MO 325 II

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK

GDYNIA

ROK I. MARZEC 1958 NR. 3

BIBLIOTEKA INSTYTUTU MORZA GDAŃSKA

Kronika Towarzystwa

NARADY TRWAJĄ

Wpisanie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego do rejestru stowarzyszeń i związków w dniu 19 lipca 1957 roku zakończyło pierwszy etap prac organizacyjnych i koncepcyjnych. Po uzyskaniu wspomnianym aktem osobowości prawnej, władze naczelne PTN wystąpiły z inicjatywą odbycia narad z przedsiębiorstwami, instytucjami, stowarzyszeniami i morskimi związkami zawodowymi. Celem narad było i jest zapoznanie każdej instytucji z planami Towarzystwa, wysłuchanie uwag, omówienie form współpracy i pomocy.

Na wyniki tych narad trzeba będzie poczekać. Rok 1958 to okres próbny. Mamy nadzieję, że obie strony podejmą realizację przyjętych na siebie zobowiązań.

ZARZĄD GŁÓWNY ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MARYNARZY I RYBAKÓW MORSKICH

Spotkanie przedstawicieli PTN z Zarządem Głównym ZZM i RM odbyło się w Gdyni, 30 września 1957 roku, w siedzibie Związku przy ul. Węglowej 11. Mgr W.A. Drapella przedstawił rzeczowo cele i zadania Towarzystwa, zapoznał przybyłych z projektem planu pracy P T N na najbliższe lata, z potrzebą rozpoczęcia prac nad historią związków zawodowych ludzi morza. Zaproponował kilka form współpracy i zaapelował do Zarządu Związku aby poparł zamierzenia Towarzystwa. Omówiono również sprawę członkostwa marynarzy i rybaków oraz Związku, współpracy załóg w gromadzeniu materiałów muzealnych, dokumentacji fotograficznej, tworzeniu księgozbiorów, w pracach historycznych, w ustalaniu rejestru marynarzy pływających na polskich i obcych statkach podczas II wojny światowej, w gromadzeniu materiałów biograficznych, w pracach socjologicznych (ankietowych), terminologicznych, dokumentacyjnych i innych.

Mgr W. Sienkiewicz, sekretarz Zarządu Głównego, w imieniu Zarządu wyraził całkowite poparcie dla celów PTN. Zobowiązał się do przekazywania załogom statków materiałów dostarczanych przez Towarzystwo, apeli, kwestionariuszy itp. Zaproponował, żeby Zarząd zwrócił się do rezerwy marynarzy i rybaków z propozycją, aby dysponując wolnym czasem rozpoczęli spisywa-

(dokończenie Kroniki na s. 30)

Układ graficzny tekstów, przygotowanie techniczne numeru i wszystkie prace redaktorskie w zastępstwie nieobecnego redaktora wykonała Zofia Drapella.
Ozdoby graficzne i napisy art.mal.Marii Epstein-Wlazłowskiej.
Na okładce : Łódź żaglowa. Miniatura z pocz.XIII w. Ze zbiorów reprodukcji W.A.Drapelli.

23414

HERBERT WILCZEWSKI

NAUTOLOGIA A SOCJOLOGIA I ETNOGRAFIA

Badania nad całokształtem działalności człowieka związanej z wodami śródlądowymi i morskimi, dawniej i dziś, mają za przedmiot tak wysoce specyficzną dziedzinę, że powiązanie ich, chociażby - początkowo - prawie wyłącznie tematyczne w pracach badaczy różnych dyscyplin naukowych, jest bezsprzecznie postulatem słusznym. Jeżeli za cel poznawczy nautologii przyjmie się precyzowanie specyfiki tej działalności, zwłaszcza grupowej, człowieka w stosunku do wód śródlądowych a szczególnie morskich, i odkrywanie pewnych prawidłowości w tych złożonych procesach, okaże się, że z pośród wielu dyscyplin peryferyjnie zajmujących się tematyką nautologiczną za prekursora nautologii w stopniu najpełniejszym, w porównaniu z pozostałymi gałęziami nauk, uważać należy e t n o g r a f i ę m o r s k ą.

Znalazło to zresztą wyraz na I Międzynarodowym Kongresie Etnografii Morskiej, który pod patronatem UNESCO odbył się w grudniu 1954 roku w Neapolu. Dla pomyślnego rozwoju nautologii prawidłowe postawienie problemów metodologicznych w oparciu o etnografię, z uwzględnieniem najszerszego wachlarza innych dyscyplin, stwarza realną możliwość naukową nautologii. Podjęcie na szerszą skalę ba-

23414

dań nad rozwojem żeglugi, statku i portów doby obecnej i w przyszłości w zasięgu przede wszystkim krajowym i akwenalnym bałtyckim, postulowane przez W. A. Drapellę, znalazłoby moim zdaniem w metodach etnograficznych najpewniejszą dla nautologii pozycję wyjściową. Przydatność metod etnograficznych zarysowuje się jednakowo pozytywnie w badaniach analitycznych, jak również w koniecznych próbach przyszłych prac syntetycznych, w których metody innych dyscyplin nie rokują takich nadziei.

I

Zgodnie z wyżej rozwiniętym ujęciem, badania nad żeglugą, statkiem i portem na naszych wodach śródlądowych i nad Bałtykiem sięgałyby retrogresywnie od stanu aktualnego poprzez wiek XIX, który podobnie jak w etnografii będzie zapewne najważniejszym etapem chronologicznym, w głąb coraz bardziej skąpych w materiały wieków, aby wreszcie obok przyczynków nautologicznych w możliwie najszerszym wachlarzu innych dyscyplin, szeroko wykorzystać bardzo istotne a ilościowo nieustannie rosnące materiały wczesnośredniowieczne i jeszcze dawniejsze, odkrywane przede wszystkim przez archeologię. Równolegle z precyzyjnym i wszechstronnie udokumentowanym opisem, odpowiadającym nie tylko wymogom nauk humanistycznych ale w niemniejszym stopniu i technicznych, należałoby metodami typologicznymi i porównawczymi odkrywać i precyzować charakter i źródła cech specyficznych. Wisła, nasze obecne wybrzeże morskie i Zalew Wiślany to niewątpliwie najpilniejsze obszary takich badań, przy czym szczególnie ostatnie wymagają nawiązania bardzo szerokiej współpracy z badaczami w krajach sąsiednich i skandynawskich. Dla przykładu podam, że towarzysząc nautologowi niemieckiemu, współpracownikowi Akademii Nauk NRD i Muzeum w Stralsundzie (Kulturhistorisches Museum), W. Rudolphowi, w czasie jego pobytu naukowego w Polsce, po zwiedzeniu ośrodków w

Szczecinie, Warszawie (Muzeum Kultur Ludowych) i Toruniu - w czasie zapoznawania się z jednostkami rybackimi Zalewu Wiślanego, zwłaszcza najstarszymi, wycofywanymi z eksploatacji w Tolkmicku - dowiedziałem się, że istnieje możliwość dokładniejszego odtworzenia dawnych typów jednostek z nad Zalewu Wiślanego, gdyż poważna ilość rybaków została wraz z taborem pod koniec ostatniej wojny ewakuowana i obecnie mieszka na bałtyckim wybrzeżu NRD, szczególnie licznie w małych, bardzo interesujących archaicznych portach i przystaniach Rugii. Na szczegółową inwentaryzację rysunkową, opisową, fotograficzną i filmową tych i podobnych cennych materiałów nautologicznych Akademia Nauk NRD przeznacza stosunkowo wiele środków, nie licząc tych, które asygnują muzea nadmorskie NRD. W niemieckiej Republice Demokratycznej tematyce wyłącznie nautologicznej poświęciło się wielu badaczy: pochodzący z Tolkmicka Szymanski, autor cennych prac w języku niemieckim, Mitzka, Reinsius, wspomniany już Rudolph i inni. Przy okazji warto podkreślić, że nie zważając na stratę wielu bardzo cennych zabytków nautologicznych na naszym wybrzeżu od czasu zakończenia działań wojennych do chwili obecnej, szczególnie w delcie Wisły i Nogatu oraz nad Zalewem Wiślanym, stwierdziłem, że w samym Tolkmicku niszczeją jeszcze ocalałe stare łodzie różnych typów, kotwice itp. Dlatego postulat powołania pracowni muzeologicznej PTN jest bezsprzecznie niezwykle pilny. Konieczność tworzenia muzeów nautologicznych została zresztą także wysunięta na wspomnianym już I Międzynarodowym Kongresie Etnografii Morskiej w czym bezpośrednie zainteresowanie przejawia UNESCO.

