa, Obserwatorów 8.

NOTATKA
W SPRAWIE MORSKIEGO SZKOLNICTWA TECHNICZNEGO
opracowana na zlecenie
Departamentu Morskiego
Ministerstwa Przemysłu

I. Uwagi ogólne:

W związku z potrzebą organizacji przemysłu okrętowego, a więc zarówno stoczni morskich jak śródlądowych, następnie przemysłów pomocniczych, instytucji klasyfikacyjnych i instytutów badawczych, wysuwa się na pierwszy plan sprawa właściwego zorganizowania morskiego szkolnictwa technicznego, dla trzech poziomów zasadniczych, więc niższego, średniego i wyższego, a ze względu na obecne warunki wojenne i powojenne, również szkolnictwa dokształcającego: W ścisłym związku z wymienionymi zagadnieniami stoją dalsze sprawy, a w szczególności: zagadnienie wykładowców, sprawa fachowych podręczników i pomocy naukowych i wreszcie sprawa rozmieszczenia w terenie poszczególnych szkół.

Zorganizowanie morskiego szkolnictwa technicznego napotyka na wszystkie trudności, z jakimi będzie miało do czynienia szkolnictwo techniczne innych specjalności; oprócz nich należy się liczyć z kłopotami dodatkowymi wynikającymi z faktu, że jest to dziedzina, w polskich warunkach w dużej mierze, nowa; ta nowość ma jednak i swoją dodatnią stronę, mianowicie będzie można organizację przeprowadzić według nowoczesnych pojęć. W tym względzie bez obciążania balastem rutyny lub tradycji.

II. Sprawa ustroju:

Szkolnictwo techniczne morskie należy podzielić na trzy podstawowe stopnie, więc: a/ niższe, tj. kształcące rzemieślników; b/ średnie o poziomie licealnym, kształcące techników; c/ wyższe, na poziomie politechnicznym, kształcące inżynierów.

Z uwagi na zdezorganizowanie szkolnictwa technicznego przez Niemców, na skutek którego młodzież ucząca się opóźniła się z rozpoczęciem lub zakończeniem rozpoczętych nauk o kilka lat, oraz ze względu na duże zapotrzebowanie pracowników dla przemysłu okrętowego i uzupełniających instytucji, celowym jest stworzenie szkolnictwa dokształcającego również dla trzech poziomów zasadniczych, więc niższego, średniego i wyższego, a przeznaczonego dla tych rzemieślników, techników i inżynierów, którzy z innych dziedzin przemysłu chcieliby przejść do przemysłu okrętowego oraz dla tych, którzy swoje wykształcenie przerwali na skutek wojny, a obecnie zmuszeni są pracować.

a/ szkolnictwo niższe, powinno być oparte na zakładowych szkołach rzemieślniczych, organizowanych środkami większych stoczni okrętowych, w ich łonie, lecz pozostających pod ogólnym nadzorem ministerstwa oświaty i ministerstwa przemysłu.

Szkoły te miałyby za zadanie kształcić młodzież starszą wiekiem, pracującą już w odnośnych zakładach wytwórczych: szkoły zakładowe stanowić powinny etap pierwszy organizacji szkolnictwa na poziomie niższym, oprócz szkół wymienionych należy zorganizować odpowiednią ilość szkół o poziomie gimnazjów, do których uczęszczałaby młodzież po skończeniu szkół powszechnych, a więc nie pracująca jeszcze w przemyśle; uruchomienie tego typu szkół rzemieślniczych należałoby traktować jako etap drugi.

Sprawa organizacji wewnętrznej obu typów szkół rzemieślniczych powinna być wzorowana na podobnych, istniejących zarówno przy przemyśle metalowym jak samoistnie. Należałoby przewidzieć szkolenie rzemieślników następujących specjalności: kadłubowców, instalatorów rurociągów okrętowych, montażystów maszyn okrętowych, elektryków okrętowych, stolarzy i malarzy okrętowych. Wymaga to osobnego opracowania.

