

BIBLIOTEKA
Instytutu
Morskiego
w Gdańsku

MO 32511

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK

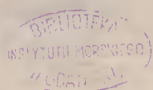


GDYNIA

ROK I

CZERWIEC 1958

NR 6



Na okładce: Statki babilońskie ze sterami drygawkowymi. Pieczęć z okresu babilońsko-elamickiego (XX w. s. e.).
Na s. 3.: Łódzie egipskie. Relief na kości słoniowej. Ułomek z Hierankopolis (czwarte tysiąclecie p. n. e.).
Obydwa dokumenty ze zbiorów reprodukcji W. A. Drapelli.
Ozdoby graficzne i napisy art. mal. Marii Epstein-Właziowskiej.
Układ graficzny tekstów i przygotowanie techniczne numeru do druku Zofii Drapellowskiej.

KONKURS

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE I REDAKCJA "TYGODNIKA MORSKIEGO" ogłaszają konkurs na pamiątki ludzi zawodem związanych z morską, gospodarką i techniką morską oraz śródlądową gospodarką wodną, a więc MARYNARZA, RYBAKA, STOCZNIOWCA, PORTOWCA itp. Treści pamiątki powinien być szczegółowy OPIS DROGI UCZESTNIKA KONKURSU DO WYBRANEGO ZAWODU.

Celem konkursu jest zebranie materiałów potrzebnych do badań naukowych nad kształtowaniem się warunków pracy i zdobywania zawodu przez wymienione kategorie pracowników.

Brak dokładnego rozeznania w rzeczywistych stosunkach panujących w wspomnianych dziedzinach pracy był przyczyną opóźnień, błędów i zmarnowanych szans oraz bardzo bolesnych niepowodzeń życiowych wielu ludzi. Dlatego rozpoczęcie gromadzenia tego rodzaju materiałów przez PTN powinno znaleźć szerokie poparcie społeczeństwa. Wypowiedzi uczestników konkursu będą miały tym większą wartość im dokładniej i rzetelniej zostaną napisane. Dla badań socjograficznych konieczne jest, aby uczestnicy konkursu nie poprzestali na samym podaniu faktów, lecz postarali się uzupełnić je odtworzeniem swego ówczesnego stosunku do przeżywanych wydarzeń, gdyż niewątpliwie wielu z nich spotkało się z takimi, które uważało za słuszne i normalne albo za niewłaściwe i krzywdzące, złe.

Spodziewamy się, że w ogłoszonym konkursie wezmą udział nie
(ciąg dalszy konkursu na str.28)



10189

23415



WŁADYSŁAW ANTONI DRAPEŁLA



PRÓBA USTALENIA OKRESOWOŚCI DZIEJÓW NAWIGACJI

Rozwój wiedzy nawigacyjnej, rozpatrywany z nautologicznego punktu widzenia, przedstawia się jako ciekawy proces o silnie występujących cechach charakterystycznych i wielotysiącletniej tradycji. Z uwagi na swój charakter i funkcję, jaką pełni w rozwoju żeglugi, proces ten należy do grupy procesów pleiologicznych. Obydwa procesy: żeglugi i nawigacji swymi początkami sięgają odległych epok historycznych. Gdy jednak rozwój żeglugi kształtował się pod wpływem przede wszystkim bodźców ekonomiczno-politycznych, to rozwój nawigacji uzależniony był od rozwoju pewnych dyscyplin naukowych i umiejętności praktycznych (miernictwa, prognostykarstwa, gwiazdoznawstwa) oraz od rozwoju budowy narzędzi.

Pragnąc ustalić periodyzację dziejów nawigacji trzeba wziąć pod uwagę te kryteria, które bierze się przy ustalaniu okresowości różnych procesów techniczno-rozwojowych, kształtujących się - jak wiemy - odmiennie od periodyzacji ogólnej dziejów.

Poswięcony temu zagadnieniu nieco uwagi i z tego jeszcze względu, że autorzy dziejów żeglugi, najczęściej przygodni lub wypróbowani sympatycy spraw morskich ale nie posiadający ani wykształcenia historycznego, ani wiedzy fachowej, w pracach swych nie potra-

Bibl. Naut. 6, 1958

fią w sposób zadowalający przedstawić dziejów obu procesów: żeglugowego i nawigacyjnego. Z treści ich wywodów wynika również, że w dziejach nawigacji nie orientują się zupełnie, a często nie tylko pojęcia żeglugi i nawigacji, ale również dzieje żeglugi i nawigacji traktują jednoznacznie.

Oto dwa przykłady:

W r. 1951 ukazała się w Belgii książka Raula Grabbé pt. "Od piregi de statków ateryowych". Praca ta, napisana pięknym językiem, omawia dwa cykle rozwojowe. W pierwszym, powszechnym, przedstawił autor dzieje statku i żeglugi, w drugim, narodowym, dzieje morskie Belgii. Wiedzy nawigacyjnej poświęcił Grabbé właściwie tylko rozdział XIV pt. "La science de la navigation" (s. 285-93) liczący niecałe osiem stron oraz drobne wzmianki w innych rozdziałach. Dysproporcja wyraźna jeżeli się zważy, że dziejom żeglugi powszechnej poświęcił autor prawie 350 stron, i jeżeli się pamięta, że dzieje nawigacji liczą sobie tyle tysiącleci, co dzieje żeglugi.

Wspominany rozdział, właściwie rozdziałek, podzielił Grabbé na cztery podrozdziały. W pierwszym z nich ("La navigation dans le passé") zadowolił się pobieżnym przedstawieniem dziejów nawigacji do ca XVII stulecia. W drugim ("La détermination de la latitude et de longitude") wspomniął o zagadnieniu niesmiernie ważnym: ustalania pozycji okrętu na morzu i przyrządach nawigacyjnych, w trzecim ("Le calcul de la vitesse") o szybkości, a w ostatnim ("La navigation moderne") o współczesnych pomocach nawigacyjnych.

Zasadniczym błędem ujęcia tematu jest niezrozumienie przez autora funkcji jaką nawigacja spełnia w procesie żeglugi. Stąd takie błędy, jak włączenie do nawigacji problemów najtypowszych dla żeglugi, a więc sezonowości (s. 287) lub modernizacji urządzenia sterowego (s. 288)¹.

¹ Por. moje obszernie omówienie tej książki w numerze 2 z 1956r.,

W r. 1956 ukazała się w Polsce książka Bolesława Kozłowskiego pt. "Dzieje okrętu". Kozłowski podobnie jak Crabbé, nie potrafił uwolnić się od denerwującej manieri mieszania wiadomości bez dokonania wyboru. Autor polski cykl zasadniczy, powszechny, również przeplata dwoma cyklami narodowymi (polskim i rosyjskim)², a cykl nawigacyjny, również powszechny, przyczepia sztucznie do głównego, zasadniczego cyklu stanowiącego przedmiot pracy.

Rozwojowi wiedzy nawigacyjnej poświęca obszerny podrozdział pt. "Jak nautyka stawiała się nauką" (s. 166-180) i część podrozdziału następnego pt. "O "Santa Marii", "Ninie" i Kolumbie jako nawigatory" (s. 189-191). Autor ogranicza się do podania kilku szczegółów i wymienienia niektórych przyrządów nawigacyjnych.

Kozłowski błędnie interpretuje definicję nawigacji, ma też błędny pogląd na funkcję nawigacji w procesie żeglugi (= pływania)³. Rozpoczynając podrozdział, w którym zapoznaje czytelnika ze statkami Kolumba i wiedzą nawigacyjną admirała, pisze:

"W ciągu półwiecza poprzedzającego pierwszą wyprawę Kolumba (1492-1493) w budowie i ożaglowaniu statków morskich, a przede wszystkim karawel, dokonano niewątpliwie wielu ulepszeń. Poza tym nawigację drugiej połowy w. XV cechowało już dobre na ogół opanowanie manewrowania, oparte na doświadczeniach i praktyce całych pokoleń żeglarzy i na najnowszych postępach w ożaglowaniu, związanych z żaglem trójkątnym" (s. 181)⁴.

Wystarczy otworzyć każdy z kilku w Polsce wydanych podręczników nawigacji, aby się przekonać o tym, że nawigacja nie obejmuje wie-

s. 391-405 "Kwartalnika Historii Nauki i Techniki" pt. "Od tradycyjnego do nautologicznego opracowania dziejów żeglugi. Parę uwag na marginesie książki, Raul C r a b b é, De la pirogue aux navires atomiques." Bruxelles 1951, s. 2 nlb. + 492 + 48 tabl. fot."