Z inicjatywy UNESCO projektuje się także obszerne prace przygotowawcze nad akwenalnymi atlasami nautologicznymi. Jeżeli nauka polska nie włączy się do tych prac atlasowych stracimy bardzo wiele. Przemiany w kulturze rybaków nadmorskich i nad Zalewem Wiśla-

nym zachodzą w tak szybkim tempie, że z każdym rokiem dalszej zwłoki giną bezpowrotnie niepoznane i niezauważone cenne elementy kulturowe, które nie będą już dostępne badaniom w późniejszych latach. Dla przykładu przytoczę fragment z badań terenowych w 1952 roku wśród rybaków słowińskich. Znalazło się jeszcze kilku najstarszych rybaków w Gardnej, którzy mogli podać jeszcze sporo słowińskich nazw ryb i, co ważniejsze, narzędzi połowowych, tym dokładniej, że w dzieciństwie mówili z rodzicami jeszcze po słowińsku. Szczególnie chętnym i rozmownym informatorem był stary rybak, Judaszka, który mógł bardzo wyczerpująco objaśnić szczegóły technik połowowych, organizacji pracy zespołowej i pomóc w odnalezieniu i zabezpieczeniu starych a dla nauki bardzo cennych narzędzi rybackich. Nie trzeba chyba podkreślać znaczenia tego rodzaju badań, zwłaszcza jeżeli przeprowadzą je osoby obeznane ze specyfiką techniki wogóle, a rybackiej i morskiej szczególnie.

Również przystanie i małe porty delty Wisły i Nogatu oraz Zalewu Wiślanego są ze stanowiska nautologii niezmiernie ciekawe. Tu bowiem jeszcze w okresie międzywojennym w prymitywnych archaicznych stoczniach według tradycją przekazywanej techniki, często nawet bez posługiwania się rysunkiem, budowano specyficzne, drewniane łodzie i żaglowce, a budowali je tacy mistrzowie sztuki szkutniczej i ciesielskiej jak Modersitzki, Szymanski i wielu innych, których nazwiska już bezpowrotnie utonęły w mrokach minionych lat. Specyficzne warunki delty Wisły i Nogatu oraz Zalewu Wiślanego sprzyjały pewnemu zastygnięciu przekazywanych tradycją rozwiązań technicznych i trudno wprawdzie pokusić się o próbę choć fragmentarycznego zrekonstruowania retrogresywnego łańcucha, sięgającego czasów wczesnośredniowiecznych, kiedy to ostatni książęta Pomorza Gdańskiego utrzymywali jeszcze na mierzei Wiślanej, między innymi w okolicy dzisiejszej Łysicy (przystań Lepa), kaszubskie o-

sady rybackie a Krzyżacy, przejmując je, inwentaryzowali sprzęt nazwami kaszubskimi, niewątpliwie jednak rybacy i cieśle-szkutnicy kaszubscy wycisnęli swe piętno na obliczu kulturowym tego swoistego rezerwatu. Badacz niemiecki, Johann Reinhold Sellke, w zeszycie 63 "Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins" (Gdańsk 1922) w rozprawce "Die Besiedlung der Danziger Nehrung im Mittelalter" pisze:

> "Aber das Auswirkungsfeld dieser slavischen Volkselemente hat sich noch ueber die Neue Binnennehrung hinaus nach Osten fortgesetzt. Die Nehrung hat in der Zeit vor der Ordensherrschaft bis Liep hin politisch zu dem slavischen Faerstentum Pommerellen gehoert. Spuren slavischer Ortsbezeichnungen lassen sich auch im Deltagebiet der Elbinger Weichsel nachweisen, chemals noch mehr als heute. Es ist sicherlich auch kein Zufall, dass der erste Dorfschulze von Schoenbaum den slavischen Namen Pyantow traegt..." (s. 17).

Sellke przyznaje, że:

> "Ja, es laesst sich auch urkundlich einwandfrei beweisen dass auf der Nehrung sich undeutsche Volkselemente viel laenger erhalten haben als in den Werdergebieten" (s.12)

a w przypisach dodaje:

> "Auf slavischen Einschlag ist vielleicht im Volkscharakter der Nehrunger ein Zug zur Liebenswuerdigkeit und Gastfreundlichkeit, aber auch ein gewisser Hang zum Leichtsinn zurueckzufuehren. Auffaellig ist die Neigung zur Putzsucht, die sich besonders stark im 17 und 18 Jahrhundert ausserte, wo sich der Danziger Rat mehrmals veranlasst sah, Verordnungen dagegen zu erlassen"(s.18).

Chciałbym dodać, że nie tylko charakterystyczne kaszubskie nazwis-

---

1) "Czasopismo Zachodniopruskiego Towarzystwa Historycznego".

2) "Zasiedlenie Mierzei Gdańskiej w średniowieczu".

3) "Zasięg działalności tych słowiańskich elementów ludnościowych sięgał na wschód nawet poza nową mierzeję wewnętrzną. Przed panowaniem krzyżackim Mierzeja politycznie należała aż po Łysicę-Lepę do słowiańskiego księstwa pomorskiego. Slady słowiańskich nazw miejscowości dadzą się także w delcie Wisły elbląskiej udowodnić, dawniej jeszcze bardziej niż dzisiaj. Zapewne nie jest także przypadkiem, że pierwszy sołtys w Schoenbaum nosił słowiańskie nazwisko Piętow".

4) "Owszem, można również na podstawie źródeł udowodnić, że na

ko średniowiecznego sołtysa (Piętów), do którego po dziś dzień u Kaszubów dodaje się imię, ale jeszcze bardziej bezpośrednie zetknięcie się z tymi rybakami w okresie międzywojennym ujawniło uderzające cechy słowiańskości, które z autopsji stwierdził także J. R. Sellke.

Innym niemniej interesującym problemem jest próba wyjaśnienia czy łodzi wczesnośredniowiecznych odkrytych przed pół wiekiem przez badaczy niemieckich koło Fromborka i Bągartu nie należy uznać za wytwory miejscowych cieśli kaszubskich osiedli rybackich, bo ich pewna specyficzność jest dostatecznie usprawiedliwiona wymogami połowowymi na Zalewie Wiślanym, a dochowane materiały z etnografii staropruskiej bynajmniej nie umacniają przekonania, że służyły dawniej Prusom. Interesujące światło na przeszłość tego obszaru wodnego rzucą napewno wyniki badań archeologicznych, zmierzających do odkrycia osady-portu TRUSO, znanej z relacji Wulfstana, chociaż w świetle badań, prowadzonych w końcu XIX wieku przez Conventza, należałoby poszukiwać jej nietylko w okolicy Elbląga, lecz bardziej jeszcze w okolicy Bągartu i Dzierzgonia.

Oczywiście dla postulowania badań nautologicznych metodą retrogresywną, warunkiem sine qua non jest jaknajdokładniejsze poznanie aktualnego stanu poziomu techniki, organizacji i kultury wszelkich grup, związanych nawet pośrednio z transportem i połowem na wodzie. Wiadomo, że wchodzące w ten zakres kategorie zawodowe wymagają prawie powszechnie zespolonych wysiłków mniejszych lub większych grup zawodowych i dlatego wyraźnie zarysowuje się ogromne znaczenie badań socjologicznych w tym zakresie, tym bar-

---

Mierzei utrzymały się niemieckie elementy ludnościowe znacznie dłużej, aniżeli na obszarach Żuław".

5)"W charakterze ludowym mieszkańców Mierzei skłonność do serdeczności i gościnności, lecz także pewna inklinacja do lekkomyślności jest być może cechą słowiańską. Uderzająca jest skłonność do

dziej, że one właśnie mogą dać stosunkowo najwięcej materiałów do bezpośredniego wykorzystania przez przedsiębiorstwa i departamenty Ministerstwa Żeglugi.

II

Specyfika grup zawodowych w rybołówstwie i marynarce wymaga wnikliwego opracowania socjologicznego, którego wyniki winny być w interesie optymalnego rozwoju naszej gospodarki umiejętnie wykorzystane przez resortowe kierownictwa. Trzeba poprzez badania socjologiczne poznać zarysowujące się prawidłowości w procesach przemian, zachodzących w obrębie tych grup i przeanalizować drogi którymi docierają nowi pracownicy do wymienionych grup zawodowych. Szczególnie interesujące z uwagi na kompleksowe badania socjologiczne nad przemianami wsi polskiej, byłyby prace badawcze nad ustalaniem kształtowania się losów życiowych ludzi ze wsi na drodze do zawodu rybaka czy marynarza. Tu nasuwa się jeszcze jedno zagadnienie natury ogólniejszej. Mianowicie ogólne i jak najszersze badania nad motywami wyboru zawodu rybaka i marynarza, którymi należałoby objąć także uczniów wszystkich szkół zawodowych, przygotowujących młodzież do pracy w zawodach bezpośrednio lub pośrednio związanych z rybołówstwem i transportem wodnym. Wyniki tego rodzaju badań mogłyby mieć ogromne znaczenie dla koniecznego rozwoju poradnictwa zawodowego, opartego na podstawach naukowych. Zmniejszyłoby to niewątpliwie niedostatecznie zauważone i uchwytne straty, które ponosimy w związku ze szkoleniem niewłaściwie dobranych kandydatów do szkół zawodowych i bezpośrednio do pracy w wy-

---

strojenia się, która szczególnie mocno w XVII i XVIII wieku się przejawiła, kiedy to Rada Gdańska kilkakrotnie uważała za konieczne wydać zarządzenie zaradcze w tej sprawie.

