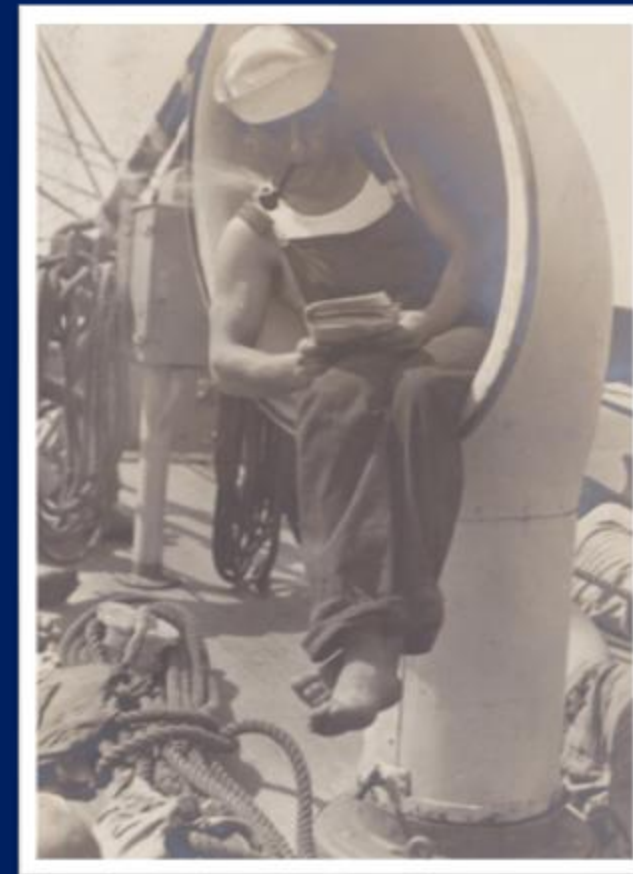


ZBIORY SALI TRADYCJI
UNIwersYTETU MORSKIEGO W GDYNI
UDOSTĘPNIONE W POMORSKIEJ BIBLIOTECE CYFROWEJ



Kardopsu

ANTONI LEDÓCHOWSKI

KURS NAWIGACJI

Wydanie II poprawione i rozszerzone

Z 42 rysunkami w tekście



Tczew
Nakładem Instytutu Wydawniczego Szkoły Morskiej
1928

H. Ledóchowski

ANTONI LEDÓCHOWSKI

ASTRONOMJA żeglarska

Według programu dla I i II kursu nawigacyjnego
Szkoły Morskiej w Tczewie

Z 37 rysunkami w tekście

A. GARNUSZEWSKI
Inżynier morski.

Prawa zastrzeżone.
Dla wewnętrznego użytku.

BUDOWA OKRĘTU

Część I.

Konspekt wykładów na I. kursie
Szkoły Morskiej w Tczewie.

Odbito w drukarni szkolnej.
Tczew, 1927.

Szkoły Morskiej

INŻ. KAZIMIERZ BIELSKI

MECHANIZMY OKRĘTOWE

ROZRZĄD PARY



Nakładem Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi
Dział Spraw Morskich
LONDYN 1942

ANTONI LEDÓCHOWSKI

DEWIACJA KOMPASU



Nakładem
Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi
Dział Spraw Morskich
LONDYN
1944

DR. ALEKSY MAJEWSKI

PRAWO MORSKIE



TCZEW 1930 GDYNIA
INSTYTUT WYDAWNICZY SZKOŁY MORSKIEJ

SŁOWNICZEK MORSKI

Z PRZEDMOWĄ
DR. A. BRÜCKNERA
PROFESORA UNIWERSYTETU BERLIŃSKIEGO



1 9

T O R U Ń

3 5

NAKŁADEM INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
SKŁAD GŁÓWNY: KASA IM. MIANOWSKIEGO — INSTYTUT
POPIERANIA NAUKI, WARSZAWA, PAŁAC STASZICA

Nowa nasza żegluga czy też przemysł portowy, ma oprócz strony materialnej jeszcze językową; winniśmy własnymi środkami językowymi oznaczać nowe nam rzeczy i czynności; musimy skończyć z dawnym zaniedbaniem, opóźnienie powetować, a w nowym słownictwie marynarskim posługiwać się, jak na każdym innym podobnym polu (aeronautycznym, sportowem i t. p.) wszelakimi nowotworami, które szcześnie zwyczaj wszechwładny uświęci.

Lech Orszulok.

MARJUSZ ZARUSKI
SZTURMAN MARYNARKI HANDLOWEJ.

WSPÓŁCZESNA ŻEGLUGA MORSKA

ORAZ

SŁOWNIK ŻEGLARSKI

Z LICZNYMI RYSUNKAMI W TEKŚCIE

*Orszulok
lab
1927.*



1920
WYDAWNICTWO M. ARCTA W WARSZAWIE
POZNAŃ. — ŁÓDŹ. — LUBLIN.
WILNO, KSIĘGARNIA STOW. NAUCZYCIELSTWA POLSKIEGO.

TREŚĆ.

Od autora	5
CZEŚĆ I.	
Doki	9
Budowa okrętu	18
Części składowe (maszty, ster, części i maszyny pomocnicze).	20
Szlup jednomasztowy	20
Szkuner dwumasztowy	32
Fregata	36
Budowa statków parowych	50
Uwagi ogólne o budowie okrętów	72
Przybory nawigacyjne i astronomiczne	86
CZEŚĆ II.	
Praktyka żeglarska	97
Teorja żeglugi	115
Wykreślanie kursów	120
Rachunek nawigacyjny	126
Oznaczanie długości geograficznej	139
Oznaczanie szerokości geograficznej.	140
Rys historyczny rozwoju wiedzy żeglarskiej	148
Wzmianka historyczna o dawnej flocie polskiej	155

Gen. MARJUSZ ZARUSKI

ZASADNICZE
KOMENDY I ROZKAZY
PRZY MANEWRACH
NA STATKACH ŻAGLOWYCH

UZGODNIONE Z KOMENDAMI
MARYNARKI WOJENNEJ

ZALECONE PRZEZ DEPARTAMENT MORSKI M. P. I H.
DO UŻYTKU NA STATKACH HANDLOWYCH

WARSZAWA 1933
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

— 54 —

Znaki ręką dla sternika:

ręka wzniesiona dogóry: tak trzymać,
ręka skierowana dogóry i w prawo: prawo ster.
ręka skierowana dogóry i w lewo: lewo ster.
ręka skierowana poziomo w prawo: prawo na burtę.
ręka skierowana poziomo w lewo: lewo na burtę.

Uwaga: kąt odchylenia ręki w prawo lub w lewo od pionu
oznacza stopień odchylenia steru.

Potrząsanie liną u góry lub u dołu oznacza:

wybierać tę linę, luzować albo obłożyć ją.

W marynarce handlowej, nożycowy ruch dwóch rąk skrzy-
żowanych oznacza:

czysto, gotowe, wszystko w porządku.

G W I Z D K I.

Rozróżnia się gwizdki długie i krótkie.

Jeden gwizdek długi, zależnie od okoliczności, oznacza:

1. Wszyscy uważać.
2. Bacność (przy spotkaniu z innym okrętem na morzu,
lub przy wejściu (zejściu) na statek osoby, której się
oddaje honory). Wówczas łączy się jeden długi gwiz-
dek z jednym krótkim (na prawą burtę) lub dwoma
krótkimi (na lewą burtę).
3. Rozpoczęcie zapowiedzianej czynności (np. ciągnięcia
liny, podnoszenia żagla itp.).

Jeden gwizdek krótki oznacza:
uwaga (skierowane do jednego marynarza lub grupy
marynarzy).

Dwa gwizdki krótkie oznaczają:

1. Spocznij. Rozejść się (po oddaniu honorów na pokładzie).
2. Chwilowe przerwanie rozpoczętej czynności (np. cią-
gnięcia liny, podnoszenia żagla itp.).

Szereg gwizdków krótkich oznacza:

1. Ukończenie ostateczne (w marynarce handlowej rów-
nież przerwanie) zapowiedzianej czynności (np. cią-
gnięcia liny, stawiania żagli itp.) lub unieważnienie
poprzednio wydanego rozkazu.
2. Zakończenie alarmu względnie innej czynności zbio-
rowej, poprzedzonej sygnałem „bacność”.

