100189

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

2119

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK

GDYNIA

ROK II · ·1959· ·NR 12

Kronika towarzystwa

SKŁAD SEKRETARIATU GENERALNEGO

Na wniosek sekretarza generalnego kol. W.A. Drapelli Rada Główna powierzyła obowiązki zastępców Sekretarza Generalnego kolegom: mgr Hembertowi Wilczewskiemu i mgr Władysławowi Zubkowi oraz dokooptowała do Sekretariatu mgr Jadwigę Poterałowicz.

Skład Sekretariatu Generalnego przedstawia się następująco: sekretarz generalny - Władysław A. Drapella, zastępca od spraw organizacyjnych i wydawniczych - mgr H. Wilczewski, zastępca od spraw administracyjnych, prawnych i finansowo-budżetowych - mgr W. Zubek, skrabnik - mgr A. Muszyński, redaktor naczelny Biuletynu Nautologicznego - mgr J. Poterałowicz.

1 WALNY ZJAZD DELEGATÓW

Trwają prace przygotowawcze do 1 Walnego Zjazdu delegatów PTN. Rada Główna i Sekretariat Generalny poświęcają zjazdowi dużo uwagi. Zjazd odbędzie się prawdopodobnie w drugim kwartale 1960 roku.

PRACE DOKUMENTACYJNE

Zapoczątkowane przez obecnych członków Towarzystwa jeszcze w r. 1953/54 prace nad POLSKĄ BIBLIOGRAFIĄ MORSKĄ prowadzone są nadal.

Początkowo kompletowanie i katalogowanie (kartotekowanie) szło dość wolno, trochę chaotycznie, trochę partyzancko. Dopiero pod koniec r. 1958 nadano pracom żywsze tempo tworząc mały kolektyw złożony z członków PTN zamieszkujących w Gdyni, Krakowie, Wrocławiu i Warszawie.

W r. 1960 prace dokumentacyjne zostaną rozszerzone: obejmą prócz bibliografii dokumentację techniczną, kartograficzną, biograficzną i ikonograficzną. Jest to potrzebne w związku z trwającymi pracami nad ENCYKLOPEDIĄ NAUTOLOGICZNĄ.

====
====
====
====
====

Na okładce:
Okręt żaglowy. Miniatura z Apokalipsy (około 1200 roku)
Ze zbiorów reprodukcji W.A. Drapelli.
Ozdoby graficzne i napisy MARII EPSTEIN-WLAZŁOWSKIEJ.

MGR STANISŁAW MIELCZARSKI (Gdynia)

KIEDY GDAŃSK UZYSKAŁ PRAWO LUBECKIE?

Jednym z ważniejszych etapów rozwojowych średniowiecznego miasta było uzyskanie prawa miejskiego. Prawo to dawało miastu duże swobody prawne i gospodarcze, własne sądownictwo i samorząd, oraz równe prawa wśród innych miast.

Gdańsk otrzymał prawo miejskie za czasów księcia pomorskiego Swiętopełka, wzorowane na prawie miasta Lubeki jak większość portowych miast na południowym wybrzeżu Bałtyku. Niestety bliższa data tego faktu jest nieznana, gdyż dokument lokacyjny nie zachował się do naszych czasów i dlatego, data ta stanowi jeden z najbardziej dyskusyjnych problemów średniowiecznego Gdańska. Ogólnie przyjmuje się, że nadanie prawa lubeckiego nastąpiło między 1224 a 1263 rokiem i w tych granicach mieszczą się wszystkie hipotezy i domysły stawiane przez wszystkich historyków zajmujących się dziejami Gdańska. Nie wdając się w szczegółowe rozważania i krytykę poszczególnych stanowisk warto jednak wyciągnąć pewne ogólne wnioski:

1) Wszystkie dotychczasowe próby rozwiązania tego zagadnienia oparte są wyłącznie na źródłach pisanych, a

głównie przywilejach książęcych dla klasztorów (oliwskiego i żukowskiego), dalej dla mieszczan lubeckich, oraz na więcej lub mniej przypadkowych wzmiankach.

2) Wszystkie hipotezy grupują się zasadniczo wokół dwóch skrajnych dat i mieszczą się w podokresach 1224-1239, oraz 1253-1263.

W obecnym stanie badań nasuwają się dwa zadania: po pierwsze należy koniecznie rozszerzyć podstawę źródłową poza dokumenty, które już nie dają większych możliwości badawczych; oraz po drugie należy zadecydować, który z wymienionych podokresów zawiera w sobie datę lokacji, gdyż obecne ramy chronologiczne są stanowczo zbyt obszerne.

Takim niewykorzystanym źródłem jest najstarsza pieczęć miejska z XIII wieku. Ponieważ dopiero od czasu lokacji miasto uzyskiwało prawo posługiwania się pieczęcią, istnieje możliwość, że przez ustalenie daty powstania pieczęci można pośrednio dojść do daty przywileju lokacyjnego.

Wiadomo, że najstarsza pieczęć gdańska ma w kole wizerunek kogi, podobnie zresztą jak wiele miast portowych nad Bałtykiem i Morzem Północnym. Porównanie pieczęci miast nadbałtyckich jest o tyle łatwiejsze, że dla każdej pieczęci (z wyjątkiem Gdańska) możemy wyznaczyć dosyć ścisłą metrykę w postaci daty lokacji, z uwagi na to, że w tym rejonie proces przyjmowania prawa, w tym wypadku lubeckiego, przebiegał stosunkowo późno (XIII w.) i jest lepiej oświetlony źródłami. Miasta angielskie, czy holenderskie poza tym, że są o wiele starsze, to ponadto otrzymywały prawa miejskie według różnych wzorów co utrudnia porównywanie.

Punktem wyjścia jest dla mnie pieczęć gdańska i elbląska również z XIII wieku, które jednak różnią się znacznie między sobą. Koga, przedstawiona na pieczęci gdańskiej, posiada na dziobie i na rufie kasztele, których koga elbląska jest zupełnie pozbawiona. Pomijam na razie inne cechy konstruk-

cyjne różniące oba okręty i dla uproszczenia będę dalej nazywał pierwszy typ okrętu "gdańskim", a drugi "elbląskim".

Typ "elbląski" znajduje się przede wszystkim na najstarszej pieczęci Lubeki z roku 1226, a dalej na pieczęciach:

Strzałów	prawo lubeckie	-	rok	1234[1]
Elbląg	"	"	"	1240 (około)
Kilonia	"	"	"	1242
Neustadt Holst.	"	"	"	1244
Bardo (Barth)	"	"	"	1255
Wismar	"	"	"	1256

Na Zachodzie typ "elbląski" jest w pieczęciach takich miast jak La Rochelle (w. XII), Ipswich (w. XII), Nieuwport (1237), Brügge (1237), Stavoren (1293), Bristol (1300), Bergen jeszcze w 1376 roku. Typ "gdańskiej" kogi występuje po raz pierwszy w roku 1199 na pieczęci angielskiego miasta Durwich i w tym samym czasie w Hythe (Kent). Potem znajdujemy również w angielskich miastach: Winchelsea (1274), Dover (1284), New Shorham (1295), Sandwich (koniec w.XIII), Faversham (1300), Poole (1325).

Większość miast portowych w miarę rozwoju techniki budownictwa okrętowego "modernizowała" swoje godło na pieczęci. I tak w początkach XIV wieku Ipswich ma już "gdańską" kogę, w roku 1309 miasto Brügge pieczętuje się podobnie. Wśród miast na prawie lubeckim najwcześniej zmieniają typ kogi na pieczęci z "elbląskiego" na „gdański": Strzałów (1329), Elbląg (1350), Wismar (1357), podczas gdy Lubeka jeszcze w roku 1367 posługuje się starą pieczęcią.

---

1 Bogaty materiał ikonograficzny, przede wszystkim sfragistyczny podaje P. Heinsius "Das Schiff der hansischen Frühzeit" Weimar 1956, na którym się głównie oparłem, przy ustalaniu typologii, natomiast daty lokacji cytuję według wydawnictwa "Deutsches Städtenbuch", Bd. 1 Stuttgart 1938.

Z powyższego wyliczenia wynika jasno, że typ "elbląski" i "gdański" to nie jakieś dwa różne okręty, ale po prostu dwie fazy rozwojowe tej samej kogi (świadczy o tym kierunek ewolucji pieczęci). Drugi wniosek to ten, że zgodnie z dotychczasowymi poglądami postęp techniczny w budownictwie okrętowym przesuwa się w kierunku zachód-wschód, oczywiście dla omawianego okresu. Można również z dużym prawdopodobieństwem datować pojawienie się na Bałtyku kogi z dwoma kasztelami na drugą połowę XIII wieku. Wskazują na to wyraźnie wszystkie wymienione pieczęcie miast nadbałtyckich.

Wszystkie te wnioski odnoszą się do historii żeglugi i zostały tu wprowadzone tylko po to, ażeby zbadać na szerokim tle porównawczym rysunek kogi z najstarszej pieczęci gdańskiej. Pieczęć gdańska znana jest z dokumentu datowanego na rok 1299, a więc jest najstarszą znaną pieczęcią tego typu na Bałtyku. Najbliższe pokrewieństwo można odnaleźć wśród pieczęci angielskich pochodzących, z dwoma wyjątkami, z drugiej połowy XIII wieku. Miasta nadbałtyckie lokowane w pierwszej połowie XII wieku na prawie lubeckim posługują się bez wyjątku pieczęcią z wizerunkiem kogi bez kaszteli. A zatem najstarsza pieczęć gdańska, o ile jest rzeczywiście najdawniejszą za jaką uchodzi, nie może pochodzić z przed roku 1256, gdyż w tym roku lokowany Wismar ma jeszcze pieczęć starego typu. Przypuszczenie, że mamy do czynienia nie z najstarszą pieczęcią, ale jej drugą zmodernizowaną wersją jest zbyt sztuczną kombinacją aby mogło być przyjęte, a tym bardziej udowodnione.

