

110189



4722

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK



GDYNIA

ROK I

MAJ 1958

NR 5

Kronika Towarzystwa

GDYŃSKIE PRZEDSIĘBIORSTWA MORSKIE
POPIERAJĄ DZIAŁALNOŚĆ
POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO

W wyniku odbytych narad przedsiębiorstwa morskie zaczynają doceniać potrzebę prowadzenia badań historycznych i spieszą Towarzystwu z pomocą zgłaszając się na członków wspierających prawnych.

Pierwszym członkiem wspierającym stał się ZARZĄD PORTU GDYNIA, drugim STOCZNIA im. KOMUNY PARYSKIEJ, trzecim POLSKIE RATOWNICTWO OKRĘTOWE.

Każde z tych przedsiębiorstw posiada w PTN swego delegata, którego zadaniem jest utrzymanie stałego kontaktu z Towarzystwem.

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE
NAWIAZUJE KONTAKTY
Z UCZONYMI I INSTYTUCJAMI ZAGRANICZNYMI

W poprzednim numerze "Biuletynu" podaliśmy kilka wiadomości i wyjątków z listów świadczących nie tylko o konsekwentnie realizowanych przez nasze Towarzystwo postanowieniach zawartych w statucie PTN (III, § 5, pn. e), ale również o silnie odczuwanej przez uczonych i sympatyków problematyki nautologicznej potrzebie wymiany myśli, pomocy i współpracy.

Dyrektor POMORSKOG MUZEJŃ Jugosłowiańskiej Akademii Nauk i Umiejętności, kpt. JOSIP LUETIĆ, do serdecznego listu skierowanego do Sekretarza Generalnego dołączył wykaz polskich terminów żeglarskich wybranych z niezmiernie cenionego poliglottyicznego słownika Augusta Jal'a (Glossaire Nautique, 1848).

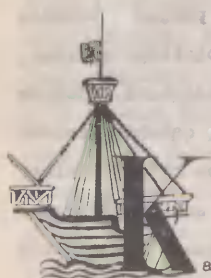
Ponieważ list ten m. in. zawiera materiał znany tylko nielicznym czytelnikom "Biuletynu" - podajemy jego fragment:

Poszukując historycznych materiałów naszej terminologii, przeglądałem dzieło znanego francuskiego historyka morskiego A. Jal'a "Glossaire Nautique", które zapewne jest interesujące i dla polskiej narodowej terminologii morskiej. A. Jal rozpoczął tę pracę w roku 1821, a chciał w nim dać fachowy opis i historię okrętu. Tymczasem, ponieważ dużo podróżował do wielu krajów, więc zbierał u źródeł materiały, dotyczące życia
(c.d. na s. 31)

=====

Na okładce: Nef łaciński. Miniatura z "Annales Januenses" - Cafaro (koniec XIII w.). Ze zbiorów reprodukcji W. A. Drapelli.
Okładka, ozdoby graficzne i napisy Marii Epstein-Właziowskiej.
Układ graficzny tekstów i przygotowanie techniczne numeru do druku Zofii Drapella.

WŁADYSŁAW KOWALENKO



GENEZA KATEDRY DZIEJÓW ŻEGLUGI I POLITYKI MORSKIEJ

(1948-1950)

Katedrze Dziejów Żeglugi i Polityki Morskiej, zlikwidowanej w 1950 roku, należy poświęcić krótkie wspomnienie przede wszystkim dlatego, że była ona pierwszą i jedyną tego rodzaju Katedrą w Polsce. Jej nazwa wyraźnie świadczyła, jakie zagadnienia miała podjąć w wykładach i jaka problematyka miała być przedmiotem jej badań.

Narodziny tej Katedry poprzedza długi i powolny proces dojrzewania w Polsce problematyki morskiej w pracach i publikacjach różnych czasopism naukowych w okresie międzywojennym, a zwłaszcza wydawnictwach Instytutu Bałtyckiego. Nie bez wpływu na formowanie się światopoglądu morskiego w społeczeństwie polskim było oddziaływanie Ligi Morskiej, której dzieje z jej jasnymi i ciemnymi stronami czekają na swego historyka.

Założenie i szybki rozkwit Gdyni, powstanie polskiej floty handlowej i wojennej, popularne hasło "frontem do morza" - stwarzały atmosferę, w której wiał "wiatr od morza", przenikał nie tylko do wszystkich warstw społeczeństwa polskiego, ale zapładniał myśl naukową i twórczość literacką. Morze stawało się hasłem bojowym na-

Biał. Morsk. 5, 1958

szego życia odrodzonego po pierwszej wojnie światowej. Symbolem tego nowego bytu narodu polskiego było przede wszystkim m o r z e - tak pod względem politycznym, jak i gospodarczym.

Bez przypomnienia tego głównego bodźca w pracy wielu ludzi z o- kresu międzywojennego, nie można zrozumieć, skąd zjawiła się myśl założenia w Polsce osobnej katedry, która miała podjąć badania dziejów żeglugi wogóle, a w szczególności jej polskiego wycinka, od czasów najdawniejszych, praszowiańskich i słowiańskich (plemien nych) związków z Bałtykiem, z których zrodziło się dążenie Piastów do panowania na jego południowych wybrzeżach, bez którego Polaka nie mogła rozwijać się swobodnie ani politycznie ani gospodarczo. Ciążenie Polski ku Bałtykowi, jej walki o utrzymanie go w swoim posiadaniu za pierwszych Piastów, a później z Krzyżakami o odzyskanie utraconego do niego dostępu, są tak mocno utrwalone w badaniach nad dziejami państwa polskiego, głównie przez Zygmunta Wojciechowskiego, że stanowią podstawową tezę polityczno-gospodarczą naszego średniowiecza.

Gdy patrzymy na dorobek naukowy w zakresie problematyki morskiej przemijającego dzisiaj pokolenia: historyków, geografów, językoznawców, archeologów, stwierdzić należy, że zostawia ono młodszemu pokoleniu znaczny spadek. Można łatwo wymienić cały szereg uczonych, którzy wnieśli wielki wkład swoich badań wyjaśniających charakter i treść związków ziem polskich z Bałtykiem w ich tysiącletniej historii. Po drugiej wojnie dojrzał już do samodzielnych badań problematyki morskiej mały, ale dobrze zaprawiony naukowo młody zespół historyków-marynistów. Szeregiem cennych prac zamianifestował on swoje stanowisko w nauce. Mniejsza o nazwiska.

Jest to najoczywistszy wynik dydaktycznej pracy starszego pokolenia profesorów. W dziedzictwie przekazywanym młodym adeptom nauki zabrakło jednak ważnej instytucji ogniskującej problematykę

morską, jaką był Instytut Bałtycki. Pustką świeci dotąd jego pozycja. Tak samo zlikwidowanej "Slavia Occidentalis", uwzględniającej zagadnienia bałtyckie z językoznawczego i historycznego stanowiska, nic jeszcze nie zastąpiło. Wprawdzie po wojnie odrodził się pięknie redagowany "Rocznik Gdański" i dobrze zasłużone polskiej nauce "Zapiski Toruńskiego T-wa Naukowego", a nawet powstał nowy, dobrze zapowiadający się nadmorski miesięcznik "Szczecin" poświęcony sprawom Pomorza zachodniego, ale mało jeszcze nastawiony na samo morze, jako teren tysiącletniej pracy polskich pokoleń. W każdym razie istniejące wydawnictwa są pozytywną zapowiedzią dalszego rozwoju tematyki morskiej i pomorskiej. Przy tym trzeba stwierdzić jeszcze jedno: wszystkie wydawnictwa dawne i dzisiejsze z tego zakresu są emanacją myśli i pracy skryształizowanej w środowiskach uniwersyteckich. Wychodząc z nich sięgnęły one do poszczególnych ośrodków poza uniwersyteckich dla dalszego rozwoju i realizacji. Jest to od wieków ustalony i utarty szlak, którym promieniuje nauka na tle realnych warunków i potrzeb każdego narodu.

Po drugiej wojnie światowej Polska wzięła w swe posiadanie odciinek Bałtyku w szerszych granicach niż miał go Mieszko I. Po raz drugi w naszych dziejach porozbiorowych Polska znowu wróciła na morze, ale tym razem znacznie szerzej otwarte niż po 1 wojnie światowej, bo oparte o swoje dwa przyrodzone kręgosłupy - Odrę i Wisłę.