Uwaga: w razie silnego wiatru, krótkie gwizdki powinny
trwać nieco dłużej.



Książka gen. M. Zaruskiego p. t. „Zasadnicze
komendy i rozkazy przy manewrach na statkach
żaglowych” została polecona Rozkazem Dziennym
Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej Nr. 67
z dnia 21.XI.1933 r. do użytku służbowego na
O. R. P. „Iskra”, na łodziach i jachtach Marynarki
Wojennej oraz w Ośrodku Morskim w Gdyni.

Komendy i rozkazy umieszczone w powyższym
podręczniku, zostały uwzględnione z komendami
i rozkazami, ustalonymi w **Regulaminie Służby
Okrętowej**.

Poza tem Ministerstwo Przemysłu i Handlu
pismem L. MZ. III. 54/1039 z dnia 22.XII.1933 r.
polecilo stosować na statku szkolnym „Dar Po-
morza” przewidziane w tej książce odpowiednie
komendy dla fregaty.

Przy używaniu komend i rozkazów na statkach
Marynarki Wojennej, zawartych w tym podręcz-
niku, należy wprowadzić następujące poprawki:

Str. 10 i dalsze: zamiast „Wszyscy (albo część za-
łogi wymieniona) do żagli”, w odniesieniu do O. R. P.
„Iskra” należy używać: „Do żagli (lub do wymienio-
nych żagli).

Str. 12 i dalsze: Zamiast „Wybierać (wybieraj)”
należy używać: „Ściągać (ściągaaj)”.

Str. 39: Zamiast „Na sondę” należy używać: „Do
sondy”.

OD AUTORA.

Służba na okręcie wymaga ścisłej karności.
Karność polega na słuchaniu i wykonywaniu roz-
kazów. Rozkaz musi być wyraźny, zrozumiały i lo-
giczny. Komenda jest dla pewnych, stale wykony-
wanych czynności, streszczonym rozkazem. Po-
winna być krótka, wyraźna, pod względem treści
niewątpliwa, pod względem porządku słów logicz-
na, ułożona przytem według pewnych zasad ogól-
nych. Zmieniać jej nie wolno. Komendy należy
mieć napamięć. Komendy ułożone według pew-
nych zasad logicznych łatwe są do zapamiętania.
Pod względem fonetycznym, komenda powinna być
dźwięczna i donośna. Wynika z tego, że musi się
ona opierać na pewnych samogłoskach, jak a, o, e;
nogłosek, jak: u, i, y, w układzie komend
kać. To samo tyczy się spółgłosek. W jed-
adkach należy stale używać bezokolicz-
innych — stale trybu rozkazującego
edyńczej. Rzeczoniki zawsze powinny
czasownikami.

Mariusz Zaruski (1867-1941)

generał WP, kawaler Virtuti Militari,
malarz, literat, taternik, narciarz,
instruktor harcerski, pionier żeglarstwa
morskiego w Polsce, komandor Yacht
Klubu Polski, przewodniczący Komitetu
Floty Narodowej, starosta morski od
1927 r., organizator Morskiej Komisji
Terminologicznej



Na „Lwowie”



Na pokładzie „Dar Pomorza”
w czasie uroczystości
podniesienia bandery,
obok kpt. Gustaw Kański

INFORMATOR

dla kandydatów na oficerów marynarki handlowej

wraz

z programem Państwowej Szkoły Morskiej,
warunkami przyjęcia, regulaminami szkol-
nymi oraz programami egzaminów dla
eksternistów, zdających na stopnie oficerskie
w marynarce handlowej



Gruchala

GDYNIA

1935

NAKŁADEM INSTYTUTU WYDAWNICZEGO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

— 16 —

mania dyplomu porucznika żeglugi małej względnie oficera-mechanika okrętowego III. klasy. Dyplomy te w miarę nabywania cenzusu, wymaganego rozporządzeniem Ministra P. i H. z dnia 30. XI. 31. roku (Dz. Ust. Nr. 4/32 poz. 24) stopniowo zamieniane będą przez Komisję Kwalifikacyjną i Ministerstwo Przemysłu i Handlu na wyższe — do dyplomu kapitana żeglugi wielkiej względnie oficera-mechanika okrętowego I. klasy włącznie.

Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby w wojsku i po ukończeniu Szkoły absolwenci są obowiązani odbywać obowiązkową służbę wojskową.

Wymagania. — Od wstępujących do Szkoły wymaga się:

- wieku 16 do 19 lat licząc po dzień 1 sierpnia roku, w którym kandydat wstępuje;
- ukończenia co najmniej 6 klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z prawami;
- posiadania świadectwa państwowej odznaki sportowej (obejmującej próbę pływania);
- poddania się badaniu lekarskiemu przez komisję lekarską przy Szkole lub przy Instytucie Psychotechnicznym (Warszawa, Mokotowska 51-53) dla oceny stanu zdrowia, przyczem szczególną uwagę zwraca się na posiadanie normalnego wzroku, słuchu i czystej wymowy;
- złożenia egzaminów wstępnych z języka polskiego, arytmetyki, algebry, geometrii i fizyki, z zakresu 6 klas według programu gimnazjum państwowego typu matematyczno-przyrodniczego.

Uwaga: Zwraca się uwagę Rodziców i Opiekunów młodzieży, pragnącej wstąpić do Szkoły Morskiej, na korzyść poddania jej badaniu w Instytucie Psychotechnicznym, gdyż w razie ujemnego orzeczenia uniknie się kosztów wyjazdu do Gdyni i kilkudniowego tam pobytu.

Wnoszenie podań. — Podania o przyjęcie do Szkoły należy nadsyłać do Sekretariatu Szkoły do dnia podawanego w każdym roku przez Szkołę, adresując: Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej Gdynia 1, ul. Morska 83. Podania powinny być podpisane przez rodziców lub opiekunów kandydatów, własnoręcznie zaś podpisu musi być stwierdzona urzędowo.

— 21 —

Wzór podania.

....., dnia 193... r.

Do Dyrekcji Państwowej Szkoły Morskiej

w Gdyni

Upraszam o dopuszczenie syna mego (imię, nazwisko)
do egzaminów wstępnych i o zaliczenie go w razie dodatniego wyniku tych egzaminów w poczet kandydatów wydziału

Do niniejszego podania załączam:

- metrykę urodzenia syna,
- dowód obywatelstwa,
- świadectwo ukończenia klas
- świadectwo Instytutu Psychotechnicznego,
- zezwolecie na wstąpienie syna do Szkoły Morskiej i zobowiązanie stosowania się do przepisów szkolnych oraz regularnego uiszczania ustalonych opłat,
- dwie fotografie,
- opłatę egzaminacyjną w wysokości 15.— zł.

Równocześnie stwierdzam, że w razie niezwrócenia podania przez Szkołę Morską syn mój stawi się do badania lekarskiego i do egzaminów w podanym w informacjach terminie.

.....
(Podpis ojca lub matki)

Dokładny adres pocztowy:

Wzór zobowiązania.

....., dnia 193... r.

Zobowiązanie.

Zezwalając synowi mojemu (imię i nazwisko)

na wstąpienie do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni na wydział zobowiązuję się niniejszem w imieniu jego i własnym do ścisłego stosowania się do przepisów i wymagań Szkoły, w szczególności zaś do regularnego uiszczania wszelkich ustalonych opłat pod rygorem usunięcia syna mego ze Szkoły Morskiej. O ile spisanie ze statku szkolnego nastąpi na skutek zalegania z opłatą za okres miesięczny zobowiązuję się koszty reparatcji syna w wysokości określonej przez Dyrekcję Szkoły pokryć w całości na pisemne żądanie.

.....
(Podpis ojca lub matki)

19. Uczniom nie wolno nosić zarostu; włosy powinny być krótko strzyżone.

20. Uczniom nie wolno zostawiać w salach wykładowych książek, zeszytów itp.; pozostawione w klasach rzeczy będą odnoszone do magazynu.

21. Zabrania się uczniom przechowywania w sypialniach, salach indywidualnych zajęć oraz szafkach broni palnej i białej; o ile kto posiada taką broń, winien złożyć ją na przechowanie.