Wydaje się więc, że można bez większych przeszkód stwierdzić, że Gdańsk otrzymał prawo lubeckie z nadania Świętopełka w latach 1256-1263[1]. Bliższe określenie daty jest możliwe

---

[1] Do takiego wniosku doszła również H. Matuszewska: "Początki Gdańska", Roczniki Historyczne t. 17, 1948, s. 118 i

Pieczęć Gdańska z XIII wieku

Pieczęć Elbląga z XIII w.

Pieczęć Kilonii z ok. 1300 r.

tylko przez analogię do pobliskiego Tczewa. Tczew otrzymał nadanie prawa lubeckiego w roku 1260, a w 1262 roku Lubeka przesyła odpis swego prawa na użytek tego miasta. Gdańsk otrzymał analogiczny odpis w roku 1263 i przy założeniu, że procedura w obydwu wypadkach była taka sama, można przyjąć, że lokacja Gdańska odbyła się w roku 1 2 6 1.

Pieczęć Wismaru z około r. 1300-go

---

n., ostatnio podobnie wypowiedział się G. Labuda "Ze studiów nad najstarszymi dokumentami Pomorza Gdańskiego". Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu, t. 18, 1953, s. 143.

WITOLD BUBLEWSKI (Sopot)

POJĘCIE ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ

określenie: "żegluga przybrzeżna" i "kabotaż" nie jest terminem łatwym do zdefiniowania - każde bowiem państwo zależnie od położenia geograficznego i polityki morskiej określa w drodze ustawodawczej pojęcie i granice swego kabotażu.

Według słownika Kerchove'a [1] (str. 149) termin "Coasting trade" (Cabotage, Küstenfarht, żegluga przybrzeżna) odnosi się w sensie ogólnym do żeglugi uprawianej między portami tego samego państwa, w odróżnieniu od żeglugi uprawianej pomiędzy portami krajowymi, a portami obcymi. Żegluga ta zwana jest w jęz. angielskim także żeglugą "międzywybrzeżową" (intercoastal navigation). Zgodnie z ustawodawstwem niektórych państw morskich pojęcie to odnosi się również do żeglugi uprawianej w zakresie, który w sensie geograficznym odpowiada pojęciu handlu zagranicznego.

Statki zatrudnione w tej żegludze podlegają odmiennym niż statki pełnomorskie przepisom prawnym, a ich kapitanowie muszą prowadzić księgi wykazujące, że ładunki przez nich prze-

---

[1] International Maritime Dictionary, New York, 1958.

wożone odpowiadają definicji żeglugi przybrzeżnej.

Pojęcie "żegluga przybrzeżna" obejmuje czasem i żeglugę między państwem macierzystym, a jego koloniami. Pojęcie to używane jest w traktatach handlowych w znaczeniu, które obejmuje również handel morski między jakimikolwiek dwoma portami tego samego państwa, obojętnie, czy są one położone na tym samym wybrzeżu, czy też na różnych wybrzeżach, jednakże zawsze z zastrzeżeniem, że każde z tych różnych wybrzeży jest wybrzeżem jednego i tego samego państwa jako jednostki politycznej i geograficznej.

Wyżej cytowane określenie Kerchove formułuje w oparciu o publikacje: Ligi Narodów, Komitetu dla Publikacji w Sprawach Portów i Nawigacji, - znaczenie przywiązywane do terminu "Coasting trade" w różnych krajach -, Genewa, 1931.

Definicja żeglugi przybrzeżnej w polskiej terminologii naukowej nie została ostatecznie sformułowana i jest najczęściej utożsamiana z pojęciem kabotażu.

W. Skibicki [1] w pracy p.t. "Angielsko-polska terminologia handlu morskiego" (str. 42) pod terminem "kabotaż" rozumie żeglugę przybrzeżną jako przewóz pasażerów lub towarów wzdłuż brzegu.
W tejże pracy na str. 29 żeglugę przybrzeżną, kabotaż, traktuje jako termin stosowany w ogólnym znaczeniu do żeglugi uprawianej między portami tego samego kraju w odróżnieniu od żeglugi prowadzonej z innymi portami.

Dr W. Sowiński [2] pisze, iż "szukając polskiego terminu

---

[1] "Słownik angielsko-polski handlu morskiego" B.S.G. Warszawa, 1951 r.

[2] "Kabotaż w świetle prawa międzynarodowego morskiego", Dz. Bałtycki, 1948 r., nr 226, s. 3.
Encyklopedia nauk politycznych, Tom III, K-M, s. 1, Biblioteka Polska, Warszawa, 1938 r.

na kabotaż" uważam, że lepszego niż "żegluga przybrzeżna nie znajdziemy" ...

Potwierdza w ten sposób swój poprzedni pogląd wyrażony w "Encyklopedii nauk politycznych" jeszcze w 1938 r., gdzie przez kabotaż rozumie morską żeglugę przybrzeżną. Rozróżnia kabotaż mały i kabotaż wielki, zależnie od tego czy żegluga na wodach przybrzeżnych uprawiana jest wyłącznie pomiędzy portami danego kraju czy też pomiędzy portami zagranicznymi.

Mgr T. Ocioszyński [1] wyraża pogląd, iż ... "Obroty wewnętrzne żeglugi morskiej nazywamy kabotażem, żeglugą kabotażową albo przybrzeżną: dotyczy to przewozów morskich między portami kraju bandery, które to przewozy zazwyczaj zastrzeżone są ustawami dla statków krajowych (monopol kabotażu).

T. Cieślak [2] uważa, iż ..."Zasadniczo odpowiednikiem słowa "kabotaż" w języku polskim jest "żegluga przybrzeżna". Z używaniem tego drugiego terminu należy jednak być ostrożnym, gdyż w naszej praktyce nabrał on specyficznego znaczenia, w języku potocznym przez żeglugę przybrzeżną rozumie się zwykle żeglugę uprawianą za pomocą małych stateczków między bliskimi portami na przykład między polskimi portami Zatoki Gdańskiej, czy na Zalewie Szczecińskim, a więc żeglugę za pomocą statków pracujących w warunkach, które trudno nazwać żeglugą morską.

Dr St. Darski [3] podaje ..."pod nazwą żeglugi kabotażowej rozumie obsługę portów wyłącznie jednego kraju". Rozróżnia dwa rodzaje żeglugi kabotażowej: kabotaż wielki jest to ob-

---

[1] "Ekonomika Transportu Morskiego", Cz. I, s. 11.

[2] "Koszty własne w eksploatacji statku", s. 22, W.K. W-wa 1954 r.

[3] "Organizacja i Technika Transportu Morskiego", s. 190, PWN, Warszawa, 1951 r.

sługa portów jednego kraju, położonych jednak nad różnymi morzami, przedzielonymi obcymi krajami, np. USA (Wybrzeże Atlantyku - Pacyfik) i ZSRR (Bałtyk - Morze Czarne) i Francja (Atlantyk - Morze Śródziemne).

Kabotaż mały obsługuje porty jednego kraju położone zasadniczo nad tym samym morzem (Gdynia - Szczecin, Leningrad - - Ryga - Kłajpeda, ale także Lubeka: Bałtyk i Hamburg - Morze Północne).

Kabotaż prawie we wszystkich państwach zastrzeżony jest dla bandery własnej (narodowej) jako część transportu śródlądowego, którego polityka taryfowa podlega kontroli państwa ze względu na ewentualną konkurencję z kolejami.

W żegludze kabotażowej zaangażowana jest zarówno żegluga liniowa, jak trampowa i tankowa. W szeregu wypadków żegluga kabotażowa połączona jest z żeglugą rzeczną (Chiny) lub pasażersko-kąpieliskową (Jugosławia).

Żeglugę kabotażową wielką można uznać również w przeważnej części wypadków jako żeglugę oceaniczną (Leningrad - Władywostok, New York - San Francisko), żeglugę kabotażową małą - zawsze jako żeglugę małą".

J. M. Kołaczew [1] w pracy swej w dziale "Rodzaje przewozów i klasyfikacji ładunków" - określa kabotaż następująco: "Przewozy pasażerów i ładunków pomiędzy portami ZSRR można podzielić na przewozy w granicach morza (mały kabotaż) i na przewozy pomiędzy portami położonymi nad różnymi morzami (wielki kabotaż).

W kabotażu za jedno morze uważa się: Morze Czarne i Azowskie, Morze Białe i Ocean Północny oraz Morze Japońskie, Ochockie i Beringa.

Przewóz ładunków i pasażerów w małym i wielkim kabotażu może odbywać się wyłącznie na statkach pływających pod banderą ZSRR"....

---

[1] "Pierewozka gruzow moriem" s. 9, "Przewóz ładunków mo-

J. Rummel [1] twierdzi, iż... "słowo "kabotaż" pochodzi z języków łacińskich i w ścisłym tłumaczeniu oznacza handel przybrzeżny drogą morską, a nie żeglugę".[...]"pojęcie kabotażu nie ma nic właściwie wspólnego z pojęciem żeglugi przybrzeżnej poza reminiscencjami dawno-historycznymi. Podróż statku z Odessy do Leningradu czy Władywostoku nie może być uważana za przybrzeżną, jak nie może być za taką uważana podróż z Marsylii do Tunisu lub z Odessy do Batumu - poprzez całe morze"...

Dyskusja przeprowadzona nad pojęciem kabotażu w 1948 r. przez J. Rummla, J. Hołowińskiego [2] i W. Sowińskiego wniosła ciekawe poglądy do kształtujących się pojęć" żeglugi przybrzeżnej" i "kabotażu", lecz sprawy ostatecznie nie rozwiązała.

Z. Grabowski i J. Wójcicki [3] w swoim słowniku podają następujące określenie:
"Żegluga przybrzeżna - w Polsce, żegluga w odległości nie więcej niż 30 mil morskich (56,6 km) od brzegu".

W zasadzie pojęcia te pod względem prawnym są do siebie bardzo zbliżone, istnieją jednak kryteria natury techniczno-żeglugowej, które wprowadzają dość zasadnicze różnice merytoryczne.

T. Cieślak uważa, iż:
"Nazwą żeglugi kabotażowej określa się podróż, w której statek żegluje w pobliżu brzegów nie tracąc z oczu lądu na

---

-rzem, W.K. 1955 r.

