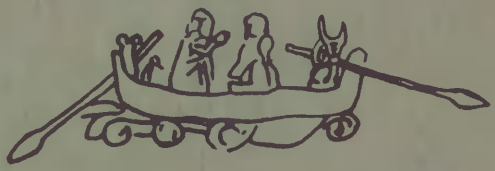
000189

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK



GDYNIA

ROK II · LIPIEC - SIERPIEŃ 1959 · NR 7-8

Kronika towarzystwa

RADA GŁÓWNA

ZEBRANIA

I

W dniu 29 czerwca 1959 roku, w Zakładzie Oceanografii PIHM w Gdyni, odbyło się zebranie Rady Głównej PTN, któremu przewodniczył doc. Witold Urbanowicz.

Po odczytaniu protokołu z poprzedniego zebrania, mgr W.A. Drapella złożył obszerne sprawozdanie z działalności PTN w okresie od 10.IV. do 20.VI. br., poddając analizie sytuację Towarzystwa i pracę Oddziałów: Gdańskiego, Krakowskiego, Poznańskiego, Szczecińskiego oraz Delegatury Warszawskiej i Łódzkiej.

Z projektami budżetów Oddziału Gdańskiego i Szczecińskiego zapoznał zebranych mgr Adam Muszyński.

Mgr Drapella poruszył również krótko sprawę Akcji 1000 x 1000 oraz biblioteki i archiwum PTN. Przy tej o-

(c.d. na s. 33)

Na okładce: Barka mezopotamska uzbrojona w stery drygawkowe z czasów panowania Salamanasa III. Płyta brązowa z pałacu Salamanasa w Balawât (IX w. s. e.). Ze zbiorów reprodukcji W A. Drapelli.

Ozdoby graficzne i napisy wykonała art.mal. MARIA WŁAZŁOWSKA

MGR JERZY ZALESKI (Sopot)

KILKA UWAG

O WIELKOŚCI I KIERUNKACH OBROTÓW HANDLU MORSKIEGO NA BAŁTYKU W PIERWSZEJ POŁOWIE XIX WIEKU

uzyskaniu szczegółowych materiałów charakteryzujących bałtycki handel morski sprzed stulecia natrafiamy na poważne trudności spowodowane brakiem odpowiednio usystematyzowanych i wiarogodnych statystyk. Trudności te potęgują się przy badaniu wielkości i kierunkowości obrotów wewnątrz basenu morza Bałtyckiego, gdyż obroty zewnętrzne t.zn. przywóz i wywóz towarów drogą morską na i z Bałtyku były już w tym okresie naogół dość skrupulatnie notowane w komorze celnej w Sundzie i na Bełtach przez władze duńskie. Te dają nam wgląd w ilość przepływających tam i z powrotem statków i w wysokość opłat celnych, pozwalając tym samym na uzyskanie obrazu wiarogodnego i dość dokładnego. Odnosi się to do 31 marca 1857 roku t.j. do dnia, kiedy zgodnie z konferencją, zainicjowaną w styczniu 1856 roku w Kopenhadze, cło i wszelkie opłaty za żeglugę w Sundzie zostały ostatecznie zniesione. Dnia 1 kwietnia 1857 roku przepłynął w godzinach rannych cieśninę

Sundu pierwszy od stuleci statek, który nie zapłacił cła od ładunku ani opłaty za przejazd.[1]

Wg danych dyrekcji ceł sundzkich przez Sund i obydwa Bełty przepłynęło w obydwu kierunkach (wschodnim i zachodnim) 7.736 statków, w roku 1790 - 9.743 statki, a w roku 1796 - 12.112 statków.[2] Pierwsza połowa wieku XIX to dalszy dynamiczny wzrost handlu bałtyckiego. Ilustruje to ilość statków przepływających Sund. W roku 1850 było 19.020, w roku 1853 aż 21.583. Niezależnie od tego przez Bełty w tym czasie przepływało łącznie 2-3 tys. statków rocznie.

Najczęstszym gościem na Bałtyku była do połowy XIX wieku bandera brytyjska. Anglicy długi czas (do roku 1807) mieli w Petersburgu faktorię handlową podobną do tej jaką Hanzeaci mieli niegdyś w Nowogrodzie. W ich rękach koncentrował się przewóz większości towarów rosyjskich. W połowie XIX wieku sytuacja ulega zmianie. Wzrasta poważnie udział w bałtyckim handlu morskim bandery norweskiej, pruskiej, duńskiej i ro-

---

[1] Por. Kazimierz Szwarcenberg-Czerny: "Statut Bałtyku". Roczniki Nauk Społecznych, Lublin 1949, s. 183 i nast.
Opłaty pobierane przez władze duńskie od XIV wieku - za przepływ Bełtów i Sundu składały się z dwóch części: opłaty od okrętu i opłaty celnej od ładunku. Te ostatnie, pobierane w szeregu przypadkach dość dowolnie, były przyczyną wielu wojen, które doprowadziły do ustalania opłat na różnym poziomie dla różnych państw lub zryczałtowania opłat rocznych. W końcu XVIII wieku cło od towarów wynosiło 1/2% wartości ładunku, przy czym, zgodnie z zawartymi porozumieniami, statki szwedzkie, holenderskie, angielskie i francuskie były objęte zniżką. Wpływy duńskie z opłat pobieranych za żeglugę w Sundzie były bardzo duże. Np. budżet dyrekcji ceł sundzkich na rok 1856 przewidywał wpływy w wysokości 2.426 tys. talarów pruskich, zaś preliminarz wydatków opiewał na niewiele ponad 300 tys. talarów. Czysty zysk wynosił więc ponad 2 miliony talarów. Por. Anton von Etzel: "Die Ostsee und ihre Küstenländer", Leipzig 1859, s. 127 i nast.

[2] W tym 249 statków gdanskich.

syjskiej, natomiast maleje wyraźnie udział bandery brytyjskiej z uwagi na zmniejszony w czasie i po wojnie krymskiej udział handlu brytyjskiego z portami rosyjskimi.

W roku 1849 przez Sund przepłynęło 6.885 statków brytyjskich głównie z towarami rosyjskimi w eksporcie i towarami dla kupców rosyjskich w imporcie. W roku 1852 ilość tych statków zmalała do 3.902. Ilość statków innych bander wynosiła w podanych latach odpowiednio: norweska 2.877 i 3.020, szwedzka 2.191 i 2.100, pruska 1.361 i 2.319, duńska 1.154 i 1.464, rosyjska 1.200 i 946.

Dla Rosji handel morski na Bałtyku miał zasadnicze znaczenie. Podane poniżej zestawienie ilustruje wartość wywozu i przywozu Rosji w roku 1802 drogą morską w rozbiciu na baseny mórz.[1]

Morze Białe	eksport	4.796.017	rubli w złocie
	import	549.732	" " "
Morze Czarne	eksport	2.986.096	" " "
	import	2.054.789	" " "
Morze Bałtyckie	eksport	46.917.134	" " "
	import	32.983.413	" " "

Z ogólnej sumy cła towarowego zapłaconego przez państwa bałtyckie dyrekcji ceł w Sundzie w latach 1851-1853 wynoszącej średnio 2 mil. talarów pruskich, Rosja płaciła około 60% t.j. około 1.200 tys. talarów, Prusy około 25% - 500.000 talarów, Szwecja około 4% - 80.000 talarów, Dania około 6% t.j około 120.000 talarów.

Z krajów pozabałtyckich największe cło towarowe płaciła w tym czasie Wielka Brytania. Wynosiło ono w latach 1851-1853 w imporcie średnio około 630.000 talarów, w eksporcie 580000 talarów.