22. Zabrania się uczniom przechowywać w swych szafkach artykuły spożywcze.

23. Zabrania się uczniom chodzić do kuchni, z wyjątkiem ucznia dyżurnego w kuchni i ucznia służbowego.

24. Zabrania się uczniom udziału w wiecach oraz wszelkich zebraniach politycznych.

25. Zabrania się noszenia obuwia sportowego lub podkutego oraz butów z cholewami w gmachu szkolnym i Internacie.

26. Po odbyciu kary aresztu ukarani obowiązani są zameldować się u dyrektora Szkoły.

27. Za wszelkie uszkodzenia inwentarza i instalacji odpowiadają materialnie i dyscyplinarnie ich sprawcy; w razie nieodnalezienia winnego odpowiada solidarnie kurs, o ile uszkodzenie zaszło w sypialni; cała klasa, o ile uszkodzenie zaszło w sali wykładowej; wszyscy uczniowie, o ile uszkodzenie zaszło w lokalu do wspólnego użytku, np. w korytarzu, sali jadalnej, w umywalni itp.

28. Uczniowie mogą otrzymywać urlopy wakacyjne i nadzwyczajne.

Urlopy wakacyjne udzielane są na święta Bożego Narodzenia, Wielkiej Nocy, oraz przed i po praktyce letniej. Urlopów nadzwyczajnych udziela dyrektor Szkoły tylko w wypadkach wyjątkowych.

Rozkład zajęć codziennych:

a) w dni powszednie (z wyjątkiem sobót):

- 6,30 — 7,05 Pobudka. Gimnastyka.
- 7,05 — 7,30 Mycie. Ścielenie łóżek.
- 7,30 — 7,35 Zbiórka. Modlitwa.
- 7,35 — 7,50 Śniadanie.
- 8,00 — 11,30 Wykłady.
- 11,30 — 11,55 Drugie śniadanie.
- 11,55 — 14,30 Wykłady.
- 14,30 — 14,40 Mycie rąk. Zbiórka na obiad.

- 14,40 — 16,00 Obiad. Odpoczynek.
- 15,00 — 16,00 Ambulatoryjne przyjmowanie chorych.
- 16,00 — 17,55 Zajęcia lub warsztaty.
- 18,00 — 19,30 Śpiew. Muzyka. Gry.
- 19,30 — 19,40 Mycie rąk. Zbiórka na kolację.
- 19,40 — 20,00 Kolacja.
- 20,00 — 20,10 Zbiórka wieczorna. Modlitwa
- 20,10 — 22,00 Silentium.
- 22,00 Udawanie się na odpoczynek. Gaszenie świateł.

Uwaga: W środy wyjście urlopowanych o godzinie 16-tej, powrót o godzinie 20-tej.

W piątki od godziny 16 — 19 kąpiel, wietrzenie pościeli, przegląd szafek.

b) w soboty:

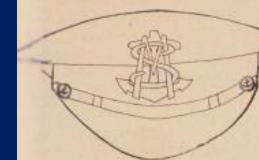
- 6,30 — 7,05 Pobudka. Gimnastyka.
- 7,05 — 7,30 Mycie. Ścielenie łóżek.
- 7,30 — 7,35 Zbiórka. Modlitwa.
- 7,35 — 7,50 Śniadanie.
- 8,00 — 12,25 Wykłady.
- 12,25 — 12,35 Mycie rąk. Zbiórka na obiad.
- 12,35 — 13,00 Obiad. Odpoczynek.
- 13,00 — 16,00 Ćwiczenia Hufca szkolnego.
- 13,30 — 14,00 Ambulatoryjne przyjmowanie chorych.
- 17,00 — 17,10 Mycie rąk. Zbiórka na kolację.
- 17,10 — 17,30 Kolacja.
- 17,30 — 20,00 Wolny czas. Wyjście urlopowanych.
- 20,00 — 20,20 Powrót urlopowanych. Herbata.
- 20,20 — 20,30 Zbiórka wieczorna. Modlitwa.
- 20,30 — 22,00 Silentium. Udawanie się na spoczynek. Gaszenie świateł.

Uwaga: W soboty wyjście urlopowanych zasadniczo do godziny 20-tej.

c) w niedziele i święta:

- 7,30 Pobudka. Mycie. Ścielenie łóżek.
- 7,50 — 8,00 Zbiórka poranna. Modlitwa.
- 8,00 — 8,20 Śniadanie.
- 8,20 — 9,00 Ambulatoryjne przyjęcie chorych.
- 8,20 — 9,00 Wolny czas.

Opis uniformy
obowiązującego uczniów Państwowej Szkoły Morskiej.

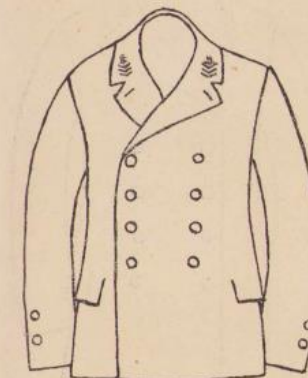


Rys. 1.

1. Czapka granatowa, sukienka, wzoru międzynarodowego (rys. 1.), z czarnym lakierowanym daszkiem. Otok pokryty czarną morową wstążką; nad daszkiem czarny lakierowany rzeźmyk przymocowany 2 małymi złotymi guzikami z kotwicą. Z przodu na otoku duży emblemat szkolny.

W lecie górna część czapki z białego materiału.

2. Kurtka granatowa, sukienka (rys. 2.) z wykładanym kołnierzem, zapinana na dwa rzędy dużych guzików z kotwicą (po 4 guziki w rzędzie). Na kurtce dwie dolne boczne wewnętrzne kieszenie z klapami. Na kołnierzu kurtki małe emblematy



Rys. 2



Rys. 3.

szkolne i odznaki kursowe (kąty): uczniowie III. kursu noszą pod emblematami po 3 kąty (rys. 3.) uczniowie II. kursu po 2 kąty, uczniowie I. kursu po 1 kąt; kandydaci podczas żeglugi próbnej noszą na kołnierzach tylko emblematy szkolne.

PRZEPISY DYSCIPLINARNE DLA UCZNIÓW PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI



GDYNIA 1939

INSTYTUT WYDAWNICZY PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

ustalonymi normalnymi godzinami zajęć — cięższych prac okrętowych, jak np. prace w zenzach i magazynach, skrobanie zardzewiałych części, mycie burt, szorowanie pokładu, łodzi, czyszczenie i sprzątanie statku (z wyjątkiem kabin i pomieszczeń oficerskich, pomieszczeń załogi i jungów); czyszczenie msiadzu, malowanie itp.

- 5) Pozbawienie prawa wyjścia poza teren Szkoły: Uczniom ukaranym tego rodzaju karą nie wolno poza wymaganiami zwykłych zajęć szkolnych opuszczać terenu Szkoły i przyjmować odwiedzin przez cały czas trwania kary.

Uczniowie ukarani pozbawieniem prawa wyjścia poza teren Szkoły meldują się u dyżurnego wychowawcy w oznaczonych przez niego godzinach.

- 6) Pozbawienie prawa wyjścia na ląd: Zakaz opuszczania statku szkolnego polega na tym, że ukaranemu nie wolno poza wymaganiami zajęć służbowych względnie zwykłych zajęć szkolnych — opuszczać statku i przyjmować odwiedzin przez cały czas trwania kary.

Uczniowie pozbawieni prawa wyjścia na ląd meldują się u oficera dyżurnego statku w oznaczonych przez niego godzinach (w porcie — codziennie po modlitwie wieczornej — u oficera wachtowego).

§ 25.

Areszt zwykły.

Areszt zwykły polega na osadzeniu ukaranego po skończeniu zajęć dziennych — w zamknięciu, w

czasie od wieczornego posiłku aż do pobudki. Z aresztem połączony jest zakaz palenia tytoniu w czasie zamknięcia, przy czym ukarany może mieć jeden koc (w razie specjalnych warunków, na zarządzenie lekarza — dwa koce).

