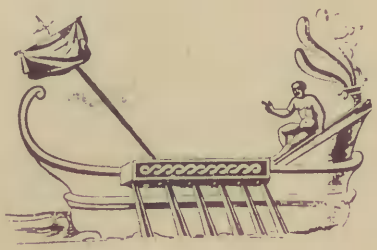
MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU BIBLIOTEKA
000189
2 6 1959

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK



GDYNIA

ROK II · MARZEC 1959 · NR 3

ARCHIWUM-BIBLIOTEKA-ZBIORY

- - Dary - Wymiana - Zakup - -

I. Archiwum

1. Ankieta. Żurawie bumowe okrętowe. Światłodruk. Tekst i rysunki jednostronne. Opracował Ośrodek Normalizacyjny Przemysłu Okrętowego CBKO Nr 1. Gdańsk 1958, kk. 3+3+3+ 30+6+17+ 15. - Nadesłał Ośrodek. Patrz poz. I/2.

2. Ankiety projektu normy "Przeładowcze urządzenia okrętowe. Żuraw bumowy. Nazwy i określenia". Druk powielaczowy. Tekst jednostronny. Opracował Ośrodek Normalizacyjny Przemysłu Okrętowego CBKO Nr 1. Gdańsk 14.X.1958, kk. 1 nlb.+7+4+1 nlb.+rys. kk. 2. - Nadesłał Ośrodek... Patrz poz. I/1.

3. Drapella A. Władysław: Morskie Studium Pedagogiczne. - Statut. (Projekt). Maszynopis. Tekst jednostronny. - Bibułka. Gdynia-Orłowo 1950, kk. 3.

4. [Jędrzejkiewicz Zygmunt ?]: Sprawozdanie z objazdu portów i miejscowości Pomorza Zachodniego dokonanego przez Wydział Morski Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego. Druk powielaczowy jednostronny [miejscami nieczytelny]. Gdańsk, grudzień 1945, kk. 13. - Dar kol. Witolda Bublewskiego.

5. Korespondencja w sprawie "Materiałów" [z Zakresu Historii Techniki, Gospodarki i Terminologii Morskiej]. Skoroszyt zawierający korespondencję z lat 1955-1957. - Przekazał red. Zygmunt Brocki.

6. Nehring Maciej: Memorandum w sprawie otwarcia szkoły sztuk pięknych o charakterze marynistycznym w Gdańsku. - Maszynopis. Tekst jednostronny. Bibułka. Warszawa 1945, k. 1.

7. Potyrała Aleksander: Notatka w sprawie morskiego szkolnictwa technicznego opracowana na zlecenie Departamentu Mor-

(c.d. na s. 24.)

000189

MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU BIBLIOTEKA

Prof. Dr inż. ALEKSANDER RYLKE (Gdańsk)

ZARYS BIBLIOGRAFICZNY rozwoju wiedzy o BUDOWNICTWIE OKRĘTÓW

UMIEJĘTNOŚĆ budowy pojazdów wodnych datuje się od tysiącleci, ujęcie jednakże tej umiejętności w ramy dyscypliny naukowej należy do przeszłości stosunkowo niezbyt odległej. Pierwsze próby w tym kierunku można bowiem napotkać nie wcześniej jak w pierwszych latach wieku XVII, natomiast wyczerpujące zestawienie "literatury przedmiotu" w chronologicznym porządku kolejnego ukazywania się w druku poszczególnych prac zostało dokonane dopiero w roku 1890 przez Pollard'a i Dudebout'a i zamieszczone w charakterze niejako wstępu do ich klasycznego dzieła pt. "Théorie du navire" (wyd. Gauthier-Villars w Paryżu).

Z uwagi na to, że wspomniane powyżej dzieło należy dziś, nawet na Zachodzie, do rzadkości bibliograficznych, jako też na to, iż komentarze, którymi autorzy jego opatrzyli poszczególne pozycje swego zestawienia, dają w sumie ogólnej już pewien określony zarys rozwoju danej dziedziny wiedzy technicznej, sądzimy że omawiane zestawienie będzie interesujące

dla polskiego czytelnika.

Pierwsze cztery pozycje zestawienia dotyczą dzieł czysto opisowych, które mogą być interesujące o tyle, iż można w nich znaleźć wymiary niektórych okrętów im współczesnych.

Są nimi:

1607 - Bartolomeo Crescenzio - Nautica Mediterranea, Roma. (wyd. 2 - 1625, Wenecja).

1614 - Pantero-Pantera - L'Armata Navale, Roma.

1622 - Hobier - Petit traité de la fabrication des gallaires et de leur equipage, Paris.

1629 -Fuerttenbach - Architectura navalis, Ulm.

Dalsze pozycje ukazują, jak stopniowo, z biegiem czasu, nauki ścisłe, z razu skromnie, później zaś w coraz szerszym zakresie zaczynają torować sobie drogę w budownictwie okrętowym.

Kolejno ukazują się tedy:

1643 - Georges Fournier - Hydrographie.

Dzieło to jest rodzajem kompilacji lub encyklopedii morskiej, zawierającej teorię i praktykę wszystkich działów nawigacji. Ta ciekawa praca była wydana ponownie w latach 1667 i 1679. Zawiera ona całokształt wiedzy o nawigacji, jaką posiadano w połowie wieku XVII.

1646 - Roberto Dudleo, duca di Nortumbria - Arcano del mare, Firenze.

1688 - Van Rijk - L'Art de bâtir des Vaisseaux - La Haye (Haga),

1670 - Sir Henry Manwayring - The Seamans Dictionary, London.

1671 - Pardies - Traité de Géometrie.

W tej małej rozprawie Ojciec Pardies porusza po raz pierwszy problem dryfu i stara się go rozwiązać za pomocą pojęć mechaniki, które to pojęcia były w

owym czasie bardzo jeszcze elementarne. Wydaje się, że jest to zarazem pierwsza próba zastosowania do problemów budownictwa okrętowego zasad mechaniki - nauki wówczas dopiero początkującej.

1671 - Nicolas Witsen - Sheeps bouw en bestier, Amsterdam.

Autorowi, burmistrzowi Amsterdamu i temu, który tam gościł Piotra Wielkiego, przypadła w udziale sława budowy floty Ruytera. Pojawienie się tego dzieła, w którym wykładowi zasad budowy okrętów towarzyszył szereg ważnych wiadomości historycznych i archeologicznych, wywołało w Europie ogromne poruszenie. Stany Holenderskie, zawistne o posiadanie tak wybitnego budowniczego, zabroniły wywozu tej książki, której jeden tylko egzemplarz mógł był się przedostać do Francji (Biblioteka Luwru).