---

1 Por. Catteau-Calleville: "Gemälde der Ostsee" tłum z francuskiego Ph. Ch. Weyland, Weimar 1815, s. 507. O rosyjskim handlu morskim na Bałtyku patrz szerzej: H.E. Ronimois:

Interesująco przedstawia się zestawienie wpływów dunskich osiągniętych jako opłaty za przepływ statków przez Sund w latach 1851-1853. Charakteryzuje ono udział poszczególnych bander w międzynarodowym handlu bałtyckim.[1]

BANDERA	W talarach pruskich			
	Na Bałtyk	%	Z Bałtyku	%
Wielka Brytania	34.762	24.3	35.731	25.3
płd. Bałtyku	21.933	15.3	21.456	15.2
Norwegia	19.326	13.5	17.959	12.7
Holandia	14.338	10.0	14.462	10.2
Dania	11.132	7.8	12.385	8.7
Rosja	8.467	5.9	7.583	5.4
Razem	142.908	100.0	141.181	100.0

Jak podają źródła statki uprawiające żeglugę bałtycką miały pojemności średnio około 70 łasztów t.zn. około 90 ton pojemności netto.[2]

"Russia's foreign trade and the Baltic Sea". London 1946, s. 11 i nast.

[1] Por. Anton v. Etzel, op. cit., s. 144. Pod pojęciem "miasta płd. Bałtyku" rozumiemy tu miasta nadmorskie Pomorza Zachodniego i Wschodniego, będących ówcześnie prowincjami pruskimi (Szczecin, Gdańsk, Królewiec, Elbląg i Kłajpeda). Prowadziły one handel morski niemal wyłącznie w oparciu o polskie zaplecze surowcowo-komunikacyjne, co wyraźnie przyznaje Catteau-Calleville. Por. op. cit., s. 517.

[2] Pojęcie łasztu jest bardzo różnorodnie interpretowane. Przyjęto tu za Erichem Wallrothem: "Die Grundlagen des Ostseehandels und seine Zukunft", Meereskunde, Berlin 1917, zeszyt 126, s. 4. Niektórzy łaszt określaj. na 2 t. (prawdopodobnie brutto). Por. Adam Kleczkowski: "Rejestr budowy galeony". Kraków 1915, s. 129.

A oto ważniejsze towary przywożone do portów bałtyckich i wywożone z nich w latach 1795-1805 z podaniem ilości statków przechodzących z danym ładunkiem przez Sund lub Bełty.[1]

	PRZYWÓZ	
ł a d u n e k	S k ą d	Roczna ilość statków w komorze celnej
suszone ryby, śledzie solone, tran, słonina,	Norwegia, Holandia,	430-450
sól	Francja, Hiszpania, Anglia, Portugalia, składy konsygnacyjne Bremy i Hamburga,	370-400
wino, oliwa, ocet, piwo, owoce,	Francja, Hiszpania, Włochy, Portugalia, Anglia,	200-250
cukier, kawa, syrop,	Anglia, Holandia, Ameryka Płn.	20-30
ryż, kasza, słód,	porty Lewantu, Holandia, Anglia, Ameryka, składy konsygn. Hamburga,	25-30
masło, sery, mięso solone,	Dania, Anglia, Holandia,	28-30
węgiel,	Anglia	200-250
płótno, sukno, wyroby tekstylne,	Francja, Holandia, Anglia,	30-40
szkło, fajans, marmur,	Włochy, Anglia Holandia,	100-150

[1] Catteau-Calleville, op. cit., s. 547.

	WYWOZ	
Ładunek	Skąd	Roczna ilość statków w komorze celnej
zboże, mąka, olej lniany.	Rosja, Pomorze Wschodnie i Zachodnie, Lubeka,	1000-1200
płótno lniane,	j.w.	30-40
drzewo masztowe, siemię lniane,	Rosja, Pomorze Wschod., i Zachod.	400-450
deski, belki, drzewo budulcowe,	Szwecja, Rosja, Pomorze Wschod, i Zachod.	1000-1300
terpentyna, smoła, potaż,	Szwecja, Rosja, Pomorze Zachod.	100-150
żelazo, blacha, miedź, stal, ałun, kotwice, działa,	Szwecja, Rosja,	100-110
skóry i futra,	Rosja, Pomorze Zachod.	450-600
ryby solone i suszone słodkowodne,	Rosja, Szwecja,	70-80
kamień, kreda, wapno,	Szwecja, Rosja,	15-20

O ile charakter obrotów importowych wyraźnie wskazuje na popyt na towary kolonialne, korzenne i przemysłowe (kawa, wino, przyprawy, wyroby tekstylne itp.), o tyle eksport krajów nadbałtyckich ma charakter wyraźnie surowcowy, oprócz wy-

robów metalowych ze Szwecji i niektórych przetworów płodów rolnych głównie z portów Pomorza Wschodniego i Zachodniego. Zwraca uwagę ogromna ilość wywożonego zboża i drewna budowlanego, również poważne obroty skórami surowymi i wyprawionymi. Odbiorcami tych artykułów były głównie porty angielskie, francuskie, holenderskie, włoskie i niemieckie (Hamburg, Brema).[1]

Nie znaczy to bynajmniej, że handel morski na Bałtyku był jedynie fragmentem obrotów eksportowo-importowych z krajami pozabałtyckimi. Również poważne były obroty wewnętrzne basenu bałtyckiego. Pewien obraz otrzymamy po scharakteryzowaniu kilku najważniejszych portów bałtyckich, poczynając od zachodu.

Lubeka stanowiła jeden z najważniejszych portów przeładunkowych i tranzytowych i siedzibę szeregu poważnych armatorów. W roku 1805 Lubeczanie mieli 80 własnych statków handlowych i utrzymywali regularną służbę pocztową z Petersburgiem. W roku 1802 zawinęło do Lubeki 1368 statków, w tym ponad 400 statków z portów bałtyckich. Na wyjściu zanotowano w tym roku 1234 statki, w tym 350 jednostek do portów bałtyckich (72 do Petersburga, 83 do Gdańska, 101 do Rostoku itp). Obrot roczny z Petersburgiem ocenia się w tym czasie na około 2 miliony talarów niemieckich.[2]

Zapleczem Szczecina, największego portu Pomorza Zachodniego, były ziemie polskie, poza tym Śląsk, Brandenburgia i Saksonia. W roku 1802 obywatele Szczecina byli armatorami 170 jednostek morskich o pojemności łącznej

---

1 Struktura handlu państw bałtyckich nie uległa większym zmianom od XVI wieku. Por. H. Samsonowicz: "Hanza - władczyni mórz", Warszawa 1958, s. 85.

2 Catteau-Calleville, op. cit. s. 550 i nast.

13.300 łasztów. Były one zatrudnione głównie przy przewozach towarów pochodzących z polskiego zaplecza surowcowo-komunikacyjnego, a to: zboża, drewna, skór, wosku, miodu itp. W Gdańsku, w roku 1802, zanotowano na wyjściu 1.674 statki, na wejściu 1.916 statków z czego około 20% na wyjściu i około 15% na wejściu stanowiły statki obrotu bałtyckiego. Gdańsk, podobnie jak Szczecin, Królewiec i Elbląg a nawet Kłajpeda, stanowił port wywozowy i przywozowy polskiego obszaru ludnościowego. Na eksport składały się następujące główne pozycje: drewno okrętowe i budowlane, zboże, płótno lniane, wosk, piwo, miód, wełna i bursztyn. Przywóz obejmował śledzie, cytryny, kawę, herbatę, wino, korzenie, żelazo i cukier.

Jednym z najważniejszych portów Bałtyku z początkiem XIX wieku była również Ryga. Stanowiła ona port wywozowy i przywozowy dla Litwy, Łotwy, Estonii, Kurlandii, Białorusi a nawet Ukrainy. Około 1000 statków rocznie zatrudnionych było w wywozie zbóż, drewna i skór głównie do Szwecji, Norwegii, Holandii i Anglii.

W Petersburgu, ówczesnej stolicy imperium rosyjskiego zanotowano w roku 1802 na wejściu 1200 statków i 1000 statków na wyjściu.[1] Przywiozły one towary importowe wartości 19.900 tysięcy rubli w złocie, wywiozły zaś towary o wartości 30.150 tysięcy rubli. Najważniejszą pozycję w eksporcie stanowiło drewno, żelazo surowe, len, skóry surowe i futra, wosk. W imporcie dominowały wyroby bawełniane, farby, wina francuskie i hiszpańskie, medykamenty i kruszce szlachetne.