żej wymienionych kategoriach zawodowych.

W ciągu kilkuletniej pracy nauczycielskiej w latach 1948-1952 w ówczesnej Państwowej Szkole Żeglugi Śródlądowej w Elblągu prowadziłem pewne badania w tym zakresie a uzyskane materiały dodatkowe dotyczące losów absolwentów tej szkoły odsłoniły zdumiewający fakt tak niskiej ilości tych, którzy ostatecznie ustabilizowali się w zawodzie do którego się przygotowywali, czy przynajmniej w kierunkach pokrewnych, że bez przesady możnaby uznać środki, których wymagała ta szkoła internatowa za wyrzucone poprostu w błoto. Okazało się przy tym, nawet w świetle wstępnej tylko analizy, że sprawa źródeł tego zjawiska jest stosunkowo złożona i wymaga wnikliwego przestudiowania. Trzeba bowiem podkreślić, że oprócz przyczyn tkwiących w samych kandydatach do tych kategorii zawodowych (np. zbyt późne stwierdzenie, że wybór kierunku szkolenia zawodowego był omyłką, że na decyzję wpłynęły mało istotne czynniki w postaci chęci zaimponowania rówieśnikom przyszłym zawodem, czy nawet tylko mundurem. Zdarzały się także wypadki nakłaniania do wyboru zawodu przez starszych kolegów czy też osoby z kręgu krewnych lub znajomych. Jeszcze większe następstwa negatywne miało niewłaściwe uregulowanie wielu zagadnień w zakresie zatrudnienia i płac w przedsiębiorstwach resortowych. Szczególnie nieudolnie postawione zostało zagadnienie kryteriów kwalifikacyjnych w polityce kadrowej. Pierwsze zetknięcie się absolwentów z życiem zawodowym przekonało ich, że w praktyce kwalifikacje zawodowe nabyte w szkole, przekazywane im przez, w większości wybitnych specjalistów, są przeważnie oceniane lekceważąco i to przez ludzi często na kierowniczych stanowiskach a jednocześnie nie posiadających wymaganych kwalifikacji zawodowych. Dochodziła do tego jawna wrogość dotychczas zatrudnionych zespołów, głównie ludzi przypadkowych, którzy często w perfidny sposób potrafili zmusić życiowo mniej doświadczonych ab-

solwentów, nawet tych, którzy bardzo pragnęli pracować w obranym zawodzie, do kapitulacji i porzucenia pracy zgodnej z ich kwalifikacjami. Było to powodem wielu załamań osobistych młodych ludzi. Losy absolwentów tej szkoły odsłoniły przerażający prymitywizm i chaos w społecznej kulturze zawodowej wymienionej dziedziny, co, w połączeniu z powszechnym prawie niechlujstwem i brakiem kultury technicznej, stwarzało rzeczywiście bardzo trudne warunki. Wymienione zagadnienia, pobieżnie tylko naszkicowane, nie straciły bynajmniej i obecnie na aktualnym znaczeniu a ich dokładne poznanie i rozwiązanie jest jeszcze bardziej palące, choćby tylko z uwagi na wymagania oszczędnej i racjonalnej gospodarki, gdyż na marnowanie środków w jakiejkolwiek postaci nie stać nas jeszcze bardziej, aniżeli w owych czasach.

Niniejszy szkic jest oczywiście daleki od nawet tylko przybliżonego wyczerpania najważniejszych aktualnych zagadnień, które nautologia mogłaby rozwiązywać metodami etnograficznymi i socjologicznymi. Należałoby jednak podkreślić na zakończenie ogromne, pozytywne znaczenie wysiłków zmierzających do czynnej a choćby nawet biernej współpracy w badaniach nautologicznych w najszerszym zakresie pracowników rybołówstwa i transportu wodnego. Zupełnie wyjątkowe możliwości takiego współdziałania mają niewątpliwie rybacy i marynarze naszych zamorskich linii żeglugowych.

Jeżeli chodzi o badania obejmujące całą ludność kraju, stosunkowo znaczną wartość, szczególnie dla usprawnienia popularyzacji spraw gospodarki morskiej w całym społeczeństwie, mogłyby mieć ankietowe i sondażowe badania socjologiczne nad aktualnym stanem stopnia znajomości tych zagadnień w naszym społeczeństwie. I tu wartoby się pokusić o próby retrogresywnego prześledzenia tego problemu w głąb wieków, na ile na to pozwalają odpowiednie materiały.

ZOFIA DRAPELLA

ŚREDNIOWIECZNA LITERATURA FRANCUSKA W ŚWIETLE BADAŃ NAUTOLOGICZNYCH.

(w poszukiwaniu źródeł)

UTWÓR LITERACKI ŹRÓDŁEM

"Francja zawsze miała poetów i żeglarzy" - pisze w jednej ze swoich książek August Dupouy. I trzeba mu przyznać rację. Literatura francuska od początku swego istnienia silnie i trwale związała się z morzem. Dowodem tego jest jej piśmiennictwo wczesnego średniowiecza.

Czy jednak utwór literacki może być przedmiotem badań historycznych, a nawet, w pewnym sensie, źródłem? W jakim wypadku i w jakim zakresie można, a nawet trzeba, to uznać?

Wśród nautologów, najsilniej związanych z badaniami historycznymi, toczy się dyskusja na temat pojęć: źródło i dokument. W znaczeniu nautologicznym, oczywiście. By uniknąć zbędnej, w tym wypadku, "analizy" - użyję tylko jednego terminu. Nautologia to bardzo młoda dyscyplina. Nie wszystko jest w niej już ułożone i "utarte", a nic nie jest jeszcze skostniałe. Na pytanie, co to jest źródło, a co dokument nautologiczny, definitywnie odpowie dyskusja, prace członków Towarzystwa i czas, który pomaga systematyzować i analizować pojęcia.

Akcją utworu literackiego jest prawie zawsze to, co i jak autor sobie wyobraża, a nie to, co i jak w rzeczywistości było. Ale poza akcją, składa się na niego mniej lub bardziej prawdziwie oddane

Bibl. Nauk. 3, 1958

tło historyczne, geograficzne i obyczajowe. Te powiązania w pewnych warunkach mogą być źródłem i tak jest właśnie w stosunku do okresu wczesnego średniowiecza, z którego wiele zabytków przetrwało do naszych czasów w urywkach, kopiach, lub, co gorsze, nie przetrwało wcale. Taka jest przeszłość każdej literatury, francuskiej również, a Bretonia jest ojczyzną jej najpiękniejszych opowieści.[1)]

Te najwcześniejsze - to naiwne hagiografie, których tematem są morskie peregrynacje różnych świętych. Wśród nich "Podróż św. Brandana" ma specjalną pozycję i wymowę. Ten, tak bardzo fantastyczny epos morski, to przede wszystkim tęsknota do rozległych przestrzeni i przeczucie nieznanych lądów.

P O D R Ó Ż
ŚW. B R A N D A N A

Zaczarowany statek, mający na pokładzie św. Brandana i jego towarzyszy, wyrusza w nieznane. Celem jest odnalezienie raju. W wyprawie trwającej wiele lat podróżnicy goszczą na Wyspie Skalistej, gdzie niewidzialne ręce usługują im przy stole, doznają nieoczekiwanych przygód na Wyspie Pływającej, zwiedzają Wyspę Ptaków, na której przebywają dusze o białych skrzydłach, Wyspę Ciszy, gdzie płoną wieczne pochodnie, Wyspę Trzech Chórów zamieszkałą przez dzieci ubrane biało, młodzież w złocie i starców w purpurze, Wyspę Winogron, Wyspę Kowali i inne. Zbierają pływające po morzu wielkie orzechy, które po stłuczeniu

---

1) Pojęcie Bretonii, jako ich ojczyzny można przyjąć tylko jako wtórne. Właściwą kolebką mitów i legend, stanowiących treść romansów Bretońskich, są regiony celtyckie, zwłaszcza Irlandia. Zagadnienie, jaką była najstarsza forma tych, przybyłych z dalekiej północy baśni, a więc, czy to były pojedyncze pieśni wiązane przez poszczególnych poetów w jeden większy epos, czy też poematy całkowicie skonstruowane i tworzące zamkniętą całość, pomimo usilnych badań takich celtologów jak Bédier, Paris, Loth i inni, nie zostało rozstrzygnięte. Pierwotnym językiem tych legend jest prawdopodobnie jeden z dialektów celtyckich. Do Francji przedostały się za pośrednictwem wędrownych śpiewaków i tu natrafiły na grunt, na którym stały się jednym z najbujniejszych i najpiękniejszych elementów literatury francuskiej.

dają białą jak mleko słodycz i widzą strzelistą, lśniącą w promieniach księżyca, górę lodową. W drodze statek jest prześladowany przez potwory i stada żarłocznych ryb. Po tych i wielu innych zdarzeniach zakonnicy przybijają do "Ziemi Obiecanej".

