

POLAND ON THE SEAS

POLSKA NA MORZACH

ZAŁOŻONA 1860

COUBRO & SCRUTTON LTD

23, 24, 25, Billiter Street, London, E.C.3

Telephone:

Royal 4005 — 5 lines

Telegrams:

Coubro, London

Also at Liverpool, Cardiff, Newport, Swansea, Leith, South Shields, Middlesbrough, Falmouth, Southampton.

OKRĘTOWE SKŁADY FABRYCZNE

Dostawcy do Światowych Kompanii Okrętowych. Wykonują zlecenia dla Wszystkich Państw i Eksporterów, we wszystkich częściach świata

•

Pokłady, maszyny, kabiny, składy żywności, aparaty ratunkowe, ekwipunek łodzi okrętowych, bloki, łańcuchy, dźwigi.

HOBSON & SONS

(LONDON) Ltd

Założona 1850r.

1, 3 & 5, LEXINGTON STREET, LONDON, W.1.

(obok Piccadilly Circus)

Telephone: GERrard 6558 (2 linie)

Dostawcy do Royal Military College

KRAWCY CYWILNI i WOJSKOWI

UMUNDUROWANIE MARYNARKI,

LOTNICTWA i WOJSKA oraz

WSZELKIEGO RODZAJU SŁUŻB J. K. M.

Specjalność:

POLSKIE MUNDURY WOJSKOWE

ZŁOTE i SREBRNE DYSTYNKCJE i TAŚMY

Także: 16 LONDON ROAD, CAMBERLEY, SURREY

MOUNTSTUART DRY DOCKS LTD.

znajdują się w:

CARDIFF,

BARRY,

NEWPORT,

AVONMOUTH

KONOPNE i METALOWE

LIN Y

WYRABIANE

dla wszystkich potrzeb okrętowych

R. HOOD HAGGIE & SON LTD.

NEWCASTLE-ON-TYNE

also at

LONDON
CARDIFF

LIVERPOOL
& HULL

GLASGOW
BRISTOL, etc.

ALDOUS SUCCESSORS LTD.

THE SHIPYARD, BRIGHTLINGSEA, ESSEX

Tel. Brightlingsea 1

Teleg. SLIPWAY Brightlingsea

BUILDERS OF STEEL AND WOOD CRAFT

COASTERS, TUGS, LIGHTERS, SHALLOW DRAFT VESSELS, HIGH SPEED PATROL CRAFT, MOTOR TORPEDO BOATS, GUNBOATS,

YACHTS & LAUNCHES

STEEL VESSELS FOR EXPORT AND RE-ERECTION

Our Technical Staff, with experience of Polish requirements, is at your service

Ogłoszenia przyjmują: Advertising Offices:

THE CARLTON BERRY CO.,

437, Grand Buildings, Trafalgar Square, W.C.2.

Tel. ABBey 5108.

Price (Cena) 1/6

Prenumerata Roczna
w Anglii
£ 0, 17, 0
w innych krajach
\$5

Redagują :
Janusz Grzywiński
Wiesław Waligórski

POLSKA NA MORZACH

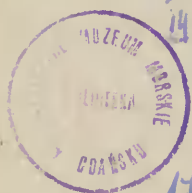
ORGAN POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM
MORSKIM I KOLONJALNYM

POLAND ON THE SEAS
POLISH MONTHLY

Rok III Nr. 9
KWIECIEŃ
MAJ 1943

Editor :
Janusz
Grzywiński

Editorial Office &
Business Address :
5, Bulstrode Street,
London, W.1
Redakcja
i Administracja



ZACZAĆ OD MŁODZIEŻY

JEŚLI CHCEMY BYĆ MORSKIM NARODEM

Często słyszeliśmy i słyszymy, że nie jesteśmy narodem morskim, że społeczeństwo nasze nie interesuje się morzem, nie rozumie potrzeby i znaczenia trwałego i mocnego posiadania wybrzeża, walki o niego i gospodarowania na nim.

Jest to prawda, tylko prawda nie smutna, jak piszą jedni, lub gorzka, jak twierdzą inni, bo z tą prawdą to znowóż nie jest tak źle. Przecież był i jest zapał, chęć i entuzjazm. Lecz do wszystkiego trzeba podchodzić spokojnie, z planem choćby małym, no i rzeczowo.

Rzuciliśmy się na morze po polsku : bo to rodzime fale, a do tego jeszcze słone, był zawsze błękit na szarym Bałtyku, różne cuda zachodu słońca, których nikt nie widział i t.p. różne bzdury. Inni rzucili się, bo myśleli, że szybko się wzbogacą. Propaganda, święta morza, jachtingi, harcerstwo, jacht-kluby i przymusowe darmowe wycieczki . . .

Statystyki wykazywały wahania liczbowe letników, gazety morskie cieszyły się. Krótki sezon kończył się i przez resztę roku cicho i skromnie pracowała garstka ludzi, zadowolona, że już nie ma obchodów, świąt i uroczystości. Letnicy i sportowcy wyjeżdżali i front do morza na rok bieżący kończył się.

Garstka ludzi zabierała się do odrobienia na wpół straconego czasu, pracując nad zagadnieniami morza, rozwojem portu i floty i nad ich obroną.

Ludzie morza pracowali ciężko i wytrwale. Skutki ich pracy widzimy obecnie. Marynarka Handlowa i Wojenna pracują. Mało nas jest, ale jesteśmy . . .

Nie narzekajmy na społeczeństwo, bo to na nie się nie przyda. Podejźmy do sprawy z innej strony i zastanówmy się nad tym . . .

Do każdej sprawy potrzeba ludzi fachowych, pracowitych i oddanych sprawie. Aby takich ludzi mieć,

trzeba ich wychować, nauczyć i zainteresować sprawą . . .

Kadra jest, trzeba ją znacznie powiększyć i zdrowo, z nastawieniem morskim wychować. Trzeba zacząć od podstaw, a więc trzeba zacząć od młodzieży. O morzu powinno uczyć się od najwcześniejszej młodości . . .

Nie jest to zbyt skomplikowane ani trudne . . .

Na kilka szkół powszechnych, które będą w każdym mieście portowym jedna powinna być Powszechną Szkołą Morską. Uczniowie takiej szkoły będą jednolicie umundurowani, po marynarzku. Może śmiesznie będą wyglądać takie baki w mundurach marynarskich, ale to nie nie szkodzi.

Program szkoły — normalny program szkoły powszechnej — ale do zwykłego etatu nauczycieli należy dodać instruktorów - marynarzy, których zadaniem było by pokazanie dzieciom coś morskiego i wytłumaczenie tego. Każda szkoła w swoim porcie powinna posiadać łodzie żaglowe i wiosłowe, na których w przeznaczonym na to czasie odbywałyby się przejażdżki po porcie i morzu, pod kierownictwem tych instruktorów.

Nie trzeba w takiej szkole uprawiać propagandy morza. Morzem zainteresować trzeba zdrowo i uczciwie, a nie podawać tylko to, co jest w morzu najpiękniejsze. Morze trzeba dzieciom pokazać, dawać wyjaśnienia. Morze powinno wejść się do głów samo. Tego, kto go nie przyjmie, nie potrzeba zmuszać ; to stracony czas. Jaknajmniej różnych zbiorów, morskich pochodów, uroczystych poświęceń. To męczy dzieci i zniechęca . . .

W szkole powinny być pokazywane filmy i przezroczą z życia i pracy marynarzy, fauny i flory morskiej. Każda szkoła założy swoje własne muzeum morskie, które dzieci będą zasilali swoimi zbiorami z wycieczek, lub darami ze statków.

Mundury szkolne, łodzie, jachty i ich konserwację

pokryje Skarb Państwa. Szkoła będzie podlegać Ministerstwu Żeglugi. Żadnemu specjalnemu naciskowi morskemu szkoła nie powinna podlegać, bo rezultaty będą wręcz przeciwne.

Po ukończeniu szkoły uczeń nie może być krępowany co do dalszego wyboru swego kształcenia się.

Pierwszeństwo do szkoły mieć będą dzieci wszystkich pływających na statkach handlowej i wojennej marynarki, urzędników portowych, robotników portowych, oraz dzieci, których rodzice są związani pracą na morzu.

Po ukończeniu Powszechnej Szkoły Morskiej ci, którzy chcą kształcić się dalej w kierunku morskim, pójdą do Liceum Morskiego z internatem. Poza normalnym programem, przewidzianym przez Ministerstwo Oświaty, Liceum Morskie powinno posiadać większe zabarwienie morskie, przez wprowadzenie wykładów o zagadnieniach morza.

Powinno również posiadać poza etatem wykładowców

instruktorów-marynarzy, do dyspozycji łodzie i jachty, by podczas letnich wakacyj uczniowie mogli odbywać wycieczki po Bałtyku, do jego krajów.