Nadmienić tutaj należy, że w ostatnich latach przed wojną istniały dwie szkoły rzemieślnicze, kształcące młodzież dla potrzeb przemysłu okrętowego i to zorganizowane w formie kursów popołudniowych przy warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni i przy takich warsztatach w Pińsku.

b/ <u>szkolnictwo średnie:</u> W roku 1936 uruchomiony został Wydział Okrętowy przy Państwowej Szkole Technicznej w Warszawie /ul. Boboli 14/. Wydział ten zorganizowano analogicznie do istniejących już dwóch wydziałów tej szkoły, a mianowicie: samochodowego i lotniczego. Wydział ten istnieje dotychczas z przerwą roczną 1939/40, przy czym program nauki w latach 1942/43 i 1943/44 został przez okupantów niemieckich skrócony do 2 lat zamiast 3 normalnych. Łącznie z przedwojennymi dwoma edycjami absolwentów wydział okrętowy wy-

kształcił około 15o techników okrętowych, z których niestety tylko około 2o% ma za sobą dłuższą lub krótszą praktykę zawodową w przemyśle okrętowym, natomiast reszta albo pracowała w przemysłach innych albo w ogóle nie pracowała zawodowo.

Organizacja nauki na wymienionym wydziale była analogicznie z tą w liceach mechanicznych; rok pierwszy nauki, stanowiący podbudowę teoretyczną dla przedmiotów specjalnych, był wspólny dla młodzieży całej szkoły a rozdział specjalności następował dopiero począwszy od drugiego roku nauki. Naukę i ćwiczenia praktyczne w szkole uzupełniała dwumiesięczna praktyka w przemyśle okrętowym, organizowana grupowo w miesiącach letnich, po ukończeniu 2-go roku nauki; pozatym - jak zresztą w innych liceach, po pierwszym roku nauki, uczniowie przechodzili praktykę wakacyjną w przemyśle metalowym.

Ustrój wewnętrzny wydziału okrętowego przewidywał dotychczas jedynie specjalizację w kierunku budowy kadłubów okrętowych, zarówno morskich jak śródlądowych; ustrój ten należałoby rozbudować w najbliższych latach dla specjalizacji w kierunku maszyn okrętowych i elektrotechniki okrętowej, a z czasem rozdzielić jeszcze dalej i wówczas wydział techniki okrętowej obejmowałby trzy specjalizacje, i to: budowa kadłubów, budowa maszyn okrętowych i elektrotechniki okrętowej.

Zrozumiałe jest, że wiele przedmiotów byłoby dla wszystkich trzech kierunków wspólne i właściwa specjalizacja następowałaby po drugim roku nauki. Ustrój i organizacja szkoły tego typu wymaga bliższego opracowania.

c/ szkolnictwo wyższe. Jakkolwiek na wydziale techniki okrętowej Politechniki Gdańskiej grupo-

wała się polska młodzież obierająca wymieniony kierunek nauki, to jednak wydział ten w każdym względzie pozostał niemiecki z wszelkimi tego faktu dla Polaków konsekwencjami, więc w postaci różnego rodzaju utrudnień w studiach włącznie do usuwania ich przemocą i tp. ksesów ze strony rozagitowanej młodzieży niemieckiej, wobec których władze politechniki nie chciały zastosować najmniejszych nawet hamulców moralnych lub dyscyplinarnych. Z tego względu w roku 1939 przeprowadzone były wstępne studia nad zorganizowaniem wydziału okrętowego na Politechnice Warszawskiej, ale właściwie nie wyszły one poza sferę projektów.

Początki organizacji polskich wyższych studiów z zakresu budownictwa okrętowego znajdujemy dopiero w czasie okupacji w postaci prywatnego kursu uzupełniającego, zorganizowanego przez wykładowców wydziału okrętowego szkoły wymienionej w p. II b, w roku 1943/44 dla siedmiu studentów wydziału mechanicznego Politechniki Warszawskiej. Wybuch powstania w Warszawie przerwał prowadzenie tego kursu mniej więcej w połowie.

