

000189

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

BIULETYN NAUTOLOGICZNY

MIESIĘCZNIK



GDYNIA

ROK II •

• 1959 •

• NR 10-11

od Redakcji



owarzystwo nasze znane jest nie tylko z pasji poszukiwania nowych rozwiązań badawczych ale i z poważnego traktowania obowiązków społecznych.

PTN za najważniejszy swój społeczny obowiązek uznało prowadzenie stałej, ogólno krajowej, planowanej i kontrolowanej akcji uspołeczniania wśród młodzieży szkolnej i akademickiej tej tematyki, która wchodzi w zakres jego zainteresowań

- a więc tematyki nautologicznej i morskiej.

Opracowany przez Sekretarza Generalnego materiał koncepcyjny został przedstawiony Ministerstwu Oświaty, które po zapoznaniu się z nim wydało komunikat (patrz s.36 BN) zalecający szkołom i placówkom wychowania pozaszkolnego nawiązania współpracy z Towarzystwem.

Komunikat nie wywołał cідziewku. Dlaczego? Bo cały ciężar organizowania i prowadzenia pracy zostawiono i tak już przeciążonemu licznymi obowiązkami i często nie znającemu problematyki - nauczycielstwu.

Dlatego też został opracowany szerszy program realizacji zagadnienia w oparciu o siatkę organizacyjną Kół MORSKICH PTN. Program został rozesłany Kuratoriom i wybitnym pedagogom z prośbą o zaopiniowanie go, nadesłanie uwag i propozycji.

Otrzymane wypowiedzi i opinie będą publikowane w naszym miesięczniku. Pierwszy odpowiedział na apel PTN, znany szerokim rzeszom nauczycielstwa, Dziekan Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Warszawskiego - prof. dr ZDZISŁAW LIBERA.

=====

NA OKŁADCE: Żaglowiec z pierwszej połowy XVI wieku. Ryt snycerski z kościoła w Bischof Laydears (r. 1537). Ze zbiorów reprodukcji Władysława A. Drapelli.

=====

PROF. DR Z D Z I S Ł A W L I B E R A (Warszawa)

KOŁA PTN SZKOLNE



ednym z bardziej skutecznych środków wychowawczych na terenie szkoły były i są koła naukowe młodzieży. Skupiają one uczniów z różnych klas wokół określonej problematyki, która stanowi przedmiot ich szczególnych zainteresowań. Koło polonistyczne łączy zazwyczaj młodych literatów i krytyków literackich, koło historyczne zajmuje się poszerzeniem i pogłębieniem wiedzy historycznej, w kole fizycznym i chemicznym młodzież ma sposobność zaznajomić się z zagadnieniami, na które nie ma czasu w programie szkolnym. Niemal każdy przedmiot nauczania może stać się źródłem większych zainteresowań, które zaspokoić można jedynie w pracy pozalekcyjnej. Doświadczenie pedagogiczne uczy i pokazuje, że koła tego rodzaju wyzwalamy energię twórczą młodzieży, dostarczają przeżyć wartościowych, ułatwiają drogę do wyższych uczelni. Dzięki temu, że przynależność do tego czy innego koła opiera się na akcie dobrowolnym, a nie jest wynikiem przymusu, koło nauko-

we staje się instrumentem kształtującym dyscyplinę wewnętrzną i naturalnym środkiem wychowującym do pracy zespołowej, wymagającej koordynacji i wzajemnej pomocy. Nie ma chyba potrzeby uzasadniać wartości kół naukowych w pracy szkolnej. Jest ona sama przez się zrozumiała i oczywista.

Oprócz przedmiotów objętych programem szkolnym, które pobudzają wyobraźnię młodzieży i przyciągają do siebie umysły w takim stopniu, że powstaje potrzeba organizowania specjalnych kół, istnieją ponadto dziedziny wiedzy, nie mieszczące się w systemie szkolnym, ale atrakcyjne z wielu względów dla uczniów i interesujące ich bardzo. Taką dziedziną jest między innymi wiedza o morzu, o jego znaczeniu politycznym, gospodarczym i historycznym. Zainteresowanie podróżami morskimi, dalekimi oceanicznymi wyprawami, połączonymi z niezwykłością przygody cechuje młodzież od dzieciństwa. Jest to zjawisko naturalne i zrozumiałe. W miarę rozwoju refleksji przychodzą zainteresowania wyższego rzędu.

Geografia spleta się z przyrodą, historia - z ekonomią. Dochodzą do tego rozwijające się zwłaszcza w latach ostatnich zainteresowania techniką, która znajduje zastosowanie w budowie okrętów i portów. Powstaje zatem kompleks zagadnień, z których każde z osobna i wszystkie razem tworzą przedmiot godny uwagi i umożliwiają rozwinąć zainteresowania różnego rodzaju. Koła nautologiczne mogą łączyć młodych humanistów i techników, historyków żeglugi i geografów, lingwistów interesujących się nazewnictwem i polonistów rozmiłowanych w tematyce morskiej - słowem wszystkich, którzy interesują się morzem polskim, kochają je i pragną je lepiej poznać. Szkolne koła nautologiczne byłyby zatem organizacjami analogicznymi do innych kół naukowych, ale różniącymi się od nich tym, że tematem pracy młodzieży nie byłby przedmiot szkolny.

Nie ma potrzeby rozwijać uzasadnienia potrzeby rozpowsze-

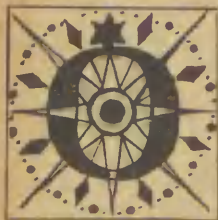
chniania wiedzy o morzu i zagadnieniach pokrewnych wśród szerokich kręgów naszego społeczeństwa. Należy może jedynie ze smutkiem stwierdzić, że poziom tej wiedzy jest niewysoki, a znajomość kultury morskiej wśród młodzieży - bardzo uboga. Dlatego to akcja zmierzająca do podniesienia tego poziomu wiedzy wydaje się ze wszechmiar pożyteczną i pożądaną. Koła szkolne mogą nie tylko przyczynić się do zwiększenia kadry przyszłych naukowców, ale - co ważniejsze - rozpowszechnią one w różnych środowiskach wiedzę o sprawach morza, rozbudzą zainteresowanie ogółu, wytworzą tak potrzebny ruch umysłowy dokoła problemów kultury morskiej w jej szerokim rozumieniu.

Kto wie czy załączkiem przyszłych kół nautologicznych nie mogłyby być sekcje nautologiczne przy istniejących już kołach geograficznych, historycznych, kto wie czy nie warto pomyśleć o kołach międzyszkolnych, które by gromadziły młodzież szkół różnego typu. Wszystko są to rzeczy do dyskusji i przemyślenia. Potrzeba tylko inicjatywy i dobrej woli ze strony tych nauczycieli, którzy rozumieją potrzebę badań nautologicznych w Polsce i pragną widzieć społeczeństwo należycie wykształcone w dziedzinie kultury morskiej.

Ich inicjatywa i wysiłek spotka się z pomocą ze strony Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, które ze swej strony z pewnością dołoży należytych starań, ażeby powstające koła otoczyć jak najtroskliwszą opieką.



CZY POSEJDON-NEPTUN ZNALAZŁ SWEGO KASZUBSKIEGO ODPOWIEDNIKA ?



Ile sprawa całego Olimpu słowiańskiego a szczególnie wyobrażeń mitologicznych o nieziemskich istotach, mających wpływ i władzę nad biegiem losów i świata i jego stworzeń, jest na ogół dość dobrze znana, o tyle sprawa znajomości istot mających panować czy mieć "opiekunstwo" nad wodami, a w szczególności nad morzem, jest co najmniej kłopotliwa. Czytelnicy posiadający przygotowanie ogólne przeważnie dobrze orientują się w mitologii greckiej czy rzymskiej, znają choćby ze słyszenia imiona Posejdona oraz jego rzymskiego odpowiednika - Neptuna, znają greckiego Palemona czy rzymskiego bożka portów - Portunusa, słyszeli przynajmniej o Okeanosie, Trytonie, Nadjadach, Nimfach, względnie Nereidach, itd., itd.

Gorzej przedstawia się sprawa jeżeli zapytamy o imiona słowiańskich bóstw czy istot demonicznych mających opiekować się wodami czy też morzem.

Przeciętny człowiek powiedziałby może: "Coś takiego jest ale kto to jest i jakie ma imię, tego nie mogę sobie przypomnieć!", a marynarz odpowiedziałby mi może refrenem piosenki żeglarskiej, w której zawarte jest takie życzenie:

"Bym mógł w twoje oczy spoglądać dziewczyno,
Nim w wieczną zejdę ciszę z żeglarskiego łóza,
I nim się zamknie nade mną toń sina
I mnie do siebie przygarnie D u c h M o r z a."

A więc jest jakiś "duch morza"! Ale jakie ma imię? Szukajmy więc!

Istnieją co prawda w kaszubszczyźnie "morzkulce", ale są to - jak się wydaje - istoty najniższego rzędu czy najpodlejszego gatunku. Są to jakieś zoomorficzne istoty ukazujące się w ludzkiej lub częściowo ludzkiej postaci topielców i zwabiające - zwykle w czasie kąpieli - swe ofiary na dno morza, istoty podłe, wstrętne i obślizgłe, pochodzące z tej samej rodziny, co i gdzie indziej znane wodnice i wodnicy, topielice i topielcy, topce, topnice, utopce itd.

Do tego samego niskiego rzędu czy gatunku demonów należą również kaszubskie w i ł y, które niemiecki badacz Erwin Wienecke¹ koniecznie chciałby zakwalifikować do ogólnosłowiańskiej rodziny "istot leśnych" (Waldwesen), nie uwzględniając zupełnie wypadków, że na naszym terenie nadmorskim istoty te, podobnie jak wodnice czy utopce, wciągają i uprowadzają rybaków na dno, by wziąć tu z nimi ślub, oraz że właśnie w i ł y, to te istoty, co to "Swojima dżecima tuńcami morze burzą" a za porwane przez siebie ofiary płacą "złotem Bôitu - bursztynem" wyrzucanym na powierzchnię morza i brzeg "na obcercé łzów zemścił memkóm."

Niezależnie od tego słyszałem w Chłapowie powiedzenie: "To dżewczę je forsz (piękne) jak wiłal". To gatunek wiłypokusniczy, podobnej do tej, która zwodziła Augusta Szlôgę bohatera kaszubskiej szołobułki Stanisława Czernickiego, (pseudonim ks. Leona Heykego).

¹ "Untersuchungen zur Religion der Westslaven." Leipzig, 1940.

Niewątpliwie jednak za słuszne przyjąć należy zdanie wspomnianego E. Wienecke'go, że "w wierze w demony wodne przechowała się dawna mentalność ludzi" oraz że wiara w tego rodzaju demony znana była już dawniej, o czym świadczą najwymowniej historycznie potwierdzona przez kronikarzy wiadomość o czci oddawanej źródłom i wodom.

Wokół w i ł (inaczej: wilaw) opłotło się mnóstwo wateków wierzeniowych dobrze również znanych Słowianom Południowym. Stanisław Urbańczyk¹ tak pisze:

"Ukazują się najczęściej jako piękne zupełnie nagie lub lekko przyodżiane dziewczyny, czarujące młodych pastuchów lub junaków niby rusałki. Trzymają się zwykle gromadnie, zjawiając się w postaci żabędzi, niekiedy sokołów, nawet koni lub podobno wilków. Mieszkają w lasach... w górach, wodach itd. Ukazują się w postaci wirów powietrznych... wywołują wiatry i wichury... dają dżdże i rosy... Jest to najpiękniejszy wytwór słowiańskiej demonologii... Wiła więc może pierwotnie znaczy 'wiatr' lub 'sprawca wiatru', a może demon 'wijący się' w tańcu... Nazwa wiła uległa z czasem poniżeniu, oznaczała bowiem błazna lub szaleńca (por. szalawiła). Wyraz 'wilic' nabrał w języku czeskim ujemnego znaczenia; ofiarować bałwanom lub uprawiać nieczystość."

Nie wiele uwagi można również poświęcić d i j a n k o m względnie d e j a n k o m spopularyzowanym w kaszubskich utworach Stanisława Czernickiego, Jana Romskiego, względnie w utworach pisanych literacką polszczyzną przez Ninę Rydzewską, Lecha Bądkowskiego i innych, gdzie istoty te mają być uosobieniem wdzięku i piękności, wabiących i uwodzących mężczyzn już to płasami nad ziemią, już to zwyczajem syren w wodzie.

¹ Religia Pogańskich Słowian, Kraków 1947.

Nie sposób oddzielić w tej chwili tego, co jest przekazem ludu, od tego co jest naleciałością literacką, lecz gdyby się nawet nie kwestionowało istnienia wilk czy dijanek (dejanek), nie mniej przeto nie możnaby żadnej z tych istot zaliczyć do rzędu bóstw tej miary co Posejdon czy Neptun a z lądowych bóstw słowiańskich Swarozyc czy Światowit.

Warto jednak zwrócić uwagę czytelnika na charakterystyczny zapis Tietmara w 1015 roku o świątyni Swarozycy w Radoszcu.

Jak wiadomo w tej miejscowości znajdował się wielki ośrodek kultu nie tylko lądowego, ale i morskiego, co wyraźnie zdaje się podkreślać kronikarz przez określenie "mare". W chwili grożącego całemu krajowi niebezpieczeństwa, ukazywał się olbrzymi dzik, który swoimi białymi, przez fale przeświecającymi kłami, torował sobie drogę. Być może, że ta wzmianka to tylko piękna poetycka metafora, względnie też porównanie człowieka rozmiłowanego w polowaniach, któremu płynne i białe bryzgi fal przypominały straszliwe toczenie się (terribili quassatione) błyskającego szablami stada olbrzymich odyńców.

Badacze niemieccy chcieliby w tym obrazie widzieć co najmniej wpływ germańskiego kultu dzika Gullinbursti towarzyszącego Freyrowi, lecz tak ujęte zagadnienie wygląda mocno problematycznie. Moim zdaniem zapożyczenie kultowe należało by odrzucić a ewentualnie rozpatrzyć tylko dwa momenty, a mianowicie, czy Tietmar sam wymyślił i podał porównanie o huczących falach podobnych do toczącego się dzika, albo też - wydaje mi się bardziej prawdopodobne - kronikarz niemiecki zastał już gotowe porównanie i całe wyobrażenie mitologiczne wraz z całym "bogactwem inwentarza" powtórzył za jakimś słowiańskim informatorem. Opieram się przy tym na przykładach bardzo bogatej frazeologii naszych rodzimych "morzan", jak samych siebie nazywają Kaszubi parający się pracą na morzu.

Materiału porównawczego znalazłoby się wiele, wystarczy sięgnąć do prac Bolesława Ślaskiego¹, czy ks. Bernarda Sychty². Szczególną plastyką uderzają takie powiedzenia: "To mdze sztorm, bo so gęś nalożają na morzu", to jest wtedy gdy się małe, białe grzbiety fal ukazują. Gdy nagły, silny wiatr zadmie mówią, że "zajce biegają po morzu", albo, że "szęrowie (szczury) latają po morzu", że "sztolëmi lepë (olbrzymy łby) podnoszą z morzë", nie przytaczając już wielu dzieł siatków czasowników i przymiotników określających charakterystyczne stany morskiego żywiołu. Ilość tych obrazowych porównań i ich jakość świadczy o wybitnej wrażliwości zmysłowej, popartej przy tym na morskim własnym przeżyciu, na przekazywanym z pokolenia na pokolenie doświadczeniu i pracy.