1677 - Sir W. Pelty - Discours made before the Royal Society, London.

1677 - Dassié - L'Architecture navale, Paris.

To dzieło, o charakterze czysto praktycznym, zawiera jedynie wyszczególnienie części kadłuba i wyposażenia wraz z ich głównymi wymiarami.

W latach 1681-1689 wydawany był przez Colbert'a szereg zarządzeń dotyczących marynarki handlowej oraz arsenałów królewskich, t.zw. "Ordonnances". Ich zbiór zawiera jednakże bardzo niewiele dokumentów dotyczących właściwego budownictwa okrętowego.

1681 - Johannes de Vivie - Seaman, Leyden.

1687 - Desroches - Dictionnaire de la marine, Paris.

1689 - Le chewalier Renan - Manoeuvre des vaisseaux, Paris.

Pierwszymi problemami z dziedziny teorii okrętu, które w tej małej książeczce zawierały zastosowanie rozważań matematycznych były: "Dryf" i "Żeglowanie najbliżej do wiatru". Wywołały one wśród współ-

czesnych ożywioną polemikę i dyskusje. W periodyku "Journal des Savants" można znaleźć ślady polemiki jaką dokoła tych tematów toczyli z autorem tak wybitni uczeni, jak Huyghens, Parent, L'Hôpital i Jan Bernoulli. Zakończeniem jej było wydanie przez tego ostatniego, w roku 1714, rozprawy pt. "Essays", która będzie omówiona dalej.

1698 - Chevalier Barras de la Penne - Dictionnaire de la marine.

1691 - Anonim - Construction des vaisseaux du Roy, Le Havre de Grâce.

1691 - Sir W. Petty - An account of several new inventions. Also a treatise of Naval Philosophy, London.

1693 - Anonim - Vocabulario Maritimo, Sevilla.

1696 - Allard - Nieuwe Scheepsbouw, Amsterdam.

1696 - Paul Hoste - Art des armées navales ou Traité des évolutions navales, Lyon.

Autor, kapelan eskadry Tourville'a i profesor matematyki w Seminarium Królewskim w Tulonie, niemal niezwłocznie po tym dziele, dotyczącym taktyki morskiej, wydał książkę dotyczącą budowy okrętu pod tytułem jak niżej:

1697 - Paul Hoste - Théorie de la construction des vaisseaux.

W dziele tym autor czyni użytek z bardzo jeszcze elementarnych podówczas pojęć o wytrzymałości materiałów oraz mechaniki stosowanej. Można w nim znaleźć opis pewnego rodzaju doświadczalnego określenia stateczności okrętu, jakoteż pobieżne wskazówki, dotyczące ruchów kołysania poprzecznego i wzdłużnego.

1697 - Van Yk - Scheepsbouw-Konst, Amsterdam.

1698 - Jean Bouguer (ojciec) - Traité complet de navigation, Paris.

1702 - Aubin - Dictionnaire de marine, Amsterdam.

Dzieło to liczyło wiele wydań.

1705 - John Hardingham - The accomplished Shipwright and Mariner, London.

1711 - W. Sutherland - Shipbuilder's Assistant, London.

1713 - H. Parent - Essais et Recherches de Mathématiques et de Physiques, Paris.

1714 - Art de bâtir les vaisseaux, Amsterdam.

1714 - Jean Bernoulli - Essay d'une nouvelle théorie de la manoeuvre des vaisseaux, Basle (Bazylea).

Słynna ta rozprawa była napisana jako odpowiedź na dziełko Renana.

1717 - W. Sutherland - Mystery of Shipbuilding unveiled. London.

1719 - Falconner - An Universal Dictionary of the Marine, Id.

1727 - Bouguer - De la mâture des vaisseaux, Paris.

Ta rozprawa uwieńczona przez francuską Akademię Nauk rozpoczyna szereg prac znakomitego autora z dziedziny budowy okrętów i nawigacji.

1731 - Pitot - La Théorie de la Manoeuvre des Vaisseaux, Paris.

1732 - Don Antonio Gabriel Fernandez - Practica de Maniobras de los Navios, Gadiz.

1745 - Savérien - Nouvelle théorie de la manoeuvre des vaisseaux, Paris.

1745 - Bouguer - Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements, Paris.

W tym bardzo ważnym dziele, stanowiącym początek teorii okrętu jako dyscypliny naukowej, autor porusza wszystkie zagadnienia teoretyczne wchodzące w jej zakres, traktując je w oparciu o wybitną metodykę i z niesłychaną precyzją. Wskazuje w nim, między innymi, sposoby obliczania zawczasu wyporności okrętu przy jego projektowaniu oraz w oparciu o pojęcie metacen -

trum, jakie wprowadza do hydrostatyki, również i elementów określających jego stateczność. Należy tu przypomnieć, że do owego czasu budowniczowie statków stosowali obliczenia przy opracowywaniu planów okrętu. Metody całkowania liczbowego były mało rozpowszechnione i często, jako jedynego środka praktycznego, używano upodabniania obrysów kształtów okrętów do odcinków elips lub nawet okręgów koła.

1749 - Leonard Euler - Scientia Navalis. Petersburg.

W tym dziele budownictwo okrętowe przybiera postać jak najbardziej teoretyczną. Praca ta, napisana w języku łacinskim, zawiera jedynie obliczenia abstrakcyjne. Ale, między innymi, znajdujemy w niej definicję oraz wyjaśnienie znaczenia momentu bezwładności przekroju wodnicowego, jako też najbardziej oczywiste właściwości przekrojów wodnicowych równoobjętościowych.

1750 - Savérien - Mesure du sillage des vaisseaux, Paris.

Znajdujemy tu po raz pierwszy wzmiankę o zastosowaniu rurek Pitot'a do pomiaru szybkości okrętu.

1752 - Duhamel de Monceau - Eléments de l'Architecture Navale, Paris.

Autor był w owym czasie Inspektorem Budowy Okrętów Marynarki królewskiej i w tym charakterze był obowiązany do kierowania kształceniem oficerów i t.zw. nadzorców marynarki w dziedzinie budownictwa okrętowego. Jego praca, bardzo metodyczna, zawiera opis kadłuba okrętu, reguły trasowania według rysunków teoretycznych oraz wykonywania obliczeń na podstawie tych rysunków. W kilkanaście lat później dzieło to stało się główną podstawą przy kształceniu inżynierów w "Ecole Unique des Ingénieurs-Constructeurs", założonej w Paryżu w roku 1765. (c.d.n.)