Uczniowie Liceum Morskiego powinni być umundurowani po marynarsku na koszt Skarbu Państwa. Po ukończeniu Liceum Morskiego uczniowie powinni mieć pierwszeństwo do Szkoły Morskiej, lub do Szkoły Handlu i Administracji Morskiej.

Do wszystkich tych szkół morskich kierownictwo, nauczyciele i instruktorzy powinni być starannie dobrani, by tego morza uczniowi nie obrzydzieć, ale do pracy na nim zachęcić.

Może być, że z tych szkół znaczna część nie pójdzie na morze, ale napewno będą pracować koło morza, bo będą nim zainteresowani.

Ucząc i wpajając dzieciom wybrzeża i okolic stopniowo i zdrowo ideę morską stworzymy ludzi morza, dróżyć go będą rozumieć, rozumiejąc pokochają i wytknąć go sobie nikomu nie pozwolą.

C. Walkowski.

BAŁTYK—MORZE ŚRÓDZIEMNE PÓŁNOCY

Trudno określić kto pierwszy nazwał Bałtyk — morzem Śródziemnym Północy. Według jednych był to Colbert — minister marynarki Ludwika XIV, według innych Jean Bart. W każdym razie nazwa się przyjęła, bo spotykamy ją potem często i w czasie Wojny Krymskiej, i w czasie wojen Duńsko-Niemieckich, i w okresie ostatniej wojny światowej, a nawet po niej, w literaturze francuskiej.

Analogie Bałtyku z Morzem Śródziemnym są duże. Wprawdzie to ostatnie jest starsze w dziejach ludzkości, dzięki postępom techniki zostało w latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia otwarte dla tranzytu ze wschodem przez przekopanie kanału Suezkiego, pozatem jest większe od Bałtyku. Ale Bałtyk także odgrywał decydującą rolę w dziejach narodów nad nim osiadłych, narzucał swój wpływ polityce europejskiej, a ostatnio otrzymał również “drugie wyjście” — Kanał Białomorski.

Dodajmy, że jeśli nad morzem Śródziemnym leżą tylko dwa mocarstwa — Francja (częściowo) i Włochy, a reszta to bądź państwa mniejsze, bądź kolonie (z dużym odsetkiem pustyni), to brzegi Bałtyku — przeciwnie — poza średnimi państwami — obsadzone są przez potęgę niemiecką, której sekunduje rosyjska. Jeśli Niemcy uczynili z Bałtyku “wewnętrzne jezioro niemieckie” (Mussolini chciał tak samo zrobić z M. Śródziemnego — jezioro włoskie), to z drugiej strony Rosja starała się zeń uczynić “okno na Europę.”

Walka o Bałtyk między Rosją a Niemcami przypomina wielce walkę o supremację morską między Francją a Anglią. Jak dotychczas Rosji przypadła tu rola Francji — to znaczy, że — poza krótkimi okresami

BALTIC—MEDITERRANEAN OF THE NORTH

It is difficult to say who first called the Baltic the Mediterranean of the North. According to some it was Colbert, maritime minister to Louis XIV; others say it was Jean Bart. In any case the name caught on, for it was often met with later both during the Crimean War and the Danish-German war, as well as during the last world war and, after it, in French literature.

There are many comparisons between the Baltic and the Mediterranean. It is true that the latter holds an older place in the history of mankind; thanks to technical progress it was opened in the “sixties” of the last century to through traffic to the East by the opening of the Suez Canal; moreover, it is larger than the Baltic. Yet the Baltic has also played a decisive role in the history of the nations situated on it; it has affected European politics and recently also received a “second exit”—the White Sea Canal.

We may add that if there are only two powers in the Mediterranean (France, in part, and Italy), the rest being either smaller states or colonies (with a large percentage of desert), so the coasts of the Baltic, apart from the medium sized states, are inhabited by Germany and, secondly, Russia. While the Germans treated the Baltic as an “internal German lake” (Mussolini wanted to do the same with the Mediterranean, turning it into an Italian lake), the Russians tried to make it an “open door into Europe.”

The fight between Germany and Russia for the Baltic may be compared to the great struggle for maritime supremacy between Great Britain and France. Up to now Russia has played the part played by France—that means that except for short periods of success (the Seven Years' War) she has had to give way to the

powodzenia (Wojna Siedmioletnia) — ustępować musiała Prusom czy Niemcom. Ale wydaje się, że po obecnej wojnie — sytuacja ta może się zmienić.

Niemcy, przekopując Kanał Kiloński i tworząc na Bałtyku swą główną bazę morską (Kilonia), miały niewątpliwie na myśli nie tylko szachowanie państw nad Bałtykiem osiadłych, nie tylko swobodny dowóz rud i cennych kruszców ze Szwecji, nie tylko dogodne położenie strategiczne w każdym konflikcie bałtyckim — ale też bezpieczny basen dla swych okrętów wojennych, mogących się tu chronić, szkolić, remontować. Dziś — w dobie lotnictwa — jest to szczególnie ważne.

Rosja — od czasu Piotra Wielkiego — stale dążyła do opanowania Bałtyku, jako drogi na świat, przesuwając swe bazy coraz dalej na Zachód — aż do Libawy. Ostatnia wojna z Finlandią oraz zajęcie przez sowieckie siły zbrojne Estonii, Łotwy i Litwy, były logicznym dalszym ciągiem testamentu Piotra Wielkiego. Molotov powtarzał dwukrotnie, że przyczyną tych działań była konieczność zabezpieczenia sobie baz wojenno-morskich, poprawiających ogólne położenie strategiczne Sowietów.

Z chwilą ustąpienia z widowni bałtyckiej floty państw skandynawskich (znaczenie mocarstwowe floty szwedzkiej skończyło się w okresie napoleońskim) — rywalizacja Prusy-Rosja, a potem Niemcy-Rosja stopniowo przybierała na sile. Dania straciła swą flotę w wojnie 1864 r., właśnie w chwili, gdy Prusy zaczęły ją tworzyć. Polska — zaniebawszy budowy floty, w zmaganiach bałtyckich udziału nie brała — to też od XVII wieku stale odbierała tam razy, bez możliwości oddania ich . . . Raz tylko — w r. 1627 udało się prowizorycznej eskadrze polskiej pobić Szwedów pod Oliwą.

W r. 1863 flota carska wypłynęła z Bałtyku aż na wody Ameryki, aby ugodzić . . . Anglię i Polskę równocześnie. Napoleon III montował wtedy koalicję antyrosyjską (Francja, Anglia, Austria), mającą za zadanie przyjść z pomocą rozpaczliwie walczącym powstańcom polskim.

Rosyjski admirał Brinck podsunął wówczas Aleksandrowi II — jako ostatni ratunek — wysłanie dwóch eskadr rosyjskich do Ameryki, gdzie toczyła się Wojna Secesyjna między popieranym przez Anglię Południem a przewodzoną przez Lincolną Północą.

Jakkolwiek rzecz wygląda fantastycznie, to jednak wszystkie źródła historii są tu zgodne. Flota rosyjska przybyła do Ameryki, gdzie admirałowie Lichnowskij i Popow oświadczyli, że pragną pomóc Północy w szlachetnej sprawie oswobodzenia niewolników. Wystarczyło to, aby kupieckie sfery brytyjskie, zainteresowane w eksporcie bawełny i handlu morskim, wywarły nacisk na rząd w kierunku uniknięcia konfliktu z Rosją. Anglia wycofała się z koalicji antyrosyjskiej, a także przestała pomagać amerykańskim konfederatom. Kiedy Bismarck oświadczył, że Prusy gotowe są pomóc Rosji w zgnieceniu "polskiego buntu" — odpadła z kolei

Prussians or Germans. But it seems that after this war the situation may change.

The Germans, in opening the Kiel Canal and creating their chief naval base in the Baltic (Kiel), undoubtedly intended not only to hold the hands of the Baltic states, not only to be able to transport ores and valuable metals from Sweden freely, not only to have a favourable strategic position in any Baltic conflict, but also to have secure bases for their navy, where they could find refuge for their ships and carry out training and repairs. To-day—in this era of flying—this is particularly important.

Since the time of Peter the Great Russia has always been endeavouring to rule in the Baltic, which is an outlet to the world, and has pushed her bases further and further westwards, as far as Libawa. The recent war with Finland and the occupation of Latvia, Estonia and Lithuania by Soviet forces was the logical continuation of Peter the Great's testament. Molotov has repeated twice that the reason for this action was the necessity for the Soviets to secure for themselves maritime war bases, thus improving their general strategic position.

From the time when the Baltic fleets of the Scandinavian countries disappeared from the field (the importance of Sweden's fleet as that of a power came to an end in the Napoleonic period) the rivalry between Prussia and Russia and later between Russia and Germany gradually increased. Denmark lost her fleet in the war of 1864 just when Prussia was beginning to create one. Poland, who having neglected to build a fleet took no part in these Baltic struggles, was beaten repeatedly without being able to hit back. Only once, in 1627, did a provisional Polish squadron succeed in defeating the Swedes at Oliwa.