Na statku szkolnym, nie-posiadającym odpowiedniego aresztu, karę aresztu wykonuje się w ten sposób, że ukaranego umieszcza się w jednym z pomieszczeń pod pokładem, które jednak winno odpowiadać następującym warunkom:

- 1) być takich rozmiarów, co do wysokości i długości, aby dorosły człowiek mógł w nim stać i położyć się,
- 2) posiadać naturalne lub sztuczne oświetlenie,
- 3) znajdować się w takiej części statku, w której panuje normalna temperatura (np. nie w bezpośredniej bliskości kotłowni i tp.) oraz, o ile kara odbywana jest w czasie gdy statek jest ogrzewany — mieć urządzenie do ogrzewania,

Uczniowi ukaranemu aresztem winny być odebrane przed zamknięciem przedmioty tego rodzaju jak: pasek do spodni, szelki, szczyryk, nóż i tp. rzeczy.

§ 26.

Areszt obostrzony.

Uczniowie ukarani aresztem obostrzonym nie uczęszczają na wykłady i zajęcia, nie pełnią służby i pozostają przez cały czas kary pojedynczo w zamknięciu. Z karą tą połączone są zakazy: palenia tytoniu, pisania listów i odbierania korespondencji, czytania gazet, pism, książek natury beletrystycznej, przy czym ukarany może mieć tylko jeden koc (w razie specjalnych warunków, na zarządzenie lekarza — dwa koce). Pomieszczenie na statku szkolnym winno odpowiadać tym samym warunkom, co przy areszcie zwykłym

STATUT PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ W GDYNI



GDYNIA 1939

INSTYTUT WYDAWNICZY PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

IV. Statek szkolny.

§ 18.

Zadanie statku szkolnego.

(1) Zadaniem statku szkolnego jest praktyczne kształcenie uczniów wydziału nawigacyjnego według ogólnego programu kształcenia oraz danie pierwszej zaprawy morskiej kandydatom na wydziale nawigacyjnym Państwowej Szkoły Morskiej.

(2) Ponadto na statku szkolnym kształcą się jungowie w ramach specjalnego kursu (§ 53).

(3) Statek szkolny podlega bezpośrednio dyrektorowi Szkoły.

(4) Szczegółowe przepisy dotyczące stosunków służbowych oraz pracy na statku szkolnym, zawiera regulamin statku, zatwierdzony przez Ministra Przemysłu i Handlu.

§ 19.

Personel statku szkolnego.

Personel statku szkolnego składa się z kapitana, pierwszego oficera, oficerów różnych specjalności, profesorów wzgl. nauczycieli, wychowawcy i przepisowej liczby załogi niższej.

§ 20.

Rada Okrętowa.

(1) Dla orzekania o sprawowaniu i postępkach uczniów, odbywających praktykę na statku szkolnym, istnieje Rada Okrętowa.

17

§ 24.

Kapelana statku szkolnego.

(1) Kapelana statku szkolnego mianuje Minister Przemysłu i Handlu na wniosek dyrektora Szkoły spośród kandydatów, wyznaczonych przez Kurię Biskupią diecezji chełmińskiej.

(2) Kapelan statku szkolnego jest obowiązany — poza czynnościami duszpasterskimi — do wykonywania czynności przewidzianych regulaminem statku szkolnego. Na statku kapelan podlega bezpośrednio kapitanowi. W sprawach religijnych podlega on swojej władzy kościelnej.

§ 25.

Lekarz statku szkolnego.

(1) Lekarza statku szkolnego mianuje Minister Przemysłu i Handlu na wniosek dyrektora Szkoły.

(2) Prawa i obowiązki lekarza statku szkolnego normuje regulamin statku szkolnego, zatwierdzony przez Ministra Przemysłu i Handlu.

(3) Na statku lekarz statku szkolnego podlega bezpośrednio kapitanowi.

§ 26.

Wychowawca.

Szczegółowe prawa i obowiązki wychowawcy na statku szkolnym normuje regulamin statku, zatwierdzony przez Ministra Przemysłu i Handlu.

V. Umundurowanie personelu.

§ 27.

Personel Państwowej Szkoły Morskiej oraz statku szkolnego nosi umundurowanie zgodnie z

20

Ustawa o służbie marynarza (Seemannsordnung)

z 2. VI. 1902 roku

(Ustawa żeglarska)

przełożył i opracował do praktycznego użytku

DR. WŁADYSŁAW SOWIŃSKI

Radca Ministerstwa Przemysłu i Handlu



TCZEW — — 1930 — — ODYNIA
INSTYTUT WYDAWNICZY SZKOŁY MORSKIEJ

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia wstępne.

§ 1. Postanowienia niniejszej ustawy mają zastosowanie do wszystkich morskich statków handlowych, które mają prawo podnoszenia *polskiej bandery handlowej*. Nie mogą one ulegać zmianom w drodze umowy z wyjątkiem wypadków, w których ustawa wyraźnie takie zmiany dopuszcza.

Rozporządzenie *Rady Ministrów* może postanowić, w jakiej mierze przepisy niniejszej ustawy mają mieć zastosowanie do statków żeglugi śródłądowej, które mają prawo podnoszenia *polskiej bandery handlowej*.

§ 2. Kapitanem w rozumieniu niniejszej ustawy jest kierownik statku, a w razie braku lub nieobecności kierownika statku jego zastępca.

Oficerami statku w rozumieniu niniejszej ustawy są funkcjonariusze, dodani kapitanowi do pomocy w kierownictwie statku, którzy dla wykonywania służby muszą posiadać przez Państwo uznany dowód uzdolnienia. Prócz tego za oficerów statku uważani są lekarze, intendenci i płatnicy.

Marynarzem w rozumieniu niniejszej ustawy jest każda inna osoba poza wyżej wymienionymi, przyjęta na rachunek armatora dla pełnienia służby na statku podczas podróży, bez względu na to, czy zaciąg (§ 13) nastąpił lub nie. Również najęta osoba płci żeńskiej ma prawa i obowiązki marynarza. Pilot nie uważa się za marynarza. Wszyscy marynarze tworzą załogę statku.

ROZDZIAŁ II.

Książeczki żeglarskie
oraz zaciąg i zwolnienie z zaciagu.

ROZDZIAŁ III.

Stosunek umowny.

ROZDZIAŁ IV.

Przepisy dyscyplinarne.

ROZDZIAŁ V.

Postanowienia karne.

ROZDZIAŁ VI.

Postanowienia ogólne.



Dr Aleksy Majewski
(1895-1939)

dyrektor biblioteki Szkoły
Morskiej, organizator
Instytutu Wydawniczego,
inspektor Szkoły

X V L A T POLSKIEJ PRACY NA MORZU

POD REDAKCJĄ

Dr. ALEKSEGO MAJEWSKIEGO



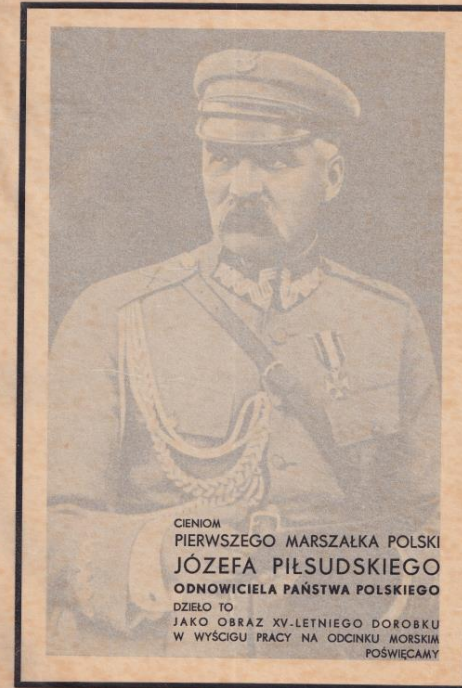
G D Y N I A

NAKŁADEM INSTYTUTU WYDAWNICZEGO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ

1 9 3 5

Spis prac

	Str.
E. Kwiatkowski	9
O światopogląd morski w Polsce dawnej i współczesnej	9
L. Możdżeński	17
Polityka morska Polski odrodzonej	17
St. Frankowski	23
Obrona Polski na morzu	23
Al. Majewski	33
Prawne podstawy pracy na morzu	33
St. Wachowiak	43
Pierwsze poczynania Polski nad morzem	43
N. Korzón	51
Wywóz węgla polskiego czynnikiem rozwoju portu gdyńskiego	51
T. Wenda	63
Dzieje budowy portu gdyńskiego	63
St. Łęgowski	69
Port w Gdyni	69
B. Kasprowicz	109
Handel zagraniczny Rzeczypospolitej Polskiej drogą morską	109
B. Zipper	133
Polska polityka taryf portowych	133
B. Koselnik	137
Zagadnienie tranzytu w portach polskich	137
J. Rummel	147
Polska marynarka handlowa	147
R. Hordyński	165
Przemysł w Gdyni	165
A. Hryniewicki	175
Rybołówstwo morskie	175
W. Grabowski	189
Obsługa finansowa miasta i portu Gdyni	189
St. Malessa	195
Wytyczne rozwoju Gdyni jako ośrodka handlu zagranicznego i przemysłu portowego	195
M. Bukowski	201
Zagadnienia komunikacyjne w porcie gdyńskim	201
St. Gieszczykiewicz	209
Elektryfikacja portu handlowego w Gdyni	209
Z. Adamski - L. Mistat	213
Prace administracji morskiej na wybrzeżu	213