WITOLD BUBLEWSKI (Sopot)

Z DZIEJÓW POLSKIEGO ratownictwa okrętowego

I. ORGANIZACJA

1. Ratownictwo w Polsce przedwojennej

W Polsce przedwrześniowej ratownictwo okrętowe w pełnym znaczeniu tego słowa nie istniało. Co prawda Spółka Akcyjna "ŻEGLUGA POLSKA" posiadała kilka holowników, które teoretycznie poza służbą portową miały być używane do ratownictwa, w praktyce jednak zadań tych nigdy nie spełniały.

Istniejące porozumienie między "ŻEGLUGĄ POLSKĄ S.A." a towarzystwami holowniczymi w Wolnym Mieście Gdansku przewidywało, że każda ze stron w razie udzielenia pomocy statkowi znajdującemu się w niebezpieczenstwie obowiązana jest do wypłacenia drugiej stronie prowizji w wysokości 100 % od uzyskanej zapłaty za ratownictwo.

Holowniki polskie nie były odpowiednio wyposażone i przystosowane do akcji ratowniczych, przeto wszystkie prawie dochody za ratownictwo statków w zasięgu portu gdyńskiego wpływały do kas przedsiębiorstw gdanskich.

Dla ratowania życia ludzkiego ustawione były stacje ratownicze brzegowe na Helu, Jastarni i Rozewiu. Stacje te wyposażone były w ratownicze łodzie wiosłowe oraz w odpowiedni sprzęt.

2. Okres wojenny

W czasie działań wojennych, a więc w latach 1939-1945 Spółce Akcyjnej "GDYNIA-AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE" podporządkowane zostały inne przedsiębiorstwa żeglugowe, działające przedtem w Polsce, a między innymi i "ŻEGLUGA POLSKA" (wraz z istniejącym Wydziałem Holowniczo-Ratowniczym). W tym okresie, jak wiemy, większość holowników była zatopiona w obrębie Gdyni tak że Wydział ten nie dysponował właściwie żadnym taborem.

Z tego wynika, że Wydział nie przejawiał żadnej działalności, a o powyższym nadmieniamy jedynie dla zachowania ciągłości historycznej.

3. Wyzwolenie z okupacji hitlerowskiej

Po wyzwoleniu wybrzeża do akcji oczyszczania portów polskich przystąpiły jednostki radzieckie. One to przy pomocy naszych ludzi umożliwiły wejście do portów statkom niosącym pomoc Polsce. Usunęły wraki blokujące możność poruszania się w basenach, rozminowały dojście do nabrzeży i stworzyły warunki umożliwiające prowizoryczne eksploatowanie portów.

Już w roku 1945 nasi nurkowie i marynarze korzystali z nauki i doświadczeń radzieckich a pod kierownictwem "Epronu" przystępowali samodzielnie do mniej skomplikowanych prac podwodnych.

W międzyczasie przedstawiciel Rządu Jedności Narodowej Obywatel Minister Jędrychowski, w czasie swego pobytu w Lon-

dynie zlecił ówczesnemu dyrektorowi GALu, Pliniusowi, aktywizację Wydziału Holowniczo-Ratowniczego.

W grudniu 1945 roku organizatorzy Wydziału Holowniczo-Ratowniczego przyjechali do kraju i przystąpili do działalności praktycznej.

W pierwszym okresie, poza ścisłą współpracą z "Epronem", nawiązano kontakt z duńską firmą ratowniczą A/S EM. Z. SVITZERS Bjergnings-Entreprise, Kopenhaga, która dnia 7 lutego 1946 roku wysłała do Polski swój statek ratowniczy "AEGIR". Po pewnym czasie firma ta zrezygnowała z naszej współpracy i Wydział Holowniczo-Ratowniczy rozpoczął samodzielną pracę.

W koncu 1946 roku powstaje w Szczecinie Ekspozytura Wydziału Holowniczo-Ratowniczego a tym samym zasięg prac i zakres działania "HOL-RATU" zostaje znacznie rozszerzony. Przebudowa ustroju społeczno-politycznego Polski objęła firmy portowe i żeglugowe. Na podstawie uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 4 października 1949 roku w sprawie centralizacji dyspozycji w portach i komercjalizacji zespołu portów Gdańsk-Gdynia oraz portu Szczecin powstały odrębne przedsiębiorstwa państwowe p.n. "Zarząd Portu Gdańsk - Gdynia" i "Zarząd Portu Szczecin", które z dniem 1 stycznia 1950 roku przejęły od S.A. GAL agendy związane z holowaniem statków w portach.

W ten sposób zakres działania Wydziału Holowniczo-Ratowniczego GAL został znacznie uszczuplony i w łonie tego przedsiębiorstwa pozostawiona została jedynie działalność związana z ratownictwem okrętowym i holowaniem dalekomorskim.

Socjalizacja przedsiębiorstw oraz realizacja narodowych planów gospodarczych doprowadziła do wyodrębnienia z GALu Wydziału Holowniczo-Ratowniczego i przekształcenia go w samodzielne przedsiębiorstwo państwowe, które otrzymało nazwę "POLSKIE RATOWNICTWO OKRETOWE W GDYNI".

4. Przedsiębiorstwo Państwowe "Polskie Ratownictwo Okrętowe"

a. Podstawa prawna działania

Podstawą prawną istnienia przedsiębiorstwa było Zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 1 stycznia 1951 roku o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego p.n. "Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni" (Dz.U.R.P. Nr a-49, poz. 439).

Przedmiotem działania przedsiębiorstwa jest: "Ratownictwo statków morskich i wydobywanie zatopionych statków morskich" Na podstawie pisma Ministra Finansów z dnia 30 marca 1952 roku Nr FK-1122/3/52 z dniem 1 stycznia 1952 roku PRO przeszło z rozrachunku gospodarczego na budżet centralny i z tą chwilą przekształcone zostało na przedsiębiorstwo budżetowe.

Na podstawie Zarządzenia Ministra Żeglugi Nr 82 z dnia 30 listopada 1952 roku (DPR-III-561/2/52) w sprawie organizacji służby ratownictwa życia ludzkiego i mienia na morzu i zalewach, zakres działania PRO został rozbudowany przez nałożenie nowego obowiązku wykonywania służby ratownictwa życia ludzkiego i mienia na polskich wodach terytorialnych wzdłuż całej granicy morskiej, wodach przyległych otwartych oraz na zalewach.