Wracając jednak do głównego tematu tj. do bóstw morza, do których z braku innych lepszych świadectw kronikarzy należało by zaliczyć Swaróżyca, wypadło by choć przez chwilę zastanowić się nad pozornym kompromisem uczonych polskich jak i niemieckich w sprawie uznania imienia Radogost jedynie za drugie imię względnie też za przydomek boga Swaróżyca. Wydaje się, że fragment z kroniki Tietmara "est urbs quedam in pago Riedirierum R i e d e g o s t nomine" oraz odnośny passus u Adama Bremeńskiego, że pomiędzy szczepami słowiańskimi "medii et potentissimi omnium sunt Rethari, civitas eorum vulgatissima Rethre, sedes ydolatriae", gdzie zbudowano wielką świątynię bogom (demonibus), z których najważniejszym jest R e d i g a s t, pozwala na inną lekcję imienia, tak w pierwszym, jak i w drugim swoim członie. Czy przez to nazwa kaszubskiego bóstwa wodnego G o s k względnie

¹ Słownik Morsko-rybołówczy. "Biblioteka Rybacka", nr 14. Poznań, 1922.

² Słownik Rybacko-Żeglarski i Szkutniczy. "Slavia Occidentalis", t. IX. (1930).

G o s t k, którą chcę poniżej omówić, znajdzie jakieś względnie możliwe do przyjęcia wyjaśnienie, to już dalsza sprawa, którą jednak warto poruszyć.

Do literatury regionalnej wszedł kaszubski G o s k. badając przez następujący fragment wiersza:¹

"Ciej stark mój przed nórdą na morze wëbiégôł,
Gôdywa mu mëmka, że bë sę wëstrzégôł
I dalek nie odbiegł od kraju -
"Bo pón morza, G o s k, po morzu ju goni,
A bôt jego cignie ze sto choba koni,
Co sëlë ubëtku nie znają.
A wiater go w blónã deszczowë owijô,
A wkół jego bôta parónë wciąg biją,
Że widno sę robi dokoła.
Na morzu zôs walë jak scërze sę jeżą;
To skôczą, to copią sę, zëbiska szczerzą
I pianą w krąg pòrkają biôłą;
I skomlą od strachu i rëczą od gorzu,
Żbë w górę dwigają, to nurzają w morzu
I kësëc be chcałë, uderzëc -
Że biédny ten rëbôk, co w nórdë czas biegnie,
Bo zdżinie przepadnie, choc bój stoczy - legnie...
Nië lëdzóm nóm z Goskem sę zmierzëc!"

Ponieważ powyższy fragment wierszowanego opowiadania młodej dziewczyny rybackiej rozpoczyna się od słów: "Kiedy dziadek mój...", a obecnie nastąpiły zmiany, bo „wszëtko pod znakiem motoru stanëło”, na zakończenie wiersza to samo dziewczę szepcze starkowi do ucha prośbę, by zechciał ją zabrać ze sobą na morze, by tu móc zrobić wyścigi z Goskem:

"Toc wezce mnie, starku, ze sobą na tonie,
Ciej pón morza Gosk, rozpuscëj swoje konie
I te mu zrywają postrónci...
Na naszym to statku koni moc tësąca
Pod okiem szëpra drzëmie czekającô,

¹ Piętów Tóna - Staszów Jan; Nasze Stronë. Wybór wierszy i opowiadań kaszubskich. W-wa, 1955. Ludowa Spół. Wydawnicza

BŁ z Goskem wērēszyć na miónci!..."

Powyższy wiersz jako całość wymaga następującego wyjaśnienia; o ile forma wiersza jest całkowicie nowa, choć oparta w zasadzie na frazeologii kaszubskiej, o tyle z naciskiem zaznaczyć trzeba, że samo imię jak i pojęcie Goska jest stare, zasłyszane przez autora w kręgu bliższej rodziny z okolic Mechlinek mniej więcej trzydzieści lat temu.

Trzeba również zaznaczyć, że w "Baśniach Kaszubskich" Franciszka Sędzickiego¹ a raczej w dodanym na zakończenie tego zbiorku żartobliwym opowiadaniu pt. "Z włóczęgi Francka" również spotykamy się z Goskiem. Ponieważ pomagałem wtedy sparaliżowanemu częściowo autorowi w technicznym przygotowaniu do druku całego zbiorku, szczególnie zależało mi na możliwie szerokim komentarzu do tej postaci. Odnosny fragment brzmi:

"To je prawie skandal i każdy mnie to przyznô, że my Kaszuby, co miészkomy prawie na procem srodka Bałtyccigo Morza, nie znômy, jak na przykiôd Gřecy, swojigo bôzka morscigo i w zastępstwie tego przycagnac muszelismy, jakby za włosy, gręcigo bôzka Posejdona abo rzymscigo Neptuna. A tymczasem istnieje - jak mnie panny Niktarówny z Pucka według opowiescy swojego ojca opowiedzały - kaszubsci bôzek morsci G o s k, bôzek wszyskich wód, a osobliwie morza."

Mieco dalej, po opisie włóczęgi Francka po porcie i wyruszeniu przez tegoż na morze czytamy, że w czasie "wiêldzigo zawrotu statku" Francek wpada do morza niedaleko bursztynowego "pałacu G o s k a, bôzka Bałtyku, jaci on mniôł w pobliżu zatopionej Winety..." Żartobliwa relacja Francka z jego pobytu w pałacu tak wygląda:

"A wpôdźem do niego w chwili kłótni pomiędzy G o s c i e m a Królową Bałtyku o

1

Warszawa, 1957. Wyd. Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza.

nową suknię z bursztynu albo o kostium z perłą. Bo, wej, tede bózk mórz, Neptun, zwołôł wszystkich lokalnych bózków wodnych na wielki kongres wodny... Na kongres ten wybierała się i Królowa Bałtyku i domagała się od G o s k a nowego kostiumu bursztynowego... I o to, jak to zwykle u małżonków bywało, powstała zawzięta kłótnia. Jako mężczyzna stanął żem po stronie G o s k a. Nie wyszło mi to na dobre."

Umyślnie przytoczyłem większy fragment opowiadania Sądzickiego aby i sam czytelnik wraz ze mną doszedł do przekonania o bezwartości treści mitologicznej, gdzie wszystko należy odrzucić za wyjątkiem samego imienia G o s k a.

Ponieważ nie wierzyłem pomimo wszystko w istnienie Goska, kilkakrotnie przy różnych okazjach zapytywałem o to Augustyna Necła, rybaka, a przy tym autora szeregu książek o życiu rybaków kaszubskich. Oto Necel oświadczył mi, że dobrze pamięta, jak o Gosku, względnie Gostku, wspominali rybacy Ksawer Jeka z Chłapowa, Jan Fabisz z Rozewia i Józef Budzisz z Ostrowa. W rozmowie z tym ostatnim zapamiętał sobie nasz rybak-pisarz takie bardzo charakterystyczne zdanie: "Wa môtą cos wspólnego z G o s k e m!" w znaczeniu mniej więcej takim, że "widać u was coś bardzo dziwnego czy osobliwego!..."

Kończąc uważam, że wyciąganie wniosków tego rodzaju, że natrafiliśmy na ślady dawnego bóstwa morskiego, są co najmniej przedwczesne. Badania prowadzone nad tymi zagadnieniami utknęły na martwym punkcie z powodu braku właściwego materiału porównawczego.

Można co prawda wierzyć na podstawie opisu tietmarowskiego, że jeden z wielu wizerunków bogów i bogiń, którymi były pokryte ściany świątyni w Retrze-Radogoszczy, mógł być poświęcony bóstwu wodnemu, lecz na to brak udokumentowanego imienia.

Inną już sprawą jest czy dobrze odczytano podane przez

Tietmara "Riedegost" a przez Adama z Bremy zapisane jako "Redigast" (a u Helmolda "Radigast") i spolszczono jako Radogoszcz i czy być może nie jest słuszniejsza lekcja Retri-gost lub Redrigest (Rhetra-geist, Heiligtum der Rhetra) mogącego w pełni swej dwuznaczności oznaczać tak "ducha Retry" jak i "Bóstwo (opiekuńcze) Redarów". Czyżby jednak kronikarze przytoczyli jedynie przez samych Germanów skorumpowane imię bóstwa?

▲ teraz pytanie, czy kaszubskiego Goska, względnie Gostka można w jakiś sposób łączyć ze wspomnianym przez Tietmara Riedogostem? Wydaje mi się, że nie. Przypuszczam, iż raczej należy zestawić go ze starosaskim g ē s t, anglosaskim g ā ē s t, angielskim g h o s t..., staronordyjskim g e i - s k i - przestrah, okropność, g e i s k a f u l l r- przestraszony itd¹. Również cały zespół przymiotników, jakimi otoczony jest kaszubski Gosk czy Gostek zdaje się przemawiać za tym, że nie można go łączyć z praskowiańskim gości 'gość', któremu ofiarowywano miejsce w domu na wypoczynek.



¹ Friedrich Kluge / Alfred Götze: Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. (16 Auflage). Berlin 1953.

Z DZIEJÓW POLSKIEGO RATOWNICTWA OKRĘTOWEGO

-V-

Rok 1953

Lp	Nazwa i charakter obiektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t	Koszt wydobycia w zł
1.	Wrak barki	-	60	10.889,88
2.	barka	Brzeźno	100	48.936,09
3.	"D 2"	k/Darłowa	300	133.442,33
4.	"D 4" i "D 1"	-	130	101.339,10
5.	SWINE- MUNDE	-	250	187.935,26
6.	2 barki	-	384	141.164,72
7.	szalanda	-	95	39.356,08
8.	barka desantowa	-	400	170.850,35
9.	BARTAVA	-	600	69.967,78
10.	holownik	-	40	48.017,23
11.	barka D-3	-	300	107.814,80

Lp	Nazwa i charakter obektu	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t	Koszt wydobycia w zł
12.	HERMAN BRENNER	-	250	34.297,93
13.	statek parowy	-	150	56.559,93
14.	ARTUSHOF	-	510	378.960,13
15.	szalanda	-	95	36.058,39
16.	barka	-	190	81.506,83
17.	barka	-	60	46.250,17
18.	PODEMIN	-	230	73.644,75
19.	śmiéciarka	-	50	34.170,05
20.	OSNABRUCK	-	3500	3.201.110,41
21.	motorówka (do odbu- dowy)	-	13	15.802,26
22.	barka desantowa	-	100	193.399,18
23.	łódź podwodna	-	700	359.770,53
24.	ponton (odbudo- wało PRO)	-	200	82.416,30
25.	dok parowy	-	1000	529.531,64
26.	łódź podwodna	-	1200	639.862,78

Lp	Nazwa i charakter obiekту	Miejsce i sposób wydobycia	Waga w t	Koszt wydobycia w zł
27.	ruda żelazna	-	770	75.112,75
28.	pogłę- biarka	Koźle	120	55.615,89
29.	łódź motorowa (odbudo- wało PRO)	-	18	5.058,25
30.	wrak statku	-	100	42.712,55
31.	konstruk- cja okrętowa	Gdynia	3134	935.667,99
32.	konstruk- cja okrętowa	Szczecin Złom rwany	1829	698.580,35
33.	konstruk- cja mostowa i inne	Gdynia	461	103.948,74
34.	konstruk- cja mostowa	Szczecin	1033	221.469,64
35.	pojazdy mecha- niczne różne	-	354	155.657,04

ZESTAWIENIE WRAKÓW WYDOBYTYCH W LATACH 1946-1953

Rok	Ilość wydobytych jednostek	Waga w t
1946	3	6.400
1947	10	5.680
1948	12	14.347
1949	8	7.884
1950	10	3.802
1951	13	45.586
1952	37	31.635
1953	35	18.728
RAZEM	128	134.062

ZESTAWIENIE USŁUG DOKONANYCH W LATACH 1946-1953

ROK	holowanie daleko- morskie	ściągnięcie z mielizny	ratownictwo	różne prace ratownicze i nurkowe
1946	-	3	-	-
1947	18	1	2	39
1948	14	7	3	52
1949	18	19	3	25
1950	25	14	7	71
1951	8	11	6	109
1952	6	9	4	66
1953	46	8	35	111
RAZEM	129	72	60	473

PLANY PRODUKCYJNE I ICH REALIZACJA

Pierwsze plany produkcyjne zaczęto opracowywać w roku 1950. Były to raczej próby planowania, gdyż dla ratownictwa nie ustalono jeszcze metodologii planowania, jak również nie opracowano norm odzwierciedlających postęp prac.

Do stworzenia właściwych planów przystąpiono w roku 1951, a ich metodologia jest stale rozwijana i pogłębiana. Dla ścisłości należy tu nadmienić, że sporządzanie planów produkcyjnych dla PRO jest bardzo utrudnione ze względu na specyficzny charakter zachodzących tu procesów technologicznych zależnych od warunków atmosferycznych oraz od różnych nieprzewidzianych przyczyn.

Realizacja planów od chwili powstania PRO przedstawiała się następująco:

	Rok	Plan ¹	Wykonanie	4%
Rob/godz. wydobyte w t.	1951	1.003.000 34.798	616.964 45.586	61,5 131,-
Rob/godz. wydobyte w t.	1952	1.140.000 34.750	1.024.491 31.635	90,- 91,-
Rob/godz. wydobyte w t.	1953	1.363.401 43.400	1.243.563 18.726	91,2 43,1
Rob/godz. wydobyte w t.	RAZEM	3.506.401 112,948	2.865.018 95.949	82,3 85,9

¹ Plan i wykonanie roboczogodzin obejmuje nie tylko dział wydobywania wraków lecz również wszystkie usługi PRO oraz remonty własne.

Z zestawienia powyższego wynika, że planowanie wydobywania wraków jest bardzo trudne, nie mniej przeto wydobywanie 128 obiektów, z których 28 po odbudowie weszło w skład floty jest wielkim sukcesem. (c.d.n.)

Dyskutujemy

USPOŁECZNIANIE WIEDZY



czymś, co nie łatwo określić. - Tyrania specjalizacji zawodowej i badawczej. - Konieczność zbiorowej specjalizacji społecznej. - Wychowanie, które można nazwać - naukowym. - Rola specjalistycznych towarzystw naukowych w tworzeniu szerokiego frontu specjalizacji społecznej. - Należy wypełnić próżnię, w której pracują towarzystwa naukowe. - Potrzeba rozbudowy i uaktywnienia pracy specjalistycznych towarzystw naukowych. - Znaczenie wszelkiego rodzaju badań historycznych a nautologicznych w szczególności. - Przede wszystkim młodzież i nauczycielstwo. - Rola Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w akcji uspołeczniania wiedzy i organizacji zbiorowisk specjalistycznych. - Cele "ogólne" i "egoistyczne". - Projekt programu i naukowej kontroli. - Formy kształcenia; olimpiady ogólnonarodowe, nagrody, dyplomy i oznaki młodego nautologa, stypendia. - Potrzeba organizacji; Koła szkolne PTN. - Niech się tak stanie - czyli amen.