In 1863 the Czar's fleet sailed from the Baltic into American waters, in order to strike at Great Britain and Poland simultaneously. At that time Napoleon III was arranging an anti-Russian coalition (France, Britain, Austria) which was to go to the assistance of the desperately fighting Polish insurgents. The Russian Admiral Brinck persuaded Alexander II to send two Russian squadrons, as a last resort, to America, where war was being waged between the South, supported by Britain, and the North, led by Lincoln.

However fantastic it may appear, all historical sources agree on this point. The Russian fleet reached America, where Admirals Lichnowskij and Popow declared that they desired to help the North in its noble cause of freeing the slaves. This was sufficient for British merchant circles interested in the export of cotton and in sea trade to bring pressure to bear on the government to avoid a conflict with Russia. Britain withdrew from the anti-Russian coalition and also ceased to assist the American confederates. When Bismarck declared that Prussia was prepared to help Russia to suppress the "Polish revolt," Austria withdrew

Austria, nie życząca sobie dla ratowania Polaków narażać silnego sąsiada. Zapłaciła za to w trzy lata później Sadową, a poniekąd też utratą terytorium na południu.

Francja sama wojny prowadzić nie mogła, to też powstanie polskie, pozostawione własnym siłom, uległo męczeńskiej walce z całą potęgą rosyjską. Szubienice, zsyłka na Sybir, więzienia i drakońskie represje, święciły w Polsce tryumf akurat w chwili, gdy car Wszechrosji ogłaszał światu, że pomógł swemu szlachetnemu przyjacielowi — Lincolnowi — w oswobodzeniu niewolników i murzynów z pod jarzma zanglizowanych Konfederatów Południa.

Wilhelm II z radością popierał uwikłanie Rosji w wojnę z Japonią (1904), bo pozbawiło to Rosję floty wojennej, pozostawiając Bałtyk Niemcom. Flota carska w chwili wybuchu poprzedniej wojny światowej, była już wprawdzie częściowo odbudowana, ale podporządkowanie jej czynnikom lądowym i obawa przed przerzuceniem sił niemieckich na Bałtyk przez Kanał Kiloński, unieruchomiły ją na wodach przybrzeżnych, gdzie zginęła bez pożytku. Słynny projekt Lorda Fishera (1915) desantu anglo-sowieckiego na Bałtyku, nie doszedł do skutku, nie tylko dzięki niekompetencji dowództwa rosyjskiego, ale też dzięki politykom rosyjskim, obawiającym się Anglii na Bałtyku niemal więcej niż Niemców. Ta to zgubna polityka przyniosła Rosji klęskę.

Charakterystyczne, że politycy carscy, nie chcąc widzieć okrętów brytyjskich na Bałtyku, równocześnie nie chcieli ich widzieć też na Morzu Czarnym: Rosja nie pomogła Anglikom walczącym w Gallipoli w celu otwarcia Cieśnin Tureckich. I tu rezultat był dla niej fatalny. Ale po wojnie — sowiecka literatura morską wysunęła tezę wręcz przeciwną: Anglicy, choć mogli zniszczyć "Goeben" i "Breslau" na Morzu Śródziemnym, umyślnie pozwolili tym okrętom niemieckim wpłynąć do Konstantynopola, aby zaszachować Rosję na morzu Czarnym i rzucić przeciw niej Turcję.

Z tezą tą trudno się zgodzić. Przypomina ona jednak wiele ostatnie zarzuty, skierowane przeciw W. Brytanii i jej sprzymierzeńcom na temat "drugiego frontu."

Tak czy inaczej — Bałtyk — Morze Śródziemne Północy — stanowił i stanowić będzie nietylko o losach Europy. Ostatnia wojna skończyła się na wodach fińsko-rosyjskich. Obecna zaczęła się pod Gdańskiem. Nie wiadomo co przyszłość przyniesie, ale o Bałtyku usłyszymy jeszcze dużo . . .

Jeśli Niemcy w tej wojnie zostaną zgniecione, to miejsce ich na Bałtyku zajęłaby Rosja. "Drang nach Osten" zostałby zastąpiony prawdopodobnie przez testament Piotra Wielkiego. Bandera sowiecka dążyłaby wówczas logicznie do opanowania Cieśnin Duńskich, gwarantując swoim krajom swobodne wyjście na Morze Północne i Atlantyck.

Cała Skandynawia weszłaby przy takim układzie sił w orbitę wpływów Rosji, a flota "Sierpa i Młota" — której

in her turn, not wanting to annoy her strong neighbour for the sake of saving the Poles. She paid for this three years later at Sadowa, losing part of her territory, which was swallowed up by that Prussian neighbour.

France could not carry on a war alone, so the Polish insurgents, left to their own resources, were defeated in their heroic struggle against the whole might of Russia. The gallows, deportations to Siberia, prison and murderous suppression were the signs of triumph in Poland at the very moment when the Czar of all the Russias was proclaiming to the world that he had helped his noble friend Lincoln to free the slaves and negroes from the yoke of the anglicised Confederation of the South.

Wilhelm II greeted the fact that Russia became involved in war with Japan (1904) with joy, for this deprived Russia of a navy and left the Baltic to the Germans. At the outbreak of the last world war the Czar's navy was, it is true, partially rebuilt, but its subjection to land command and fear of Germany's bringing forces into the Baltic through the Kiel Canal kept it immobile in coastal waters, where it perished uselessly. Lord Fisher's famous project (1915) for a British-Russian invasion of the Baltic came to nothing, not only on account of the incompetence of the Russian commanders, but also because Russian politicians feared Britain in the Baltic almost more than Germany. This fatal policy led to Russia's defeat.

It is characteristic that the Czarist politicians, while not wishing to see British ships in the Baltic, did not wish to see them in the Black Sea either. Russia did not help the British fighting in Gallipoli to open the Dardanelles. Here, too, the outcome was fatal for Russia. But after the war Soviet maritime literature put forward a completely opposite theory: the British, although they could have destroyed the "Goeben" and "Breslau" in the Mediterranean, intentionally permitted those German ships to go to Constantinople, in order to check Russia in the Black Sea and throw Turkey against her.

It is difficult to agree with this theory. However, it is similar to the recent great reproaches brought against Great Britain and her Allies on the subject of the second front.

However that may be, the Baltic—the Mediterranean of the North—has been decisive in the past and will continue to be decisive not only about the fate of Europe alone. The last war came to an end in Finnish-Russian waters. The present one began at Gdańsk (Danzig). We do not know what the future may bring, but we shall certainly hear much more about the Baltic . . .

If the Germans are defeated in this war, the Russians will take their place in the Baltic. The "Drang nach Osten" will be replaced by the testament of Peter the Great. The Soviet flag will endeavour to rule over the Danish Narrows, ensuring for itself a free outlet to the North Sea and the Atlantic.

The whole of Scandinavia will come within the orbit of Russia, and the "hammer and sickle" navy—the

konieczność rozbudowy jest w Sowietach doskonale rozumiana — z bałtyckiej stałaby się europejską. Z zasięgiem jej trzeba się będzie liczyć nawet w Anglii, tymbardziej, że Rosja budować może największe okręty i samoloty morskie.

Jeśli Bałtyk swą rolę dziejową rozpoczął później niż morze Śródziemne, to jednak dogania stale owo opóźnienie. Państwa pokojowo usposobione, jak Polska i Szwecja, powinny o tym pamiętać. A w W. Brytanii większe zainteresowanie się sprawami bałtyckimi wydaje się również konieczne.

Kapitan Nemo.

necessity of enlarging which is fully appreciated in the Soviet Union—from being a Baltic fleet will become a European one. Even Britain will have to reckon with its influence, the more so because Russia may perhaps build the largest ships.

Though the Baltic began to play its historic role later than the Mediterranean, it is making up for that delay. Peacefully inclined nations, like Poland and Sweden, should not forget that. In Great Britain, too, greater interest in Baltic affairs would seem to be indicated.

Captain Nemo

O czym każdy pracownik morza wiedzieć powinien ?

“Pracodawców lub przełożonych obowiązuje grzeczne i bezstronne traktowanie pracowników i ścisłe przestrzeganie warunków niniejszej umowy, w szczególności przełożeni nie mogą zwracać się do załogi w drugiej osobie.

Pracowników obowiązuje grzeczność wobec pracodawców i przełożonych, ścisłe przestrzeganie warunków niniejszej umowy, oraz pilne i sumienne wykonywanie obowiązków.”

(Art. 38, par. 1, “Jednolitego tekstu Umowy Zbiorowej” z dnia 22.IX.1942.)