W atmosferze podnieconego ożywienia, po nieludzkich barbarzyństwach doznanych od hitlerowskich Niemiec, ludność polska szerokim prądem wlewała się na wyzwolone wybrzeże.

W ruchu tym znalazła się mała grupa młodzieży z kilku profesorami, która śpieszyła nad morze z pewnym programem działania i pewnym przygotowaniem otrzymanym w czasie okupacji na studiach Instytutu Morskiego w ramach Tajnego Uniwersytetu Ziemi Zachodnich w War-

Biul Młot 5, 1958

szawie w latach 1942-1944. Warto przypomnieć fakt istnienia tajnego uniwersytetu z wszystkimi wydziałami. Jest to bowiem bez wątpienia wyjątkowym wydarzeniem, nie tylko w dziejach ogólnych szkolnictwa wyższego w Europie, ale pod innym jeszcze względem.

Powracająca na wybrzeże fala polskiej ludności znacznie różniła się od tej, która po 1 wojnie światowej na nim osiadła. W roku 1945 wracali ci, co już na wybrzeżu pracowali, a ponadto zasilał ich zastęp studentów tajnego Instytutu Morskiego po dwuletnich na nim studiach, zastęp w pewnym stopniu obeznany z zasadami polityki morskiej, administracją portów, prawem morskim, ekonomiką morską oraz dziejami stosunków polsko-bałtyckich z ubiegłych wieków.

Przygotowanie takiego zespołu młodzieży w tajnym nauczaniu było wyrazem troski o spodziewany powrót po wojnie na wybrzeże, ażeby prowadzić na nim pracę nad organizowaniem funkcji zniszczonych portów i żeglugi. Senat TUZZ dobrze rozumiał ważność i wartość tych zagadnień, skoro zgodnie poparł wniosek o zorganizowanie studium morskiego (r. 1942) wg przedłożonego mu programu nauki, który został przedyskutowany w gronie najlepszych znawców naukowej i praktycznej dziedziny pracy na wybrzeżu. Wnioskodawca posłużył się przy tym uzasadnieniu swego projektu jeszcze innym argumentem, że szkolnictwo wyższe w Polsce należy chociażby na jednym uniwersytecie związać silniej z problematyką morską przez wprowadzenie do studiów historii polityki morskiej i żeglugi, jako przedmiotu fakultatywnego. W okresie bowiem międzywojennym, mimo silnej propagandy morza, władze szkolne i uniwersytety nie odczuwały potrzeby uwzględnienia tego rodzaju problematyki w programie nauczania. Skutki tego są dobrze znane. M o r z e - kluczowy problem dziejów narodu polskiego, przez wieki zaniedbany w Polsce, nie był w tej płaszczyźnie stawiany przed studiującą młodzieżą. Po ukończeniu studiów wypełniała ona szeregi nauczycielstwa bez świadomości,

czy jest morze w historii Polski i że do jego posiadania przede wszystkim dążyły Prusy, ażeby uzależnić od siebie państwo polskie (geneza rozbiorów).

W podręcznikach szkolnych lekko tylko dotykano spraw morskich, których ani starszy ani młody nauczyciel nie znał i nie umiał ich rozwinąć przed młodzieżą. Nie uwzględnienie tej problematyki w dostatecznej mierze w podręcznikach, programach szkolnych i ich realizowaniu występowało wyraźnie. Domaganie się naprawy tego stanu rzeczy zawsze rozbijało się o brak zrozumienia u władz szkolnych, autorów podręczników, a przede wszystkim u nauczyciela. Czy można dziwić się temu, że tak trudno wchodziło morze w kulturę społeczeństwa polskiego? Przecież na szczycie nauki polskiej, na posiedzeniach Akademii Nauk w ciągu prawie 50 lat (ob. sprawozdania PAU za lata 1891-1939) nie zreferowano ani jednej pracy z problematyki morskiej i to wtedy, gdy przez 20 lat państwo polskie rozwijać zaczęło swoją gospodarkę morską. Życie pod tym względem wyprzedzało naukę. Dlatego w czasie okupacji w pracy nad zmianą programu nauczania historii zwrócono więcej uwagi na uwzględnienie roli morza w dziejach narodu polskiego. Ale powojenne wypadki nastawiły życie i pracę szkoły na inne zagadnienia.

Zwłaszcza dzisiaj warto o tym przypomnieć, kiedy w naszej polityce morskiej lat ostatnich zeszliśmy na bezdroża i szukamy z nich wyjścia przy pomocy byłych uczniów i profesorów tajnego Instytutu Morskiego i powstałej z niego Wyższej Szkoły Handlu Morskiego. Jest to najlepszym potwierdzeniem wartości podjętej w czasie okupacji pracy tej instytucji. Świadczy to także o trafności decyzji w tej sprawie Senatu TUZZ, który potrafił słusznie ocenić potrzebę powołania do życia Instytutu Morskiego i jakby przewidział jego znaczenie w przyszłych potrzebach państwa polskiego na wybrzeżu.

Ale na tym nie kończy się rola IM. Po rozbiciu najeźdźców nie-

mieckich powstająca w Warszawie (1945 r.) Delegatura Rządu do odbudowy wybrzeża pod przewodnictwem inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego okazała najżywsze zainteresowanie dla planów przekształcenia IM w wyższą uczelnię morską na Wybrzeżu. Nie mniej życzliwe stanowisko zajmowała Delegatura wobec wychowanków IM, którym szczególnie zależało na ustabilizowaniu się na wybrzeżu i zakończeniu studiów przerwanych powstaniem warszawskim. Departament Morski Ministerstwa Żeglugi w osobie dyrektora Jana Wojnara wydał następującą opinię o projekcie zorganizowania takiej uczelni opartej na kadrze profesorów IM: "wita inicjatywę utworzenia tego rodzaju uczelni w Polsce z pełnym uznaniem, gdyż brak jej odczuwały przed wojną wszystkie zainteresowane sfery w dziedzinie gospodarki morskiej. Utworzenie proponowanej uczelni, opartej na szerszych podstawach niż próby przedwojenne, jest pilną i wprost palącą potrzebą państwową." Powstała ona w jesieni 1945 r. w Gdyni pod nazwą: Wyższa Szkoła Handlu Morskiego z programem od nowa skorygowanym po dwuletnim doświadczeniu w tajnym nauczaniu. W poszerzonym programie historia żeglugi i polityki morskiej zajęła stanowisko przedmiotu równorzędnego innym i była przedmiotem prac dyplomowych. SeminaRIA tego przedmiotu miały licznych uczestników (80) na I i II roku studiów. Krystalizował się nowy przedmiot dotąd w Polsce nie uwzględniany jako zagadnienie zwarte i szerokie. Jego ramy chronologiczne z natury rzeczy ciążyć musiały ku starożytności, zwłaszcza żegludze greckiej, z której rozwinęła się żegluga średniowieczna Europy. Wykazanie ewolucji w konstrukcji statku, rozwój historyczny szlaków żeglugowych na morzach: Śródziemnym, Czarnym i Bałtyckim, a później na oceanach - wchodziło w zakres tego przedmiotu ze szczególnym uwzględnieniem polskiej polityki bałtyckiej za Piastów, Jagiellonów i Wazów, kiedy formowały się jej podstawy.

Zakres wymagań z tego przedmiotu najlepiej charakteryzuje spis

obowiązującej literatury podanej w "Działalności i programie WSHM", Gdynia 1947.

W ciągu trzech lat (1945-1948) ostatecznie ukształtował się program nauczania historii żeglugi i polityki morskiej. W tymże samym czasie w latach 1946-1948 niżej podpisany prowadził wykłady na Uniwersytecie Poznańskim z zakresu historii żeglugi po 3 godziny co drugi tydzień (ob. Spisy wykładów tego Uniwersytetu za te lata), np.: Ludy słowiańskie w środowisku bałtyckim w średniowieczu (porty i żegluga); Normanowie, Słowianie i Niemcy na Bałtyku w X-XIII w.; Hanza i Zakon Krzyżacki na Bałtyku w XIII-XVI wieku; Morska polityka Jagiellonów i Wazów; oraz inne.

Zakład Historii Żeglugi i Polityki Morskiej na WSHM zebrał dość liczną bibliotekę z tego zakresu oraz wydawnictwa źródłowe i kodeksy pomorskie dla prowadzenia ćwiczeń seminaryjnych.