+++

+++

+++

1. Sprawy, które chcę poruszyć tworzą w całości swolistego rodzaju węzeł gordyjski. Dlatego prócz podtytułu dodałem jeszcze spis treści, aby zorientować czytelnika w całości za-

gądnienia i kolejności omawianej tematyki. Szczupłe ramy naszego "BIULETYNU" nie pozwalają na szczegółowe rozwinięcie problemów. Zmuszony więc jestem do poddawania tematyki niż jej objaśniania. W dyskusji, jaka powinna się rozwinąć wokół poruszonych spraw będzie można nie jedno wyjaśnić, nie jedno skorygować lub odrzucić.

Nasze Towarzystwo wyrosło nie z tradycji lecz z walki z tradycją. Mimo, że żyje i żyć będzie tylko historią nie traci z oczu chwili bieżącej i nie boi się stawiania problemów i nazywania ich po imieniu. O tej "wadzie" PTN wspomina Redakcja w przedśłowiu do niniejszego numeru.

+++++

+++++

+++++

+++++

2. Zagadnieniem, które coraz natarczywiej domaga się rozwiązania wszechstronnego jest problem specjalizacji tak w zakresie wykonywanego zawodu, jak i zbiorowej działalności społecznej.

Rozwój wszystkich gałęzi nauki; niektórych gwałtowny i szybki, innych powolny lecz stały, oraz rozrost gospodarstwa narodowego (w którym nota bene taż sama nauka będzie miała coraz większy udział, a w przyszłości stanie się ostatecznym i jedynym imperatywem ludzkiego myślenia i działania), znowu na czoło wysuwa zagadnienie kadr, a więc kształcenia coraz liczniejszych grup specjalistycznych. Nie na tym koniec.

Trzeba tym grupom stworzyć warunki do podnoszenia specjalistycznych kwalifikacji.

Grozi nam w niedalekiej przyszłości tyrania specjalizacji (i błogosławieństwo specjalizacji) we wszystkich dziedzinach nauki, życia społecznego i państwowego.

Minęły bezpowrotnie czasy gdy człowiek inteligentny i obdarzony zdolnościami mógł objąć kilka gałęzi wiedzy w stopniu zadawalającym a często zbliżonym do doskonałości.

Zmienia się, mimo woli, tradycyjne pojęcie człowieka kul-

turalnego".

Nauka stanie się jedynym kwalifikatorem. Od jej wyroków nie będzie apelacji. Ona też stwarza problem specjalizacji oraz inne problemy, które sygnalizuję i staram się zestawić w jakiś logiczny układ. Nauka narzuca zagadnienie "produkcji specjalistów". Jej bieg jest w wielu dziedzinach tak szybki, zapotrzebowanie liczebne specjalistów tak duże, że oparcie się tylko na instytutach i uczelniach akademickich czy nawet towarzystwach naukowych nie rozwiązuje sprawy. Nie rozwiązuje sprawy dlatego, iż społeczeństwo nie jest przygotowane do wzięcia udziału w realizacji tego trudnego, wielospecjalistycznego i wielostopniowego problemu. Jest trudny dlatego, że jest pilnym zamówieniem społecznym i państwowym.

Kształcenie specjalistów nie może odbywać się tylko w górnych rejonach nauczania czy badania. Musi się zacząć już w szkole średniej, a nie jest wykluczone, że należałoby zejść niżej - do szkoły podstawowej.

Dlatego nazwałbym cały ten splot zagadnień problemem w y c h o w a n i a n a u k o w e g o !

Wychowanie naukowe powinno być, jeśli ma dać wyniki jakich należy po nim oczekiwać, akcją powszechną i organizowaną oraz kontrolowaną z pomocą najbardziej czułej aparatury badawczej.

Warunkiem decydującym o dobrych wynikach akcji powinno być dążenie do stworzenia w społeczeństwie wielkich zbiorowisk związanych z jakimś wielkim działem gospodarstwa narodowego węzłami nie tylko sympatii. Takim wielkim działem gospodarstwa narodowego jest na przykład morze i jego, jak się utarło mówić - uprawa. Jest na przykład ziemia i jej uprawa, etc.

Niektóre resorty rozumieją zagadnienie, szukają środków zaradczych, kształcą i doksztakają, myślą. To bardzo dużo, że już myślą. Jest to dowodem, że odczuwają potrzebę oparcia

się o szeroki, zorganizowany, uświadomiony front społeczny złożony z zbiorowisk specjalistycznych, to znaczy takich, które dysponują takim zasobem wiedzy, że można je specjalistycznymi nazwać. Jak dotąd problem jest ciągle jeszcze otwarty i będzie otwarty, i to na ścieżaj, tak długo, aż te wielkie grupy społeczne zaczną żyć i brać udział nie tylko w inicjowaniu takiej czy innej działalności gospodarczej, ale również przyjmą na siebie pewną odpowiedzialność za jej realizację i właściwą akcję

W akcji tej dużą rolę, w wielu wypadkach decydującą, po winny odegrać specjalistyczne towarzystwa naukowe. "Powinny" - bo jak na razie to zajęte są problemami własnego folwarczku tematycznego czy organizacyjnego. Obserwując działalność tych towarzystw bez trudu zauważamy, że jest ona w większości wypadków mało aktywna, mało ciekawa, mało społeczeństwu przydatna i staje się coraz bardziej zbędna i marginesowa. W wielu wypadkach towarzystwa te (czy też ich terenowe oddziały) to parosobowe zespoły entuzjastów obdarzonych raczej temperamentem działaczy i popularyzatorów niż naukowców. Cały ciężar inicjowania badań i ich realizowania oraz kontroli zwało na barki Polskiej Akademii Nauk i jej agend, co nie wydaje się pomysłem szczęśliwym oraz prawem bezwładu przydzielono terenowym ogólnym towarzystwom naukowym, co jest zupełnym nieporozumieniem. Żyjemy już w innej epoce niż nasi przodkowie. Wielobranżowe towarzystwa ogólne w stuleciu XVIII czy XIX spełniały swą rolę - dzisiaj ich istnienie jest anachronizmem. Należy pomyśleć o zastąpieniu ich organizacją bardziej nauce i społeczeństwu przydatną.

Działalność specjalistycznych towarzystw naukowych trzeba uaktywnić i nie bać się powoływania nowych. Towarzystwa naukowe nie powinny lekceważyć pracy z młodzieżą. Nie powinny również lękać się udziału w akcji uspołeczniania wiedzy i tworzeniu szerokiego frontu zbiorowości specjalistycznych.

Te specjalistyczne zbiorowości, w których i młodzież się znajdzie będą tą treścią, która musi wypełnić próżnię otaczającą dzisiaj, w większości wypadków, pracę towarzystw naukowych.

Swoją wielką rolę w organizowaniu społeczności specjalistycznych odegrać powinny, mając ku temu wszelkie środki, organizacje takie jak Towarzystwo Wiedzy Powszechnej, związki młodzieżowe (ZHP, ZMS, ZWM, ZSP) i inne. Nie mogą jednak być siłą kierującą i kontrolującą.

+++ +++ +++

Duże zainteresowanie badaniami historycznymi różnego rodzaju, jakie obecnie obserwujemy w wielu państwach o różnych ustrojach społecznych nie jest czymś zaskakującym. Im potężniejsze siły przyrody człowiek wyzwala, tym większą troską stara się otoczyć to, co jest widowym dowodem jego myśli i pracy tysiącletnich, a co może ulec zagładzie w ciągu ułamków sekundy. Im szybciej ludzkość idzie naprzód, tym częściej ogląda się wstecz, aby nie zbłądzić. Wpajanie szacunku dla wykonywanego zawodu i szacunku dla dorobku materialnego i intelektualnego ludzkości też kieruje wzrok i zainteresowanie nowej młodej inteligencji ku historii. Wychowawcza i odkrywczą rolę prac historycznych szczególnie dla społeczności socjalistycznych operujących materialistycznymi podstawami badawczymi jest faktem, któremu trudno się przeciwstawić. Rola materiału historycznego w akcji uspołeczniania wiedzy jest, moim zdaniem, warunkiem sine qua non powodzenia. Szczególnie wartościowy jest ten rodzaj materiału historycznego (tym samym i badań historycznych tego typu), który ukazuje społeczeństwu szerokie horyzonty działalności ludzkiej a objaśniając złożony mechanizm wielkich powszechnych procesów rozwojowych uczy szacunku dla rzeczowego i myślowego dorobku tysięcy pokoleń, które przed nami uprawiały zie-

mię i morze.

+++

+++

+++

Pracę w terenie trzeba zacząć od młodzieży zapraszając do współpracy nauczycielstwo. Dla każdego frontu zainteresowań trzeba stosować inne kryteria i środki realizacji. Dla problematyki morskiej trzeba będzie stosować środki nauczania bardziej złożone i kosztowniejsze, niż dla problematyki rolnej czy górniczej.

+++

+++

+++

Na tle tych rozważań, które zostały przedstawione powyżej rola Polskiego Tow. Nautologicznego w akcji uspołeczniania wiedzy o zagadnieniach morskich i pokrewnych oraz w tworzeniu tej treści, którą być mają zbiorowiska specjalistyczne zarysowuje się bardzo wyraźnie. Nie tylko dlatego, że celem badań Towarzystwa jest odsłanianie i wyjaśnianie przebiegu wielkich procesów rozwojowych inspirowanych przez człowieka na obszarach rzek, jezior, mórz i oceanów, ale również dlatego, że posiada ku temu już obecnie pewien aparat ludzki (skupiając w swych szeregach specjalistów wszelkiego rodzaju, naukowców i praktyków) i może objąć swą działalnością cały obszar państwa, jeżeli do istniejących w kilku miastach oddziałów doda dalsze, a istniejące postawi w stan gotowości - "bojowej".

Inicjując i zgłaszając udział w rozwiązaniu gordyjskiego węzła, któremu poświęcono tyle uwagi, a w pewnym stopniu, jak się to dzisiaj czyni, jednostronnie podejmując trud realizacji zagadnienia w granicach swych możliwości i swojej tematyki, PTN ma na widoku dwa cele równie ważne i uzupełniające się: ogólny i egoistyczny.

Udział w tworzeniu specjalistycznej zbiorowości - m o r - s k i e j - naturalnie jest celem "ogólnym" Wyławianie z tej

zbiorowości osób najzdolniejszych z zamiarem stworzenia z nich specjalistów tak potrzebnych Towarzystwu - to cel "Egoistyczny".

Jak Towarzystwo nasze zamierza realizować swój program uspołeczniania wiedzy wśród młodzieży, bo młodzież przede wszystkim interesuje PTN, jakie wartości poznawcze, z punktu widzenia szkoły, może dać młodzieży nautologia objaśnia przytoczony poniżej materiał.

Został on w ubiegłym roku opracowany i przesłany Ministerstwu Oświaty, które po zapoznaniu się z nim opublikowało na jego podstawie apel do terenowych władz szkolnych.

U Z A S A D N I E N I E

potrzeby i pilnej konieczności prowadzenia ogólnokrajowej, - szerokiej, systematycznej akcji uspołeczniania problematyki morskiej wśród młodzieży szkolnej i akademickiej.

Rozwój zagadnień morskich w Polsce Ludowej, dążenie do przebudowy Polski w państwo o wysokim potencjale morskim, nakłada na społeczeństwo, władze szkolne i towarzystwa naukowe morskie, szczególnie towarzystwa prowadzące badania typu historycznego o b o w i ą z e k prowadzenia zorganizowanych badań historycznomorskich i równie zorganizowanej, równoległej akcji uspołeczniania wiedzy o problematyce morskiej.

Akcję taką należy prowadzić przede wszystkim w środowisku młodzieży szkolnej i akademickiej w dwóch aspektach:

- a) ogólnego zapoznawania z zagadnieniami polskiego Wybrzeża, polskiej gospodarki morskiej na tle powszechnym oraz z zagadnieniami pokrewnymi,
- b) tworzenia z młodzieży najzdolniejszej (przez opiekowanie się nią, stypendia i kierowanie) kadr specjalistów naukowych i działaczy.

Działalność przedwojennej Ligi Morskiej i innych organizacji prowadzących propagandę morza i tak zwane wychowanie morskie była, mimo pozorów, powierzchowna, żywiołowa i bezprogramowa ponieważ zadawano się zewnętrznymi efektami - łatwymi do osiągnięcia przy dużych środkach finansowych z puli państwowej, terenowej lub społecznej - a nie rzeczywistymi wynikami typu poznawczego. Za dużo było sportu, za mało wiedzy. Stało się tak dlatego, że nie istniała baza materiałowa i ludzka. Nie było z czego czerpać. Nie znano zagadnienia z historyczno-rozwojowego (najbardziej wychowawczego) - punktu widzenia i nie badano naukowo procesu popularyzowania spraw morskich w różnych środowiskach i grupach społecznych. Wyniki; brak prawie zupełny naukowców zajmujących się wyłącznie badaniami historycznomorskimi, brak działaczy terenowych umiejących organizować pracę i znających zagadnienie. Brak ogólnego zainteresowania społeczeństwa problematyką północnej granicy.

Grono naukowców i fachowców morskich powołało kilka lat temu POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE. Towarzystwo naukowe - specjalizujące się w badaniach historycznych (właściwych i historycznoekonomicznych, historycznotechnicznych, historycznoprawnych, historycznoleksykograficznych i terminologicznych, badaniach nad rozwojem kultury morskiej i nauki oraz w badaniach socjograficznych nad środowiskiem morskim) różnego typu.

Towarzystwo ma prowadzić działalność naukowo-badawczą i systematyczną akcję uspołeczniania wiedzy, to znaczy nie tylko u k a z y w a n i a problematyki w jej historycznym i powszechnym rozwoju na tle epok społeczno-wytwórczych z pomocą metody dialektycznej i zgodnie z założeniami materializmu historycznego, ale u g r u n t o w a n i a w s w i a d o m o ś c i społecznej podstawowych elementów tej wiedzy.

Bazą działalności naukowej oraz naukowego badania wspom -

nianej akcji i kierowania nią będzie organizowany przez PTN Centralny Ośrodek Badań Nautologicznych. Będzie on rozporządzał pracownikami badawczymi, stacją muzealną, salami wykładowymi i statkiem badawczym. Ten ostatni element szkolenia naukowców specjalistów i działaczy wejdzie do akcji w latach późniejszych, gdy Towarzystwo zdobędzie odpowiednie środki finansowe.

Ponieważ w pracy badawczej i akcji uspołeczniania przyjmuje Towarzystwo nautologiczny punkt widzenia, należy wyjaśnić czym jest nautologia i dlaczego taki, a nie inny punkt widzenia został uznany za konieczny do realizacji i badań naukowych i akcji uspołeczniania.

Nautologia jest dyscypliną historyczną badającą rozwój tych procesów powszechnych, akwenalnych lub narodowych, które stworzyły żeglugę (wszelkich typów: handlową, wojenną, rybacką; morską i śródlądową), warsztaty skutnicze i stocznie, a więc skutnictwo i okrętownictwo oraz przystanie i porty. Bada dzieje piśmiennictwa i nauk uczestniczących w wspomnianych procesach oraz dzieje społeczeństw tworzących te procesy. W najszerszym ujęciu uznaje się nautologię za dyscyplinę badającą rozwój kultury środowiska wodnego (marynarzy, portowców, stoczniovców, rybaków, miast i portów morskich lub porty posiadających, instytucji i instytutów, sztuki i nauki etc.) tak obszaru morskiego jak śródlądowego. Nie wolno degradować problematyki śródlądowej (żegluga, porty, stocznie, ludzie, ośrodki badawcze) i zajmować się jedynie morską, gdyż wiążą się one nierozzerwalnie.