Jak wynika z wyżej cytowanego artykułu, umawiające się strony przy układaniu warunków pracy i płacy na statkach Polskiej Marynarki Handlowej przyjęły za obowiązujące dla siebie, że: pracodawców lub przełożonych obowiązuje grzeczne i bezstronne traktowanie pracowników i ścisłe przestrzeganie warunków umowy, pracowników zaś obowiązuje grzeczność wobec pracodawców i przełożonych, ścisłe przestrzeganie warunków umowy oraz pilne i sumienne wykonywanie obowiązków.

Stwierdzenia te są wymowne, proste i jasne. Nie może być mowy o tym, aby na statkach Polskiej Marynarki Handlowej wytwarzały się takie warunki, któreby przekreślały wzajemne prawa i obowiązki układających się stron.

Nie jest do pomyślenia, by pracownicy morza — marynarze, stewardzi, kucharze, mechanicy, motorzyści, smarownicy i palacze — mogli sobie dowolnie przechodzić do porządku dziennego nad zacytowanym artykułem Umowy Zbiorowej. Jako długoletni przedstawiciel Związków Zawodowych w Polsce zawsze uczyłem robotników i pracowników, że właśnie oni muszą dbać o to, aby umowa ze strony pracowników była przestrzegana nie tylko w tych artykułach, które omawiają warunki wynagrodzenia, ale również w tych przepisach umów zbiorowych, które stanowią o moralnej stronie zagadnienia pracy.

Zawsze zwalczałem pogląd tych pracowników, którzy wyobrażali sobie, że gdy sytuacja jest dla nich niewygodna, mogą sobie dowolnie postępować ze swoimi praco-

dawcami, względnie przełożonymi. Albowiem Umowa Zbiorowa mówi nie tylko o prawach, ale i o obowiązkach. Kto chce korzystać z praw, które zawiera Umowa Zbiorowa, musi również wykonywać obowiązki z niej wynikające.

Pracodawcy mają obowiązek pouczać swoich podwładnych, którzy stykają się z marynarzami w biurach towarzystw żeglugowych, o konieczności grzecznego i uprzejmego traktowania pracowników morza, albowiem pracownicy ci nie tylko spełniają obowiązki, za które otrzymują wynagrodzenie, ale nadto, pływając na statkach Polskiej Marynarki Handlowej pod polską banderą, dokumentują wobec świata, a w szczególności wobec Zjednoczonych Narodów, jak wielki jest nasz wkład w wysiłek zbrojny narodów, rozślawiając przytem imię Polski nie tylko na rozległych wodach, ale i w krajach, do których zawijają. Kto nie potrafi po ludzku i serdecznie rozmawiać z marynarzami, ten nie nadaje się na pracownika w biurach towarzystw żeglugowych.

Najbardziej odpowiedzialna praca spada na barki kapitana statku. Od niego zależy bardzo wiele. Każdy kapitan ponosi wielką odpowiedzialność nie tylko za życie załogi i statku, ale i za ładunek, który wiezie. Zdajemy sobie chyba sprawę z tego, że ładunek ten jest dziś przeznaczony do walki z wrogiem.

Obok kapitana, jakgdyby jego prawą ręką, jest pierwszy oficer. Tych dwóch ludzi, o ile są ze sobą zgrani, w połączeniu z pierwszym mechanikiem, powinni stanowić na statku triumwirat — sprawny i sprawiedliwy w działalności na statku.

Znamy wszyscy wady Polaków, ale znamy również ich zalety. Jeżeli prosty człowiek usłyszy rozumne, ludzkie słowo swojego Kapitana, to na pewno nie tylko zgodnie z prawem wykona wszystko, co Kapitan od niego zażąda, ale nadto wykona to radośnie, w przekonaniu, że tak być powinno.

Życie samo jest sztuką, trzeba więc w tych ciężkich czasach tę sztukę życia wśród niebezpieczeństw wykonywać w ten sposób, by przed oczyma mieć człowieka z jego wadami i zaletami.

Gdy myślę o pracy na morzu, wyobrażam sobie wszystkich pracowników morza, którzy znajdują się na każdym ze statków, jako zwarte środowisko ludzi, zespolonych jedną wielką prawdą życia, której imię jest: *spełnienie obowiązków wobec Ojczyzny*. Kapitan i oficerowie wraz z załogą powinni stanowić na statku rodzinę. Wówczas nie będzie zgrzytów i nieporozumień, wówczas także niebezpieczeństwo pracy nie będzie tak tragiczne, jak się wydaje.

Na zakończenie wreszcie parę słów o roli delegata na statku. W pierwszym ze swych przemówień radiowych po zawarciu Umowy Zbiorowej powiedziałem, że delegat powinien być sumieniem marynarzy. Świadomie wybrałem takie określenie roli delegata. Jeżeli jest tak, iż delegat powinien być sumieniem załogi, to z tego wynika, że powinien on być nie tylko reprezentantem załogi przy sprawach, potrzebnych marynarzom, ale nadto powinien być, do pewnego stopnia jak pierwszy oficer, pomocnikiem Kapitana w wykonywaniu pracy na statku. A co za tym idzie, — powinien być wzorem i przykładem dla załogi. Wówczas delegat spełni swoje posłannictwo, swoją rolę.

Walka Związków Zawodowych o uprawnienia organizacji zawodowych w zakresie reprezentacji w zakładach pracy, a co za tym idzie i na statku, była długa i uciążliwa. Nie wolno więc delegatowi, przez jego złe postępowanie, dewaluować znaczenia i roli jego stanowiska.

Wszyscy na statku powinni dbać o to, aby, gdy następuje niebezpieczeństwo, wzajemnie, po bratersku sobie pomagać. Powinni także pamiętać o tym, że wykonując właściwie obowiązki, nie tylko służą w należyty sposób Ojczyźnie, ale nadto najlepiej zabezpieczają swój warsztat pracy. Boć ten warsztat pracy, statki Polskiej Marynarki Handlowej, będąc w bardzo poważnej części własnością Skarbu Państwa, t. zn. obywateli Rzeczypospolitej, jest tym samym współwłasnością Kapitana, oficerów i marynarzy. Jak dobry rolnik o swą rolę, wzorowy rzemieślnik o swój warsztat, sumienny robotnik o swą fabrykę, — tak przykładowy Kapitan, solidny oficer i obowiązkowy marynarz Polskiej Marynarki Handlowej powinien dbać o swój statek.

Jan Kwapiński.

THE PRESIDENT OF POLAND PRESENTS POLISH DECORATIONS TO BRITISH NAVAL OFFICERS AND MEN

On March 12th, at the Polish Embassy in London, the President of the Polish Republic, Władysław Raczkiewicz, performed the ceremony of presenting Polish decorations to officers and men of the British Navy. The presentations took place in the presence of General Kukiel, Minister of National Defence, and the chief of the Polish Admiralty, Vice-Admiral J. Świrski, as well as numerous relations of those who received decorations.

The First Sea Lord and Chief of Naval Staff, *Sir Dudley Pound*, was decorated with the ribbon of the Order of "Polonia

Restituta"; Commodore *A. S. Russell* and Commanders *B. Buxton*, *S. Jephson*, *G. Keble-White* and *L. Ayre* were made commanders of the Order. The Officer's Cross of "Polonia Restituta" was presented to Lt.-Cmdrs. *A. McKillop* and *G. Childs*. Lts. *G. Crews*, *G. Muir* and *I. Pugh* received the Gold Cross for Merit, and Signals Petty Officer *A. Eastment* the Bronze Cross for Merit.

The following officers and men, whose duties prevented them from being present at the ceremony, were also awarded decorations:

Commander, with Star, of the Order of "Polonia Restituta," Admiral *Sir Edward Collins*; Commanders of the Order, Admirals *A. J. Power* and *V. A. C. Crutchley* and Cmdrs. *Wm. Powlett*, *C. H. Lush*, *G. E. Creasey*; Officer's Cross of "Polonia Restituta," Lt.-Commanders *N. W. Nixon* and *R. C. Gordon*; Silver Cross for Merit, Petty Officer *F. Over*.

The President made the following speech in English to the assembled company:

"Gentlemen,

"I am very happy to have this welcome occasion to present to the First Sea Lord, Admiral *Sir Dudley Pound*, and to such a distinguished and gallant company some of the highest awards that Poland can bestow in recognition of meritorious service.

"In fulfilling this pleasant function, I am at the same time paying my homage to the inspiring exploits of the British Navy, which in this war has added new laurels to the proud and glorious tradition of a heroic past.

"The services which the Royal Navy is rendering in the war transcend the limits of a national cause. By its untiring and

The President of the Polish Republic, M. Władysław Raczkiewicz, decorating the First Sea Lord, Admiral of the Fleet, Sir Dudley Pound.

Prezydent R.P. Władysław Raczkiewicz, dekoruje Pierwszego Lorda Morskiego Admirała Floty Sir Dudley Pound'a.



never-ending work it has gained the gratitude of all the United Nations.