St. Dłuski	229
Służba ostrzegawczo-meteorologiczna	229
A. Mohuczy	235
Szkolenie oficerów marynarki handlowej	235
Fr. Sokół	243
Miasto Gdynia	243
St. Filipkowski - St. Malessa	277
Podstawy urbanistycznego rozwoju m. Gdyni	277
A. Wachowiak	289
Kąpieliska morskie i turystyka na wybrzeżu	289
M. Zaruski	307
Żaglowy sport morski	307
W. M. Gdańsk	
K. Papée	317
Słowo wstępne	317
A. Siebeneichen	319
Rola Gdańska w życiu gospodarczym Polski	319
A. Rudzki	333
Rozwój portu gdańskiego w oparciu o Polskę odrodzoną	333



**Adam Mohuczy
(1891-1953)**



Wręczenie sztandaru szkolnego ozdobionego Złotym Krzyżem Zasługi
(8 grudnia 1930 r.)

Adam Mohuczy
Kmdor-por. dypl. w st. sp.
Dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej

Szkolenie oficerów marynarki handlowej

SŁOWA Farraguta „żelazne serca na drewnianych okrętach” i dzisiaj, chociaż technika okrętowa poczyniła tak wielkie postępy, zachowały swą aktualność i stanowią wytyczną dla tych, którzy podjęli się zaszczytnego obowiązku szkolenia młodzieży w służbie morskiej. Nie okręty przecież, nie porty i ich urzędnicy stanowią o sile państwa na morzu, lecz ludzie o żelaznym sercu, którzy służą swej ojczyźnie na posterunku nierównie cięższym i odpowiedzialniejszym, aniżeli przeciętny obywatel na lądzie. Żelaznych serc nie odkuwa się jednak z metalu, lecz urabia się je odpowiednią metodą wychowawczą, która hartuje ducha i ciało, wpaja energię i świadomość odpowiedzialności, zaprawia do szybkiej orientacji i samodzielnego działania.

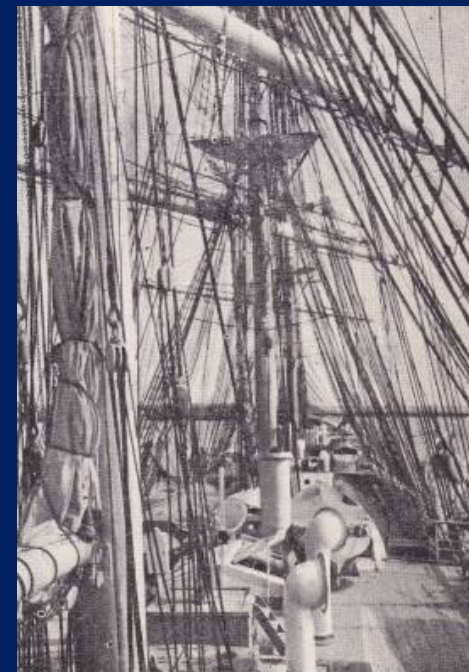
Narody, posiadające tradycję morską, zawsze szczególniejszą opiekę rozkładały nad młodem pokoleniem, garząc się do służby na morzu. Japonia np. założyła swe szkoły morskie w uroczych zakątkach kraju i wyposażyła je tak wszechstronnie, że młodzież tłumnie się do nich garnie. Piękne przykłady dała nam pod tym względem i Anglja, która potrafiła wychować dumne pokolenia marynarzy, rozmiłowanych w swym zawodzie, zawsze i wszędzie myślących o powiększeniu potęgi imperjum brytyjskiego.

Wielka radość zapanowała w naszym kraju, gdy nadeszła wieść, że po długich targach politycznych Mocarstwa przecież zdecydowały się na przyznanie Polsce dostępu do morza. Wśród tej radości, rozsadzającej serca polskie, nie wielu zapewne myślało o tem, z czem właściwie Polska wyjdzie na to morze, a ci, którym to pytanie się nasuwało, byłiby bezwzruszeni w wielkim kłopotcie, gdyby im kazano jasno na nie odpowiedzieć. Wszak Polska nie posiadała wówczas ani okrętów ani ludzi, zaprawionych w służbie morskiej.

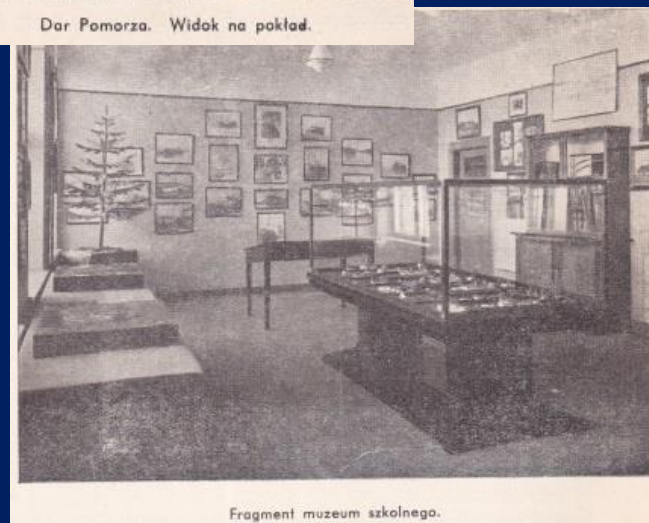
A jednak Polska wyszła na morze i w ciągu niedługich lat, jakie nas dzieli od chwili uzyskania dostępu do morza, wywalczyła sobie wśród narodów morskich miejsce nieposłędnie. Na jak wielki wysiłek zdobyć się musiało młode Państwo, by powstała polska marynarka wojenna i polska flota handlowa – o tem piszą na innym miejscu tego wydawnictwa pióra, bardziej od mego powołane. Ograniczam się więc tylko do sprawozdania o tem, co uczyniono w ubiegłym 15-leciu w zakresie wychowania młodzieży do pracy na morzu.

Polska posiada jedną jedyną szkołę morską, a jest nią Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, która będąc szkołą zawodową, uważaną, w rozumieniu art. 11 ustawy o państwowej służbie cywilnej, za zakład naukowy wyższy (DzURP. Nr. 88/29, poz. 633) przede wszystkim przygotowuje oficerów pokładowych i mechaników okrętowych dla polskiej marynarki handlowej, a nadto przysposabia młodzież do samodzielnego stosowania nabytej wiedzy fachowej w zawodach pokrewnych. Największą jej zaletą jest dostarczanie społeczeństwu ludzi, którzy w normalnych warunkach już w 21 roku życia uzyskać mogą stosunkowo dobrze płatne stanowisko, zapewniające im, a często także i ich rodzinom, byt niezależny. Jest to ważne szczególnie dla tych, którzy nie mogą sobie pozwolić na zbytek długich studiów akademickich, a posiadając wiele zdolności i ambicji, poprzestają na t. zw. miernych zawodach życiowych, jakie uzyskać można po ukończeniu studiów w wyższych szkołach zawodowych.

Państwowa Szkoła Morska, stanowiąca kamień węgielny naszej ekspansji na morze, powstała 17 czerwca 1920 r. z inicjatywy ówczesnego Szefa Departamentu dla Spraw Morskich przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, ś. p. kontr-admirała Kazimierza Porębskiego. Pod dokumentami, zatwierdzającymi przepisy organizacyjne Szkoły, program nauk, budżet, etaty, regulamin internatu i t. p. widnieje podpis ówczesnego Ministra Spraw Wojskowych, gen. J. Leśniewskiego.



Dar Pomorza. Widok na pokład.



Fragment muzeum szkolnego.