Prace te zostały przerwane przez przeniesienie niżej podpisanego, będącego wówczas równocześnie docentem UP, ze stanowiska dyrektora i profesora WSHM na utworzoną katedrę Historii Żeglugi i Polityki Morskiej w Uniwersytecie Poznańskim w charakterze kontraktowego profesora nadzwyczajnego (do otrzymania nominacji).

Inicjatywa Ministerstwa Szkół Wyższych była chętnie przyjęta przez Radę Wydziału Humanistycznego i Senatu Uniwersytetu Poznańskiego.

W jakich warunkach powstała ta katedra najlepiej świadczy następujące pismo Ministra St. Skrzyszewskiego z dnia 12 sierpnia 1948 roku skierowane do Rektora Uniwersytetu Poznańskiego:

"Na Wydziale Humanistycznym U.P. mam zamiar utworzyć od nowego roku akademickiego Katedrę Historii Żeglugi i Polityki Morskiej z równorzędnym powołaniem na nią w charakterze profesora nadzwyczajnego dr Władysława Kowalenki, profesora tytularnego i docenta U.P., dyrektora Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Gdyni.

Biml. Naut. 5, 1958

Proszę ob. Rektora o nadesłanie mi w możliwie najkrótszym czasie opinii Rady Wydziału w powyższej sprawie."

Dziekan Wydziału, profesor Skałkowski, podał odpis tego pisma do wiadomości zainteresowanego. Pisał: "Uważam za obowiązek zakomunikować Panu Koledze otrzymane dzisiaj pismo wobec doniesień gazet."

W parę tygodni później Rada Wydziału i Senat U.P. poparły inicjatywę Ministra zgodną uchwałą o powołaniu do życia nowej katedry "Historii żeglugi i polityki morskiej". W dniu 3. X. 1948 roku w Dzienniku Ustaw zostało ogłoszone zarządzenie (art. 392, § 3) o utworzeniu tej katedry.

Zdziwiająco łatwy przebieg miała tak ważna sprawa we wszystkich instancjach przez które przechodziła. Stworzona katedra w tym wypadku "ad personam" była pierwszą katedrą przeznaczoną dla prowadzenia studiów morskich w Polsce. Były one podbudowane doświadczeniem z lat poprzednich w Tajnym Instytucie Morskim (1942-1944) i Wyższej Szkole Handlu Morskiego (1945-1948), a więc na terenie szkolnictwa wyższego przez sześć lat pracy dydaktycznej w tym zakresie, co można było łatwo wykorzystać przy organizacji stworzonej katedry i powstającego przy niej Zakładu. Oprócz tego sprzyjającą okolicznością było poparcie dla młodej katedry ze strony Wydziału Humanistycznego i Rektora U.P. Z początkiem 1949 r. katedra otrzymała z Prezydium Rady Ministrów 200.000 złotych na zakup książek, czasopism, pomocy naukowych, atlasów, map, plansz przedstawiających historyczny rozwój statków i portów.

Dotacja ta oraz przekazana część pomocy naukowych z WSHM umożliwiła zorganizowanie początków Zakładu i prowadzenie prac seminaryjnych w oparciu o konkretny materiał. W ten sposób przy katedrze tworzył się zakład naukowy dziejów żeglugi. Zespół studentów uczęszczających na seminaria był zupełnie wystarczający dla normalnego funkcjonowania katedry i przygotowania młodych adeptów tej

problematyki. Można nawet mówić o dobrym jej zakorzenieniu się w zespole seminaryjnym, skoro po nagłej likwidacji katedry w roku 1950 nadal ten sam zespół studentów uczęszczał na wykłady i ćwiczenia przez cały rok akademicki 1950/51. Wynikało to wprost z nakazu moralnego dla kierownictwa byłej katedry, a dla studentów z potrzeby kontynuowania wybranego przedmiotu studiów i doprowadzenia ich do zamierzonego celu.

Niektórzy z nich swe studia tak zaawansowali przez udział w seminarium Historii Żeglugi, że można było ich referaty seminaryjne opublikować w "Przeglądzie Zachodnim" (nr 1-2 1951 i nr 5-6 1952) Po dziś dzień wspominają oni to wyróżnienie jako bardzo ważny dla nich etap w drodze do wykwalifikowania się w problematyce morskiej i pomorskiej. Są to mgr H. Lesiński i mgr B. Wachowiak, dzisiejsi aktywni pracownicy wśród młodych kadr nauki. Inni byli nie mniej zainteresowani problematyką morską, ale wystarczy wymienić tych, którzy wybrali ją jako swoją specjalizację naukową. Po likwidacji katedry nie porzucili obranego kierunku studiów. Niechże to świadczą na korzyść dorobku zlikwidowanej katedry, chociaż istniała za ledwie dwa lata 1948/49 i 1949/50. Jakże to mało dla stworzenia i utrwalenia właściwego toru i metod pracy.

Oczywiście, że powstaje dla niejedynej osoby, która znajdowała się w kręgu oddziaływania katedry, dokuczliwe a nawet żenujące pytanie, dlaczego tak łatwo stworzono katedrę, a później tak krótko pozwolono jej pracować? Były to czasy największego dogmatyzmu, w którym było zbyt ciasno swobodnej myśli oglądającej szerokie przestrzenie morskiego świata. Dlatego niektórym osobom podobało się odebrać asystenta i szturmować u czynników miarodajnych samą katedrę i jej kierownictwo. Z ust jednego z przedstawicieli władz na zapytanie, dlaczego likwiduje się katedrę, którą inicjował sam Minister Szkół Wyższych, padła odpowiedź: "katedra została stworzona

Biml. Maut. 5, 1958

ad personam, a taka w naszym systemie myślenia i organizacji studiów uniwersyteckich nie może być utrzymana."

Okazała się wprost zbędna, jakby pozakursowa w rygorystycznych, w kratkę ułożonych studiach akademickich, w owych niedawnych latach przedpaździernikowych.

W takim razie powstaje pytanie, dlaczego, mimo uchwał Rady Wydziału Humanistycznego UAM z dnia 14 grudnia 1956 roku i potwierdzenia jej w marcu 1957 roku przez Senat Uniwersytetu oraz wyrażonej zgody Ministerstwa Szkół Wyższych z 1958 roku popartej opinią Wydziału I Polskiej Akademii Nauk, nie reaktywuje się studiów z historii żeglugi na tymże uniwersytecie?... Sprawa ta weszła na jakąś zawiłą lokalną ścieżkę i nie znajduje realizacji.

Jest to pytanie wynikające z głębokiego niepokoju o ten odcinek wiedzy tak ważnej dla współczesnego pokolenia studiującej młodzieży.

Jeżeli problematyka morska nie znajduje dziś miejsca w kursowych przedmiotach uniwersyteckich studiów, to przecież pozostają inne możliwości jej uwzględnienia.

Jeżeli w Poznaniu i jego specyficznych warunkach sprawa ta nie znajduje pomyślnego rozwiązania, to jednak trzeba pomyśleć szerzej o jej realizacji i szukać warunków do jej odnowienia poza środowiskiem poznańskim. W innych uniwersytetach są samodzielni pracownicy naukowcy, którym można by powierzyć prowadzenie tego rodzaju wykładów i ćwiczeń. Ważniejsze bowiem jest utrzymanie tego problemu jako przedmiotu nauczania w szkolnictwie wyższym, niż dociekanie losów poznańskiej Katedry Historii Żeglugi i Polityki Morskiej.