"Poland in particular owes much to the brotherhood-in-arms which this war has established between the Royal Navy and the Polish Navy. It was due to the collaboration and support which it received from the officers and men of the British Navy that our

own naval force was not only enabled to play a gallant part in the struggle, but grow both in experience and power.

"For your signal services, I thank you."

At the conclusion of the ceremony the President gave a tea for the decorated men and the guests.

POLSKIE ODZNACZENIA DLA BRYTYJSKIEJ NAVY

W Ambasadzie R.P. w Londynie w dniu 12 marca b.r. Prezydent R.P. Władysław Raczkiewicz uroczystie dekorował oficerów i marynarzy Marynarki Brytyjskiej odznaczeniami polskimi. Dekoracja odbyła się w obecności Ministra Obrony Narodowej gen. dyw. M. Kukieła i Szefa Kierownictwa Mary-

N. W. Dixon i R. C. Gordon; Srebrnym Krzyżem Zasługi podoficer administracyjny F. Olver.

Do odznaczonych Pan Prezydent wygłosił po angielsku przemówienie następującej treści:

"Panowie,

"Jestem prawdziwie szczęśliwy z okazji udekorowania Pierwszego Lorda Morskiego admirała floty Sir Dudley Pound oraz innych, tak wybitnych i dzielnych przedstawicieli Marynarki Brytyjskiej, najwyższymi odznaczeniami, którymi Polska rozporządza dla wyrażenia uznania wybitnych zasług.

"Spełniając ten miły mi obowiązek składam równocześnie hołd wspaniałym czynom Marynarki Brytyjskiej, która w tej wojnie dodała nowe wawrzyny do dumnej pełnej chwały tradycji swej bohaterskiej przeszłości.

"Zasługi Marynarki Królewskiej w tej wojnie przekraczają zasięg sprawy narodowej. Swą niesmudzoną i wytrwałą pracą, zyskała sobie ona wdzięczność wszystkich Zjednoczonych Narodów,

"Polska szczególnie zawdzięcza wiele braterstwu broni zrodzonemu w tej wojnie między Marynarką Królewską a Marynarką Polską. Dzięki współpracy i poparciu, jakie znalazła Polska Marynarka Wojenna u oficerów i marynarzy brytyjskich — mogła ona nie tylko wziąć czynny udział w bohaterskich walkach, ale wzbogaciła się zarówno w doświadczeniu jak i wzrosła na sile.

"Dziękuję Panom za Wasze, tak wybitne zasługi."

Po skończonej uroczystości Pan Prezydent podejmował odznaczonych i gości herbatą.

Commodore A. S. Russel being made Commander of the Order of "Polonia Restituta"
Komandor A. S. Russel otrzymuje Komandorię "Polonia Restituta".



narki Wojennej wiceadmirała J. Świrskiego oraz licznie zebranych rodzin dekorowanych.

Wielką Wstęgą "Polonia Restituta" udekorowany został Pierwszy Lord Morski i Szef Sztabu Morskiego admirał floty Sir Dudley Pound, Komandorią "Polonia Restituta" Komodor A. S. Russell oraz Komandorowie: R. Buxton, S. Jephson, G. Keble-White i L. Ayre. Krzyżem Oficerskim "Polonia Restituta" odznaczeni zostali Komandor por. A. McKillop i Komandor por. G. Childs. Złoty Krzyż Zasługi otrzymali: por. G. Crews, por. G. Muir, por. I. Pugh oraz Bronzowy Krzyż Zasługi podoficer sygnałowy A. Eastment.

Ponadto odznaczeni zostali następujący oficerowie i marynarze, którzy ze względów służbowych na uroczystość dekoracji przybyć nie mogli: Komandorią z Gwiazdą "Polonia Restituta" admirał Sir Edward Collins; Komandorią "Polonia Restituta" kontradmirałowie A. J. Power i V. A. C. Crutchley oraz komandorowie: William Powlett, C. H. Lush, G. E. Creasy; Krzyżem Oficerskim "Polonia Restituta" komandorowie porucznicy

Signals Petty Officer A. Eastment receiving the Bronze Cross for Merit from the President of the Polish Republic.

Podoficer sygnałowy A. Eastment odbiera Bronzowy Krzyż Zasługi z rąk Prezydenta R.P.



Perspektywa Lat Tylko Dwa

Dla nas młodych fakt, że Gdynia jest wielkim miastem i największym portem na Bałtyku jest rzeczą zrozumiałą i naturalną. Gdy wymawiamy słowo "Gdynia" — widzimy wyraźnie obraz tętniącego życia miasta i portu w stałym i błyskawicznym rozwoju.

Jednak to, co jest dla nas rzeczywistością, niepodlegającą dyskusji, tak niedawno temu było w oczach większości Polaków niedorzeczną bajką i niepoważnym marzeniem.

Spróbujmy wczuć się w atmosferę z przed lat dwudziestu. Z przed lat dwudziestu, ponieważ lat temu dwadzieścia pojawiła się pierwsza oficjalna zapowiedź budowy Gdyni, a mianowicie Ustawa z dnia 23.IX.1922 r. o budowie portu w Gdyni. Ustawa ta składała się z sześciu artykułów. Artykuł drugi Ustawy brzmi:

"Budowa portu wykonana będzie stopniowo według takiego planu, aby przez częściowe urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów i aby dalszy rozwój portu był możliwy i planowy."

Już z samego sformułowania tego najbardziej zasadniczego artykułu widać jak bardzo niepewny i niedowierzający sobie był ówczesny ustawodawca. Zakładał on, że budowa będzie się odbywać stopniowo, aby broń Boże za dużo w taki interes nie wkładać i aby zawsze z małymi stratami móc się wycofać. Ustawodawca ma odwagę jedynie na stworzenie portu mniejszych rozmiarów z możliwością stopniowej dalszej rozbudowy. Czy może być bardziej niepewnie sformułowana teza, niż artykuł drugi Ustawy, którego każde słowo jest zastrzeżeniem? — "Częściowo," a więc nie całość planu, "stopniowo," a więc powolutku, "mniejszych," a więc nie na dużą skalę, "z możliwością," a więc może tak, a może nie.

Mam przed sobą rocznik "Żeglarza Polskiego" z 1922 r, najstarszego bodaj pisma polskiego, poświęco-

nego sprawom morskim. Zasadniczym programem pisma tego, w odniesieniu do spraw portowych, było wykorzystywanie portu w Gdańsku, oraz budowa portu w Tczewie. Pismo to łaskawie godziło się na budowę portu w Gdyni, ale jako małego portu zapasowego. Oto komentarz tego czasopisma do Ustawy o Budowie Portu w Gdyni . . .

"Uchwalenie skromnej, wyżej przytoczonej Ustawy położy może niejako kres i zakończenie bezpodstawnej propagandzie Wielkiej Gdyni i zwróci uwagę rządową na port gdański i jego rozbudowę na południe, ku węzłowi kolejowemu w Tczewie."

Jeszcze przed uchwaleniem Ustawy o budowie portu w Gdyni znajdujemy w "Żeglarzu Polskim," w artykule inż. Tillingera następujące uwagi o Gdyni:

"... Gdynia, nie posiadająca możliwości połączenia z tą siecią dróg wodnych, nie posiadająca nawet wody do picia w dostatecznej ilości dla większego miasta, — nie może być uważana za punkt wybrany racjonalnie dla portu polskiego w większym znaczeniu. Jako port tymczasowy, jako port wojenny — ma Gdynia rację bytu i budowa niewielkiego portu jest tutaj nie tylko pożyteczną, ale i konieczną. Ale ten wielki port, w którym ma być ześrodkowany masowy handel polski zagranicą, — nie może być oderwany od sieci dróg wodnych, które są właśnie przeznaczone do masowego przewozu."

Na całym świecie, gdzie tylko to jest możliwe, — porty powstają u wylotu dróg wodnych.

Tylko u nas koniecznie ma być inaczej ! "

Referat wygłoszony na posiedzeniu Sejmiku Powiatowego w Tczewie dnia 28.VIII.1922 r. przez p. J. K. Turskiego, wypowiada następujące myśli:

"... Dlatego prawdopodobnie Rząd nasz dziś, pomijając brak funduszy, utrzymuje politykę przyszłego popierania i rozwijania Wielkiej Gdyni, portu czysto polskiego, na kształt Genui, położonego przy otwartym brzegu. Plany tego przyszłego wielkiego portu są kolportowane w prasie i wywierają swój znaczny wpływ nie tylko w szerokich masach publiczności, nierozumiejącej ekonomicznego zagadnienia przeładunku morsko-lądowego, ale i w sferach urzędowych. Płyniemy pod znakiem Wielkiej Gdyni i dokąd dopłyniemy ? "

A symbolic picture: The thatched cottages and old wooden fences of the Gdynia of 1920, against a background of the buildings of the new Gdynia of 1939, the largest port on the Baltic.

