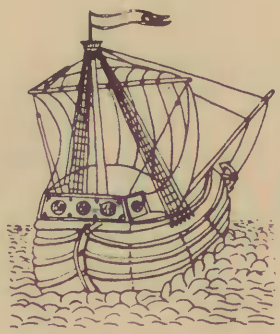
000189

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK



GDYNIA
ROK II • STYCZEŃ-LUTY 1959 • NR 1-2

od Redakcji

MIJA już rok od wydania pierwszego numeru "B I U L E T Y N U N A U - T O L O G I C Z N E G O". Jest on - i prawdopodobnie jeszcze przez cały 1959 rok będzie - jedynym czasopismem PTN. Sytuacja taka wpływa, rzecz jasna, i na charakter i na zakres naszego miesięcznika, gdyż musi on, oprócz informowania członków o sprawach Towarzystwa, pracy jego Oddziałów, działalności Rady, kontaktach z innymi instytucjami oraz publikowania krótkich artykułów i notatek informacyjno-historycznych, spełniać - w miarę swych ograniczonych możliwości - i te zadania, które przy planowaniu naszych zamierzeń, przewidziane były dla innych wydawnictw, a więc: drukować dłuższe artykuły naukowe, biografie czy materiały archiwalne. W przyszłości, oby jak najbliższej, prace te przejmie kwartalnik naukowy "N A U T O L O - G I A", natomiast ukazanie się w roku bieżącym pierwszych zeszytów "E N C Y K L O P E D I I N A U T O L O G I C Z N E J" nie zmieni układu i zakresu "B I U L E T Y N U".

Na okładce: Żaglowiec z w. XV. Kompozycja witrażowa z kościoła w Vatteville z ok. 1470 r. Ze zbiorów reprodukcji W. A. Drapelli.

MGR WALDEMAR NIEMOTKO (Gdynia)

UBEZPIECZENIE ARMATORA
od odpowiedzialności cywilnej

(geneza, źródła, rozwój)

UBEZPIECZENIE armatora od odpowiedzialności cywilnej (w skrócie: ubezpieczenie OCA) jest stosunkowo młodą gałęzią ubezpieczeń morskich, ukształtowaną głównie przez praktykę angielską i obejmującą ryzyka nie pokrywane przez ubezpieczyciela polisą casco.

W Polsce ubezpieczenie to wprowadzone zostało przez Państwowy Zakład Ubezpieczeń w 1955 roku w zakresie ryzyk objętych klasą I "Protection & Indemnity" ("Ochrona i odszkodowanie"), które dadzą się uszeregować w następujące grupy:

a) utrata życia i obrażenia cielesne członków załogi, pasażerów oraz innych osób,
b) ryzyka kolizyjne - w części 1/4 nie objętej polisą casco,
c) ratownictwo morskie i awaria wspólna,
d) koszt usunięcia wraku statku,
e) ryzyka ładunkowe,
f) kary nałożone na statek przez władze,
g) kwarantanna i dezynfekcja statku,
h) niedozwolona dewiacja,
i) inne ryzyka związane z działalnością przedsiębiorstwa żeglugowego.

Geneza wzajemnych ubezpieczeń armatorskich sięga angielskiej ustawy Bubble Act z 1719 roku, która ustanawiając na terenie całego kraju monopol 2 towarzystw ubezpieczeniowych: Royal Exchange Assurance oraz London Assurance Corp., zmuszała armatorów do szukania nowych sposobów pokrywania ryzyk ubezpieczanych przez Lloyd's oraz omawiane towarzystwa na niekorzystnych warunkach lub w ogóle nie przyjmowanych przez nie do ubezpieczenia. Armatorzy, działający na określonym obszarze terytorialnym, poczęli tworzyć kluby ubezpieczeń wzajemnych (mutuel insurance associations, clubs). Ilość różnorodnych stowarzyszeń funkcjonujących na odcinku ubezpieczen morskich tak poważnie wzrosła w połowie XIX wieku, że wydana w 1863 roku ustawa Companies Act zezwalała na organizowanie ich w formie spółek o nieograniczonej odpowiedzialności (unlimited companies) albo spółek ograniczonych gwarancją (companies limited by guaranties). Ustawa ta (znowelizowana ostatnio w 1948 roku) stworzyła dogodne podstawy dla pracy klubów, odtąd bowiem ubezpieczycielem stawał się klub, a nie jak przedtem - jego poszczególni członkowie (members), roszczenia zatem o zapłatę odszkodowania mogły być kierowane w stosunku do klubu jako osoby prawnej[1]. Pozostała natomiast nadal niezmieniona naczelna zasada ubezpieczeń wzajemnych - pokrywania przez członków szkód poniesionych przez innych współczłonków klubowych ("losses are divided among the members")[2]. W praktyce każdy z członków wpłaca do klubu składkę inicjalną w wysokości uzależnionej od wielkości zadeklarowanego własnego tonażu i zależnie od bilansu rocznego p r z e b i e g u s z k o d o w o ś c i - zobowiązany jest do dopłaty (additionel calls) lub otrzymuje

---

[1] J. Arnould, On the Law of Marine Insurance and Average, s. 199.

[2] Ibid, s. 109.

częściowy zwrot wniesionego wkładu[1]. Ponadto członka obowiązuje wpisowe (initial premium) oraz partycypowanie w kosztach handlowych klubu (expenses of management).

Postanowienia angielskiej ustawy Marine Insurance Act z 1906 roku odnoszą się również do ubezpieczeń OCA (ust. 85, p. 4)[2], przy czym dopuszcza on umowne zmiany wyrażone w klauzulach polisowych lub w warunkach klubowych (ust. 85, p. 5)[2]. Stamp Act z 1891 roku reguluje w specyficzny sposób sprawę sygnowania i stemplowania polis (ust. 95, § 1, p. a)[3], w praktyce jednak przy ubezpieczeniach OCA polis w Anglii w zasadzie się nie wystawia.

W oparciu o powyższe główne źródła prawa rozwija obecnie swą działalność 5 dużych oraz kilka pomniejszych angielskich stowarzyszeń armatorów, przy czym na czoło wybijają się tu londyńskie kluby: United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association, Ltd, (P & X) oraz West of England Steam Ship Owners'Protection & Indemnity Association, Ltd. Zarząd klubu prowadzi zazwyczaj firma maklerów ubezpieczeniowych lub przedsiębiorstwa armatorskie, które pobiera za te czynności prowizję. Inną formę zarządu przyjął natomiast w/w klub West of England, w którym funkcje operacyjne spełnia, począwszy od 1955 roku, wybieralny "manager", mający do pomocy zastępcę i sekretarza generalnego. Postanowienia o wypłacie odszkodowań w ważniejszych sprawach zapadają jednak na ogólnym zebraniu dyrektorów (w roku 1958/59 było 22 dyrektorów)[4], będących reprezentantami dużych armatorów i stanowiących jako komitet naczelną władzę klubu[5].

---

[1] Por. A. Sołtys; Zderzenia statków morskich, s. 199.

[2] W. H. Eldridge; Marine policies, s. 255.

[3] Ibid., s. 258.

[4] West of England: Rules 1958/59, s. 1.

[5] W. Zagrodzki: Ubezpieczenia, s. 31.

Zebrania odbywają się raz w miesiącu wg z góry ustalonego kalendarza, przy czym "manager" traktuje niejednokrotnie jako wyrażenie votum zaufania przyjęcie przez komitet proponowanego przez niego sposobu rozstrzygnięcia kwestii. Celem usprawnienia operatywności każdy z klubów dysponuje siecią agentów (correspondents) i lekarzy (medical representatives), rozrzuconych po wszystkich ważniejszych portach świata.

Obok klubów angielskich poważną rolę na światowym rynku ubezpieczeniowym odgrywa również norweski Skuld, który nastawiony jest na obsługę głównie rynku skandynawskiego, chociaż w wyniku zawartego niedawno porozumienia przejął również duży portfel ubezpieczeń OCA z Anglii.

Holenderski Noord-Nederlandsche Protectie Club z siedzibą w Grosingen - posiada raczej znaczenie tylko lokalne. Francja[1], Niemcy ani Belgia nie wykształciły własnych ubezpieczeń OCA i przeważnie korzystają z usług klubów angielskich (np. transatlantyk "Ile de France" jest ubezpieczony w West of England).

W Polsce pojawił się po raz pierwszy problem ubezpieczeń OCA w 1929 roku, w związku z wykupieniem od linii Ellermann 4 statków, które pływając pod nazwami: "Premier", "Rewa", "Łódź" i "Warszawa" - obsługiwały polski ruch emigracyjny. Ponieważ firma Ellermann była członkiem West of England stosunek z tym klubem został utrzymany. Miał on u nas swego przedstawiciela w postaci firmy Bergenske, która nie rozwinęła jednak w tym kierunku żadnej ożywionej działalności. Funkcje pośrednictwa spełniało raczej Gdyńskie Towarzystwo Asekuracyjne "Gdynika", lub też sami armatorzy kontaktowali się bezpośrednio z klubem. Jednocześnie firma ROBUR ubezpieczała swoje statki począwszy od roku 1929 w klubie Skuld, a

[1] C. Ripert, Précis de droit maritime, s. 369.

Żegluga Morska szukała od roku 1934 pokrycia dla swoich linii regularnych w United Kingdom (wyższy rabat, bo wyłączone były koszta leczenia marynarzy w kraju).

Wybuch II wojny światowej wywołał dezorganizację na rynku ubezpieczeniowym, (zwłaszcza po upadku Francji). Większość polskich statków na emigracji pływała w czarterze brytyjskiego Ministry of War Transport i tylko niektóre statki miały pokrycie w West of England (łącznie z ryzykiem wojennym). Koszty leczenia załóg natomiast pokrywała Polska Komisja Ubezpieczeniowa.

W okresie powojennym nastąpiło 1 października 1946 roku przeniesienie siedziby GAL z Londynu do Gdyni, a dla spraw związanych z ubezpieczeniami OCA posługiwano się maklerem ubezpieczeniowym w Londynie. W 1948 roku nastąpiło zerwanie stosunków z United Kingdom i od tej pory armatorzy polscy korzystali wyłącznie z pokrycia w West of England. Sytuacja ich była w tym wypadku wyjątkowa, gdyż nie posiadali członkostwa w klubie, lecz zajmowali pozycje u b e z p i e c z o n y c h. W związku z tym wnosili stałe składki (fixed premium), wyższe od normalnych składek klubowych, ale za to zwalniające ich od późniejszych d o p ł a t nie dających się z góry skalkulować[1] (co mogłoby wywołać przy każdorazowym bilansowaniu okresu obrachunkowego komplikacje z punktu widzenia państwowego planowania gospodarczego). Odnawianie ubezpieczeń następowało na podstawie corocznego oświadczenia PZU, że nie prowadzi ubezpieczeń OCA, co stanowiło dla armatora podstawę do uzyskania zezwolenia dewizowego na zapłacenie składki w londyńskim klubie. W 1955 roku PZU takiego oświadczenia już nie wystawił, bowiem na podstawie zarządzenia ministra finansów rozpoczął prowadzenie ubezpieczeń ar-

---

[1] W. Zagrodzki, op. cit., s. 31

matora od odpowiedzialności cywilnej - we własnym zakresie. Zakład utrzymał współpracę z klubem West of England, którego rozległa sieć przedstawicieli dobrze służy ochronie naszych interesów w odległych portach. Pojawiły się wprawdzie sugestie co do nawiązania współpracy na odcinku ubezpieczeń OCA z norweskim klubem Skuld, zadecydował jednak fakt istnienia licznych powiązań z londyńskim rynkiem ubezpieczeniowym, zwłaszcza w zakresie reasekuracji casco.

W działalności PZU znajdują praktyczne zastosowanie warunki klubowe West of England, których archaicznie czasem brzmiąca forma może być poddana jedynie stopniowo pewnym zmianom. Zakład prowadzi wyłącznie ubezpieczenia w klasie I: "Protection & Indemnity", gdyż na przyjęcie ubezpieczeń klasy II: "Freight, Demurage & Defence" ("Fracht, przestojowe i obrona prawna") nie zdecydował się z uwagi na trudności - jakie mogłyby wyniknąć na przykład w procesach z samego choćby układu strukturalnego naszych resortów.

Zakład utrzymuje współpracę z klubem z pozycji ubezpieczonego, będąc ogniwem pośrednim między polskimi armatorami a angielskim klubem. Stosunek ten posiada więc właściwie cechy reasekuracji.

Czynności operatywne spełnia u nas zorganizowana w ramach Inspektoratu Ubezpieczeń Morskich w Gdyni komórka OCA, podlegająca Zarządowi Centralnemu PZU w Warszawie, przy czym w stosunku do zagranicznego klubu pominięte jest pośrednictwo "Warty", co stanowi wyjątek jeśli chodzi o reasekurację ubezpieczeń morskich w Polsce.

Ubezpieczenie armatora od odpowiedzialności cywilnej jest integralną częścią nowoczesnych ubezpieczeń morskich i zapewnia przedsiębiorstwom armatorskim większą pewność w uprawianiu żeglugi morskiej.

MGR WŁADYSŁAW ANTONI DRAPELLA (Gdynia)

DYKCJONARIUSZ łacińsko-polski JANA MĄCZYŃSKIEGO (VI)

(Przegląd materiału nautologicznego)

d. Jeszcze o rybach

o wymienionych w poprzednim odcinku[1] gatunków ryb trzeba dodać, znaną zapewne w Polsce XVI wieku jedynie podróżnikom i pielgrzymom, drętwę:

"Torpedo [...] nieyaki rodzay morskich ryb, które się w mule na dole pogrążayą, a tayą y ynsze ryby około pliwayące gnuśne czynią y tak ye pożerayą" (k. 459),

oraz dobrze w kraju znanego:

łososia - "Salmo [...] łosoś" (k. 365 v),

minóga - "Ophtalmos etiam piscis quae latine Oculata dicitur Ninóg" (k. 265),

szczupaka - "Lupus etiam piscis. Szczuka, też nieyaki rodzay payąków" (k. 200),

węgorza - "Anguilla,[...] Węgórz" (k. 9 v). - "Fluta, [...] Węgórz albo Murena morska" (k. 132). - "Salsamentum[2], wszelakie rzeczy solone, yako są riby, śledzie, węgorze..."