Odzyskanie Gdańska otwiera zupełnie nowe możliwości stworzenia od podstaw polskiego szkolnictwa wyższego z zakresu techniki okrętowej; możliwości te wypływają, w zasadzie, z następujących okoliczności: a/ dążenie nasze do odbudowy wszystkich wydziałów Politechniki Gdańskiej wg stanów z czasów niemieckich: b/ Gdańsk - Gdynia stanowić będą ośrodek naszego przemysłu okrętowego; c/ urządzenie techniczne /laboratoria zbiory, pomoce naukowe, biblioteka fachowa/ wydziału okrętowego tej politechniki jeśli ocaleją stanowić będą cenny materiał ułatwiający zorganizowanie nauki, od razu na właściwym poziomie.

Ustrój wewnętrzny Wydziału Okrętowego należy

przewidzieć analogiczny do wydziałów innych politechnik polskich. Przejściowo więc począwszy od jesieni roku obecnego, na przeciąg dwóch, trzech lat, szczególnie z uwagi na organiczoną liczbę wykładowców, należałoby przewidzieć jedynie specjalizację w kierunku budowy kadłubów okrętowych; w tym czasie należałoby zreorganizować program tak, aby studenci mogli specjalizować się w kierunku budowy maszyn okrętowych a po 5 - 6 latach zorganizować jeszcze specjalizację w kierunku elektrotechniki okrętowej. Sprawa organizacji wewnętrznej takiego wydziału wymaga dodatkowego opracowania.

d/ Szkolnictwo dokształcające: należy podzielić na dwie kategorie, a mianowicie: dla rzemieślników /kurs niższy/, dla techników i inżynierów /kurs wyższy/. Należałoby je zorganizować w postaci kursów wieczorowych ze stosunkowo niedużą ilością godzin wykładowych /z uwagi na nie przeciążanie umysłów ludzi z reguły już pracujących/ któreby zawierały, obok wykładów obejmujących całość zagadnień budownictwa okrętowego, w formie encyklopedycznej, wykłady obejmujące konkretne zagadnienia specjalne w ujęciu dostosowanym do nastawiania praktycznego słuchaczy. Organizacja wewnętrzna tego rodzaju kursów powinna być podobna do analogicznych kursów w przemyśle metalowym i wymaga dodatkowego opracowania.

III. Sprawa wykładowców.

Sprawa wykładowców stanowi zagadnienie szczególnie trudne z uwagi na to, że jest to dziedzina techniki, w naszych warunkach, bądź co bądź nowa. Kadry wykładowców muszą być dopiero tworzone, gdyż brak nam jest rezerwuaru sił nauczycielskich, jaki z reguły stanowią technicy i inżynierowie w innych przemysłach dla odnośnego szkolnictwa. Trzon przysz-

łej kadry wykładowców, zarówno dla poziomu wyższego jak średniego stanowić może zespół inżynierów grupujących się dotychczas przy wydziale okrętowym, omówionym w p. II b. Zespół ten składa się z 5-ciu inżynierów specjalistów zarówno w sensie praktyki zawodowej, jak nauczycielskiej, a są to: inż. Berens Mikołaj, inż. Rylke Aleksander, inż. Sipowicz Hilary, inż. Zelenay Adolf i podpisany niżej inż. Potyrała Aleksander.

Trudno obecnie ustalić ilość ocalałych specjalistów budownictwa okrętowego, jest jedno niewątpliwe, że ilość ta jest bardzo szczupła, gdyż niezbyt liczna kadra inżynierów starszej generacji, a więc z ukończonymi studiami w czasach zaborczych, zostałą w dużej mierze wyniszczona przez wojnę obecną, a inżynierów młodszej generacji, tj. absolwentów politechniki gdańskiej, można było do wojny obecnej policzyć na palcach, a i ci są również nie wszyscy osiągalni. Sumarycznie można ocenić stojących nam do dyspozycji inżynierów o jednej ze specjalności mającej wyraz w szkolnictwie technicznym morskim na 25-3o; techników mogących pracować w szkolnictwie niższym i ew. średnim jest również niewielu i liczba ich niewątpliwie nie przekracza 2o-25.

Z pośród tak obliczonych specjalistów należałoby niezwłocznie dobrać dalszych wykładowców młodszych wiekiem aby kadry wykładowców powiększać, co tym bardziej jest konieczne, ponieważ przemysł okrętowy i instytucje administracji morskiej na odcinku technicznym wymagać będą pracy tych ludzi, również poza szkolnictwem.