Akcja uspołeczniania powinna być prowadzona systematycznie (plan, realizacja, kontrola wyników, naukowe badanie przebiegu akcji, opracowywanie metod i środków) i stale. Najwłaściwszym wydaje się prowadzenie tej akcji przez ujęcie jej w formę organizacyjną, a więc za pośrednictwem Kół szkolnych i akademickich PTN.

Ponieważ statut Towarzystwa przewiduje organizację kół tego rodzaju, należy uzyskać zgodę szkolnych władz terenowych oraz Ministerstwa Oświaty, Ministerstwa Szkół Wyższych i Ministerstwa Kultury i Sztuki na organizowanie takich kół

Pracą kół kierowałaby Pracownia Socjografii i Kultury Centralnego Ośrodka Badań Nautologicznych w Gdyni współpracując z innymi pracowniami ośrodka, władzami szkolnymi i zarządami Kół.

Towarzystwo przyjmie na siebie wszelkie obowiązki prowadzenia akcji w ścisłym porozumieniu z ministerstwami i władzami terenowymi (kuratoriami i dyrekcjami szkół, względnie rektoratami wyższych uczelni).

Obejmują one:

- a) kierowanie pracą kół,
- b) pomoc we wszelkich dostępnych Towarzystwu formach i środkach,
- c) szkolenie przez seminaria, kursy, skrypty, pływanie morskie etc..
- d) dostarczenie kołom wydawnictw, plansz, atlasów, map, innych materiałów pomocniczych potrzebnych do realizacji celu,
- e) organizację ogólnokrajowych olimpiad, zachęcanie do zdobywania dyplomu i oznaki mistrzowskiej młodego nautologa, etc.,
- f) opiekowanie się osobami wykazującymi szczególne zamiłowanie dla problematyki nautologicznej i zdolności naukowe (akcja tworzenia kadr), przyznawanie stypendiów, wskazywanie lub dostarczanie materiałów badań - czych, ułatwianie wyjazdów za granicę w celu kontynuowania badań etc.

Za stworzeniem organizacji Kół PTN przemawia i ten fakt że samodzielnie ani nauczyciele, ani szkoły nie czują się na siłach prowadzenia akcji tego typu. Apel Ministerstwa Oświa-

ty ogłoszony w "Dzienniku Urzędowym" Ministerstwa, aby kierownictwa szkół i ośrodków wychowania pozaszkolnego etc. nawiązały z PTN współpracę nie dał żadnych wyników. Nie dał wyników ponieważ kierownictwu szkół spadłby na barki dodatkowy problem i to trudny do prowadzenia. Koła, związane węzłami organizacyjnymi z ośrodkiem dyspozycyjnym leżącym w centrum zagadnienia i dysponującym odpowiednim gronem fachowców, nawet przy skromnych środkach finansowych może realizować akcję z pożytkiem dla członków Koła i szkoły czy ośrodka akademickiego.

N A U T O L O G I A

Charakterystyka dyscypliny i postawy poznawczej przyjętej w akcji uspołeczniania wiedzy o morzu i zagadnieniach pokrewnych

NAUTOLOGIA obejmuje swymi badaniami całą wiedzę o żegludze, to znaczy historię poruszania się pojazdów wodnych, historię skutnictwa i okrętownictwa, historię przystani i portów, dzieje środowiska i procesów towarzyszących; terminologicznych, etnograficznych, kulturowych etc. W najszerszym tego pojęcia rozumieniu można nautologię uważać za naukę o kulturze tego środowiska, które stworzyło żeglugę, pojazdy pływające, i formy oraz narzędzia ich wytwarzania, myśl naukową oraz elementy sztuki i języka.

Nautologia bada więc z różnych punktów widzenia (ekonomicznego, prawnego, kulturoznawczego, technicznego i socjograficznego etc.) historyczny rozwój żeglugi, portów, skutnictwa i okrętownictwa oraz środowisk, które tworzyły tę historię na tle rozwoju społeczeństw, narodów i państw oraz epok wytwórczych dążąc do ujęcia tego

rozwoju w związku i prawa.

NAUTOLOGIA bada więc historyczny rozwój;

sztuknictwa i okrętownictwa (dzieje form, narzędzi, techniki obróbki, procesów wytwarzania etc.),

ekonomiki transportu wodnego (dzieje organizacji, form przedsiębiorstw etc.),

prawodawstwa,

praktyki zawodowej (marynarzy, rybaków, portowców, stoczników etc.),

budownictwa portowego i morskiego,

techniki walki (dzieje wojen, taktyki i strategii, zdolności bojowej okrętów i ludzi etc.),

związków zawodowych i grup społecznych,

terminów i pojęć,

żeglugi (wszelkich typów),

towarzyszących działalności ludzkiej elementów kultury (literatura marynistyczna, sztuka użytkowa i artystyczna, muzyka, wierzenia, legendy, przesady, etc.) ich przenikania do kultury ogólnej narodów i państw,

piśmiennictwa i ludzi.

Nautologia jest więc dyscypliną historyczną specjalnego typu, ogniskującą szereg elementów humanistycznego i technicznego sposobu myślenia, gdyż stara się badać rozwój pewnego typu kultury materialnej i intelektualnej. Na tej drodze pragnie otrzymać możliwie realny obraz rozwoju i mechanizmu interesujących ją procesów.

C e l p o z n a w c z y

Upowszechnianie wiedzy i kultury, którą teraz po wyjaśnieniu możemy nazwać krótko nautologiczną, powinno utworzyć w świadomości młodzieży bicipracę udział w akcji (objętej akcją) możliwie konkretny obraz ogólnego rozwoju;

- statku handlowego, wojennego, rybackiego oraz innych form pływających,
- sposobów ich wytwarzania,
- rozwoju umiejętności zawodowych,
- historii prawodawstwa i ekonomiki,
- rozwoju nawigacji i przyrządów nawigacyjnych (wraz z historią meteorologii nautycznej i kartografii morskiej),
- wszelkich typów żeglugi w granicach czasowych i przestrzennych,
- techniki walki (wraz z historią piractwa),
- warunków bytowych ludzi, ich walk społecznych (klasowych), wierzeń, zamiłowań i uzdolnień artystycznych, form organizowania się etc.,
- rozwoju piśmiennictwa zawodowego i naukowego oraz pojęć i terminów.

Jest to konieczne, aby przynajmniej w zasadniczych ry-
sach:

A) Ułatwić młodzieży zorientowanie się w rozwoju wiedzy nautologicznej jako jednej z najbardziej typowych dyscyplin ukazujących we właściwym świetle dorobek człowieka uczestniczącego w tworzeniu pewnego typu kultury materialnej i intelektualnej (kultury nautologicznej).

B) Nauczyć wiązania w logiczną całość spraw lądu i morza.

C) Ułatwić wiązanie poszczególnych spraw i przejawów polskiego życia i działania z odpowiednimi faktami występującymi na arenie międzynarodowej. Jest to potrzebne szczególnie przy poznawaniu naszych dążeń morskich, naszych działań na morzu i naszych tradycji morskich, aby zrozumieć ich zależność i ułatwić wysnuwanie zwięzłych i możliwie logicznych samodzielných sądów.

D) Przygotować do właściwego rozumienia i orientowania się w różnorodnych zagadnieniach występujących w narodowej pro-

blematyce morskiej czy pokrewnej. W tej problematyce na czoło wysuwają się sprawy żeglugowe i wojennomorskie.

E) Do właściwego rozumienia udziału poszczególnych dyscyplin naukowych w rozwoju wiedzy i kultury nautologicznej.

F) Przygotować do rozumienia udziału kultury nautologicznej i morza w kształtowaniu się światopoglądu epok, narodów grup regionalnych i środowiskowych oraz poszczególnych ludzi.

Na tej drodze, stosując założenia materializmu historycznego i metodologię dialektyczną, młodzież objęta akcją uspołeczniania powinna zdobyć:

- a) z a r y s ogólny rozwoju kultury nautologicznej oparty na analizie przebiegu procesów, zjawisk i szerokim, różnorodnym i atrakcyjnie dobranym materiale dokumentacyjnym (ikonograficznym, biograficznym, bibliograficznym, technicznym, kartograficznym, leksykograficznym etc.),
- b) p r z y g o t o w a n i e do należytego rozumienia polskich dążeń morskich; potrzeby rozwijania gospodarki morskiej i siły morskiej, do orientowania się w rozwoju polskiej kultury nautologicznej, nauki, piśmiennictwa i elementów artystycznych (literatura, sztuka, muzyka marynistyczna),
- c) p r z y g o t o w a n i e do należytego posługiwania się materiałem źródłowym (tekstowym) i dokumentacyjnym (patrz poz. a),
- d) z a c h e t ę do głębszego zainteresowania się badaniami naukowymi typu morskiego a szczególnie badaniami nautologicznymi, do poświęcenia się badaniom nautologicznym (zdobycie kwalifikacji naukowych; magisterium, doktorat), względnie do zdobycia kwalifikacji dla prowadzenia akcji uspołeczniania wśród młodzieży lub starszych (zdobycie kwalifikacji działacza).

W zakresie kształcenia formalnego zdobywanie wiedzy nautologicznej, podobnie jak zdobywanie wiedzy w innych dziedzinach nauk społecznych:

II/ w d r o ż y do samodzielnego poszerzania zdobytych w Kole wiadomości, a bardziej uzdolnionych zachęci do podjęcia głębszych badań naukowych w wybranym zakresie (historia portów, historia żeglugi, historia okrętownictwa, socjografia nautologiczna, lub: historia prawodawstwa, historia ekonomii, leksykografia etc.),

III/ r o z w i n i e wiedzę przestrzenną bardzo potrzebną do należytego rozumienia i orientowania się w przestrzeni portowej, stoczniowej, akwen morskich (badanie terenów bitew morskich, obliczania nawigacyjne etc.). Jest to potrzebne przy badaniu tekstów pisanych i dokumentów ikonograficznych.

C E L W Y C H O W A W C Z Y

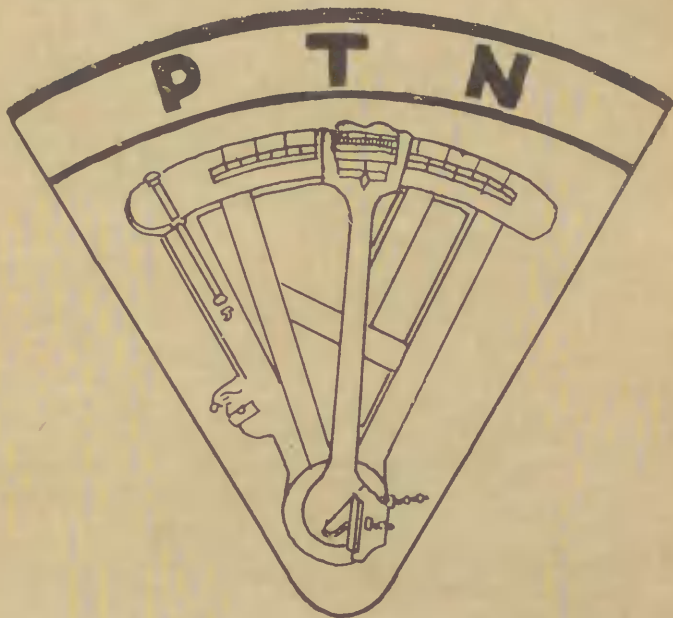
Akcja, przez właściwy, celowy i atrakcyjny dobór różnorodnego materiału tekstowego i dokumentacyjnego oraz różnorodną tematykę, ma wychować młodzież na:

1. obywateli rozumiejących znaczenie dla Państwa Ludowego morza i wodnych dróg śródlądowych, gospodarki morskiej nauki i kultury oraz siły zbrojnej,
2. czynnych rozumnych współpracowników akcji, entuzjastów jej i obrońców,
3. czynnych uczestników w dążeniu do przekształcenia Polski w państwo o rozbudowanej i wysoko zorganizowanej gospodarki morskiej w państwo o wysokim potencjale naukowym morskim.

U w a g i k o ń c o w e

W przedstawieniu akcji pominięto aspekt sportowy (żeglar-

stwo, jachting). Może on towarzyszyć realizacji akcji prowadzonej przez PTN, ale wchodzi on w zakres działalności klubów i organizacji takich jak ZHP czy LPŻ (pion wodny), które w dostatecznym stopniu zapoznają młodzież z tym sportem. PTN interesuje jedynie cel poznawczy.



Oznaka młodego nautologa. Projekt i rysunek art. mal. Marii Wlazłowskiej

Objaśnienie: Tarcza wielkości 4 cm x 2,5 cm. łuk górny koloru złotego. Napis PTN koloru chabrowego. Tarcza dolna koloru chabrowego. Oktant (XVIII-wieczny), w zależności od kategorii dyplomu: stalowy, srebrny, złoty.

Sekretariat Generalny PTN prosi członków Towarzystwa o nadsyłanie innych projektów oznaki lub opinii o reprodukowanym.

POLSKA RZECZYPOSPOLITA LUDOWA

MINISTERSTWO OŚWIATY

Nr SO(-1385/59

Warszawa, dnia 25/VI.1959 r.

Al. I Armii Wojska Polskiego

Nr 25, tel. 804-61

Polskie Towarzystwo Nautologiczne

Rada Główna

w Gdyni

ul. Przebendowskich 3 m. 4

Na pismo z dnia 22.IV.1959 r./Nr RG-OG-105/59/

Ministerstwo Oświaty przesyła w załączeniu odpis komunikatu, który został skierowany za pośrednictwem Dziennika Urzędowego Ministerstwa Oświaty do kuratorów okręgów szkolnych, inspektoratów oświaty oraz kierowników szkół i placówek wychowania pozaszkolnego w sprawie szerzenia wiedzy o morzu wśród młodzieży szkolnej. -

Załącznik

V-Dyrektor Departamentu

S. Larwa

K o m u n i k a t

w sprawie szerzenia wiedzy o morzu i zagadnieniach pokrewnych wśród młodzieży szkolnej.

Polskie Towarzystwo Nautologiczne prowadzi stałą i systematyczną akcję szerzenia wiedzy o morzu i zagadnieniach pokrewnych.

Ministerstwo Oświaty zachęca kierownictwa szkół i placówek wychowania pozaszkolnego do nawiązania współpracy z Polskim Towarzystwem Nautologicznym i wykorzystania pomocy w szerzeniu wiedzy o morzu wśród młodzieży szkolnej i uczestników placówek wychowania pozaszkolnego.

Adres:

/Nr 806-2020/59 z dnia 22.IV.1959 r./

Za zgodność:

(-) Z. Jaworska

St. radca

P R O G R A M

UZYSKANIA DYPLOMU I OZNAKI MISTRZOWSKIEJ MŁODEGO NAUTOLOGA (projekt)

C z ę ś ć I.