W ten sposób działalność POLSKIEGO RATOWNICTWA OKRĘTOWEGO została znacznie rozszerzona i przekroczyła ramy zakreślone w § 3 Zarządzenia z dnia 2 stycznia 1951 roku.

b. Struktura organizacyjna

Dnia 15 lutego 1951 roku Minister Żeglugi zatwierdził schemat organizacyjny PRO. Schemat ten nie został jednak w pełni wprowadzony w życie, gdyż zawierał wiele usterek. Było w nim bowiem zbyt wiele cech przedsiębiorstw typu kapitalistycznego. Po dokładnym przeanalizowaniu form, jakim powinno odpowiadać przedsiębiorstwo uspołecznione, opracowany został

nowy schemat organizacyjny przedsiębiorstwa, który w dniu 7 października 1952 roku został zatwierdzony przez Ministra Żeglugi. Nowy schemat obowiązujący do dziś dzieli pracę przedsiębiorstwa na:

A. Pion Dyrektora /DN/ obejmujący działy: Planowania, Finansowo-Księgowy, Ekspozytury PRO w Szczecinie- Kadr oraz Stanowisko Pracy Inspektora Ochrony.

B. Pion Z-cy Dyrektora d/s Techniczno-Eksploatacyjnych /NT/ obejmujący działy: Eksploatacyjno-Ratowniczy, Głównego Mechanika, Technika Inwestycji oraz Inspektora Bezpieczeństwa i Higieny Pracy, a ponadto zespoły produkcyjne i zespoły ratownicze.

C. Pion Z-cy Dyrektora d/s Administracyjno-Zaopatrzeniowych /NA/ obejmujący działy: Administracyjno-Gospodarczy, zaopatrzenia oraz Umów i ubezpieczeń.

D. Pion Z-cy Dyrektora d/s Kulturalno-Oświatowych /NW/ obejmujący aparat kulturalno-oświatowy.

Z tego krótkiego zestawienia widzimy jak wyrastało u nas i kształtowało się POLSKIE RATOWNICTWO OKRĘTOWE i jak rozwijała się instytucja mająca opiekę nad ratownictwem życia ludzkiego na morzu i zalewach.

II. K I E R O W N I C T W O

6. Okres przedwojenny i okupacji

W okresie przedwojennym Wydział Holowniczo-Ratowniczy w ŻEGLUDZE POLSKIEJ prowadził Zygmunt Zabokrzecki. Obowiązki te pełnił również w czasie pobytu floty polskiej w Londynie.

Powrót holowników polskich do kraju i przeniesienie agend Wydziału Holowniczo-Ratowniczego po zakończonych działaniach wojennych w roku 1945 do Polski organizował Z. Zabokrzecki i kpt. ż. w. Witold Poinc. W roku 1946 Z. Zabokrzecki wyje-

chał z Polski i już do niej nie wrócił.

W 1946 roku kierownikiem Wydziału Holowniczo-Ratowniczego został kpt.ż.w. Stanisław Jaworski, zaś kpt.ż.w. Poinc objął prace techniczne, ratownicze i podwodne. W roku 1950 kierownikiem tego wydziału został Aleksander Młodnicki a kapitanowie Jaworski i Poinc jego zastępcami.

W roku 1951, po powołaniu do życia POLSKIEGO RATOWNICTWA OKRĘTOWEGO, skład personalny kierownictwa przedsiębiorstwa przedstawiał się następująco:

Dyrektor - Aleksander Młodnicki, pełniący tę funkcję od dnia 1 stycznia 1951 roku do 30 kwietnia 1958. Od 1 maja 1958 roku do chwili obecnej - Zdzisław Ćwiek.
Z-cy dyrektora d/s Adm.-Zaopatrzeniowych w roku 1952 nie było. Obowiązki te sprawował dyrektor przedsiębiorstwa. W roku 1953 na stanowisko to został powołany Wiktor Zinkiewicz.
Z-cy dyrektora d/s KO: od dnia 1 stycznia do dnia 13 października 1952 roku -Czesław Słupecki, od 1 września 1953 roku do dnia 30 lipca 1953 roku - Czesław Pietrzak, od dnia 5 sierpnia 1953 do chwili obecnej - Czesław Antkowiak.

6. Stan zatrudnienia w ratownictwie okrętowym

Rok	personel biurowy	personel eksploatacji technicznej	RAZEM
1946	4	12	16
1947	9	29	38
1948	28	240	268
1949	30	341	371
1950	24	72	96
1951	65	282	347
1952	72	353	425
1953	87	426	513
1954	85	406	491

(c.d.n.)

Mgr inż. W I T O L D Ż E L E C H O W S K I (Kraków)

AUTOBIOGRAFIA

3

NOWA organizacja Marynarki Wojennej wprowadzona przez Ministerstwo Spraw Wojskowych ustaliła, że Oddział Nurków będzie przy Komendzie Portu Wojennego w Modlinie i że dowódca tego Oddziału wg zatwierdzonych przez Ministerstwo etatów będzie miał stopien chorążego. Nie mogąc zgodzić się na szkolenie nurków w basenie portowym Modlina na głębokości aż (!) 2 metrów oraz widząc, że Kierownictwo Marynarki Wojennej nie potrafi udowodnić nonsensu takiej organizacji poprosiłem o zwolnienie mnie z dotychczasowego stanowiska Kierownika Oddziału Nurków tym bardziej, że nowe etaty przewidywały na to stanowisko tylko starszego podoficera w stopniu chorążego.

W końcu grudnia 1922 roku przeniesiono mnie do Kierownictwa Marynarki Wojennej, gdzie otrzymałem referat Przemysłu Wojennego a potem zastąpiłem Szefa Zaopatrzenia Marynarki Wojennej. W styczniu 1927 roku dowiedziałem się, że zostałem przeniesiony w stan spoczynku. I rzeczywiście wiadomość ta została potwierdzona Dziennikiem Personalnym Ministerstwa Spraw Wojskowych Nr 5 z dnia 5 lutego 1927 roku, w którym

ogłoszona została lista oficerów przeniesionych w stan spoczynku z dniem 30 kwietnia tegoż roku. W tej liczbie było 32 oficerów Marynarki Wojennej wówczas jeszcze dosyć szczupłej. A więc w stan spoczynku zostali przeniesieni: Szef Marynarki Wojennej, vice-admirał Porębski, Szef Służby Technicznej Komendy Marynarki Wojennej, gen.mar. Bobrowski i inni. Ja w wieku 48 lat i zupełnie zdrowy!