The thatched roofs of Gdynia quickly disappeared, but some of them were left. In spite of the town's growing wealth, many poor people, most of them those who built Gdynia, and defended her so heroically in September, 1939, still lived in those straw thatched cottages. After the war it is they, first and foremost, for whom we must provide clean houses to replace the cottages.

Symboliczny obrazek: Słomiane strzechy i stary drewniany płot ginącej Gdyni z 1920 r. na tle nowoczesnego gmachu Gdyni 1939 r., największego portu Bałtyku.

Ginęły szybko słomiane strzechy Gdyni. Sporo ich jednak jeszcze zostało. I mimo rosnącego bogactwa miasta, w strzechach tych wciąż jeszcze mieszkało sporo biedoty, rekrutującej się w dużej części z tych, którzy Gdynię budowali, a we wrześniu 1939 r. tak bohatercko jej broniли. Im to, po obecnej wojnie, w pierwszym rzędzie musimy zastąpić ubogie strzechy solidnymi domkami.

The timber port of Oksywie at Gdynia supplied vessels with one of the chief articles of Polish export. The chief purchaser of Polish timber was Great Britain.

Port drzewny na Oksywiu w Gdyni dostarczał statkom jeden z głównych przedmiotów eksportu polskiego. Głównym odbiorcą drewna polskiego była Wielka Brytania.



dziestu

I dokąd dopłyniemy, pyta się z bolesną ironią mądry ekonomista z tym założeniem, że inteligentni słuchacze zgodnie wywnioskują, że na złamanie karku, a w każdym razie w jaknajgorszym i błędnym kierunku.

Posłuchajmy dalszych wywodów autora . . .

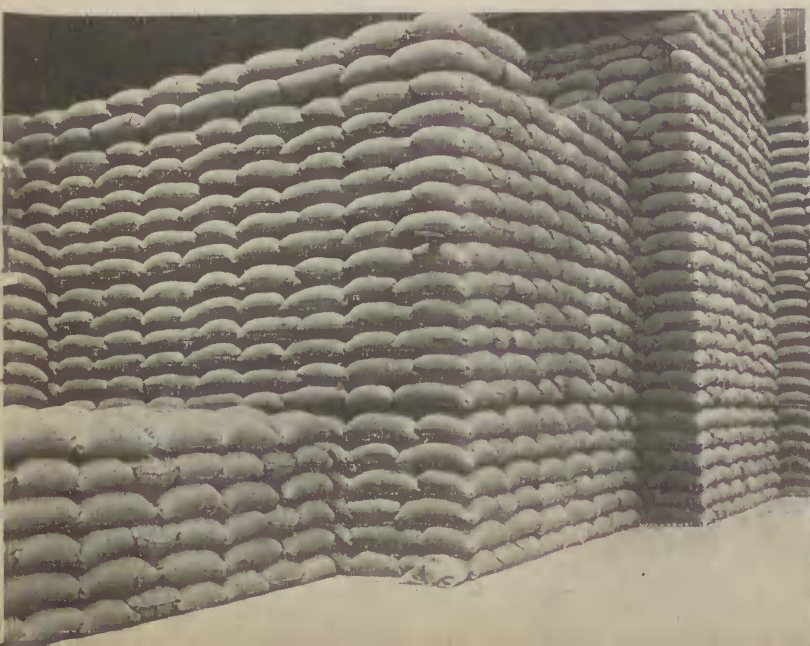
. . . "A Gdynia, leżąc o 54 km koleją od Teżewa i o też odległość dalej od każdego punktu dalszego Rzeczypospolitej, w razie wybudowania mogłaby przyjmować ładunki tylko kolejowe. Gdyby z naszych 3 milionów ton przyjęła 2 miliony ton kolejowego ładunku, a 1 milion ton ładunku Wiślanego w górę i w dół pozostawiła Gdańskowi, to i przy tych warunkach kosztowałoby to nas rok rocznie dopłacanych $3\frac{1}{4}$ miliona Marek niemieckich w złocie w porównaniu z Tezewem, jeden i pół miliona, w porównaniu z Gdańskiem, w przypadku, gdyby do budowy portu tezewskiego nie przyszło. Widzimy więc, że Wielka Gdynia byłaby dla Państwa kosztowną zabawką i pompować mogłaby ładne dziesiątki miliardów marek dzisiejszych rok rocznie, do czego oczywiście nigdy nie przyjdzie, bo ani takich mas towarów (dla prelegenta "taką masą" jest trzy miliony ton, gdy w rzeczywistości okazało się, że ostatnio obrót Gdyni przekraczał 9 milionów ton rocznie), przez port dalszy od kraju niż Gdańsk skierować się nie uda, ani na włożenie tak wielkich pieniędzy w port odcięty od rzeki nie będzie stać nawet rozkwitającego Państwa." . . . "Gdynia to tylko mały, ale potrzebny przyrząd do — zniknięcia rury — komu należy" (Autor ma na myśli Gdańsk).

W numerze "Żeglarsza Polskiego" z grudnia 1922 r. w zasadniczym artykule redakcyjnym, który dowodzi, że Gdynia jest wybrana niewłaściwie jako port i niema szans rozwoju znajdujemy (między innymi) takie stwierdzenia : . . .

. . . "Witamy prowadzenie robót w Gdyni, jednak na ruch najwyżej 500.000 ton (port zapasowy), a nie dla stałego ruchu. Potrzebny jest awantport i niewielka przystań. Potrzeby Państwa wymagają jak najszybszego powstania takiego portu.

The warehouses of Gdynia, the largest Baltic port, were full of the products—destined for all parts of the world—of the ever growing Polish industries, and of the quantities of goods bought by Poland on many overseas markets.

Magazyny portowe Gdyni, największego portu Bałtyku, przepełnione były produktami rozrastającego się przemysłu polskiego, wysyłanymi do wszystkich krajów świata oraz wielu towarami, zakupionymi przez Polskę na wielu rynkach zagranicznych.



The mighty outline of one of the largest grain storehouses in Europe is an excellent example of the modernity of the port of Gdynia, which supplied many countries of the world with Polish grain.

Poleźna sylwetka jednego z największych w Europie elewatorów zbożowych dobitnie charakteryzuje nowoczesność portu w Gdyni. Port ten dostarczał polskiego zboża wielu krajom świata.

This modern building in Świętojańska Street gives an idea of how the town of Gdynia looked.

Nowoczesny gmach przy ul. Świętojańskiej daje pogląd o wyglądzie Gdyni—miasta.



Ale port przystosowany na sześć milionów ton (obróć Gdyni przekroczył o 1/3 tę cyfrę, która nawet w planach wydawała się redakcji „Żeglarza” fantastyczną) uważamy za nierealny w najwyższym stopniu.”

W numerze „Żeglarza Polskiego” z listopada 1922 r. — Komitet Redakcyjny ujął swe poglądy na port w Gdyni w formie niemal dogmatycznej.

Ogłaszając „Nasz Program Morski 1922-1927,” z pod-tytułem „Wielki Program Morski,” „Żeglarz Polski” pisze :

“Polska powinna zbudować jak najszybciej port mniejszych rozmiarów w Gdyni. Większego ruchu w tym porcie się nie przewiduje; ważnem jest, by jednak ten port mniejszy stanął do użytku publicznego jak najprędzej. Zaniedbywanie tego celu i namienienie publiczności Wielką Gdynią, która niema żadnej przyszłości, powinny być urzędowo zwalczane . . .”

“Polska na Morzach” niema ambicji być pismem humorystycznym, dlatego też niemogę mnożyć i przytaczać dalszych analogicznych wypowiedzi różnych mędrców, które dzisiaj wzbudzają u nas uśmiech i politowanie. Jednak nie należy zapominać, że przed stosunkowo niedawnym czasem zdanie tych ludzi miało wielki wpływ na opinię publiczną i bieg wypadków. W tym punkcie oddalamy się od wesołej strony zagadnienia i zbliżamy się do strony niezwykle poważnej. Stoimy w przededniu klęski Niemiec, a w związku z tym wielkich i długotrwałych, może wiekowych, roz-

strzygnięć dotyczących poszerzenia naszego wylotu na Bałtyk.

I w tym momencie, znów spotykamy starych znajomych, pomniejszych wielkości Polski, ubranych w tę mądrość, fachowość, roztropność i realizm, którzy nie zdają sobie sprawy z energii, siły, zdolności i mocy ekspansywnej swego narodu, a nadewszystko, nieumiejąc patrzeć w przyszłość, za szczyt marzeń uważają przesunięcie nadmorskiej granicy zachodniej o parę kilometrów na zachód. Ludzie ci starają się poważnie argumentować, że posiadając Gdynię, Gdańsk i Królewiec, nie będzie nas np. stać na alimentowanie Szczecina, wobec czego port ten jest nam zbyt wielki i byłby tylko nieznośnym ciężarem gospodarczym dla Polski, a nawet dla Związku Państw Europy Środkowo-Wschodniej.