- I. W celu zainteresowania starszej młodzieży problematyką nautologiczną RADA GŁÓWNA POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO ustanawia dyplom i oznakę mistrzowską MŁODEGO NAUTOLOGA.
- II. Dyplom i oznakę nadaje KOMISJA powołana przez RADĘ GŁÓWNA PTN w porozumieniu z MINISTERSTWEM OŚWIATY i MINISTERSTWEM ŻEGLUGI.
- III. Dyplom i oznaka posiadają trzy stopnie. Dyplom kategorii III upoważnia do noszenia oznaki stalowej, dyplom kategorii II do noszenia oznaki srebrnej, a dyplom kategorii I do noszenia oznaki złotej.
- IV. Wiadomości, na podstawie których uzyskano dyplom i oznakę nie podlegają sprawdzeniu.
- V. Noszenie oznaki bez legitymacji wystawionej przez SEKRETARIAT GENERALNY PTN jest wzbronione.
- VI. Dyplomy i oznaki posiadają numerację. SEKRETARIAT GENERALNY prowadzi rejestr osób uprawnionych do posiadania dyplomu i noszenia oznaki. Pozycje rejestru publikowane są w wydawnictwach TOWARZYSTWA.
- VII. Osoba, która zdobyła dyplom kat. I. jest upoważniona do prowadzenia działalności popularyzatorskiej i otrzymuje, w wypadku wstąpienia do PTN, prawa członka nadzwyczajnego. Posiadanie dyplomu kat. II. daje posiadaczowi analogicznie prawa członka kandydata.
- VIII. Sposób zgłaszania się do próby i przeprowadzania jej reguluje SEKRETARIAT GENERALNY PTN po zasięgnięciu opinii KOMISJI.

A. D y p l o m kat. III (oznaka stalowa)

1. Wykaże się znajomością materiału wymienionego w Części II punkt. A, B i C.

B. Dyplom kat. II (oznaka srebrna)

1. Wykaże się znajomością materiału wymienionego w Części II punkt A, B, C i D.

C. Dyplom kat. I (oznaka złota)

1. Wykaże się znajomością materiału wymienionego w Części II punkt A, B, D, E lub A, C, D, F.
2. Posiada ugruntowane wiadomości o przedmiocie i zakresie nautologii oraz celach, działalności i rozwoju PTN.

C z ę ś ć II

D y p l o m k a t e g o r i i I I I (o z n a k a s t a l o w a)

A. Historia jachtu

1. Wykaże się znajomością historii polskiego jachtu morskiego i śródlądowego oraz ogólnymi wiadomościami o rozwoju ruchu żeglarskiego w organizacji do której należy (obowiązuje członków organizacji ZHP, ZMS, ZWM, ZSP, LPŻ).

B. Muzealnictwo morskie

1. Zwiedził jedno z polskich muzeów morskich i zna jego historię, ilość i rodzaj działów, nazwiska kierowników i kustoszy, wydawnictwa.
2. Wykaże i objaśni co najmniej pięć najwartościowszych eksponatów z tego muzeum.
3. Wie jakie kraje i w jakich miastach posiadają muzea morskie.
4. Wykaże się ogólną znajomością dziejów polskiego muzealnictwa morskiego.

C. Biografia morska

1. Wie co to jest biografia. Zna polskie słowniki biograficzne, umie się nimi posługiwać.
2. Wykaże się znajomością co najmniej trzech życiorysów polskich żeglarzy, uczonych, pracowników morza (dowolnie

przez siebie wybranych). Wskaże źródła.

3. Jedną z przygotowanych biografii przedstawi w formie pogadanki (ustnej) na zebraniu organizacji, do której należy lub zebraniu Koła PTN, względnie szkolnym.
4. Zna co najmniej dziesięć polskich i pięć obcych nazwisk sławnych ludzi morza (uczonych, podróżników, żeglarzy, admirałów, pisarzy, artystów etc.). Potrafi określić czas, w którym żyli, narodowość, scharakteryzować epokę oraz podać najważniejsze szczegóły z ich życia.

D y p l o m kategorii II (oznaka srebrna)

A. Historia marynarki handlowej

1. Posiada ogólne wiadomości o rozwoju powszechnym marynarki handlowej i handlu morskiego oraz szczegółowsze w zakresie:
 - a) wybranego przez siebie typu żeglugi (pasażerska, trampowa, przybrzeżna, śródlądowa),
 - b) lub epoki rozwojowej.
2. Posiada ogólne wiadomości o rozwoju polskiej marynarki handlowej oraz wskaże odpowiednią literaturę przedmiotu
3. Wykaże się dokładną znajomością przynajmniej jednej publikacji spośród wskazanych w punkcie 2.
4. Czyta stale przynajmniej jedno z polskich czasopism morskich. Potrafi wskazać w nim i omówić co najmniej dwa artykuły historyczne wiążące się z wybranym przez siebie typem żeglugi (punkt 1a) lub epoką rozwojową (1b), a w razie braku takich artykułów - dwa dowolnie wybrane artykuły historyczne.

B. Historia portów

1. Posiada ogólne wiadomości o dziejach powszechnych portów oraz szczegółowsze wiadomości o dziejach polskich portów morskich i śródlądowych i ich rozmieszczeniu.
2. Orientuje się w rozmieszczeniu słowiańskich portów nad bałtyckich.
3. Wykaże się znajomością dziejów jednego dużego i jednego małego portu polskiego oraz jednego dowolnie wybranego dużego portu obcego.

4. Zwiedził porty polskie, których historię poznał. Przedstawi odpowiednie zaświadczenie terenowej władzy PTN lub innej przez KOMISJĘ wskazanej.

5. Wskaże najważniejszą polską literaturę przedmiotu.

C. Bibliografia morska

1. Wie, co to jest bibliografia. Ma ogólne pojęcie o rodzajach bibliografii.

2. Zna polskie bibliografie i zestawienia bibliograficzne morskie. Umie się nimi posługiwać.

3. Przedstawi opracowane przez siebie zestawienie bibliograficzne materiału wskazanego przez KOMISJĘ.

D. Historia okrętu

1. Posiada ogólne wiadomości o rozwoju statków i okrętów oraz szczegółowsze o rozwoju;

- a) statków rybackich,
- b) statków handlowych,
- c) okrętów wojennych.

2. Potrafi wymienić i scharakteryzować wszystkie rodzaje;

- a) statków rybackich,
- b) statków handlowych,
- c) okrętów wojennych.

Obowiązuje zgodność tematyczna wybranych punktów; 1a i 2a, 1b i 2b, 1c i 2c.

3. Poda z pamięci charakterystykę (wraz z danymi cyfrowymi), co najmniej trzech najbardziej typowych statków rybackich, handlowych lub wojennych oraz co najmniej trzech statków lub okrętów polskich z innej niż powyżej wybranej grupy.

4. Wskaże najwartościowszą literaturę przedmiotu. Wykaże się dokładną znajomością jednej z wskazanych publikacji.

D y p l o m kat. I (oznaka złota)

A. Historia stoczni

1. Posiada ogólne wiadomości o rozwoju warsztatów szkodliwych i stoczni, rozwoju narzędzi produkcji i metodach

40

Biuletyn Nautologiczny 10-11 (22-23) 1959

wytwarzania, systemach wodowania, przebiegu współczesnego procesu budowy;

- a) statku rybackiego,
- b) handlowego,
- c) okrętu wojennego.

2. Wie jakie i gdzie Polska posiada stocznie.

3. Zwiedził jedną z nich i poznał jej historię.

4. Ma ogólne wiadomości o rozwoju działów stoczni i warsztatach pomocniczych.

B. Historia marynarki wojennej

1. Posiada ogólne wiadomości o rozwoju powszechnym flot wojennych i sztuki wojennomorskiej oraz szczegółowsze w zakresie wybranego przez siebie typu okrętu lub epoki.

2. Posiada ogólne wiadomości o rozwoju polskiej marynarki wojennej. Wskaże najwartościowsze publikacje.

3. Wykaże się dokładną znajomością jednej publikacji spośród wskazanych w punkcie 2.

C. Historia floty rybackiej

1. Posiada ogólne wiadomości o rozwoju powszechnym flot rybackich i rybołówstwa morskiego, rozwoju narzędzi połowowych i techniki połowów oraz szczegółowsze o rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego.

2. Wymieni najważniejsze polskie przedsiębiorstwa zajmujące się rybołówstwem morskim i polskie porty rybackie. Zna historię jednego przedsiębiorstwa i jednego portu rybackiego.

3. Wskaże odpowiednią literaturę przedmiotu. Wykaże dokładną znajomość jednej z wskazanych publikacji.

4. Zwiedził Szkołę Rybołówstwa Morskiego i przedstawi zaświadczenie.

D. Historia piśmiennictwa

1. Zna dzieje dążeń narodu polskiego do morza i pracy na morzu oraz najważniejsze publikacje omawiające to zagadnienie.

2. Wykaże się dokładną znajomością co najmniej dwóch publikacji z tego zakresu wskazanych przez KOMISJĘ.

3. Wie jakie i kiedy wydawano w Polsce periodyki morskie. Zna nazwiska redaktorów i wie kto je wydawał. Umie podać ich charakterystykę.

E. Historia nawigacji

1. Posiada ogólne wiadomości o rozwoju nawigacji oraz szczególnie wiadomości o rozwoju nawigacji w wybranym przez siebie dziale (locja, astronawigacja, radionawigacja, przyrządy) lub epoce.
2. Posiada ogólne wiadomości o rozwoju map żeglarskich. Pokaże na mapach polskich najważniejsze skróty i znaki i objaśni je.
3. Wskaże najważniejszą literaturę przedmiotu. Wykaże się znajomością dokładną jednej publikacji z pośród wskazanych.

F. Leksykografia i terminologia

1. Zna i umie się posługiwać polskimi słownikamiorskimi.
2. Wie jak opracowywuje się słownik lub encyklopedię (zbiór terminów, opracowywanie hasła lub definicji, rodzaje kartotek, materiały pomocnicze, materiał ilustracyjny etc).
3. Zna dzieje polskiej leksykografii nautologicznej.
4. Przedstawi wykonaną pracę zleconą przez KOMISJĘ.

PLAN KRAJOWYCH KONKURSÓW (Krajowych Olimpiad Morskich)

I. Założenia ogólne

1. Celem Krajowych Olimpiad Morskich jest rozbudzenie zainteresowania młodzieży tematyką i ugruntowanie w jej świadomości wielkiej roli gospodarki morskiej w życiu państwa.
2. Olimpiady morskie odbywają się co dwa lata i są kolejno numerowane.

3. Każda Olimpiada posiada trzy eliminacje. Pierwsza w obrębie miasta lub miejscowości druga w obrębie województwa, trzecia ogólnokrajowym.
4. Trzech najlepszych konkursantów, wyłonionych z eliminacji pierwszej, ma prawo brać udział w eliminacji drugiej. Dziesięciu najlepszych z eliminacji drugiej ma prawo uczestniczenia w eliminacji najwyższej, ogólnokrajowej.
5. Przewiduje się trzy nagrody główne i dziesięć nagród pocieszenia.

Nagroda pierwsza: rejs morski pozabałtycki i 5.000 zł,
 Nagroda druga: rejs bałtycki i 3.000 zł,
 Nagroda trzecia: rejs wzdłuż wybrzeża i 2.000 zł,
 10 nagród pocieszenia; wydawnictwa i pomoce szkolne w wysokości 1.000 zł każda.

6. Stający do konkursu opłacają przed każdą eliminacją wpisowe w wysokości 10 zł na pokrycie kosztów organizacyjnych olimpiady. Odcinek wpłaty stanowi bilet uprawniający do wzięcia udziału w eliminacji.
7. PTN pokrywa koszty przejazdu uczestników biorących udział w trzeciej eliminacji.
8. Honorowe Prezydium krajowych olimpiad morskich stanowią: Minister Żeglugi, Minister Oświaty i Przewodniczący Rady Głównej PTN. Przewodniczy Prezydium Minister Żeglugi.

II. Przebieg olimpiady (terminarz i wyjaśnienia - projekt)

Wrzesień 1960

Rada Główna powołuje Sąd Konkursowy w składzie 13 osób;
 przewodniczący,
 dwóch zastępców,
 dwóch sekretarzy,
 8 członków.

Wrzesień 1960

Sąd Konkursowy w porozumieniu z Zarządami Oddziałów i Zarządami Kół PTN powołuje terenowe Komisje Konkursowe w składzie jaki uzna za konieczny.

Październik 1960

Sąd Konkursowy ogłasza w prasie, radiu i telewizji warunki konkursu i wykaz publikacji obowiązujących kandydatów. Publikacje te stający do konkursu może mieć przy sobie i z nich korzystać. Może również posiadać i korzystać z innych dalszych publikacji. Posiadanie notatek i rozmawianie podczas pisania pracy pociąga za sobą utratę wpisowego oraz skreślenie z listy konkursantów. Do zgłoszenia się do eliminacji pierwszej wymagana jest dobra znajomość trzech publikacji.

Grudzień 1960

Egzamin pisemny. Czas dozwolony na pisanie pracy dwie godziny (120 minut).

Luty 1961

Sąd Konkursowy ogłasza wyniki pierwszej eliminacji i podaje wykaz publikacji potrzebnych do drugiej eliminacji.

Maj 1961

Egzamin pisemny drugiej eliminacji. Czas dozwolony na pisanie pracy trzy godziny.

Lipiec 1961.

Ogłoszenie wyników i podanie wykazu publikacji do trzeciej eliminacji.

Październik 1961

Egzamin pisemny trzeciej eliminacji. — Czas dozwolony na pisanie pracy cztery godziny.

Egzamin ustny - pięć pytań wylosowanych.

Grudzień 1961

Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród.

Wymagana znajomość książek

Do eliminacji pierwszej - 3
Do eliminacji drugiej - 6 ($3 + 6 = 9$)
Do eliminacji trzeciej - 11 ($3 + 6 + 11 = 20$)

Najlepsi z eliminacji pierwszej, którzy nie weszli w skład eliminacji drugiej, mogą w nowym konkursie stawać powtórnie (nawet w wypadku zmiany wykazu obowiązujących publikacji) od razu do tejże eliminacji próbując powtórnie szczęścia. Analogicznie, najlepsi z eliminacji drugiej, którzy odpadli w eliminacji trzeciej mogą w następnym konkursie (kolejnym, nie po kilku latach) stawać do tejże eliminacji.

W wypadku nie otrzymania nagrody w dwóch kolejnych następnych konkursach mogą powtórzyć próbę, ale już od pierwszej eliminacji.

Prace konkursowe Komisje Konkursowe (terenowe) przesyłają natychmiast Sądowi Konkursowemu listem poleconym. Do prac powinien być dołączony wykaz konkursantów. Każda praca w nagłówku musi posiadać nazwisko i adres. Prace napisane nieczytelnie nie są rozpatrywane. Prace muszą być napisane na papierze kancelaryjnym liniowanym (format A4) z zachowaniem marginesu (po stronie lewej 3 cm i prawej 2 cm). Do prac dołączony musi być protokół Komisji Konkursowej z przebiegu eliminacji, podpisany przez Przewodniczącego i Sekretarza lub ich Zastępców. Każda praca musi być oznaczona kolejnym numerem oddawczym (w kolejności oddawania) i godziną oddania pracy oraz notatką czy piszący korzystał z pomocy i jakich.

Nie stawienie się do eliminacji z jakiegokolwiek powodu pociąga za sobą skreślenie z listy i utratę wpisu.