IV. Sprawa młodzieży.

Kandydatów na wydziały techniki okrętowej wszystkich trzech poziomów będzie dosyć, o czym można sądzić na podstawie

zgłoszeń do odnośnych uczelni, w latach przedwojennych i obecnych. Wśród młodzieży istnieje i wzmaga się żywiołowy pęd ku morzu i entuzjazm dla wszystkich spraw związanych z morzem. Na podstawie kilkuletniej obserwacji mogę orzec, że entuzjazm ten nie jest wcale ogniem słomianym, gdyż wzmaga się w miarę bliższego poznania spraw techniki morskiej. Podkreślić należy również wysoce koleżeńskie współżycie i współzawodnictwo w nauce wśród tej młodzieży.

V. Sprawa literatury fachowej.

W języku polskim brak jest zupełny podręczników technicznych ułatwiających młodzieży naukę a wykładającym nauczanie, dlatego dotychczas posługiwano się prawie wyłącznie notatkami osobistymi i literaturą niemiecką, czasem angielską i rosyjską. Z uwagi na to, iż szkolnictwo techniczne morskie ma być rozbudowane na trzech poziomach, następnie, ponieważ podręczniki niemieckie są obecnie prawie nieosiągalne, a zniszczenie nakładowych księgarni niemieckich nie wskazuję na poprawę w tym względzie w latach powojennych, i wreszcie z uwagi na brak dostatecznej znajomości języków angielskiego i rosyjskiego wśród młodzieży, konieczne jest opracowanie polskich podręczników. Należałoby opracować je w dwóch ujęciach i to: jedno dla poziomu szkół rzemieślniczych, drugie dla poziomu szkół licealnych i politechnicznych równocześnie. Najpilniejszę są następujące podręczniki: a/ Teoria okrętów, b/ Architektura okrętu, c/ Statyka wiązań okrętowych, d/ Maszynoznawstwo okrętowe, e/ Elektrotechnika okrętowa, f/ Organizacja robót na stoczni.

W czasie obecnej wojny poszczególni wykładow-

cy liceum, wymienionego w artykule II b. zapoczątkowali opracowanie tych podręczników, lecz prace te nie są ukończone z powodu ciężkich warunków życiowych i braku środków materialnych. Należałoby te prace doprowadzić do końca.

Nadmienić tutaj muszę, że podręczniki opracowane przed obecną wojną dla Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i dla Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu w swym ujęciu całkowicie odbiegają od potrzeb szkolnictwa technicznego morskiego i jako takie nie mogą stanowić oparcia przy organizacji wykładów w omawianym szkolnictwie.

Równolegle z opracowanymi podręcznikami i ich wydawaniem należałoby rozpocząć wydawanie czasopisma poświęconego zagadnieniom techniki okrętowej a mającego na celu informowanie ogółu ludzi związanych z morzem i pracujących w przemyśle okrętowym w szczególności o aktualnych postępach i prądach nurtujących w technice morskiej i w dziedzinach jej pokrewnych.

VI. Sprawa pomocy naukowych.

Nauka na wydziałach okrętowych, czy to na poziomie szkół gimnazjalnych, licealnych lub wyższych stawia wobec uczącej się młodzieży cały szereg specyficznych wymagań w zakresie pomocy naukowych. Chodzi tutaj szczególnie o pomoce kreślarskie i modele okrętów, następnie o laboratoria naukowe. Jeśli laboratoria wydziału okrętowego Politechniki Gdańskiej /szczególnie wytrzymałościowe i fizyki prądów/ ocalały i jeśli ocalały pomoce naukowe, wówczas sprawa nauczania będzie ułatwiona dla wszystkich trzech poziomów szkolnictwa a szczególnie licealnego i politechnicznego, jeśli na-

tomiast pomoce te i laboratoria przepadły - należałoby niezwłocznie przystąpić do ich kompletowania.

VII. Sprawa terytorialnego rozmieszczenia.

Z uwagi na niedostateczną ilość wykładowców, którzy będą musieli być równolegle wykorzystani w przemyśle okrętowym nadmorskim, względnie w administracji technicznej morskiej nasuwa się logicznie potrzeba zorganizowania szkolnictwa na poziomie licealnym i wyższym w rejonie Gdańska i Gdyni w oparciu o Politechnikę Gdańską. Szkoły rzemieślnicze należałoby organizować przy zakładach przemysłowych w poszczególnych portach, względnie samoistnie, ale o ile możności w portach morskich i śródlądowych.