² "Karty z dziejów polskiej bandery" (s. 205-218), "Czego dokonała Rosja" (s. 219-231).

³ Ponieważ wszystkie statki, aby spełniały swą rolę muszą się poruszać po wodzie (= pływać), pojęciem żeglugi - sensu largo - obejmuje nautologia i pływanie okrętu wojennego, a więc żeglugę wojenną. Istota zjawiska jest ta sama. Funkcje różne, w zależności - od typu statku lub roli jaką w danym czasie pełni.

dzy czy umiejętności manewrowania statkiem.

Dzieje nawigacji można śledzić przyjmując następujący, poniżej przedstawiony, układ okresowy. Nie jest on, oczywiście, najlepszy. Dalsze badania powinny dokonać w zaprojektowanym podziale rzeczowych korektur. Niemniej może być punktem wyjścia dla szczegółowych badań i dyskusyj.

Podzielmy więc dzieje nawigacji na następujące okresy:

1. nawigacji ejdetycznej,
2. nawigacji optycznej,
3. nawigacji optometrycznej,
4. nawigacji astromagnetycznej,
5. nawigacji astrometrycznej,
6. radionawigacji.

1

W okresie pierwszym, n a w i g a c j i e j d e t y c z n e j, wyobraźniowo-spostrzeniowej, żeglarsz prowadził swój prymitywny, niezwrrotny pojazd wodny (pień, tratwę) wzdłuż brzegu rzeki, jeziora czy zatoki morskiej. Swe wyobrażenia o przebytej i przebywanej drodze tworzył chaotycznie na podstawie obrazów spostrzeżonych lub wyimaginowanych (przewaga tych ostatnich), zniekształconych nadmierną wrażliwością zmysłową, nieznaną żywiołu wodnego oraz brakiem wszelkich praktycznych umiejętności; płynięcia z prądem, pod prąd, po wodzie rozfalowanej, omijania przeszkód, zachowywania kierunku, spostrzegania zmian atmosferycznych.

2

W okresie n a w i g a c j i o p t y c z n e j kierowanie nawet prymitywnym statkiem staje się rodzajem umiejętności praktycznej. Nabyta wiedza żeglarska pozwala na korygowanie wyobrażeń zmysłowych z pomocą doświadczeń przekazywanych z pokolenia na pokolenie. Obraz staje się optycznie bardziej zrozumiały i bliższy rze-

czywistości. Wrażliwość zmysłowa stopniowo tępieje. Deformacje powoli zanikają.

Człowiek tej epoki nabiera pewności w poruszaniu się po wodzie, nie tylko wzdłuż wybrzeża, ale i w znacznej od niego odległości.

Umie "szukać" i "trzymać" się drogi, znajdować punkty charakterystyczne (orientacyjne) na brzegu, na prądzie, na wybrzeżu morskim (wysokim), przewidywać zmiany pogody, wnioskować o nich z zachowania się ptactwa i ryb, oceniać siłę i kierunek wiatru. Obserwacja wschodów i zachodów słońca doprowadziła do wyznaczenia strony zachodniej i wschodniej, a obserwacja gwiazdzistego nieba do odkrycia gwiazd wyróżniających się jasnością czy kolorem, lub gromad gwiazdnych i ich nazwania. Obserwacja nieba w różnych porach roku doprowadziła do wyznaczenia gwiazd i gwiazdozbiorów zachodzących i nie znikających z pola widzenia oraz poznania drogi gwiazd w ciągu nocy.

3

W okresie nawigacji optycznej rozwój miernictwa oraz innych umiejętności praktycznych pozwala na korygowanie wiedzy optycznej o przebywanej drodze wodnej z pomocą kryteriów, których doskonałość współcześnie przeceniano, a mianowicie różnego typu i rodzaju miar: odległości, powierzchni, ciężaru, etc.

Wielką pomocą była umiejętność znajdowania kierunku w dzień i w nocy, w czasie pogody i niepogody oraz dokładna znajomość topografii pewnych obszarów wodnych i miejscowych warunków hydronawigacyjnych np. w deltach rzek, w zatokach i fiordach, na obszarach wyspiarskich, w pasie wybrzeży, w cieśninach itp.

⁴ Równie obszernie omówienie książki Kozłowskiego, chociaż skrócone, na życzenie Redakcji, do połowy powinno się ukazać w tym roku w numerze 3 lub 4 "Kwartalnika Historii Nauki i Techniki".

W okresie nawigacji astromagnetycznej żeglarz otrzymał do ręki wspaniały, żywy instrument - igłę magnetyczną - pozwalającą na pływanie po pełnym morzu, na przepływanie, w dzień i w nocy znacznych przestrzeni wodnych i utrzymywanie kierunku.

W tej epoce otrzymuje żeglarz do ręki jeszcze inną pomoc nawigacyjną - prymitywną mapę, której siatkę tworzą główne kierunki wiatrów. Ilość głównych kierunków wiatrów naturalnie wzrosła.

W okresie nawigacji astrometrycznej ilość instrumentów nautycznych wzrasta. Wiedza o świecie staje się tajemnicą żeglarzy i zdobywców oraz uczonych i oświeconego, bogatego tłumu wybrańców zapewniającego pokoje królewskich, książęcych i arcybiskupich pałaców oraz gildii kupieckich i gminu portowego.

Świat został jako tako poznany, opłynięty i wymierzony. Przyszły udoskonalone, materiały pomocnicze ułożone w formie tablic, ujęte w formy zaleceń, opisów i instrukcyj. Mapa morska przestaje być efektownym obrazem, staje się ekranem ułatwiającym planowanie drogi i utrwalającym jej kształt.

W okresie ostatnim dominującą rolę odgrywa radiogoniometria. Łączy swoje znaczenie. Czy żeglarza zastąpiły precyzyjne instrumenty. Istota pozostała ta sama co w nawigacji optycznej - jest nią n a m i a r! Najpierw robiony "na oko", potem za pomocą prymitywnych reguł mierniczych, wreszcie za pomocą niezwykle czułych instrumentów radiokierunkowych.

++

++

We wszystkich epokach stosujących coraz bardziej precyzyjne metody znajomość drogi i pozycji okrętu jest zagadnieniem podstawowym

wym. Znajomość szlaku zdobywano w dwojaki sposób;

a) pośredni - w tym wypadku żeglarz, sternik czy dowódca okrętu gromadzili wiadomości zasłyszane od ludzi morza lub ludności nadmorskiej wsi, miast i portów (wywiad nawigacyjny). Wiadomości te były często fałszowane,

b) bezpośredni - w tym wypadku odpowiedzialny za prowadzenie statku nauta, najczęściej sternik-pilot, zdobywał ją za pomocą doświadczenia osobistego: płynąc, osiadając na mieliznach, rozbijając się o rafy i skały, walcząc z wiatrami miejscowymi, z prądami, sondując ciągle nurt i obserwując nieustannie wybrzeże. Znajomość drogi lub dróg (na jakimś obszarze wodnym) utrzymywał w swej pamięci przepływając wielokrotnie tymi samymi szlakami, uprawiając rybołówstwo, pilotaż lub żeglugę.

++

++

W ciągu podanych okresów rozwojowych nawigacji możemy zaobserwować dwa nurty zmierzające w konsekwencji do tego samego celu; zapewnienia okrętowi podczas podróży maksimum bezpieczeństwa, a mianowicie:

- A. Wytwarzania coraz to doskonalszych środków do aktywnego działania i obrony, oraz doskonalenia się wiedzy o użyteczności i skuteczności tych środków.
- B. Wytwarzania coraz to bardziej dokładnych pojęć poznawczych i terminów pozwalających na krytykę środków i metod postępowania.

W fazie początkowej kształtowania się środków, będącej punktem wyjścia dla obu nurtów, człowiek wytworzył szereg umiejętności praktycznych:

- 1. Poruszania się w pewnym kierunku jednostki lub gromady, tak na lądzie, jak i na wodzie - i wracania do punktu wyjściowego. Nie będziemy dalecy od prawdy, gdy zaryzykujemy twierdzenie, że liczba

Boul. Naut. 6, 1958

znanych kierunków była niewielka. Umiejętność wyznaczania ich i posługiwania się nimi zależała od zdolności indywidualnych, szeregowych lub cech charakterystycznych terenu.