---

[1] Petersburg w latach 30 - tych XIX wieku liczył już 450.000 mieszkańców i był największym miastem portowym Bałtyku. W tym samym czasie Hamburg miał 118.000 mieszkańców, Kopenhaga 115.000, Królewiec 68.000, Gdansk 56.000, Szczecin 35.000. Por. Albrecht v. Koon: "Grundzüge der Erd-, Völker und Staatenkunde", Berlin 1832.

Obok Wyborga Petersburg stanowił ważny port wywozowo-przywozowy dla ziem Fińskich.

Z innych portów zajmujących poczesne miejsce w handlu wewnętrznym obszaru bałtyckiego należy wymienić Rostok, Królewiec, Elbląg, Kłajpedę, Lipawę. Rewal, Wyborg, Åbo, Björneborg, Uleåborg, Gefle, Norrköpping, Karlskrone, Karlshamn, Gothenburg, Helsingör, Kopenhagę i Flensburg.

Z nich na szczególną uwagę zasługują Królewiec i Elbląg. Połączone drogami wodnymi z polskim naturalnym dla nich zapleczem egzystowały wyłącznie z kontaktów handlowych z Polską. Na przełomie XVIII i XIX wieku do Królewca zawijało i wypływało z portu królewieckiego średnio około 700 statków morskich rocznie. W eksporcie dominowały towary polskie przywożone barkami przez Zalew. Były to głównie zboża, drewno i skóry. Z Elbląga wypływało rocznie około 300 statków. Struktura eksportu była identyczna. W imporcie przeważały towary charakterystyczne dla popytu na ziemiach polskich, to też niemal w całości import morzem nastawiony był na zaspakajanie polskiego konsumenta i zaraz po przybyciu odpływał w głąb Polski. Np. w roku 1800 z portów zachodniej Europy do Królewca nadeszło:[1]

180.000	funtów	żelaza obrobionego
166.000	"	ałunu
110.000	"	drutu żelaznego
677.000	"	kawy
220.000	"	ryżu
1.156.000	"	tytoniu
414.000	"	cukru
4.000	beczek	win francuskich

Ważnym portem tranzytowym dla rynku bałtyckiego była położona na przejściu pomiędzy Bałtykiem a Morzem Północnym Kopenhaga, jako tradycyjny rynek składu dla towarów z Islandii, Grenlandii, Indii, Chin i Ameryki.[2] Towary te rozwie-

---

[1] Catteau-Calleville, op. cit. s. 554.

[2] W roku 1786 zawinęły do Kopenhagi 102 statki Kompanii Wschod-Indyjskiej z ładunkiem o wartości ponad 33 mil tal.

ziono następnie do portów Anglii, Holandii, Prus i portów bałtyckich. W roku 1802 weszło do portu kopenhaskiego 6.300 statków z czego około 20% zatrudnionych w handlu bałtyckim. Na wyjściu w roku 1802 zanotowano 5.695 statków, z czego około 800 skierowało się do portów Bałtyku.

GŁÓWNE PORTY BAŁTYCKIE W I POŁOWIE XIX W.
i ich naturalne zaplecze
surowcowo-komunikacyjne.

PROF. DR INŻ. A L E K S A N D E R R Y L K E (Gdansk)

ZARYS BIBLIOGRAFICZNY ROZWOJU WIEDZY O BUDOWNICTWIE OKRĘTÓW (II)

oczynając od roku 1752 francuska Akademia Nauk, która już od roku 1720 ogłaszała była od czasu do czasu konkursy w zakresie szeregu problemów Nawigacji lub Budownictwa Okrętowego, rozpoczęła pod tym względem akcję systematyczną, wzywając naukowców całego świata do rozwiązania szeregu ważnych zagadnień, zwłaszcza w dziedzinie budowy okrętów.

Te konkursy przyniosły w wyniku złożenie do Akademii szeregu prac wysoce interesujących, które omówione są niżej pod odpowiednimi datami. - Kilkunastu z ich liczby Akademia przyznała nagrody i ogłosiła w 9 tomach zbioru pt. "Recueil des pièces qui ont remporté les prix de l'Académie des Sciences" (1721-1777). Niektóre zostały ogłoszone osobno. Poczynając od roku 1776 aż do roku 1786 prace nagrodzone przez Akademię, a które będą omówione dalej, weszły w skład zbioru noszącego tytuł "Mémoires présentés par divers savants",[1]

---

[1] Prace, które uzyskały nagrody Akademii będą w dalszym tekście oznaczane przy koncu omówienia nawiasem:(Nagr.A.S.).

Kolejność chronologiczna tych, jako też i innych prac, była następująca:

1753 - Daniel Bernoulli, Mathon de la Cour, Pereyre, Leonard Euler: "La manière la plus avantageuse de suppléer à l'action de vent sur les vaisseaux, soit en y employant les rames, soit en employant quelque autre moyen que ce puisse être". (Nagr. A. S.).

1754 - P. Bouguer: "Solution des principaux problèmes de la manoeuvre des vaissaux" - oraz, w roku 1755, druga praca tegoż autora na ten sam temat. Obie zamieszczone w "Mémoires de l'Ac. des Sciences". Paris.

1755 - Chauchot, Sous-Constructeur des vaisseaux du Roy: "La manière de diminuer le plus qu'il est possible le roulis et le tangage d'un navire, sans qu'il perde sensiblement par cette diminution, aucune des bonnes qualités que sa construction doit luy donner". Paris. (Nagr. A. S.).

1757 - Daniel Bernoulli. - Ten sam problem co w roku 1755, dotyczący kołysania poprzecznego i wzdłużnego. (Nagr. A. S.).

W tej to właśnie swej drugiej pracy autor wykłada teorię kołysania poprzecznego, która - pod nazwą "teoria Bernoulli'ego - pozostawała jako teoria "klasyczna" aż do połowy wieku XIX.

1757 - Bouguer: "De la manoeuvre des vaisseaux". Paris.

1757 - De Villeneuve: "Science de la Marine". La Haye (Haga)

1757 - W. Udemans: "Korte Verhandeling van den Niderlandschen Scheepsbouw, zo in Theorie als in Practik".

1758 - Saverien: " Dictionnaire de la Marine". Paris.

1759 - Léonard Euler, Groignard, Constructeur des Vaisseaux du Roy: "L'Examen des efforts qu'ont à soutenir toutes les parties du vaisseau dans le roulis et dans le tangage et la meilleure manière de procurer a leur

assemblage la solidité nécessaire pour résister à ces efforts sans préjudicier aux bonnes qualités du vaisseaux". Paris (Nagr. A.S.).

1759 - L. Zwyndregt: "Verhandeling van den Hollandschen Scheepsbouw". S'Gravenhage (Haga).

1760 - Clairaut: "Nouvelles solutions de quelques problèmes sur la manoeuvre des vaisseaux" - ogłoszone w zbiorze "Mémoires de l'Académie des Sciences".

1761 - Opat Bossut, Jan-Albert Euler: "La meilleure manière de lester et d'arrimer un vaisseau et les changements qu'on peut faire en mer à l'arrimage, soit pour lui procurer plus de vitesse, soit enfin pour le rendre plus au moins sensible au gouvernail". Paris. (Nagr. A.S.).

1765 - Opat Bossut, Bourdé de Villehuet, oficer statków Kompanii Indyjskiej, Groignard, Gautier, inżynier Marynarki Hiszpańskiej: "Quelles sont les méthodes usitées dans les ports pour lester et arrimer les vaisseaux de toutes sortes de grandeurs et de différentes espèces, le poids et la distribution des matières qu'on y employe etc. Paris. (Nagr. A.S.).

1765 - Mungo Murray: "A treatise on Shipbuilding" London.

Pracę tę cytuje w parę lat później w swym dziele Chapman. W książce Murraya widać wpływ dzieł Bougue oraz Duhamel'a du Monceau.