PAMIĘTNIK

2-go ZJAZDU LIGI MORSKIEJ W AMERYCE



W DETROIT, MICHIGAN, U. S. A.

27 i 28 CZERWCA, 1937 r.

LIGA MORSKA W AMERYCE

Na Śmierć Rycerza

Sztafety Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz wszystkich jej członków okryła sięła żałoba. Odszedł od nas na zawsze Ten, który rozbudził wielki ruch społeczny w Polsce na rzecz morza i kolonii; który tym ruchem objął wszystkie ziemie i wszystkie warstwy Narodu w kraju i na obczyźnie.

„Pójdźcie, naprzód!” — brzmią nakazem słowa ostatniego artykułu, którym na łamach „Morza” wolał do nas, patrząc z Kamiennej Góry na Gdynię i Bałtyk.

Naprzód, ciągle naprzód — to zawołanie całego Jego życia, które rozbiło nieustraszonego bohatera w ślągę pierwszej polskiej sztabi Orlicza, poprzec Legiony, i Pułk Szwoleżców — aż do zwycięskich zapaw Dywizji Jazdy, na której czele rozbił bolszewickie zagony.

Nur śnił i nie prawił, a walczył o Wielką Polskę. Już za młodszych lat, gdy jako jeden z przywódców Młodzieży Narodowej, zwotywał ją dla służby Sprawie, wiedział, że tylko daną siłą, siłą i wolą zwycięstwa — zdobyć będzie miłość Polaków. Zdobywał Wielką Polskę wierną służbą w Legionach, poprzec wzięciem niemieckie, przez formowane w ogniu walki pułki kawalerji — zdobywał ją, gdy kopyta Jego konia pierwsze oderwały o bruk wyzwalonego Wilna, gdy znalazł później na krwawej boju ku zagrożonym po-



dzieli Polaków w kraju i na obczyźnie. Nieustraszonego żołnierza, był też niezłomnym wychowawcą, którego odwaga cywilna odświeżała w sercu i zawsze groźna dla bycia Polski i Jej przyszłości — słabizny i schorzenia.

Bez to czasy na zjazdach naszych On, wosobie nie siły i wiary, głomionego, młodzieńczego zapalu, czynu i powności zwycięstwa — odlatiał przed

niósł umiłowanie i troską o wszystkie sprawy publiczne. Był wosobieniem i wzorem żołnierza-obywatela, który społeczny pracą uzupełniał Swą chwalebną służbą wojskową.

Nie jest dziełem przypadku, że na czele Ligi Morskiej i Kolonjalnej stanął żołnierz, s. p. generał Gustaw Orlicz-Dreszer. Służba wojskowa i służba morza, to najlepsza szkoły wychowania narodowego, które muszą przobrazić psychikę naszego Narodu, wypłenić z nas bierność, słabość, brak decyzyj i wytrzymałości w walce. Służba wojskowa i służba morza, w pojęciu naszego zmarłego Przywódcy — dadzą nam poczucie siły, zapewnią do karnego i solidarnego działania, uczynią z nas Naród walki, z takim być musimy, od wieków ze Wschodu i Zachodu najardem zagrożeni.

Łudźmi siły, siły duchowej i fizycznej, pragnął widzieć Polaków w kraju i na obczyźnie. Nieustraszonego żołnierza, był też niezłomnym wychowawcą, którego odwaga cywilna odświeżała w sercu i zawsze groźna dla bycia Polski i Jej przyszłości — słabizny i schorzenia.

Bez to czasy na zjazdach naszych On, wosobie nie siły i wiary, głomionego, młodzieńczego zapalu, czynu i powności zwycięstwa — odlatiał przed



Gdy po wielu latach Polska odzyskała dostęp do morza, cały Naród zrozumiał jego znaczenie i wartość. Morze polskie stało się symbolem odrodzenia Ojczyzny i łącznikiem pomiędzy Macierzą a Polakami, rozsiyanymi po świecie. Dzięki niemu posiadamy wspólną granicę z największym odłamek Narodu Polskiego — Polonią amerykańską.

Morze jest dla Polski szerokim szlakiem, po którym rozwija się niczem nie skrępowana ekspansja narodowa i gospodarcza.

Powstanie i chlubna działalność Ligi Morskiej w Ameryce jest najlepszym dowodem, że idea własnych szlaków morskich jest zrozumianą przez wszystkich Polaków potrzebą całego Narodu.

Jako Prezes Światowego Związku Polaków z Zagranicy, życzę Zjazdowi Krajowemu Ligi Morskiej w Ameryce pomyślnego przebiegu obrad, oraz dalszego rozwoju pracy dla dobra Polonii amerykańskiej i ku chwale prastarej Macierzy.

WŁADYSŁAW RACZKIEWICZ

Warszawa, 14 kwietnia 1937 r.



Kpt. Mamert Stankiewicz
1889-1939

ARCHITEKTURA • RZEŻBA • MALARSTWO • GRAFIKA

M/S PIŁSUDSKI



Z. GRABOWSKI: JÓZEF PIŁSUDSKI

Fot. G. Cistini (Monfalcone)

G D Y N I A – A M E R Y K A
LINJE ŻEGLUGOWE S. A.

M/S „PIŁSUDSKI”

K A T A L O G D Z I E Ł
ARCHITEKTURY • RZEŻBY
MALARSTWA I GRAFIKI
NA POLSKIM STATKU OCEANICZNYM

Opracował

LECH NIEMOJEWSKI
Sekretarz Podkomisji Artystycznej
przy Komisji Nadzorczej Budowy
Polskich Statków Transatlantycznych



W A R S Z A W A — 1 9 3 5

MINISTERSTWO
ŻEGLUGI I HANDLU ZAGRANICZNEGO
Departament Morski

Nr. 255.

Nad całokształtem prac dekoracyjnych
na M/S „Pilsudski” czuwała

PODKOMISJA ARTYSTYCZNA
PRZY KOMISJI NADZORCZEJ BUDOWY POL-
SKICH STATKÓW TRANSATLANTYCKICH

POD HONOROWEM PRZEWODNICTWEM

Pana Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego
WACŁAWA JĘDRZEJEWICZA

W SKŁADZIE:

Przewodniczący

WOJCIECH JASTRZĘBOWSKI
Profesor Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie

Członkowie:

INZ. ARCH. STANISŁAW BRUKALSKI
Asystent Politechniki Warszawskiej

DR. INZ. ARCH. LECH NIEMOJEWSKI
Profesor Politechniki Warszawskiej

J. M. REKTOR TADEUSZ PRUSZKOWSKI
Profesor Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie

DEKORACJA ŚCIENNA:

MANTEUFFEL EDWARD I
WAJWÓD ANTONI

„Miasta Polskie”

Technika: linoleoryt podbarwiany oryginalny

ZASTAWA STOŁOWA:

Pracownia Architektoniczna pod kierunkiem
PODKOMISJI ARTYSTYCZNEJ

bielizna stołowa

Wykonawcy: Tow. Akc. Zakładów Żyrardow-
skich

porcelana

Wykonawcy: „Cmielów”, Fabryka Porcelany
szkło

Wykonawcy: „Zawiercie” Fabryka Szkła, daw-
niej S. Reich i S-ka

srebro

Wykonawcy: Józef Fraget w Warszawie

15a. Kaplica w jadalni „B”.

ARCHITEKTURA:

NIEMOJEWSKI LECH

kompozycja całości

Wykonawcy: C. R. D. A.

62



Kamińska Z.: „ŚW. JACEK” i „ŚW. ANTONI”.

Fot. E. Koch (Warszawa)

Spis alfabetyczny artystów.

1. ADWENTOWICZ LUCJAN (malarstwo)
2. BARTŁOMIEJCZYK EDMUND (grafika)
3. BETLEY JAN (malarstwo)
4. BIEGAŃSKI PIOTR (architektura)
5. BIELSKA-KRUSZCZYŃSKA MARJA (tkaniny)
6. BOROWSKI WACŁAW (malarstwo)
7. BREYER TADEUSZ (rzeźba)
8. BRUKALSKI STANISŁAW (architektura)
9. CHROSTOWSKI OSTOJA STANISŁAW (grafika)
10. CIESLEWSKI TADEUSZ-SYN (grafika)
11. CZASZNICKA ZOFJA (dywany)
12. DUNIN MARJA (grafika)
13. FAŁAT JULJAN (malarstwo)
14. FIEDLER JULJAN (malarstwo)
15. FRYDRYSIAK BERNARD (malarstwo)
16. GARDOWSKI LUDWIK (grafika)
17. GORYŃSKA WIKTORJA (grafika)
18. GRABOWSKI ZYGMUNT (malarstwo)
19. GRZĘDZIŁSKA JANINA (dywany i tkaniny)

91

7. Salon Wielki.

ARCHITEKTURA:

Pracownia Architektoniczna pod kierunkiem
PODKOMISJI ARTYSTYCZNEJ

kompozycja całości

Wykonawcy: C. R. D. A.