Głównymi były początkowo dwa kierunki astronomiczne: wschodni i zachodni, później dwa dalsze: północny i południowy; prócz tych od najdawniejszych czasów posługiwał się człowiek kierunkami przedmiotowymi: siedł w kierunku widocznych gór, płynął przez jezioro w kierunku widocznego punktu orientacyjnego itp. W tych wszystkich wypadkach k i e r u n e k był zawsze p r o s t y a o d l e g ł o ś ć ograniczona bystrością wzroku lub wielkością przedmiotu.

2. Posługiwania się obserwacją wzrokową (apostrozegawczość) lub pamięciową (pamięć przestrzenna) ułatwiającą szybkie zorientowanie się w jakimś terenie lub miejscu na wodzie i zapamiętanie cech charakterystycznych okolicy, miejsca, postoju, a więc np. położenia : raf, ławic, ujść rzek i potoków, kształtu brzegów, kierunku prądów i głębokości, kierunków wiatrów, punktów zaopatrzenia w wodę i żywność, wreszcie barw. Dużą pomocą było odszukiwanie punktów orientacyjnych ułatwiających określenie miejsca i branie namiarów.

Wiele faktów wskazuje na to, że już pod koniec okresu nawigacji optycznej, względnie w początkach epoki następnej, posługiwano się znakami w sposób, w jaki my się nimi dziś posługujemy w żegludze przybrzeżnej lub śródlądowej (znaki na wodzie i na brzegach). Nawigowanie z pomocą znaków orientacyjnych (oznakowania nawigacyjne-go) było cenną zdobyczą człowieka. Ułatwiała szukanie bezpieczniejszej drogi na obszarach niebezpiecznych dla żeglugi (wyspiarskich, ławicowych, rafiastych, nawiedzanych przez gwałtowne lub zmiennie wiatry), pozbawionych naturalnych cech charakterystycznych, względnie posiadających ich nadmiar. Naturalnie nawigacja tego typu możliwa była tylko na terenach śródlądowych i przylegających do wybrzeży morskich, względnie wyspiarskich, a więc na tych obszarach,

na których żegluga była ożywiona i uprawiano rybołówstwo. Znaki były również ważnym środkiem łączności, na przykład w okresach przemieszczania się ludności, a więc wędrówek i migracji, inwazyj oraz wszelkiego rodzaju wystąpień zbrojnych i demonstracyj.

3. Określania czasu przebytej drogi według dni, nocy, pór roku, lat, odmian księżyca, wschodów i zachodów gwiazd.

4. Określania odległości według dni, dni marszu, dni pływania, biegu człowieka lub zwierzęcia, rzutu kamienia, nośności łuku lub innej broni.

Te wszystkie umiejętności, które wymieniłem, ułatwiały pojedynczemu człowiekowi, a tym bardziej gromadzie, poznawanie okolicy, orientowanie się w niej i zasadniczych kierunkach, swobodne poruszanie się w jakimś obranym kierunku, w jakichś astronomicznych albo klimatycznych jednostkach czasu.

++

++

Reasumując podany wyżej materiał możemy powiedzieć, że nawigacja w epoce wspólnoty pierwotnej i w początkach epoki niewolniczej posługiwała się szeregiem umiejętności praktycznych, będących zasadniczymi elementami poznania nautycznego. Znajomość kierunków, czasu, odległości, zmian atmosferycznych, chwytywanie w lot cech charakterystycznych terenu, wyszukiwanie punktów orientacyjnych poszczególnych odcinków drogi, znajomość prądów, miejsc niebezpiecznych, głębokości, położenia rzek, przylądków, zatok, portów, to elementy podstawowe wykonywania służby nawigacyjnej, elementy te same - mimo upływu tysiącleci - które i dzisiaj w prowadzeniu statku po wodach śródlądowych lub morzach odgrywają decydującą rolę.

Jeżeli do tych umiejętności zasadniczych dodamy dalsze, które niewątpliwie ugruntowały przydatność pierwszych i otworzyły przed prymitywnym skutnictwem nowe perspektywy, skomplikowały żeglugę i

Biul. Naut. 6, 1958

udoskonaliły nawigację - ułatwiając:

- a) obliczanie prostych powierzchni (wcześniejsze od plastycznych i dużych, jak żegluga od rolnictwa) z pomocą kroków, stóp, dłoni, palców nabyte chociażby przy ścinaniu drzew, wiązaniu tratw, budowaniu dżubanek i prymitywnych łodzi-okrętów,
- b) określanie ciężaru (zatapialności pni, tratw, łodzi w wypadku nadmiernego obciążenia),
- c) oznaczanie objętości (pływanie na pęcherzach, wiązkach sioła lub papyrusu) i ładowności obiektu pływającego,
- d) obserwację i zabezpieczenie pni przed rotacją i łodzi przed wywróceniem się, które groziło utratą przewożonych "skarbów" (siekiei, maczug, haczyków na ryby, wędek, sieci, etc.) lub potopieniem dzieci i ludzi dorosłych,

to bez trudności zauważymy, że prażeglarz i naukler epok późniejszych posiadali prymitywną, ale praktyczną znajomość wszystkich podstawowych elementów nawigacji, a ponadto szkutnictwa i żeglugi. Ten komplet umiejętności praktycznych zachęcił żeglarzy do podjęcia z uporem uczonego i wiarą w zwycięstwo entuzjasty bardzo nierównej walki z potężnymi siłami wiatrów, rzek i jezior, mórz i oceanów.

W epoce następnej, trwającej od pierwszej połowy VI wieku starej ery do końca średniowiecza, wytworzył człowiek dostatecznie giętki i bogaty język marynarski, morskie pojęcia poznawcze, normy i terminy, nazwy i definicje. Ulepszył nawigację, udoskonalił żeglugę. Ustalił zasadnicze kierunki świata (wg wiatrów), wysubtelnił pojęcie drogi, czasu, odległości, bezpieczeństwa. Udoskonalił metody skutnicze i kształty okrętów. Stworzył plany i mapy. Opisał wybrzeża i porty. Skonstruował lub wydoskonalił przyrządy nawigacyjne, nauczył się używania igły magnesowej, określania w przy-

bliżeniu swego stanowiska i wytyczaniu swej drogi na mapie morskiej. Wybrzeża zostały poznane a wiedza nawigacyjna ugruntowana.

Podany wyżej zakres nawigacji i określony jej przedmiot wskazują na to, że proces kształtowania się wiedzy nawigacyjnej trwał tysiąclecia i nie może być tak ogólnikowo przedstawiony jak to uczynił Crabbé czy Kozłowski. Błędem w ujęciu tematu było niezrozumienie przez autorów funkcji jaką nawigacja spełnia w procesie żeglugi i brak wiadomości o dziejach nawigacji.

S T A N I S Ł A W L U D W I G



PROBLEM WYDOBYCIA OKRETU „VASA” ZATOPIONE- GO W PORCIE STOCKHOLM- SKIM PRZED 330 LATY

Wiosną ubiegłego roku działa w Szwecji społeczny komitet wydobywania okrętu „Vasa”. W pierwszym etapie przeprowadzono rozpoznanie sytuacyjne.

Okręt leży na dnie w normalnej pozycji, przy czym stępka znajduje się na głębokości 35,5 m, a kadłub zanurza się na 2 - 3 m w mule. Prace nurkowe, prowadzone przez uczestników kursu nurków marynarki wojennej, utrudnione są przez małą widoczność i duże ilości mułu. Poza tym utrudnia je jeszcze i ta okoliczność, że „Vasa” leży w ruchliwym miejscu portu, co powoduje częste przerwy w pracy nurków.

W opracowaniu znajduje się plan dalszych czynności ratowniczych. Przede wszystkim bada się wytrzymałość kadłuba. Istnieją przypuszczenia, że dębina i połączenia drewniane na kołki zachowały nale-

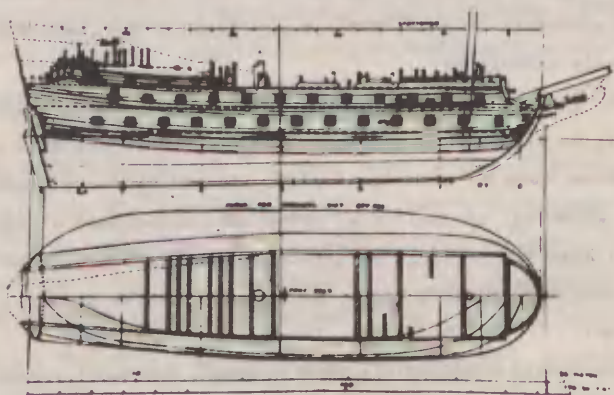
żyłą wytrzymałość, okucia żelazne natomiast uległy całkowitej korozji.