Zażądałem przysługującego 3 miesięcznego urlopu i wyjechałem do Krakowa. Aby mieć jakieś zajęcie przyjąłem posadę w Fabryce Maszyn i Odlewni "Borek" w Borku Fałęckim pod Krakowem. Byłem tam tylko do końca grudnia 1927 r. Fabryka ta była pod względem wypłaty należności podła. Nikt z pracowników nie widział gotówki. Dyrektor stale opróżniał kasę a nawet ode mnie pożyczał z emerytury. Wszyscy pracownicy otrzymywali tylko weksle, względnie kartki do jednego sklepiku, w którym pracownik mógł za wystawioną sumę coś sobie kupić. Wybór towarów w takim sklepiku był oczywiście ograniczony, to też weksle sprzedawało się komuś ze stratą. Był to koszmarny wyzysk ludzi.

Przez dwa lata mieszkałem w Krakowie wprawdzie bez pracy zarobkowej, ale wystarczała mi emerytura (ca 740 zł). Korzystałem z przyjemnością i w całej pełni z czytelni i wypożyczalni Biblioteki Jagiellońskiej, robiłem notatki z rozmaitych dzieł dotyczących nurkowania, historii i spraw z tym związanych. Opracowywałem też podręcznik dla nurków na zlecenie Szefa Sztabu Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Chyba w roku 1930 zaangażowano mnie do Państwowej Stoczni Modlińskiej (P. Z. Inż.) na zaopatrzeniowca. Przepracowałem tam około 3 lat, potem znowu przez jakiś rok nie pracowałem, wypoczywając po operacji wyrostka robaczkowego a jeden miesiąc spędziłem z wycieczką w Szwajcarii.

W roku 1934 Kierownictwo Marynarki Wojennej poprosiło

Lnie o doprowadzenie do porządku wszystkich tajnych akt, spisanie ich w 4 egzemplarzach i przygotowanie ich do przekazania Centralnemu Archiwum Ministerstwa Spraw Wojskowych. Po wykonaniu tego zadania przeniesiono mnie do Dowództwa Floty w Gdyni z przydzieleniem do Szefostwa Fortyfikacji na stanowisko Kierownika Kancelarii specjalnie tajnych akt, tajnego archiwum rysunków fortyfikacyjnych i archiwum fotografii lotniczych naszych umocnień fortyfikacyjnych na Wybrzeżu i ich maskowania z potrzebą doprowadzenia do bezwzględnego porządku, gdyż sprawa ta była częściowo w zaniedbaniu. Po wykonaniu powyższego zostałem z dniem 1 lutego 1938 roku przeniesiony z powrotem do Kierownictwa Marynarki Wojennej na stanowisko referenta w Biurze zaopatrzenia Floty. Na tym stanowisku zastała mnie ostatnia wojna.

Okres okupacji przebyłem na wsi pod Krakowem (w Bieżanowie) bez pracy zarobkowej. Zaraz po wojnie zameldowałem się w RKU oraz wysłałem odpowiedni meldunek do Ministerstwa Obrony Narodowej. Odpowiedź brzmiała: wobec przekroczenia wieku jestem wolny od służby czynnej. Zameldowałem się w Krakowie w Lidze Morskiej u Pełnomocnika Min. Komunikacji do pracy w portach. Ponieważ długo nie otrzymywałem wezwania, za pożyczone pieniądze wyjechałem do Gdańska gdzie od razu zostałem przyjęty do Głównego Urzędu Morskiego w charakterze inspektora okrętowego w Wydziale Żeglugi (15. IX, 1945 r.), a w kilka dni później otrzymałem dodatkową nominację na Pełnomocnika Ministra Żeglugi w sprawach podnoszenia przez ASO (Oddziały Ratownicze ZSRR) zatopionych statków przyznanych Polsce od Gdańska i Gdyni wzdłuż Wybrzeża przez Swinoujście aż po Szczecin. Pracę tę skończyłem 1 maja 1948 roku, ponieważ w tym okresie zorganizowało się nasze własne "POLSKIE RATOWNICTWO OKRĘTOWE" i rozpoczęło podnoszenie reszty wraków z wielkim powodzeniem.

(c.d.n.)

Recenzje i Omówienia

P O M O R S T V O - SMOTRA POMORSKE PRIVREDE I MISLI
RIJEKA, 1958, z. 1-12.

UGOSŁOWIANSKIE czasopismo "POMORSTVO" ukazuje się już od 13 lat w Rijece. Podtytuł czasopisma brzmi: "Przegląd gospodarki i myśli morskiej" - i rzeczywiście stara się ono omawiać całość zagadnień dotyczących morza. W naszej prasie ukazywały się wzmianki, a nawet dłuższe artykuły o "POMORSTVIE" (Tygodnik Morski), wydaje się jednak, że nie były one wyczerpujące i że ujmują zagadnienie od innej strony, mniej interesującej nautologa.

Należałoby może przypomnieć kilka ogólnych danych dotyczących tego czasopisma. "POMORSTVO" jest miesięcznikiem o charakterze magazynu, wydawanym przez szereg instytucji i zrzeszeń morskich (wymienia je Tygodnik Morski nr 5/59). W czasopiśmie można wyróżnić kilka wyraźnych działów - przede wszystkim największy i najbogatszy tematycznie dział artykułowy. Zawiera on przeciętnie 8-10 artykułów w numerze o te-

matyce bardzo zróżnicowanej - od zagadnień aktualnych i politycznych (kongresy partii, dni młodości, 1 maja, itd) poprzez ściśle fachowe, poświęcone gospodarce, technice, ekonomice i naukowe (dotyczące nowych wynalazków i rozwoju poszczególnych dziedzin nauki) do zagadnień krytyczno-literackich i historyczno-morskich, która to tematyka oczywiście najbardziej zainteresuje czytelników "BIULETYNU".

Dalszym stałym działem "POMORSTVA" jest omawianie zagadnien morskich w problematyce światowej (Problemi u svjetskom pomorstvu) i oddzielne omawianie aktualnych wydarzeń morskich w kraju i świecie (Pomorski dogadaji kod nas ...i u svijetu). W dziale tym znajdują się też stale prowadzone "ciekawostki" (zanimljivosti) oraz często zamieszczane przeglądy statystyczne.

W każdym numerze można znaleźć kilka drobnych utworów literackich (np. w numerze 1-2 wiersze Marii Konopnickiej i Wiktora Hugo).

Czasopismo zawiera recenzje literatury fachowej i pięknej oraz "wspomnienia-nekrologi" o wybitniejszych ludziach morza.

Na końcu prócz streszczeń ważniejszych artykułów w języku angielskim i francuskim znajduje się stały przegląd statystyczny pt. "Ruch obcych statków w naszych portach" z dokładnym podaniem nazwy statku, kraju oraz daty i miejsca przybycia i odpłynięcia.