---

[1] Biul. Naut. 1958, 9-10, s. 16-18.

[2] Rosół z ryb solonych.

Znalezienie polskich terminów dla poszczególnych części ryby nie było zadaniem trudnym. Słownik rejestruje więc: głowę' i 'ogon', zwany też 'pluskiem':

> "Acipenser [...] Riba niepospolita, na którey łuszczina wspak leży, to yest, ku głowie a nie ku ogonowi" (k. 2 v). - "... Morskie konie mayące ogony rybie" (k. 156 v).-"Melamurus [...] Nieyaka ryba czarny plusk, albo ogon mayąca" (k. 214),

'brzuch' i 'grzbiet':

> "Nautilus. Nieyaki rodzay ryb brzuchem w zgórę pływayących" (k. 243). - "... niektórzy miasto grzbieta ribiego mayą" (k. 295),

oraz pletwy nazwane 'oskrzelami', 'skrzela' i 'łuskę' zwaną też 'łuszczyną':

> "Pinnae piscium. Oskrzele rybie" (k. 300). - "Branchiae, [...]Rybie skrzelle" (k. 26 v). - "Crusta [...] Wszelaka łuska albo skorupa [...] też łuska na niektórych morskich rybach" (k. 69 v). - "Desquamo [...] Oczesuyę łuskę, sprawuyę ryby" (k. 411). - "Obtorpuere squamae, łuski na rybie okrzepnęły" (k. 459).

Komplet najważniejszych terminów uzupełniają - 'ości' i krew zwana 'juchą' lub 'potem':

> "Ossa piscium. Ościy rybie" (k. 270 v). - "Ościy z ryby wybierać" (k. 270 v). - "Miasto potu albo yuchy nieyakiey ryby morskiej, którą przed czasy szarłat farbowano" (k. 212 v).

Na tym możemy zakończych przegląd kontekstów rybackich i przejść do omówienia zapisów ostatniej grupy pleiologicznej - wojennej... (Patrz Biul. Naut. 1958, 9-10, przypis 3).

3. Żegluga wojenna

a. Organizacja floty

Okręty, a więc pojazdy wodne trudniące się walką i rozbojem (piractwem), już w czasach antycznych łączono w większe lub mniejsze zespoły bojowe określane najczęściej dwoma ogólnymi terminami: 'classis' (flota, 'classicula' mała flota, flotylla; eskadra, powiedzielibyśmy dzisiaj, dywizjon) i 'castra' (obóz, 'castra navalia', 'castra nautica'). Męczyński wymienionym terminom łacińskim, traktowanym błędnie jako jednoznaczniki, daje terminy polskie: 'hufiec' ('huffiec') i 'obóz' (pisany też 'obós'). Pierwszy termin występuje w Dykcjonarzu tylko raz jeden:

> "Classicula, diminutivum. Mały huffiec łodzi" (k. 56),

drugi kilkakrotnie:

> "Castra navalia. Obós a woysko na wodzie" (k. 40). - "Classem disponere. Obóz nawodny uszikować" (k. 210 v). - " Bipertitio classis distributa. Na dwie części strón rozdzielony obós nawodny" (k. 281 v). - "Alexander in Italiam classe appulisse constat. Pewna rzecz yest, że Alexander do Włoch s obozem nawodnym przipłynął " (k. 287). - " ... Około trzeci godziny w noc puścił się Cesarz. Obóz nawodny ruszył Cesarz" (k. 400). - " ... Ruszić obóz nawodny" (k. 400 v). - "Classem ducere. Wieść obós łodźny" (k. 56). - "Dissipata classis. Na morski obós rozrzucony". - " ... Obóz nawodny był widzian wzgórę ustępować" (k. 295). - " ... Obóz nawodny do Włoch przewieść" (k. 163).

W części łacińskiej podanych wyżej kontekstów termin 'obóz'

(obóz morski, obóz okrętowy) występuje tylko raz. A więc zdecydowanie przeważa termin drugi (flota, marynarka), któremu nasz leksykograf nie umiał przeciwstawić równoznacznego terminu polskiego zadowalając się raz 'huffcem' i wielokrotnie 'obozem'. Nie trzeba dowodzić, że termin 'obóz' jest określeniem innego rzędu. Określa wojsko i flotę zgrupowane w jednym miejscu (stojące obozem), przygotowywujące się do uderzenia, do zakrojonego na szerszą skalę manewru kombinowanego, określa postój floty szykującej się do przewiezienia wojska, często jest równoznacznikiem miejsca postoju dowództwa, sztabu naczelnego dowódcy (wojsk lądowych lub morskich, względnie sił lądowo-morskich), określa miejsce postoju stałego okrętów, zimowiska, oznacza miejsce postoju floty oraz ludności (rodzin żołnierskich, kupców, rzemieślników, etc.). Pojęcie 'obóz' - jest określeniem pasywnym, pojęcie 'hufiec' (czytaj: marynarka, flota) - wybitnie aktywnym. Każde z tych pojęć budzi inne skojarzenie myślowe.

Nasuwa się teraz pytanie, czy Mączyński zdawał sobie sprawę z tego, że łacińskiemu terminowi określającemu zespół okrętów przeciwstawił rodzimy, ale nie żeglarski termin 'obóz', obóz lądowy, dobrze nam znany z swej nieruchawości?

Odpowiedź nie jest łatwa. Leksykografia, jako źródło historyczne, to rzecz zupełnie nowa i mało praktykowana. Przypuszczać można, że odczuwał te dysproporcje i dlatego tworząc polski odpowiednik budował go z dwóch wyrazów: 'obóz'

ale 'nawodny' ('rozdzielony obós nawodny', 'obozem nawodnym przipłynął', 'obóz nawodny uszikować', 'obóz nawodny ruszył'); 'obóz' ale 'łodźny' ('wieść obós łodźny'); 'obóz' ale 'morski' ("Dissipata classis. Na morski obós rozrzucony", k. 396). W ten sposób, dodaniem członu drugiego o wyraźnych cechach wodnych, podnosił rangę terminu niwelując dysproporcje, o których wspomniałem.

W okresie wojny lub zbrojnego pogotowia każda marynarka wojenna dysponowała znaczną ilością taboru pomocniczego, a więc łodziami lub małymi okrętami pełniącymi różne funkcje: kurjerskie, strażnicze, wywiadowcze (szpiegowskie) itp. Mówią o tym tylko dwa zapisy:

> "Navigia speculatoria. Małe łódki do wyyeżdzania na szpieg, na strażą należące" (k. 407). - "Catascopium, genus navigii exploratorii. Mała łódka, na którey wyyeż dżayą a wyspiegawayą" (k. 41).

Należy pamiętać o jeszcze jednej sile zbrojnej, która w pewnych okresach sprawowała pełną hegemonię nad różnymi obszarami wodnymi - o piractwie. Piractwo również posługiwało się wywiadem prowadzonym za pomocą łodzi i barek, statków jak najmniejszych i nie zwracających uwagi.

b. Typy okrętów

Najbardziej typowym wojennym pojazdem wodnym czasów starożytnych i wieków średnich była - galera zwana popularnie długim statkiem (navis longa). W Słowniku Mączyńskiego gale-

ra antyczna reprezentowana jest przez szereg typów wielorzędowców, które jak wiemy zawsze należały do morskich sił zbrojnych Grecji, Rzymu, Kartaginy czy Egiptu: biremę, hepterę, hekserę, liburnę, penterę, triremę i inne[1]. Galerę śródziemnomorską wieków średnich i współczesnych autorowi reprezentują dwa terminy: 'galea' i 'galia', znane w Polsce w XVI wieku.

Wojenna cecha okrętu najczęściej nie jest przez Mączynskiego w zapisie uwzględniana. Nie było to nawet przewidziane. Tylko w tych nielicznych zapisach, w których pominięcie charakterystyki pojazdu wodnego było niemożliwe, objaśnienie takie znajdujemy. Dotyczy ono przede wszystkim łodzi lub małych okrętów, zajmujących się wywiadem:

> "Prosumnia, genus navigii speculatorii. Mała łódka, albo barka szpiegowna" (k. 327 v). - "Navigia speculatoria. Łodzie szpiegowne" (k. 242 v).

c. Stopnie i tytuły

Ilość stopni i tytułów wojskowych zwiększała się proporcjonalnie do rozbudowy aparatu wojennego i rozwoju techniki walki. Słownik, którym się zajmuję wymienia jedynie niektóre stopnie i tytułu, a więc przełożonego nad armatą wodną - prefekta, nazwanego z polska 'hetmanem':

---

1 Por. Biul. Naut. 1958, nr 1-2, s. 25-26.

"Dux, praefectus classis, hetman woyska nawodnego" (k. 96)

i trierarchę ('triarchę'):

"Triarchus [...] Starszy żeglarz w okręcie, triremis zwanym. Galieynik albo hetman" (k. 463 v). - "Trie[r]archus idem quod triarchus, ... " (k. 466 v).

Zestawienie terminów 'praefectus' i 'hetman' nie nasuwa zastrzeżeń, choć i kapitanów okrętów nazywano prefektami, ('praefectus navis'), i dowódców twierdz czy portów. Terminu 'admirał' Mączyński albo nie zna albo go z jakichś powodów nie rejestruje.

Błędnie natomiast objaśnia termin drugi. Jak wiemy jednym z typów nadzwyczajnej i bardzo uciążliwej liturgii[1] w starożytnej Grecji była t r i e r a r c h i a. Trierarchia polegała na tym, że zaszczycony nią obywatel grecki zobowiązany był do wybudowania własnym sumptem okrętu wojennego - triery (stąd nazwa), wyposażenia go w liny, żagle, wiosła i inne potrzeby oraz uzbrojenia. Przepisy regulujące ten typ liturgii były zmienne. W Atenach w IV w. s. e. np. obciążony trierarchią obywatel nie budował, wyposażał i uzbrajał okrętu, lecz dostawał trierę od państwa, wyposażoną, uzbrojoną, z załogą. Otrzymywał również pieniądze na pokrycie żołdu i

---

[1] Termin ten oznaczał obowiązek ponoszenia pewnych ciężarów państwowych np. budowania i uzbrajania okrętów, utrzymywania chórów, pokrycia wydatków regat, urządzenia uczty dla wszystkich członków swojej tryby itp.

kosztów wyżywienia załogi przez czas trwania liturgii. Po upływie przewidzianego ustawami czasu (najczęściej roku) obowiązany był przekazać okręt w jak najlepszym stanie władzy państwowej lub następcy, jeżeli czas wojenny trwał nadal. Był odpowiedzialny za wszelkie straty, jakie w międzyczasie z jakichkolwiek powodów nastąpiły. W wypadku utraty okrętu był obowiązany wybudować nowy itd. Nic więc dziwnego, że trierarch, mimo iż nie zawsze był żołnierzem, mimo, iż najczęściej z morzem nie miał nic wspólnego (poza handlem), wolał przez czas trierarchi być na okręcie i opiekować się nim a nawet nim dowodzić, gdyż trierarchia dawała takie uprawnienia. Trierarch miał do pomocy zespół "oficersko-podoficerski". Objaśnienia Mączyńskiego odnośnie trierarchy są więc błędne. Nie był on nigdy wyższym dowódcą - 'hetmanem'. Używając nomenklatury łacinskiej można by go nazwać prefektem (kapitanem okrętu). Tym bardziej nie odpowiada mu termin 'starszy żeglarz', który nic nie określa, a już użycie bardzo rzadko w polszczyźnie występującego terminu 'galieynik' (galernik, jak okrętnik), czyli człowiek z galery, 'galii' wprowadza chaos.

e. Odznaczenia i honory

W czasach antycznych zwycięstwa na lądzie i wodzie były święcone szczególnie uroczyście. Zwycięzców i najwaleczniejszych żołnierzy morskich wieńczono koroną morską:

"Corona navalis. Złoty wieniec, który da-

wano temu, który się naprzód w nieprzyjacielski okręt puścił" (k. 66).

Mieli oni prawo do specjalnej wdzięczności, czci ("Navalis gloria. Cześć dla osiągnięcia zwycięstwa na morzu", k. 242), a główni zwycięzcy, wodzowie, do triumfu ("nawalis triumphus", k. 242).

f. Pływanie. Walka

Okręty wojenne, tylko w czasie pogotowia zbrojnego, ćwiczeń i działań zbrojnych, wykazują ruchliwość równą statkom handlowym czy rybackim.

Na działalność okrętu wojennego składają się w zasadzie dwie czynności. Pierwszą jest p ł y w a n i e, drugą z a d a n i e, jakie okręt wykonuje: strażowanie, wywiad, konwojowanie, obrona (wybrzeża, obszarów strategicznych lub dróg komunikacyjnych, portów, twierdz), blokada, zbrojna demonstracja, wreszcie - walka! Każda z tych czynności stanowi w istocie typ procesu o ograniczonej ilości kształtujących go elementów następujących po sobie, najczęściej w sposób dość mechaniczny.

Poszczególne elementy pierwszej czynności (tak jak w żegludze handlowej czy rybackiej) składają się na pojęcie procesu pływania, drugiej, na pojęcie walki. Jest naturalnie rzeczą zrozumiałą, że ilość elementów procesu pływania i ich kolejność jest inna niż w procesie walki. Inne jest również

ich nasilenie i czas przebiegu. Inne są skutki i przygotowanie. Mimo te różnice obydwa wymienione procesy kształtują pojęcie żeglugi wojennej.

Ilość zapisów i terminów dotyczących omawianego zagadnienia jest w Leksykonie Mączyńskiego dość znaczna. W układzie rzeczowym kartoteki znajdują się one w kilku działach omówionych już w poprzednich odcinkach mojego przeglądu[1]. Wszystkie terminy określające poszczególne fazy procesu pływania wojennego pojazdu wodnego są te same, co handlowego czy rybackiego. Również prace załogi wchodzące w zakres procesu pływania są prawie identyczne na wszystkich typach pojazdów wodnych. To samo dotyczy wypadków (awarii). Tymi samymi terminami określano rozbicie czy zatonięcie okrętu wojennego, co statku handlowego czy barki rybackiej. Nie będę więc ich powtórnie omawiał.