Wymiary kadłuba wynoszą: długość 50 m, szerokość 12 m, wysokość około 12 m. Ogólny ciężar statku oceniany jest na około 750 t.

Po częściowym spłukaniu mułu i wypłukaniu pod kadłubem kilku tuneli do założenia stropów planuje się wzniesienie kadłuba za pomocą pontonów i przesunięcie na płytkie miejsce, na którym przygotuje się ostateczne wydobycie go z wody.

Po pracach konserwacyjnych, które zapewne przeprowadzi Muzeum Morskie w Sztokholmie, przewiduje się umieszczenie "Wazy" na terenie zabytkowej stoczni galer w Sztokholmie i utworzenie tam w ten sposób oddziału Muzeum Morskiego.

Koszt wszystkich prac wraz z urządzeniem muzeum oblicza się na około 6 mln koron. Wiele firm przyrzekło udzielić pomocy przez dostarczenie sprzętu do wydobywania i udział w samych pracach wydobywczych. Podniesienie statku nastąpi zapewne jeszcze w tym roku. Całkowite natomiast wydobycie nie wcześniej jak za 2 - 3 lata.





SYTUACJA PRAWNA MAKLERA MORSKIEGO W ROZWOJU HISTORYCZNYM (dokończenie)

(ze szczególnym uwzględnieniem obowiązujących w Polsce w okresie międzywojennym przepisów IV księgi niemieckiego kodeksu handlowego).

II

Makler morski przedsiębiorze swe czynności wobec oznaczonego statku lub ładunku w oparciu o umowę wyraźną lub dorozumianą (zawartą np. przez wręczenie papierów okrętowych). Wybór odpowiedniego maklera należy do armatora lub załadowcy, zależnie od brzmienia umowy o przewóz morski. Z braku wyraźnej umowy w tej kwestii, maklera - zgodnie z § 527 HGB - назнача kapitan statku. W takich wypadkach duże pole do popisu mają c l a r k o w i e portowi (die Wasserclerks), którzy dzięki własnemu sprytowi uzyskują klarowanie wpływającego do portu statku.

Pierwszą czynnością, jaką spełnia makler, jest z a k l a r o w a n i e statku na wejściu do portu (die Einklarierung, clearing in), które może być rozpatrywane pod dwoma aspektami obsługi interesów statku (die Schiffsbesorgung):

1. Odprawa statku u kompetentnych w ł a d z (portowych lub kanałowych, celnych, policyjnych, sanitarnych itd)¹.
2. Załatwianie w imieniu statku wszelkich czynności w zakresie

¹ W. Eggers: Die Schiffsexpedition, 1937 (tłum. I. Kasprowicz).

jego handlowych potrzeb, którymi są: wyładunek i załadunek towarów, zaopatrzenie statku w paliwo, wodę i sprzęt, wykonanie remontów stoczniowych, uzupełnienie załogi itd.

Ogół podobnych czynności maklera przy wyjściu statku nazywa się wyklarowaniem (die Ausklarierung, clearance). Należy zaznaczyć, że powyższe pojęcia wytworzyła praktyka i brak dla nich ścisłych określeń w ustawodawstwie i judykaturze. Armator i jego kapitan schodzą na drugi plan o ile chodzi o samą techę i kę załatwiania spraw przewozu w porcie. Pomocnicza rola maklera w obrocie morskim - tu staje się pierwszoplanowa i stanowi integralne ogniwo ruchu portowego.²

Ważność roli maklera wynika szczególnie dobitnie przy uwzględnianiu jego działalności w dziedzinie frachtowania, które polega na tym, że makler swą znajomością rynku morskiego, posiadanymi koneksjami oraz swymi staraniami - przyczynia się do zawarcia umowy o przewóz morski, a nawet najczęściej sam taką umowę zawiera, działając w imieniu jednej lub obu stron.³

Frachtowanie doprowadza do skutku umowę o przewóz jako ogniwo pośredniczenia i jako takie stanowi główną czynność maklera morskiego, co znalazło zresztą swój wyraz w przytoczonej powyżej ustawowej definicji tej instytucji. Ponadto makler przygotowuje materiały do protestu morskiego, zbiera podkłady dla przeprowadzenia dyspaszy, informuje kupców o rynku frachtowym. Rzeczą maklera jest również czuwanie nad wykonywaniem warunków umowy frachtowej oraz nadzorowanie interesów portowych wszystkich kontrahentów, a w razie powstania między nimi różnicy

² B. Kasprowicz, op. cit.

³ E. Szablowski, morskie prawo handlowe, 1950.

zdań - przeprowadzenie arbitralnego załatwienia sporu. Duże ułatwienie dla władz portowych stanowi fakt, że makler ponosi wykłady z tytułu należności statku, a dopiero potem przedstawia armatorowi swój własny rachunek (die Berechnung, disbursement account).

Gdy armator linii regularnej posiada w danym porcie rozległe stosunki handlowe, najczęściej powierza ich prowadzenie na podstawie stałego zlecenia firmie maklerskiej⁴, która staje się agentem handlowym w myśl § 84 HGB. A g e n t (zwany też ajentem) jest samodzielnym k u p c e m, który dla innego stale zawiera umowy lub w ich zawieraniu pośredniczy. Nie jest więc p o m o c n i k i e m innego kupca, ani nie pozostaje do niego w stosunku p r a c y (jak np. komiwojażer lub akwizytor)⁵. Agent jest p e ł n o m o c n i k i e m jedynie swego mocodawcy, a z drugą stroną nie łączy go przeważnie żaden stosunek i nie jest wobec niej odpowiedzialny. Sytuacja jego jest więc w tym wypadku wręcz odmienna niż maklera. Również zakres działalności jest znacznie szerszy, gdyż oprócz typowych czynności maklerskich obejmuje dochodzenie należnych armatorowi roszczeń, wytaczanie powództw sądowych w imieniu swego mocodawcy, interpretowanie klauzul umownych, pośredniczenie w załatwianiu spraw celnych, agenta asekuracyjnego oraz komisarza awaryjnego itd. Dodatkowy przedmiot zainteresowania agenta (podobnie zresztą jak i maklera) stanowi też czasem s p e d y c j a oraz uprawnienie s p e k u l a c j i f r a c h t o w e j.

K o m p e t e n c j e maklera zasadniczo wylicza umowa frachtowa, którą zawiera on działając w imieniu mocodawcy i na jego rachunek, co znajduje swój zewnętrzny wyraz w treści pieczętek przybijanych przez maklera na czarterpartiach i konosamentach, które

⁴Rocznik Rady Interestantów Portu w Gdyni, R. 1931.

⁵M. Allerhand, Kodeks handlowy (komentarz), 1935.

brzmia: on authority, as agents only, für den Kapitän itp. Ze spełnionych czynności prawnych powstają prawa i obowiązki bezpośrednio dla m o c o d a w c y, jeżeli zasadniczo makler działa w granicach swego uprawnienia.

Za wykonywane czynności należy się maklerowi prowizja (der Maklerlohn), która jest różnie obliczana zależnie od rodzaju spełnianej usługi. Wysokość wynagrodzenia agenta morskiego określa umowa, zwyczaj lub zasada "iustum pretium". Sporna w literaturze jest kwestia m o m e n t u zaangażowania maklera, co ma duże znaczenie przy ewentualnych roszczeniach odszkodowawczych. Tylko niektóre formularze umów frachtowych czynią maklera kontrahentem już od chwili zawarcia umowy. Rozpowszechniona zaś opinia głosi, że makler uzyskuje pełnomocnictwo (die Vertretungsmacht) dopiero z chwilą r z e c z y w i s t e g o powierzenia mu statku przez kapitana.⁶

- - - - -

W okresie międzywojennym makler morski wysunął się na czołowe miejsce spośród licznych elementów obrotu portowego, gdyż bez jego pomocy zagraniczny kupiec nie potrafiłby pokierować swymi sprawami w porcie. Ważna rola maklerów sprawiła, że od ich solidności i poziomu pracy zależała w dużej mierze - tak ważna z uwagi na konkurencję - opinia portu.