Tym dzisiaj kolegom, przeciwników Gdyni z przed lat dwudziestu, poddaję pod rozwagę niniejszy artykuł. Życzę im szczerze, aby rozważywszy sobie, co mówili ich poprzednicy z minionej epoki, a co pokazało realne życie, potrafili na czas zrewidować swoje poglądy tak, aby po latach dwudziestu nie mogli dać z siebie i swych poglądów interesującego i wesołego materiału do numeru „Polski na Morzach” w roku 1963.

Wiktor Grubert.

LINK WITH SWEDEN ACROSS THE BALTIC.

Since 1814 Sweden has ceased to play a role of any great importance in the political life of Europe. Kept somewhat apart by her geographical situation, without dangerous neighbours and free from wars, she has been able to devote all her efforts to social and economic development. In an economic respect, in particular, she has won a leading position among the European states.

The population of Sweden amounts to almost six million, covering an area of 449,000 sq. km. It may be seen from these figures that the country is very thinly populated, with scarcely 6.3 persons per sq. km.

According to statistics for 1939, about 35% of the population were employed in agriculture. Thanks to the most modern technical equipment and to improved methods of cultivation and cattle breeding, Sweden supplies her home market for foodstuffs practically entirely, a certain surplus being left for export.

About 40% of the people are employed in industry. This is bound up mainly with exploiting the natural economic resources of the country, i.e., mineral ores, timber and water power.

The most important among the former is iron ore of great value, which is mined in the central and southern Swedish provinces. Zinc, copper and sulphate ores, china, clay and granite, are also available.

About 50% of Swedish territory is thickly forested (222,400 sq. km.). Consequently Sweden exports timber and wooden products of all kinds (whole timber, pit props and joinery products). Timber is also used as raw material for the manufacture of the most varied supplementary products (charcoal, tar, wood spirit and other products of dry distillation).

However, the chief importance of timber lies in its use as raw material for the manufacture of cellulose. In 1937 Sweden produced about 3,000,000 tons of cellulose, which was mainly exported, the rest being used for the paper industry. In that

year three million tons of cellulose and 600,000 tons of paper and cardboard were exported from Sweden.

Second only to the Swedish timber industry is the iron and steel industry, producing articles of all kinds, including the most highly complicated tools, machines and engines.

The shipbuilding industry, one of the foremost in the world, ranking next to Great Britain, U.S.A., Japan and Germany, also deserves mention. During the last few years annual production has amounted to about 180,000 tons (D.W.T.).

All branches of industry work mainly for export.

On account of the lack of coal in Sweden, water power has been harnessed on a wide scale for the production of electricity; industry has been electrified extensively and the electrical industry itself greatly developed.

The chemical (explosives and carbides), porcelain, glass, match and other industries, are also worthy of attention.

Thus Sweden is first and foremost an export country, sending out not only raw materials (timber, ores and stone), but also the most varied smaller articles.

Swedish trade was chiefly with the European states. The only means of communication was by sea, which accounts for the considerable development of the Swedish fleet, which amounted in 1937 to 1,249 vessels of a total of 1,501,969 tons gross, and was the largest among the Baltic states.

On account of the geographical position of the country, economic life and sea transport came to be centred in three ports: Stockholm, Goeteborg and Malmoe. There was also constant contact between southern Baltic ports and Helsingborg, Trelleborg, Lulea, Oxelosund, Kalmar, Karlskrona and Ystad.

This close net of sea communications between Sweden and the ports of the Baltic and other seas does not entirely cover the needs of the country in the sphere of transport and passenger communications. Express goods—small goods of all kinds

requiring speedy transport—and passengers travel by train ferry.

Denmark is nearest to the coast of Sweden, yet transit to the continent through Denmark is difficult in that it requires double sea-transport; that is the reason, also, why the train-ferry communication with Denmark, along the line Rostock-Warnemuende-Gedser, is of little use in trading with Sweden.

The only direct train-ferry connection between Sweden and the continent up to now is through Germany, viz. Stralsund-Sassnitz on Rügen-Trellenborg.

This connection became of importance with the finishing and putting into use of the causeway and several bridges (the longest about 500 metres) connecting the island of Rügen with the mainland near Stralsund. Construction was begun in 1931, but was discontinued shortly afterwards on account of Sweden not giving a loan of 18 million kronen. In the years following work was recommenced at the expense of the German Ministry of Transport and the Pomeranian autonomy. The costs of building amounted to about 30 million marks (about 2.5 million pounds sterling).

This new connection took about one and a half hours off the train journey to Sassnitz, where the train goes on to the ferry, which covers the distance of about 80 sea miles to Trellenborg in about four hours.

The following table gives the quantities of goods transported by goods train by train-ferry to Sweden and Denmark, via Sassnitz and Rostock:

		1935	1936	1937
<i>Sassnitz:</i>		Thousand tons		
Export to Sweden ...	...	90	94	139
Import from Sweden	...	100	85	85
<i>Rostock:</i>				
Export to Denmark...	...	59	65	101
Import from Denmark	...	58	55	55

These figures obviously do not concern trade between Sweden and Germany exclusively, for they also include the whole transit, i.e., trade between Sweden and Denmark and different countries, going through Germany.

Passenger traffic went practically exclusively through Sassnitz-Trellenborg.

A number of years before the war projects of establishing train-ferries between Sweden and Polish ports had already been broached in Swedish economic quarters. These projects, modelled on the existing Trellenborg-Sassnitz connection and worked out in some detail, were based on healthy economic principles, and therefore it is worth while devoting some words to them here.

The most interesting one was that of establishing a Gdynia (Wielka Wieś)—Karlskrone train-ferry. The distance is about

150 miles and the journey would take about eight hours. Such a ferry would shorten the connection between Central Eastern Europe and Sweden greatly in comparison with the existing connection via Sassnitz. (For Warsaw, Bukarest and Budapest it would shorten the distance by about 500 miles).

In this way the time required for passenger travel would be shorter, and the transport costs for small goods would be considerably lower.

Another project concerned Gdynia-Ystad. This is a distance of about 200 sea miles and a ferry there would have many advantages, for it would serve simultaneously, as would the former project, for the transport of express goods, not only from Sweden but also from Denmark direct, avoiding transport through German territory.

It is interesting to note that this project was passed by the town council of Ystad, who also expressed their readiness to bear half the costs.

A further project was to establish a train-ferry between Gdynia-Stockholm (about 300 miles). This would be very paying from an economic point of view, but it entailed a number of reservations in a technical respect, i.e., distance.

As already mentioned above, these projects were broached by Swedish circles. The Poles, however, treated them with the greatest caution, due undoubtedly to a fear of bearing expenses which would have been too costly for their economic plan.

Yet the fact that such projects were made shows most clearly that the results of Polish maritime work were appreciated abroad and that they contributed to closer co-operation in maritime affairs.

On the other hand, however, the interest shown by the Scandinavian countries in Polish ports aroused Germany's fear that she would lose the monopoly she had held hitherto in train-ferries, and caused her to take various protective measures. One of these was the Rügen causeway. This is clear from the fact that on the occasion of the opening of that causeway the German daily and technical press stated emphatically that it was a necessity because transit from Sweden was beginning to go more and more through Polish ports.

When plans are made at the present time for the future economic organisation of Europe, some consideration should also be given to the problem of communications. One such problem, perhaps not of primary importance, but certainly worthy of consideration, is that of train-ferry connection between Gdynia, or between Polish Gdańsk, and Sweden. The exchange of goods between Central Eastern Europe and Sweden, who will certainly retain her importance in the economic life of Europe after the war, could only be directed into lines most favourable from an economic point of view, and most to be desired from a practical one, if such a connection were to be established.

Z. Derdziński.

POŁĄCZENIA ZE SZWECJĄ PRZEZ BAŁTYK

Okres świetności politycznej Szwecji przypada na wiek XVII. Jeszcze około 1700 r. państwo szwedzkie obejmuje nie tylko właściwą Szwecję, ale również cały wschodni Bałtyk (Finlandia, Estonia i Lotwa) oraz dwie enklawy na zachodzie, a mianowicie ujście Odry (część Pomorza ze Szczecinem, część Meklenburgji, wyspy Uznań, Woliń i Rugja) oraz enklawę u ujścia Łaby (bez Hamburga).

Specjalnie fakt, że ujście Odry wraz ze Szczecinem należało przez pewien czas do Szwecji, godny jest podkreślenia, stwierdza bowiem z jednej strony znaczenie tego terenu z punktu widzenia strategiczno-politycznego, z drugiej zaś strony przypomina, że ziemie te nie są "odwiecznie" germańskie, jak to propaganda niemiecka starała się i stara wykuczać, zacierając nietylko wszelkie ślady Słowian na tych terenach, ale również i ślady przynależności czasowej tych ziem do Szwecji.