Osobną grupę tworzą te zapisy, które dotyczą poruszania się zespołu okrętów (floty) lub floty i wojska (obozu) oraz aktywnego, taktyczno-strategicznego działania floty: zespołu lub jednostki. Oto ich zestawienie w układzie zgodnym z kartoteką:

" ... Potykanie się na łodziach" (k. 242) - " ... Obóz nawodny ruszył ,,. " (k. 400). - "Ruszyć obóz nawodny" (k. 400 v). - "Obóz nawodny był widzian wzgórę ustę -

---

[1] Por. Tamże, nr 3, s. 18-20 i 22-27.

> pować" (k. 295). - " ... Obóz nawodny uszikować" (k. 310 v). - "Epibates. Łódź albo okręt wojenny, z których walczą po morzu" (k. 106). - "Wieść obós łodźny" (K. 56). - " ... Bellum navale maritimum. Woyna na wodzie, albo na morzu" (k. 24). - "Classica bella. Woyna na wodzie" (k. 56). - "Navale bellum. Woyna na morzu" (k. 242). - "Maritimum praelium. Woyna na wodzie" (k. 209 v). - "Mała łódka, na ktOrey wyyeżdżayą a wyspiegawayą" (k. 41). - "Małe łódki do wyyeżdżania na szpieg na strażą należące" (k. 409 407).

Brak natomiast w Słowniku zapisów bardziej rzeczowych niż powyżej przytoczone. Treść ich jest zbyt schematyczna, zbyt tradycyjna, zbyt krótka.

g. Pokazy walki (naumachie)

Specjalnym typem widowiska cyrkowego cieszącego się wielkim powodzeniem u ludu rzymskiego były pokazy bitwy morskiej czyli naumachie:

> "Naumachia. Bitwa z łodzi albo na łodziach" (k. 242 v). - "Naumachia. Mieysce gdzie się bitwa wodna stała" (k. 242 v).

Z rekwizytów takiego widowiska Słownik Mączyńskiego wymienia jedynie pomost:

> "Naumachiarius pons. Most ku nadmorskiej bitwie uczniony ... " (k. 242 v),

od którego okręty biorące udział w pokazach odbijały i przy którym po skończonej bitwie cumowały.

h. Piractwo

Ostatnią grupę zapisów wojenno-morskich stanowi piractwo, rozbój morski, zbójcomorstwo, 'wojna zboycomorska':

> "Piraticus [...]. Zboycomorski. Ut piraticum bellum. Zboycomorska woyna, którą zwłaszcza zboycy morscy przeciw komu wiodą" (k. 300 v),

zbijanie po morzu:

> "Piraticum exercere. Na morzu zbiyać" (k. 301).

Terminu 'pirat' (łac. pirata, ae) Mączyński nie zna. Przeciwstawia mu polski termin dwuwyrazowy (typu opisowego): 'zboyca morski':

> "Pirata, ae, vel pirates, [...] Zboyca morski" (k. 300 v).

Piraci, gdziekolwiek działali, mieli swoje kryjówki i miejsca spotkań, 'schadzek łotrowskich'. Były nimi stojące na uboczu, blisko wybrzeży, domy - najczęściej karczmy. Miejsce takie w czasach rzymskich zwano piratecium:

> " ... Piratecium. Zboycy morskich karczma a schadzka łotrowska" (k. 301).

Tylko trzy zapisy tej grupy wymieniają korsarskie pojazdy wodne: 'łódź' i małą, lekką galerę zwaną 'myoparo':

> "Praeditoria navis. Zboycowska łódź (k 317 v). - " ... Mała galiya, to jest łódź. Unde Myoparo. Galia, z którey zbiyayą" (k. 280 v). - "Myoparo [...] Nieyaka łódź, na którey zbiyayą, kradną" (k. 240).

O zupełnej nieporadności Mączyńskiego w zakresie ustalania polskich odpowiedników dla łacińskich nazw łodzi, statków i okrętów była już mowa[1]. Ostatnie przytoczone konteksty to potwierdzają.

(c.d.n.)

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

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

PRENUMERATĘ przyjmują również ZARZĄDY ODDZIAŁÓW:
GDAŃSKIEGO
KRAKOWSKIEGO
POZNAŃSKIEGO
SZCZECIŃSKIEGO
oraz
DELEGATURA WARSZAWSKA

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

---

[1] Tamże, nr 1-2, s. 25-26.

MGR CZESŁAW PTAK (Wejherowo)
MGR JERZY ZALESKI (Sopot)

GENEZA I SKUTKI angielskiego aktu żeglugowego z roku 1651

IEK XVII - wiek ostatecznego rozpadu społeczeństwa feudalnego - był widownią wielu wydarzeń o nieprzemijającym znaczeniu dla ukształtowania się sił morskich i kierunków rozwoju polityki eksploracyjno-kolonialnej i żeglugowej państw Europy Zachodniej. Wstępem było wskrzeszenie przez Hugona Grotiusa w opublikowanym w roku 1609 dziele "De mari libero" starożytnej zasady "morza niczyjego" jako wspólnej własności wszystkich ludzi mogących z niego korzystać. Myśl ta została przyjęta ze skwapliwą życzliwością przez Holendrów dla których powszechne uznanie tej teorii oznaczało uzyskanie nieskrępowanego dostępu do wszystkich portów świata a głównie do źródeł bogactw Indii. Idea Grotiusa, zaofiarowana przez rodzącą się dynamiczną burżuazję holenderską dla przypieczętowania swego zwycięstwa nad Portugalią, stanowiła podstawę później utrwalonego kapitalistyczno-liberalnego systemu stosunków żeglugowych.

Teza ta była jednak bardzo niewygodna dla słabszych na morzu Anglików, usiłujących osłabić rosnący w siłę monopol handlu morskiego. Rozpoczynając walkę w warunkach wolnej konkurencji Anglia, jako znacznie słabszy partner, musiałaby

uznać się szybko za pokonanego, toteż przeciw teorii Grotiusa wystąpił John Selden ("Mare clausum" - 1635) głosząc teorię morza zamkniętego, "dominium maris", stanowiącego własność państwa, które ma nad nim pełnię władzy i korzysta na swoich wodach ze szczególnych uprawnień (salutacja ze strony gości, prawo rewizji i konfiskaty, embargo itp). W sukurs jurystom angielskim agitującym w oparciu o koncepcję Seldena na rzecz wydania ustawy preferującej banderę narodową przyszły hasła protekcjonizmu merkantylistów francuskich. Coraz żywsze przejawy budzenia się w Anglii świadomości o potrzebie prowadzenia samodzielnej, światowej polityki gospodarczej w oparciu o rozwój żeglugi morskiej i odrzucenie propozycji federacji państwowej ze strony Holandii przyśpieszyły narodziny Aktu Żeglugowego (Navigation Act) uchwalonego w jesieni 1651 roku, najważniejszej i najbardziej brzemiennej w skutki ustawy zrodzonej przez protekcjonizm angielski.

Anglia nie była pierwszym państwem, które w zamiarze popierania narodowej żeglugi morskiej ustanawiało prawa o charakterze prohibicyjno-protekcjonistycznym. Pierwsze zarządzenia głów panujących zmierzające do ochrony i preferencji własnej floty - a tym samym dyskryminacji bander obcych - miały miejsce już w średniowieczu, jakkolwiek nie były jeszcze oparte o koncepcję morza jako obszaru własnego. Stosowała je przede wszystkim Hiszpania[1] w basenie Morza Śródziemnego, która zmierzyła się dość wcześnie z potęgą morską kordoweńskiego kalifatu almohadów i w czasie walk rekonkwisty stanowiła już siłę morską o dużej i pełnej chwały tradycji.

Władcy hiszpańscy w XIII i XIV wieku dbali nie tylko - jak to się często mniema - o klasztory i wojsko. Polityka

---

[1] Wówczas jeszcze dwa odrębne królestwa Kastylii i Aragonii.

wewnętrzna poprzednich królów katolickich - Ferdynanda Aragońskiego i Izabeli Kastylskiej - przejawiała daleko sięgające zainteresowanie życiem gospodarczym (ceny, marże zysków, miary i wagi, sprawy monetarne, regulacja eks- i importu). Wydawali oni m. in. rozporządzenia mające na celu ochronę królewskich poddanych uprawiających żeglugę morską przed konkurencją obcych bander. Oto gdy miasta i żeglarze kastylscy skarżyli się, że zamorscy kupcy kupując ich towary powierzają przewóz przeważnie statkom obcym powodując bankructwo wielu armatorów kastylskich, król Henryk III wydał w dniu 27 stycznia 1398 roku zarządzenie do "Almirante Mayor" i władz wszystkich kastylskich portów, w którym m.inn. czytamy[1]:

> "... Jeżeli kupcy genueńscy, katalońscy, francuscy, angielscy lub jakiejkolwiek innej narodowości mają do załadowania towary w Sewilli lub w którymkolwiek innym porcie mojego państwa należy ich nakłaniać i w razie oporu zmuszać, aby mając zaoferowane te same warunki, zlecali przewóz swego ładunku statkom należącym do poddanych moich, a nie okrętom cudzoziemskim, gdyż jest moją wolą i łaską aby wszystkie towary jakiegokolwiek rodzaju wywożone z mojego państwa były ładowane na statki pływające pod flagą mojego kraju."

Król Aragonii Jakub I już w roku 1227 wydał rozkaz na mocy którego żaden obcy statek nie mógł brać ładunków hiszpańskich w Barcelonie do portów afro-azjatyckich basenu śródziemnomorskiego (porty Syrii, Egiptu i Afryki Półn,) jak długo choć jeden statek aragoński oferuje swe usługi przewozowe. Król Piotr III rozszerzył to zarządzenie do tego stopnia, że poddani katalońscy i ich towary mogły być przewożone

---

[1] Por. Richard Konetzke:"Das spanische Weltreich" Munchen 1943, s. 82 i nast., również C. Fernandez Duro:"La marina de Castilla" 1992.

jedynie na statkach pod banderą Arago-Katalonii. Widocznie nie wszyscy kogo to dotyczyło stosowali się do woli królewskiej skoro ok. 1440 roku Alfons V Aragoński ogłosił edykt przypominający, że eksport drogą morską może się odbywać tylko na statkach krajowych[1].

Francuzi starali się kopiować posunięcia hiszpańskich panujących wydając podobne ustawy. Jednakże akty prewencyjne Ludwika XI czy kodeks morski z r. 1629 rezerwujące eksport i kabotaż wyłącznie dla bandery narodowej i nakładające na importerów francuskich korzystających z usług obcych przewoźników znaczne opłaty nie były nigdy ściśle przestrzegane. Nie przyniosły one spodziewanych rezultatów i skutki ich były nikłe.

Również i Anglicy myśleli o aktach preferujących rozwój własnej floty już w wieku XIV, zapewne - podobnie jak Francuzi - pod wpływami hiszpańskimi. Dotychczasowe ustawodawstwo mając na względzie dobro handlu i zaopatrzenie wyspy popierało - z braku rodzimego tonażu - raczej żeglugę obcą, przyczym szczodre przywileje nadawane zagranicznym armatorom budziły w angielskich kołach żeglugowych żywą opozycję. Liczne protesty pozostawały bez echa tak długo dopóki efekt tego stanu rzeczy nie dał się odczuć podczas wojny kiedy niedostateczne wyposażenie statków, brak wyszkolonych załóg i doświadczonych kapitanów powodował wzrost niebezpieczeństwa dla kraju[2]. W związku z tym Ryszard II w r. 1381 wydaje Akt Żeglugowy (Navigation Act), który zmierzał do intensyfikacji angielskiej żeglugi. Akt głosił, że[3]:

---

[1] Richard Konetzke, op. cit. s. 84.

[2] Nie było wówczas jeszcze ścisłego rozgraniczenia statków handlowych i wojennych.

[3] Fred Hall:"Elements of commercial history" London 1929, s. 66.

"... w zamiarze powiększenia floty angielskiej, która jest obecnie bardzo uszczuplona, nakazuje się aby żaden z królewskich poddanych nie wpływał ani nie wypływał w przyszłości z żadnego portu królewskiego na innym statku jak tylko należącym do poddanych króla."

A więc akt dotyczył tylko kupców angielskich, poza tym mógł być przestrzegany tylko wówczas, gdy była wystarczająca podaż tonażu angielskiego do obsługi ładunku. Takiej podaży jednak nie było i w następnych latach ustawa została zreformowana w ten sposób, że statkom angielskim przyznaje się nie wyłączność lecz tylko pierwszeństwo przed statkami obcymi. Widocznie jednak nawet tak zmienionego zarządzenia trudno było ściśle przestrzegać skoro poszło ono w niepamięć. Średniowieczna Anglia nie potrafiła jeszcze przeprowadzić konsekwentnie tego, co udało się dopiero Anglii Cromvella w wieku XVII.

Ważne przegrupowania w układzie sił wśród potęg morskich Zachodniej Europy, które zaszły w tym wieku, miały swój prolog w poprzedzającym stuleciu. Rozpoczęło się decydujące stadium walki o zdobycie monopolu handlu kolonialnego. Mała Anglia dość nieoczekiwanie zajęła pozycję czynnika liczącego się w rozgrywce o panowanie nad europejskimi wodami Atlantyku i Morza Północnego. Fundamentem gwałtownego wzrostu autorytetu Anglii na morzu było długie panowanie królowej Elżbiety (w latach 1558-1603). Cały swój wysiłek i niepoślednią zdolność przewidywania zwróciła ona w kierunku podniesienia żeglugi, stając się matką morskiego imperializmu angielskiego. Na okres jej panowania przypada opłynięcie świata przez Francis Drake'a, początek północnych wypraw odkrywczych, założenie Kampanii Wschodnio-Indyjskiej a przede wszystkim zręczne zorganizowanie koalicji angielsko-holenderskiej dla wyeliminowania Hiszpanii.