[1] "Co należy rozumieć pod kabotażem?", Dziennik Bałtycki, 1958, nr 205.

[2] "Co rozumiemy pod żeglugą kabotażową" i "Sprawa żeglugi kabotażowej", Dz. Bałtycki, 1948, nr 198, 247 J. Hołowiński.

[3] "1000 słów o morzu i okręcie", str. 229, Wyd. MON 1955.

czas dłuższy.

Samo pojęcie kabotażu można jednak rozumieć dwojako: albo z punktu widzenia czysto żeglugowego, nawigacyjnego - i wtedy odpowiada mu wyżej podana definicja, albo też z punktu widzenia politycznego, państwowego. W tym drugim wypadku nie ma znaczenia rodzaj nawigacji, jaką dany statek uprawia, natomiast jako kryterium służą obsługiwane przez niego porty. Chodzi mianowicie o to, że praktycznie we wszystkich państwach morskich żegluga między własnymi portami zarezerwowana jest dla własnej bandery i taka obsługa własnych portów jest również kabotażem.

Wydaje się, iż słusznym byłoby na problem ten spojrzeć od strony techniczno-eksploatacyjnej. Może to właśnie rzucić dość charakterystyczne światło i uwypuklić pewne cechy, które nie były brane pod uwagę, a które to mogą mieć dość zasadniczy wpływ na dalszy tok rozumowania.

W cytowanych wyżej wypowiedziach nie stwierdziliśmy, aby uprawianie kabotażu było krępowane specjalnymi przepisami ograniczającymi swobodę żeglugi i to w odniesieniu do kabotażu zarówno małego, jak i dużego.

Statki żeglugi przybrzeżnej korzystają natomiast ze złagodzonych przepisów bezpieczeństwa, które swe źródło prawne czerpią z Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu podpisanej w Londynie dnia 10.VI. 1948 r., ratyfikowanej przez Polskę dnia 11.VI.1954 r. [1]. Prawidło 3(zwolnienia) tej Konwencji brzmi:

a) "Jeżeli Władza Administracyjna uzna, że osłonięty charakter wód i warunki podróży są tego rodzaju, że zastoso-

---

[1] Dz. U. RPL z dnia 21.V.1956, nr 14, poz. 69, Rozdz.III, Cz. A.

BIBLIOTEKA

wanie całości przepisów niniejszego Rozdziału staje się nieracjonalne lub zbędne, może w odpowiednim zakresie zwolnić od stosowania tych przepisów poszczególne statki lub kategorie statków, należące do tego kraju, o ile statki te nie oddalają się w ciągu swej podróży więcej niż 20 mil od najbliższego lądu".

Ten przepis znalazł pełne zastosowanie w odniesieniu do żeglugi przybrzeżnej, o czym dalej będzie mowa. Nie obejmuje on jednak statków uprawiających kabotaż. Z tego wynika, iż pojęcie kabotażu jest pojęciem odrębnym, nie wiążącym się z żeglugą przybrzeżną.

W oparciu o te źródłowe normy techniczno-prawne w przepisach Polskiego Rejestru Statków (zatwierdzonych przez Ministra Żeglugi dnia 16.II.1956 r.)[1] ustalających pojęcie rejonów żeglugi, § 79, pkt. 4 brzmi:
"żegluga przybrzeżna (P) - jest to żegluga w promieniu 20 mil morskich od portu schronienia".

Statek zbudowany do żeglugi w pewnym, z góry określonym rejonie, oraz statek, którego żegluga została przez PRS ograniczona - otrzymuje za symbolem klasy literę oznaczającą rejon, w którym zezwala się na jego żeglugę.
Dla żeglugi przybrzeżnej znak rejonu wyrażony jest literą "P"[2]. Symbol klasy statku, przeznaczonego dla rejonu żeglugi przybrzeżnej jest więc następujący:

$$P \overset{4}{-} RP$$

Dla statku uprawiającego kabotaż mały, czy też duży bez ograniczeń, symbolem jest znak następujący:

---

[1] "Zasady klasyfikacji i zakres działalności PRS", 1956, Rozdz. V, § 79, str. 23.

[2] "Zasady klasyfikacji i zakres działalności PRS", 1956, Rozdz. V, § 182, str. 51. Wg § 3 rozporządzenia Min. Prze-

P $\frac{4}{-}$ R

Symbole powyższe w sposób zasadniczy rzutują na przepisy budowy statków, ich wyposażenie oraz zaopatrzenie w środki ratunkowe i łączności.

Warto też nadmienić, iż w zależności od posiadanej klasy towarzystwa ubezpieczeniowe wymierzają wysokość stawki asekuracyjnej. Statki przybrzeżne stawki te mają skalkulowane niżej.

Aby sprawę możliwie wszechstronnie naświetlić, przytaczamy ponadto wypowiedź Jana Łopuskiego [1]:
"Bezpieczeństwo statków morskich regulują przepisy krajowe, zawarte w szeregu akt prawnych, wydanych w różnych okresach czasu, jak również dwie konwencje międzynarodowe, ratyfikowane przez Polskę, a mianowicie: konwencja londyńska z 1930 r. o liniach ładunkowych i konwencja londyńska z 1948 r. o bezpieczeństwie życia na morzu".

Ogólne przepisy regulujące sprawy bezpieczeństwa statków morskich, a dotyczące w szczególności inspekcji bezpieczeństwa, organów inspekcyjnych, dokumentów bezpieczeństwa i sankcji karnych, zawarte są w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z 1930 r., którego tekst jednolity ogłoszony został w Dz. U. 1938 r. Postanowień tego rozporządzenia nie stosuje się jednak w odniesieniu do kwestii uregulowanych odmiennie konwencją londyńską o bezpieczeństwie życia na morzu z 1948 r. Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27.III.1935 r. niektóre statki zostały wyjęte spod działania tych ogólnych przepisów o bezpieczeństwie, a więc nie tylko przepisów cytowanego rozporządzenia Prezydenta, ale także rozporządzeń wydanych na jego podstawie.

-mysłu i Handlu z dn. 30.XI.1932 r. (Dz. U. RP Nr 4, poz. 24 z 1932) żegluga przybrzeżna rozumiana jest jako żegluga w odległości 50 mil morskich od brzegu.

[1] "Poradnik prawny dla kapitanów i oficerów morskich stat-

Rozporządzenie to między innymi obejmuje:
"wszelkie statki uprawiające żeglugę przybrzeżną, tzn. żeglugę w granicach nie dalszych niż 20 mil morskich od linii wybrzeża i granicy wód wewnętrznych (według rozporządzenia Prezydenta o granicy morskiej państwa z 1932 r." Ru - Dz. U. 1932 r. nr 92, poz. 789).

Podkreślić należy, że w rozporządzeniu ministra żeglugi z dn. 9.III.1949 r. w sprawie kwalifikacji kapitanów i oficerów na polskich morskich statkach handlowych [1] (Rozdział II, § 4), w zakresie praktyki kwalifikacyjnej i uprawnień zawodowych oficerów służby nawigacyjnej rozróżnia się 3 rodzaje żeglugi:

1. żeglugę przybrzeżną
2. żeglugę małą
3. żeglugę wielką

"Przez żeglugę przybrzeżną rozumie się żeglugę morską w odległości nie dalej niż 30 mil morskich od linii brzegu morskiego Państwa Polskiego. W zrozumieniu tego rozporządzenia żegluga w granicach morskich portów oraz w zalewach i na wodach osłoniętych nie jest uważana za żeglugę przybrzeżną".

Rozporządzenie to nie pokrywa się z uprzednio sformułowanymi i obowiązującymi pojęciami "żeglugi przybrzeżnej", według których statki tego typu nie mogły przekraczać 20 mil morskich od brzegu, względnie portu schronienia(PRS). Dla oficera nawigacyjnego z dyplomem posiadającym przymiotnik "przybrzeżny" zasięg jego uprawnień przesunięty został do 30 mil od linii brzegu.

---

ków handlowych" W.K. 1956 r., § 53 i 309.

[1] Dz. U. Nr 27, poz. 140.

Większość polskich autorów nie usiłowała zerwać zdecydowanie z błędnym terminologicznie mieszaniem "kabotażu" i "żeglugi przybrzeżnej", bądź też nie zdołała wyzwolić się z wpływu tej niesłusznej tradycji. Dotyczy to nawet tak wprowadzonych w problematykę morską autorów jak np. Dr Sowiński, czy T. Cieślak. Dowodem tego cytowane zdanie Dra Sowińskiego iż "szukając polskiego terminu na kabotaż, nie znajdziemy lepszego niż - żegluga przybrzeżna".

Wydaje się, iż odpowiednikiem terminu "kabotaż" jest - - "morska żegluga krajowa".

Do wniosku tego prowadzą następujące przesłanki: przede wszystkim w terminologii naszego ustawodawstwa przyjęty już został termin "żegluga międzynarodowa", której cechą jest właśnie utrzymywanie połączeń z portami obcych krajów. Tak więc, jak przeciwstawieniem tego jest utrzymywanie połączeń między portami krajowymi, tak przeciwstawieniem terminu żegluga "międzynarodowa" - jest termin "żegluga krajowa". Poza tym termin "żegluga krajowa" pojęciowo dobrze wyraża istotną cechę tej żeglugi, t.j. utrzymywanie połączeń w relacji portów krajowych, niezależnie od kryteriów geograficznych, odległości itp. Natomiast w pojęciu "żeglugi przybrzeżnej" tkwi implicite powiązanie z kryterium równoległości i oddalenia od lądu.

"Kabotaż" i "żegluga przybrzeżna" - to pojęcia z różnych dziedzin. O co innego w nich chodzi i do różnych celów służą.

Reasumując - wydaje się, iż w świetle istniejących wypowiedzi i obowiązujących przepisów techniczno-prawnych możnaby określić żeglugę przybrzeżną jako:
uprawianie żeglugi wzdłuż wybrzeża i to zarówno pasażerskiej jak i towarowej, w czasie której statek nie oddala się od najbliższego lądu na odległość większą, niż tego wymaga prowadzenie nawigacji terrestrycznej.