SYTUACJA PRAWNA MAKLERA MORSKIEGO W ROZWOJU HISTO- RYCZNYM *(ze szczególnym uwzględnieniem obowiązujących w Polsce w okresie międzywojennym przepisów IV księgi niemiec- kiego Kodeksu Handlowego.)*

Makler morski (zwany też maklerem okrętowym) jest podmiotem prawa morskiego handlowego i odgrywa pomocniczą rolę w żegludze handlowej, podobnie jak przedsiębiorca przeładunkowy, sztauer czy pilot, reprezentując jednak niemal wszystkie osoby działające w zasięgu obowiązywania norm tego prawa.¹

Z prawnego punktu widzenia jest makler morski przedsiębiorcą, który "trudni się zawodowo załatwianiem spraw zleconych mu przez armatora, w szczególności - załatwianiem formalności związanych z zawinięciem do portu, postojem i wyjściem statku z portu"² (makler klaryfikacyjny) oraz wykonywaniem zleconych przez załadowcę czynności, jak wyszukanie i wynajęcie odpowiedniego statku lub zarezerwowanie miejsca na statku dla określonego ładunku² (makler frachtujący). Rozwój żeglugi światowej w kierunku eksploataowania głównie linii regularnych stworzył potrzebę ustana-

1. W. Sowiński; Prawo handlowe morskie w zarysie, 1935.

2. Rocznik Morski i Kolonialny, 1938.

wianiu a g e n t ó w, którzy podejmują się za wynagrodzeniem s t a ł e g o przedstawicielstwa interesów armatora w określonym porcie lub na określonym obszarze.¹

Instytucja maklera morskiego, o początkowo bardzo ograniczonym zakresie działania, pojawia się wraz z zaprzestaniem odbywania przez kupców podróży na statku ze swym towarem, o który troska zostaje powierzona znającemu miejscowe stosunki kupcowi.²

Pierwsze znane nam p u b l i c z n o - p r a w n e normy dotyczące zawodu maklerskiego, które odnosiły się w pierwszym rzędzie do maklera morskiego, pojawiają się już w XII i XIII wieku w specjalnych statutach (die Maklerverordnungen) wielkich miast handlowych Pła.Włoch, Francji i Holandii. Prawo średniowiecza nadawało maklerowi handlowemu stanowisko p u b l i c z n e g o urzędnika, zorganizowanego na sposób cechowy oraz ustanawianego i zaprzysięganego przez gildię kupiecką. Dokumenty maklerskie były traktowane ze szczególnym respektem jako środek dowodowy w procesie. P r z y w i ł e j e m maklerów było pośredniczenie w handlu między kupcami zagranicznymi a rodzimymi oraz między obcymi, działalność natomiast prywatnych maklerów (die Pfuschkmakler) była pod karą wzbroniona.

Te feudalne zasady przetrwały w wielu systemach prawnych jeszcze długie wieki, lecz już w znacznie osłabionej postaci. Rozwój bowiem zasad gospodarki kapitalistycznej doprowadził do rozbicia organizacji cechowej, a także do zlikwidowania ekskluzywnego stanowiska maklera handlowego.³ Jako zasada zapanowało w o l n e u-

1. M. Szuldenfrei: Prawo Morskie, 1953.

2. R. Kleemann: Der Schiffsmakler im Seeverkehr, 1934.

3. K. F. von Stengel: Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechts, 1897.

prawianie działalności maklerskiej, a sam makler pozostał nieodzownym ogniwem morskiego obrotu handlowego.

Prawne unormowanie sytuacji maklera znalazło swój wyraz w kodyfikacjach przeprowadzonych w XIX wieku we Francji i w Niemczech. Ze względu na swe późniejsze zastosowanie w Polsce uzasadnione będzie przedstawienie sposobu ujęcia zagadnienia przez ustawodawstwo niemieckie. Pochodzący z 1897 r. "Handelsgesetzbuch" postanawia w § 95, że "kto dla innych osób, od których jednak nie ma co do tego s t a ł e g o¹, na stosunku umownym opartego poruczenia - podejmuje się z a w o d o w o¹ pośredniczenia przy umowach o nabycie lub sprzedaż towarów lub papierów wartościowych, o ubezpieczenie, przewóz towarów, o bodmerię, najem okrętów lub o inne przedmioty obrotu handlowego - ma prawo i obowiązki maklera"² handlowego.

Definicja ustawowa stawia wyraźne wymogi z a w o d o w e g o (gewerbmässig) traktowania pracy maklerskiej (der Handelsmakler), d o r y w c z e bowiem zajmowanie się tą dziedziną podlega wyłącznie przepisom cywilnym i jest normowane przez § 652 i nast. BGB (der Zivilmakler). Niezależnie od innych różnic w sferze wzajemnych praw i obowiązków maklera wobec mocodawców, istotnego rozróżnienia dostarcza sprawa wynagrodzenia. O ile bowiem maklerowi handlowemu należy się wynagrodzenie dopiero w wypadku z a w a r c i a¹ zapośredniczonego stosunku³, to makler cywilny zyskuje roszczenie już za samo wskazanie s p o s o b n o ś c i do zawarcia umowy.⁴

Brak s t a ł o ś c i stosunku umownego między stronami jest

1. podkreślenie autora.

2. Kodeks Handlowy, Kraj. Inst. Wyd., Poznań - 1924.

3. R. Kleemann, op. cit.: "durch Verhandeln mit beiden Parteien diese abschlussgeneigt zu machen".

4. ibid.: "für den Nachweis der Gelegenheit".

zasadniczą cechą wg której niemieckie prawo handlowe odróżnia maklera od agenta (§ 84 HGB). Makler wchodzi każdorazowo w stosunek pośrednictwa między dwoma kontrahentami (np. frachtowanie) lub w stosunek przedstawicielstwa (np. klarowanie)¹ i zobowiązania jego traktują prawnicy niemieccy jako umowę o dzieło (§ 631 i 675 BGB), co jurysprudencja szeregu innych krajów - m. in. i Polski² uważa za umowę zlecenia. Przepisy niemieckie nie mogą nadać tej kupieckiej działalności charakteru zlecenia (der Auftrag), gdyż jest ono nieodpłatne (unentgeltlich). Dlatego wszelkie prowadzenie cudzych spraw - jeżeli jest odpłatne - uchodzi w niemieckim prawie cywilnym za umowę o pracę lub umowę o dzieło.³ Morski agent handlowy, który również wyraża stosunek przedstawicielstwa i pośrednictwa - posiada podobną sytuację prawną. To mało wyraźne rozgraniczenie ustawowe potwierdziła praktyka żeglugowa, gdyż większość przedsiębiorstw maklerskich trudniła się równocześnie agenturą linii regularnych, których ekspedycja zapewniała bardziej równomierne nasilenie pracy. Rozróżnienie więc pojęć maklera i agenta nabrało w stosunkach kapitalistycznych w pewnym sensie jedynie formalno-prawnego charakteru.⁴

Z punktu widzenia prawa przemysłowego (die Gewerbeordnung z 26. 7. 1900) korzysta makler handlowy z przepisu § 1 głoszącego, że prowadzenie przemysłu jest każdemu dozwolone. Również ustawa o podatku przemysłowym (Das

1. B. Żórawski; Składniki transportu morskiego, 1946.

2. R. Longchamps de Berier; Zobowiązania, 1948.

3. § 662 BGB p. 4; "entgeltliche Besorgung ist Dienstoder Werkvertrag".

4. B. Kasprowicz; Organizacja i technika przedsiębiorstw portowych, 1954.

Preussische Gewerbesteuer-gesetz z 24. 6. 1891) obejmuje maklerów, zwłaszcza ustanowionych i zaprzysiężonych przez związki kupieckie (die Kaufmannschaft). Wyłączone są natomiast osoby d o r y w - c z o zajmujące się pośrednictwem.¹

Z punktu widzenia p r a w a h a n d l o w e g o jest makler k u p c e m² (§ 1 HGB), który zależnie od dziedziny swej działalności występuje w roli maklera towarowego, giełdowego, wekslowego, ubezpieczeniowego i morskiego. Niemiecki kodeks handlowy naznaczył w § 93 dość szczypliwy teren dla pracy maklera, którego działalność w praktyce znacznie wykroczyła poza granice swego prawnego uregulowania.³ (d.n.)

KOMUNIKAT

PTN pragnie zebrać i ogłosić listę marynarzy, którzy pływali w okresie drugiej wojny światowej na polskich lub obcych statkach handlowych i wojennych lub też pełnili różne funkcje morskie na lądzie.

Towarzystwo prosi wszystkich zainteresowanych o współpracę w opracowywaniu listy, o zgłaszanie swoich nazwisk i adresów oraz nazwisk kolegów poległych lub zaginionych.

Zgromadzony materiał stanowić będzie zaczątek archiwum historycznego, bez którego prowadzenie badań naukowych nad dziejamiorskimi naszego narodu jest niemożliwe.

1. B. Fuisting: Das Preuss. Gewerbesteuer-gesetz vom 24. 6. 1891, Berlin, 1895.

2. R. Kleemann, op. cit.

3. W. Sowiński, art. w Biul. Informacyjnym IPH w Gdyni; Handel i Transport Morski, 1938, nr 23.

DYKCYONARIUSZ ŁACINSKO-POLSKI MACZYNSKIEGO (III)



c. Wyposażenie

leżbył zasobnie, ale proporcjonalnie do innych grup kontekstowych prezentują się zapisy wymieniające przedmioty stanowiące inwentarz łodzi czy statków, a więc dotyczące ich wyposażenia. Sprawy związane z wyposażeniem okrętu, a choćby i łodzi w niezbędny sprzęt (tzw. 'potrzeby'), bardzo absorbujące, zajmują w życiu marynarza i rybaka poczesne miejsce. W pewnych wypadkach urastają do problemu decydującego o wykonywaniu zawodu.