Statek św. Brandana był wprawdzie zaczarowany, ale zbudowany zupełnie realnie z "łoziny pokrytej garbowanymi i starannie osmarowanymi tłuszczem skórami". Jak wyglądał, a raczej jak go sobie wyobrażano?

Średniowieczne teksty literackie, a nawet i historyczne, często były zdobione pięknymi miniaturami przedstawiającymi łodzie, barki, okręty lub sprzęt nawigacyjny. Kreślono również i mapy. Ilustracje te posiadają dużą wartość dokumentalną, gdyż rysownicy przeważnie dokładnie odtwarzali model. Prawie zawsze i m współczesny. Dlatego właśnie badania ikonograficzne są takie pasjonujące.

Mnich Benoit nie jest ani jedynym, ani nawet pierwszym autorem "Podróży św. Brandana"[1] Poza, prawdopodobnie, parowiekową tradycją ustną, już od XI wieku istnieją w wielu językach opisy tej wyprawy i to zarówno wierszem jak i prozą. Po odrzuceniu balastu fantazji i "cudów", możliwe, że ktoś we wczesnym średniowieczu taką podróż morską odbył i do jakiejś nieznanej (wtedy) wyspy czy wysp dotarł.

Bolesław Olszewicz[2], omawiając tę legendę, uważa, że źródłem jej stały się podróże misyjne zakonników irlandzkich, którzy docierali do wysp Färöer i Islandii, a wielu z nich osiadało samotnie na wysepkach leżących u zachodnich wybrzeży Irlandii.

---

[1] Jest pierwszym, który ją opisał w języku francuskim i w roku 1121 ofiarował królowej Alicji, żonie Henryka I, angielskiego. Odkrywcą tego rękopisu jest Jan Baptysta Charcot, wybitny geograf i podróżnik.

[2] "Legendy geograficzne średniowiecza", Kraków, 1926.

Biul. Naut. 3. 1958

L E G E N D A I K A R T O G R A F I A

Gdzie leżą wyspy św. Brandana? To pytanie przez kilka stuleci zaprzątało umysły i było powodem wielu wypraw, gdyż zawsze znajdywali się świadkowie, którzy przynajmniej jedną wyspę widzieli, a nawet tam byli, tylko już powtórnie nie mogli do nich trafić.

Tym zapewne należy tłumaczyć długie i uporczywe umieszczanie na mapach ich położenia, choć na ogół dość wcześnie poznano się na charakterze samej "Podróży". Wincenty z Beauvais, wybitny uczony francuski XIII wieku, uważał ją za apokryf. Historycy i geografowie przeważnie pomijali ją milczeniem. Z pisarzy również mało który traktował ją jako wiarygodne źródło. Jedynie kartografowie aż do XVI wieku stale zaznaczali na Atlantyku wyspy (lub wyspę) św. Brandana.

Jako Wyspy Szczęśliwości św. Brandana figurują one na mapach rysowanych przed odkryciem Ameryki. Jest więc wyspa św. Brandana na mapie Toscanelliego, którą posługiwał się Kolumb i na sławnym globusie Marcina Behaima. Wielu kartografów dawało tę nazwę Wyspom Kanaryjskim, które już starożytność obdarzyła nazwą Wysp Szczęśliwych (Insulae Fortunatae). W wieku XVI zaczęto ją przesuwać bardziej na północ. Tak właśnie zaznaczył jej położenie, najwybitniejszy kartograf tego wieku, Abraham Ortelius, który, tak jak wielu jemu współczesnych, uważał ją za resztki Atlantydy.

R Z E C Z Y W I S T O Ś Ć I F A T A M O R G A N A

Aż do XVIII wieku trwały poszukiwania. W roku 1721 wyruszyła ostatnia wyprawa. Bezskuteczna jak wszystkie poprzednie. A tajemnicza i nieuchwytna wyspa była r z e c z y w i ś c i e, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, widoczna.

Rozwiązał tę zagadkę, w kilkanaście lat później, badacz Wysp

Kanaryjskich, Józef de Viera y Clavija. Stwierdził on i dowiódł, że wyspa widziana z Gomery i łudząco podobna do Palmy była fata morgana tej ostatniej.

S T A T E K
Z KROSIENKOWYCH
M A R Z E Ń

Fantastyczne jak opowieść Benoit i również bretońskie są ośmiozgłoskowe LAIS, tak zwane "pieśni krosienkowe" (chansons à toile). Słowo LAI pierwotnie oznaczało muzykę, później nazwa ta przeszła i na powieść. Była to literatura dla kobiet i przez kobiety przeważnie tworzona. Jedna z najpopularniejszych autorek średniowiecza, Marie de France, dama dworu królowej Alienory, matki Ryszarda Lwie Serce, napisała ich około dwunastu. Kilka z tych LAIS posiada tematykę morską.

Taką jest pieśń o Guigemarze, którego podczas polowania biały dzik zwabia nad rzekę. W rzece tej kąpie się piękna panna. Guigemar zabiera jej ubranie leżące na brzegu. W zamian za zwrot jego, panna, która jest jednocześnie czarodziejką, zaprasza go na swój zamek, gdzie rycerz przebywa trzysta lat "krótkich jak jeden dzień".

Statek, na którym płyną tak wygląda:

"Sa voile était toute de soie,
Bien belle quand on la déploie.
Dans la nef se trouvait un lit
Taillé dans l'or et tout à jour
De cyprès et d'ivoire blanc.
D'un drap de soie en or tissu
Etait la couette par dessus.
Couverture de zibeline,
Tenture en pourpre alexandrine,

(Żagiel był cały z jedwabiu, wspaniały gdy się go rozwinęło. Na statku znajdowało się łoże rzeźbione w złocie i całe ażurowe z cyprysu i białej kości słoniowej. Piernat był z jedwabiu tkanego złotem, kołdra z soboli, pokrycie z purpury aleksandryjskiej, itd, itd...).

Biul. Nawt. 3, 1958

T R I S T A N
i I Z O L D A

Akcja romansów bretońskich często toczy się na morzu, ale najpiękniejszy z nich, podwójnie unieśmiertelniony muzyką Wagnera i muzyką słów Bédier, jest jednocześnie najbardziej "morski". To "Tristan i Izolda".

Przez kilka wieków dzieje ich przechodziły z pokolenia na pokolenie jedynie drogą ustnej opowieści. Pierwszym, który je spisał był Chretien de Troyes, główny przedstawiciel romansów Okrągłego Stołu. Jego rękopis, niestety, zaginął. Dwa następnie, Béroula i Thomasa, pochodzą również z XII wieku. Obydwa przetrwały do naszych czasów jedynie we fragmentach.

Historia Tristana i Izoldy, dzięki wspomnianemu już Józefowi Bédier, znakomitemu badaczowi literatury średniowiecznej, który z ocalałych urywków, przekładów wierszem i prozą zrekonstruował tę piękną opowieść, jak również dzięki, stojącemu na tym samym poziomie artystycznym, przekładowi Boya znana jest czytelnikom polskim. Po wojnie wydała ją w roku 1949 "Książka i Wiedza".

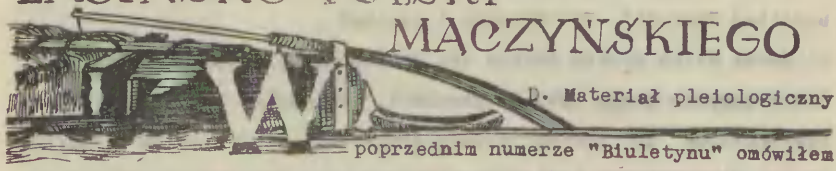
Jakie znaczenie "źródłowe" może mieć ta prastara a wiecznie żywa legenda?

Wybrzeża Kornwalii, Irlandii, Hiszpanii czy Bretanii i ocean - droga wodna łącząca je ze sobą - to pradawny historyczny szlak żeglugowy i równie stary obszar połowowy. Tędy pływali Wikingowie i Gallowie. O statkach ich wspomina Cezar w swych "Pamiętnikach o wojnie galickiej" ("De Bello Gallico"). Na wody te zapędzali się arabscy rybacy. Tędy po kornwalijską cynę płynęli Fenicjanie i żeglował z Marsylii do Ultima Thule Pyteasz.