Recenzje i Omówienia

MUZEUM HISTORII ŻEGLUGI W AMSTERDAMIE

Holandia, która z dużym pietyzmem pielęgnuje wspaniałe tradycje "wielkich dni wielkiej niegdyś floty" nie szczędzi ni trudu ni wkładu, aby istniejące i wcale pokaźne zasoby zbiorów swych muzeów morskich stale zwiększać i zaopatrywać w nowe i cenne nabytki. Prasa holenderska co pewien czas informuje społeczeństwo o nowych zdobyczach muzealnych dając dokładny opis ich rodzaju, treści, znaczenia i wartości.

Dziennik "Algemeen Handelsblad" z dnia 20 maja 1958 r. przynosi w dość obszernym artykule pt. "Zbiory Muzeum Historii Żeglugi zwiększają się" spis i opis nowych nabytków wystawionych z okazji walnego zebrania zarządu i członków Holenderskiego Historycznego Muzeum Żeglugi w Amsterdamie.

Na wspomnianej wystawie znajdują się m.in. dwa dzieła sztuki (pendent) D. Kleyne'a z roku 1789, na których oprócz kilku statków żeglugi śródlądowej i państwowego jachtu widać znaną fregatę "TRYTON", własność admiralicji amsterdamskiej. Dzieło to jest ozdobione czterema rycinami Willema van de Velde. Szczególnie cenna i okazała jest wyjątkowo rzadka mapa archipelagu Indii Wschodnich Willema Dodewijksza z roku

1538, pierwszych lat holenderskich stosunków handlowych z Indiami. Biblioteka wzbogaciła się o serię map J. Jansioniusa składającą się z 5 części, a wśród nich atlasu nawigacyjnego z r. 1660 H. Donckera. Również ciekawe jest wydanie "Lichtende Columne" /Świecąca kolumna/ albo "Zeespiegel" /Lustro morza/ P. Goosa. Dalej zakupiono astrolabium Moorsa z około r. 1700 i dwa angielskie globusy astronomiczne z r. 1636 i 1750.

Szczególnie cenny jest dar przedstawiający ozdobę okrętową z XVII wieku, z którego to okresu Muzeum nie posiada żadnego eksponatu. Ozdoba ta pochodzi ze statku żeglugi śródlądowej i przedstawia w rzeźbie epizod biblijny: Jezus i kobieta cudzołożna. Odwrotną stronę rzeźby zdobi herb Amsterdamu. Zakupili i złożyli ją w darze ofiarodawcy angielscy.

Ciekawy jest dalej bardzo rzadki opis życia Michała Adriana de Ruytera z r. 1677. Nieznany autor czerpał z źródła opracowanego przez L. van den Boscha: "Życie i czyny najzacniejszych bohaterów morskich". Jest to pierwsze samodzielnie opracowane dzieło o Michale Adrianie de Ruyter, które ukazało się przed książką holenderskiego biografa Brandta. Książka nieznanego autora licząca 119 stron formatu 8° pod tytułem: "The Life of Michael Adrian de Ruyter, admiral of Holland" ukazała się u Dormana Newmana, at The King Arms in te Poultrey. Angielski pisarz wyraża pełny podziw dla Reytera następującymi słowami w zakończeniu: "De Ruyter, the darling of the seas and the delight and honour of his country".

Należy jeszcze wspomnieć o dwóch srebrnych tarczach cechu szyprów z Delft wykonanych przez kowala-srebrnika Hansa Coenraadta Brechtel z Hagi. Przy rozwiązaniu cechu obie tarcze zostały sprzedane w r. 1882 kowalowi-srebrnikowi Ilken za bardzo niską cenę, następnie przeszły w posiadanie zbiorów angielskich i zostały obecnie przez Holandię wykupione. Muzeum zakupiło w r. 1958 drugi egzemplarz "Nieuwe Spiegel

der Zeevaart" Nowe lustro żeglugi Łukasza Jansza Waghenaera. W tym drugim wydaniu został tekst rozszerzony, a poszczególne mapy wykonane przez Willema Barendsza.

Jak podaje "Algemeen Handelsblad" z dnia 9.VI.1959 r. Muzeum Historii Żeglugi w Amsterdamie zakupiło dzięki przypadkowi, ale za wcale pokaźną sumę jedyną na świecie mapę "Pierwszej podróży Holendrów do Indii Wschodniej" 1595 r., dokonanej przez Houtmana i De Keysera.

Historycy mniemają już od dawna, że ta mapa została wydana krótko po roku 1597, kiedy trzy ze czterech statków wróciły z podróży na Wschód. Wprawdzie część tej mapy, a zwłaszcza ta, na której podany jest archipelag indyjski została reprodukowana w jakiejś książce książki tej bliżej nie określono wydanej kilka lat po r. 1697. Mimo intensywnych poszukiwań pełnej mapy nie zdołano odnaleźć w żadnym zbiorze prywatnym ani w żadnym muzeum świata.

Również nie wspomniano tej mapy w opisach podróży, które nakreślił Willem Lodewijksz z polecenia Towarzystwa van Verre, armatorów, w imieniu których Cornelis de Houtman - jako wyższy urzędnik celny - oraz Piotr Dirksz de Keyser - jako kierownik nautyczny - dokonali dalekiej podróży do Indii Wschodnich. Książka ta, w której Lodewijksz przedstawia tę pierwszą podróż do Indii jako "rozpaczliwą obronę prostych, bezpiecznych kupców holenderskich przeciwko swawoli króla hiszpańskiego" zostaje wydana w r. 1558 przez znanego drukarza i kartografa Cornelisa Claesza z Amsterdamu.

Odnaleziona mapa - zachowana w bardzo dobrym stanie - nie podaje nazwiska ani rytownika, ani wydawcy. Jedną z głównych przyczyn tego jest, że amsterdamski Zarząd Towarzystwa Armatorów van Verre otaczał wszelkie mapy nawigacyjne wielką tajemnicą i to do tego stopnia, że po każdym rejsie, a zwłaszcza o charakterze odkrywczym stosowane w czasie drogi mapy należało zarządowi zwrócić.

Nie wyklucza się okoliczności, że wydawca opisu tej podróży Cornelis Claesz uzupełnił swe wydawnictwo - jako kartograf - anonimową mapą. Wspomniana mapa nie posiada ozdób charakterystycznych dla starych map; również tekst objaśniający jest spisany językiem prostym, mało kwiecistym. Tekst ten brzmi: "Mapa wykonana z podróży Holendrów do Jawy, położonej w Indiach Wschodnich, wypłynięto z Holandii pod żaglami dnia 2 kwietnia 1595 i powrócono w r. 1597 dnia 14 sierpnia". Przebyta droga jest zaznaczona kółeczkami, zarówno w jednym jak i w drugim kierunku.

Drugi i bardzo cenny nabytek stanowi znana i również bardzo rzadka książka Jana van Waesberghen o nie mniej ciekawej podróży odkrywczej, a mianowicie: "Opis podróży naokoło kuli ziemskiej Oliviera van Noort". Również i tę książkę wydał Cornelis Claesz w r. 1602, rok po powrocie Oliviera van Noort, który wyruszył w podróż dnia 12 września 1598 r. z Rotterdamu czterema statkami.

Z faktu ukazania się pięciu wydań, które z drobnymi tylko zmianami wyszły w krótkim czasie po pierwodruku wynika, że w tych latach istniały korzystne warunki dla publikowania opisów podróży. Wydanie to, które Muzeum Historii Żeglugi nabyło na aukcji w Niemczech, stanowi unikat w zbiorach holenderskich.

Na zakończenie jeszcze wzmianka o kupnie sztychu Willema van de Velde, pierwszego sprawozdawcy podróży morskich. Duży ten sztych przedstawia powrót większości floty angielskiej w kierunku ujścia Tamizy po drugim dniu czterodniowej bitwy morskiej r. 1666 .

Z prasy holenderskiej
opracował BERNARD JANIK

KOLOKWIA PARYSKIE POŚWIĘCONE PROBLEMATYCE NAUTOLOGICZNEJ

"De l'estuaire du Tage, la flamme
saute aux bouches de la Vistule..."

MICHEL MOLLAT

Od trzech lat co roku zbierają się w Paryżu naukowcy praktycy i sympatycy problematyki historycznomorskiej aby wysłuchać referatów przygotowanych przez reprezentantów różnych krajów. Zebrania te nazwano kolokwiami. Mają one, mimo iż ośrodkiem inspirującym jest Francja, charakter międzynarodowy.

Referaty wygłaszane na każdym zjeździe są, wraz z materiałem dyskusyjnym, publikowane w osobnym wydawnictwie książkowym (Bibliothèque Générale de l'École Pratique des Hautes Études). Redaktorem naczelnym tych publikacji i jednym z organizatorów kolokwiów jest prof. Michel Mollat, który interesuje się również polskimi dziejami morskimi. W tym celu odwiedził w jesieni ub. roku Gdańsk. Profesor jest sympatykiem naszego Towarzystwa. W swej przedmowie do prac z drugiego kolokwium wymienia je razem z innymi zagranicznymi towarzystwami tego typu. Podany wyżej cytat odnosi się właśnie do PTN.

Pierwsze kolokwium odbyło się w Paryżu dnia 17 maja 1956 r. Referaty i dyskusje im towarzyszące ukazały się w publikacji "Le Navire et l'Économie Maritime du XVe au XVIIIe siècle", opatrzonej przedmową prof. Mollat'a, w r. 1957.

Zawiera ona prócz wspomnianej przedmowy redaktora naczelnego, przedmowy otwierającej konferencję Edmond Delage'a i "ostatniego słowa" Lucien Febvre'a - siedem referatów mieszczących się w określonych programem granicach czasowych:

1) Commandant DENOIX: Le bâtiment de commerce et la navigation après les grandes découvertes (s. 17-25, dyskusja s.

26-30).

2) Jacques BERNARD: Les constructions navales à Bordeaux d'après les archives notariales du XVIe siècle (s. 31-47, dyskusja s. 48-52).

3) Henri CAHINGT: Les graffiti dieppois. Études de types de navires de la Manche. (Première moitié du XVIIe siècle (s. 53-65, dyskusja s. 66-69).