"POMORSTVO" zamieszcza stale dwa dodatki: "Wiadomości zrzeszenia przedsiębiorstw żeglugi morskiej" oraz "Biuletyn o pracy syndykatu robotników i urzędników gospodarki morskiej Jugosławii".

Tyle ogólnie o "POMORSTVIE". Z zagadnien szczegółowych chciałabym omówić jedynie notatkę z n-ru 3/58 dotyczącą wydania IV tomu encyklopedii morskiej (wyd. Instytut Leksykograficzny w Zagrzebiu). Poprzednie tomy encyklopedii były za-

pewne omawiane we wcześniejszych rocznikach "POMORSTVA", niestety nie mogę żadnych danych na ten temat podać ponieważ "POMORSTVO" wpływa do PTN od roku 1958.

Tom IV encyklopedii morskiej liczy 707 stron druku formatu encyklopedycznego i zawiara hasła od "JUGOSŁAWIA" do "ŁUK". Prócz fotografii w tekście tom IV zawiera ważniejsze mapy geograficzne, dodatki w miedziorytach i 6 plansz kolorowych objaśniających tekst.

Te elementy techniczne podnoszą - jak pisze recenzent - tę potrzebną i wartościową edycję do szeregu wydawnictw encyklopedycznych na miarę i o znaczeniu światowym.

Stosunkowo dużo miejsca zajmuje hasło JUGOSŁAWIA (ss. 160) Pojęcie to obejmuje geografię, ekonomię, urzędy państwowe, przemysł okrętowy, rybactwo i rybołówstwo, gospodarkę morską szkolnictwo morskie, żeglugę śródlądową itp.

Recenzja nie rozpatruje techniki opracowania haseł ani ich układu, ponieważ, jak przypuszczam, zrobiono to przy omawianiu tomów wcześniejszych. Ogólnie o tomie IV tej encyklopedii recenzent stwierdza, że jest on najstaranniej wydany ze zwróceniem uwagi na stronę techniczną i fachową dzieła.

Uwagi o innych artykułach interesujących "czytelnika nautologicznego" będą się ukazywały w następnych numerach naszego "BIULETYNU".

Mgr JADWIGA POTERAŁOWICZ
(Gdańsk)

Miscellanea

PRAWO MORSKIE

Z PROTOKÓŁÓW KOMISJI PRAWA MORSKIEGO

przy Towarzystwie Prawniczym

w Warszawie (IV)

Co do odpowiedzialności właściciela lub przedsiębiorcy okrętowego, to według prawa niemieckiego, przedsiębiorca okrętowy za pretensje osób trzecich odpowiada nie osobiście, lecz tylko wartością okrętu i ładunku w wypadkach następujących: 1) jeżeli pretensja powstała z umowy, jaką zawarł kapitan okrętu (Schiffer), jako taki na mocy swych kompetencji prawnych, nie zaś na mocy upoważnienia specjalnego, 2) jeżeli pretensja oparta jest na niespełnieniu, niezupełnym lub wadliwym spełnieniu umowy, zawartej przez przedsiębiorcę, o ile spełnienie umowy należy do obowiązków służbowych kapitana bez względu na to czy takie niespełnienie umowy lub też spełnienie jej niezupełne czy wadliwe, nastąpiło z winy osób należących do załogi albo nawet bez ich winy:3) jeżeli pretensja powstaje wskutek przewinienia osób należących do załogi; w pierwszym i drugim wypadku przedsiębiorca odpowiada osobiście, jeżeli niewykonanie umowy nastąpiło z winy samego przedsiębiorcy, jak również, gdy przedsiębiorca specjalnie zagwarantował spełnienie umowy (art. 486). Przedsiębiorca okrętowy odpowiada osobiście za wszelkie pretensje osób należących do załogi, jeżeli pretensje te powstały z umowy służbowej lub najemniczej (art. 487)

W myśl art. 216 Kod. Hand. Franc. (prawo z dnia 12 sierpnia 1885), każdy właściciel okrętu odpowiada cywilnie za czyny kapitana, jak również za pretensje wynikające z umów, zawartych przez kapitana, o ile te dotyczą okrętu i danej wyprawy, może jednak właściciel w pomienionych wypadkach uwolnić się od odpowiedzialności, zrzeka -

jąc się okrętu i ceny najmu, - prawo zrzeczenia się nie służy właścicielowi lub współwłaścicielowi okrętu jeżeli jest on jednocześnie kapitanem tego okrętu. Kapitan współwłaściciel odpowiada tylko do wysokości swego udziału za zobowiązania przez siebie przyjęte, a dotyczące okrętu i wyprawy. W razie rozbicia się okrętu w porcie, jak również, jeżeli okręt poczynił pewne uszkodzenia w urządzeniach portowych, właściciel okrętu może się uwolnić nawet względem państwa od odpowiedzialności za koszty wydobycia i naprawy okrętu, jak również za wszelkie szkody i straty, zrzekając się okrętu i ceny najmu. Przepis ten dotyczy także kapitana, jeżeli ten jest jednocześnie właścicielem lub współwłaścicielem okrętu, o ile nie będzie mu dowiedzionem, że wypadek nastąpił z jego winy. -

Prawo r o s y j s k i e (art. 253) głosi: właściciel okrętu odpowiada za szkody i straty zrządzone wskutek nieuczciwości, braku specjalnego w żegludze morskiej uzdolnienia, niedbalstwa, nieostrożności zarządcy okrętowego (korabielszczyk), jeżeli ten okaże się niewypłacalnym: jednakże w pomienionych wypadkach właściciel może się uwolnić od odpowiedzialności, zrzekając się okrętu i ceny najmu, w żadnym zaś razie nie odpowiada ponad wartość okrętu i ceny najmu (art. 254). Za zasługi, należne załodze okrętowej, właściciel odpowiada osobiście.