Bohaterowie "Tristana i Izoldy" pływają tymi samymi szlakami. Są takimi marynarzami, jakimi musieli być prawdziwi żeglarze i rybacy tych czasów. To pozwala na dzieje Tristana i Izoldy, chociaż są "legendą", patrzeć jak na - w pewnym sensie - źródło ułatwiające prowadzenie badań nautologicznych. (c.d.n.)

WŁADYSŁAW ANTONI DRAPELLA

DYKCJONARIUSZ ŁACINSKO-POLSKI MĄCZYŃSKIEGO



D. Materiał pleiologiczny

W poprzednim numerze "Biuletynu" omówiłem zapisy dwóch grup: portowej (limenologicznej) i wytwórczej, obejmującej szkutnictwo i okrętownictwo (inaczej grupy warsztatowo-stoczniowej), czyli naupegiologicznej. Aby dokonać pełnego przeglądu znajdującego się w dykcjonarzu materiału nautologicznego trzeba dokonać przeglądu zapisów grupy ostatniej, żeglugowej (pleiologicznej). Góruje ona nad poprzednimi nie tylko ilością notat. Wartość rzeczowa zapisów tej grupy jest większa niż grup już omówionych. Różnorodność tematyczna zapisów pleiologicznych pozwala na wydzielenie szeregu podgrup czy działów a więc na uchwycenie pewnej liczby procesów żeglugowych zarejestrowanych przez leksykografię polską XVI stulecia w sposób nie odbiegający od tradycyjnych europejskich norm leksykalnych.

1. Żegluga handlowa

Podstawowym elementem żeglugi jest proces pływania. W wieku XVI nie rozróżniano pojęć: żegluga i pływanie[1]. Terminy należące do obu wymienionych procesów stanowiły w omawianych czasach jedną zwartą grupę synonimów o nieznacznym procencie materiału definicyjnego. Znajdujemy w niej oczywiście 'yazdę' i 'woźbę' (również

[1] Por. Drapella A. W.: "Żegluga - nawigacja - nautyka. Ze studiów nad kształtowaniem się pojęć morskich. Cz. I. Wiek XVI-XVIII. Ossolineum. Gdańsk 1955, s. 1-90.

'woyźbę') czyli 'puszczenie się' w drogę, na morze, na wodę:

"Iter etiam de mari dicitur, Woźba albo puszczenię sie na morze. Iter diei.Jeden dzień yazdy"[1] (k. 175 v).
"Nikt nie może tak słowy tego ogarnąć yako yest trudna rzecz woyźba" (k. 440 v),

oraz inne znane nam dzisiaj terminy: żeglarstwo, żeglowanie:

"Naviculatoria, Nauka żeglowania, sprawowania łodzy. Naviculatoriam facere, żeglarstwem się obchodzić" (k. 242).
"Velificatio [...] Żeglowanie i yechanie" (k. 479).

Terminu żegluga Mączyński nie notuje. Zastępuje go bądź wymienionymi "yazdami", "woźbami" czy "żeglowaniami", bądź łacińskimi odpowiednikami:

"Navigatio, [...] Woźba" (k. 242 v). - "Navigium, [...] Woźba w łodźy" (k. 242 v).

Rozpatrując dzisiaj treść kontekstów omówionej właśnie grupy jesteśmy w stanie przeprowadzić linię demarkacyjną oddzielającą materiał dotyczący samego procesu pływania (żeglowania) od bardziej złożonego, ekonomiczno-technicznego, jakim jest żegluga.

a. Awarie

Prwadopodobnie nie pływał po wodach tego świata statek, który nie doznał nigdy awarii: przedziurawienia kadłuba, złamania steru, straty masztu, pęknięwia olinowania, zniszczenia lub utraty ładunku itp. Mączyński notuje w swym wokabularzu znaczą ilość różnorodnych przypadków awarii. Od niegroźnego przedziurawienia (Por. Stipator = zatykacz dziur[2]), czy''przebicia' (. k. 132 v) do zupełnej utraty pojazdu pływającego na skutek 'rozbicia' lub też 'roztrącenia', 'zatopienia' czy wreszcie 'potonięcia', pogrążenia', 'uto-

---

[1] Też: iter unius diei.

[2] "Biuletyn Naut." Nr 1-2, s. 24.

nięcia' (k. 132 v):

> "Submergo, Topię [...] Navis submersa. Łódź utonęła" (k. 218 v). - "Deprimere naves. Zatopić łodzie. Depressa onere sua navis. Pogrążyła, utonęła od wielkiego nakładu" (k. 321) - "Potonęłe łodźie w morzu" (k. 153 v). - "Wełm morski na którym sie łodzie rozbiyayą" (k. 51). - "Rozbita łódź, roztrącona" (k. 40). - "Merbere cymbam, Utopić łódkę" (k. 218).

Z zagadnieniem rozbicia (łac. naufragia) czy, jak się mówi dzisiaj awarii (od arabskiego 'awar'= szkoda) wiąże się zawsze sprawa straty, poniesienia większej lub mniejszej szkody. Termin 'szkoda' czy 'utrata' występuje w zapisach słownika kilkakrotnie. Albo w formie krótkiego stwierdzenia:

> "Naufragia et bonorum direptiones, Utrata, szkoda" (k. 242 v),

albo nieco szerszego opisu definicyjnego:

> "Naufragium, [...] Zatopienie, utracenie łodzy. Naufragium facere, Tonąć na morzu" (k. 242 v).

Rozbitka nazywa Mączyński, jak i jego współcześni, topieniem morskim:

> "Naufragus [...] Topień morski, który łódź złamał, stracił na morzu wszistką mayętność swoyę" (k. 242).

Z zagadnieniem awarii występują nierozdzielnie dwa pojęcia zasadnicze: bezpieczeństwa i niebezpieczeństwa. Mączyński notuje obydwa terminy, ale pierwszy wiąże z pojęciem portu-schronienia lub przystani, wybrzeża dogodnego do postawienia statku:

> "Navigare in portu. Na brzegu się wozić, to yest bezpiecznym być" (k. 242 v). - "In portu navigare. Na brzegu sie wozić, to yest bezpiecznym być" (k. 314),

ogólnego bezpieczeństwa jakie port dać powinien, a nie technicznego, zapewniającego bezpieczne odbycie rejsu, przewiezienie towaru bez obniżenia jego wartości, terminową jego dostawę. Termin drugi łączy natomiast bezpośrednio z zagadnieniem szkody (niebezpieczność

-szkoda, k. 49) a więc utraty statku lub ładunku na morzu.

Głównym obowiązkiem żeglugi handlowej jest oczywiście przewożenie towarów czyli, jak mówiono dawniej, kupii:

> "Merx, [...] , kupia, Towar" (k. 217).
>
> "Emporium [...] Skład, Miasto do którego kupie zkładayą,..." (k. 103) - "Nieyaką kupią tribować (k. 245). - "Wolne od cła towary..." (k. 217 v). - "Odeclić od towarów" (k. 217 v). - "Nałożona łódź kupiectwy rozmaitymi" (k. 264).

Wśród towarów transportowanych wodą (spuszczanych) Dykcjonarz wymienia przede wszystkim zboże:

> "Frumentor [...] Przekupuyę żytem, Spuszczam do Gdańska" (k. 437 v),

ale wprowadzenie "tematu zbożowego" do słownika nie jest zasługą Mączyńskiego.

Każdy towar przychodzący do portu (importowany) niekoniecznie z terenów poza europejskich albo przechodzący przez port w głąb kontynentu nazywano 'zamorskim':

> "Zamorski, co za morzem yest" (k. 209 v).

W czasach Mączyńskiego znakowanie towarów było już rozpowszechnione. Znak firmowy nazywano cechą:

> "Przibiyam, przipalam cechę,..." (k. 456 v).

Towary były nie tylko cechowane ale przede wszystkim dokładnie mierzone (ważone). Posiadały, jak i statki, swoje 'miary':

> "Tolerat haec navis mensuras tracantas, Może ta łódź znieść trzi sta miar żyta"(k. 457).

Niektóre z nich spotykamy w słowniku, np. funt korzenny (k. 222) czy kuffę[1] porównaną z kadzią (k. 23 v)[2].

Niski poziom techniki szkutniczej i wyszkolenia załóg sprawiał,

---

[1] Łac. 'cupa', stąd niem. 'kufa', wielka beczka do piwa równa w Prusach 5,58 hl, 114,5 garncom towarów sypkich lub płynów w dawnej Polsce. Też mały statek żaglowy. Por. "Współczesna żegluga morska"

iż w miesiącach nie sprzyjających żegludze transport wodny prawie zamierał. Żegluga morska, a szczególnie śródlądowa, była więc sezonowa. Spław polski też był sezonowy. Rozpoczynał się zaraz po spłynięciu kry, a kończył z jej pojawieniem się na rzekach. Podobnie było na morzach. Tu nie tylko kra, ale przede wszystkim fala i wiatr uniemożliwiały w okresie zimy komunikację.