4) Pierre CHAUNU: La Tonelada espagnole aux XVIe et XVIIe siècles (s. 71-81, dyskusja s. 82-84).

5) Paul GILLE: Jauge et tonnage des navires (s. 85- 100, dyskusja s. 101-102).

6) Guy BEAUJOUAN i Emmanuel POULLE: Les origines de la navigation astronomique aux XIVe et XVe siècles (s. 103-116, dyskusja s. 117).

7) Commandant Guilleux LA ROERIE: Où en est l'histoire du navire? (s. 119-130).

Jaki cel przyświecał inicjatorom kolokwiów paryskich?

O tym wyraźnie mówił w swym wystąpieniu powitalnym prezydent Akademii Marynarki Edmund Galage. Celem było zebranie po raz pierwszy licznego grona sympatyków problematyki morskiej reprezentujących różne dyscypliny naukowe, zawody praktyczne, pracowników nauki, archiwistów, techników, marynarzy, wykładowców Sorbony, a nawet nauczycieli szkół licealnych, zebranie największej ilości najlepszych prac we Francji napisanych, zaciekawienie zaproszonych na sesję profesorów i młodszych pracowników nauki, rozbudzenie szczególnie zainteresowania studiami typu historycznego prowadzonymi z różnych stanowisk badawczych (technicznego, ekonomicznego itp).

W dniach 17 i 18 1957 r. odbyło się drugie kolokwium z udziałem uczonych innych krajów. W związku z tym rozszerzono i tematykę i granice czasowe badań.

Referaty na tym kolokwium wygłoszone (dyskusje i przedmowy) poprzedzone również wstępem prof. M. Mollat'a ukazały się

w r. 1958 w publikacji pt. "Le Navire et l'Économie Maritime du Moyen Age au XVIIIe siècle principalement en Méditerranée. Wydawnictwo zawiera dziesięć następujących studiów:

1) Jorjo TADIC: Le port de Raguse et sa flotte au XVIe siècle (s. 9-20, dyskusja s. 21-26).

2) Gaston RAMBART: La navigation et le commerce de Marseille avec les ports espagnols de la Méditerranée de 1660 à 1789 (s. 27-33, dyskusja s. 34-46).

3) L'abbé GARNIER: Galères et galéasses à la fin du Moyen Age (s. 37-45, dyskusja s. 46-51).

4) Maurice LOMBARD Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane. VIIe-XIe siècles (s. 53-99, dyskusja s. 100-106).

5) Jacques HEERS: Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen Age (s. 107-117 dyskusja s. 118).

6) Ugo TUCCI: Le Conseil des Douze sur les navires vénitiens (s. 119-125, dyskusja s. 126).

7) Commandant Avelino TEIXEIRA DA MOTA: L'art de naviguer en Méditerranée du XIVe au XVIIe siècles et la création de la navigation astronomique dans les océans (s. 127-148, dyskusja s. 149-154).

8) Paul GILLE: Les écoles de constructeurs (s. 161-172, dyskusja s. 173-176).

9) François RUSSO: L'enseignement des sciences de la navigation dans les écoles d'hydrographie aux XVIIe et XVIIIe siècles (s. 177-188, dyskusja s. 189-193).

10) DE DAINVILLE: De la profondeur à l'altitude. Des origines marines de l'expression cartographique du relief terrestre par cotes et courbes de niveau (XVIIe-XVIIIe siècles) (s. 195-213).

Nadesłany mi program kolokwium 1959 roku przedstawiał się równie interesująco. Widać rozmach i wyniki. Ale widać coś

jeszcze innego: łatwość organizowania i zdobywania na to środków! Wyniki nautologów francuskich cieszą nas, ale... nie bez goryczy trzeba przypomnieć (dla historycznej ścisłości), że już w początkach 1951 roku małe grono "przypisanych morzu" z środowiska gdyńsko-gdańskiego podjęło prawie identyczny zamiar i na głębszych podstawach koncepcyjnych oparty. Z tego grona wyszli twórcy naszego Towarzystwa. I co osiągnięto? Olbrzymi wysiłek i zapał nie dał prawie wyników. Mimo to walka o postawione przed laty idee trwa, choć nic nie wskazuje na to, aby w niedługim czasie nadeszły posiłki. I Bizancjum padło!

Aby zapoznać członków PTN z treścią wspomnianych referatów będę je omawiał w miarę jak skromne ramy BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO na to pozwolą.

Władysław A. Drapella

G O D I Š N J A K - VII - POMORSKOG MUZEJA u KOTORU 1958

Muzeum morskie w Kotorze wydaje swoją własną publikację - "ROCZNIK MUZEUM MORSKIEGO W KOTORZE". Polskie Towarzystwo Nautologiczne otrzymuje ją w drodze wymiany.

Rocznik 1958 liczy 312 stron druku i jest prawie zupełnie pozbawiony ilustracji (6 w całym roczniku). Część artykułów jest drukowana alfabetem łacińskim, cześć zaś alfabetem słowiańskim, co stwarza jeszcze dodatkową trudność w korzystaniu z tego czasopisma, ponieważ jak wiadomo język serbochorwacki nie należy do specjalnie rozpowszechnionych w Polsce i jest bardzo trudny.

Wachlarz tematyki artykułów publikowanych w ROCZNIKU jest bardzo szeroki i obejmuje nieomal wszystkie zagadnienia nautologiczne. W omawianym roczniku są zamieszczone studia

poświęcone poszczególnym miastom portowym: Politički položaj Kotora poslije Zadarskog mira (1359-1381) - Antona DABINOVIĆA, Nosioci pomorske privrede Perasta u prvoj polovini XVIII vijeka - Miloša MILOŠEVIĆA, Pomorstvo Baošića - Maksima ZLOKOVIĆA. Jest kilka artykułów dotyczących handlu morskiego w dawnych wiekach: Neki podaci za trgovinu vinom i uljem u Boki koncem XVII i tokom XVIII vijeka - dr Đorđa MILOVIĆA, Primjer kreditiranja bokeljske pomorsko privrede XVIII vijeka - Miloša MILOŠEVIĆA.

Jeden artykuł jest poświęcony szkole morskiej w Srbinie: Srpska pomorska zakladna škola u Srbini - Ignatija ZLOKOVIĆA, jeden zagadnieniom bezpieczeństwa na morzu: Još nešto o "Družbi bratinskoj pomorske sigurnosti" - Milivoj MILOŠEVIĆA

Rocznik zawiera stosunkowo dużo materiału biograficznego: 5 artykułów o "Ludziach morza" i kilka prac historycznych o dziejach tych ziem i wybrzeży: Krtoljski arhipelag kroz istoriju - Petara ŠEROVIĆA, Prilozi za pomorsku povijest Južnog Jadrana u XVIII stoljeću - Josipa LUETIĆA, Pomorsko jezgro u kotorskim legendama - Rista KOVIJANIĆA.

Za szczególnie ważny zapewne uznano pierwszy artykuł dra Nika MARTINOVIĆA: Proučavanje pobune mornara u Boki Kotorskoj - dotyczący zagadnienia buntu marynarzy w Boce Kotorskiej w 1918 i opublikowany w 40 rocznicę tego buntu. Artykuł jest oparty na nowych materiałach, które Muzeum zakupiło w ostatnim czasie, o czym wspomina sprawozdanie z pracy Muzeum w 1958 roku. W sprawozdaniu tym oprócz danych statystycznych dotyczących wielkości zbiorów, nowych nabytków i ilości odwiedzających znajdujemy również wzmianki o współpracy Muzeum i jego pracowników z innymi muzeami, instytutami i przedsiębiorstwami morskimi w kraju, m. in. udzielono pomocy przy organizowaniu morskiego muzeum wojennego w Splicie i muzeów morskich w miastach Zadar i Male Lošinje.

Czytelnika polskiego zapewne zainteresuje fakt, że pracownicy muzeum morskiego w Kotorze współpracują z redakcją znanej już szeroko Jugosłowiańskiej Encyklopedii Morskiej.

Jadwiga Poterałowicz

P I E R W S Z Y N U M E R "M O R Z A"

W listopadzie 1924 roku ukazał się pierwszy numer miesięcznika MORZE, oficjalnego organu Ligi Morskiej i Rzecznej. Od tego miesiąca poczynając MORZE ukazywało się regularnie aż do sierpnia 1939 roku.

Pierwszy numer mowego miesięcznika, którego znikoma ilość egzemplarzy doczekała dni naszych, był anemiczny tak pod względem objętości (ss. 8, format 25 x 35 cm), jak też ilości (dwa) i jakości artykułów. Tylko tytuł MORZE budził zainteresowanie społeczeństwa; rozpalał wyobraźnię młodzieży, zaciekawiał dorosłych.

Równie skromne talenty zaprezentowali obaj naczelni redaktorzy: komandor Hugo PISTEL i komandor Czesław PETELENZ, znany kiedyś chyba dobrze szerokiej publiczności c.k. miasta Krakowa. Jego to przecież wprowadził Boy-Zeleński do szopki "Zielonego Balonika" jako jedynego w środowisku krakowskim rodaka od morza - chociaż austriackiego.

Na całość numeru składają się: dwa przedsłowia redaktorów naczelnych - pierwsze bez tytułu (s. 2), drugie natomiast pod przygnębiającym i budzącym babilońskie skojarzenia nagłówkiem ("Memento", s. 2). Na szczęście nie są one długie, zajmują jedną stronę. Właściwą treść numeru tworzą dwa artykuły: Feliksa ROSTKOWSKIEGO ("Budujemy flotę handlową", s. 3) nawołujący do tworzenia własnej marynarki "kupieckiej" i dający przykłady ówczesnej rentowności rocznej dwóch statków à 2000 TDW, oraz inż. Piotra BOMASA ("Dlaczego Polsce jest

potrzebny port własny", s. 4-5), nota bene najwartościowszy w tym numerze. Całości dopełniają trzy działy kronikarskie: morski ("Kronika morska", s. 6), sportowy (s. 7) i organizacyjny ("Dział oficjalny L.M. i Rz. ", s. 8).