Całą swą działalność rozwija makler w oparciu o wyrobione wśród innych przedsiębiorców z a u f a n i e i to nie tylko finansowe, ale głównie f r a c h t o w e. W żadnym innym zawodzie powodzenie handlowe nie zależy bowiem tak silnie od zalet osobistych kierownika i jego pracowników, jak właśnie w maklerstwie.⁷

⁶ R. Kleemann, op. cit.

⁷ F. Hilchen, Żegluga morska, organizacja i eksploatacja przedsiębiorstw żeglugowych, 1939.

Praca maklerów w dziedzinie akwizycji ładunków i werbowania klientów dla portu ma doniosłe znaczenie gospodarcze dla kraju, wzmacnia bowiem jego bilans płatniczy. To powoduje i n g e r e n c j ę etatystycznego państwa, które stara się w ogóle związać żeglugę z ogólnokrajowym przemysłem i handlem. Oznaką tej dążności był fakt popierania przez państwa w okresie międzywojennym najbardziej tym celom odpowiadającej żeglugi regularnej.⁸ W sferze działalności maklera morskiego wyrazem oddziaływania państwa było stosowanie systemu k o n c e s y j n e g o w takich krajach jak Francja, Dania i Szwecja. Szczególnie rygorystyczne przepisy panowały we Francji, gdzie maklerzy byli zaprzysiężonymi przez władzę państwową funkcjonariuszami publicznymi (les officiers publics). System koncesyjny łączył się zwykle z zakazem równoczesnego zajmowania się inną branżą, co wytwarzało typ tzw. "czystego" maklera.⁹ Także w krajach, w których panował system w o l n e g o uprawiania działalności maklerskiej (Anglia, USA, Niemcy, Włochy, Belgia) dała się odczuć w ostatnich latach okresu międzywojennego dążność do oddzielania maklerstwa od ekspedycji towaru, które to funkcje były przedtem łączone ze szkodą dla poziomu etyki zawodowej. Shipping międzynarodowy opiera się bowiem na wysoce etycznych zasadach postępowania¹⁰ przy zawieraniu i realizacji transakcji handlowych. Odmienne działanie wywołałoby chaos w tym skomplikowanym aparacie handlowym, wiążącym wszystkie ważniejsze ośrodki gospodarcze świata.

Nadzór nad działalnością zawodową maklerów sprawują liczne organizacje o zasięgu m i ę d z y n a r o d o w y m, z których jako

⁸ J. Rummel, art. w "Przemysle i Handlu", R. 1922, z. 32-33.

⁹ F. Hilchen, op. cit.

¹⁰ B. Kasproicz, wstęp do W. Eggersa, op. cit. (tłum).

główną należy wymienić angielski Institute of Chartered Shipbrokers. Przejawia ona dążność do zjednoczenia wszystkich poważnych maklerów świata¹¹. Rozpadająca się w warunkach wolnej konkurencji gospodarka morska znajduje w maklerstwie istotny czynnik koordynacyjny oraz skuteczne narzędzie realizacji ogólnopanstwowych zamierzeń gospodarczych na odcinku morskim.

K O M U N I K A T

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 dziejami morskimi naszego narodu jest niemożliwe.



¹¹ F. Hilchen, op. cit.

Dyskutujemy!

PROJEKT ZNAKU I PIECZĘCI TOWARZYSTWA



Przesyłam wykonany przeze mnie projekt oznaki Towarzystwa jak i pieczęci okrągłej.

W projekcie swoim chciałem wyrazić myśl, że działalność PTN powinna być dla członka Towarzystwa czynnikiem orientującym.

Prosiłbym o traktowanie tych projektów jako szkicowych, gdyż np. takie zagadnienie jak określenie stosunku plastycznego różny wiatrów do tła - wymaga bardziej wnikliwego rozpatrzenia.

Jerzy Stępień



Biul. Maut. 6, 1958

24



Recenzje i omówienia

Wolfgang Rudolph: STRALSUND DIE STADT AM SUND
Rostock 1955

Po drugiej wojnie światowej Niemiecka Republika Demokratyczna bardzo umiejętnie i ze stosunkowo skromnych początków rozwinęła swą gospodarkę. Ostatnio systematycznie podejmowane są prace nautologiczne, głównie inwentaryzacyjne i faktograficzne.

Zanim ukażą się pierwsze publikacje o wynikach tych prac, warto zaznajomić się z niektórymi przyczynkami nautologicznymi ogłoszonymi w różnych publikacjach.

W wymienionej wyżej monografii miasta Strzałowa, autor, zajmujący się od kilku lat wyłącznie pracami nautologicznymi, zapoznaje czytelnika z dziejami miasta i portu. W książce znajduje się tyle skrzętnie zebranych materiałów, iż mimo woli nasuwa się pytanie, kiedy nasze porty doczekają się podobnych, umiejętnie napisanych, opracowań.

Wspominając o zachodniosłowiańskich republikach portowo-miejskich autor zastanawia się nad ich ustrojem i przypuszcza, że był podobny do tego, jaki wówczas miał Nowogród (Nowgorod):

"Otto Fock, historyk Pomorza i Rugii, jest zdania, że ze stosunków prawa miejskiego i ustroju miejskiego Nowgorodu, starej ruskiej republiki handlowej nad jeziorem Ilmen, można wysnuć paralele w stosunku do miast handlowych Wolina i Szczecina."¹

¹ "Otto Fock, der Geschichtsforscher Pommerns und Rügens, ist der Meinung, dass man aus den Verhältnissen des Stadtrechtes und der städtischen Verfassung von Nowgorod, der alten russischen Handelsrepublik am Ilmensee, Parallelen zu den Handelsstädten Wolin

W rozdziale pt. "Ohne Kompass und Seekarte" pisze:

"Jak wyglądają w owym 13-wieczu korabie, na których żeglarze Sundu odważali się wypływać w morze? Szczeciński Dokument celny z 1250 roku wymienia cały szereg typów. Istnieje za tem "bording", może rodzaj łodzi rzecznej, następnie potomkowie wikingskich długich łodzi z rzeźbionym dziobem nazywane w dokumencie "navis linguata" oraz "navis geverderbordeth" i "navis simplex sine Borth", a więc zapewne szkuty z pokładem lub bez pokładu, jednomasztowce zwane także "Schnigge" (por. szwedzkie; snekja uwaga wł.). Tymi pudłami nie można było jednak uprawiać handlu masowego, długich rejsów dalekomorskich przy jednoczesnej dużej nośności. Dopiero w ciągu lat rozwinął się typ pełnego, wysokoburtowego - pojemnego, zdolnego do żeglugi i obrony statku. Była nim jedo- lub dwumasztowa koga. Nazwa tego typu pojawia się po raz pierwszy w roku 1194 w dokumencie miasta Schwerin."²

i dalej:

"Część sundyjskich kog, liburn, cymb, promów, muskul i skut - takie były ówczesne nazwy typów statków - budowano w samym Strzałowie. Pierwszych skutników wymienia się około 1300 roku, w wiek później (1399) pracuje już na łasztowni przed bramą frankońską 16 stoczni, a w r. 1428 aż 21."³

und Stettin ziehen kann" (s. 14).

² "Wie sehen in jenem 13 Jahrhundert die Archen aus, mitt denen sich die sundischen Seeleute aufs Meer wagten? Die Stettiner Zollrolle von 1250 z"ahlt eine ganze Reihe von Typen auf. Da gibt es den "Bording", wohl eine Art Flusskahn, dann die Nachfahren der Wikingschen Langschiffe mit dem geschützten Schiffsschnabel, in der Rolle "navis linguata" (Schnabelschiff) genannt, ferner "navis geverderbordeth" und "navis simplex sine Borth", also wohl Schuten mit und ohne Deck, Einmaster, die man auch Schniggen nannte. Mit all diesen Pötten war aber kein Massenhandel, waren keine Langfahrten über weite Seestrecken bei gleichzeitig grosser Tragfähigkeit möglich. Es musste erst im Laufe der Jahre ein Schiffstyp entwickelt werden, der, hochbordig und bauchig, Seetüchtigkeit, Ladefähigkeit und Verteidigungsmöglichkeit miteinander verband. Ein solches Gefäss war die ein-oder zweimastige Kogge. Der Typenname taucht erstmalig 1194 in einer Schweriner Urkunde auf" (s. 19).