Przeszkodą dla żeglugi żaglowej były również okresy letniej ciszy i upałów zwane kanikułą lub psiemi dniami, gdy pokład parzył pod stopami a drewniane posągi bożków pękały. Tylko w dwóch zapisach znajdujemy wzmiankę o trudnościach żeglugowych tego rodzaju:

> "Trudna rzecz yest żeglować a zwłaszcza Miesiąca Lipca" (k. 19). - "Nie puł rzeczy yest puścić sie na morze, a zwłaszcza miesiąca Lipca" (k. 245).

Należy jeszcze wspomnieć o mierzeniu drogi. Na lądzie jeden dzień jazdy koniem, na morzu jeden dzień żeglowania był miarą najczęściej stosowaną. Oto dwa konteksty:

> "Iter diei. Jeden dzień yazdy" (k. 175 v). - "Quadriduo navigatio. Czterech dni wożba" (k 339 v).

Przygotowanie statku do podróży (rejsu) jest zajęciem niezwykle absorbującym. Nic też dziwnego, że ilość terminów i zwrotów frazeologicznych z tego zakresu jest w każdym języku znaczna. Człowiek i statek gotują się do drogi, zawsze niepewnej, albo na drogę (k. 54, 279 v). Używano też innych terminów: 'nagotować' ("Łódź nagotować", k. 16), 'narządzić' (k. 342 v), 'wyprawić' (k. 70 v), 'opatrzić' (k.406), 'wychędożyć' (k. 55 v, 193 v) itd. Najważniejszym momentem było naturalnie samo ładowanie towaru ('naładowanie'):

M. Zaruskiego, Słownik (1920). Encyklopedyczny Słownik wyrazów obcych Trzaski, Everta i Michalskiego (1939).

2) Z łac. 'cadus', węg. 'kad', czes. 'kad'.

Biul. Staut. 3, 1958

"In corbitam immitro. Nakładam na łódź" (k. 65 v).

Przestrzegano przy tym aby obciążenie statku nie było zbyt duże:

"Łódka się małem zagrążała pod cieszkością" (k. 309).

Przeładowanie statku towarem, w mniej sprzyjających żegludze okolicznościach, mogło spowodować jego zatonięcie:

"Depressa onere sua navis. Pogrążyła, utonęła od wielkiego nakładu" (k. 321).

Równie niebezpieczna jest i inna ewentualność: gdy statek posiada obciążenie niedostateczne. Środek ciężkości znajduje się wtedy zbyt wysoko, stateczność jest chwiejna. W trudnych warunkach żeglugowych, przy pogodzie szkwalistej grozi mu przewrócenie. Aby tego uniknąć trzeba załadować statek balastem, czyli workami napełnionymi grubym piaskiem zwanym 'saburrą':

"Saburro [...] też piaskiem łodzi nasypować" (k. 362 v).

Po załadowaniu statku towarem i przyjęciu podróżnych następuje odbicie i wypłynięcie na rzekę lub morze. Tę czynność nazywano powszechnie wsiadaniem ('wśieściem') na morze:

"Conscendere aequor navibus, Na morze sie wieść. [...] Abyś na morze wsiadł..." (k. 370 v). -"Credere se Neptuno seu mari. Puścić sie albo wsieść na morze" (k. 67 v).

Jedną z najchrakterystyczniejszych cech każdego pojazdu wodnego, a szczególnie żaglowca, jest jego ruchliwość spotęgowana ruchliwością wody i zmiennością nasileń wiatru. Nic też dziwnego, że ilość określeń i zwrotów frazeologicznych rejestrujących ruch pojazdu wodnego w każdym języku jest znaczna. Opis następuje albo w formie bezpośredniej, gdy jest mowa o samym statku czy łodzi i wtedy np. pojazd 'chodzi':

"Co łódź nośy albo po czym łódź chodzy" (k. 242 v). - "Po czym mogą łodzie chodzić" (k. 242 v). - "Gdzie łódź nie może chodzić" (k. 242 v),

albo pośredniej, gdy zapis mówi o człowieku posługującym się statkiem, płynącym nim, dowodzącym, rządzącym - i wtedy 'yedzie' się nim, 'byeźi', 'mknie', 'płynie', 'pławi', zawraca 'na zad','błądźy', 'obyeżdza' itd. Oto przykłady:

> "Yedziemy, albo byeźimy do Melithy" (k. 35 v). - "Wieść sie, Mknąć, Pławić sie" (k. 75 v) - "Mknie sie, skokiem płynie" (k. 505 v). - "Po wodzie płinąć" (k. 378). - "S łodzią sie na zad mieć" (k. 151 v). - "Barzo długo błądźył y tam y sam po ziemi y po morzu" (k. 161 v). - "Obyechanie na łodźi" (k. 292). - " ... a tak łódź prowadzi" (k. 467). - "Za morze sie puścić" (k. 227 v) - "Przebyć i przepławić sie przez rzekę, też przenieść sie w łodzi" (k. 227 v) - "Przewoźnik nas przewiosł" (k. 163). - "Przez rzekę albo morze przewieść" (k. 314). - "Puścić sie albo wsieść na morze" (k. 67 v). - "Puścić sie na morze" (k. 400). - "Wieść sie po morzu" (k. 242). - "Przez morze sie wieść" (k. 350 v). - "Wiozę sie w łodzi" (k. 477).

Niektóre z terminów wymienionych w przytoczonych kontekstach i w innym znaczeniu występują. Jako bliskoznaczniki lub równoznaczniki używanych w tym czasie pojęć: pływanie lub żeglowanie, woźba (żegluga).

b. Prace

Manewrowanie statkiem, prowadzenie go, kotwiczenie i cumowanie, ładowanie i wyładowywanie, przesuwanie z miejsca na miejsce, wszystkie te czynności ustawicznie absorbują marynarzy i dowódców. Wiążą się z procesem pływania i żeglugi. Dlatego często występują w różnorodnych tekstach. Z nich przeniknęły do leksykonów. W Dykcjonarzu Jana Mączyńskiego spotykamy holowanie bez wymieniania, naturalnie, tego terminu"

> "W małey łodce wielką galią cziągną" (k. 351 v),

pracę kotwicą lub kotwicy:

> "Ankorij a kotwice mocno łodzi dzierżały" (k. 140). - "Odwiązawszy Anchori albo kotwice" (k. 400 v). - "Podnieść kotwice, to yest

Pirul. Nauk. 3; 1958

puścić sie na wodę, Yechać" (k. 9). - "Aby sie żadne Anchory na dół nie pogrążały" (k. 391 v). - "Anchory a kotwice spuścić" (k. 161 v),

pracę lin i linami:

"Węzeł czinię, Zawięzuyę. [...] Odwięzuyę, Rosplatam, wywikławam węzeł" (k. 249). - "Węzeł, zawiązanie, zaciągnienie, sknowanie" (k. 244). - "Węzeł zawięzać" (k. 248 v). - "Dury, albo lochi na wierschu masztu, w ktore powrozy zawodzą dla wciągania żaglu" (k. 38),

wiosłami:

"Wieść sie, ciągnąć wiosłem" (k. 351 v). - "Starszy nad żeglowniki, którzi wiosłami robią,..." (k. 313). - "Woyźba, Robienie wiosłem, [...] bractwo tych którzy wiosłami robią na wszelkich łodziach" (k. 351 v). - "Łopata u wiosła, ktorą w wodę wpuszczayą" (k. 264 274 ,

żagli i żaglami:

"W czym żagle latayą" (k. 479). - "Obrociwszy żagiel,... (k. 479). - "Żagle obrócić, " (k. 486). - "Spuścić żagle, okręcić płachtę żagielną około słupa żaglowego" (k. 479). - "Żagle rosciągnąć" (k. 275). - "Żagiel rosszerzyć, albo rozpuściwszy żagiel yechać, żeglować. [...] Na zad żagiel puścić, na zad zaś żeglować" (k. 479). - "Żeglugę, to yest rospuściwszy żagielną płachtę yadę,..." (k. 479). - "Żagle roszerzone" (k. 275). - "Żagiel spuścić" (k. 461 v). - "Wiezienie s rospuszczonym żaglem" (k. 479).

Na podstawie przytoczonych kontekstów możemy sobie wyrobić zdanie o rodzajach i zakresie poczczególnych czynności. Ilość terminów i określeń frazeologicznych jest uboga. Przyznać jednak trzeba, że charakterystyka prac przedstawiona jest rzeczowo i w sposób najbardziej ekonomiczny.