Numer posiada 9 ilustracji różnej wartości i 3 ozdoby

CENA 40 GR.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

№ 1 Warszawa, listopad 1924 r. Rok I.

graficzne całkiem podłego gatunku. O poziomie graficznym numeru daje niejakie pojęcie rysunek winiety nagłówkowej powyżej reprodukowany.

Przypominając po 35-ciu latach pierworodny numer czasopisma, które wkrótce stało się jednym z najpopularniejszych wydawnictw morskich w Polsce nie czynię tego gwoli swawoli czyli z miłości do jubileuszów i rocznic. Robię to w tym celu, aby zainteresować członków PTN studiami nad polskim czasopiśmiennictwem morskim. Z niewytłumaczonych powodów - tak się pisze - badania tego typu nie znajdują u nas amatorów. A przecież stanowią dziedzinę wartą zbadania... Podjęte parę lat temu przez grupę członków PTN prace bibliograficzne (o nich w Kronice Towarzystwa) ułatwią niezmiernie

studia nad naszym czasopiśmiennictwem i jego historią pozostawiając cały ciężar badań i wdzięczność zainteresowanych tym, którzy takie prace podejmą.

Aby wyrobić sobie pogląd na wartość interesującego nas przedsłowia, na jego ideologię, trzeba zapoznać się z nim. Ponieważ w swoich zbiorach posiadam omawiany numer przytoczę tę przedmowę w całości:

> Przystępując do wydawania miesięcznika "MORZE" poświęconego zagadnieniom morskim i żeglugi śródlądowej, organu Ligi Morskiej i Rzecznej, czynimy zadość tylekroć wyrażanemu życzeniu naszych sympatyków i koniecznym potrzebom naszej organizacji, która powinna nareszcie mieć sposobność wypowiadania swego zdania o morzu w ten sposób, żeby o tym wieść rozchodziła się po całej Polsce i docierała do wszystkich jej miasteczek, wiosek i zaścianków.
> "MORZE" nie będzie pierwszym stałym wydawnictwem naszej Ligi. Już w r. 1919 pod świetną redakcją p. dr Leona Biegeleisena ukazała się "BANDERA POLSKA", jako organ Ligi Zeglugi Polskiej, zamieszczająca dużo ciekawych, treściwych i bardzo fachowych artykułów z dziedziny żeglugi rzecznej i morskiej.
>
> Zdarzenia roku 1920, kiedy całe społeczeństwo żywy udział brało w odparciu najazdu wroga na stolicę naszej ojczyzny, przerwały owocną pracę redakcji "BANDERY POLSKIEJ".
> W roku 1921 na nowo do życia powołana "BANDERA POLSKA" ze względów finansowych łączy się ze "STRAZA NAD WISŁA", aż wreszcie z końcem r. 1921, wobec coraz to raptowniej postępującej dewaluacji marki, środki Ligi nie pozwalają na dalsze wydawanie własnego czasopisma.
>
> Obecnie, kiedy zawdzięczając stabilizacji naszej waluty, składki członkowskie zaczynają nabierać stałej wartości, powraca możliwość wydawania własnego organu.
> Z niecierpliwością oczekiwaliśmy tej chwili, kiedy będziemy mogli, jak to czynią podobne instytucje całego świata, za pomocą własnego pisma komunikować się z naszymi członkami, rozrzuconymi po całej Polsce, i z wszystkimi tymi, dla których jest zrozumiałem, że rozwój dobrobytu Polski jest tylko wtedy możliwy, jeśli strzec będziemy naszych wrót wyjścia na świat,

jeśli dla celów gospodarczych całkowicie wykorzystywać będziemy nasz dostęp do morza.

Z dumą i z głębokim zadowoleniem powiedzieć możemy, że szeregi naszych przyjaciół, a nimi są wszyscy ci, którzy umieją cenić własny wolny dostęp do morza, coraz bardziej się zwiększają, że szerokie masy społeczeństwa, przedstawiciele narodu w Sejmie i Senacie, a także przedstawiciele Rządu rozumieją, jakie znaczenie ma morze dla gospodarczego rozwoju Państwa.

Ten nasz dostęp do morza winniśmy utrzymać za wszelką cenę we własnym ręku i winniśmy bronić go nie wyłącznie przy pomocy not dyplomatycznych, ale i przy pomocy własnej potężnej floty wojennej. Nie wierzmy w żadne fantastyczne projekty rozbrojenia, dopóki Niemiec i Rosjanim kują żelazo do walki.

Minister Spraw Wojskowych, gen. Sikorski odwiedził Francję i nawiązał bezpośrednie stosunki z jej marynarką wojenną. Nie wiem, jaki był cel i rezultat tej podróży, ale pomiędzy wierszami wiadomości, ukazujących się w prasie, można wyczytać, że chodzi tam o powiększenie, a właściwie mówiąc, zapoczątkowanie polskiej flotyty wojennej.

Przypomnijmy sobie konferencję rozbrojeniową w Waszyngtonie, na której Anglia tak bardzo sprzeciwiała się budowie łodzi podwodnych przez państwa słabe na morzu; ten sprzeciw Anglii jest dla nas najwyraźniejszym dowodem, że łódź podwodna, to broń słabego, a więc nasza; powiemy więcej, to nasza jedyna broń, którą władać najskuteczniej możemy.

Flota wojenna ma nam zabezpieczyć nasz wolny, niczem nieskrępowany dostęp do morza, dla handlu zagranicznego, dla naszej floty handlowej. Rozwój floty handlowej, to nasze obecne najważniejsze zadanie dla rozwoju ekonomicznego i ustalenia gospodarczego kraju. Nie uczyni tego Rząd, ale zrozumienie w sferach przemysłu i kupiectwa nareszcie doprowadzić winno do powstania własnej floty handlowej. Lecz flota handlowa potrzebuje portu, polska flota polskiego portu. Gdańsk nim nie jest i tak długo nie będzie nim, dopóki do tego nie zmusi go posiadanie przez nas własnego portu. Chwiejną polityką w stosunku do Gdańska nic nie wskóramy. Tylko przy pomocy Gdyni zdobędziemy Gdańsk.

Do portu prowadzą drogi komunikacyjne wewnętrzne. Od kolei tańsze są i powinny być tańsze

drogi wodne; uregulowanie już istniejących i budowa nowych (np. kanału węglowego z Górnego Śląska) to najważniejsze zadanie sfer, którym zlecona jest piecza nad tymi drogami.

Dobrobyt mieszkańców naszego wybrzeża zostanie podniesiony przez rozkwit portów i letnisk. Kaszubi żyją przeważnie z rybołówstwa lecz środki jakimi rozporządzają, są jeszcze dość prymitywne. Należy stworzyć flotę rybacką, zdolną do połowu na wielkim morzu, i podnieść nasz przemysł rybacki do tego stopnia, żeby się móc uniezależnić całkowicie od przywozu ryb z zagranicy.

Oto szkic wytycznych programu działalności Ligi Morskiej i Rzecznej, urzeczywistnieniu którego służyć będzie "MORZE". Całym sercem oddajemy się propagandzie tej naszej ukochanej idei. Zaczynamy skromnie i ostrożnie, jeśli zaś zobaczymy, że pismo nasze mieć będzie więcej czytelników, niż początkowo obliczyliśmy, wtedy zwiększymy jego nakład i objętość.

Do wszystkich, którym zależy na rozwoju naszej marynarki, naszego wybrzeża, portu i dróg śródlądowych, zwracamy się uprzejmie, by pośpieszyli nam z pomocą. Na współpracy nam zależy i o nią najusilniej prosimy.

H. PISTEL

Przytoczony tekst budzi szereg refleksyj i zmusza do stawiania pytań, na które nie łatwo odpowiedzieć. Nie łatwo, ponieważ prace nad historią naszej działalności morskiej w okresie międzywojennym są w stadium początkowym a dzieje naszego czasopiśmiennictwa morskiego mniej są znane niż przestrzeń międzyplanetarna.

Ukazanie się MORZA nie było samo w sobie zjawiskiem nadzwyczajnym. Każda organizacja o przeciętnych nawet ambicjach dąży do propagowania swych idei. Najprostszą formą jest wydawanie czasopisma.

Liga Żeglugi Polskiej miała swoją BANDERĘ POLSKĄ, Polsko-Amerykańska Liga Okrętowa - FLOTĘ POLSKĄ (wydawaną w Chicago

w 1919 r.), Komitet Stołeczny Floty Narodowej - FLOTĘ NARODOWĄ, Związek Harcerstwa Polskiego - ŻEGLARZA, Akademicki Związek Morski - SZKWAŁ, Stowarzyszenie Techników Okrętowych Polskich - MORSKIE WIADOMOŚCI TECHNICZNE, Marynarka Wojenna - PRZEGLĄD MORSKI, Morskie Kolegium Ekonomiczne - UPRAWĘ MORZA, Instytut Bałtycki - JANTARA a Liga Morska i Rzeczna - MORZE. Niektóre z wymienionych czasopism ukazują się i dzisiaj. Niektóre organizacje nie zadowoliły się "organami oficjalnymi". Drużyny harcerskie morskie usiłowały wydawać własne pisemka (Poznań - WILKA MORSKIEGO, Warszawa - A HOJ), Instytut Bałtycki - BALTIC COUNTRIES, BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI a Liga Morska nie rzeczna już lecz KOLONIALNA - POLSKĘ NA MORZU(A i B) i kwartalnik SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE. Powyższy wykaz nie jest kompletny.

MORZE zaczęło się więc ukazywać od listopada 1924 roku:

1/ domagali się tego sympatycy (uczyniono "zadość tylekroć wyrażanemu życzeniu naszych sympatyków"),

2/ do takiej działalności zobowiązywał statut (dlatego Autor pisze o "koniecznych potrzebach" organizacji),

3/ przemawiały za tym względy państwowe.