Starcie na morzu sprzymierzonej z Holandią Anglii[1] i Hiszpanii miało nieoczekiwany przebieg. Katastrofalny pogrom niezwyciężonej Armady (1588) wyłączył z gry jednego z najgroźniejszych konkurentów do panowania nad morzem[2]. Pozostało dwóch przeciwników, z których bezpośrednio pierwszym będzie słabsza Francja. Niedawny sojusznik w walce z Hiszpanami-Niderlandy nie na długo pozostaną neutralne gdyż powodzenie Anglii w wojnie morskiej z Francją zmusza Holendrów do poważnego spojrzenia na rodzącą się nową siłę morską.

Klęska floty hiszpańskiej - oprócz swych konsekwencji politycznych - była punktem zwrotnym w budownictwie okrętowym. Daje się zauważyć wyraźne rozgraniczenie w konstrukcji budowanych od tej chwili statków handlowych i okrętów wojennych. Stocznie europejskie pod tym kątem widzenia przestawiają swą produkcję na różne typy statków przy czym na czoło wybijają się stocznie holenderskie. Nawet tak zaawansowani konstruktorzy okrętowi jak Francuzi odbywają praktyki w warsztatach okrętowych Niderlandów. Panował pogląd[3], że wyższość okrętów holenderskich nad statkami innych krajów polegała na dwóch zasadniczych korzyściach: miały one więcej miejsca na pomieszczenie ładunku i wymagały stosunkowo mniejszej liczby załogi.

W drugiej połowie XVII stulecia stocznie 1,5 milionowej

---

[1] Anglia była głównym partnerem tej koalicji, inspiratorem i kierownikiem akcji. W bitwie morskiej z Niezwyciężoną Armadą brało udział 197 statków sprzymierzonych. Flota hiszpańska składała się z 132 statków.

[2] Portugalia, straciwszy na rzecz Holendrów monopol w żegludze europejskiej a później i oceanicznej, przestała być groźnym zjawiskiem i w XVII wieku nie brała praktycznie udziału w walce o prymat nad morzami. Por. J. C. de Jonghe "Geschienes van het neder landsche zeewezen" 1858.

[3] Van Loon:"Dzieje zdobycia mórz", Warszawa 1939, s. 166.

Holandii budowały dla swych armatorów po 2 tysiące statków handlowych rocznie, a flota ogółem obejmowała 24 tysiące statków o łącznym tonażu ponad 900.000 ton okrętowych[1]. Dla ochrony tej olbrzymiej floty handlowej Holandia utrzymywała 172 okręty wojenne, których budowa pochłonęła 81 milionów a ekwipunek 70 milionów florenów. Były to na ówczesne czasy gigantyczne inwestycje, na które Anglicy nie mogli sobie pozwolić[2].

Angielska marynarka wojenna zapoczątkowana przez Henryka VIII Tudora, jakkolwiek zdała nadspodziewanie dobrze egzamin w wojnach morskich z Hiszpanią i Francją, nie posuwała się w swoim rozwoju zbyt szybko naprzód. W końcu XVI wieku skład okrętów zmniejszył się znacznie (ogółem flota liczyła 76 statków o średniej wyporności 120 ton), mocno szwankowało zaopatrzenie, a dyscyplina wśród załóg pozostawiała wiele do życzenia. Pewna poprawa następuje dopiero po wydaniu przez Karola I (panuje 1625-1649) t.zw. shipmoney[3] lecz na odpowiednim poziomie pozostawił dopiero flotę angielską Robert Blake, pierwszy admirał Cromwella. Była to flota żaglowa,

---

[1] Pozostałe floty państw europejskich, razem wzięte, liczyły wówczas około 1 miliona ton, w tym Anglia około 500 tys. ton, Portugalia, Hiszpania i państewka włoskie około 250 tys. ton, tyle samo miasta hanzeatyckie. Por. Van Loon, op. cit. s. 167.

[2] W Anglii obowiązywał wówczas zniesiony dopiero przez Karola I tryb dostarczania statków dla obrony kraju przez poszczególne miasta portowe. Przekazywane na rzecz floty wojennej statki były zwykle wysłużonymi jednostkami, których przydatność dla floty była znikoma. Ekwipunek tych statków również pozostawiał wiele do życzenia. Anglia nigdy nie byłaby zdolna pokonać Hiszpanów na morzu bez pomocy Holendrów, Jej umiejętność wykorzystywania sytuacji sprawiły, że zwycięstwo zdyskontowała w całości na swoją korzyść. Por. J. C. Jonghe, op. cit.

[3] Ustawa ta zobowiązała miasta portowe do składania opłat na rzecz floty a nie jak dotychczas dostarczania gotowych okrętów.

złożona z trzech zasadniczych typów okrętów[1]:

- wielkich liniowców (galeasy) po 1000 ton wyporności,
- zwrotnych fregat po 400 ton wyporności,
- lekkich i szybkich "lion whelps" po 200 ton wyporności.

W połowie XVII stulecia Anglia rozporządzała 109 jednostkami bojowymi (88 okrętów liniowych i fregat, 31 "lwiątek") a naczelne stanowisko we flocie (Lord High Admiral) piastował brat królewski[2].

Jak widać, przewaga w tym okresie Holendrów we flocie wojennej była niemała, a również na polu gospodarczym byli oni górą. Bilans ich obrotów handlowych zamykał się sumą pięciokrotnie wyższą od obrotów Anglii. Dzierżyli oni niepodzielną supremację na Bałtyku, kontrolowali cały handel morski zachodniego Atlantyku i dalej wzdłuż całej drogi aż do Indii Wschodnich, pod ich wpływem pozostawał handel Północnej Ameryki.

Współzawodnictwo w handlu morskim przybierało z każdym rokiem na sile. Zbliżał się moment konfliktu. Bezpośrednim powodem jego wybuchu było ogłoszenie angielskiego Aktu Nawigacyjnego (Nawigation Act) w roku 1651. Uchwalił go parlament zwany długim" (1640-1660), który przeprowadził szereg brzemiennych w konsekwencje uchwał natury religijnej, politycznej i gospodarczej[3]. Wśród nich najważniejszą bodaj była

---

[1] Witold Hubert:"Historia wojen morskich", Wwa 1935, s. 74.

[2] ibidem s. 75.

[3] Trzydzieści lat przed ogłoszeniem Aktu wstąpił na tron angielski Karol I, który powaśniony ze społeczeństwem na tle spraw podatkowych i religijnych zdecydował się rozwiązać parlament. Stało się to w roku 1630 po ogłoszeniu słynnych "trzech rezolucji". W 10 lat później monarcha angielski został zmuszony do zwołania t.zw. "długiego parlamentu", który miał już charakter rewolucyjny. Po ścięciu króla (1649) Anglia stała się quasi-republiką, a nowa konstytucja wprowadziła obok rady i parlamentu nową instytucję rządzącą Lorda

propozycja ścisłej federacji państwowej złożona królestwu Holandii. Odmowa Holendrów spowodowała natychmiastową reakcję parlamentu w postaci uchwalenia dawniej już przygotowanego przez prawników Aktu Nawigacyjnego, uchwały niezwykle doniosłej w skutkach politycznych i gospodarczych[1].

Akt zawierał szereg postanowień dotyczących spraw gospodarczych, głównie żeglugowych, przy czym najważniejszymi z nich były:

1. Import jakichkolwiek obcych towarów do Anglii może się odbywać jedynie na statkach angielskich lub na statkach tego kraju, skąd importowany towar pochodzi. Towary kolonialne nie mogą być jednak na tych ostatnich statkach przewożone.

2. Produkty kolonialne imperium z Azji, Afryki czy Ameryki mogą być importowane jedynie na statkach angielskich wzgl. imperialnych, budowanych wzgl. czarterowanych w Anglii.

3. Kabotaż przy brzegach brytyjskich może się odbywać wyłącznie pod banderą narodową.

4. Kapitanem statku angielskiego może być tylko Anglik.

5. Conajmniej 3/4 załogi statku angielskiego zawijającego do portów angielskich musi się rekrutować spośród Anglików.

Protektora. Został nim Oliver Cromwell. Por. André Maurois: "Dzieje Anglii", tłum. Wwa 1946, t. II, s. 28 i nast.

[1] Akt ten przypisywany Cromwellowi nie był bynajmniej jego dziełem. Cromwell, bojąc się wpływów rojalistycznych głęboko tkwiących w marynarce, poza tym typowy wódz lądowy mający jedynie zaufanie do armii, sprzeciwiał się nawet wydaniu takiego aktu. Dopiero później uznawszy go za posunięcie pozytywne przyczynił się swymi reformami personalnymi do podniesienia poziomu floty, głównie przez mianowanie jej dowódcą (general of the sea) zdolnego Roberta Blake'a. Por. Karl A. v. Muller: "Der Diktator - Oliver Cromwell" Munchen 1928 oraz Leopold v. Ranke: "Oliver Cromwell und seine Zeit", Berlin 1943.

6. Każdy statek obcy znajdujący się na angielskich wodach terytorialnych winien pierwszy salutować banderę statku angielskiego, jeśli statek taki napotka[1].

7. W razie nieprzestrzegania powyższych ustaleń flota JKM ma prawo stosowania wszelkich represji z użyciem siły włącznie.

Ważne postanowienia, a przede wszystkim prowokacyjny ton Aktu poruszył opinię publiczną Europy.Zachodniej. Dotyczy to głównie Holandii, która rozpoczęła gorączkowe przygotowania do wojny nie chcąc utracić zdobytej sukcesji hiszpańsko-portugalskiej w postaci monopolu kolonialnego.

W Anglii wiele sobie obiecywano po tej ustawie i oczekiwano rychłego pojawienia się jej pozytywnych skutków. Odczuli je rzeczywiście przewoźnicy morscy, lecz środowiska kupieckie dostrzegłszy wiele cech ujemnych bez entuzjazmu a nawet krytycznie odniosły się do Aktu. Flota angielska była zbyt szczupła, by móc obsłużyć handel nietylko kolonii ale i wysp macierzystych, jeśli zaś statek pod ładunek się znalazł to obsługa towaru w porównaniu z holenderską pozostawiała wiele do życzenia. Dotknęło to niepomyślnie przede wszystkim handel Irlandii i Szkocji, których produkty musiały obecnie długo czekać na załadowanie, podczas gdy dawniej przewoźnik holenderski obsługiwał je szybko i tanio. Przepowiadano katastrofę plantacjom kolonialnym, których handel opierał się głównie na częstych i dobrze zorganizowanych przewozach holenderskich. Jeden ze współczesnych pisze:[2]

---

[1] Pod pojęciem wód terytorialnych Akt Naw. rozumiał nie tylko tradycyjne 3 mile od brzegu lecz całe Morze północne, kanał La Manche i zatokę Biskajską. Por. Witold Hubert, op. cit. s. 74.

[2] Zob. Fred Hall:"The elements of comercial history", London 1929, s. 66.

"Akt Nawigacyjny obciąża tak poważnie fermy i plantacje, że te chcą zerwać swoje kontakty z Nową Anglią i Irlandią, skąd ciągnęły największe zyski. Jeżeli ich towary nie będą pierwsze w Anglii, oznacza to stratę, bo późniejsza podróż nie opłaci się, Kupcy angielscy nie są w stanie zarobić na cukrze 50-60%, a ryzykując późniejszą podróż musieliby na taki zarobek liczyć, gdyż brak statków do przewozu spowodował wzrost stawki frachtowej do 9 ł za tonę, a nie wiadomo czy rok następny nie przyniesie jej podwojenia."

Część społeczeństwa zarzucała ustawie, że jeśli nawet okaże się ona w przyszłości korzystna nietylko dla armatorów lecz i dla kupców, to jedni i drudzy stanowią znikowy odsetek ludności. W interesie ogółu leży, aby artykuły żywnościowe, których brak w kraju, były sprowadzane z zagranicy po jak najniższych cenach, co kiedyś miało miejsce jako logiczny rezultat wolnej konkurencji pomiędzy przewoźnikami i swobodnego dostępu statków niderlandzkich do portów Anglii[1].

Amerykańscy farmerzy i kupcy w niemożności wysyłania swoich produktów tam, gdzie mogą uzyskać najwyższą cenę, widzieli swoje bankructwo i protestowali przeciw zmuszaniu ich do handlu z metropolią. W 18 lat po wydaniu Aktu stwierdzono, że skurczyła się wyraźnie żegluga pod banderą brytyjską na wodach północnych z powodu tego, ze Duńczyczy i Szwedzi dostarczają na swoich statkach do portów angielskich w wielkich ilościach drewno budulcowe i ruch ten po wyeliminowaniu pośrednictwa holenderskiego przybiera na sile. Anglicy nietylko drożej kalkulują przewóz niż Skandynawowie, ale nie mogą nawet zapewnić odpowiedniej ilości tonażu do przewozu ponieważ koszt budowy średniego statku do przewozu drewna jest

---

[1] Josiah Child: "Traktat o handlu", Londyn 1669 - z angielskiego tłumaczenie francuskie Jean Neaulme'a. Amsterdam 1754, - z francuskiego tłumaczenie polskie Przemysława Małka Sopot 1947 - w rękopisie).

w Anglii (ok. 2400 Ł) prawie o 100 % wyższy niż w Skandynawii (ok. 1400 Ł)[1].

Na propozycję niektórych członków parlamentu aby wprowadzić w związku z tym cła ochronne na budulec opozycjoniści odpowiadali:[2]

> "Obłożenie cłem towarów dostarczanych nam przez statki cudzoziemskie może spowodować ich całkowite wykluczenie. Zostaniemy pozbawieni drewna budulcowego i środków żywności lub będą ono dowożone specjalną drogą (przemyt? - przyp. mój J.Z) po zbyt wysokich cenach. A czy, po wprowadzeniu przez nas takiego cła, inni nie uznają za właściwe odpłacić się nam tym samym?"