Wśród wyjętego z Wokabularza materiału dotyczącego omawianych właśnie zagadnień znajdujemy również noty uzupełniające, to znaczy takie, które mogą być uznane za definiujące sam przedmiot:

"Kotwica, to iest, łodźny hak" (k. 9). - "Powróz, którym ciągną, to yest, Lina" (k. 96). - "Lina albo powróz łodźny" (k. 359 v).

- "POwrós ku wciąganiu czego, Lina" (k. 97). - "Węzeł, zawiązanie, zaciągnienie,..." (k. 244). - "Zagiel, płachta zwłaszcza na okręciech, którą dla wiatru rosciągayą" (k. 479)

lub część jego osprzętu:

"Scalmus, [...] Żerdź, hak albo dyl w łodzi do którego wiosła żeglowe prziwięzuyą" (k. 370).

c. Manewry

Znajomość i umiejętność wykonywania manewrów jest podstawowym warunkiem prowadzenia czyli sprawowania' pojazdu wodnego. Manewrowanie stanowi ważny składnik procesu pływania i dlatego trzeba tym sprawom poświęcić nieco uwagi. Wśród zapisów tego działu znajdujemy krótkie noty ogólne o brzmieniu rozkazodawczym: "Obrócić łódź" (k. 261),

względnie informującym pośrednio:

"Pal, kół [...], do którego łodzie prziwięzuyą" (k. 438),

albo bezpośrednio o rodzaju wykonywanego manewru lub związanej z nim czynności. Ostatni kontekst informuje o czynności założenia lub rzucenia cum, wiążącej się z manewrem podejścia lub odejścia od pomostu czy brzegu. Manewry: odbicia i dobicia występują w kilkunastu zapisach słownika:

"Do brzegu sie mieć. Prziwieść [...] Odepchnąć a puścić sie od brzegu" (k. 97). - "Deducere navem. Od brzegu odepchnąć" (k. 96 v). - "Wypliwam, wybiyam" (k. 242 v). - "Wypływać, wyciągać" (k. 351 v). - " Jakośmy skoro dalej na głębią wyechali" (k. 477 v). "Na głębią wyechać" (k. 477 v). - "Do brzega ciągnąć, ku brzegu sie mieć" (k. 444). - "... nie mogli ku brzegu prziść" [...]nie mogli brzegu osięgnąć, ku brzegu przypłynąć" (k. 344). - "Z głęboka ku brzegu przistępować" (k. 477 v). - "Do brzegu przypłynąć" (k. 35). - "Nie mogli przibić, przipłinąć do brzegu" (k. 408 v). - "Przipływam, przibiyam sie ku brzegu" (k. 242 v). - "Do brzega prziwodzę, Przipliwam. [...] Gdy do tegosz brzega przipliną" (k. 287). - "Naves ad terram applicare, ku brzegu prziwieść" (k. [304]

305 . - "Do brzega przybyć (k. 446).

Podając powyższe zestawienie możnaby właściwie zakończyć sprawę manewrów. Dalsze badania tekstologiczne pozwolą na dokonanie podziału wymienionych zapisów na dwie grupy. W pierwszej znajdą się te, które określają sam manewr dobicia czy odbicia od portu lub wybrzeża, w drugiej zapisy informujące o zbliżaniu się do wybrzeża, kierowania się w stronę portu lub brzegu na skutek niebezpieczeństwa lub decyzji kierownictwa statku.

(c.d.n.)

Pieczęć i znak Towarzystwa

W odpowiedzi na apel Towarzystwa zamieszczony w Nrze 1-2 "Biuletynu" przesyłam pierwszy szkic projektu pieczęci Towarzystwa.
Projekt przedstawia koło sterowe, w które wpisana jest nazwa Towarzystwa. Środek koła wypełnia róża wiatrów.

Maria Epstein-Wlazłowska

Dyskutujemy!

ADAM MUSZYŃSKI

NAUTOLOGIA — NAUTOLOGICZNY

Słownikom polskim, angielskim, francuskim czy niemieckim terminy te nie są znane, - jeszcze nie są znane. A więc nowotwory, (bynajmniej nie złośliwe, wprost przeciwnie). Jak zawsze w takich przypadkach pytamy o rodowód, stawiamy horoskopy, szukamy legitymacji. Rodowód - prosty i bardzo dawny:

grecki: 'naûtes', 'nautikós', 'nautílos' - żeglarz, marynarz, majtek, lub 'naús' - okręt, statek i 'lógos' - słowo, nauka, jak wiadomo, - albo

łaciński: 'nauta' - żeglarz, majtek, wioślarz.

Tenże 'nauta' miał czas pewien prawo obywatelstwa i w naszym języku. Odmieniany jako rzeczownik rodzaju męskiego: nauta, nauty, w lm nautowie, znalazł się u Reja: "Nautowie utopić go chcieli..."

Terminy 'nautologia' ani 'nautologiczny' znane dotychczas nie były - w angielskim odpowiednik ich brzmiałby: 'nautology', 'nautological', we francuskim: 'nautologie', 'nautologique', w niemieckim: 'Nautologie', 'nautologisch'.

Języki te przyjęły formy przymiotnikowe: 'nautical', 'nautique' 'nautisch', jednak formy ściśle odpowiadającej naszemu terminowi 'nautologiczny', którą ad choc dla nich i za nie wyżej utworzyliśmy nie posiadają. Będą posiadać gdy w ślad za nami pójdą. Ale właściwie, to my w ślad za nimi podążamy. Bo to, co my wyrazem 'nautologiczny' obejmujemy, za naszymi granicami dawno już najpiękniej kwitnie. Mamy więc nazwę nową bez starej treści, a u nich odwrotnie: treść stara już dawno dojrzała, choć nie ma - jeszcze - nazwy, tej nazwy. Treść ta u nich, w krajach morskich, wyraża się mnóstwem publikacji, periodycznych i książkowych, poświęconych

jednemu wielkiemu tematowi: historii zdobycia mórz, historii żeglugi. Aby nie cytować tytułów (choć kusi mnie aby przynajmniej parę wymienić: "Neptunia", "Triton", "The american Neptune", "The Mariner's Mirror", "The Belgian Shiplover"...) wyrażam zdanie, że czym prędzej należy wydać, względnie w "Biuletynie" publikować, bibliografię czasopism zagranicznych nautologii poświęconych.

A więc, czy zgodzimy się na definicję terminu 'nautologia' jako historii żeglugi w najszerszym tego słowa znaczeniu, obejmującym b a d a n i a historyczne wszelkiego typu w odniesieniu do żeglugi właściwej, jak i - przede wszystkim - ludzi morza, statku, portów, dróg wodnych, wojen morskich, a więc b a d a n i a techniczne, ekonomiczne, prawnicze, terminologiczne, socjologiczne, medyczne,...

O potrzebie takich badań dla dnia dzisiejszego napisali tak pięknie i łopatologicznie inni w poprzednim numerze "Biuletynu", że w obawie, abym mówiąc o rodowodzie, choć tego nie powiedział gorzej - pod tamtym tylko oburącz się podpisuję.

Po przecinku przedostatniego zdania - urwałem, zamierzając dodać jeszcze, na własne życzenie i odpowiedzialność, badania: przyrodnicze. Otóż to. Czy nautologia obejmuje także historyczne badania przyrody mórz? Jaką historię ma żywioł morza? Doprawdy odwieczną, niezmienną, znaczoną chyba tylko zmiennością rzeźby brzegów i wybrzeży.

Jeśli więc żywioł morza historii nie ma, to ma ją nauka o nim - tę historię przyrodniczej nauki o morzu nautologia obejmuje również, moim zdaniem, swą treścią.

Wróżby dla nautologii będziemy pisać my wszyscy, jej zaprzysiężeni wyznawcy, w miarę jak będą narastać nasze prace i wydawnictwa Towarzystwa.

Jeśliby ktoś chciał mieć takie czy inne zastrzeżenia do terminu 'nautologia' czy to dlatego, że to, jego zdaniem, termin zbyt wąski, czy może zbyt nowy, to jednak nie zaprzeczy: termin ten jest bardzo zręczny, przyjął się łatwo i dlatego chyba jest terminem szczęśliwym.

Od lat czterdziestu bezmała przekreślamy codziennym trudem dziwną, zaiste, abominację naszych leniwych pradziadów do wielkiej sprawy morza. Brak nam morskich tradycji. O wielu z nich mało wiemy. Zbadać je i odtworzyć, wypełnić lukę w tej dziedzinie pragnie nasze Towarzystwo, Polskie Towarzystwo Nautologiczne.

nie wspomnień lub wzięli udział w innych pracach prowadzonych przez Towarzystwo.

W zebraniu wzięli udział: ze strony Związku - mgr Witold Sienkiewicz, mgr Andrzej Wawrzyniak i Maria Bukar-Wałdowa, ze strony PTN - mgr W. Drapella, mgr Cz. Ptak i mgr I. Gogolewska.