Wymienione przyczyny inspirujące potrzebę wydawania czasopisma - na szczęście zrealizowaną - trzeba uznać za słuszne i zgodne z rzeczywistym rozwojem tego wspaniałego procesu wiązania się narodu z morzem i wielkim światem, który u nas otrzymał kilka imion i wywołał szereg pojęć (np. marynistyka, uprawa morza, kultura morska, wychowanie morskie) o dużej skali uczuciowej. Wniknęły one głęboko w świadomość społeczną bogacąc ją nowymi wartościami nasuwającymi dalsze twórcze skojarzenia.

Również kolejność, w jakiej te przyczyny Autor przedsłowia wymienia, jest zgodna z prawdą. Naród otrzymawszy tak niespodziewanie kawałek granicy morskiej (słusznie nazwanej

"oknem" czy "bramą") nie bardzo wiedział co z tym skarbem zrobić. Władze państwowe również nie wykazywały zbytniego zainteresowania nowymi problemami. Na ich dobro trzeba zapisać to, że i w następnych latach nie czyniły wysiłków, aby stworzyć wrażenie, że wiedzą na ten temat więcej niż rzeczywiście wiedziały. Siłą która nadała bieg procesowi byli s y m p a t y c y. Między nimi nieliczni fachowcy. Potem przyszły zespoły powołane przez zainteresowanych nową dziedziną pracy specjalistów i rzesze entuzjastów. Wreszcie zdobyto dla idei władze państwowe.

Krzepnąca organizacyjnie i finansowo Liga mogła pod koniec 1924 r. zdobyć się na obciążenie swego budżetu wydawnictwem periodycznym i rozpoczęcie w ten sposób szerokiej wśródspołecznej akcji morzofilskiej:

1) tworzenia silnej więzi organizacyjnej i ideologicznej,
2) przekonywania nieznających nowych zagadnień, obojętnych i opornych a również licznych przeciwników o konieczności, o gwałtownej potrzebie eksploatowania morza.

Nielicznych sympatyków rozumiejących nowe zagadnienia "błękitnego pogranicza" oraz licznych sympatyków wierzących wszystkim i we wszystko nie trzeba było przekonywać o potrzebie tworzenia marynarki handlowej, posiadania własnego portu i floty wojennej. Trzeba było natomiast z nowymi ideami pójść w gąszcz społeczny. Ten właśnie cel - propagowania, popularyzowania - nie został wyraźnie określony. Zbyt silnie natomiast był postulowany problem militarny: strzeżenia, bronienia "potężną flotą wojenną" tego przyczółka ofiarowanego nam wspaniałomyślnie traktatem wersalskim. Nacisk na to zagadnienie musiał wywoływać w społeczeństwie wrażenie niebezpieczeństwa, zagrożenia nie sprzyjające - zdobywaniu sympatyków w tych sferach, które powinny były zainteresować się morzem - posiadających kapitał i przygotowanie facho-

we, nie bojących się ryzyka.

Problematyka ekonomiczno-morska zajmuje w przedsłowiu drugie miejsce. Zupełnie niesłusznie. Charakteryzuje jednak ówczesną sytuację i stanowisko Ligi. Kmdr Pistel przemawia w imieniu nie własnym czy komitetu redakcyjnego lecz organizacji. Podkreśla to wyraźnie w zakończeniu przedmowy:

> "Oto szkic wytycznych programu działalności Ligi Morskiej i Rzecznej, urzeczywistnieniu którego służyć będzie "Morze."

I dlatego przedstawiony przez niego cel jest bardzo ogólny - pełen frazeologii.

O ileż umiejętniej sprecyzowali swój program członkowie komitetu redakcyjnego "PRZEGLĄDU MORSKIEGO". Ale pisali ten program w cztery lata później.

Władysław A. Drapella

Miscellanea

LIST
KOMISARZA RZADU W GDYNI
FRANCISZKA SOKOŁA
DO
EUGENIUSZA KWIATKOWSKIEGO
(II)

Jeżeli chodzi o wydatki na spłatę długów, to nie zmieniły się one zbytnio po oddłużeniu i wynoszą w roku 1937/38 - - 3.800.000.- zł., a na rok 1938/39 wyniosą zł. 5.400.000.- z czego Skarb Państwa pokryje z dotacji zł. 4.000.000.-, a pozostałe zł. 1.400.000.- musiałoby zapłacić miasto z własnych dochodów. Tak wielkiej sumy nie będę mógł przeznaczyć na spłatę długów, albowiem mimo dotkliwych kompresji budżetowych i nawet zaniechania wszelkich inwestycji, nie wydobędę z budżetu zwyczajnego sumy zł. 1.400.000.-

W ogóle stan rzeczy jaki się wytworzył wobec niezrealizowania ustawy z dnia 4 kwietnia 1936 r. o przejęciu przez Skarb Państwa niektórych zobowiązań miasta Gdyni i po oddłużeniu jest niemożliwy do utrzymania, gdyż:

1. miasto zostało pozbawione pełnej pomocy finansowej na obsługę długów nieobjętych ustawą z dnia 4 kwietnia 1936 ze które dawniej płacił na podstawie specjalnych przepisów dla Gdyni i powinien płacić Skarb Państwa.
2. pięcioletni plan inwestycyjny gminy miasta Gdyni, przedłożony Władzom Naczelnym, nie może być wykonany wskutek braku pokrycia.

Pięcioletni plan inwestycyjny opracowany przeze mnie w roku 1935 przewidywał przeprowadzenie inwestycji na łączną su-

mę zł. 24.000.000.- przeciętnie po 5.000.000.- zł. rocznie zał. Nr 3 .

Sumy wykonania tego planu inwestycyjnego wykazują, że nie mogłem go wykonać w całości, gdyż zabrakło przewidywanego pokrycia. Szczególnie niekorzystnie przedstawiają się zagadnienia terenowe i kwestia budowy szpitala.

Nie posiadając odpowiedniego zapasu gruntu nie mogę prowadzić właściwej polityki terenowej, nie mówiąc o tym, że miasto będzie musiało po bardzo wysokich cenach, nawet przy wywłaszczeniu, kupować tereny pod budowy gmachów użyteczności publicznej i pod place miejskie oraz płacić za grunty zajęte pod budowę ulic.

Gdy Państwo zaczęło budować port, to wywłaszczyło potrzebne tereny z góry, przez co w zarodku została stłumiona spekulacja gruntowa. Gmina natomiast, nie mając dostatecznej gotówki musiała zaspokoić inne palące potrzeby inwestycyjne i dlatego dziś musi wydawać na ten cel wielokrotnie więcej, aniżeliby pierwotnie należało zapłacić.

Brak szpitala i ośrodków zdrowia wywołuje bardzo ujemny stan w dziedzinie higieny i zdrowia najszerszych warstw ludności, który ze względu na charakter portowy Gdyni, grozi stale najbardziej dotkliwymi następstwami. Doraźne uregulowanie szpitalnictwa w Gdyni, a to w dziedzinie chorób zakaźnych w odległym od miasta szpitalu w Babim Dole i w dziedzinie chorób wewnętrznych, a także i chirurgii w kongregacyjnym szpitalu Sióstr Miłosierdzia w centrum Gdyni, nie rozwiązało zagadnienia i według opinii sfer lekarskich oraz władz wojskowych należy wybudować szpital powszechny, który by zawierał wszystkie potrzebne oddziały leczenia.

Niestety brak jakichkolwiek funduszów uniemożliwia mi postawienie tej dziedziny gospodarki na właściwym poziomie, W ogóle brak na północnym Pomorzu poważnego i należycie wyposażonego szpitala powoduje, że miejscem lecznictwa poważniejszych wypadków chorobowych sfer zamożniejszych jest nadal Gdańsk i wiele tysięcy złotych ucieka corocznie dla obrony zdrowia do wrogiego nam Gdańska.

Proszę przeto Pana Premiera, jako Twórcę i Opiekuna Gdyni o osobiste zajęcie się losem miasta tak, jak osobiście Pan Premier zajmował się portem, gdy był Ministrem Przemysłu i Handlu, za co cały Naród jest Panu Premierowi wdzięczny.

Dziś, gdy Pan Premier tworzy drugie wielkie dzieło, jakim jest Centralny Okręg Przemysłowy, a zarazem w trudnych jeszcze ciągle warunkach steruje nawą skarbową Państwa - nie sposób wymagać, by Pan Premier mógł wyłącznie poświęcić uwagę miastu Gdyni. Niemniej jednak niezmiernie trudna sytuacja miasta, jako funkcji portu, jako wielkiego już dzisiaj warsztatu roboty państwowej - skłania mnie gorąco prosić Pana

Premiera o takie postawienie rozwiązania budowy problemu Gdyni, które zapewni portowemu miastu właściwy i zgodny z interesem Państwa rozwój.

W wyniku powyższego proszę Pana Premiera o powołanie specjalnej Komisji rzeczoznawców, któraby zbadała całokształt zagadnień gospodarki finansowej Gdyni i mogła przedłożyć Mu wnioski w sprawach:

1. zlikwidowania deficytu i pełnego oddłużenia miasta,
2. ustalenia sum dotacji Skarbu Państwa na wykonanie podstawowych inwestycji w najbliższym 4-leciu.

KOMISARZ RZADU

/-/ Mgr pr. F. Sokół

Załącznik Nr 1

do pisma Komisarza Rządu w Gdyni z dnia 23 lutego 1938 r. do Pana Wicepremiera i Ministra Skarbu inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Rok budż.	Preliminowano w ustawie skarbowej na budowę portu w Gdyni	Preliminowano w ustawie skarbowej dotacje dla miasta Gdyni na spłatę długów.	Stosunek procentowy kolumny II i I
1927/28	12.626.132	-	-
1928/29	24.800.000	500.000.-	2,02 %
1929/30	26.205.512	500.000.-	1,91 %
1930/31	23.627.673	755.000.-	3,19 %
1931/32	2.749.120	1.100.000.-	40,01 %
1932/33	8.879.100	800.000.-	9,01 %
1933/34	13.162.800	6.000.000.-	45,58 %
1934/35	17.602.370	4.800.000.-	27,27 %
1935/36	17.465.190	4.200.000.-	24,05 %
1936/37	15.788.300	4.200.000.-	26,60 %
1937/38	13.181.500	4.200.000.-	31,87 %
Razem:	176.087.697	27.055.000.-	15,37 %

Załącznik Nr 2 do pisma Komisarza Rządu w Gdyni z dnia 23 lutego 1938 r.do Pana Wicepremiera i Ministra Skarbu inż. Eug. Kwiatkowskiego.