Obok tych gorzkich uwag znajdujemy z upływem czasu co raz bardziej optymistyczne wypowiedzi. Prawie 50 lat po wydaniu Aktu (1699) Sir William Petty polemizując z nielicznymi już zatwardziałymi malkontentami, pisze:[3]

> "Flota JKM jest teraz trzy- lub czterokrotnie większa niż przed 40 laty a przez wybudowanie "Sovereigna"[4] obroty między Ameryką a nami sięgają 40.000 ton okrętowych rocznie. Handel nigdy nie był tak żywy jak obecnie. Ilość przewożonego wina nigdy nie zbliżała się nawet do cyfr dzisiejszych, a import i eksport nie osiągnął nawet trzeciej części obecnej wartości. Widać z tego, że nietylko żegluga ale i handel wzrósł niepomiernie..."

Powoli skutki Aktu stawały się w kraju coraz bardziej widoczne[4]. Kupców zmuszono do budowy okrętów, rosła flota, Anglicy stawali się narodem żeglarzy. Wzrastał przemysł, sku-

---

1 ibidem.

2 ibidem.

3 Por. Fred Hall, op. cit. s. 71.

4 "Sovereign of the seas".

5 Skutki Aktu odczuli dobroczynnie Anglicy w pełni dopiero po zakończeniu pomyślnych wojen morskich z Holandią. Por. W. S. Lindsay: "History of merchant shipping" 1874/1876.

mulowano wielkie rezerwy złota i srebra, metropolia bogaciła się w szybkim tempie. Merkantyliści wskazywali na zbawienne skutki ich teorii gospodarczych.

Zewnętrzne skutki Aktu były niemal natychmiastowe. Był on przede wszystkim powodem trzech kolejnych wojen morskich z Holandią, która nie myślała uznać Aktu i zrezygnować z walki o prymat na morzu. W trzech następujących po sobie w odstępach kilkuletnich konfliktach (1651-1654, 1665-1667, 1672-1674) Van Tromp i Ruyter musieli uznać wyższość Blake'a i przyjąć upokarzające warunki pokoju, którego jeden z pierwszych paragrafów brzmiał: "Holandia zobowiązuje się uznać Akt Nawigacyjny i przestrzegać wszystkich jego klauzul."

Równolegle do międzynarodowych skutków politycznych nastąpiły niemniej ważne konsekwencje gospodarcze. Współzawodnictwo między Holenderską a Angielską Kompanią Indii Wschodnich przybrało charakter wojny gospodarczej. Zarząd kompanii holenderskiej w ciągu pierwszej połowy XVII stulecia aż sześciokrotnie podwyższał wysokość wpłacanej dywidendy, a akcje kompanii były jednymi z najmocniejszych i najwyżej notowanych papierów wartościowych na giełdach europejskich. Przedłożone przez Anglików propozycje połączenia obu kompanii w jedno Anglo-Holenderskie Towarzystwo do Handlu z Indiami Wschodnimi zostały przez Holendrów odrzucone. Po wprowadzeniu Aktu Nawigacyjnego i zwycięskich dla Anglii wojnach morskich kompania holenderska zaczęła co raz bardziej ustępować angielskiej, aż jako nierentowna została rozwiązana w roku 1798.[1] Tymczasem Anglicy przez połączenie dwu wielkich kompanii: "Merchant Adventures" i "Chartered Companies" stworzyli przedsiębiorstwo zdolne do energicznego kierowania angielskim handlem zamorskim . Przyczyniło się do tego rów-

---

[1] Por. Ernest Baasch:"Hollandische Wirtschaftsgeschichte" Jena 1927. Por. także Jones M. Grosvenor:"Pomoc rządowa dla

nież uzupełnienie Aktu Nawigacyjnego szeregiem nowel, ułatwiających import towarów użytecznych przy budowie okrętów i popierających rybołówstwo. W kilkadziesiąt lat po wydaniu Aktu mentalność przeciętnego Anglika była nierozerwalnie związana z morzem.[1]

Akt Nawigacyjny, który w pierwszym rzędzie doprowadził do zwycięskich wojen z Holandią, wytworzył u Anglików na wieczne czasy ufność w siłę swej floty. Już samo uznanie przez Holendrów Aktu dawało Anglikom znaczną przewagę na morzach europejskich. Blake zapuszczał się teraz zuchwale na Morze Śródziemne łupiąc państewka włoskie (1654) i paląc flotę tunetańskiego deja. Przy wydatnej pomocy dział okrętowych zdobyto od Francuzów Dunkierkę, a od Hiszpanów Jamajkę (1655), wreszcie zniszczono w zatoce Santa Cruz na Teneryfie resztki floty hiszpańskiej (1657) biorąc wielkie łupy w srebrze.

Rósł tonaż angielskiej floty handlowej. Akt zmusił narzekających początkowo kupców do budowy statków i stał się źródłem ich bogactwa . Wyeliminowanie bowiem z obrotu morskiego statków holenderskich oznaczało wielki brak tonażu, który można było zrekompensować jedynie przez nowy tonaż budowany w Anglii. Wydane w roku 1660 nowele do Aktu popierały wydatnie rozwój budownictwa okrętowego stosując znaczne ulgi w imporcie budulca i przyznając szerokie przywileje podatkowo-celne armatorom. Zarządzenia dotyczące rybołówstwa i podniesienia standartu życiowego marynarzy spopularyzowały w dużej mierze żywioł morski. Kapitał prywatny począł szukać możliwości rentownej lokaty w gospodarce morskiej. Coraz rzadziej kupcy sarkają na brak tonażu dla obsługi ładunku i na jakość

żeglugi handlowej" z angielskiego tłum. Juliusz Klein, Warszawa 1930.

[1] Por. Adam W. Kirkaldy: "British shipping, its history, organisation and importance", London.

tej obsługi. Jeśli w roku 1610 Anglia miała 900 statków handlowych o tonażu 83.000 ton, to pod koniec wieku XVII pod banderą angielską pływało już 3000 statków o tonażu ponad ćwierć miliona ton, nad ochroną których czuwała flota wojenna złożona z 300 okrętów.

Akt Nawigacyjny z roku 1651 pozostał na długi czas podstawowym prawem regulującym handel morski Anglii.

Nadzieje Holendrów związane z wstąpieniem na tron Karola II nie ziściły się. Po upadku republiki Restauracja zatwierdziła Akt i uzupełniła go postanowieniami szczególnie ważnymi dla handlu z koloniami. Np. postanowiono, że właściwe produkty kolonialne jak cukier, tytoń, bawełna, indygo, drzewo budulcowe itp. mogą być sprzedawane tylko na rynkach metropolii. Inne, które mogłyby robić konkurencję towarom angielskim jak zboże, mięso solone, spirytus można eksportować dokądkolwiek[1].

W tym samym czasie zabroniono wywozu wełny z kraju a równocześnie w trosce o rybołówstwo zakazano obcym statkom połowu ryb morskich w obrębie 10 mil morskich od brzegu[2].

Wydane przez Wilhelma III "prawo ziarna" zapewniało producentom rynek krajowy (1670) przez zakaz importu zboża i było ekwiwalentem za zamknięcie wywozu wełny. Za Walpole'a od roku 1721 zostały wprowadzone dodatkowe premie wywozowe na niektóre towary i wprowadzono nowe cła protekcyjne pod kątem popierania handlu i przemysłu rodzimego[3].

Wszystkie te zarządzenia i ustawy, jako wynik merkantylnego protekcjonizmu, zostały w mocy łącznie z Aktem Nawiga-

---

[1] Heinrich Sievenking : "Grundzuge der neueren Wirtschafts geschichte von 17 Jahrhundert bis zur Gegenwart", Leipzig, 1928.

[2] H. Sieverking, op. cit. s. 194.

[3] ibidem.

cyjnym przez dwa stulecia. Wysoka fala liberalizmu w XIX wieku poczęła wypierać dawne poglądy i w roku 1825 zniesiono je wszystkie oprócz Aktu. Stało się to dopiero ćwierć wieku później. Znajdujący się wówczas u władzy rząd wigów stanął na stanowisku uznania zasad "free trade" i jakkolwiek admirałowie popierani przez Disraeli'ego i Broughama starali się sprzeciwić tej tezie, wskazując na argument obrony kraju, to jednak zwyciężyła koncepcja teoretyków rewolucji ekonomicznej Brighta, Cobdena i Ricardo[1]. Izba Lordów zatwierdziła zniesienie Aktu na przełomie 1849/1850. Jedynym śladem protekcjonizmu w żegludze brytyjskiej pozostała ustawa zabraniająca uprawiania kabotażu na wyspach metropolii statkom tych państw, które odmawiają statkom angielskim tego samego przywileju. Wreszcie i jej żywot nie potrwał zbyt długo. Pełny triumf kapitalizmu z końcem XIX wieku złamał ostatnie bariery krępujące swobodę handlu i żeglugi.

[1] R. H. Thornton:"British Shipping" Cambridge 1945, s. 48

MGR INŻ. WITOLD ŻELECHOWSKI (Kraków)

AUTOBIOGRAFIA (2)

o Rewolucji Październikowej powstał w Sewastopolu Klub Floty i Armii. Klub ten, do zarządu którego zostałem wybrany, miał swą siedzibę w dawnej restauracji na Przymorskim Bulwarze.

Od pewnego już czasu chciałem pojechać służbowo do Kronsztatu na konferencję do Szkoły Nurków. Ponieważ operacje na morzu ustały, postanowiłem z tego skorzystać. Nie było to jednak takie proste, gdyż patrole marynarzy zatrzymywały oficerów. Z pomocą przyszedł mi jeden z moich nurków, Koladienko, który zdaje się był przewodniczącym Sekcji Wojskowej w Sewastopolskim Sowdepie czy Centroflocie. Przyniósł mi "mandat", czyli upoważnienie wystawione w imieniu wszystkich nurków floty Czarnomorskiej i Portów, bym pojechał jako ich delegat na mającą się rozpocząć Wszechrosyjską Wojennomorską Konferencję w Piotrogrodzie (Petersburg z początkiem rewolucji został przemianowany na Piotrogród, a wkrótce na Leningrad). Z tym mandatem niezwłocznie wyjechałem do Piotrogrodu, zdaje się 30 grudnia 1917 roku. Konferencja ta trwała tylko przez styczeń 1918 roku. Byłem w Sekcji Szkoleniowej, składającej się z 6 oficerów i 6 marynarzy. Przewodniczącym wybraliśmy profesora Akademii Mor-

skiej, generała Floty, Kłado. W sekcji tej spotkałem się z lejtenantem Adamem Mohuczym, który w roku 1945 był dowódcą Polskiej Marynarki Wojennej,

Konferencja, o której wspomniałem, nie trwała tak długo, jak to było zaplanowane. Podobno nie wszyscy delegaci się zjechali, gdyż przyjechali.marynarze z Helsingforsu i postanowili ją rozpędzić, uważając, że jest na niej za dużo oficerów, sióstr miłosierdzia i popów. Na marginesie muszę zauważyć, że na tę konferencję musieli być wysłani delegaci ze wszystkich portów (i z Dalekiego Wschodu i m. Kaspijskiego), których podczas wojny było dużo, przy tym delegatami musieli być ludzie każdej specjalności, których też było dużo. Ja byłem delegatem marynarzy-nurków a nie oficerów, czym kontrolujący mandaty byli zdziwieni.

Może ktoś słusznie zapytać, jak to się stało, że jednych oficerów marynarze rozstrzeliwali, a tymczasem mnie wybrali do zarządu Klubu Marynarzy i Żołnierzy w Sewastopolu, a potem nawet wydelegowali do Piotrogrodu na Wszechrosyjską Wojenno-Morską Konferencję? Skąd było takie do mnie zaufanie? Prawdopodobnie dlatego, że byłem jednym z tych oficerów, którzy traktowali swoją załogę "po ludzku". Przytoczę parę przykładów. Kiedyś pływałem na kontrtorpedowcu "Zorkij". Stoimy w porcie. Niedziela. Po obiedzie, jak zwykle w dni świąteczne, czwarta część załogi i wolni od służby oficerowie jadą na ląd. Ja, jako dyżurny, zostaję na okręcie. Po poobiednim wypoczynku znajduję wolny czas i przez wachtowego podoficera daję znać załodze, że kto jest chętny posłuchać, to poczytam na głos coś ciekawego i wesołego. No i zawsze gromadka ludzi zbierała się koło mnie. Czytałem im różne nowelki i opowiadania na przykład Czechowa, Gorbunowa czy Staniukowicza. Innym razem kupowałem trochę sprzędu i chemikaliów i w pomieszczeniu załogi pokazywałem zwykłe szkolne

doświadczenia jak wydobywanie tlenu, wodoru czy dwutlenku węgla oraz właściwości tych gazów. Słuchacze moi oczywiście patrzyli i słuchali z otwartymi ustami. Kiedy jednak dowiedział się o tym dowódca okrętu to zwrócił mi uwagę, że zachowuję się niestosownie i zabronił mi tych kontaktów na przyszłość. Lubiłem jednak tych prostych marynarzy i zawsze starałem się im to okazać. Starsi ludzie dawnego rosyjskiego zaboru dobrze pamiętają wrzenia rewolucyjne 1905 roku, kiedy to nowy, najsilniejszy na te czasy, pancernik floty czarnomorskiej "Kniaź Potiomkin Tawriczeskij" pozbył się większości swoich oficerów i schornił się w rumuńskim porcie Constancy. Pancernik sprowadzono z powrotem i przemianowano na "Pantalejmon". Jeszcze przed rewolucją, w latach 1910 i 1911 pływałem na nim. Święta Wielkiej Nocy obchodzono wtedy bardzo uroczyście. O północy, w zmontowanej w pokładzie bateryjnym kaplicy okrętowej, solenne nabożeństwo (tradycyjna "zautrenja". Wszyscy w odświętnych strojach. W tym czasie kucharze przygotowywali wieczerzę. Tradycyjny stół wielkanocny. W mesie oficerskiej ordynansi nakrywają do stołu; ustawiają przekąski, półmiski, malowane jajka, wódki, wina, paschy... dla swoich oficerów i ich gości. Dowódca - jak zwykle w święta - też zaproszony.