JASTRZĘBOWSKI WOJCIECH

lampy stojące

Wykonawcy: 1. Państwowa Szkoła Sztuk Zdob-
niczych w Poznaniu. Temat de-
koracji: „Bogi słowiańskie”. Li-
cząc od dołu: Światowid, Łada,
Swarog, Bóg wiatrów, Marzanna,
Radygost, Perun — projektował
absolwent Szkoły Wiśniewski,
ciął w drzewie absolwent Szk.
Woźniak.
2. Państwowa Szkoła Przemysłu
Drzewnego w Zakopanem.
3. Państw. Szkoła Sztuk Zdobni-
czych i Przemysłu Artystycznego
w Krakowie.
4. Miejska Szkoła Sztuk Zdobni-
czych i Malarstwa w Warszawie

36



Tad. Breyer: „AMERYKA” i „EUROPA”, salon wielki.

Fot. E. Koch (Warszawa)

Grafika użytkowa.

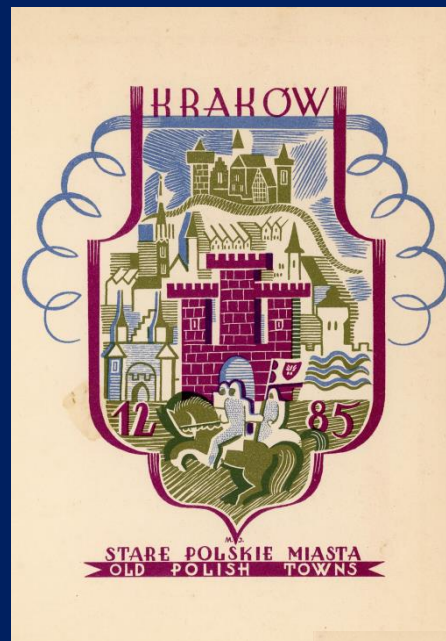
KARTY MENU:

Według drzeworytów i rysunków:

BARTŁOMIEJCZYKA EDMUNDA
CHROSTOWSKIEGO STANISŁAWA
KONARSKIEJ JANINY
KRASNODĘBSKIEJ, GARDOWSKIEJ
BOGNY
NOWICKIEGO MACIEJA
SANDECKIEJ STANISŁAWY
TELAKOWSKIEJ WANDY

KARTY DO GRY:

NOWICKI MACIEJ i
SANDECKA STANISŁAWA



Karty menu
w zbiorach Sali
Tradycji UMG.



Ryc. 2. Fotografia autora
(w dniu przybycia „Daru Pomorza” do Honolulu).

TADEUSZ MEISSNER
KPT. ŻEGLUGI WIELKIEJ

DOKOŁA ŚWIATA NA „DARZE POMORZA“

NA NA

Z 47 RYCINAMI



KSIĄŻNICA - ATLAS
S. A. ZJEDN. ZAKŁADY KARTOGRAF. I WYDAWNICZE T. N. S. W.
LWÓW - WARSZAWA

FRYDERYK KULLESCHITZ

REJS DOKOŁA ŚWIATA

WARSZAWA — 1936

TOWARZYSTWO WYDAWNICZE „RÓJ”

SŁOWNICZEK WYRAZÓW NIEZNANYCH

Afterpik — skrajnik rufowy, wodoszczelny przedział znajdujący się na rufie statku.

Awaria — wszelka strata lub uszkodzenie statku, lub ładunku.

Bak — dziób statku.

Baka — pława mniejszych rozmiarów, beczka.

Baksztag — statek ma wiatr z boku rufy.

Beczka — baka.

Bejdewind — wiatr z boku dzioba.

Bezan — żagiel gafłowy na ostatnim maszcie rejewca.

Boja — sygnał morski, pusta beczka jaskrawo pomalowana, ukotwiczona na mieliznach lub u wjazdu do portu.

Bom — drewno poziome, do którego jest przymocowany dolny brzeg żagla gafłowego.

Bombramreja — reja piąta od dołu.

Bombramsel — żagiel najwyższy.

Bombramsztaksle — najwyższe żagle trójkątne, rozpinane na sztagach.

Bosak — żerdź z hakiem, pomocna przy przybijaniu i odbijaniu łodzi do i od brzegu.

Bosman — najstarszy z marynarzy pokładowych.

Bramstenga — maszt wyższy.

Brasować — obracać reje w płaszczyźnie poziomej.

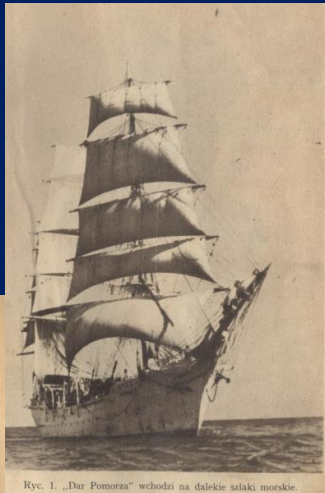
Brasy — liny służące do obracania rei w płaszczyźnie poziomej.

Brezent — nieprzemakalne, gęste płótno.

Bryza — okresowy wiatr terenowy, wiejący prostopadle do ogólnej linii brzegowej; w nocy od lądu ku wodzie, a w dzień od morza w stronę lądu.

Bukszpryt — maszt pochyły na dziobie żaglowca.

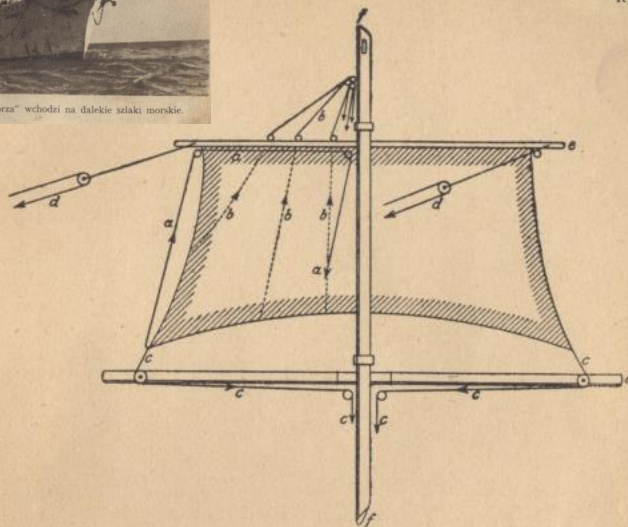
Bum — (boom) drewno poziome, do którego jest przymocowany dolny brzeg żagla gafłowego.



Ryc. 1. „Dar Pomorza” wchodzi na dalekie szlaki morskie.



Ryc. 5. Głowa Wellingtona na wyspie Świętego Wincentego.



Ryc. 4.

ŻAGIEL REJOWY I JEGO ZASADNICZE OLINOWANIE (widok od tyłu)*

- a* — giejtawa — podnosi przy zwijaniu żagla róg szotowy do góry — *przyciąg*
- b* — gordingi — podnoszą przy zwijaniu żagla dolną krawędź do góry — *podciąg*
- c* — szoty — rozciągają żagiel w dół i na boki przy stawianiu żagla — *ciągi*
- d* — brasy — obracają reję w płaszczyźnie poziomej — *wodza rei*
- e* — reje
- f* — maszt

Uwaga: Wszystkie liny, służące do manewrów z żaglami i rejami kończą się na pokładzie statku.

* Patrz odnośnik do ryc. 1.

KALENDARZ PODRÓŻY „DARU POMORZA” DOOKOŁA ŚWIATA

Wrzesień.

Rok 1934.