Obowiązuje 10 stopniowa skala ocen.

Apel Ministerstwa, jak wspomniano już w zakończeniu "Uzasadnienia", nie dał wników.

Dlatego Polskie Towarzystwo Nautologiczne występuje z projektem oparcia całej akcji uspołeczniania wiedzy wśród młodzieży szkolnej i akademickiej na organizacji KÓŁ SZKOLNYCH Towarzystwa.

Pierwotny materiał poszerzony został o oparty na statucie Towarzystwa regulamin kół szkolnych został rozesłany do zaopiniowania wybitnym pedagogom i Kuratoriom. Otrzymane opinie Kuratorów i osób wydrukujemy w "Biuletynie" lub omówimy.

Ponieważ jestem autorem projektu i przedstawionego materiału proszę w imieniu własnym i Sekretariatu Generalnego PTN członków Towarzystwa, Zarządy Oddziałów i czytelników "Biuletynu" o nadesłanie swych opinii, wniosków zmian, uwag i uzupełnień.

Zagadnienie, któremu poświęciłem tak wiele uwagi jest tak ważne dla rozwoju Towarzystwa i badań nautologicznych, że - przypuszczam - powinno być przedmiotem głębokich rozważań 1. Walnego Zjazdu Delegatów Towarzystwa.

Władysław A. Drapella



LIST
KOMISARZA RZĄDU W GDYNI
FRĄNCISZKA SOKOŁA
DO
EUGENIUSZA KWIATKOWSKIEGO

Przed rokiem na łamach prasy i podczas licznych narad i konferencji toczyła się dyskusja na temat dysproporcji między rozwojem portu, stoczni, żeglugi i przedsiębiorstw morskich, a rozwojem miasta portowego.

List Komisarza Rządu w Gdyni mgr Fr. Sokoła do Wicepremiera E. Kwiatkowskiego świadczy o tym, że problemy te nie były obce przedwojennej Gdyni.

I.G.

KOMISARZ RZĄDU W GDYNI

Gdynia, dnia 23 lutego 1938r.

Wielce Szanowny Panie Premierze !

Zwracając się do Pana Premiera na tej drodze, pomijam formę, jaka powszechnie obowiązuje komórki urzędowe, podległe, Władzom Naczelnym. Czynię to jednak pod presją nietylko dużych trudności związanych z gospodarką gminy, lecz przede wszystkim powodowany troską o zdrowy rozwój portowego miasta Gdyni.

Złożywszy moim Władzom Przełożonym w drodze służbowej szereg wniosków i memoriałów o uporządkowanie sytuacji finansowej miasta, nie uważam jeszcze dla siebie za wystarczającą wypełniony obowiązek wobec odpowiedzialności za stan gospodarczy tegoż i dlatego powołam się przedłożyć całość zagadnienia bezpośrednio Panu Premierowi.

Budowa portu opierała się na ustalonym planie zarówno technicznym jak i finansowym. Miasto - do roku 1931, nie

posiadało nawet instrumentu technicznego, któryby mógł zająć się pracami nad planem rozbudowy miasta. Pierwotny szkic planu, podarowany miastu przez Ministerstwo Robót Publicznych przewidywał po 15 - 20 latach istnienia miasta 43 tysiące ludności. Nigdy ten plan nie wszedł w życie a raczej został zupełnie przez nie skreślony.

Obecnie opracowany plan ogólny organicznie wiążący portowe miasto z zapleczem, został oddany Władzom Nadzorczym do zatwierdzenia.

Plan finansowy rozbudowy miasta nie istniał. W roku 1935 plan uporządkowania finansów miasta wraz z przewidywaną realizacją najważniejszych inwestycji w ciągu lat 5-ciu został przedstawiony Ministerstwu Spraw Wewnętrznych. Przeszedł przez próbę rzeczoznawców, został przychylnie przyjęty lecz wnioski nie zostały dotychczas zrealizowane.

Równocześnie w ostatnich latach postępowało stopniowe nasilenie budownictwa mieszkaniowego. Etap gorączki budowlanej zakończył się. Konsekwencja - stała rzesza bezrobotnych w wysokości 11 tysięcy ludzi.

Następny okres przemysłowej rozbudowy portowego miasta przez uposażenie go w gałęzie związane z rozwijającą się zróżnicowaną pracą portu, handlu zagranicznego oraz wielkiego skupiska ludności nie ruszył z miejsca, wobec braku terenów, dogodnych dla przemysłu, uzbrojonych w ulice i kanały przemysłowe.

W konsekwencji do trudności finansowych miasta przybył ciężar utrzymania stałej kadry /11 tysięcy/ bezrobotnych oraz imperatywna troska nad uzbrojeniem terenów przemysłowych.

Oto zarys trudności natury ogólnej, których przezwyciężenie nie wiąże się organicznie ze zdrową strukturą przyszłej metropolii morskiej Państwa.

W krótkim skrócie pozwalam sobie trudzić Pana Premiera przedstawieniem sprawy finansów gminy.

Port został zbudowany przez Państwo z kredytów corocznie preliminowanych w ustawach skarbowych, natomiast gmina z reguły dotacji na inwestycje nie dostawała, lecz tylko w formie pośredniej na obsługę długów i to zawsze w niedostatecznej wysokości. Widać tu dysproporcję w traktowaniu przez Władze Centralne miasta w przeciwstawieniu do portu.

Od osób niezorientowanych w sprawach gdyńskich słyszy się

często uwagi tej treści, że na Gdynię wyłożono setki milionów i Gdynia od kilku lat sprawnie funkcjonuje i odrzuca duże zyski, a więc pomocy finansowej nie potrzebuje.

Mniemanie takie wynika po prostu z nieporozumienia: przeciętny sąd nie rozróżnia pojęcia portu od pojęcia miasta, tylko łączy je w jedną całość.

Gmina miasta Gdyni musiała się budować z pożyczek, albowiem nie posiadała ani odpowiednich źródeł dochodowych, ani majątku, a obsługa pożyczek była pokrywana z dotacji Skarbu Państwa i z własnych przewyżek dochodów zwyczajnych nad wydatkami.

Ogólnie biorąc w okresie lat 10 /od roku 1927/28 do 1937/38/ preliminowano w ustawach skarbowych: na budowę portu około 176.000.000.- zł., a na dotacje na spłatę długów miasta Gdyni złotych 27.000.000.- czyli 15 % tego, co przewidywano na budowę portu. Suma zł. 176.000.000.- obejmuje tylko wydatki nadzwyczajne na budowę portu w Gdyni /między innymi i raty na budowę portu/, nie licząc sum wydanych na zbudowanie portu z kredytu Konsorcjum i wydatków zwyczajnych na utrzymanie i normalną administrację /Zał. Nr. 1/.

Rozwój miasta ilustrują cyfry wykonania budżetów nadzwyczajnych na lata 1926/27 do 1936/37 to jest za okres lat 10-ciu, z których wynika, że na poszczególne działy gospodarki miejskiej wydane:

II.	majątek komunalny	zł.	7.913.948,17
III.	na przedsiębiorstwa komunalne	"	22.625.830,95
V.	na budowę ulic na wykup gruntów	"	14.165.710,29
Va.	na pomiary i plany	"	1.813.732,47
VI.	na budowę szkół	"	2.473.708,99
VIII.	na zdrowie publiczne	"	588.772,38
XII.	na bezpieczeństwo publiczne	"	436.773,25

Razem zł. 50.018.476,50

=====

Powyższe wydatki były skutecznione prawie wyłącznie z pożyczek, przy czym głównym wierzycielem Miasta zawsze był Bank Gospodarstwa Krajowego.

Sposób budowy miasta na kredyt odbił się ujemnie na cyfrach wykonania budżetu zwyczajnego, a w szczególności na wydatkach działu IV obejmującego spłatę długów.

W tym czasie t.j. przez 10 lat istnienia miasto wydało na obsługę długów zł. 29.939.002,82, a otrzymano dotacji ze Skarbu Państwa na ten cel 21.700.873,03 zł.

Deficyty budżetowe pojawiły się już w roku 1928/29, salda ich wzrastały od zł. 975.000.- w roku 1928/29 do zł. 17.100.000.- w roku 1932/33 i wynosiły na dzień 31.III.1937 zł. 3.171.000.- /zał. Nr. 2/, z czego brak pokrycia gotówkowego wynosił okragłe złotych 1.430.000.-, gdyż 1.741.000.- zł przeznaczone jest do konwersji zaległych annuitetów Banku Gospodarstwa Krajowego i obejmował: niezapłacone rachunki dostawców, nieprzekazane składki socjalne i nieodprowadzone różne sumy przechodnie, zadłużenie na rachunku bieżącym w Komunalnej Kasie Oszczędności miasta Gdyni i pożyczkę krót koterminową z Komunalnego Funduszu Pożyczkowo-Zapomogowego.

Oprócz deficytu na 31 marca 1937 r. w sumie 1.430.000.-zł zarysował się deficyt w wykonaniu tegorocznego programu inwestycyjnego na sumę około

zł. 1.063.000.-

czyli łączny niedobór miasta wynosi obecnie w zaokrągleniu

zł. 2.500.000.-

Jest to bardzo uciążliwy deficyt gotówkowy bez możliwości pokrycia. Realizowane obecnie 1.100.000.- zł. w Banku Gospodarstwa Krajowego tylko tymczasowo wyrównuje ciężką sytuację miasta. Nierozwiązany problem trwałego uregulowania podstaw finansowych Gdyni nadal zostaje otwarty.

Sytuacja finansowo-budżetowa gminy na rok 1938/39 przedstawia się nadal beznadziejnie, ani nie mogę zrównoważyć preliminarza budżetowego, ani też nie będę mógł zaciągnąć żadnej pożyczki na dalsze pilne inwestycje, albowiem wydatki budżetowe nie zniosą żadnego dalszego obciążenia, szczególnie w dziale spłaty długów.

Ta trudna sytuacja miasta Gdyni powstała wskutek nie zupełnego wykonania zadań ustawowych, ciążyących na Skarbie Państwa w odniesieniu do budowy miasta Gdyni.

Poniżej pozwalam sobie zacytować Panu Premierowi te normy prawne, które miały uregulować rozbudowę miasta:

A. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czer-

wca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu w Gdyni wraz z późniejszymi zmianami, postanawia w art. 2, że "coroczny preliminarz budżetowy Państwa winien przewidywać kredyty na cele rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu w Gdyni".

- B. Uchwała Rady Ministrów z dnia 22 marca 1932 r. w sprawie doraźnych potrzeb miasta Gdyni postanawia poza innymi, w punkcie II, że "Rada Ministrów upoważnia Ministra Skarbu Państwa do udzielania na zobowiązania miasta Gdyni gwarancji Skarbu Państwa do wysokości zł. 5.000.000.- względnie w równowartości w walutach obcych oraz do wstawienia do budżetów odpowiednich Ministerstw poczynwszy od roku budżetowego 1933/34 kwot odpowiadających spłacie zaciągniętych długów tak w kapitale jak i w odsetkach o ile nie znajdują one pokrycia w budżecie miasta".
- C. Ustawa z dnia 4 kwietnia 1936 r. o przejęciu przez Skarb Państwa niektórych zobowiązań finansowych miasta Gdyni przewiduje w art. 1, że "upoważnia się Ministra Skarbu do przejęcia zobowiązań finansowych miasta Gdyni z tytułu pożyczek zaciągniętych w Banku Gospodarstwa Krajowego, w Banku Zachodnim S.A. w Warszawie, w Banku pod firmą: Schweizerische Bankgesellschaft A.G. w Zurichu w Szwajcarii według ich stanu na dzień 31 marca 1936 r."

Jakżeż w praktyce powyższe przepisy były wykonywane.

W myśl rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. Skarb Państwa udzielał wprawdzie bezzwrotnych dotacji na obsługę długów, zaciągniętych na założenie podstawowych urządzeń i zakładów miejskich, lecz dotacje te z reguły były mniejsze od sum potrzebnych rzeczywiście na obsługę miasta i wskutek czego powstały i rosły sumy deficytów budżetowych, o czym już zresztą wyżej wspomniałem. Kwestia, jakie długi mają być płacone z dotacji została zasadniczo przesądzona w punkcie II uchwały Rady Ministrów z dnia 22 marca 1932 r. w sprawie doraźnych potrzeb miasta Gdyni, mianowicie ta Uchwała Rady Ministrów z 22 marca 1932 r. nie ograniczała Ministra Skarbu do pokrywania wyłącznie obsługi długów gwarantowanych przez Skarb Państwa lecz dawała podstawę do uwzględnienia wszystkich zobowiązań miasta bez względu na czas ich powstawania.

Ta skłusna i życiowo uzasadniona korzyść miasta została poważnie zwiężona protokołem z dnia 12 listopada 1934 r. spisany w Komisarjacie Rządu w Gdyni przez przedstawicieli Ministerstwa Skarbu i Spraw Wewnętrznych. Podpisując ten protokół złożyłem swoje zastrzeżenie co do niewystarczalności takiego rozwiązania sprawy, ponieważ w protokole tym zmniejsza-

szone faktycznie coroczną sumę dotacji przez przyjęcie zasady, że Skarb Państwa będzie pokrywał tylko obsługę długów zaciągniętych do dnia 1 kwietnia 1933 r.

Dalszym ograniczeniem korzyści ustawowych /prawnych/ miasta było oświadczenie Banku Gospodarstwa Krajowego z dnia 17 kwietnia 1936 r. Nr. Kom. I/N.9944, że Bank po porozumieniu się z Ministerstwem Skarbu, do czasu przejęcia przez Skarb Państwa długów miasta Gdyni, w myśl ustawy z dnia 4 kwietnia 1936 r. będzie pokrywał wyłącznie obsługę długów zakwalifikowanych do przejęcia przez Skarb Państwa, wszelkie zaś inne zobowiązania miasta Gdyni powinny być pokrywane z jęgo dochodów zwyczajnych.

W ten sposób miasto zostało pozbawione, począwszy od roku 1936/37 dotacji Skarbu Państwa na obsługę długów zaciągniętych przed dniem 1 kwietnia 1933 r., a niegwarantowanych przez Skarb Państwa i oprócz tego nie wykonano ustawy z dnia 4 kwietnia 1936 r. "o przejęciu niektórych zobowiązań miasta przez Skarb Państwa".

Wprowadzie postępowanie obdłużeniowe zmniejszyło zadłużenie miasta o zł. 4.000.000.- plus inne korzyści, jak np. zmniejszenie oprocentowania rozterminowanych pożyczek, zastówowanie karencji itp. to jednak suma długów miasta Gdyni na dzień 1 kwietnia 1937 r. wyniosła po tym oddłużeniu złotych 37.400.000.- w czym długi niegwarantowane stanowiły około 8.000.000.- zł. /przeważnie w wysokich retach amortyzacyjnych/.

/d.c.n./



MATERIAŁY

Z DOKUMENTÓW II WOJNY ŚWIATOWEJ

OŚWIADCZENIE KPT.Ż.W. JERZEGO MIESZKOWSKIEGO O ZATONIĘCIU
s/s "PADEREWSKI"

Ja niżej podpisany, Jerzy Mieszkowski, Kapitan Żeglugi Wielkiej, ur. 12. grudnia 1904 r. w Warszawie, stoję w Konsulacie Generalnym R. P. w New Yorku i oświadczam, co następuje:

Dnia 30. grudnia, 1942 r. statek s/s "PADEREWSKI" Linii Gdynia Ameryka, Linie Żeglugowe, S. A., będący pod moim dowództwem, został storpedowany i zatopiony w okolicach Wyspy Trinidad, Brytyjskie Indie Zachodnie.