Po nabożeństwie szedłem w galowym mundurze i białych rękawiczkach do mesy oficerskiej, brałem ze stołu do swego paradnego stosowanego kapelusza kilka malowanych jajek, schodziłem do kotłowni i maszynowni i z każdym z tych szeregowych marynarzy mających służbę przy kotłach i w maszynowni, z tymi umorusanymi ludźmi, całowałem się według rosyjskiego zwyczaju trzykrotnie, wypowiadając przyjęte "Chrystos Woskres" i dawałem każdemu po jajku. Tego nikt z oficerów nie robił ale ludzie cenili. Toteż gdy co roku na jesieni odchodziła część załogi do rezerwy, żołnierze zamawiali fotografa z lądu i z oficerów zapraszali tylko mnie jednego i sadzali

w środku grupy.

Byłem właśnie na lądzie gdy się rozpoczęła Rewolucja. Przewodniczący komitetu okrętowego zatelefonował do mnie, że na okrętach Floty jest niespokojnie i dla uniknięcia ekscesów ze strony marynarzy innych okrętów, którzy mnie nie znają, prosi, abym przyszedł na okręt. Uważam to też za dowód, że moi marynarze dbali o mnie.

Wracam jednak do wspomnianej Wszechrosyjskiej Wojenno-Morskiej Konferencji w Piotrogrodzie. Wkrótce, bo zdaje się na początku lutego 1918 roku, Lenin wydał dekret o zwolnieniu wszystkich z czynnej służby. Wziąłem więc z Głównego Sztabu Marynarki swoje papiery, otrzymałem zaświadczenie, że jestem taki to "bywszyj wojennyj moriak" i w ten sposób stałem się wolnym cywilem. Pokręciłem się jakiś czas wśród znajomych i skierowałem się do najbliższych krewnych, którzy juz się zebrali w Moskwie. Zacząłem też myśleć o sposobie przedostania się do kraju. W Moskwie nie zastałem już swego ciotecznego brata ppłk. Wincentego Podgurskiego, bo zdążył kupić konika i wózek, posadził na nim żonę z niemowlęciem i wio... Nocą jechał, a na dzień zaszywał się gdzieś w lesie i szczęśliwie dojechał tak do Warszawy.

Ze mną było inaczej. W towarzystwie kolegi, z, jak to w tych czasach, różnymi przygodami, dostałem się do Charkowa a potem już sam do Sewastopola, gdzie zostawiłem swoje mieszkanie. W Sewastopolu zobaczyłem na ulicach kobiety z pełnymi koszykami smacznego pieczywa, słoniny itp "smakołyków".

Myślałem jednak, jakby to się wydostać do kraju, bo to i Ukraina i Niemcy i "biali" (Wrangiel, Denikin,...). Próbowałem w styczniu 1919 roku, ale dojechałem tylko do Odessy. Konsulat Polski nie mógł mi w niczym pomóc ani wydać paszportu, bym mógł jechać przez Rumunię, kolej zaś z Odessy do Warszawy była nieczynna z powodu walk. Dopiero w pierwszych dniach kwietnia 1919 roku udało mi się dołączyć się do Pol-

skiej Misji Wojskowej generała Ostapowicza, która wracała z Kijowa do Warszawy przez Rumunię i Wiedeń. Przybyliśmy do stolicy 25 kwietnia, a z dniem 1 maja tegoż roku byłem już oficerem Wojska Polskiego z przydziałem do Sekcji Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych w stopniu pułkownika jako referent szkolnictwa. Tegoż chyba dnia Sekcja ta otrzymała nazwę Departamentu Spraw Morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.

Będąc na nowym dla mnie stanowisku w Polskiej Marynarce Wojennej, oczywiście pomyślałem o szkoleniu nurków W związku z tym złożyłem Szefowi Departamentu Spraw Morskich propozycję sprowadzenia z zagranicy jednego kompletnego ekwipunku nurkowego.

W czerwcu 1920 roku zostałem przeniesiony do Bydgoszczy a 1 stycznia 1921 roku rozkazem Ministra Wojny do Dowództwa Wybrzeża Morskiego w Pucku dla zorganizowania szkolenia nurków.

Zgłaszający się na naukę marynarze przechodzili przez szczegółowe badania lekarskie i tylko najzdrowsi mogli rozpocząć szkolenie. Był to rok 1921. Po zaznajomieniu ich ze sprzętem, przepisami i wskazówkami praktycznymi, rozpocząłem ćwiczenia w nurkowaniu u brzegów Helu. Po 4 miesięcznej praktyce z 15 uczniami, rozpocząłem w okresie zimowym w Gdyni gruntowne szkolenie teoretyczne. Ostatecznie pełny kurs ukończyło sześciu marynarzy. Byli oni p i e r w s z y m i, własnego szkolenia, nurkami polskiej marynarki[1]. Następne turnusy odbywały się w podobny sposób.

---

[1] Szczegółowy opis szkolenia naszych pierwszych nurków przedstawiłem w referacie wygłoszonym dnia 10. X. 1957 roku na zebraniu naukowym Zespołu Historii Polskiej Techniki Morskiej Oddziału Gdańskiego PTN na zaproszenie Komitetu Historii Nauki PAN.

Dyskutujemy!

O „ENCYKLOPEDII NAUTOLOGICZNEJ"

entuzjastycznie i rzeczowo

IDEA opracowania "ENCYKLOPEDII NAUTOLOGICZNEJ" narodziła się wraz z potrzebą stworzenia Towarzystwa Nautologicznego.

Wiadomość o tym zamierzeniu została urbi et orbi podana w "BIULETYNIE" i ulotce informacyjnej. Niektórzy "realiści" uznali podjęcie tak poważnego zamierzenia przez młode i gołe (= bez finansów) towarzystwo - za szaleństwo i kompromitację, inni zajęli stanowiska bardziej liberalne, entuzjaści natomiast chcieli odrazu przystąpić do roboty nie oglądając się na obrażonych "świętych ojców morskich".

Mimo tych "wypaczen" nadano sprawie minimalny bieg, zarejestrowano ją w pamięci członków Towarzystwa i interesującego się zagadnieniami morskimi społeczenstwa. Jakby opatentowano.

Zawiodły, co prawda, nadzieje finansowe, ale zdołano w międzyczasie uzyskać licencję wydawniczą i przedyskutować pewne zagadnienia.

Semel emissum volat irrevocabile verbum!

Entuzjaści postanowili zrezygnować czasowo z honorariów autorskich i redakcyjnych, aby wydawnictwo ruszyło. Niestety ani PAN ani Ministerstwo Żeglugi, władze miejskie czy wojewódzkie nie doceniły projektu i dobrej woli garstki zapaleńców.

W międzyczasie "ENCYKLOPEDIA" została zgłoszona do wykazu prac, które mają się ukazać w okresie uroczystości jubileuszowych tysiąclecia Państwa Polskiego. Zaszczyt ten nakłada bardzo trudne obowiązki. Zespół redakcyjny "ENCYKLOPEDII" musi dołożyć wszelkich starań, aby wydawnictwo spełniło wszystkie wymagania jakie zostaną mu postawione: podmiotowe, koncepcyjne, metodologiczne, społeczne, jubileuszowe...

Cele wydawnictwa

Celem wydawnictwa jest danie szerokiemu ogółowi społeczeństwa, a szczególnie setkom tysięcy entuzjastów problematyki morskiej, pracownikom gospodarki morskiej, społeczeństwu Wybrzeża, polskim morskim siłom zbrojnym, młodzieży przygotowywującej się do pracy w różnych działach gospodarki morskiej i obrony morskiej przystępnie napisanego dzieła ukazującego we właściwy sposób i we właściwym świetle pełną tematykę nautologiczną oraz konieczny do zrozumienia tej problemytyki materiał nie-historyczny.

Charakter wydawnictwa

Sama koncepcja nautologii daje wystarczającą charakterystykę wydawnictwa. "ENCYKLOPEDIA" powina być dziełem ukazującym możliwie pełny i obiektywny obraz rozwoju wszystkich zjawisk i procesów objętych nautologią oraz zjawisk i procesów pokrewnych, szczególnie tych, które otrzymują morskie "zaban

wienie", znanych u nas pod pojęciami marynistyki, wychowania morskiego itp.

Bardzo ważnym zagadnieniem będzie sposób opracowania "ENCYKLOPEDII". Poziom jej nie powinien odbiegać in `plus od klasycznego wzoru wielkich encyklopedii, a więc publikacji tego typu co encyklopedia włoska, angielska, radziecka. "ENCYKLOPEDIA NAUTOLOGICZNA" powinna być dziełem informacyjno-naukowym dostępnym konsumentom o średnim wykształceniu ogólnym lub zawodowym i przeciętnej znajomości poruszonych w niej zagadnień.

Realizacja zamierzenia

Prawie wszystkie wydane dotąd encyklopedie rodziły się w sposób, jeżeli tak można się wyrazić, przyrodzony. Wydawano je tomami lub np. u nas - zeszytami a więc w całości. Ilość tomów była z góry określona, jak też cena i ilość zeszytów. Treść również była gotowa przed rozpoczęciem wydawnictwa. W miarę ukazywania się następnych zeszytów czy tomów trwały prace redakcyjno-wydawnicze. Nic nie można było zmienić, dodać. Wszystko musiało pasować do siebie, jeżeli nie "ideologicznie" to graficznie i introligatorsko. Zespół osób określony, również czas pracy autorskiej i redakcyjnej.

Nasza "ENCYKLOPEDIA" rodzić się będzie w sposób zgoła nieprzyzwoity i niesamowity. Nic na to nie poradzimy. Tak się kształtują t.zw. "obiektywne przesłanki". A mimo to, śmiem twierdzić, będzie ona dziełem "optymalnym" dla swojego typu.

Wszyscy wiemy, że Towarzystwa nie stać na to, aby powołało etatowy zespół pracowników, aby w obecnej chwili podpisać odpowiednią ilość umów autorskich, aby opracowane dzieło wydać w sposób normalny; zeszytami lub tomami. Musimy więc wybrać taką realizację zamiaru, jaka jest nam dostępna.

Najprostszym wydaje mi się sposób następujący. Podczas

dyskusji nie wywoływał on zresztą zastrzeżeń. "ENCYKLOPEDIA" powinna ukazywać się zeszytami. Każdy zeszyt powinien obejmować TREŚĆ jednego hasła lub wyraźnie graficznie wydzielonej jego części. Objętość zeszytów będzie więc różna, zależna od "wagi" hasła. Przy tym systemie włączanie nowych haseł -zeszytów do zbioru nie jest trudne. Alfabetyczny układ haseł-zeszytów pozwala na korzystanie z wydawnictwa, a wykaz haseł zestawiony na obwolutach obszerniejszych zeszytów na zorientowanie się w opublikowanej treści.

Jest rzeczą zrozumiałą, że ten system wydawania posiada i wady. Usuwa z publikacji pewną ilość haseł uzupełniających: krótkich, kilku-, lub kilkunastu- wierszowych. Jednak braki tego rodzaju nie powinny przy umiejętnym opracowaniu materiału wystąpić zbyt silnie. Będzie je można usunąć dopiero wtedy, gdy Towarzystwo za lat "X" wyda "ENCYKLOPEDIĘ" w sposób normalny.

Wydawanie "ENCYKLOPEDII" należy, tak mi się zdaje, rozpocząć od haseł szczególnie atrakcyjnych lub łatwo przyswajalnych. Powinny to być hasła średniej objętości (1-2 ark. wydawnicze). Co pewien czas należy wyrzucać hasła obszerniejsze, kluczowe (5 i więcej arkuszowe). W przerwach między wydawaniem lub opracowywaniem haseł średnich i dużych należy wyrzucać hasła krótkie (4, 6, 8 stron). W ten sposób zachowana będzie ciągłość wydawnicza. Odbiorca nie będzie musiał czekać zbyt długo. Zainteresowanie jego dla wydawnictwa nie osłabnie, raczej będzie wzrastało.

Układ haseł i budowa

W opracowaniu treści należy zastosować system krzyżowy. Hasła obejmujące dzieje powszechne głównych procesów nautologicznych powinny być rozbite na hasła względnie rozdziały ukazujące rozwój tego samego tematu w granicach poszczegól-

nych państw lub obszarów.

Oto niektóre przykłady.

Hasło generalne NAWIGACJA (zawiera dzieje powszechne na tle okresów społeczno-wytwórczych, podaje periodyzację etc.) rozpada się na osobne hasła np. ASTRONAWIGACJA, RADIONAWIGACJA itd. (w których znowu przedstawiony jest ich powszechny rozwój jako pewnych działów nawigacji) i wreszcie na szereg haseł uzupełniających: KOMPAS, RÓŻA WIATRÓW, SEKSTANT, RADAR, ŻYROKOMPAS itd.

HASŁO MARYNARKA HANDLOWA (zawiera powszechne dzieje tworzenia się i rozwoju instytucji tego typu). Rozpada się na szereg, w tym wypadku rozdziałów, obejmujących dzieje marynarek handlowych w różnych państwach.

Hasło STATEK (handlowy) - zawierać będzie dzieje powszechne statku kupczącego, omawiać periodyzację, rodzaje napędu, powstawanie różnych typów etc. Rozpaść się musi na szereg haseł obejmujących dzieje rozwoju poszczególnych typów statków, a nawet na hasła zawierające biografie pewnych statków (np. "Daru Pomorza").

Hasło MARYNARKA WOJENNA, OKRĘT (wojenny) również muszą być w analogiczny sposób opracowane.

Hasło obejmujące dzieje powszechne prawodawstwa morskiego (wodnego) powinno zawierać szereg rozdziałów przedstawiających rozwój prawodawstwa tego typu w poszczególnych państwach.

Hasło MARYNISTYKA powinno obejmować ogólne dzieje tematyki morskiej w sztuce pięknej i użytkowej, ale również w poszczególnych rozdziałach rozwój marynistyki w poszczególnych krajach.

W ten sposób wszystkie problemy nautologiczne zostaną ukazane w sposób najwięcej zbliżony do doskonałości.