1768 - Fryderyk Chapman: "Architectura navalis mercatoria". Stockholm.

Praca ta przedstawia zbiór plansz lub atlas, w którym słynny budowniczy, i admirał szwedzki w jednej osobie, zebrał większą ilość rysunków teoretycznych okrętów doskonale wykonanych. Atlasowi towarzyszy tekst, w którym podane są w sposób szczegółowy obliczenia wszelkiego rodzaju.

1771 - Duranti de Lironcourt: "Instruction élémentaire et raisonnée sur la construction pratique des vaisseaux" Paris.

1775 - Don Georges Juan, w tłumaczeniu Léveque'a: "Examen maritime". Nantes.

To bardzo ważne dzieło, które ukazało się w Hiszpanii w roku 1771, zawiera w sobie daleko idące zastosowanie matematyki do wszystkich problemów teorii budownictwa okrętowego.

1775 - Heuvert: "Elementy architektury okrętów". - Opracowanie w języku łacińskim przez autora niemieckiego.

1776 - Leonard Euler: Théorie complète de la construction et de la manoeuvre des vaisseaux". Paris.

W rozprawie tej teoria dryfu, stateczności itp. są wyłożone lepiej i w sposób bardziej zwarty niż w "Scientia Navalis" tegoż znakomitego autora (p. pod rok 1749).

1776 - Du Maitz de Goimpy: "Traité sur la construction des vaisseaux". Paris.

1776-- Vial du Clairbois, Sous- Ingénieur- Constructeur: "Essai géométrique et pratique sur l'Architecture navale". Paris.

1779 - Fryderyk Chapman, w tłumaczeniu astronoma Lemonnier: "Traité de la construction des vaisseaux". Paris. (p. rok 1768).

1781 - Fryderyk Chapman, w tłumaczeniu Vial'a du Clairbois: "Traité de la construction des vaisseaux". Brest i Paris.

W Szwecji praca ta ukazała się w roku 1775. W jej rozdziale ósmym został wiernie podany tekst, który już w roku 1768 towarzyszył atlasowi pt. "Architectura navalis mercatoria". W pracy omawianej na tym miejscu Chapman podaje między innymi swe badania nad

oporem kadłubów okrętów w wodzie.

1781 - Marmaduke Stalkart: "Naval Architecture". London.

1783-1787 - Vial du Clairbois, Blondeau, du Vial le Roy: "Encyclopédie méthodique" - artykuł: Marine. Paris.

Ten "artykuł" - nadzwyczaj obszerny, gdyż wypełniający całe trzy tomy tekstu oraz jeden tom plansz słynnej encyklopedii Panekouke'a - obejmuje całokształt wiedzy o morzu i technice morskiej, tak jak się one przedstawiały w końcu wieku XVIII. Został on również wydany drukiem osobno pod tytułem "Dictionnaire de la Marine".

1784 - E. W. Stibolt: "Afhandeling on Skibes-kiolbraekkelighed". Kiöbenhaven.

1787 - Fr. Chapman: "Ueber die richtige Art, die Höhe des Schwerpunkts eines Schiffes anzugeben" (Tłumaczenie na niemiecki z "Mémoires de l'Académie des Sciences de Suéde", tom VIII). Hamburg i Lipsk.

1787 - W. Hutchinson: "Treatise on practical Seamanship". Liverpool.

1787 - Vial du Clairbois: "Traité élémentaire de la construction des vaisseaux", na użytek szkół morskich. Paris.

1791 - Don Missiessy-Quiès, porucznik marynarki: "Arrimage des vaisseaux". Paris.

1791 - Don Francisco Ciscar: "Reflexiones sobre les Maquinas y Maniobras". Madrid.

1791-1792 - "A collection of papers on Naval Architecture". London.

1792 - Romme: "Dictionnaire de la Marine française". Paris.

W tym samym mniej więcej czasie ukazały się również prace:

Romme: "L'art de la voilure".

Lescallier: "Traité du gréement".
Forfait: "Traité de mâture".

1794-1798 - J. H. Roeding" "Allgemeine Woerterbuch der Marine". (W dziewięciu językach). Hamburg i Halle. Praca ta zawiera wykaz prac dotyczących morza i okrętów, jakie się były ukazały do roku 1793. Wykaz ten jest naogół dość kompletny.

1796-1798 - Atwood: "Disquisition on the stability of ships" Dwie prace ogłoszone w "Philosophical Transaction of the Royal Society of London". Londyn.

W tych dwu niezmiernie ważnych opracowaniach słynnego fizyka angielskiego figuruje po raz pierwszy obliczenie wielkości pary prostującej ciała pływającego przechylonego o dowolny kąt skończony. Autorzy angielscy nazywają często jeszcze dziś "wzorem Atwooda" wzór służący do określenia ramienia tej pary za pomocą metody t.zw. "klinów wchodzących i wychodzących".

Omowieniem pracy Atwood'a Pollard i Dudebout kończą pierwszą część swego dociekliwego zestawienia, zamykają zarazem z koncem wieku XVIII okres niepodzielnego do owych czasów panowania w budownictwie okrętowym okrętu żaglowego o kadłubie drewnianym.

Okręt tego rodzaju będzie wprawdzie istniał jeszcze długie dziesięciolecia, obok naradzającego się i rozwijającego się coraz szybciej okrętu żelaznego o napędzie mechanicznym. Jednakże nie da się zaprzeczyć, iż okręt drewniano-żaglowy osiągnął szczyt swej dokonałości właśnie ku końcowi Wieku Oświecenia.

Rodząca się nowa technika i nowa technologia budowy prowadzą do powstawania coraz to nowych i coraz to innych problemów. O ile dawniej umiejętność budowy okrętu szła ściśle w parze z zagadnieniami żeglarskimi, a kwestia napędu - za

pomocą masztów i żagli - łączyła się najściślej ze sprawami budowy kadłuba, gdy przeto oba te, a raczej wszystkie trzy zagadnienia łączyły się w jednym ręku, to w wieku XIX zaczynają one różniczkować się wyraźnie. Występuje to ze szczególną jaskrawością w dziedzinie t.zw. Teorii Okrętu, która wszak stanowiła przedmiot szczególniejszego zainteresowania dla Pollard'a i Dudebout'a. Odpowiednio dla tego wieku XIX wprowadzają oni do swego zestawienia przede wszystkim podział na problemy główne, traktując następnie - podobnie jak w części I - bibliografię każdego z tych problemów w porządku chronologicznym.

Problematykę Teorii Okrętu w wieku XIX ujmują oni w działy następujące:

1. Prace opisowe lub historyczne	7	pozycji
2. Kompletne opracowanie Teorii Okrętu	35	"
3. Periodyki i morskie wiadomości naukowe - różne -	27	"
4. Geometria i Statyka Okrętu. - Stateczność	57	"
5. Teoria fal i falowania. Fale morskie	54	"
6. Kołysanie na wodzie spokojnej i na fali	46	"
7. Opór kadłubów	82	"
8. Ruch poziomy krzywoliniowy okrętu. - Ster	29	"
9. Napęd okrętów. - Teoria pędników	79	"

Liczby pozycji podane przy każdym z głównych problemów, wskazują wymownie, pod jakim mianowicie znakiem stało budownictwo okrętowe wieku XIX. Naczelne miejsce zajmują zagadnienia oporu kadłubów, napędu i pędników.

Nie sądzimy, by w zadaniach BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO leżało podobne omówienie bibliografii każdego z wyszczególnionych problemów, jak to było uczynione dla części I. Problematyka części dalszych jest problematyką specjalistyczną i dla tych z naszych badaczy, którzy mogli by się nią bliżej interesować w którymkolwiek z wyliczonych działów po-

damy jedynie, iż jeden egzemplarz dzieła Pollard'a i Dudebout'a, z którego zaczerpnięte zostały wiadomości omówione powyżej, znajduje się w Katedrze Teorii Okrętu Politechniki Gdańskiej. - Być może gdzieś w Polsce znajduje się ich więcej, bliższych wiadomości jednakże o tym autor niniejszych uwag nie posiada.