W Dykcyonariuszu, oprócz wszelkiego rodzaju "nakryć" czy "okryć", nazywanych ogólnie 'dekami' (k. 47, 99[95], 106, 196v, 211v, 279, 422) albo 'pokładem', 'yatą' czy 'namiotem' (mowa o namiocie rufo- wym używanym na galerach śródziemnomorskich czy też tzw. markizach, często bardzo strojnych, chroniących od słońca i deszczu), i minii (minium), zwanej 'glinką' (k. 222v), natrafiamy na sprzęty bardziej "nautyczne" (arma nauticarum), jak na przykład 'hak', 'hak łodźny':

"Harpa, [...] Hak u łodzi krzywy, też wszelki hak, którym czego w wodzie, w studni dosięgają" (k. 153). - "Manus etiam instrumentum navale [...] hak łodźny" (k. 209).

Pod tą nazwą, "krzywego u łodzi haka", kryje się wszystkim dob-

rze znany bosak¹. Prócz haka-bosaka znajdowały się na większych pojazdach wodnych różne narzędzia bosmańskie i ciesielskie, na przykład drewniane młoty i młotki do wciągania w szpary i przecieki poszycia burt i dna tamponów ('piłek') uszczelniających:

"Młot do zatykania należący, którym, zwłaszcza piłki z zgrzebi uczynione w dziury wodne bywają wbijane" (k. 416v),

piły, siekiery, łaty drewniane, gwoździe itd. oraz różne wymienione już powyżej, w grupie naupegiologicznej, materiały uszczelniające.² Ilość kompozycji tych mas uszczelniających była zapewne duża i - jak w innych zawodach - receptura trzymana w tajemnicy.³

W opisach współczesnych i inwentarzach spotykamy wzmianki o zapasowych kotwicach różnej wielkości. Nie powinno nas to dziwić. Utrata kotwicy, czy nawet kilku kotwic, z konieczności, a w wielu wypadkach z braku kwalifikacji żeglarskich załogi czy nawet dowództwa, jest zjawiskiem bardzo typowym, nie więc dziwnego, że na każdym większym dobrze wyposażonym statku znajdowało się kilka kotwic zapasowych różnej wagi.

Inną pozycją inwentarza, równie ważną, były wiosła. Można je było, co prawda, wyciosać podczas podróży czy pływania bojowego z materiałów znajdujących się na statku, ale nie chciano tracić czasu. Zapas wiosel był więc znaczny na każdym statku, szczególnie na galerach wojennych. - Natomiast wykonanie haka, o którym jest mowa w przytoczonym poniżej kontekście, nie było przedsięwzięciem trudnym do zrealizowania:

"Zerdź, hak albo dyl w łodzi, do którego wiosła żeglarze przywiązują" (k. 370).

1. Wyraz 'bosak' występuje w słowniku, ale nie w znaczeniu żeglarskim; określa zakonnika, "który na drewnianych trepkach chodzi" boso, na bosaka.

2. Por. "Biuletyn Nautologiczny", nr 1-2, s. 24.

3. Historycy techniki, jak słyszałem, podjęli prace nad ustaleniem składu zapraw murarskich średniowiecza.

Te haki (żerdzie ?) służyły do zamocowania podwiazów wiosłowych. Podwiazы tego typu, znane już Egipcjanom (widoczne na wielu zabytkach¹) ułatwiały wiosłowanie, utrzymywały wiosła w przepisowej długości, zabezpieczały je przed spłynięciem w wypadku przemęczenia wioslarza lub ranienia go czy zmieszania sztyku.

W inwentarzu bosmańskim musiały znajdować się ponadto kawałki skór² potrzebne do obicia części trzonu wiosła poruszającego się w wycięciu burty (dulce).

O innych narzędziach znajdujących się niewątpliwie na statkach XV, XVI czy XVII stulecia już wspominałem.

Ważną pozycją inwentarza, szczególnie statku żaglowego, były liny różnej grubości i przeznaczenia zwane najczęściej 'powrozami' ("anchoralis funis, kotwiczny powrós", k. 9): holownicze, manewrowe, cumowe, kotwiczne, osprzętowe i inne (K. 33, 38, 96, 328v 359v). Liny cieńsze nazywano 'powrózkami' (k. 184, 193) lub 'sznurami', na przykład wędne (k. 194), do sondowania (k. 26), a najcieńsze - 'strykami', wreszcie tak przydatne w życiu marynarskim czy rybackim, w pracach bosmańskich i żaglomistrzowskich - 'nidmi' Liny wyrabiano z konopi (k. 33, 432v), a na innych terenach z innych surowców rodzimych.

d. Załoga

Jeżeli kpt. Karol Lefebvre des Noëttes inspiruje pogląd, iż dzieje steru są nitką Ariadny dla badacza dziejów żeglugi³, to możnaby zaryzykować powiedzenie, że dzieje załogi są nie nitką, lecz kłębkim, z którego sumienny badacz wymotać potrafi pełny obraz rozwoju marynarek handlowych i wojennych czy flot rybackich.

1. Szczególnie przy sterach wiosłowych.

2. Por. "Biuletyn Nautologiczny", nr 1-2, s. 28.

3. De la marine antique à la marine moderne. Paris 1934, s. 6.

W słowniku Mączyńskiego znajdujemy dwadzieścia kilka zapisów wymieniających różne nazwy osób trudniących się rzemiosłem wodnym. Największą grupę tworzą konteksty podające terminy ogólne na przykład 'łodźnik':

"Nauta [...] Łodźnik, przewoźnik" (k. 242v). - "Przewoźnik nas przewiósi" (k. 163). - "Przewoźnik, który przez wodę przewozi [...]" (k. 313). - "Przewoźnik przez jaką rzekę przewożący [...]" (k. 313). - "..., który na najemnym koniu, albo łodzi yedzie, [...] Przewoźnik" (k. 477),

lub 'żeglarz':

"Sic malus nauta. Nieopatrzny, Niepilny żeglarz" (k. 203),

albo 'żeglownik' (patrz niżej) oraz 'rybitw' (rybak):

"Scapharius, [...] Rybitw albo żeglars" (k. 371).

Generalizując różne zawody wodne niesłusznie żeglarzem nazwie Mączyński i tratwiarza ('płatownika'):

"Ratarius [...] Żeglarz, płatownik, kto płety puszcza" (k. 347v).

W grupie nazw określających pewne funkcje ekonomiczne, zawodowe, państwowe) znajdujemy w wokabularzu termin określający właściciela statku, dowódcę lub dowódcę i właściciela w jednej osobie: 'pan', 'patron' ("Nauarchus, Pan łodzy, vulgo Patron", k. 242). Nazywano go też po prostu 'żeglarzem':

"Nauclerus, [...] Naviculatorius, Żeglarz, ten, który łódź sprawuje, łodzią rządzi" (k. 242),

albo, od parady, magistrem okrętowym ("Magister navis, żeglarz", (k. 204). Wymienia Mączyński i trierarchę, ale nie określa jego szczególnej roli. Nazywa go różnie:

"Triarchus [...] Starszy żeglarz w okręcie triremis zwanym. Galieynik albo Hetman" (k. 463v).

Przytoczony kontekst, jak i inne już w omówieniu przeze mnie podane wyrażenie wskazują, jakie trudności czekały leksykografów

naszych usiłujących objaśnić napotymane w tekstach terminy uzupełnie im nie znane. Najczęściej nie zadawali sobie oni trudu dociekania znaczenia terminu lecz uzupełniali treść przejmowaną z dykcjonarzy ogólnie znanych treścią narodową. Zbadanie na szerszym materiale porównawczym, jak się tworzyły te nawarstwienia w granicach różnych państw, byłoby przedsięwzięciem, które wyjaśniłoby wiele nieporozumień i dało badaczom interesującym się rozwojem terminologii nautologicznej: w ogólnym procesie kształtowania się treści zapisów, impuls do głębszych rozważań historycznych, porównawczych i metodologicznych.