Jak więc powinna wyglądać budowa hasła? Jeżeli to będzie możliwe hasło powinno składać się z następujących elementów:

1) nazwa, 2) definicja (zależna od charakteru hasła: techniczna, prawna, ekonomiczna, etc.), 3) wykaz odpowiedników w językach obcych, 4) etymologia, 5) historia, 6) bibliografia.

Każde hasło powinno zawierać odpowiedni, rozbudowany materiał ilustracyjny.

Hasło powinno być oznaczone kryptonimem. Jeżeli hasło opracowało kilka osób, każda z części hasła powinna być opatrzona kryptonimem autorskim.

Objętość i czas

"ENCYKLOPEDIA NAUTOLOGICZNA" ma być dziełem millenijnym. Powinna się więc ukazać, w głównej swej masie, w latach 1959 -1966.

Czy można już dzisiaj określić jej objętość lub ilość haseł? Z dużymi zastrzeżeniami - można. Z pierwszych obliczeń, jakie przeprowadziłem, zdaje się wynikać, że zasadniczy materiał, który powinien znaleść się w zeszytach "ENCYKLOPEDII" - wydanych w ciągu ośmiu lat jubileuszowych - obejmie: 400 arkuszy wyd. formatu A 5 (jak "BIULETYN") i około 3000 haseł, czyli 8 tomów po 500 stron. W ciągu roku Towarzystwo powinno wydawać 50 arkuszy "ENCYKLOPEDII". Czy jest to możliwe? Rocznik "BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO" 1958 obejmuje 336 stron (21 ark. wyd.). Planuje się, aby rocznik 1959 liczył ok. 40 ark. wyd. A więc cyfra 50 arkuszy dla "ENCYKLOPEDII" nie jest wygórowana. Opracowanie materiału nie powinno sprawiać kłopotu. Zawieść mogą jedynie fundusze. Jeżeli Towarzystwo otrzyma pozwolenie - jak przewiduje projekt ustawy, przygotowywanej przez Ministerstwo Finansów - na prowadzenie własnych przedsiębiorstw lub tworzenie spółdzielni pracy, to znajdzie środki materialne na wydanie podanej ilości zeszytów.

Zespoły robocze. Współpracownicy

Prawie rok temu zaproponowałem Prezydium Rady Głównej powołanie paru zespołów roboczych i projekt ten podtrzymuję nie tylko z tego względu, że otrzymałem wtedy zgodę na organizowanie tych zespołów, ale również i dlatego, że będą one zaczątkami planowanych pracowni naukowo-badawczych.

Szczególnie dwa zespoły są niezbędnie potrzebne: dokumentacji (wszelkich typów) oraz leksykografii i terminologii.

Prócz zespołów wykonujących pewne prace autorskie i redakcyjne istnieć musi bardzo liczny zespół współpracowników.

Finanse

Wydawanie "ENCYKLOPEDII NAUTOLOGICZNEJ" normalnym drukiem jest dla nas zbyt kosztowne. Trzeba myśleć raczej o kombinacji verytyper-rotaprint stosowanej powszechnie za granicą i w Polsce.

Przyjmując za podstawę hasło o objętości dwóch arkuszy wydawniczych i kalkulację Pracowni Poligraficznej PAN z roku 1958 otrzymujemy: przy nakładzie 1000 egz. koszt 1 egz. = zł 5,70, przy 2000 egz. zł 4,05, przy 4000 egz. zł 2,50, przy 8000 egz. zł 1,93.

W. A. DRAPELLA

Miscellanea

PRAWO MORSKIE

Z PROTOKOŁÓW KOMISJI PRAWA MORSKIEGO

Przy Towarzystwie Prawniczym

w Warszawie (III)

P. Federowicz referuje o "Przedsiębiorcy okrętowym". Przepisy o właścicielach okrętu w prawie niemieckim zawarte są w rozdz. II ks. IV prawa handlowego, a mianowicie w prawie prywatnym morskim z dnia 10 maja 1897, art. 484-510 włącznie; w prawie francuskim - w Tyt. III ks. II kod. Handl. z r. 1807, art. 216-220; w prawie angielskim w Merchant Shipping Act z dn. 25 sierpnia 1894 w Tyt. o rejestracji; w prawie rosyjskim przepisy te mieszczą się w różnych artykułach ks. II Ustawy handlowej: O handlu morskim. Przechodząc do tych przepisów, zauważyć należy, że we wszystkich pomienionych prawodawstwach ustaloną jest ogólna zasada; z flagi państwowej danego państwa może korzystać tylko ten, kto jest obywatelem tego państwa. Według prawa angielskiego, okręt wtedy tylko może uchodzić za okręt angielski, płynąć pod flagą angielską, jeżeli właścicielem jego jest: 1) osoba poddana angielska z urodzenia; 2) osoba, która naturalizowała się i złożyła przysięgę poddaństwa królowi angielskiemu; 3) osoba prawna, podlegająca prawom, obowiązującym na terytorium angielskim, jeżeli przytém główna jej działalność koncentruje się na tamże terytorium. Według prawa rosyjskiego (art. 133), prawo wywieszenia na okręcie handlowym flagi rosyjskiej służy wyłącznie poddanym rosyjskim, towarzystwom akcyjnym i domom handlowym, których głównym przedstawicielem jest poddany rosyjski; spółkom, jeżeli głównym wspólnikiem jest poddany rosyjski. Te same mniej więcej zasady przeprowadzone są w prawie niemieckim i

francuskim. Tylko prawo niemieckie ściśle i wyraźnie rozróżnia właściciela okrętu (Eigentumer) od przedsiębiorcy okrętowego (Rheder). Każdy może być właścicielem okrętu, przedsiębiorcą zaś okrętowym może być tylko ten, dla kogo okręt stanowi stały sposób zarobkowania, służy mu za narzędzie pracy zarobkowej (art. 484). Każdy więc, kto na własny rachunek w celach zarobkowania używa okrętu, chociażby okręt nie był jego własnością, uważany być winien w stosunku do osób trzecich za przedsiębiorcę okrętowego. Różnica ta między właścicielem i przedsiębiorcą okrętowym jest nader ważna, gdyż przepisy prawa prywatnego morskiego dotyczą tylko przedsiębiorstw okrętowych, osoby trzecie pretensji swych do przedsiębiorcy okrętowego mogą poszukiwać na wartości okrętu i ładunku, chociażby okręt nie był własnością przedsiębiorcy, o ile oczywiście prawnie używał okrętu, a osoba trzecia działała w dobrej wierze (art. 510). Jeżeli okręt należy do kilku osób lub kilku osób korzysta z niego stale w celach zarobkowych za pomocą żeglugi morskiej, tworzy się wtedy przedsiębiorstwo okrętowe (Rhederei); jest to spółka szczególna i przepisy o tego rodzaju spółkach nie dotyczą wypadków, gdy okręt należy do spółki handlowej (art. 489). - O ile stosunki prawne między współprzedsiębiorcami nie zostały uregulowane przez umowę szczególną, do przedsiębiorstwa okrętowego stosują się przepisy następujące: Wszystkie sprawy przedsiębiorstwa decydowane są na mocy uchwał przedsiębiorców, decyzje zapadają większością głosów, która istnieje wtedy, gdy do osoby lub osób, głosujących za daną uchwałą, należy więcej niż połowa całego okrętu (art. 491); jednomyślność wymaganą jest do zmiany umowy przedsiębiorstwa, w wypadkach przeciwnych umowie, lub obcych celom przedsiębiorstwa (art. 492).

Każdy przedsiębiorca, proporcjonalnie do swego udziału, uczestniczy w wydatkach na cele przedsiębiorstwa, w szczególności na koszty wyekwipowania i naprawy okrętu (art. 500) Jeżeli uchwałą większości postanowiona została nowa podróż, gruntowna naprawa okrętu lub zaspokojenie wierzycieli, względem których przedsiębiorstwo odpowiada tylko wartością okrętu i jego ładunkiem, współprzedsiębiorca, który uchwale tej był przeciwny, może się uwolnić od uchwalonych wydatków, zrzekając się swego udziału, przyczem jednak nie ma prawa żądać żadnego odszkodowania, o zrzeczeniu się powinien zawiadomić notarialnie lub sądownie pozostałych współprzedsiębiorców lub zarządcę okrętu w ciągu dni trzech po zapadnięciu odnośnej uchwały, a jeżeli nie był obecny przy powzięciu uchwały, w ciągu dni trzech od zawiadomienia go o niej. Udział zrzekającego rozdziela się między pozostałych propor-

cjonalnie do ich udziałów (art. 501). - Proporcjonalnie do wysokości udziałów dzieli się zyski i straty przedsiębiorstwa - obliczenia ich i podziału dokonywa się po powrocie okrętu do swego portu stałego lub innego, jeżeli w tym porcie podróż została zakończona i załoga okrętowa zwolniona (art. 502). Każdy współprzedsiębiorca ma prawo sprzedać swój udział w całości lub części bez zgody pozostałych współprzedsiębiorców. Jednakże sprzedaż udziału, której skutkiem byłaby utrata korzystania z flagi handlowej niemieckiej, może nastąpić jedynie za zgodą wszystkich współprzedsiębiorców (art. 503). Jeżeli współprzedsiębiorca sprzedał swój udział, to, dopóki sprzedawca lub nabywca nie zawiadomił pozostałych współprzedsiębiorców o sprzedaży, sprzedawca odpowiada względem nich za wszystkie zobowiązania, zawarte przed zawiadomieniem o sprzedaży, nowonabywca zaś zobowiązany jest względem tychże przedsiębiorstw od daty nabycia udziału, obowiązują go wszystkie zapadłe uchwały i nowo powstałe tranzakcje w stosunku do nabytego udziału, zachowaniem regresu do sprzedającego (art. 504). Zmiana przedsiębiorców nie wpływa na dalsze istnienie przedsiębiorstwa, tak samo jak śmierć lub upadłość jednego ze współprzedsiębiorców. Wypowiedzenie swego udziału przez współprzedsiębiorcę jak również wyłączenie współprzedsiębiorcy z przedsiębiorstwa jest niedopuszczalne (art. 305). Rozwiązanie przedsiębiorstwa lub sprzedaż okrętu mogą być postanowione większością głosów (art. 506). Na mocy uchwały większości może być wyznaczony do prowadzenia interesów przedsiębiorstwa dyrektor-zarządca (Schiffsdirektor, Schiffsdisponent). Jeżeli taki zarządca nie jest równocześnie współprzedsiębiorcą, mianowanie go może nastąpić tylko na mocy uchwały jednomyślnej. Każdy zarządca może być odwołany przez uchwałę większości za ustalonym w umowie wynagrodzeniem (art. 492). Zarządca w stosunku do osób trzecich uprawniony jest do prowadzenia wszelkich interesów przedsiębiorstwa, a więc wyekwipowania okrętu, utrzymania go, ładowania, asekuracji ładunku, występowania w sądach w imieniu przedsiębiorstwa, przyjmowania kapitana (Schiffer), który winien wykonywać tylko zlecenia zarządcy. Jednakże zaciągać pożyczki lub zobowiązania wekslowe, sprzedawać okręt lub udziały okrętowe, zastawiać okręt lub jego udziały, zawierać umowy ubezpieczenia, zarządca może tylko na mocy specjalnego płenomocnictwa (art. 493). Jeżeli przedsiębiorstwo przyjęło zobowiązania, wynikające z tranzakcji zawartej przez zarządcę, odpowiada za nie w tym samym zakresie (art. 486), jak gdyby samo ją zawarło (art. 494). Na nowe podróże, nadzwyczajne naprawy okrętu, przyjęcie lub zwolnienie kapitana, zarządca winien uzyskać odpowiednie uchwały przedsiębiorstwa (art. 496). Jeżeli kilka osób zawiera umowę celem zbudowania okrętu i używania go do podróży morskiej, w tym wypadku mają również zastosowanie przepisy, dotyczące przed-

siębiorstwa okrętowego (art. 509).

Prawo f r a n c u s k i e nie rozróżnia właściciela okrętu od przedsiębiorcy okrętowego, nie wyłącza to jednak oczywiście możliwości, ażeby okręt należał do jednej osoby fizycznej czy prawnej, a używanie go, korzystanie z niego, - do osoby innej. Prawo francuskie dopuszcza współwłasność okrętu, szczegółowych jednak przepisów co do tego rodzaju wspólności nie podaje, prócz wzmianki w art. 220, że we wszystkim, co dotyczy wspólnego interesu właścicieli okrętu, zdanie większości przeważa, że udział, przenoszący połowę wartości okrętu stanowi większość, że licytacja okrętu może być dozwolona tylko na żądanie właścicieli, których udział razem wzięty stanowi połowę całkowitej wartości okrętu, jeżeli nie ma przeciwnej umowy na piśmie - wreszcie że, jeżeli kapitan, wydalony ze służby, jest współwłaścicielem okrętu, może zrzec się współwłasności i wymagać zwrotu kapitału, który jego współwłasność wyobraża; wysokość tego kapitału ustalona będzie przez biegłych, na których się zgodzono lub wyznaczonych z urzędu.

Prawo r o s y j s k i e również nie rozróżnia właściciela okrętu od przedsiębiorcy. Właściciel okrętu, po zbudowaniu go, przede wszystkim winien uzyskać dowód pisemny, stwierdzający jego własność (kriepost'); w dowodzie tym należy wymienić: wymiary okrętu, czas i miejsce budowy, materiał, z jakiego okręt zbudowany został, rodzaj okrętu oraz, że wszyscy majstrowie i robotnicy, użyci do budowy, zapłatę za budowę otrzymali (art. 119). Prawo rosyjskie w przedmiocie spółek okrętowych zawiera przepisy następujące: Osoby, które na wspólny koszt okręt zbudowały, nabyły lub otrzymały go w spadku, są współwłaścicielami okrętu (art. 171). Umowa co do zbudowania lub nabycia okrętu na wspólny koszt winna być zawarta na piśmie według przepisów ustawy notarialnej (art. 172). W umowie należy wymienić udział każdego wspólnika, sposób podziału zysków i strat (art. 173). Wspólnicy, za wspólną zgodą wybierają z pośród siebie jednego, któremu powierzają zarząd i rozporządzanie okrętem (art. 176). Współwłaściciel może sprzedać swój udział tylko za zgodą pozostałych wspólników (art. 178). Jeżeli współwłaściciele nie zgadzają się, ażeby udział jednego z nich był sprzedany osobie 3-ciej, mogą ten udział nabyć sami, płacąc w ciągu miesiąca od dnia zawiadomienia ich o zamiarze sprzedaży wartość tego udziału (art. 180). Każdy z współwłaścicieli winien ponosić koszty naprawy okrętu. Jeżeli koszty naprawy przenoszą połowę kosztów budowy lub nabycia, a jeden z współwłaścicieli

na naprawę się nie zgadza, pozostali mają prawo niezgadzającego się wyłączyć ze spółki, płacąc mu 1/4 część kwoty, jaką wniósł na budowę lub kupno okrętu (art. 181).