Rok budżetowy	Salda niedoborów budżetowych miasta Gdyni
1928/29	975.196,23
1929/30	1.825.247,39
1930/31	7.721.464,53
1931/32	14.636.564,05
1932/33	17.102.408,12
1933/34	5.447.677,78
1934/35	4.056.952,58
1935/36	3.925.924,06
1936/37	3.171.489,73

Załącznik Nr 3

Pięcioletni plan inwestycyjny miasta Gdyni preliminarz cyfry podano w tysiącach złotych.

Nazwa inwestycji	1936/37	1937/38	1938/39	1939/40	1940/41
Wykup gruntów	200.-	250.-	250.-	300.-	300.-
Budowa dróg i ulic	1550.-	2500.-	2500.-	2400.-	1400.-
Wodociągi i kan.	1660.-	300.-	300.-	530.-	630.-
Elektryfikacja	514.-	475.-	618.-	626.-	278.-
Szkolnictwo	200.-	450.-	450.-	200.-	200.-
Szpitalnictwo i opieka społ.	705.-	840.-	160.-	60.-	60.-
Hala Targowa i rzeźnie	1200.-	1000.-	-	-	-
Razem:	6229.-	5815.-	5048.-	4116.-	2868.-

Wykonanie powyższego przedstawia się następująco:

Nazwa inwestycji	1936/37	1937/38 do I-II.38	U w a g i :
Wykup gruntów	44.-	48.-	
Budowa dróg i ulic	1374.-	1196.-	
Wodociągi i kanal.	1121.-	284.-	suma wykonania będzie znana w końcu roku budżetowego
Elektryfikacja	576.-	-	
Szkolnictwo	320.-	101.-	
Szpitalnictwo i opieka społeczna	-	1.-	
Hala Targowa i rzeźnia	845.-	1390.-	
Inne inwestycje	659.-	984.-	pomiary i plany zabudowania, kąpielisko, budowa domu admin. itp.
Razem:	4939.-	4004.-	

opublikowała

mgr Izabela GOGOLEWSKA (Gdynia)

MUZEUM MORSKIE BIBLIOTEKA

ARCHIWUM · BIBLIOTEKA ZBIORY

I. Archiwum

1. Części konstrukcyjne i wyposażenie statków morskich Tłumaczenie Hoofdcommissie voor de normalisatie in Nederland. No.21690 Ti IHS. Haga 24.VI.1959. Tekst powielaczowy jednostronny. Gdańsk 1959, k.k. 2+1 nlb. + 3. - Nadesłało CBKO 1.

II. Czasopisma

1. Arctic Journal of the Arctic Institute of North America (Ottawa), 1953, Vol. 6, nr 1,2,3,4; 1954, Vol. 7, nr 1,2,3-4; 1955, Vol. 8, nr 1,2,3,4; 1956, Vol. 9, nr 1-2,3; 1957, Vol. 10, nr 1,2,3,4; 1958, Vol. 11, nr 1,2,3,4; 1959, Vol. 12, nr 1,2. - Dar kpt.ż.w. Stanisława Rowińskiego (Ottawa).
2. Biuletyn Ekonomiczny (Gdynia) R.X.-1959, nr VIII, XII.
3. Biuletyn Informacyjny. Dwutygodnik. Wyd. Dyrekcja i Komitet Zakładowy PZPR Polskich Linii Oceanicznych (Gdynia) R. I, 1959, nr 4.
4. Budownictwo Okrętowe. Miesięcznik (Gdańsk) R. IV - 1959, nr 11/12.
5. Droga (Warszawa) 1934, nr 9 [m.in. wiersz T. Hollendra: Powrót Allana Gerbault'a] - Przekazał W.A. Drapella.
6. Echa Borów Nadbałtyckich (Sopot) 1946, nr 1-2 - Przekazał W.A. Drapella.

7. Gospodarka Planowa (Warszawa) 1947, nr 12 - Przekazał W. A. Drapella.

8. Horyzonty Techniki (Warszawa) 1950, nr 4 - Przekazał W. A. Drapella.

9. Kultura i Społeczeństwo. Kwartalnik (Warszawa), 1959, nr 3, R. III.

10. Morski Przegląd Gospodarczy (Gdynia) , 1946, nr 1, 2. Przekazał W. A. Drapella.

11. Okólnik (Londyn) 1959, nr 92.

12. Polish Maritime News (Gdynia) R. I, nr 15.

13. Problemy (Warszawa) 1948, nr 6-7; 1949, nr 6,8; 1951, nr 8; 1952, nr 10; 1953, nr 3; 1955, nr 5. - Przekazał W. A. Drapella.

14. Przegląd Morski (Gdynia) Miesięcznik. 1959, nr 12.

15. Technika i Gospodarka Morska (Gdańsk) 1952, nr 11,12; 1953, nr 3; 1955, nr 2,3,9; 1956, nr 1. - Przekazał W.A. Drapella.

16. Technika Morza i Wybrzeża (Gdańsk) 1950, nr 1-2.

17. Wiadomości Żeglarskie (Gdynia) 1946, nr 10; 1951, nr 2; 1959, nr 49-52.

18. Wiedza i Życie (Warszawa) 1947, nr 4, 7-8; 1952, nr 6.

III. Księgozbiór

1. Afanasjew J.: Księżycowy pierścień. Obwoluta Andrzeja Majewskiego, ilustracje Kazimierza Wiśniaka. " Wydawnictwo Morskie" Gdynia 1959, ss. 76+4 nlb. - Nadesłało Wydawnictwo.

2. Brocki Zygmunt: Port gdański. Krótki przewodnik. "Wydawnictwo Morskie".Gdynia 1959, ss. 39 + 1 nlb. - Nadesłało Wydawnictwo.

3. Drapella W.A.: Odprawa posłów greckich Jana Kochanowskiego. Materiał pomocniczy dla 3 roku nauczania Szkoły Morskiej. Na prawach rękopisu. Druk powielaczowy jednostr. F-A4. Gdynia 1951, kk. nlb. 12. - Przekazał Autor.

ZEUM

4. Exportacion de la Republica Dominicana. Estadistica comparativa Eutrelos Anosde 1934-1935. Wyd. Republica Dominicana. Secretario de Estado de Comercio e Industria. Departemento de Comercio. Industria y Estadistica. Druk litograficzny. Santo Domingo 1935, nr 6, kk. 1+18. - Przekazał W.A. Drapella.

5. Fenikowski Franciszek: Statek błaznów. Poezje. Okładka i strona tytuł. Ali Bunscha. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 73+3 nlb. - Nadesłało Wydawnictwo.

6. Francic Vilim: Słownik serbochorwacko-polski. T.II. N-Z "Wiedza Powszechna", Warszawa 1959, ss. VII+1310.

7. Materiały do 40-lecia Polski na Morzu. Z. 3. Treść: Maria Bukar-Wałdowa: Szkoła Morska w Tczewie i statek szkolny "Lwów". - Czesław Jeryś: Zapiski o przedwojennych stoczniach polskich. - Jan Morze: Notatka o terenach stoczniowych. Komitet Wydawnictwa "40-lecie Polski na Morzu". Instytut Morski. Gdańsk 1959, ss. 67 2 egz. . - Nadesłał Instytut.

8. Piwowoński Jan: Bój o wyspy.»Miniatury Morskie«. Seria: Epizody z drugiej wojny światowej na morzu. Z. 1. Okładka Adama Werki, rysunki Henryka Baranowskiego. "Wydawnictwo Morskie" Gdynia 1959, ss. 61+3. - Nadesłało Wydawnictwo.

9. Piwowoński Jan: Odwet za Pearl Harbor.»Miniatury Morskie«. Seria: Epizody z drugiej wojny światowej na morzu. Z. 2. Okładka Adama Werki, rysunki Henryka Baranowskiego. "Wydawnictwo Morskie" Gdynia 1959, ss. 60+4 nlb. - Nadesłało Wydawnictwo.

10. Piwowoński Jan: Rekiny Pacyfiku.»Miniatury Morskie« Seria: Epizody z drugiej wojny światowej na morzu. Z. 3. Okładka Adama Werki, rysunki Henryka Baranowskiego. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 58+6. - Nadesłało Wydawnictwo.

11. Polkowski Bolesław, Uklejewski J.: Gdynia. Mały Przewodnik ilustrowany..."Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 32+2 plany+1 panorama portu. - Nadesłało Wydawnictwo.

SPIS TREŚCI

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

STANISŁAW MIELCZARSKI: Kiedy Gdańsk uzyskał prawo lubeckie? 3

WITOLD BUBLEWSKI: Pojęcie żeglugi przybrzeżnej 9

R E C E N Z J E I O M Ó W I E N I A:

Muzeum Historii Żeglugi w Amsterdamie - przez Bernarda JANIKA 19

Kolokwia paryskie poświęcone problematyce nautologicznej - przez W. A. DRAPELLĘ . 23

GODIŠNJAK - VII - Pomorskog Muzeja u Kotoru - przez Jadwigę POTERAŁOWICZ 26

Pierwszy numer MORZA - przez W. A. DRAPELLĘ . . . 28

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

List Komisarza Rządu w Gdyni Franciszka SOKOŁA do Eugeniusza KWIATKOWSKIEGO (II) . 36

A R C H I W U M - B I B L I O T E K A - Z B I O R Y . 41

Wydawca: RADA GŁÓWNA POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO

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

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

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

"BIULETYN NAUTOLOGICZNY" otrzymują wszyscy członkowie PTN.
Osoby, które nie są członkami PTN mogą otrzymać "BIULETYN NAUTOLOGICZNY" w prenumeracie.
Prenumeratę należy wpłacać na rachunek czekowy:
PKO-Gdynia, 1 Oddział Miejski, nr 11-9-166,
POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE, Rada Główna
"BIULETYN NAUTOLOGICZNY".

WDN-zam 146/60/0 Nakład 1000 egzemplarzy M-3