Prócz już wymienionych spotykamy w Dykcjonarzu jeszcze zapis wymienianający, tym razem poprawnie, 'starszego' żeglarza ('żeglownika') kierującego wiosłowaniem:

"Portisculus [...] Starszy nad żeglowniki, którzy wiosłami robią, też laska, palcat tego istnego" (k. 313),

sprawującego nadzór nad wiosłarzami, i atrybut jego władzy - 'laskę', którą wystukiwał wiosłującym rytm, a w razie potrzeby walił po grzbietach źle pracujących.

Tylko dwa konteksty nie budzą zastrzeżeń, chociaż nie znajduje Mączyński dla wymienionych w nich osób polskich odpowiedników, a mianowicie 'zeugity' (zygity, wiosłarza trzeciego, najwyższego na trójrzędowcu rzędu, k. 512v) i dziobowego (k. 512v) zwanego dzisiaj "okiem", a w marynarce antycznej 'proreta':

"Proreta [...] Ten, który kóół sprawuje na przodku, in prora" (k. 327).

Na tym można zakończyć przegląd kilku grup zapisów pleiologicznych i przystąpić do analizy bogatej ilościowo i treściowo grupy kontekstów nawigacyjnych.

(c.d.n.)

Dyskutujemy!

PROJEKT OZNAKI POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO



Przesyłam projekt oznaki PTN. Projektując ją brałem pod uwagę, że po zmniejszeniu jej do wielkości rzeczywistej, tj. do średnicy około 2 cm wszelkie szczegóły zbyt drobne poprostu nie będą widoczne.

Proponowałbym wykonanie oznaki z białą i czarną emalią. Jedynie linie konturów byłyby metalowe i wystawały ponad tło. W wersji obecnej starałem się zbliżyć możliwie do syntezy różny wiatrów, z zachowaniem myśli przewodniej, że PTN jest dla swych członków kierunkiem orientacyjnym w ich pracach w dziedzinie nautologii.

Jerzy Stępień

Biol. Mors. 5, 1958

Recenzje i omówienia

Zbigniew Ż a b i ń s k i: AWARIA WSPÓLNA W PRAWIE STAROŻYTNYM
I WCZESNOŚREDNIOWIECZNYM

"Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie" 1957,
nr 2, s. 221-247.

O publikowana w Zeszytach Naukowych Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie część większej pracy Z. Żabińskiego obejmuje dwa podstawowe zagadnienia: pojęcie awarii wspólnej i historię prawa awarii wspólnej.

Pierwsze zagadnienie składa się z trzech zasadniczych członów: rozważań na temat szkody morskiej, omówienie interesów stron uczestniczących w awarii wspólnej oraz teoretycznego uzasadnienia instytucji awarii wspólnej i jej powstania. Szczególnie interesujące jest ujęcie teoretycznych poglądów i ich systematyzacja na teorie umowne albo quasi umowne oraz teorie zrzeszeniowe uznające awarię wspólną za szczególny przypadek spółki, bądź inny stosunek zrzeszeniowy istniejący pomiędzy wszystkimi osobami zainteresowanymi w wyprawie, czyli między przewoźnikiem a właścicielami ładunku oraz ewentualnie także załogą statku.

Wstępna część pracy została, w oparciu o materiał źródłowy, rozbudowana w dalszym jej historycznym członie, obejmującym: prawo starożytnego Wschodu, prawo rzymskie i wreszcie - prawo średniowieczne. Należy z uznaniem podkreślić poważną dokumentację historyczną tej części. Oparta jest ona, między innymi, zarówno na prawie rodyjskim, jak na jego recepcji w Digestach, przy czym właśnie *Lex Rhodia de iactu*, według poglądu autora, wydaje się stanowić główną treść recepcji, przy równoczesnym powiązaniu instytucji awarii wspólnej z systemem skarg rzymskich. Autor wskazu-

Je na przemiany zasad rządzących awarią wspólną w prawie starożytnym i wczesnośredniowiecznym, poczynając od zasady res perit domino, a dochodząc do zasady wyrównania szkody w drodze składek osób zainteresowanych, gdy towar został wyrzucony za burtę dla ulżenia statkowi. Autor zaznacza przy tym, iż rozwój instytucji awarii wspólnej w prawie rzymskim, a ściślej w Digestach, doznał w czasach późniejszych zahamowania, co się wyraźnie zaznacza w prawie amalfitańskim (Tabula de Amalfi), a co według niego przypisać należy ogólnemu cofnięciu się poziomu kulturalnego tego okresu i jego refleksom także w prawie morskim. Dla ścisłości należy zaznaczyć, iż przy cytowaniu literatury zajmującej się zagadnieniem awarii wspólnej autor uwzględnił tylko prace wydane w pierwszych latach powojennych, pomijając opracowania późniejsze, jak na przykład pracę Konrada Rogóyskiego i Wacława Zagrodzkiego pt. Awaria wspólna (W-wa 1952) oraz cykl Mariana Rugeta omawiającego to zagadnienie na łamach "Transportu i Spedycji" w roku 1950, które dla ogólnego naświetlenia tematyki stanowią niewątpliwie cenny przyczynek.

Regina Maciejewska

"R O C Z N I K G D A Ń S K I" ---- T O M C Z T E R N A S T Y
Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku, Gdańsk 1955
druk: 1958, ss. 524.

Tom 14. "Rocznika Gdańskiego" zawiera w dziale "ROZPRAWY" 12 pozycji, w dziale "SYLWETKI DAWNYCH GDAŃSZCZAN" - 1 pozycję, w dziale "MATERIAŁY" - 10 pozycji, "SPRAWOZDANIA" - 5 pozycji i "RECENZJE" - 6 pozycji. Zanotujemy tutaj tylko te, które interesują bezpośrednio naszych czytelników.

Pierwszą taką pozycją jest artykuł Stanisława M a t y s i k a pt. ZE STUDIÓW NAD PRZESZŁOŚCIĄ KONOSAMENTU. O NAJSTARSZYCH KONOSAMENTACH ZACHOWANYCH W ARCHIWUM GDAŃSKIM (s. 166-179). - Po krótkim zarysie historii rozwoju konosamentu (dokument ten powstał i rozwijał się w żegludze śródziemnomorskiej, w żegludze hanzeatyckiej do wieku XVI nie był znany) autor przechodzi do omówienia kilku konosamentów zachowanych w Wojewódzkim Archiwum w Gdańsku, dotychczas nie ogłaszanych drukiem: cztery z nich, najstarsze, wystawione zostały w latach 1590 i 1591. Warto zwrócić uwagę czytelnika

Biol. Not. 5, 1958

25

ników na to, że pierwszy konosament jest najstarszym znanym i zachowanym tego rodzaju drukiem w języku holenderskim, piąty zaś formularzem niewypełnionym. Konosamenty te autor przedrukowuje (s. 174-176) i daje ich fotokopie. Przedrukowuje też (na s. 177-179) siedem formularzy już ogłaszanych drukiem w różnych wydawnictwach XVIII i XIX wieku oraz nam współczesnych. Artykuł swój autor kończy słowami:

"W biurach polskich przedsiębiorstw żeglugowych i handlu zagranicznego wystawia się i przyjmuje obecnie corocznie i w Gdańsku, i w Gdyni, i w Szczecinie setki i tysiące konosamentów. Wprawdzie są one nieco odmienne w swej treści od tych, które spoczywają w Archiwum Gdańskim, przecież nie zmieniała się ich strona formalna; stanowią nadal potwierdzenie odbioru ładunku dla dokonania przewozu i zobowiązanie do wydania go po przewiezieniu. Ten przykład przetrwania w morskim obrocie handlowym istoty, nazwy i po części formy dokumentu przez ponad 360 lat, w ciągu trzech kolejnych formacji społeczno-gospodarczych, jest dowodem, że w starej formie można wyrazić nową treść. Zarówno konosament z 1590 r., jak i te z 1955 r. mają służyć temu samemu celowi; ułatwić pokojową wymianę handlową drogą morską, która winna łączyć wszystkie narody."

W artykule pt. **OCHRONA HANDLU NA MORZU PRZESZŁOŚCI I W LATACH 1780-1783. NA PRZYKŁADZIE RŁBLĄGA.** (s. 207-229) Stanisław Gierszewski rozważa zagadnienie ochrony żeglugi i handlu morskiego podczas wojny angielsko-francuskiej w latach 1780-1783 oraz skuteczności tej ochrony przy pomocy traktatów międzynarodowych.