W każdym razie autor dziękuje Kierownictwu Katedry Teorii Okrętu za wypożyczenie mu wspomnianego egzemplarza i za umożliwienie mu tym samym podania szerszemu ogółowi społeczności polskiej wiadomości, które pochodzą wprawdzie już blisko sprzed lat 70, ale posiadają dużą wartość jeszcze i w czasach obecnych. - Nawet w tej postaci, jak została tu podana pozwalają one na wysnucie szeregu wniosków wysoce interesujących.

WITOLD BUBLEWSKI (Sopot)

Z DZIEJÓW POLSKIEGO RATOWNICTWA OKRĘTOWEGO (III)

Od chwili uzyskania Niepodległości, ratownictwo okrętowe wydobyło z morza niżej wymienione wraki. Podane zestawienia, z uwzględnieniem poszczególnych lat, dotyczą wraków wydobytych w okresie Dziesięciolecia Polski Ludowej.

Rok 1946

Lp.	Nazwa i charakter obiektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t.	Koszt wydobycia w zł
1.	m/s WARTHE L-130 B- 16,6 H- 11,	- uszczelnienie i odpompowanie.	6000	-
2	ELEWATOR BUNKROWY L- 24, B- 14, H- 28,	Gdańsk. Wydobyto dźwigiem.	200	-
3.	ŁEBA Draga ssąca. L- 28, B- 6, H- 2,5	Władysławowo. Uszczelnienie i pompowanie.	200	-

Rok 1947

Lp.	Nazwa i charakter obiektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t.	Koszt wydobycia w zł
1.	REFULER L-35, B- 8, H- 3,5	Gdańsk-Nowy Port. Wydobyty przy pomocy 2 pomp po 800 t. Odpompowanie.	200	71.562
2.	DŹWIG L-27, B-14,5 H- 2,	Gdynia. Wydobyty przy pomocy pontonów duńskich; THOR i ODIN.	200	133.308
3.	SZALANDA L-48, B-10. H- 3,5	Gdynia-Nabrzeże Czechosłowackie. Wydobyty przy pomocy pontonów duńskich.	250	60.543
4.	s/s GDAŃSK L-50, B- 9, H- 4,5	Gdynia-Basen Prezydenta. Wydobyty przy pomocy pontonów duńskich.	405	90.291

Lp.	Nazwa i charakter obiektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t.	Koszt wydobycia w zł
5.	s/s WANDA L-41, B- 7,5 H- 3,5	Gdynia-Basen Prezydenta. Wydobyty przy pomocy pontonów dunskich. Holownik ratowniczy uszczelnił odpompował i przeholował do Stoczni Gdanskiej.	214	257.151
6.	POGŁĘBIARKA L-35, B- 8, H- 4,	Wydobyty przy pomocy pontonów dunskich i odstawiony na płyciznę	224	80.046
7.	s/s INGEROIS L-88,5 B-12,2 H- 5,6	Gdynia-avanport. Wyprostowany z przechyłu przy pomocy pontonów dunskich i SMOKA.	1352	-

Lp.	Nazwa i charakter obiektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t.	Koszt wydobycia w zł
8.	Draga ssąca RAK L-50,1 B- 9,5 H_T 3,8	Szczecin Uszczelnienie, odpompowanie, wypłukanie, ściągnięcie z mielizny.	650	53,856
9.	s/s OTTO (MULLER) L-77, B-12,5 H- 5,	Szczecin. Kanał Kaszubski. Wyprostowanie taliami, uszczelnienie, odpompowanie. Wykonał SMOK.	1225	89.349
10.	DOK PŁYWAJĄCY L-50, B-32 H- 9, T-0,6	Szczecin. Stocznia WULKAN. Uszczelnienie, odpompowanie.	960	100.818
Rok 1948				
1.	ELEWATOR L-32, B-15, H- 2,5	Sobieszewo. Wydobyty przez pontony duńskie. Ekipa hol. rat. uszczelniła, odpom.	250	-

Lp.	Nazwa i charakter obiektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t.	Koszt wydobycia w zł
2.	Pogłębiarka ODRA	Zalew Szczecinski. Odpompował, ściągnął z mielizny holownik IBIS.	250	20.241
3.	m/s ULRICH FINSTERWALDER L-95, B-14,8	Swinoujście. Uszczelnił, odpompował SMOK.	2250	126,210
4.	Pogłębiarka TrytoN L-36,5 B- 7,6 H- 3,5	Swinoujście. Wyprostował, uszczelnił i odpompował SMOK.	400	392.757
5.	Holownik L-33 B- 8,5 H- 3,5	Swinoujście. Odmulono, uszczelniono, odpompowano.	200	90.906
6.	s/s ARIEL L-83 B-12,5 H- 7,4	Szczecin. Wyprostowano i odpompowano.	1875	104.364

Lp.	Nazwa i charakter obiektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t.	Koszt wydobycia w zł
7.	s/s EMILLY L-80 B-10,7 H- 5,7	Szczecin, port węglowy. Kopanie tunelu, założenie pontonów.	1627	1.515.000
s/s	s/s ANDROS L-97,8 B-14 H- 7,3	Swinoujście. Uszczelnienie i odpompowanie. Trudna praca przy przecie-kach. Odholowanie na mieliznę.	2235	485.301
9.	s/s LEDA L-96 B-12 H- 9	Swinoujście. Uszczelnienie, odpompowanie, wyrównanie.	2500	-
10.	Dok pływający L-50 B-32 H- 9	Szczecin, rz. Święta. Uszczelnienie i odpompowanie.	960	-
11.	s/s KOSKO ex ROSE	Szczecin, Kanał	1050	214.754

Lp.	Nazwa i charakter obiektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t.	Koszt wydobycia w zł
	L-75 B-11,7 H- 4,9	Parnicki.		
12.	s/s COSTER II, obecnie m/s ELBLAG L-62 B- 9,5 H- 4	Swinoujście.	-	-
Rok 1949				
1.	s/s ARTUSHOF L-70,3 B-11,1 H- 4,5	Szczecin, Odpompowano, wydobyto z zamulenia.	832 700	726.000 336.702
2.	s/s ALEKSANDRA L-52,8 B- 8,5 H- 3,4	Szczecin. Parnica.	700	336.702
3.	s/s HERKULES L-37 B- 8,1 H- 3,6	Szczecin. Wydobyty przy pomocy pontonów cylindrycznych i 2 dźwigów.	500	120.000
4.	Prom	Dziwnów	500	-

Lp.	Nazwa i charakter obiektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t.	Koszt wydobycia w zł
	drogowy L-30,5 B- 8,5 H- 7,8	Wykopanie kanału i ściągnięcie.	500	-
5.	m/s WARSZAWA L-94,5 B-13,5 H- 9,2	Wyspa Fehrman. Uszczelniono i odpompowano.	2950	-
6.	s/s LECH L-85,4 B-12,2 H- 7,6	poz. E. 54° 3[illegible],7 N. 12° 33,4 Założono 10 pontonów odpompowano i ściągnięto na mieliznę.	1900	-
7.	s/s ANNA L-41 B- 7,4 H- 3,5	Gdynia. Odpompowano przy pomocy 4 pontonów i przeholowana dok.	310	333.000
8.	s/s TUR L-22,5 B- 6 H- 3,2	Gdańsk. Odpompowano przy pomocy pontonów cylindrycznych i przeholowano	192	-

(c.d.n)

Recenzje i omówienia

STARE TRADYCJE PRZY WODOWANIU NOWYCH STATKÓW

Marynarze różnych czasów i epok zawsze starali się widzieć swe statki jako coś żywego, coś posiadającego duszę. W Anglii, kraju zdecydowanie morskim, słowo statek odmienia się w rodzaju żeńskim dla podkreślenia jego żywej osobowości.

W ścisłym związku z tymi pojęciami pozostawał zawsze uroczysty akt poświęcenia nowej, spuszczonej na wodę jednostki.