W prawie morskim a n g i e l s k i m, Merchant Shipping Act, specjalnych przepisów o odpowiedzialności właścicieli okrętu nie znalazł referent, - w Tytule VIII aktu znalazł tylko przepisy, ograniczające w pewnych wypadkach odpowiedzialność właściciela okrętu, a mianowicie - właściciel okrętu nie odpowiada za szkody i straty, o ile mu nie dowiedziono winy: 1) w razie pożaru na okręcie; 2) w razie rabunku lub kradzieży złota, diamentów lub innych cennych przedmiotów, jeżeli przy ładowaniu okrętu poszkodowany na piśmie nie zadeklarował tych przedmiotów właścicielowi lub kapitanowi okrętu, a dalej, jeżeli nie było winy ze strony właściciela okrętu, to, gdy dana osoba utraciła na okręcie życie lub doznała uszkodzenia na ciele, gdy stracone lub uszkodzone zostały na okręcie towary, gdy utrata życia, uszkodzenie na ciele, utrata lub uszkodzenie towarów nastąpiły na innym okręcie, ale przyczyną wypadku był dany okręt, - właściciel okrętu za utratę życia lub uszkodzenie na ciele, oddzielnie, czy też łącznie z utratą lub uszkodzeniem towarów, odpowiada ogólną sumą, która nie może przenosić 15 funtów od każdej tony tonażu okrętowego, za utratę zaś lub uszkodzenie towarów, bez względu na to, czy przy tem nastąpiła utrata życia lub uszkodzenie ciała - ogólną sumą, która nie może przeno-

sić 8 funtów od każdej tony tonażu.

P. M a l i n i a k w uzupełnieniu referatu zwrócił uwagę, że na mocy § 5 Merchant Shipping Act spółka okrętowa w Anglii nie może być podzielona więcej niż na 64 udziały, we Francji zaś przyjętym zwyczajem spółka dzieli się maximum na 24 udziały.

Na każdym statku, puszczającym się w drogę, powinny obowiązkowo znajdować się przepisane przez prawo dokumenty pod rygorem wynagrodzenia ewentualnych szkód. Stosownie do art. 226 Franc. Kod. Handl., oraz specjalnych przepisów morskich, statek powinien wieźć ze sobą: 1) dokument stwierdzający tytuł własności (acte de propriete du navire),2) świadectwo pochodzenia statku (acte de francisation), 3) listę załogi (rôle d'équipage), 4) dowody uskutecznienia opłat celnych i zezwolenie komory celnej na opuszczenie portu (le congé), 5) świadectwo, stwierdzające zdolność nawigacyjną statku (proces-verbal de visite), 6) świadectwo sanitarne (certificat ou patente de santé), 7) konosamenty i umowy najmu statku,8) dziennik okrętowy (livre de bord) do zapisywania przebiegu podróży. Dokumenty, wyszczególnione pod liczbą 2-5, 7, 8, przepisują również art. 500 i 503 włoskiego Kod. Handl. Obowiązkowego prowadzenia na statku dziennika podróży wymaga również § 51§ niem. Kod. Handl. Rosyjska ustawa handlowa wymaga, aby prócz dokumentów, o których wyżej mowa, znajdowało się na statku podczas podróży także świadectwo pojemności statku (§§ 166, 168, 174).

Następnie p. Maliniak podniósł kwestię słuszności zasady art. 504 prawa niemieckiego co do odpowiedzialności solidarnej zbywcy i nabywcy udziału w przedsiębiorstwie bez zawiadomienia o tym współprzedsiębiorców i wyraził pogląd, że głównie odpowiedzialnym powinienby być nabywca, zaś odpowiedzialność zbywcy powinnaby być tylko subsydiarna, nie znajdując słusznej podstawy do solidarnej ich obu odpowiedzialności. P. Polak uważał niezawiadomienie o sprzedaży za dostateczne uzasadnienie odpowiedzialności obu tj. i zbywcy i nabywcy.

P. L i t a u e r zwrócił uwagę na to, że zgodnie z przytoczonym przepisem prawa niemieckiego, zbywca i nabywca udziału są odpowiedzialni tylko względem współprzedsiębiorców, nie względem osób trzecich.

P. F e d e r o w i c z zaznaczył, że przepis ten znajduje się tylko w prawie niemieckim, w innych prawodawstwach nic podobnego nie ma.

(c.d.n.)

skiego Ministerstwa Przemysłu. Maszynopis. Tekst jednostronny. Bibułka. Warszawa 20.IV.1945, kk. 4.

8. Potyrała Aleksander: Notatka w sprawie rozmów z Ministerstwem Oświaty dotycząca morskiego szkolnictwa technicznego [oraz 3 załączniki zawierające plan godzin kierunku budowy kadłubów, obsady personalnej i projekt budżetu Komisji Organizacyjnej]. Maszynopis. Tekst jednostronny. Warszawa 5 maja 1945, kk. 7 (tylko k. 2 i 3 liczbowane).

9. Potyrała Aleksander: Notatka w sprawie rozmów z Ministerstwem Oświaty dotyczących morskiego szkolnictwa technicznego. Maszynopis. Tekst jednostronny. Bibułka. Warszawa 5 maja 1945, kk. 4 (Układ i treść inna niż w poz. I/8).

10. Potyrała Aleksander: Notatka w sprawie techn. szkolnictwa morskiego. Maszynopis. Tekst jednostronny. - Bibułka. Warszawa 15 maja 1945, kk. 3.

11. Potyrała Aleksander: Notatka. W sprawie rozmów przeprowadzonych w Gdansku w sprawie technicznego szkolnictwa morskiego. Maszynopis. Tekst jednostronny. Warszawa 24.V.1945, kk. 3.

MATERIAŁY wymienione w pozycjach 3 i 6-11 przekazał do Archiwum PTN kol. W.A.Drapella.

II. Czasopisma

1. Budownictwo Okrętowe. Miesięcznik (Gdańsk). R.III-1958, nr 11, 12.

2. Głos Stoczniowca. Tygodnik Pracowników Przemysłu Okrętowego (Gdańsk). R.X-1959, nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.

3. Gryfia (Szczecin). R.IV-1958, nr 10, 11.

4. Język Polski. Organ Towarzystwa Miłośników Języka Polskiego (Kraków). R.XXXVIII-1958, z. 1, 2, 3, 4.

5. Kultura i Społeczeństwo. Kwartalnik (Warszawa). R.II-1958, nr 4.

6. Meander. Miesięcznik poświęcony kulturze świata starożytnego. (Warszawa). R. XIII-1958, nr 1, 2-3, 4, 5, 6, 7-8, 9, 10, 11, 12.

7. Polish Maritime News. Wydawnictwo Oddziału Morskiego Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (Gdynia). R.I-1959, nr 2, 3, 4.

8. Pomorstwo. Miesięcznik (Rijeka). R.XIII-1958, nr 1,2, 3, 4, 5, 6-7, 8-9, 10, 11, 12.

9. Poznaj Świat. Miesięcznik (Warszawa). R.VI-1958, nr 11, 12.

10. Przegląd Morski. Miesięcznik (Gdynia). R.XI[XXIV]-1958, nr 11, 12. R.XII[XXV]-1959, nr 1.

11. Technika i Gospodarka Morska. Miesięcznik (Gdynia). R. VIII-1958, nr 11, 12.

12. Technika Morza i Wybrzeża (Gdańsk) 1947, nr 11-12. Numer specjalny: "Polskie porty morskie". - Przekazał kol. W.A. Drapella.