Przed ostatecznym opuszczeniem statku przez całą załogę, zostało dokonane sprawdzenie pomieszczeń załogowych, celem stwierdzenia, że wszyscy pozostali przy życiu członkowie załogi opuścili statek. Zejście do przedziału maszyn i kotłowni, gdzie nastąpił wybuch torpedy, już nie było możliwe.

Następnie, po opuszczeniu statku przez załogę, statek został ostrzelany przez wrogą łódź podwodną, co spowodowało

wało pożar a następnie zatonięcie statku, czego byłem naocznym świadkiem z odległości około pół mili morskiej. Członkowie wachty maszynowej, w liczbie trzech ludzi, która znajdowała się w chwili eksplozji torpedy w maszynowni lub kotłowni, prawdopodobnie zostali zabici i zatonęli wraz ze statkiem. Nie zostali oni potem znalezieni ani na tratwach ani w łodziach ratunkowych, jak też nie wypłynęli oni po zatonięciu statku, co stwierdzić mogłem, znajdując się w szalupie przez kilka godzin na miejscu wypadku wśród szczątków statku. Wobec tego uważam, że następujący członkowie załogi s/s "PADEREWSKI" zatonęli:

3-ci Mechanik SZENCZUK WŁODZIMIERZ, ur. we Lwowie
28. grudnia, 1906.

Palacz ROMANCIW DMITRO, ur. w Żukowie, 13. marca,
1907.

Palacz ROJEK MARJAN, ur. w Słomnikach, 7. marca,
1921.

Spis załogi S/s PADEREWSKI zakończony w dniu 30. grudnia, 1942 r. w Port of Spain z odpowiednimi adnotacjami zostaje złożony w Konsulacie Generalnym R.P. w New Yorku.

New York, N.Y.
dn. 22. stycznia, 1943 r.

Jerzy Mieszkowski
Kpt. Żeglugi Wielkiej

Wobec mnie:

S. Krzeczkowski
Attaché Handlowy.

Przedruk dosłowny z zachowaniem pisowni i znaków diakrytycznych z kopii znajdującej się w Archiwum PTN nadesłanej TOWARZYSTWU przez p. kpt.ż.w. JERZEGO MIESZKOWSKIEGO (Montreal).

MATERIAŁY BIBLIOGRAFICZNE

Polskie bibliografie morskie i dość liczne, ale nie systematycznie publikowane zestawienia bibliograficzne tegoż typu są bardzo niekompletne. Szczególnie mało interesują się wiekiem XIX.

Aby zapoczątkować rejestrację interesującego PTN materiału znajdującego się w czasopiśmie ubiegłego wieku podaję krótkie zestawienie pozycji napotkanych w "GAZECIE WARSZAWSKIEJ" z lat 1853-1856 przy okazji innych poszukiwań.

I. Biografia

1. Bocmanmat [Grzegorz] Kowalczyk [z Lublina. - Nekrolog bohatera wojny krymskiej. Według "Morskiej Sbornik", 1855, nr 273, s. 1.
2. Cywolka August, cf poz. I, 6.
3. Franklin John, cf poz. I, 5, 7, 8.
4. Kowalczyk Grzegorz, cf poz. I, 1.
5. Los kapitana Franklina i jego 137 towarzyszy, 1854, nr 297, s. 3.
6. Papłowski J.; August Cywolka (11.VIII.1812 - 16.III.1839. Badacz mórz północnych), 1856, nr 119 i 120.
7. Rae John; Znalezienie śladów Johna Franklina [Według Times'a], 1884, nr 284, s. 3-4.
8. Wyjątki z "Globe", "Journal des Débats i "Neue Preussische Zeitung" [w spr. znalezienia śladów J. Franklina], 1854, nry: 296, s. 4; 297, s. 3.

II. Żegluga

1. O działaniu Anglików na Morzu Białym [z Dziennika Gu-

berni Archangielskiej], 1854, nr 264, s. 3-4.

2. E.R.L.: Żegluga na Dniestrze, 1856, nr 190, s. 4.

3. Eskadra amerykańska przeznaczona do Japonii, 1853, nr 339, s. 3.

4. G.Cz.: Kilka uwag marynarza rosyjskiego [z "Moskowskije Wiedomosti"], 1854, nr 81, s. 3-4.

5. Great Eastern ["Kolos okrętów". Wg "Quartley Review"], 1856, nry: 202, s. 4; 204, s. 3-4; 210, s. 5-6.

6. Korespondencja z Wilna [o żegludze parowej], 1856, nr 171, s. 2 i 175, s. 2.

7. Listy z nad brzegów Krożenty [m. in. łodzie i żegluga parowa na Litwie], 1856, nry: 199, s. 4; 203, s. 3.

8. P. Wacław; Korespondencja Gazety Warszawskiej z Wilna z 26.IX.1855 [o żegludze parowej na rzece Wilii], 1856, - nr 279, s. 2.

9. Posiedzenie roczne Wspólki Żeglugi Parowej, 1855, nr 63, s. 1.

10. Przepływ północny [wyprawa Parry`ego i Mac Clude`a], 1854, nry: 9, s. 3; 10, s. 3-4; 11, s. 3-4; 12, s. 4; 13, s. 2-3; 14, s. 2-3; 15, s. 3-4; 16, s. 2; 17, s. 3-4.

11. Rozbicie okrętu ["Arctic" .Wg "Journal des Débats"] - 1854, nry: 313, s. 3-4; 315, s. 3-4.

12. Spółka żeglugi parowej, 1855, nr 2, s. 1.

13. Uwiedomienie od Zarządu Żeglugi Parowej, 1854, nr 118, s. 1-2.

14. Wycieczka do Ciechocinka [statki parowe między Warszawą a Ciechocinkiem], 1856, nry: 199, s. 4; 203, s. 3.

15. Żegluga Parowa Wschodu, 1854, nr 9, s. 4.

III. Varia

1. Ocean y i Morza. Przyroda oceanów i mórz. Ocean i jego życie [z "Putnam`s Monthly Review"], 1855, nry: 315, s. 1-3;

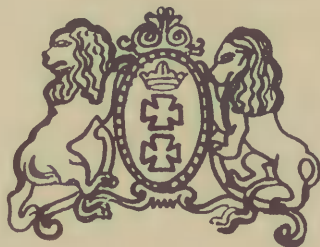
316, s. 1-3, 317, s. 1-3.

2. S[yrokomla] Wł[adysław]: Okręt z litewskich lasów,
1854, nr 19, s. 3.

Zestawił JAN ZIEMACKI (Koło)

PRACE O TEMATYCE MORSKIEJ I POMORSKIEJ WYKONANE I WYKONYWANE
W RAMACH KATEDRY HISTORII POLSKI XVI-XVIII WIEKU
UNIwersytetu Jagiellońskiego

1. Kierownik katedry prof. dr KAZIMIERZ LEPSZY;
ORDYNACJA FLOTY ZYGMUNTA AUGUSTA
2. Mgr JERZY KNYBA;
IDEOLOGIA BUNTU GDAŃSKIEGO Z LAT 1576-1577
3. Mgr EUGENIUSZ KOPEĆ;
SYNOD TORUŃSKI 1595 ROKU
4. Mgr STANISŁAW MATUSZ;
SPRAWA CEŁ MORSKICH ZA WŁADYSŁAWA IV
5. ZYGMUNT WĘCLEWSKI;
POCZĄTKI PLEBEJSKIEJ REFORMACJI W GDAŃSKU
6. HENRYK KOTARSKI;
URBANISTYKA I FORTYFIKACJE GDAŃSKA DO XVIII W.



ARCHIWUM·BIBLIOTEKA·ZBIORY

- - Dary - Wymiana - Zakup - -

II. Czasopisma

1. Pomorstvo (Rijeka). R. XIV-1959, nr 10 (M. in. M. Stojković; Deset godina rada Vise pomorske škole w Rijeci, s. 380-281. - O. Fijo; Fuzija dalmatinskih parobrodarskih društva 1908, s. 398-399. - J. L uetić ; Saltarićeva nautičko škola u XIX. stoljeću, s. 399. - R. F. Barbalić; Brik Enrica s. 400. - Tenže; Izložba o riječkim jedrenjacima u XIX. stoljeću, s. 401), 11 (D. C; Od Savannaha do Savannaha, s. 438-440. - R. F. Barbalić; Brigantin Slavjanka B., s. 447).

2. Przegląd Morski (Gdynia). Miesięcznik. R. XIII 1959, 10 (M. in. Z. Bińczyk; Prace oceanograficzne Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej, s. 17-28. - L. Dutkowski; Praca lektorska w marynarce wojennej, s. 37-40. St. Ordon; Ośrodek Nauk Społecznych i wojskowych marynarki wojennej, s. 41-43. - E. P.; Włoska marynarka wojenne, s. 69-75. - St. Stępień; Obrona półwyspu Hel w 1959 roku, s. 76-85. - E. Kosiarz; Polska marynarka handlowa w drugiej wojnie światowej (rec. pracy J. Pertka), s. 86-89. - Zetem; Narodziny parowca (Rec. pracy Ph. H. Spratt'a), s. 90-92, 11 (M. in. B. Pawliszyn; Ruch wynalazczo-racjonalizatorski w marynarce wojennej, s. 40-44. H. Jarzyna; Pędniki cykloidalne, s. 53-63. - E. Kosiarz; Noworosyjska operacja desantowa, s. 86-98. -

Dzieje marynarki angielskiej (o dziele prof. M. Lewis'a), s. 100-102.

3. Technika i Gospodarka Morska (Gdynia). Miesięcznik. R. IX-1959, nr 9, 10 (M. in. Sto numerów "Techniki i Gospodarki Morskiej", s. 296-300).

4. Tygodnik Morski (Gdynia) R. II-1959, nr 39 (M. in. Z. Pawlicki; Bałtyk w muzyce, s. 6-7, - E. Koczorowski; W głąb oceanów, s. 7. - 25 lat St. Janiszewski, s. 9. - A. Kołodziej; Kapitan, s. 11). - 40 (M. in. E. Koczorowski; Nasze prawo do Bałtyku, s. 1, 4. - F. Fornalczyk; Ponowna młodość pisarza St. M. Salińskiego, s. 6. - A. Necel; "Potop na Kaszubach", s. 6. - W. A. Drapella; Powszechne dzieje żeglugi, s. 7. - Sd.; Ogień sprzed sześciu stuleci, s. 9. - A. Kołodziej; Kapitan, s. 11. - P. Krak; Wystawa Morska w Dworze Artusa, s. 11. - St. M. Saliński; La Paloma, s. 12. - 41 (M. in. W. Bublewski; Morskie wychowanie młodzieży, s. 1-2 - W. A. Drapella; Powszechne dzieje żeglugi, s. 5. - St. Ludwig; A może by w "Maritime Club" posłuchać muzyki marynistycznej?, s. 8. - P.; Od 1924 na morzu i w porcie, s. 9). - 42 (M. in. Grab.; Miniaturowa stocznia w CBKO 1, s. 5. - W. Aleksandrowicz; Narodziny Gdyni. Ostatnie lata gminy wiejskiej Gdynia. 1900-1925, s. 7. - W. A. Drapella; Powszechne dzieje żeglugi, s. 7. - p.; 35 lat w spedycji morskiej J. Lewandowski, s. 11. - 43 (M. in. Cz. Jeryś; To było tak niedawno, s. 3. - Cz. Ptak; Praca musi dawać zadowolenie, s. 11. - z.; Pierwsze jaskółki "40-lecia Polski na morzu (rec), s. 11. - K. G.; Burzliwa młodość śrubby okrętowej, s. 12). - 44 (M. in. Z. Machaj; Ranga kultury morskiej, s. 2. - P. Krak; Kuźnia kadr morskich, s. 1, 4. - W. A. Drapella; Powszechne dzieje żeglugi", s. 6. - Polskie "Wilki morskie" w Szwecji, s. 8. - Nasi jubilaci M. Konosz, s. 9. - St. Dauksza; Nie ujarzmiona młodość (rec.), s. 11. - sm.; Ułan na morzu H. Jakubowski, s. 12). - 45

(M. in. W. A. Drapella; Powszechne dzieje żeglugi, s. 7. - M. Zakrzewski; Polska i Bałtyk (rec.), s. 8. - J. Kowalski; Sprawy morskie w dziele Stankiewicza i Stermera (rec), s. 11. - 46(M. in. W. A. Drapella; Powszechne dzieje żeglugi, s. 7. - Z. Brocki ; Na kotwiczowisku moczą się kotwice, s. 12. - A. G.; W stulecie żeglugi w baryłce z ropą, s. 12). - 47(M. in. J. K.; Kurs - wyższe uczelnie, s. 5. - W. A. Drapella; Powszechne dzieje żeglugi, s. 7. - Pamięci gen. M. Zaruskiego, s. 11. - 48 (M. in. D. Sękala; 10 lat morskiej Temidy, s. 5. W. A. Drapella; Powszechne dzieje żeglugi s. 6. - E. Koczorowski; Bitwa pod Oliwą, s. 6-7. - V. Niemotko; Makler morski czy okrętowy. Spór terminologiczny, s. 8. - K.; M/S "Sarek" - statek jakich niewiele..., s. 11. - W. Urbanowicz; Wszystko o statku rybackim II Światowy kongres..., s. 11. - Z. Brocki ; Ciasne morza, ciasniny i cieśniby, s. 12). - 49(M. in. J. Kłossowski; Powrót "Daru Pomorza" do Polski w 1945 roku, s. 6. - W. A. Drapella; Powszechne dzieje żeglugi, s. 7. - J. S.; Ciekawe operacje ratownicze, s. 9. - F. Fornalczyk; Wyprawy odkrywców i literatura (rec.), s. 11. - Od składowisk księcia Brabantu do 35 milionów ton (opracował P. K.), s. 11. - z.; R. H. Dana jr. żeglarz, prawnik i pisarz (rec.), s. 12).

3. Księgozbiór

1. Bądkowski Lech; Połów nadziei. Powieść. Obwoluta i okładka Ali Bunscha. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 281+ 3 nlh. - Nadeszło Wydawnictwo.

2. Bernatt Stanisław; Góra lodowa na kursie. Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, materiał ilustracyjny Autora i J. Micińskiego. Miniatury Morskie Seria SOS. Z. 1. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 32, ryc. i fot. 20. - Nadeszło Wydawnictwo.

3. Bernatt Stanisław; Nasza największa strata. Okładka A.

60

Biuletyn Nautologiczny 10-11 (22-23) 1959

Werki, rys. St. Woźniaka, oprac. ilustr. J. Micińskiego. "Wydawnictwo Morskie". Seria; SOS. Z. 10. "Wydawnictwa Morskie". Gdynia 1958, ss. 27, ryc. 23. - Nadeszło Wydawnictwo

4. Bernatt Stanisław; Na pastwę losu. Okładka A. Werki, Materiał ilustracyjny Autora i J. Micińskiego. Miniatury Morskie Seria SOS. Z. 3. "Wydawnictwa Morskie". Gdynia, 1958, ss. 24, ryc. i rys. 13. - Nadeszło Wydawnictwo.