Były czasy, gdy "chrzciny" nowego statku przybierały charakter poważnego ceremoniału religijnego, kiedy indziej znów stosowano starodawny, uświęcony tradycją zwyczaj.

Dziś wodowanie statku, czy to z pochylni, czy w doku, poprzedzone jest krótką mową, odegraniem hymnu i przeważnie rozbiciem butelki szampana o stewę dziobową nowego statku. Nie wszędzie ten zwyczaj jest jednak praktykowany. W każdym razie nie ma chyba na świecie takiej stoczni, w której wodowanie nowego statku odbywało by się bez małej chociażby uroczystości.

W stoczni arsenału w Brest we Francji nie stosuje się rozbicia butelki szampana o dziób statku. Zastępuje ją trójkolorowa wstęga, którą "matka chrzestna" statku przecina w

odpowiednim momencie uroczystości. Z chwilą przecięcia tej wstęgi ruszają sprężarki hydrauliczne, zwolnione zostają stopery i statek rusza ku wodzie tak jakby ta cienka wstążka trzymała statek w bezruchu i teraz przecięta pozwoliła mu ześlizgnąć się z pochylni.

Towarzystwo armatorskie Charles Le Borgne odbywa do dziś poświęcenie swych nowych jednostek według bardzo starej tradycji. Po "pobłogosławieniu" statku bijącym dzwonem, którym po prostu dzwoni się w ważniejszych pomieszczeniach, para "rodziców chrzestnych" obchodzi cały statek wrzucając trochę zboża i soli do każdego pomieszczenia począwszy od dziobu aż do rufy Na zakończenie ksiądz udziela ostatecznego błogosławieństwa. Ceremoniał chrztu zachowuje tu przede wszystkim charakter religijny.

Budując swe statki na obcych stoczniach, towarzystwo to nie mogło w pełni zachować swych tradycji i skróciło całą uroczystość. Obsypywanie statku zbożem i solą ograniczono do jednego miejsca poczym rozbijano o dziób butelkę wina.

W Anglii, której konserwatyzm jest powszechnie znany, też zdarzają się oryginalne poświęcenia statków. Na przykład s/s "El Medina" budowany w 1937 roku na zlecenie Scienda Steam Navigation Campany dla przewozu pielgrzymów arabskich i hinduskich do Mekki ochrzczony został orzechem kokosowym rozbitym w ten sam sposób co tradycyjna butelka szampana. Wyznawcy Proroka nie mogli przecież płynąć z pielgrzymką na statku ochrzczonym winem.

W XVIII wieku w Nantes chrzest statku odbywał się następująco: po poświęceniu go przez księdza matka chrzestna wręczała uroczyście kapitanowi wielkiego, ustrojonego we wstążki kota. Zadanie tego podarku było wyraźne - walka ze szczurami, których plaga dawała się we znaki na wszystkich statkach.

W ciągu XI wieku panował w Anglii zwyczaj, że po spuszcze-

niu na wodę okrętu wojennego. J. K. Mości, porucznik królewski przybywał wraz z całą świtą na pokład. Na górnym pokładzie kasztelu rufowego, na specjalnym podwyższeniu tworzącym rodzaj ołtarza, stał przygotowany srebrny puchar napełniony winem. Oficer wznosił nim toast za pomyślność królewskiego okrętu, upijał trochę, rozlewał nieco wina po pokładzie, upijał ponownie, poczem puchar wraz z resztą wina rzucał za burtę w ofierze Neptunowi. W ten sposób wiele przepięknych pucharów utonęło w mule starych, historycznych stoczni w Woolwich czy Deptford. Wkrótce jednak pomysłowość ludzka nie pozwoliła im ginąć bezpowrotnie. Znaleźli się spryciarze, którzy przeciągali pod wodą wzdłuż burty nowego statku sieć i wyławiali puchar gdy tylko przedstawiciele króla odeszli.

Obecnie wiele z dawnych zwyczajów stało się tylko historią, ale i dziś, ilekroć w stoczni odbywa się wodowanie nowej jednostki, zbierają się jej budowniczowie i zaproszeni goście, wygłasza się okolicznościowe przemówienia a matka chrzestna dokonuje ceremoniału rozbicia butelki zwisającej na lince z dziobu statku. Na stal dziobnicy tryska rozlane wino i przy akompaniamencie hymnu i syren wszystkich statków stojących na stoczni spływa na wodę nowy kadłub. Rodzi się nowy statek, którego duszę tworzyć będzie jego załoga - ludzie.

Wg "Bulletin De La C-ie Delmas Vieljeux"
No 113 juillet 1949

podał
WŁADYSŁAW DOBROWOLSKI (Gdańsk)

Miscellanea

PRAWO MORSKIE

Z PROTOKOŁÓW KOMISJI PRAWA MORSKIEGO

przy Towarzystwie Prawniczym

w Warszawie

(Ciąg dalszy protokołu z dnia 22 maja 1919 roku)

b) w podróży, podług prawa niemieckiego, gdy okręt znajduje się poza portem ojczystym, kapitan jest upoważniony do zawierania na rachunek przedsiębiorcy wszelkich umów w przedmiocie zaopatrzenia okrętu, zaprowiantowania go, wypuszczania w najem, tworzenia załogi i wreszcie, wytaczania skarg w zakresie czynności kapitana (527). Jest on uprawniony do zaciągania długów, kupna na kredyt lub innych podobnych tranzakcji, tylko wówczas, gdy jest to niezbędne i wyłącznie w granicach zaspokojenia potrzeby; dotyczy to również bodmerai. Tranzakcja taka jest obowiązująca wówczas tylko, gdy była rzeczywistą, celowo wybraną i gdy trzeci był w dobrej wierze (528). Do korzystania z osobistego kredytu przedsiębiorcy, a w szczególności do wydawania weksli, kapitan winien być upoważniony szczególnie: zwykłe polecenie służbowe lub instrukcja nie są uważane za wystarczające (529). Dla sprzedaży okrętu w wypadkach nieodzownej konieczności wymaganem jest zezwolenie Sądu, wydane po wysłuchaniu opinii rzeczoznawców i konsula: sprzedaż musi być publiczną (530). Jeżeli przedsiębiorca ograniczył prawo kapitana, może zasłaniać się tem przeciwko trzeciemu wówczas tylko, gdy trzeci o tem wiedział (531). Natomiast za wszelkie zobowiązania, zaciągnięte przez kapitana, jako kierownika okrętu, w granicach jego uprawnienia, przedsiębiorca

odpowiada okrętem i frachtem. Kapitan nie staje się odpowiedzialnym przed trzecim, chyba że poręczył za wykonanie lub przekroczył granice pełnomocnictw; nie dotyczy to jednak odpowiedzialności, wynikających z przepisów art. 511, 512 (533). Jeżeli kapitan z własnych funduszów łożył na wydatki, związane z okrętem, lub zobowiązał się osobiście, korzysta z praw osób trzecich (532). Podczas podróży kapitan obowiązany jest zawiadomić przedsiębiorcę o stanie okrętu, o wydarzeniach w podróży, zawartych umowach, zmianach kierunku, nadzwyczajnych naprawach itd. Jeżeli dla zaspokojenia potrzeby zmuszony jest zawrzeć umowę bodmerai lub sprzedać przynależności statku, winien wybrać sposób najmniej dotkliwy dla przedsiębiorcy (534). Co się tyczy osób, zainteresowanych w ładunku, to kapitan winien uważać się za ich pełnomocnika i należycie dbać o ich interesy, ale jest upoważniony do stosowania w wypadkach groźnych dla okrętu lub ładunku środków zaradczych, np. do wyładowania towaru, do zaciągnięcia pożyczki pod zastaw tegoż, do sprzedania go (535). Wszakże do korzystania z osobistego kredytu osoby, mającej udział w ładunku, kapitan winien być szczególnie upoważniony (537). Przepisy, co do rozwiązania umowy najmu kapitana, referent pomija, jako zbyt szczegółowe.