Izabella Gogolewska

POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO, BALTONA, KORPORACJA BAŁTYCKA

17.IX. 1957 roku odbyło się w lokalu Oddziału Morskiego Polskiej Izby Handlu Zagranicznego wspólne posiedzenie członków PTN z przedstawicielami PIHZ, Baltony i Polskiej Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej.

Mgr Drapella zapoznał zebranych z historią PTN wykazując konieczność podjęcia w jak najszybszym czasie badań nad problematyką nautologiczną.

Następnie mgr Czesław Ptak wyjaśnił zebranym wątpliwości dotyczące zagranicznych towarzystw tego typu, ich podobieństwa i różnice w stosunku do PTN.

W wyniku dyskusji ustalono, że PTN powinno wystąpić oficjalnie do poszczególnych instytucji czy przedsiębiorstw morskich informując je o powstaniu PTN oraz proponując przystąpienie do PTN w charakterze prawnego członka wspierającego. Każda z instytucji powinna poinformować swoich pracowników o możliwości udzielenia pomocy PTN w postaci członkostwa zbiorowego danej instytucji, którego składka wyrażałaby się prawdopodobnie sumą 2 zł.miesięcznie od osoby.

Prócz tego Towarzystwo powinno podać wykaz tematów z różnych dziedzin, które wymagają szybkiego opracowania, bo to na pewno zainteresuje szereg osób.

W zebraniu wzięli udział: p. T. Mysłakowski - PZKB, p. M. Turowski - Baltona, p. M. Huget i p. Z. Kamiński - PIHZ, a z PTN kmdr K. Zagrodzki, mgr W. Drapella, mgr A. Muszyński, mgr J. Poterałowicz, mgr Cz. Ptak.

J.P.

GDAŃSKI URZĄD MORSKI

3 października ub.r. odbyła się narada PTN z pracownikami GUMu, którzy zainteresowali się Towarzystwem. Sekretarz Generalny Towarzystwa zapoznał przybyłych z celami PTN, statutem i planami na najbliższe lata. Przedstawiony plan pracy Towarzystwa wywołał żywą dyskusję.

Na czoło wysunęło się zagadnienie podstawowe: sprawa gromadzenia źródeł i podjęcia prac nad historią polskich urzędów morskich, biografiami ludzi morza itp. Zebrani wyrazili gotowość współpracy z Towarzystwem.

W naradzie wzięli udział: kpt.ż.w. Adam Andrzejewski, Roman Czubryj, Teofil Garnkowski, inż. Mieczysław Iwański, kpt.ż.w. Bolesław Kucharski, Stefan Pawłał, Henryk Skorcz, inż. Tadeusz Szostakiewicz, Zdzisław Śledziński, Witold Trojanowski i inni. Towarzystwo reprezentowali mgr I. Gogolewska i mgr W. A. Drapella.

I.G.

GDAŃSKA CHORĄGIEW HARCERSKA

14 października 1957 r w siedzibie Komendy Chorągwi odbyła się narada Referatu Żeglarskiego z PTN.

Wzięli w niej udział: kierownik referatu Witold Kaczmarek, członkowie: Ryszard Trypuć, Henryk Augustowski, Ireneusz Sarnowski i Jan Strużyński oraz mgr W. A. Drapella.

Przedyskutowano szereg zasadniczych form współpracy, które realizowane będą w ciągu bieżącego roku.

W.K.

STOCZNIA im. KOMUNY PARYSKIEJ

Na zebraniu, które się odbyło 21.X.1957 roku w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni dyr inż. E. Zabiełło stwierdził, że na terenie stoczni jest zrozumienie dla problematyki PTN a jeden z pracowników, inż. Cz. Jeryś opracowuje historię stocznictwa gdańskiego od czasów przedwojennych.

Prócz tego, jak wynikało z wypowiedzi dyr Zabiełły, Stocznia powinna w zasadzie zostać członkiem wspierającym (prawnym) PTN, chociaż ta sprawa wymaga zgody czynników decydujących o finansach. Stocznia może też dać PTN pomoc w gromadzeniu zabytków technicznych do mającego powstać w przyszłości muzeum morskiego.

Pracownicy Stoczni wyjeżdżający za granicę mogliby również udzielać informacji o materiałach znajdujących się w muzeach i archiwach zagranicznych, ewentualnie publikować sprawozdania z tych odwiedzin w wydawnictwach PTN.

W tychże wydawnictwach Stocznia mogłaby zamieszczać ogłoszenia.

Towarzystwo uzyskało od Stoczni obietnicę wybrania dubletów książek i czasopism dla biblioteki PTN.

W zebraniu wzięli udział: dyr inż. E. Zabiełło, inż. F. Kamieński, inż. F. Bembnowski, inż. Cz. Jeryś, inż. B. Bordyński, inż. A. Robakiewicz, a z PTN doc. W. Urbanowicz, mgr W. Drapella, mgr J. Poterałowicz, mgr Cz. Ptak.

J.P.

ZARZAD GŁÓWNY ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW ŻEGLUGI

26.X.1957 roku odbyła się narada z Zarządem Głównym Z.Z. Pracowników Żeglugi, w której udział wzięli: Z. Owidzki, W. Bednarek, A. Czapski, L. Furmaga, H. Kostrzewski oraz przedstawiciele PTN mgr Drapella i mgr Jadwiga Poterałowicz.

Na zebraniu omówiono ogólnie formy współpracy i stwierdzono że nawiązany kontakt należy utrzymywać nadal. Władze Związkowe odniosły się bardzo pozytywnie do potrzeb i zamierzeń PTN i obiecały w miarę swoich możliwości pomoc.

J.P.

POLSKIE RATOWNICTWO OKRĘTOWE

Spotkanie przedstawicieli naszego Towarzystwa z PRO odbyło się 20 listopada ub.r. w siedzibie przedsiębiorstwa w Gdyni. Po zapoznaniu się z celami i zadaniami PTN wywiązała się dyskusja, w toku której omówiono wiele spraw interesujących obie strony, np. opracowania historii przedsiębiorstwa cieszącego się zasłużoną sławą na terenie międzynarodowym. PRO posiada bogaty materiał, na podstawie którego można podjąć się opracowania historii przedsiębiorstwa. Omawiano sprawy członkostwa, współpracy z PTN w zakresie gromadzenia eksponatów muzealnych z zakresu techniki, nawiązania kontaktów, poprzez PRO, z przedsiębiorstwami obcymi tego typu i ich historykami.

Przedstawiciele PRO zwracali uwagę na przeciążenie pracowników zajęciami zawodowymi i nieprzygotowanie naukowe w zakresie badań historycznych.

Uznali jednak celowość prowadzenia ich przez Towarzystwo i zobowiązali się w miarę swych możliwości pomagać PTN w realizacji jego planów.

W zebraniu ze strony PRO wzięli udział: kierownik działu ratowniczego kmdr Zbigniew Kowalski, główny mechanik Zygmunt Czarnecki, kierownik działu produkcji Józef Leszczyński, sekretarz POP Stanisław Klocko. PTN reprezentowali mgr I. Gogolewska, mgr Cz. Ptak i mgr W.A. Drapella.

Da

BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku

I 0189

Spis Treści

Kronika Towarzystwa 2

Herbert Wilczewski: Nautologia a socjologia i etnografia . . 3

Zofia Drapella: Średniowieczna literatura francuska w świetle badań nautologicznych (w poszukiwaniu źródeł) 12

Władysław A Drapella: Dykcjonariusz łacińsko-polski Mączyńskiego 18

Maria Epstein-Wlazłowska: Pieczęć i znak Towarzystwa 27

Adam Muszyński: Nautologia, nautologiczny 28

Kronika Towarzystwa 30

Wydawca: RADA GŁÓWNA POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO

Redaktor Zygmunt Brocki

Adres: Sekretariat Generalny PTN, Redakcja i Administracja "Biuletynu Nautologicznego". Gdynia 10-Orłowo, ul. Przebendowskich 3 m 4
Telefon 92-51.
Członkowie Towarzystwa otrzymują czasopismo bezpłatnie, osoby trzecie w prenumeracie: zł. 60 rocznie, zł. 30 półrocznie, zł. 15 kwartalnie. Prenumeratę prosimy wpłacać na rachunek czekowy: PKO Gdynia, 1 Oddział Miejski Nr 11-9-166 Polskie Towarzystwa Nautologiczne, Rada Główna, "Biuletyn Nautologiczny" lub przekazem pocztowym z zaznaczeniem celu wpłaty. Prenumeratę przyjmują również Zarządy Oddziałów: Gdańskiego, Poznańskiego i Szczecińskiego.

Nakład 1000 egzemplarzy
Powielono w Pracowni Poligraficznej Ośrodka Bibliografii i Dokumentacji Naukowej Polskiej Akademii Nauk w Warszawie, Pałac Staszica, ul. Nowy Swiat 72.