³ "Einen Teil der sundischen Koggen, Liburnen, Zimben, Prähme Muskuli und Schuten-das waren in jener Zeit gebräuchliche Typen-bezeichnungen-baute man in unserer Stadt selbst. Um 1300 werden die ersten "Botmaker" genannt; ein Jahrhundert später (1399)

Rudolph zdecydowanie rozprawia się z poglądami przypisującymi "duszy nordyckiej" szybki rozwój 13-wiecznego Strzałowa:

"Dusza nordycka? Powstanie i wzrost tego miasta są jak najściślej powiązane z morzem, z rybołówstwem i żeglugą. Wątpliwe jednak, aby przybyli z Westfalii i Nadrenii oraz śródlądowej Dolnej Saksonii, koloniści niemieccy byli wielkimi żeglarzami przed Bogiem i św. Mikołajem. Przynieśli za pewne sporo umiejętności rzemieślniczych, może także wysoko rozwinięte poczucie sztuki, ale dopiero ich stopnienie ze słowiańskimi Ranami, dla których żegluga i rybołówstwo były koniecznością życiową, pozwoliło na powstanie i rozwój morskimi miasta nad Sundem"⁴.

Ciekawą postacią dowódcy morskiego i przywódcy walki o sprawiedliwość społeczną jest rajca Karsten Sarnow (nazwisko chyba słowiańskie ?), o którym autor podaje następujący szczegół:

"W walkach z piratami postępowano niezbyt łagodnie. Ilustruje to makabryczna historia zwycięstwa Karstena Sarnowa nad rybnickimi piratami, których statki zdobył a załogi wziął do niewoli, wśród nich także członków starej szlachty meklenburskiej. Co z nimi zrobić? - pytali się Strzałowianie, - lecz szybko znaleźli rozwiązanie. Na pokładzie stało dosyć pustych beczek po śledziach. Po wybicciu dnach otworu na głowę, wsadzono piratów do beczek ustawionych rzędem na pokładzie i pożeglowano do domu"⁵.

Szczególną uwagę poświęcił autor skutnictwu XVIII wieku, kiedy się rozwinęły dojrzałe typy konstrukcyjne szybkich żeglowców dalekiej żeglugi. Odtąd śledzi już dokładnie dalszy rozwój przemysłu stocznikowego w Strzałowie. Wiele uwagi poświęca początkom budownictwa kadłubów stalowych i przejściu z napędu żaglowego na parowy i wreszcie spalinowy.

Herbert Wilczewski

arbeiten bereits sechzehn Werften auf der Lastadie vor dem Frankentor, 1428 sogar deren einundzwanzig." (s. 21).

⁴ "Nordische Seele? Entstehung und Aufstieg dieser Stadt sind aufs engste mit dem Meere verbunden, mit Fischerei und Seefahrt. Ob aber die aus Westfalen, dem Rheinlande und dem binnenländischen Niedersachsen eingewanderten deutschen Kolonisten grosse Seefahrer vor dem Herrn und dem heiligen Nikolaus waren? Sie brachten sicher viel handwerkliches Können mit, wohl auch einen hochentwickelten Kunstsinn, aber erst die Verschmelzung mit den wendischen Ranen, denen die Seefahrt und die Fischerei Lebensnotwendigkeit geworden waren, erst das liess die "Seestadt" am Sund entstehen und wachsen" (s. 21).

⁵ "Dass es bei diesen Kämpfen mit den Piraten nicht besonders behutsam zugeht, zeigt die grausige Geschichte des Siegas, den K. Sarnow gegen Ribnitzer Seeräuber errang. Er enterte die Kaperschiffe und fing ihre Besatzungen, darunter auch ein Dutzend Angehöriger des alten mecklenburgischen Adels. Wohin mit den Gefangenen ?

Artykuł ten jest interesującym uzupełnieniem omówionej wyżej pracy, a poświęcony historii niemieckich przedsiębiorstw armatorskich, z których, jak podaje autor tylko kilka wielkich doczekało się monografii, natomiast historią małych, prawie wiejskich przedsiębiorstw dotychczas nie zainteresowano się.

Pierwsze na Rugii przedsiębiorstwo żeglugi parowej powstało w 1856 roku w południowo-zachodniej części wyspy, w miejscowości Altefähr. Trzydziestu dwóch udziałowców rozpoczęło parowcem kołowym zbudowanym w Roztoce, obsługiwanie komunikacji między Rugią a Strzałowem. Druga linia powstała w 1883 roku między wyspą Ummanz i Strzałowem i była obsługiwana przez poszczególnych szyprów, m.in. przez Franza Wendta, Paula Peplowa i Franza Behrenta z wyspy Ummanz. W roku 1945 zmarł ostatni z szyprów Wendt i po dłuższej przerwie, od roku 1948, linię tę obsługuje motorówka.

Interesujące są dzieje pierwszego spółdzielczego przedsiębiorstwa armatorskiego, utworzonego przez mieszkańców trzech wsi wyspy Hiddensee, które od 1919 roku przetrwało wszystkie wydarzenia.

Na południowych wodach Rugii długo nie było linii parowych i dopiero w 1909 r. bracia Radwanowie założyli linię pasażersko-towarową. Najznacniejsze przedsiębiorstwo armatorskie w południowo-wschodniej części wyspy założyli w 1922 r. bracia Witmiss. Przetrwało ono do śmierci właściciela w r. 1951. W tym samym rejonie armator Monitz Koldewitz w Seedorf utrzymywał aż do wybuchu wojny połączenie motorówką. W Sośnicy farma M. Galitz i August Binse utrzymywała od 1903 do 1915 roku w miesiącach letnich połączenie przy pomocy parowca kołowego wzdłuż wschodnich wybrzeży Rugii.

Autor uwzględnił także rozwój połączeń promowych. niektóre promy były własnością szyprów, np. w Schaprode od 1930 do 1938 r. był czynny prom motorowy szypra Franza Klickowa.

Wśród nazw statków i promów przeważają nazwy miejscowości, zdarzają się jednak również i takie nazwy jak SWANTSWIT, SWANTI lub

fragten sich die Stralsunder, doch sie fanden rasch eine Lösung. An Bord standen ja genug leere Heringsfässer. So packte man in jede Tonne einen Piraten, schlug Löcher in die Fassdeckel, durch die die Gefangenen Hals und Kopf hinausstrecken konnten. Dann reihte man die Tonnen längs Deck und drehte bei, Kurs Heimat" (s.21).

Bibl. Naut. 6, 1958

STRELASUND, ARKONA, WEGA itp. Autor uzupełnił artykuł starannie opracowanymi zestawieniami, w których podaje nazwę, rok budowy oraz miejsce, BRT/NRT, moc maszyn i los jednostki. Cztery interesujące fotografie omawianych jednostek i fotografia modelu parowca kołowego "ALTEFAHRER" z muzeum w Strzałowie pozwalają plastycznie poznać omawiane stateczki.

Szkoda, że W. Rudolph ograniczył się do lakonicznego podania materiału faktograficznego bez uwzględnienia tła i warunków w jakich powstawały i upadały linie żeglugowe pomiędzy Rugią i Strzałowem.

Herbert Wilczewski

Stanisław Matysik, PRAWO MORSKIE GDANSKA
Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1958, ss. 355.

Niezmierzalnie interesujące studium historyczne prof. dr Stanisława Matysika jest wynikiem długoletnich badań źródłowych i benedyktyńskiej pracy nad oryginalnymi materiałami archiwalnymi zachowanymi w Wojewódzkim Archiwum w Gdańsku i Bibliotece Gdańskiej Polskiej Akademii Nauk.

Podjęcie tej ciekawej tematyki miało na celu przedstawienie rodzimego gdańskiego prawa morskiego. Studium obejmuje okres lat 1454-1793, to jest okres, którego momentem początkowym jest przejście miasta pod rządów królów polskich, a momentem końcowych jego przejście pod władzę pruską.

Moment początkowy uprawnienia miasta do wydawania własnych wilekierzy, do administrowania żeglugą i wybrzeżem morskim oraz do wykonywania sądownictwa morskiego wiąże się z nadaniem miastu podstawowych przywilejów przez Kazimierza Jagiełłończyka. W tym też okresie pojawiły się pierwsze odrębne akty prawne regulujące stosunki w żegludze i handlu morskim.

Studium obejmuje również zagadnienia morskiego prawa administracyjnego, prawa pracy i prawa cywilnego. Autor podkreśla, że w studiach historycznych nad prawem morskim "zarysowuje się niezwykle silna więź przepisów cywilnych, administracyjnych i prawa pracy, która łączy je wszystkie w pewien powiązany system wyodrębnionego prawa morskiego". Stwierdzenie to stanowi nową szatę niejednokrotnie już stawianej przez autora tezy.