W dziale "Materiały" Jerzy Pertek w artykule pt. **AKTA I DIARIUSZ KOMISARZY OKRĘTOWYCH ZYGMUNTA III** (s. 375-404) daje niektóre informacje specjalnie zasługujące na uwagę, dotyczące odnalezionych przez siebie w grudniu 1954 roku w Bibliotece Miejskiej w Gdańsku (obecnie Bibliotece Gdańskiej PAN) zupełnie nieznanych, od przeszło 300 lat niewykorzystanych, a jak się okazuje rewelacyjnych źródeł rękopiśmienniczych do dziejów floty polskiej w latach 1627-1628.¹

Na s. 414-416 tenże autor pisze o **GDAŃSKICH OKRĘTACH KAPER-**

1. Odnalezione źródła są obecnie w opracowaniu i będą wydane drukiem przez Gdańskie Towarzystwo Naukowe.

SKICH W OKRESIE SZWEDZKIEGO POTOPU.

NAJSTARSZE POLSKIE ORDYNACJE DLA MIERNIKÓW ZBOŻOWYCH MIASTA GDAŃSKA Z LAT 1584, 1620 i 1623 podaje Czesław B i e r n a t (s. 335-441). Ordynacje te ogłoszone były w języku polskim.

Tenże autor na s. 420-428 daje MATERIAŁY DO DZIEJÓW FLOTY GDAŃSKIEJ W LATACH 1694-1850. - Po omówieniu przyczyn zmniejszenia się ilościowego floty gdańskiej poczynając od wieku XVI i po przedstawieniu bazy źródłowej autor daje tabelaryczne zestawienie liczby statków według pojemności, liczby właścicieli okrętów według liczby posiadanych statków i według tonażu oraz zestawienie zbiorcze.

W dziale "Recenzje" znajdujemy ciekawe zestawienie trójgłosu dwóch historyków i filologa: sprawy polityczne, sprawy wojskowe i sprawy edytorsko-filologiczne na marginesie książki Mariana Krwawicza pt. "Walki w obronie polskiego wybrzeża w r. 1627 i bitwa pod Oliwą" (Warszawa 1955)¹. Edmund C i e ś l a k obok krótkiego omówienia pracy Krwawicza porusza sprawę stosunku Gdańska do planów i poczynañ państwa polskiego na morzu w pierwszej połowie XVII wieku, podkreślając jej złożoność (s. 493-498). Następnie Wacław O d y n i e c przedstawia warunki w jakich walczyły i odnosły sukcesy wojska polskie w omawianym przez Krwawicza okresie (s. 499-500). Wreszcie Bernard J a n i k zajmuje się metodą wydawniczą zastosowaną w książce Krwawicza w odniesieniu do opublikowanych w niej dwóch dokumentów (jednego w języku nowo-wysoko-niemieckim, drugiego w języku niderlandzkim) dotyczących tzw. bitwy pod Oliwą.

Pracę Wacława Odyńca pt. Lądowo-morska obrona wybrzeża polskiego w rejonie Pucka w latach 1626-1629 opublikowaną w wydawnictwie "Studia i Materiały do Historii Sztuki Wojennej" T. I: 1954, s. 446-467 omówił Jerzy P e r t e k. (s. 505-507).

Trzecią interesującą nas recenzją są uwagi Gerarda L a b u d y o pracy Otto Lienaua pt. Das Schiff auf der Bronzetür am Dom von Gnesen ("Zeitschrift für Ostforschung" T. I: 1952, s. 516-524). - Recenzent, wychodząc z założenia rodzimości polskiej sztuki żeglarskiej i skutniczej, nie podziela poglądu Lienaua, jakoby wskazane przez niego analogie wyobrażonej na drzwiach gnieźnieńskich łodzi św. Wojciecha do łodzi morskich miałyby być pochodzenia wikingского.

Nie można oczywiście zaprzeczyć, że pewne zdobyczne tech-

1. Por. recenzję J. Pertka, ogłoszoną w "Kwartalniku Historycznym" 1955, nr 3 i J. Teodorczyka w "Przeglądzie Historycznym" 1956

niczne były przez Słowian zapożyczone u sąsiadów, ale stąd daleko jeszcze do twierdzenia, że każda łódź znaleziona na terenie Słowiańszczyzny musiała być wytworzona przez Wikin-
gów tylko dlatego, że przypomina ona łodzie używane na te-
renie Skandynawii.

Łabuda dodaje, że jego uwagi w niczym nie pomniejszają wartości technicznych ustaleń Lienaua, "które wymagają sprawdzenia ze stro-
ny fachowców."

Łodziami św. Wojciecha z drzwi katedry w Gnieźnie, jak również artykułem Lienaua należy się więc teraz zająć od strony historycz-
notechnicznej - dodajemy od siebie.

Kończąc przegląd nautologicznych pozycji czternastego tomu "Rocznika Gdańskiego" wskażemy jeszcze, że znajduje się w nim tak-
że, dokonane przez Pawła G r o t h a, omówienie odnalezionego w
Archiwum Gdańskim egzemplarza relacji Boota z roku 1632, zawiera-
jącego odrębne rysunki, między innymi szkice o tematyce morskiej:
okręty i port w Piławie oraz panoramy miast nadwiślańskich, na
których Boot umieścił także szkuty i łodzie (w omówieniu użyto o-
kreślenia "żaglowe łodzie i b a r k i!"). To nowoodkryte źródło
ikonograficzne wskazujemy także naszym historykom techniki skut-
niczej.

Zygmunt Brocki

Przemysław S m o l a r e k: Z DZIEJÓW P O L S K I E J F L O T Y
Biblioteczka TWP. Seria: Nauki społeczne, Warszawa 1957,
ss. 60 + 4 nlb. + 19 ryc.

Prawie rok temu ukazała się w sprzedaży broszura pod podanym
wyżej tytułem. Autorem jej jest kustosz działu morskiego Muzeum
Pomorza Zachodniego w Szczecinie, badacz szkutnictwa słowiańskiego
- dr Przemysław Smolarek.

Na całość publikacji składają się trzy rozdziały. W pierwszym
zajmuje się autor słowiańską żegluga pomorską wczesnego średnio-
wiecza, w drugim problemami żeglugi śródlądowej, a ostatnim żeg-
lugą wojenną. Pracę otwierają "uwagi wstępne" (s. 3-5), w których
wyjaśnia autor tytuł pracy (s. 5) oraz zwraca uwagę czytelnika na
braki naszej nauki historycznej w zakresie badań nautologicznych

W posłowie natomiast ("Wnioski", s. 60-61) stawia słuszną tezę, że podstawą potęgi morskiej Słowian nadbałtyckich w czasach wczesnego średniowiecza były: szeroka granica morską, morskie i rzeczne porty, oraz flota (s. 60). Te wszystkie elementy posiadamy dzisiaj. Droga do dobrobytu jest więc otwarta!! Prowadzi jednak poprzez rozwój gospodarki morskiej!

Trzeba zwrócić uwagę na pewien ważny szczegół, który ujęć może uwagę czytelnika. Na poruszoną przez siebie tematykę autor stara się spojrzeć z nowego, nautologicznego, punktu widzenia;

"W ostatnim dziesięcioleciu ukazało się wiele cennych publikacji o charakterze przyczynkowym, naświetlających szereg ważnych momentów naszej gospodarki bądź polityki morskiej, a także organizacji i historii samej floty. Karol Górski w pracy - "Polska w zlewisku Bałtyku", Gdańsk 1947 r., a Władysław Konopczyński w publikacji - "Kwestia bałtycka do XX wieku", Gdańsk 1947 r. omówili dziejowy stosunek Polski do morza. Niemniej, analizując ten dorobek z punktu widzenia potrzeb nautologii dochodzimy do wniosku, że cechuje go częstokroć przypadkowość. Jest ona następstwem braku w Polsce instytucji naukowych o charakterze historycznomorskim. Z tego powodu badacze nasi zajmują się badaniami nautologicznymi w pewnym sensie na marginesie swoich właściwych zainteresowań"(s. 3-4).

Podaje również w przypisie na s. 4 definicję nautologii;

"Nautologia - to termin używany ostatnio dla określenia badań nad historycznym rozwojem całokształtu zagadnień gospodarki i kultury morskiej" (s. 4).