16. „Dar Pomorza” wyrusza z portu w Gdyni w podróż naokoło świata.
17. Statek mija wyspę Bornholm na morzu Bałtyckim.
18. Kopenhaga.
19. Statek opuszcza Kopenhagę o godzinie 23.
20. Zakotwiczenie u przylądka Skagen na 15 godzin.
30. Na wysokości Holandii.

Październik.

3. W cieśninie Kaletańskiej na wysokości Calais i Dover.
5. Na redzie w Dungeness.
9. Statek wchodzi na ocean Atlantycki.
11. Na szerokości Bordeaux.
16. Statek osiąga wysokość wyspy Madery.
17. W porcie Santa Cruz na Teneryfie (wyspy Kanaryjskie).
22. „Dar Pomorza” opuszcza Teneryfę o godz. 16.
25. O godzinie 4 rano mija Zwrotnik Raka.
28. Wejście do portu Mindello na wyspie św. Wincentego (Archipelag Zielonego Przylądka).
29. Statek opuszcza zatokę Mindello i bierze kurs na zachód.

Listopad.

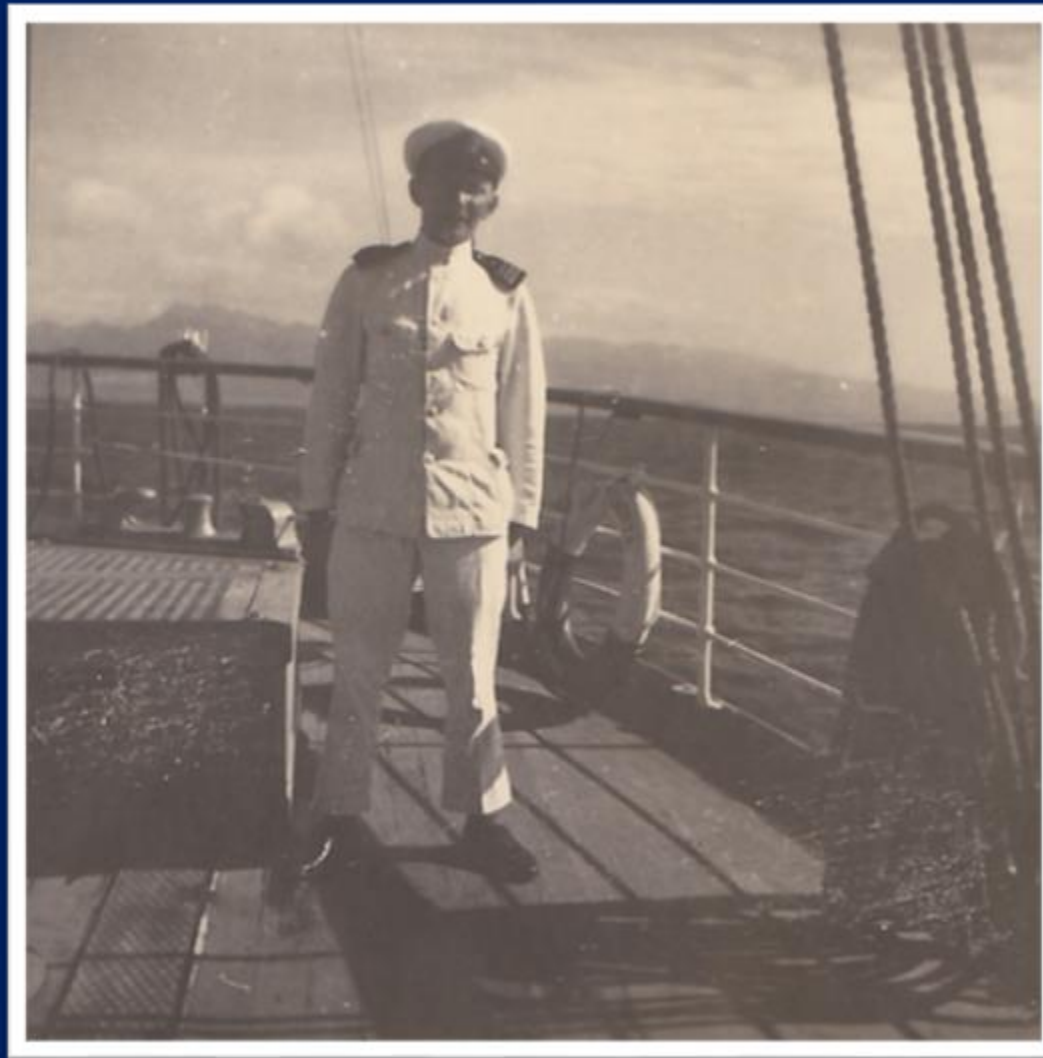
14. W porcie Fort de France, stolicy Martyniki (Małe Antyle).
15. W nocy, wyjazd z Fort de France.
19. Santo-Domingo (Haiti, Wielkie Antyle).
20. Statek opuszcza Santo-Domingo i bierze kierunek na Kanał Panamski.
27. Na redzie portu Cristobal.

Grudzień.

1. „Dar Pomorza” wpływa o godz. 7 rano do Gatun-Locks, pierwszej służby Kanału Panamskiego a o godz. 15,45 cumuje w porcie Balboa już na Pacyfiku.
4. O godz. 11 wjazd z Balboa na Pacyfik ku wyspom Galapagos.
5. 185 mil od Balboa.



Pierwszy od lewej kpt. **Tadeusz Meissner**
jako I of. na „Darze Pomorza”
w rejsie dookoła świata, obok IV of. **Stanisław Kosko**

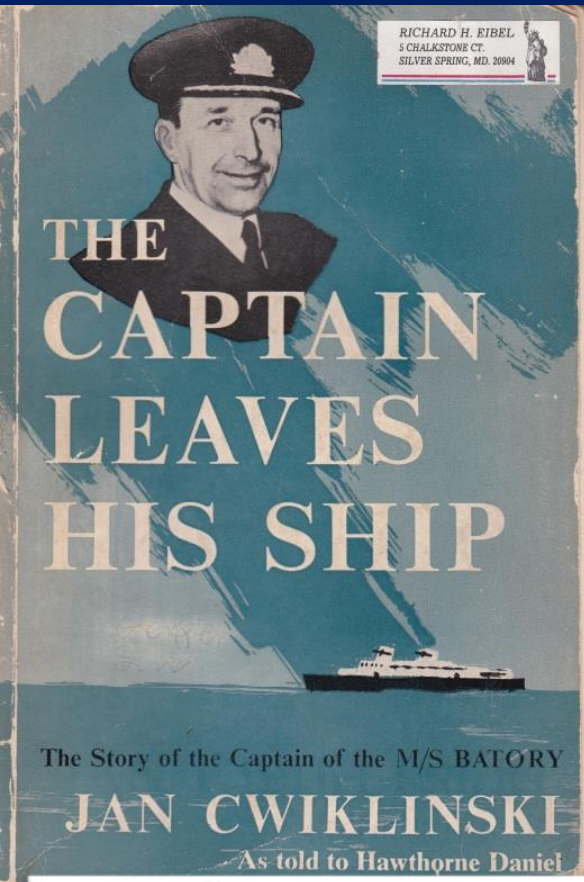


Tadeusz Meissner
na „Darze Pomorza”

Kpt. ż.w. Tadeusz Meissner (1902-1966) –

absolwent Wydziału
Nawigacyjnego z 1925 r., kapitan
żeglugi wielkiej, autor książek
fachowych i beletrystycznych,
tłumacz klasyki marynistycznej,
odznaczony Krzyżem Orderu
Virtuti Militari, The Order of the
British Empire, dowódca
„Cieszyna”, „Warszawy”,
„Batorego”.





The Captain Leaves His Ship

THE STORY
OF THE CAPTAIN OF THE M/S BATORY BY

JAN CWIKLINSKI

FORMERLY MASTER OF THE POLISH

MOTORSHIP BATORY, AS TOLD TO

HAWTHORNE DANIEL

Doubleday & Company, Inc., Garden City, New York, 1955



Władysław Milewski

Okupacja i Niewola

1939 - 1945

WŁADYSŁAW MILEWSKI

OKUPACJA I NIEWOLA

1939 - 1945

MUZEUW SZKŁY MORSKIEJ
W GDYNI
B/692

Gdańsk
1977 r.

**DZIEKUJĘ
ZA UWAGĘ!**



Fot. Henryk Poddębski, 1930 r.