5. Bernatt Stanisław; Skarb z morskiego dna. Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, materiał ilustracyjny Autora i J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; SOS. Z. 2. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 24, rys. i fot. 14. - Nadeszło Wydawnictwo.

6. Bernatt Stanisław; Stalowe trumny. Okładka A. Werki, rysunki St. Woźniaka, materiał ilustracyjny Autora i Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; SOS. Z. 9. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 31, ryc. i fot. 24. - Nadeszło Wydawnictwo.

7. Bernatt Stanisław; Tajemnice Scapa Flow. Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, materiał ilustracyjny Autora i Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; SOS. Z. 7. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 26+ 6 nlb., ryc. i fot. 31. - Nadeszło Wydawnictwo.

8. Bernatt Stanisław; Toną olbrzymy. Okładka A. Werki, materiał ilustracyjny Autora i J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Gdynia 1959, ss. 47+ 1 nlb., 21 fot. i rys. - Nadeszło Wydawnictwo.

9. Bernatt Stanisław; W szponach tajfunu. Okładka A. Werki pl. i rys. St. Woźniaka, materiał ilustracyjny Autora i J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; SOS. Z. 5. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 32, ryc. i fot. 15. - Nadeszło Wydawnictwo.

10. Bernatt Stanisław; Zaginione żaglowce. Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, materiał ilustracyjny Autora i J. Mi-

cińskiego. Miniatury Morskie . Seria; SOS. Z. 8. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 23+ 1 nlb, ryc. 1 fot. 13. - Nadeszło Wydawnictwo.

11. Bernatt Stanisław; Zdradziecka torpeda. Okładka A. Werki, materiał ilustracyjny Autora i J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; SOS. Z. 6. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 32. ryc. 1 fot. 26. - Nadeszło Wydawnictwo.

12. Casson Lionel; The Ancient Mariners. Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times. The Macmillan Company. New York 1959, ss. XX+ 2 nlb+ 286+ 16 plansz. W tekście 6 ryc.

13. Dar Pomorza. Bronisław Miazgowski - tekst. Florian Staszewski - zdjęcia. Wyd. "Sport i Turystyka". Warszawa 1959. ss. 110+ streszczenia w języku ang. i fran., ss. 2 nlb+ 10+4 nlb. - Nadeszła dr Bronisław Miazgowski.

14. Jan Dymecki i Tadeusz Piekarski; Silniki kutrowe "June Munktell" i ich eksploatacja. "Wydawnictwa Komunikacyjne". - Nadeszła mgr inż. Lech Jan Dymecki.

15. Gibson E. Charles; The Story of the Ships by... Wyd. II. Henry Schuman. New York 1952, s. XIV+ 2 nlb+ 227+ ryc. 25 i 11 w tekście.

16. Kabat Henryk; Tragedia "Cyranki". Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka. Miniatury Morskie . Seria; SOS. Z. 14. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss 36, fot. 22, rys. 2, mapa 1. - Nadeszło Wydawnictwo.

17. Lloyd's Register of Shipping; Przepisy budowy i klasyfikacji statków stalowych 1958. Wyd. metryczne. Biblioteka Polskiego Rejestru Statków. Wyd. PRS. Gdańsk 1959, ss. 6 nlb + 529+ 1 nlb+ 1 k. erraty. - Nadeszła Polski Rejestr statków.

18. Materiały do 40-lecia Polski na Morzu 1920-1960. Z. 1, ss. 83. Format A4, druk powielaczowy. Komitet Red. Wydawnictwo "40-lecie Polski na Morzu". Wyd. "Instytut Morski".

Gdańsk 1959.

Zawiera: Antoni Garnuszewski: Stowarzyszenie Pracowników Na Polu Rozwoju Żeglugi "Bandera Polska", s. 5-20. - Jan Hołowiński: Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe "Polskarob" w latach 1927-1939, s. 21-83. (2 egzemplarze). - Nadesłał Instytut Morski.

19. Materiały do 40-lecia Polski na Morzu. 1920-1960. Z. 2, ss. 112+ 1 nlb. Format A4, druk powielaczowy. Komitet Red. Wydawnictwa "40-lecie Polski na Morzu". Wyd. "Instytut Morski". Gdańsk 1959.

Zawiera: Helena Zeglicka; Akta Ministerstwa Przemysłu i Handlu z lat 1918-1939 w Archiwum Akt Nowych w Warszawie - s. 5-6. - Tejże; Charakterystyka Akt Działu Spraw Morskich Po lskiego Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi w Londynie z lat 1939-1945 w Archiwum Akt Nowych w Warszawie ,s. 7-62. - Czesław Biernat: "Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe" S. A. 1930-1945, s. 63-112. (2 egzemplarze). - Nadesłał Instytut Morski.

20. La Mer. "Encyclopédie par l'image". Librairie Hachette Paris 1925 , s. 64, liczne ilustracje. - Nadesłał Jan Kocik ze Złotowa.

21. Pertek Jerzy; Eskortowce "Krakowiak", "Kujawiak" i "Ślązak". Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, opracowanie ilustracyjne J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria: Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 6. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 30+ 2 nlb., fot. 1 rycin 32. - Nadesłało Wydawnictwo.

22. Pertek Jerzy; Krążownik "Dragon" i "Conrad". Okładka A. Werki, plansza i rys. St. Woźniaka, opracowanie ilustracyjne J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria: Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 1. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 23, ryc. 1 fot. 12. - Nadesłało Wydawnictwo.

23. Pertek Jerzy; Niszczyciele "Grom" i "Błyskawica". Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, opracowanie ilustracyjne J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. "Wydawnictwa Morskie." Gdynia 1959, ss 30+ 2 nlb., rys. i fot. 24. - Nadeszło Wydawnictwo.

24. Pertek Jerzy; Niszczyciel "Orkan". Okładka A. Werki, ryc. i plansze St. Woźniaka, opracowanie ilustracyjne J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 7. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 27+ 3 bln, ryc. i fot. 25. - Nadeszło Wydawnictwo

25. Pertek Jerzy; Niszczyciel "Wicher" i "Burza". Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, opracowanie ilustracyjne J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 5. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 30+ 2 nlb, ryc. i fot. 24. - Nadeszło Wydawnictwo

26. Pertek Jerzy; Niszczyciel "Piorun". Okładka A. Werki, materiał ilustracyjny J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 3. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 23+ 1 nlb., rys. i fot. - Nadeszło Wydawnictwo.

27. Pertek Jerzy; Od "Korsarza" do nowego "Wichra". Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, opracowanie ilustracyjne J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. z. 20. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 26+ 6 nlb, fot. 33. - Nadeszło Wydawnictwo.

28. Pertek Jerzy; Okręty francuskie pod polską banderą. Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, materiał ilustracyjny J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria; Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 12. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 24, fot. i rys. 19. - Nadeszło Wydawnictwo

29. Pertek Jerzy; Okręty minowe i kanonierki. Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, opracowanie ilustracyjne J. Miciń-

skiego. **Miniatury Morskie . Seria: Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 15. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 40, ryc. i rys. 34. - Nadeszło Wydawnictwo.**

30. Pertek Jerzy; **Okręty podwodne "Orzeł" i "Sęp". Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, materiał ilustracyjny J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria: Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 8. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1958, ss. 32. ryc. i fot. 27. - Nadeszło Wydawnictwo.**

31. Pertek Jerzy; **Okręty szkolne. Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, opracowanie ilustracyjne J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria: Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 16-17. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 47+ 1 nlb. ryc. i fot. 33. - Nadeszło Wydawnictwo.**

32. Pertek Jerzy; **Torpedowne i ścigacze. Okładka A. Werki, rys. St. Woźniaka, opracowanie ilustracyjne J. Micińskiego. Miniatury Morskie . Seria: Polskie okręty wojenne w latach 1920-1945. Z. 14. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 48 ryc. i fot. 38. - Nadeszło Wydawnictwo.**

33. **Polskie Ziemie Zachodnie. Praca zbiorowa. Prace Instytutu Zachodniego . Nr 26. Instytut Zachodni. Poznań 1939, ss. 271+ 4 mapy, 1 mapa w tekście i liczne tablice. - Nadesłał Instytut Zachodni.**

34. Pruszkowska Maria; **Przyśle Panu list i klucz. Obwoluta i strona tytułowa Gizeli i Eustachego Karłowskich. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 187+ 6 nlb. - Nadeszło Wydawnictwo.**

35. Przewłocka Irena; **Złoty Jack. Powieść. Obwoluta Sylwestra Wleczorka. Wydawnictwo Morskie. Gdynia 1959, ss. 379+ 5 nlb. - Nadeszło Wydawnictwo.**

36. **La Puissance navale dans l'histoire. Praca zbiorowa. T. I. L. Nicolas; Du Moyen Age a 1815. Wstęp André Reussner. Editions Maritimes Coloniales. Paris 1958, ss. 2 nlb+ 384, tabl. i rys. 41.**

37. Rejestr 1959. 1. uzupełnienie, styczeń-marzec 1959. Wyd. "Polski Rejestr Statków". Gdańsk 1959, ss. 32. Format podłużny. - Nadesłało Wydawnictwo.

38. Rejestr 1959. 2 uzupełnienie, kwiecień-marzec 1959. - Wyd. "Polski Rejestr Statków". Gdańsk 1959, ss. 41 + 1 nlb. Format podłużny. - Nadesłało Wydawnictwo.

39. Rejestr 1959. 3 uzupełnienie, lipiec-wrzesień 1959. - Wyd. "Polski Rejestr Statków". Gdańsk 1959, ss. 32+ 1 nlb. Format podłużny. - Nadesłało Wydawnictwo.

40. Rejestr 1959. Wyd. "Polski Rejestr Statków". Gdańsk 1959, ss. 575+ tabl. obj. skrótów. Format podłużny. - Nadesłało Wydawnictwo.

41. Saliński Maria Stanisław; Jedenasty list Kamilli Colon. Powieść. Obwoluta Sylwestra Wleczorka. "Wydawnictwo Morskie" Gdynia 1959, ss. 199+ 1 nlb. - Nadesłało Wydawnictwo.

42. Stanisław Maria Saliński; La Paloma. Powieść. Obwoluta Sylwestra Wleczorka. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 178+ 2 nlb. - Nadesłało Wydawnictwo.

43. Sierecki Sławomir; Republika piratów. Okładka i rys. Autora. Mapki Waltera Napieralskiego. Miniatury Morskie . Seria: Pod korsarską banderą. Z. 2. "Wydawnictwo Morskie" Gdynia 1959, ss. 46+ 2 nlb., ryc. 9. - Nadesłało Wydawnictwo

44. Sujkowski Bogusław; Banderę podnieść. Powieść. Okładka A. Werki. "Wydawnictwo Morskie". Gdynia 1959, ss. 286+ 2 nlb - Nadesłało Wydawnictwo.

45. Tezy w sprawie rozwoju gospodarki morskiej i jej powiązań z gospodarką terenową w województwie gdańskim w latach 1959-1965. Materiały na X Zwyczajną Sesję Woj. Rady Narodowej w Gdańsku. Wyd. "Wojewódzka Rada Narodowa w Gdańsku". Gdańsk, w maju 1959 roku, ss. kk. 61. Druk powielaczowy, jednostronny, format A4. - Nadesłał Witold Bublewski.

46. Znaki konwencjonalne i skróty stosowane na polskich mapach morskich. Wyd. "Biuro Hdrograficzne Marynarki Wojennej PRL". Gdynia 1959, ss. 22+ 2 nlb. - Nadesłało Wydawnictwo.

WYD. MORSKIE

MINISTERSTWO HANDLU ZAGRANICZNEGO
GABINET MINISTRA

Ministerstwo Handlu Zagranicznego. Warszawa, Wiejska 10.

Polskie Towarzystwo
Nautologiczne

Sekretarz Generalny
Ob. Mgr W.A. Drapella

G d y n i a 10

ul. Przebendowskich 3

Na pismo; znak - z dnia

Nasz znak GM.II.14/59/1410

Data 27.VII.59 r.

Sprawa:

W związku z pismem z dnia 7.VII.1959 r. znak; FB-182/59 z polecenia Obywatela Ministra Handlu Zagranicznego Dr W. Trąpczyńskiego Gabinet Ministra zawiadamia, że z braku odpowiednich funduszków Ministerstwo Handlu Zagranicznego nie może przyznać Towarzystwu dotacji celowej.

Jednocześnie Gabinet Ministra informuje, że Obywatel Minister nie zgłasza sprzeciwu odnośnie przystępowania na członków wspierających prawnych poszczególnych jednostek organizacyjnych resortu handlu zagranicznego w szczególności przedsiębiorstw handlu zagranicznego, Polskiej Izby Handlu Zagranicznego itd. W tej sprawie Gabinet Ministra proponuje, aby Towarzystwo nawiązało kontakty bezpośrednie z zainteresowanymi jednostkami organizacyjnymi resortu, które we własnym zakresie zadecydują o potrzebie współpracy z Towarzystwem.

Jednocześnie przy okazji nawiązania kontaktów w sprawie członkostwa Towarzystwo będzie mogło omówić z zainteresowanymi nabywanie i prenumeratę wydawnictw Towarzystwa.

DYREKTOR GABINETU

w.z. /T. Antoniewicz/

NACZELNIK WYDZIAŁU PREZYDIALNEGO

== Redakcja Biuletynu Nautologicznego podaje tekst pisma Gabinetu Ministra Handlu Zagranicznego do wiadomości Zarządom Oddziałów prowadzącym t. zw. "A k c j ę 1000 x 1000". ==

Biuletyn Nautologiczny 10-11 (22-23) 1959

67

Cena zł 14,-

SPIS TREŚCI

OD REDAKCJI	2
ZDZISŁAW LIBERA; Koła szkolne PTN	3
LEON ROPPEL; Czy Posejdon-Neptun znalazł swego kaszubskiego odpowiednika?	6
WITOLD BUBLEWSKI; Z dziejów polskiego ratownictwa okrętowego (V)	15
D Y S K U T U J E M Y	
WŁADYSŁAW A. DRAPELLA; Uspołecznianie wiedzy	20
M I S C E L L A N E A	
LIST Komisarza Rządu w Gdyni Franciszka Sokoła do Eugeniusza Kwiatkowskiego	47
M A T E R I A Ł Y	
Z dokumentów II wojny światowej; oświadczenie kpt.ż.w. Jerzego Mieszkowskiego o zatonięciu s/s "Paderewski"	53
Materiały bibliograficzne (zestawił Jan Ziemacki)	55
Prace o tematyce morskiej i pomorskiej wykonane i wykonywane w ramach Katedry Historii Polski XVI-XVIII wieku UJ	57
A R C H I W U M - B I B L I O T E K A - Z B I O R Y	58
Pismo Ministerstwa Handlu Zagranicznego	67
=====	
WYDAWCA: RADA GŁÓWNA POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO	
Redaktor naczelny: J A D W I G A P O T E R A Ł O W I C Z	
Redaktor techniczny: Z O F I A D R A P E L L A	
Adres:	
SEKRETARIAT GENERALNY POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO	
Redakcja i Administracja "BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO"	
G d y n i a 10 (Orłowo) ul. Przebendowskich 3 m. 4	
Telefon 92-51	
=====	

Nakład 1000 egzemplarzy