Wspomniane rozdziały zostały podzielone na szereg podrozdziałów poświęconych różnym problemom. I tak; rozdział pierwszy ("Żegluga pomorska wczesnego średniowiecza", s. 5-21) składa się z niewydzielonego osobnym tytułem wstępu oraz pięciu podrozdziałów. W pierwszym ("Główne szlaki żeglugi bałtyckiej około X wieku", s. 8-9) wspomniął o głównych drogach morskich i największych ośrodkach handlu morskiego tych czasów (Hedeby, Wolin i Truso, Birkę i Sigtunę oraz Nowogród), w drugim wymienił szereg ważniejszych portów słowiańskich ("Porty słowiańskie", s. 9-11). Podrozdział trzeci poświęcił szkodnictwu słowiańskiemu ("Konstrukcja słowiańskich statków", s. 12-14), a czwarty korsarstwu i handlowi ("Handel morski i korsarstwo", s. 14-15). W ostatnim ("Wyprawy wojenne flot słowiań-

skich", s. 16-21) dał krótki przegląd działalności kupiecko-wojennej Słowian. Przytoczył również obszerny wyjątek z sagi skandynawskiej o wyprawie konungahellskiej Racibora (r. 1136) wg opracowania K. Pieradzkiej (s. 18-20).

W rozdziale drugim ("Polska żegluga śródlądowa", s. 21-32) złożonym ze wstępu (nie wydzielonego również osobnym tytułem, s. 21-22) i pięciu podrozdziałów, przedstawił autor; w pierwszym, dzieje walk Polski o obszar delty wiślanej ("Walka o ujście Wisły i sprawa Gdańska", s. 22-25), w drugim, wspominał o przywilejach spławowych szlachty ("Technika spławu rzeczno", s. 25-26); w trzecim, poruszył sprawy portów rzecznych ("Przystanie", s. 26-27), a w dwóch ostatnich zapoznał czytelnika z rodzimymi pojazdami wodnymi ("Statki rzeczne", s. 27-29) i życiem załóg ("Załogi", s. 29-32).

Rozdział trzeci, najobszerniejszy, poświęcony jest problemom wojennomorskim ("Organizacja polskiej floty wojennej", s. 32-60). Składa się on z siedmiu podrozdziałów i, jak poprzednio, krótkiego wstępu (bez tytułu). Podrozdział pierwszy zawiera krótkie dzieje naszego programu morskiego ("Polski program morski", s. 33-36) od rozbitcia dzielnicowego poczynając do połowy XVII stulecia, a drugi uwagi o powstawaniu organizacji flot wojennych ("Powstanie flot wojennych na Bałtyku", s. 36-39). Osobny podrozdział, trzeci, podaje ogólne wiadomości o kaperstwie ("System kaperski", s. 29-41). W podrozdziale następnym, czwartym, wspominał autor o naszych władzach morskich ("Polskie urzędy morskie", s. 42-44); Komisji Morskiej i Komisji Okrętów Królewskich. W piątym o zagadnieniu bardzo istotnym a nie rozwiązany - bazach wojennych ("Brak portu wojennego", s. 44-48), a w dwóch ostatnich o naszych okrętach ("Polskie okręty wojenne", s. 48-57) i ich załogach ("Załogi okrętów wojennych", s. 57-60), warunkach życia i dyscyplinie.

W krótkiej publikacji popularnej nie sposób było przedstawić całe dzieje naszego handlu morskiego i śródlądowego oraz dzieje naszych marynarek. Gdyby autor ograniczył się do jednego problemu, do przedstawienia np. dziejów naszego transportu wodnego, względnie dziejów wojenno-morskich praca byłaby bardziej zwarta.

Szkoda, że praca dra Smolarka nie posiada metryczek podających nazwiska autorów rycin, ich charakterystykę i tytuły dzieł, z których zostały reprodukowane.

Władysław A. Drapella

Kronika Towarzystwa

(początek na s. 2.)

morskiego rozmaitych narodów, przytem dokładnie notował morskie wyrazy. Na podstawie wieloletniej i sumiennej pracy A. Jala ułożył wielki poliglotyczny leksykon morski, w którym znajdują się francuskie, greckie, łacińskie, włoskie, hiszpańskie, portugalskie, katalońskie, islandzkie, grenlandzkie, anglo-saksońskie, angielskie, niemieckie, holenderskie, duńskie, szwedzkie, nowogreckie, tureckie, rosyjskie, horwackie, (ilirsko-dalmatyńskie), wołoskie, polskie, węgierskie i niektórych azjatyckich narodów terminy morskie.

A. Jala objął również i morskie terminy niektórych śródziemnomorskich narzeczy.

A. Jala najwięcej przebywał we Włoszech, gdzie pracował w archiwach i bibliotekach.

W międzyczasie miał on dużo styczności z żeglarzami-praktykami lub też ci ostatni mu zbierali i dostarczali materiały do morskiej mowy. Tak więc do rosyjskiej terminologii morskiej zasięgał porady od załogi niejakiego rosyjskiego brygu, a na trabakuli (dalmatyńska barka) A. Jala zanotował cały szereg wyrazów morskich, które były używane na iliryskich i dalmatyńskich statkach.

Do polskiej terminologii morskiej A. Jala wykorzystał bogatą spuściznę literacką i wyrazy, które używali polscy flisacy na rzekach.

O innych kontaktach i wymianie prac napiszemy w następnym numerze "Biuletynu".

B.D.

Z DZIAŁALNOŚCI ODDZIAŁU GDAŃSKIEGO

W dniu 23 lutego br. odbyło się w gmachu Szkoły Rybołówstwa Morskiego w Gdyni zebranie plenarne Oddziału Gdańskiego PTN. Zebranie otworzył Przewodniczący Zarządu Oddziału mgr W. A. Drapella a prowadził Zastępcę Przewodniczącego Rady Głównej kmr Karol Zagrodzki.

Sprawozdanie z pracy Oddziału za okres od 25.IV.1957 do 21.II.1958 złożyła sekretarka Zarządu mgr Jadwiga Poterałowicz. Rezygnacja W.A. Drapelli ze stanowiska Przewodniczącego nie zo-

stała przyjęta. W związku z ustąpieniem z Zarządu p. Heleny Kawianki i mgr Z. Pary - zebrani powierzyli obowiązki skarbnika Oddziału mgr Adamowi Muszyńskiemu, a zastępcy skarbnika inż. Tadeuszowi Netzlowi.

Zebrani powołali również sekcje naukowe: humanistyczną, techniczną i ekonomiczno-prawną. Skład sekcji podamy w jednym z najbliższych numerów "Biuletynu".

Po zebraniu dr Przemysław Smolarek wygłosił referat pt. "Program badań nad rozwojem techniki szkodniczej w Polsce", który wywołał ciekawą dyskusję.

I.G.

Cena zł 5.-

ST

PIS TREŚCI

Kronika Towarzystwa	2
Władysław Kowalenko: Geneza Katedry Historii Żeglugi i Polityki Morskiej	3
Waldemar Niemotko: Sytuacja prawna maklera morskiego w rozwoju historycznym	13
Komunikat Towarzystwa	17
Władysław A. Drapella: Dykjonariusz łacińsko - polski Mączyn- skiego (III)	18
Jerzy Stępień: Projekt oznaki PTN	23
Recenzje i omówienia	24
Kronika Towarzystwa	31

Wydawca: R A D A G Ł Ó W N A P O L S K I E G O T O W A R Z Y S T W A N A U T O L O G I C Z N E G O

REDAKTOR Mgr Jadwiga Poterałowicz

Adres: Sekretariat Generalny PTN, Redakcja i Administracja "Biuletynu Nautologicznego", Gdynia 10-Orłowo, ul. Przebendowskich 3 m.4
Telefon 92-51

Członkowie Towarzystwa otrzymują czasopismo w ramach składki członkowskiej, osoby trzecie w prenumeracie; zł 60 rocznie, zł 30 półrocznie i zł 15 kwartalnie. Prenumeratę prosimy wpłacać na rachunek czekowy: PKO-Gdynia, 1 Oddział Miejski, Nr 11-9-166, Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Rada Główna, Biuletyn Nautologiczny, lub przekazem pocztowym z zaznaczeniem celu wpłaty. Prenumeratę przyjmują również Zarządy Oddziałów, Gdańskiego, Poznańskiego i Szczecińskiego oraz Delegatura Krakowska, w Warszawie (dla placówek PAN Ośrodek Rozpowszechniania Wydawnictw Naukowych PAN w Pałacu Kultury i Nauki. Prenumeratę zagraniczną "Ars Polona".

Nakład 1000 egz. Powielono w Pracowni Poligraficznej Ośrodka Bibl. i Dokument. Naukowej PAN w Warszawie, ul. Nowy Świat 72. Pałac Staszica.