13. Tygodnik Morski (Gdynia). R. I-1958, nr 21, 22, 23, 24 -25. - R.II-1959, nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.

14. Ziemia. Miesięcznik krajoznawczy (Kraków). R.III(XLIV), nr 10-11 poświęcony Ziemiom Zachodnim. -Nadesłał red. Edgard Milewski. M. in. artykuł ofiarodawcy pt. "W delcie Wisły" s. 20-24.

III. K s i ę g o z b i ó r

1. Begaud Théodule-Louis (Ancien Cap-hornier): Le premier capitaine au long cours. Martin Alonzo Pinzon Associté de Christoph Colomb. Organisateur et animateur de l'expédition de 1492. Peyronnet & Cie. Paris 1944, ss. 286+2 nlb.+ 2 mapy 11 ryc. w tekście i poza tekstem.

2. Collinder Per: A History of Marine Navigation. By... Transl. from the Swedish by Maurice Michael. St. Martin's

Press Inc. New York 1955, ss. 195, ryc. i fot. 50. - Dar Polskiego Instytutu Naukowego w Ameryce.

3. Fenikowski Franciszek: Gburzy z Gnieżdżewa. Ilustrował Mieczysław Miscewy."Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss.40 nlb.[Literatura dziecięca. Format podłużny]. - Nadesłało Wydawnictwo.

4. Gaynor Frank: The New Military and Naval Dictionary.Ed. by... "Philosophical Library". New York 1951, ss. VIII+295.- Dar Polskiego Instytutu Naukowego w Ameryce.

5. Gibson E. Charles: The Story of the Ship. By..."H.Schuman". New York 1952, ss. XIV+272+27 ryc. - Dar Polskiego Instytutu Naukowego w Ameryce.

6. Kerchove Ren´e, de: International Maritime Dictionary. An encyclopedic dictionary of usuel maritime terms and phrases, together with equivalents in French and German.By...Wyd. VI. "D. Van Nostrand Comp. Inc." New York-Toronto-London1958, ss. VIII+946+2 tabl. wielob.+3 plany, liczne ryc. w tekście. - Dar Polskiego Instytutu Naukowego w Ameryce.

7. Kierst Jerzy: Nieznany przyjaciel. Okładka, s. tytułowa i ilustracje Janiny Rybickiej. "Wydawnictwo morskie". Gdynia 1958, ss. 55+1 nlb. - Nadesłało Wydawnictwo.

8. [Maliszewski Tadeusz]: Metoda pchania zamiast holowania w żegludze śródlądowej. Na koncu: Opracował... Druk powielaczowy. Tekst jednostronny. "Ministerstwo Żeglugi". Warszawa, listopad 1956, kk. 3 nlb.+40. - Dar Autora.

9. Matysik Stanisław: Prawo morskie Gdańska. Studium historycznoprawne. "Wydawnictwo Prawnicze". Warszawa 1957, ss. 354+1 nlb+16 ilustr. (repr. fot.).

10. Noel V. John, jr: Naval Terms Dictionary. "D. Van Nostrand Comp. Inc.". New York-Toronto-London 1952, ss. 8 nlb. + 247. - Dar Polskiego Instytutu Naukowego w Ameryce.

11. Pertek Jerzy: Okręty podwodne "Sokół" i "Dzik". "Miniatury Morskie". Seria: Polskie okręty wojenne w latach 1920-

1945, z. 10. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 32, ryc. 25+2 okł. Okładka Adama Werki, rysunki Stanisława Woźniaka. - Nadesłało Wydawnictwo.

12. Pertek Jerzy: Okręty podwodne "Ryś", "Żbik" i "Wilk". »Miniatury Morskie«. Seria: Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945, z. 9. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 30+2 nlb., ryc. 28+1 okł. Okładka Adama Werki, rysunki St. Woźniaka. - Nadesłało Wydawnictwo.

13. Pertek Jerzy: Okręt podwodny "Jastrząb".»Miniatury Morskie«. Seria: Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945, z. 11. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 22+2, ryc. 13+1. Okładka Adama Werki, rysunki St. Woźniaka. - Nadesłało Wydawnictwo.

14. Polkowski Bolesław: Struktura zawodowa ludności Gdańska, Gdyni i Szczecina w oparciu o wyniki narodowego spisu powszechnego 1950 roku. Prace Instytutu Morskiego. Na prawach rękopisu. Druk powielaczowy. Gdańsk 1958, ss. VI+84. - Nadesłał Instytut Morski.

15. Rogowski Wiesław: O chytrym gburze i trzech synach rybaka. Ilustrował Mieczysław Miscewy. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 16 nlb. [Literatura dziecięca]. - Nadesłało Wydawnictwo.

16. Smekens Faud,Van Beylen J.: The National Maritime Museum (Steen). A concise guide by... With an historical introduction by Prof. Dr K. C. Peeters. - "Archeological Museums of Antwerp". Antwerp 1958, ss. 43+18 ryc. fot. - Dar kol. red. M. C. Guziołkówny.

IV. Z b i o r y

1. Polska. Pojezierze Kaszubskie. Tekst Fr. Mamuszka i St. Ostrowski. Tłumaczenie na jęz. franc. L. Zatonia. Składanka-folder, 27 ryc., 1 mapka. Wyd. Wojew. Kom. Turystyki w Gdańsku i "Wydawnictwo Morskie" w Gdyni. Toż tekst niemiecki. Nadesłało Wydawnictwo.

BIBLIOTEKA

Cena 5,-

Spis Treści

A R C H I W U M - B I B L I O T E K A - Z B I O R Y . . 2

ALEKSANDER RYLKE: Zarys bibliograficzny rozwoju wiedzy o budownictwie okrętów 3

WITOLD BUBLEWSKI: Z dziejów polskiego ratownictwa okrętowego 9

WITOLD ŻELECHOWSKI: Autobiografia 15

R E C E N Z J E I O M Ó W I E N I A:

Pomorstvo - Smotra pomorske privrede i misli - przez JADWIGĘ POTERAŁOWICZ 18

M I S C E L L A N E A:

PRAWO MORSKIE. Z protokołów Komisji Prawa Morskiego (IV) 21

A R C H I W U M - B I B L I O T E K A - Z B I O R Y . . 24

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

Nakład 1000 egzemplarzy

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

K 2.