Jest niewątpliwe, że w instytucjach centralnych w Warszawie /Ministerstwo Przemysłu, Admiralicja/ będzie pewien zastęp ludzi, którzy mogliby się podjąć wykładów w szkołach typu licealnego i politechnicznego, lecz mogą oni być wykorzystani jako wykładowcy dojeżdżający do Gdańska lub Gdyni, a same ośrodki szkolnictwa należy organizować na Wybrzeżu. Również wgląd na to, iż młodzież będzie mogła na Wybrzeżu codziennie zaznajamiać się praktycznie w zetknięciu się z portem i flotą handlową czy wojenną, z zagadnieniami omawianymi na wykładach przemawia za skoncentrowaniem tego szkolnictwa nad morzem.

VIII. Wnioski.

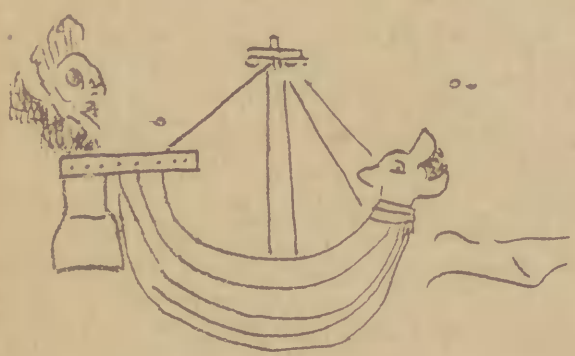
Dla praktycznego zrealizowania technicznego szkolnictwa morskiego należy przeprowadzić następujące prace: a/ ustalić ilość i jakość ocalałych w Politechnice Gdańskiej labo-

ratoriów, zbiorów oraz pomocy naukowych z tamtejszego wydziału okrętowego, b/ opracować statuty organizacyjne dla omówionych czterech kategorii szkolnictwa, c/ opracować programy ramowe dla omówionych czterech kategorii szkolnictwa, dla okresu przejściowego, przewidywanego na 2-3 lata, d/ stworzyć Komisję Organizacyjną wymienionego szkolnictwa, do której wejść powinni specjaliści i przedstawiciele zainteresowanych ministerstw a szczególnie Ministerstwo Oświaty, Przemysłu i Spraw Wojskowych, e/ stworzyć Komisję Wydawniczą dla realizacji podręczników fachowych, f/ stworzyć Komisję dla redagowania i wydawania czasopisma technicznego poprzednio omówionego.

Warszawa, dnia 2o.IV.1945 r.

Ze zbiorów własnych ogłosił

W. A. Drapella



++

Początek K R O N I K I na stronie 2.

++

pomocą Dyrekcji "Żeglugi Krakowskiej" przejął materiały z "Zakładów Maszyn i Aparatury im. St. Szadkowskiego" i przekazał je Sekretariatowi Generalnemu do Gdyni. Waga przesyłki ok. 13o kg. Wartość dokumentów olbrzymia.

AL

O D D Z I A Ł W A R S Z A W S K I

ODCZYT DOC. W. URBANOWICZA

W dniu 16 grudnia 196o roku w Muzeum Techniki NOT w Warszawie doc. W. Urbanowicz wygłosił odczyt pt. "Architektura okrętu w przekroju historycznym". Odczyt ten, zorganizowany staraniem Oddziału Warszawskiego, był ilustrowany ciekawymi przezroczami. Po odczycie wywiązała się ożywiona dyskusja.

z

WYSTAWA MORSKA

W dniu 18 lipca 196o roku z okazji XV-lecia Polski Ludowej na morzu Muzeum Techniki NOT zorganizowało, pod protektoratem Ministra Żeglugi prof. Darskiego, Wystawę Morską /a/

O D D Z I A Ł G D A Ń S K I

KULTURA MORSKA

Z inicjatywy kol. W. Bublewskiego, Dyrekcja 1 Liceum Ogólnokształcącego w Sopocie wprowadziła w roku szkolnym 1960/1961, w klasie VIII A /dla grupy chłopców/ przedmiot nazwany "kulturą morską" Wykłady /1 godzina tygodniowo/ prowadził kol. W. A. Drapella. Równocześnie dojeżdżał on okresowo do Elbląga prowadząc tam, w powołanym z inicjatywy dyr. 1 Liceum Ogólnokształcącego, B. Tarnawskiego, "Kole Nautologicznym", wykłady z dziejów powszechnych żeglugi.