Podział studium na rozdziały przeprowadza autor konsekwentnie według zamierzenia równoczesnego zachowania dwójakiej linii układu: rzeczowej i chronologicznej. Ponadto autor trzyma się precy-

zyjnie zasady omawiania poszczególnych aktów prawnych w całości, co daje efekt pełnej charakterystyki przedstawianych aktów prawnych.

Bardzo ważne i celowe są uwagi terminologiczne, przede wszystkim we wstępie a następnie w poszczególnych rozdziałach.

Autor podaje charakterystykę prawa morskiego tej epoki jako prawa stanowego, mieszczańskiego.

Poza szerokim omówieniem gdańskich i pozagdańskich źródeł prawa morskiego recypowanych w Gdańsku, przywilejów królewskich, wilkierzy miasta i ordynacji rady miasta, książka zawiera tłumaczenia *Waterrechtu*, słynnego zbioru *wisbijskiego* prawa morskiego, charakterystykę poszczególnych wilkierzy miasta Gdańska, aż do ostatniego z nich, szóstego, stanowiącego właściwie pełną kodyfikację prawa morskiego, charakterystykę recepcji prawa hanzeatyckiego, jak również zagadnienie ustawowego uprzywilejowania żeglugi gdańskiej i walki z obcą konkurencją.

Szczegółowa i krytyczna ocena poszczególnych aktów prawnych, wnikliwe omówienie poszczególnych instytucji morskiego prawa oraz przepisów je regulujących w okresie objętym zakresem czasowym studium stanowi bogaty i cenny materiał naukowy dla każdego zainteresowanego historią Gdańska, a historią prawa morskiego w szczególności.

Naukowa rzetelność w opracowaniu obfitego materiału, wnikliwa ocena zarówno okresu historycznego, jak rozwoju gospodarczego i kształtowania się prawa morskiego w Gdańsku, obszerna literatura zebrana z zadziwiającą skrupulatnością - stanowią o nieprzeciętnej wartości tej pozycji.

Jeżeli dodać do tego walory literackie pracy, piękną polszczyznę, bogate słownictwo i potoczysty bieg naracji oraz precyzję morskiej terminologii prawniczej i technicznej - to uwydatni się pełny obraz tej naprawdę porywającej książki, która stała się wyrazem nie tylko znanych dyspozycji naukowych autora lecz również jego temperamentu pisarskiego.

Staranny dobór i nienaganna technika wykonania 14 rycin ilustrowujących temat pracy to jeszcze jeden rys charakterystyczny studium. Szczególnie reprodukcje konosamentów holenderskich i niemieckich z lat 1590 i 1591, najstarszy ze znanych i zachowanych dokumentów tego rodzaju, są niewątpliwie prawdziwą sensacją.

Regina Maciejewska

tylko ludzie starsi o bogatych przeżyciach i doświadczeniach zawodowych lecz także młodzi i najmłodszy, gdyż wobec szybkiego tempa przemian w naszej gospodarce wszystkie dokładne, szczerze i rzetelne wypowiedzi mają dużą wartość naukową. Szczególnie usilnie jednak prosimy pionierów wszelkich dziedzin gospodarki i techniki wodnej o wzięcie w nim udziału. Właśnie ich wypowiedzi powinny być przede wszystkim zebrane i utrwalone, gdyż przyczynią się do wyjaśnienia wielu nieznanych lub mało znanych spraw wiążących się z dziejami naszej ŻEGLUGI MORSKIEJ I ŚRÓDLĄDOWEJ, STOCZENI I WARSZĄTÓW SZKUTNICZYCH, PORTÓW MORSKICH I ŚRÓDLĄDOWYCH, PRZEDSIĘBIORSTW, URZĘDÓW, STOWARZYSZEŃ, ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH, SZKOŁ MORSKICH I RZECZYNYCH oraz MARYNARKI WOJENNEJ.

Osoby, które z jakichkolwiek powodów wolałyby ustnie przekazać wspomnienia proszone są o podanie swego adresu REDAKCJI "TYGODNIKA MORSKIEGO", Gdynia, ul. Waszyngtona 34, lub SEKRETARIATOWI GENERALNEMU POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO, Gdynia-Orłowo, ul. Przebendowskich 3 m.4 celem umożliwienia ich spisania.

Dla ułatwienia uczestnikom konkursu opracowania wspomnień podajemy, że szczególnie zależy nam na uwzględnieniu następujących spraw:

1. Kiedy i w jakich okolicznościach piszący po raz pierwszy zetknął się ze sprawami wymienionych zawodów?
2. Czy i jakim przemianom ulegało postanowienie obrania swego zawodu?
3. Dlaczego piszący wybrał właśnie swój zawód?
4. Jak piszący wyobrażał sobie swoją pracę w wybranym zawodzie i jaką ona okazała się w rzeczywistości?
5. Jak rodzina, koledzy i otoczenie piszącego ustosunkowali się do jego decyzji?
6. Jakiego piszący doznał przyjęcia ze strony kolegów i przełożonych?
7. Jak piszący osobiście oceniał swoją pracę i pracę innych, zarówno kolegów jak i przełożonych, organizację pracy, sposoby wynagradzania i premiowania, realizację postępu technicznego i ochrony pracy, gospodarkę materiałową i transportową w kolejnych latach i miejscach pracy.
8. Czy, w jaki sposób i dlaczego piszący podnosił swoje kwalifikacje zawodowe i wiedzę ogólną?
9. W jaki sposób pragnął i w jaki rzeczywistości spędzał czas wolny od pracy (godziny i dni wolne od pracy, święta, wczasy, urlopy itp.).
10. Czy i jakie piszący ma uzdolnienia i zainteresowania nie związane z pracą zawodową (literackie, naukowe, artystyczne, sportowe itp.)?

11. Czy i w jaki sposób wykonywany zawód wpłynął na kształtowanie się spraw rodzinnych?
12. Jakich rad i wskazówek udzieliłby piszący osobie chcącej dziś obrać jego zawód?

Podane pytania nie wyczerpują całości zagadnienia. Mają jedynie ułatwić napisanie wspomnień, które powinny być poprzedzone krótkim życiorysem.

Nadesłane pamiątki zostaną po zamknięciu konkursu przekazane Pracowni Socjografii i Kultury Środowiska Morskiego PTN jako materiał do naukowych badań socjologicznych i historycznych.

TERMIN nadsyłania wspomnień upływa z dniem 31 grudnia 1958 r. Prace konkursowe dowolnej objętości, oznaczone godłem, pisane na maszynie, lub czytelnym pismem ręcznym, należy przesyłać na adres REDAKCJI "TYGODNIKA MORSKIEGO" lub SEKRETARIATU GENERALNEGO P T N. Do pracy należy dołączyć w zaklejonej kopercie i opatrzonej tym samym godłem kartkę z następującymi danymi: imię (imiona) i nazwisko, wiek, obecnie wykonywany zawód, dokładny adres.

AUTOROM wspomnień, które przyniosą najbogatszy materiał faktyczny i najciekawszy z punktu widzenia socjologii, sąd konkursowy przyzna następujące nagrody pieniężne:

I.- nagroda "TYGODNIKA MORSKIEGO" - 1500 zł, II.- 1000 zł, III. 750 zł, IV. - 500 zł, oraz drogą losowania: 10 abonamentów rocznych "BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO" .

SKŁAD SĄDU KONKURSOWEGO podany zostanie w terminie późniejszym. Ewentualne zapytania należy kierować na adres: POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE, G d y n i a 10-Orłowo, ul. Przebendowskich 3 m. 4.

ZESPÓŁ SOCJOGRAFI I KULTURY
ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Sekretariat Generalny prosi DYREKCJE przedsiębiorstw i urzędów, ZARZĄDY Związków i Stowarzyszeń oraz REDAKCJE czasopism o łaskawe wywieszenie niniejszego konkursu w swych lokalach na widocznych miejscach oraz przedrukowanie w swych wydawnictwach i biuletynach, a RADIOSTACJE Wybrzeża o podanie warunków konkursu w audycjach regionalnych.