Podług prawa francuskiego, jeżeli podczas podróży zachodzi potrzeba naprawy okrętu lub zakupienia żywności, kapitan stwierdziwszy to protokołem, podpisanym przez starszyznę załogi, będzie mógł, z upoważnienia Sądu lub zagranicą konsula francuskiego, zaciągnąć pożyczkę na okręt, oddać w zastaw lub sprzedać towary. Właścicielom towarów zwrócona zostaje ich wartość według ceny towarów tego gatunku w miejscu wyładowania statku w chwili jego przybycia (234). Właściciele towarów mają prawo sprzeciwić się sprzedaży, płacąc cenę najmu okrętu stosownie do przebytej podróży (nowela do 234). Przed wypłynięciem z portu zagranicznego do Francji, kapitan obowiązany jest przesłać właścicielowi okrętu rachunek, przez siebie podpisany, obejmujący sumy, przez niego pożyczone, nazwiska i miejsce zamieszkania pożyczających, wykaz ładunku i cenę władowanych towarów (235). Jeżeli pożyczka lub sprzedaż towarów nastąpiły bez potrzeby kapitan jest odpowiedzialny i osobiście zobowiązany do zwrotu pieniędzy i zapłaty za sprzedane przedmioty z zachowaniem dochodzenia na drodze karnej. Toż samo ma miejsce, gdy kapitan podał zmyślone wydatki lub uszkodzenia (236). Wyjąwszy wypadki niezdatności okrętu do żeglugi, prawnie udowodnionej, kapitan nie będący właścicielem okrętu, nie może go sprzedać, w razie nieprawej sprzedaży okręt może być odzyskany od nabywcy bez obowiązku zwrócenia mu ceny (237). Jeżeli zapasy wyczerpały się, kapitan za zgodą starszyzny załogi ma prawo zmusić

tych, którzy mają własną żywność,do odstąpienia jej na potrzebę ogólną z obowiązkiem zapłacenia za nią (249). Kapitan umówiony na podróż, obowiązany jest o ile możności do zachowania całości okrętu i towarów, a w razie niebezpieczeństwa, do ratowania pieniędzy i najdroższych towarów (241). Wyjąwszy wypadki nagłego niebezpieczeństwa, nie może on wyładować żadnego towaru przed złożeniem raportu (248). Raport taki winien złożyć Sądowi lub innej władzy w razie rozbicia się statku (246) i po przybyciu statku do portu przeznaczenia (242). Za czyny kapitana w tem, co dotyczy okrętu i wyprawy, odpowiedzialnym jest cywilnie właściciel, lecz może zwolnić się od odpowiedzialności przez zrzeczenie się okrętu i ceny najmu (216).

Według prawa rosyjskiego, prawo zastawiania, sprzedaży lub zmiany ładunku posiada kapitan w razie burzy, ścigania przez wroga, lub w wypadku braku zapasów (236). W razie sprzedaży obowiązany jest zapłacić właścicielom towaru cenę jego według cen miejsca przeznaczenia towaru za potrąceniem ceny przewozu (399): w wypadku zaciągnięcia pożyczki, mamy do czynienia ze zwykłą wierzytelnością, zabezpieczoną zastawem (432). Kapitanowi służy też prawo, w razie zupełnego braku żywności, pożyczyć ją od spotkanego okrętu za zgodą kapitana, a nawet wbrew jego woli, gdyby odmówił pomocy (434). Za szkody i straty zrządzone niedbalstwem, nieuczciwością lub brakiem wiedzy kapitana lub jego nieostrożnością, odpowiada właściciel wówczas tylko, gdy okaże się, że kapitan jest niewypłacalny (240). Przepis ten w pojęciu praktyki (Sen. Cyw. 8796) nie dotyczy odpowiedzialności za uszkodzenie lub brak ładunku, lecz tylko odpowiedzialności przez zrzeczenie się okrętu i ceny przewozu (241) Właściciel statku holowniczego odpowiada za winę kapitana przed właścicielami statków holowanych bez wszelkich ograniczeń co do sumy (242).

Na propozycję Przewodniczącego, aby referent przedstawił ogólny pogląd na prawa i odpowiedzialność kapitana oraz uwydatnił różnice między przepisami prawa francuskiego i niemieckiego, p. Bloch wyjaśnił, że prawo niemieckie dokładnie określa odpowiedzialność kapitana i przedsiębiorcy okrętowego w zasadniczym przepisie art. 533, mianowicie, że za zobowiązania wychodzące poza granice pełnomocnictwa, odpowiada kapitan: przedsiębiorca zaś za wszelkie tranzakcje kapitana w granicach jego obowiązków i pełnomocnictw: prawo francuskie zredagowane jest szerzej i nie tak dokładnie: oba prawodawstwa, i francuskie i niemieckie, dają kapitanowi mało praw na miejscu, przed odpłynięciem okrętu, - dużo więcej w czasie

podróży: co do sprzedaży, to prawo francuskie łatwiej na nią pozwala niż niemieckie, - co się zaś tyczy pożyczek i zastawiania ładunku, to są różnice nieznaczne.

P. M a l i n i a k konstatuje różnice między przepisami prawa morskiego, a ogólnymi zasadami prawa cywilnego: nie widzi słusznej racji, dlaczego właściciel statku ma ponosić tylko odpowiedzialność ograniczoną i odpowiadać tylko okrętem i ceną najmu, a nie całym majątkiem: zrozumiałe to było jeszcze w wiekach średnich, ale dziś nie, - w prawie angielskim tego niema, podług prawa włoskiego właściciel odpowiada za wszystko, oprócz nadużycia, co i tak już jest mniej, niż podług prawa cywilnego. Dalej zwraca uwagę p. Maliniak na rozbieżność między przepisem art. 1997 Kod. Nap., a odpowiedzialnością o s o b i s t ą kapitana podług przepisów niemieckiego prawa morskiego - nareszcie na wyroki uzyskiwane przez osoby trzecie przeciw kapitanowi, które mają obowiązywać właściciela (sine me de me).

P. B l o c h odpowiada, że usprawiedliwienia zasady ograniczonej odpowiedzialności (abandonu) należy szukać w względach ekonomicznych: wobec walki z żywiołami, wypadków zatonięcia okrętów z przyczyn siły wyższej i kosztowności tych okrętów - nie wielu chciałoby się poświęcić handlowi morskiemu przy pełnej odpowiedzialności, a z drugiej strony fracht musiałby być droższy znacznie: jest pewna zasada do zastanowienia się (de lege ferenda), czy prawa abandonu nie należałoby ograniczyć.

P. H e i l p e r i n przytacza, że myśl zasadnicza co do ograniczonej odpowiedzialności polega na tem, że powierzający towar już się liczy z taką, a nie inną odpowiedzialnością, - z wartością okrętu, który widzi, inaczej należałoby się informować co do osobistej odpowiedzialności przedsiębiorcy czy właściciela.

P. P o l a k widzi analogię w ograniczonej odpowiedzialności przy przesyłce ładunków kolejami.

P. H e i l p e r i n uważa, że tu analogii nie ma, ponieważ odpowiedzialność kolei za bagaż jest ograniczona tylko dla braku skali.

P. M a l i n i a k zwraca uwagę, że mogą być szkody w ładunku, zupełnie niezależnie od żywiołów, np. nadużycia kapitana, za które właściciel ponosi odpowiedzialność ograniczoną, pomimo jego winy, polegającej na złym wyborze pełnomocnika.

P. G o l d s t e i n nie widzi również żadnej analogii z koleją i zwraca uwagę, że o odpowiedzialności właściciela (przedsiębiorcy okrętowego) jest mowa w art. 485, 486 i 487 prawa niemieckiego, a tylko art. 486 wylicza 3 wypadki kiedy odpowiedzialność ta ogranicza się do okrętu i frachtu; de lege ferenda należy utrzymać zasadę art. 1384 Kod. Nap.