AA

MONOGRAFIA GDYNI

Decyzją Prezydium MRN w Gdyni powołany został 4-osobowy Komitet Redakcyjny Monografii m. Gdyni. W skład Komitetu wszedł i Sekretarz Generalny PTN.

N.

ODCZYT MGR CZ. PTAKA

18.X. 1960 roku odbyło się zebranie naukowe Oddziału poświęcone 500 rocznicy śmierci Henryka Żeglarza. Referat pt. "Portugalia w przededniu ery wielkich odkryć" wygłosił mgr Cz. Pt-k.

IG.

WALNE ZGROMADZENIE ODDZIAŁU

29.XI. 1960 roku odbyło się Walne Zgromadzenie Oddziału. Plan obrad był następujący:

1. Sprawozdanie z działalności OG.
2. Dyskusja nad "BIULETYNEM NAUTOLOGICZNYM".
3. Sprawa Zjazdu PTN.

I.G.

Biuletyn Nautologiczny 1961
MO 325 II

KONTAKTY Z ZAGRANICA

Wydawnictwo ARCHIVES INTERNATIONALES d'HISTOIRE DES SCIENCES w Paryżu zwróciło się do kol. W.A. Drapelli z propozycją napisania recenzji pracy pt. "Le Navire et l'Economie maritime du Moyen Age au XVIIe siécle principalement en Méditerranée" do "BIBLIOGRAPHIE CRITIQUE" tego Wydawnictwa.

Wspomniana publikacja zawiera komplet referatów wygłoszonych na 2 paryskim kolokwium historyczno-morskim, na które kol. Drapella otrzymał zaproszenie, ale nie mógł w nim wziąć udziału.

AL

++
++
++++++++++++++++++++++++++++++++++++

Wydawca:
RADA GŁÓWNA POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO

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

Redaktor techniczny:
Z O F I A D R A P E L L A

Adres
Redakcja i Administracja BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO
G d y n i a lo /Orłowo/
Przebendowskich 3 m. 4
Telefon 292-51

++++++++++++++++++++++++++++++++++++++

BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku
I 0189

S P I S T R E Ś C I

KRONIKA TOWARZYSTWA 2

WALDEMAR NIEMOTKO: Sytuacja prawna maklera morskiego w świetle przepisów obowiązujących w okresie międzywojennym 3

WŁADYSŁAW A. DRAPELLA: Znajomość poszczególnych faz procesu żeglugowego w Polsce w epoce Renesansu 13

RECENZJE I OMÓWIENIA:

POMORSTVO- Smotra pomorske privreda i misli 1960 - przez J. POTERAŁOWICZ 45

Wolfgang Rudolph:Hans Szymanski: Die Anfänge der Dampschiffahrt in Niedersachsen und in angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1861; Casson Lionel: The Ancient Mariners - przez A. RESZKĘ 51

Zygmunt Brocki: Kot i kotwica; Tadeusz Nowak: Cztery wieki polskiej książki technicznej;"Kwartalnik Historii Kultury Materialnej"; "Trudy Instituta Istorii Jestiestwoznanija i Tiechniki" - przez zb. 72

DYSKUTUJEMY!

STANISŁAW LUDWIG: Przedmiot i zadania nautologii 56

WŁADYSŁAW A. DRAPELLA: Uwagi o referacie Stanisława Ludwiga "Przedmiot i zadania nautologii" 62

Materiały biograficzne 67

MISCELLANEA: Materiały do dziejów szkolnictwa morskiego w Polsce /A. POTYRAŁA: Notatka w w sprawie szkolnictwa technicznego - 1945/. 70

KRONIKA TOWARZYSTWA /ciąg dalszy/ 81