Według prawa angielskiego, dla ustalenia prawa własności przy rejestracji okrętu dostatecznym jest złożenie odpowiedniej władzy deklaracji, podpisanej przez deklarującego lub osobę upoważnioną, o ile deklarację składa się w imieniu osoby prawnej; deklaracja powinna zawierać: 1) dowód, że właściciel może być właścicielem okrętu angielskiego, a jeżeli chodzi o osobę prawną, na przykład spółkę, dowody dotyczące założenia spółki, sposób prowadzenia interesów, z którego wynika, że spółka może być właścicielem okrętu angielskiego; 2) czas i miejsce budowy okrętu; 3) nazwisko kapitana; 4) liczbę udziałów, jeżeli okręt należy do spółki; 5) oświadczenie w dobrej wierze i zgodne z posiadanymi przez deklarującego wiadomościami, że nikt z osób nie uprawnionych nie ma żadnych roszczen do okrętu lub jego części.

(c.d.n.)

ODDZIAŁY I DELEGATURY PROSZĄ SWYCH CZŁONKÓW O UREGULOWANIE ZALEGŁYCH SKŁADEK

Kronika towarzystwa

WYMIANA WYDAWNICTW

PTN nawiązało wymianę wydawnictw z INSTYTUTEM HISTORII KULTURY MATERIALNEJ PAN (Warszawa), BIUREM HYDROGRAFICZNYM MARYNARKI WOJENNEJ (Gdynia) oraz INSTYTUTEM HISTORYCZNYM im. gen. WŁADYSŁAWA SIKORSKIEGO w Londynie.

REJS BADAWCZY

PTN rozpoczęło starania o zdobycie jachtu, na którym członkowie TOWARZYSTWA mogliby w roku bieżącym odbyć pierwszy rejs badawczy do krajów skandynawskich.

SEKRETARIAT GENERALNY

WALNE ZGROMADZENIE ODDZIAŁÓW

Statut przewiduje, że walne zgromadzenia członków Oddziałów powinny się odbywać co dwa lata w pierwszym kwartale roku (§ 35).

W związku z tym Sekretariat Generalny osobnym pismem polecił Zarządom Oddziałów i Delegaturze Warszawskiej (uważanej za Oddział) zwołanie w statutowym terminie walnych zgromadzeń.

Pismo zwraca uwagę Zarządów na ważność zebrań wal-

nych. Od właściwego ich przygotowania i przeprowadzenia zależą wyniki pracy Oddziałów

AR

REJESTRY CZŁONKOWSKIE

Sekretariat Generalny przypomniał również Zarządom Oddziałów o obowiązku prowadzenia rejestru członków (Statut § 44 f).

Rejestry muszą być stale aktualne. Zarządy Oddziałów i Delegatura Warszawska są obowiązane po upływie każdego kwartału nadsyłać Sekretariatowi Generalnemu wykazy zaszłych w międzyczasie w rejestrach zmian.

Na podstawie nadesłanych do dnia 10 marca br odpisów rejestrów zostanie opracowany centralny rejestr członków PTN i ogłoszony w "BIULETYNIE NAUTOLOGICZNYM" albo w osobnej nadbitce.

AR

O D D Z I A Ł G D A Ń S K I

SPOTKANIE Z KIEROWNIKIEM WYDZIAŁU KULTURY MRN GDYNI L. ZATONIEM

W dniu 8 stycznia br przedstawiciele Zarządu Oddziału, mgr I. GOGOLEWSKA i mgr W.A. DRAPELLA przeprowadzili dłuższą rozmowę z Kierownikiem Wydziału Kultury Miejskiej Rady Narodowej Gdyni L. ZATONIEM.

Otrzymano zapewnienie, że Wydział Kultury jest jak najbardziej zainteresowany rozwojem Towarzystwa i udzieli mu, w miarę swych możliwości pomocy.

BD

NOWI CZŁONKOWIE WSPIERAJĄCY

Oddział Gdański PTN zyskał dwóch nowych członków wspierających-prawnych. Członkostwo zgłosiła STOCZNIA GDAŃSKA i ZARZĄD GŁÓWNY ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MARYNARZY I RYBAKÓW MORSKICH (Gdynia).

Obowiązki łączników pełnią EDMUND NAREWSKI (Stocznia) i mgr WITOLD SIENKIEWICZ, Sekretarz Zarządu Głównego Związku.

OR

ZEBRANIA

Pierwsze tegoroczne zebranie Zarządu Oddziału odbyło się w dniu 14 stycznia w mieszkaniu pp. Drapellów. Ustalono na nim termin, skład i porządek zebrania poświęconego analizie działalności Oddziału w latach 1957-1958. Przedyskutowano projekt mgra A. MUSZYŃSKIEGO zorganizowania w drugiej połowie maja br sesji naukowej i połączenia jej z Walnym Zjazdem Delegatów Towarzystwa. Mgr MUSZYŃSKI podjął się opracowania projektu tematyki sesji. Mgr W.A. DRAPELLA zaproponował - w celu ożywienia działalności Sekcji - zmianę dotychczasowych na Sekcje odpowiadające głównym procesom nautologicznym. Obydwa projekty wywołały żywą dyskusję. Przewodniczący Zarządu złożył sprawozdanie z przebiegu rozmowy z Kierownikiem Wydz. Kultury MRN Gdyni, L. Zatoniem.

Zebranie protokółowała mgr I. GOGOLEWSKA, prowadził mgr W.A. DRAPELLA.

Drugie zebranie Zarządu w rozszerzonym składzie - odbyło się w sali konferencyjnej PLO dnia 27 stycznia br. W zebraniu wzięli udział członkowie prezydiów sekcji naukowych i łącznicy.

Odczytany przez mgr I. GOGOLEWSKA protokół z poprzedniego zebrania został przyjęty.

Mgr JADWIGA POTERAŁOWICZ złożyła krótkie wstępne sprawozdanie z działalności Oddziału uzupełnione przez mgr DRAPELLĘ. Oboje zwracali uwagę na trudności w pracy wynikające z niezrozumienia przez środowisko wartości społecznej badań historycznych.

Ożywioną dyskusję wywołał projekt planu pracy referowany przez mgr W.A. DRAPELLĘ.

Mgr A. MUSZYŃSKI zarzucił projektowi dyspersję. Uznał plan za obszerny i trudny do zrealizowania przy obecnych możliwościach Oddziału. Należy skoncentrować się na paru tematach, np publikowaniu zeszytów "ENCYKLOPEDII NAUTOLOGICZNEJ" i akcji odczytowej. "BIULETYN" nie jest już wystarczającym źródłem propagandy Towarzystwa. Należy też zorganizować sesję naukową. Mgr CZ. PTAK poparł wypowiedź mgra MUSZYŃSKIEGO, który zastanawiał się nad celem uruchomienia punktu informacyjnego w Gdyni, nad organizacją kół PTN i reorganizacją sekcji naukowych.

Kpt. H. BORAKOWSKI za najpilniejsze zadanie uznał gromadzenie wszelkich materiałów historycznych. Kpt. K. BORHARDT "rozmyślał" nad przebudową działów "BIULETYNU". Zbyt specjalistyczny, wysoki poziom miesięcznika nie może zainteresować marynarzy. Należałoby wprowadzić dział bardziej przystępny, anegdotyczny, wspomnieniowy.

Mgr W. SIENKIEWICZ poruszył sprawę "ENCYKLOPEDII". Wydawnictwo tego typu zainteresuje bezsprzecznie środo-

wiske morskie.

Mgr W.A. DRAPELLA odpowiadając na krytyczne wystąpienie mgr A. MUSZYNSKIEFO zwrócił mu uwagę, że Towarzystwo wie do czego jest powołane. Cele PTN wyraźnie określa statut. Wrażenie dyspersji wypływa z braku wiary we własne siły, braku zmysłu organizacyjnego lub lenistwa.

Zebrani postanowili - nie reorganizować sekcji naukowych a zaktywizować ich działalność, uruchomić punkt informacyjny, prowadzić akcję odczytową a przede wszystkim realizować wydawanie "ENCYKLOPEDII NAUTOLOGICZNEJ".

Prócz wymienionych w zebraniu wzięli udział: EDMUND NAREWSKI (Stocznia Gdańska), red. EDGARD MILEWSKI (Rozgłośnia Gdańska Polskiego Radia) i kmdr ZBIGNIEW KOWALSKI (PRO).

Zebranie prowadził mgr W.A DRAPELLA, protokołowała mgr I. GOGOLEWSKA.

O D D Z I A Ł K R A K O W S K I

ZEBRANIA

Ostatnie w roku 1958 zebranie, które odbyło się dn. 15 grudnia, zapoczątkowała miła uroczystość wpisania do rejestru pierwszego z członków założycieli - kmdra WITOLDA ZELECHOWSKIEGO. Kmdr ZELECHOWSKI, mimo ukończenia 70 lat, poświęcił organizacji Oddziału wiele czasu i sił.

Dużo uwagi poświęcono monografii "ŁACZANY" i kierunkom pracy Oddziału. Przedłożony przez Zarząd plan pracy wywołał dyskusję. Kol. JANUSZ RADECKI był zdania, że plan obejmuje "zbyt szeroki wachlarz zagadnień i może pogrzebać pracę Oddziału". Oddział powinien skoncentrować się na pracach naukowych ściśle związanych z tematyką PTN. Powinien też przyciągać wybitnych naukowców i na tej bazie organizować prace Oddziału. Mgr MIECZYSŁAW BOCZAR zwrócił uwagę, że w konspekcie pracy o "ŁĄCZANACH" nie dość silnie zaznaczono problematykę szkutniczą (budowa) i eksploratacyjną (terytorium) Przypomniał również, że w f-mie ZIELENIEWSKI w Krakowie budowano przed r. 1939 okręty dla śródlądowej floty wojennej. Należy odnaleźć dokumentację i opracować ich historię.

Zebrani postanowili nawiązać kontakty z KOŁEM HISTORYKÓW UJ, KATEDRĄ GEOFIZYKI i TOWARZYSTWEM WIEDZY POWSZECHNEJ.

Zebranie prowadził Przewodniczący Oddziału dr JANUSZ ZBRONSKI, protokołował Sekretarz Oddziału mgr WŁODZIMIERZ PRZYŁĘCKI.

Pierwsze zebranie Oddziału w nowym roku odbyło się dnia 20 stycznia.

Mgr M. BOCZAR przedstawił pracę pt "Statki wypraw morskich powstań 1831 i 1863 roku"("Symmetry" Jerzmanowskiego, "Princess"/"Kiliński" W. Zbyszewskiego i "Ward Jackson" Łapińskiego).

Prace bieżące Oddziału zreferował Przewodniczący dr J. ZBRONSKI. Oddział planuje w lecie rejs morski (w tym celu zwrócił się o pomoc do Sekretarza Generalnego w Gdyni) i wystawę "Flota polska od zarania po dzień dzisiejszy." Oddział przystąpił do kompletowania biblioteki.

Zebranie prowadził Przewodniczący Oddziału, protokołował Sekretarz.

AN

WSPÓŁPRACA Z TOWARZYSTWEM WIEDZY POWSZECHNEJ

Oddział Krakowski wykazuje dużą ruchliwość. W dniu 15 stycznia odbyło się spotkanie członków Oddziału z przedstawicielami TWP poświęcone współpracy terenowej obu Towarzystw.

AN

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:
SEKRETARIAT GENERALNY POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO
Redakcja i Administracja "BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO"
G d y n i a 10 (Orłowo) ul. Przebendowskich 3 m. 4
Telefon 92-51

"BIULETYN NAUTOLOGICZNY" otrzymują wszyscy członkowie PTN.
Osoby, które nie są członkami PTN mogą otrzymać "BIULETYN NAUTOLOGICZNY" w prenumeracie.
Prenumeratę należy wpłacać na rachunek czekowy:
PKO-Gdynia, 1 Oddział Miejski, nr 11-9-166
Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Rada Główna, "BIULETYN NAUTOLOGICZNY"
lub
przekazem pocztowym z zaznaczeniem celu wpłaty.

Cena zł 10,-

SPIS TREŚCI

OD REDAKCJI 2

WALDEMAR NIEMOTKO: Ubezpieczenie armatora od odpowiedzialności cywilnej. Geneza, źródła, rozwój 3

WŁADYSŁAW ANTONI DRAPELLA: Dykcjonariusz łacińsko-polski Jana Mączyńskiego (VI) . . . 9

CZESŁAW PTAK i JERZY ZALESKI: Geneza i skutki angielskiego "aktu żeglugowego" z roku 1651 22

WITOLD ŻELECHOWSKI: Autobiografia (II). 38

DYSKUTUJEMY:

WŁADYSŁAW A. DRAPELLA: O "ENCYKLOPEDII NAUTOLOGICZNEJ" entuzjastycznie i rzeczowo. . 43

MISCELLANEA:

PRAWO MORSKIE. Z protokołów Komisji Prawa Morskiego (III) 50

KRONIKA TOWARZYSTWA. 55

Nakład 1000 egzemplarzy

Powielono w Pracowni Graficznej Ośrodka Bibliografii i Dokumentacji Naukowej Polskiej Akademii Nauk w Warszawie ul. Nowy Świat 72. Pałac Staszica.

F-4