Kronika Towarzystwa

BIBLIOTEKA I ZBIORY

SEKRETARIAT GENERALNY PROSI CZŁONKÓW O PRZEKAZANIE CENTRALNEJ BIBLIOTECIE TOWARZYSTWA SWYCH PRAC JUŻ WYDANYCH DRUKIEM, ARTYKUŁÓW, RECENZJI itp., JAK RÓWNIEŻ O NADSYŁANIE WSZELKICH BIEŻĄCO PUBLIKOWANYCH PRAC W FORMIE DARU LUB DEPOZYTU.

SEKRETARIAT GENERALNY PROSI TEŻ CZŁONKÓW PTN O ZASILANIE KSIĘGOZBIORU I ARCHIWUM ZBĘDNYMI DLA NICH WYDAWNICTWAMI I MATERIAŁAMI RÓWNIEŻ W FORMIE DARU LUB DEPOZYTU.

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE
NAWIAZUJE KONTAKTY
Z UCZONYMI I INSTYTUCJAMI
NAUKOWYMI W KRAJU I ZA GRANICĄ

W numerze 4 i 5 "Biuletynu Nautologicznego" podaliśmy wiadomość o nawiązanych przez nasze Towarzystwo kontaktach z uczonymi i instytucjami naukowymi w kraju i za granicą.

POMORSKI MUZEJ
W KOTORZE

Już w marcu PTN nawiązało korespondencję z dyrektorem Muzeum Morskiego w Kotorze, którym jest prof. Ignatije Zloković. Biblioteka centralna PTN otrzymuje "G o d i s n j a k" wydawany przez to muzeum. Tom II, IV i V już nadszedł. W niedługim czasie otrzymamy tom VI.

MICHEL MOLLAT;
LE COMMERCE MARITIME
N O R M A N D
A LA FIN DU MOYEN AGE

W numerze 4 "Biuletynu" podaliśmy wiadomość o rozmowie, jaką miał z prof. M Mollatem, wybitnym mediewistą i organizatorem międzynarodowych konferencji historyczno-morskich - prof. W. Godlewski. Celem rozmowy było poinformowanie prof. Mollata o działalności PTN. W ubiegłym miesiącu PTN otrzymało od niego wraz z serdecznymi życzeniami pożytecznego rozwoju jego cenną pracę pt. "Normandzki handel morski w końcu średniowiecza."

INSTYTUT

ZACHODNI rozpoczął z nami wymianę wydawnictw.

**TOWARZYSTWO POPIERANIA
WSPÓŁPRACY NAUKOWEJ
Z FRANCJĄ**

Kilka miesięcy temu w Warszawie zostało powołane do życia Towarzystwo Popierania Współpracy Naukowej z Francją. Sekretariat Generalny PTN nawiązał kontakt z Sekretarzem tego Towarzystwa prof. dr Aleksandrem Gieysztozem, prorektorem Uniwersytetu Warszawskiego.

ZEBRANIE RADY GŁÓWNEJ PTN

W dniu 23 kwietnia br odbyło się zebranie Rady Głównej PTN. Zagaił je Przewodniczący Rady doc. Witold Urbanowicz, który omawiając pierwszy rok działalności Towarzystwa, podkreślił, że choć obecnie PTN ma trudności finansowe - przyszłość jego - sądząc po dotychczasowych osiągnięciach, powinna być optymistyczna. Celem zebrania jest właśnie przeanalizowanie zarówno osiągnięć jak i planów, co będzie możliwe po wysłuchaniu sprawozdań Sekretarza Generalnego i Skarbnika.

Sprawozdanie z rocznej działalności i projekt pracy na rok 1958 złożył mgr W.A. Drapella, Sekretarz Generalny Towarzystwa. Jedną z najważniejszych z wielu omówionych przez niego spraw jest praca Oddziałów, których aktywność jest bardzo zmienna. Oddział Szczęściński jest w przededniu reorganizacji, Kraków prawdopodobnie utworzy oddział w br, Poznań rozpoczął akcję odczytową prelekcją prof. Władysława Kowalenki. Żaden jednak Oddział nie wszedł w rytm samodzielnej pracy. W sprawie Oddziału Warszawskiego postanowiono albo przyspieszyć organizację albo rozwiązać nie wykazujący aktywności Komitet Organizacyjny.

Po złożeniu sprawozdania finansowego przez Skarbnika, mgr Adama Muszyńskiego, wywiązała się ożywiona dyskusja nad planem pracy Zarządu, Oddziałów, "Biuletynem" i wydawnictwami w przygotowaniu.

W zebraniu wzięli udział: doc W. Urbanowicz, kmr K. Zagrodzki, kmr Cz. Witczak, mgr S. Ludwig, mgr Z. Żukowski, mgr A. Muszyński i mgr W.A. Drapella.
Z.D.

**ZESPÓŁ SOCJOGRAFII I KULTURY
ŚRODOWISKA MORSKIEGO**

W dniu 21 maja br odbyło się w mieszkaniu p. M.C. Guziokówny w Gdyni pierwsze zebranie powołanego przez Radę Główną Zespołu Socjografii i Kultury Środowiska Morskiego.

Przedyskutowano ramowy plan pracy na rok 1958 oraz opracowano projekt konkursu na pamiętnik (patrz tekst na s. 2 oraz 28-29), który PTN ogłosił wspólnie z Redakcją "Tygodnika morskiego." Zespół omawiał również projekty innych konkursów (typu "fotografia dnia") i prac Rada Główna powierzyła kierownictwo Zespołu mgr Herbertowi Wilczewskiemu.

Zespół Socjografii i Kultury Środowiska Morskiego jest pierwszym zespołem organizowanym przez PTN Zakładu Nautologii. Jeszcze w tym roku zostaną powołane dalsze zespoły.

O.R.

ZASTĘP ŻEGLARSKI 37 IDH

Działalnością PTN zaczynając interesować się członkowie Zw. Harcerstwa Polskiego. Drużynowy 37 Instruktorskiej Drużyny Harcerskiej przy Wyższej Szkole Pedagogicznej w Krakowie, Antoni Sliwa, zawiadomił Sekretariat Generalny, że zastęp żeglarski tej drużyny zgłasza chęć współpracy z Towarzystwem.

W.D.

S T

PIS REŚCI

K O N K U R S	2
Władysław A. Drapella: Próba ustalenia okresowości dziejów nawigacji	3
Stanisław Ludwig: Problem wydobycia okrętu "VASA" zato- pionego w porcie stockholmskim przed 330 laty	13
Waldemar Niemotko: Sytuacja prawna maklera morskiego w rozwoju historycznym (dokończenie)	15
Komunikat Towarzystwa	20
D y s k u t u j e m y: Jerzy Stępień: Projekt oznaki i pieczęci Towarzystwa	21
R e c e n z j e . i o m ó w i e n i a: W. Rudolph: Stral- sund die Stadt am Sund (przez H. Wilczewskiego), - W. Rudolph: Ein Jahrhundert Rugenache Baderdampf- schiffahrt (przez H. Wilczewskiego) - S. Matysik: Prawo morskie Gdań- ska (przez R. Maciejewską)	22
K O N K U R S (dokończenie)	28
K r o n i k a T o w a r z y s t w a	30

=====

Wydawca: R A D A G Ł O W N A POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO

REDAKTOR: Mgr Jadwiga Poterałowicz

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

Członkowie Towarzystwa otrzymują czasopismo w ramach składki człon-
kowskiej, osoby trzecie w prenumeracie: zł 60 rocznie, zł 30 pół-
rocznie i zł 15 kwartalnie. Prenumeratę prosimy wpłacać na rachu-
nek czekowy: PKO-Gdynia, I Oddział Miejski, Nr 11-9-166, Polskie To-
warzystwo Nautologiczne, Rada Główna, Biuletyn Nautologiczny, lub
przekazem pocztowym z zaznaczeniem celu wpłaty. Prenumeratę przyj-
mują również Zarządy Oddziałów: Gdańskiego, Poznańskiego i Szczeciń-
skiego oraz Delegatura Krakowska, w Warszawie (dla placówek PAN)
Ośrodek Rozpowszechniania Wydawnictw Naukowych PAN w Pałacu Kultu-
ry i Nauki. Prenumeratę zagraniczną "Ars Polona". Biuletyn Nauto-
logiczny można również nabyć na m/s "Batory".

=====

Nakład 1000 egz. Powielono w Pracowni Poligraficznej Ośrodka Bibl.
i Dokument. Naukowej PAN w Warszawie, ul. nowy Świat 72. Pałac Sta-
szica.