P r z e w o d n i c z ą c y zaznacza, że przepisy prawa francuskiego wydają się daleko harmoniniejszymi niż niemieckie: byłby za tym, żeby de lege ferenda trzymać się przepisów prawa francuskiego, tylko należałoby powiedzieć wprzód o kapitanie, bez którego okręt istnieć nie może, za którego sprawą wszystko się na okręcie dzieje, a potem o odpowiedzialności właściciela. Słuszna jest zasada prawa francuskiego, że za kapitana właściciel odpowiada nieograniczenie, a tylko w wypadkach życiowo usprawiedliwionych zastrzega się ograniczenie faktyczne tej odpowiedzialności do okrętu i frachtu.

(c.d.n.)

Kronika Towarzystwa

(początek na s. 2.)

kazji złożył podziękowanie Polskiemu Instytutowi Naukowemu w Nowym Jorku, kpt.ż.w. Jerzemu Mieszkowskiemu, kol. W. Bublewskiemu i dyrektorowi "Wydawnictwa Morskiego" - mgr M. Gregorkowi za okazaną pomoc w gromadzeniu księgozbioru i archiwum Towarzystwa. Szczególnie cenne są materiały archiwalne nadesłane przez kpt. Mieszkowskiego, które zostały pokazane członkom Sekretariatu Naukowego PAN i wywołały duże zainteresowanie.

Kierownik Zespołu Gospodarczego, mgr W. Zubek, zreferował projekt działalności gospodarczej, szczegółowo omawiając stronę dokumentacyjną Pracowni Poligraficznej Towarzystwa.

Red. mgr J. Poterałowicz krótko scharakteryzowała BIULETYN NAUTOLOGICZNY i podała statystykę. Wynika z niej, że prawie 90% piszących to członkowie Oddziału Gdańskiego lub osoby z Trójmiasta.

Doc. W. Urbanowicz proponuje, by do przyjętego porządku dziennego obrad wstawić jeszcze sprawę Zjazdu i Muzeum Morskiego, co zostaje przyjęte i po omówieniu strony organizacyjnej Zjazdu przez mgr Muszynskiego, doc. Urbanowicz zreferował sprawę Muzeum Morskiego, zapoznając zebranych z trudnościami realizowania Wystawy w Dworze Artusa.

W dyskusji nad przedstawionymi zagadnieniami, oprócz wymienionych, wzięli udział: mgr Stanisław Ludwig, kmdr Karol Zagrodzki i mgr Zygmunt Żukowski.

II

W dniu 8 lipca 1959 roku, również w Zakładzie Oceanografii PIHM, odbyło się drugie zebranie Rady Głównej, w którym wziął udział sekretarz Oddziału Szczecinskiego kol. J.E. Starzynski.

Po złożeniu przez mgr W. Zubka, sprawozdania z działalności Zespołu Gospodarczego, szczególnie z przebiegu Akcji 1000 x 1000, wywiązała się bardzo ożywiona dyskusja nad sprawami finansowymi PTN sposobem zdobywania i rozdzielania uzyskanych przez tę akcję funduszów.

Równie ożywioną dyskusję wywołała referowana przez mgr Drapellę sprawa Zjazdu.

Sekretarz Oddziału Szczecinskiego, J. E. Starzynski, złożył obszerne sprawozdanie z działalności Oddziału i zorientował Radę w planach na przyszłość.

W dyskusji, oprócz wymienionych, wzięli udział: doc. W. Urbanowicz, mgr Cz. Ptak, mgr Z. Żukowski, mgr St. Ludwig, mgr A. Muszyński i mgr J. B. Zaleski.

ZD

ODDZIAŁ GDAŃSKI

WALNE ZGROMADZENIE

W dniu 29 kwietnia 1959 roku, w gmachu Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni, odbyło się Walne zgromadzenie członków Oddziału Gdańskiego, które zagaił mgr Drapella, proponując na Przewodniczącego zgromadzenia kpt.ż.w. Tadeusza Meissnera, co zebrani przyjęli jednogłośnie. Na sekretarkę zebrania wybrana została mgr I. Gogolewska.

Mgr J. Poterałowicz odczytała sprawozdanie z pracy Zarządu za okres 1954-58. Uzupełnił je mgr Drapella wskazując na trudności jakie natrafia Towarzystwo ze względu na brak lokalu i nie dostateczne środki finansowe Po wysłuchaniu sprawozdania Komisji Rewizyjnej, które odczytał mgr Roppel - udzielono ustępującemu zarządowi absolutorium, dziękując - szczególnie mgr Drapelli za udzielenie we własnym mieszkaniu tymczasowego lokalu Towarzystwu oraz za troskę o rozwój Towarzystwa, jak również za starania w sprawie wydawnictwa BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO.

Plan pracy na rok przyszły przedstawił mgr Cz. Ptak, przypominając, że o ile pozwolą środki finansowe Zarząd będzie się starał, aby Towarzystwo rozwinęło w pełni działalność przewidzianą statutem. Szczególnie ważnym zadaniem jest wydawanie encyklopedii. Praca nad nią będzie skupiać wszystkich członków Towarzystwa.

Budżet Towarzystwa na rok 1959 zreferował mgr Drapella oraz przedstawił wyniki starań o zapoczątkowanie przez towarzystwo działalności zarobkowej dla pokrycia kosztów badań naukowych przez zorganizowanie pracowni poligraficznej jak również wydawania składanek i albumów popularyzujących historię spraw morskich.

Dokonano również wyboru władz Towarzystwa w składzie następującym:

Przewodniczący Oddziału- mgr Czesław Ptak,
Zastępca Przewodniczącego- mgr Jerzy Zaleski,
Sekretarz Oddziału- mgr Izabella Gogolewska,
Zastępca Sekretarza- mgr Władysław Kanik,
Skarbnik Oddziału- Krystyna Małypanowa,
Zastępca Skarbnika- Tadeusz Netzel.

Nowy Zarząd został upoważniony do kooptacji dalszych członków.

Sąd Koleżeński postanowiono pozostawić w dotychczasowym składzie.

Delegatów na I-szy Walny Zjazd Towarzystwa postanowiono wybrać na następnym posiedzeniu.

Poseł Tadeusz Meissner podziękował zebranym za udział i zamknął obrady.

IG

O D D Z I A Ł S Z C Z E C I Ń S K I

WYSTAWA KSIĄŻKI MORSKIEJ

W okresie uroczystości DNI MORZA, Szczeciński Oddział PTN, zorganizował w gmachu POLSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ wystawę książki morskiej, która trwała 8 dni i cieszyła się dużym powodzeniem. Zwiedziło ją ponad 5000 osób.

Rada Główna PTN złożyła serdeczne podziękowanie Sekretarzowi Oddziału, kol. J. STARZYŃSKIEMU, za jego trud i pracę włożoną w zrealizowanie tej sprawy.

OR

PLANY ZARZĄDU ODDZIAŁU

Zarząd Oddziału czyni starania, aby urządzić małą wystawę retrospektywną na ścianie budynku, w którym Oddział ma siedzibę oraz dużą wystawę objazdową w wagonie kolejowym. Zamierza również tworzyć małe archiwum. Pomyślnie zapowiada się współpraca z PT. Historycznym i Muzeum Pomorza Zachodniego. Oddział przygotowuje sesję naukową.

OR

"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. 6.-

SPIS TREŚCI

K R O N I K A T O W A R Z Y S T W A 2

JERZY ZALESKI: Kilka uwag o wielkości i kierunkach obrotów handlu morskiego na Bałtyku w pierwszej połowie XIX wieku. . . . 3

ALEKSANDER RYLKE: Zarys bibliograficzny rozwoju wiedzy o budownictwie okrętów (II) 13

WITOLD BUBLEWSKI: Z dziejów polskiego ratownictwa okrętowego (III) 21

R E C E N Z J E I O M Ó W I E N I A
Stare tradycje przy wodowaniu nowych statków (przez WŁADYSŁAWA DOBROWOLSKIEGO). 29

M I S C E L L A N E A:
PRAWO MORSKIE. Z protokółów Komisji Prawa Morskiego (VI) 32

K R O N I K A T O W A R Z Y S T W A 37

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 CBKO1 w Gdańsku
w ramach świadczeń członkowskich
Gdańsk, ul. Jana z Kolna 31
K-7.