W pierwszej połowie XVIII w. Szwecja wycofuje się

częściowo z Bałtyku (pokój z 1721 roku). W wyniku wojny z Rosją w 1809 r. Szwecja traci Finlandję. W 1814 r. prowadzi ona ostatnią w swej historii wojnę, której wynikiem jest unia z Norwegią, rozwiązana dopiero 1905 r.

Od 1814 r. Szwecja nie odgrywała już większego znaczenia w życiu politycznym Europy. Położona na uboczu, wolna od niebezpiecznych sąsiadów i wojen, mogła cały swój wysiłek poświęcić rozwojowi społecznemu i gospodarczemu. Stąd też w tych dziedzinach doszła do bardzo poważnych wyników, a pod względem znaczenia gospodarczego zajmowała i zajmuje jedno z pierwszych miejsc wśród państw europejskich.

Łudność Szwecji wynosi przeszło 6 milionów na obszarze 449.000 km., zaludnienie kraju jest więc bardzo rzadkie i wynosi zaledwie 6,3 mieszkańców na jeden kilometr kwadratowy.

Według statystyki z 1939 r. około 35% ludności zatrudnionej było w rolnictwie, które dzięki ulepszeniom technicznym i

zastosowaniu nowoczesnych metod uprawy ziemi oraz hodowli bydła, pokrywało prawie całkowicie zapotrzebowanie kraju w dziedzinie żywności, a nawet dawało pewne nadwyżki, przeznaczone na eksport.

Blisko 40% ludności zatrudnionej jest w przemyśle, związanym przede wszystkim z wykorzystaniem naturalnych bogactw gospodarczych kraju: minerałów, lasów oraz siły wodnej.

Z minerałów największe znaczenie posiada wysoko wartościowa ruda żelazna, wydobywana w Szwecji środkowej oraz w prowincjach północnych. Innymi minerałami są: rudy — cynkowe, miedziane, siarczane; glinki porcelanowe, z kamieni — granity.

Okolo 50% całego obszaru Szwecji (222.400 km.) pokrywają lasy. Stąd też Szwecja eksportuje drzewo i wyroby drzewne wszelkiego rodzaju (drzewo okrągłe, kopalniaki, wyroby stolarskie). Drzewo służy też jako surowiec do fabrykacji najrozmaitszych produktów pochodnych (węgiel drzewny, smoła, spirytus drzewny i inne produkty suchej destylacji).

Największe jednak znaczenie posiada drzewo jako surowiec do produkcji celulozy. W 1937 r. Szwecja wyprodukowała okolo 3 milionów ton celulozy, która głównie szła na eksport, reszta zaś przeznaczona była dla przemysłu papierniczego. W 1937 r. Szwecja eksportowała okolo 2 miliony ton celulozy i okolo 600.000 ton papieru i tektury.

Drugim obok drzewnego przemysłem Szwecji jest przemysł żelazny, produkujący stal i żelazo oraz wszelkiego rodzaju wyroby z nich, do najbardziej skomplikowanych narzędzi, maszyn i motorów.

Zwrócić uwagę należy na przemysł budowy okrętów, zajmujący jedno z czołowych miejsc na świecie, poza W. Brytanią, Stanami Zjednoczonymi, Japonią i Niemcami. W ostatnich latach roczna wytwórczość wynosiła okolo 180.000 ton (D.W.T.)

Wszystkie gałęzie przemysłu pracują przeważnie na eksport.

Brak węgla w Szwecji spowodował wykorzystanie sił wodnych do energii elektrycznej i szeroki rozwój gospodarki elektrycznej i związanego z nią przemysłu elektrycznego.

Z innych przemysłów wymienić należy: chemiczny (materiały wybuchowe, karbid), porcelanowy, szklany, zapalczany i inne.

Szwecja jest więc krajem eksportującym i to nie tylko towary masowe (rudy, drzewo, kamienie), ale także i najróżniejszego rodzaju drobnicę.

Wymiana towarowa Szwecji odbywała się głównie z państwami europejskimi. Jedyną drogą komunikacyjną była droga morska — stąd też pochodzi poważny rozwój floty szwedzkiej, która w 1937 r. składała się z 1249 statków o pojemności 1.501.969 ton i była największa ze wszystkich państw bałtyckich.

Układ geograficzny kraju sprawił, iż zarówno życie gospodarcze jak i ruch transportowo-morski skupione były okolo trzech ośrodków gospodarczych i portowych, a mianowicie Stokholmu, Göteborga i Malmö.

Stokholm, stolica Szwecji, stanowi centrum żeglugi dla całego wybrzeża wschodniego. Roczne obroty portu wynoszą okolo 5,5 milionów ton, z tego okolo 3 milionów ton w obrocie zagranicznym. (Przywóz okolo 2,5 milionów ton i wywóz okolo 0,5 milionów ton.)

Głównymi artykułami przywozowymi do Stokholmu są: węgiel (1,4 milionów ton) i oleje mineralne (260.000 ton), wywozi się natomiast rudę (135.000 ton), drzewo (okolo 40.000 metrów sześciennych), masę papierową (okolo 50.000 ton), żelazo, stal oraz maszyny.

Z racji swego położenia Stokholm posiada najbardziej rozgałęzione połączenia żeglugowe ze wszystkimi ważniejszymi portami Bałtyku oraz Hamburgiem (ruch odbywa się przez Kanał Kiloński, zalicza się więc do obrotu na Bałtyku). Poza tym Stokholm posiada ożywiony ruch z portami zachodnio-europejskimi oraz dalszymi portami zamorskimi.

Największym portem Szwecji jest jednak Göteborg. Znaczenie tego portu wpływa przede wszystkim z jego doskonałego położenia, wychodzi bowiem na otwarte morze Północne oraz

jako zaplecze posiada najbardziej uprzemysłowioną część Szwecji — Bergsladen. Roczne obroty portu wynoszą 6 do 7 milionów ton, w tym przeszło 2/3 obrotu z zagranicą. (np. w 1937 r. przywieziono z zagranicy okolo 2,8 milionów ton, wywieziono zaś zagranicę 1,6 milionów). Towary w obrocie portu były te same co i w Stokholmie.

Ruch okrętowy odbywał się głównie między Göteborgiem oraz portami W. Brytanii, Danii, Norwegii, Polski, Niemiec, Holandii i Belgii. Göteborg jest również portem krańcowym w komunikacji pasażersko-towarowej transoceanicznej, przede wszystkim ze St. Zjednoczonymi.

Trzecim portem Szwecji, równie ważnym jak dwa poprzednie, jest Malmö, położony w cieśninie Sundu, na wysokości Kopenhagi. Położenie przy jednym z większych szlaków handlowych sprawia, że port ten stał się punktem rozdzielnym dla całej Skandynawii oraz punktem węzłowym w komunikacji między Skandynawią a resztą Europy.

Dalszymi portami Szwecji, posiadającymi połączenie z portami Bałtyku południowego są: Helsinborg, Trelleborg, Lulea, Oxelosund, Kalmar, Karlskrona i Ystad.

Ta gęsta sieć połączeń drogą morską Szwecji zarówno z portami Bałtyku jak i innych mórz nie pokrywa jednak całkowicie potrzeb kraju w zakresie komunikacyjno-transportowym. Pozostaje jeszcze przewóz towarów, wymagających szybkiego transportu, wszelkiego rodzaju drobnicy wartościowej oraz przewóz pasażerów. Tego rodzaju potrzeby zaspakaja komunikacja promowa, czy trajektowa.

Najbliższe wybrzeża Szwecji znajduje się Dania, tranzyt jednak z kontynentem przez Danię jest o tyle trudny, że wymaga dwukrotnego transportu przez morze, dlatego też istniejące połączenie trajektowe z Danią na linii Roztoka — Warnemünde-Gedser w małym tylko stopniu służy do obrotów towarowych ze Szwecją.

Jedynie, jak dotychczas, bezpośrednie połączenie trajektowe Szwecji z kontynentem istnieje z Niemcami, a mianowicie na szlaku Strzałowo (Stralsund), Sośnica na Rugji (Sassnitz) — Trelleborg.

Połączenie to uzyskało na znaczeniu z chwilą wykończenia i oddania do użytku w 1936 r. połączenia Rugji z lądem stałym, okolo Strzałowa, składającego się z nasypu oraz kilku mostów (najdłuższy okolo 500 metrów). Budowę tę rozpoczęto w 1931 r., prace jednak przerwano wkrótce z powodu niedojścia do skutku pożyczki Szwecji w wysokości 18 milionów koron. W latach następnych wznowiono prace na koszt niemieckiego Ministerstwa Komunikacji oraz samorządu pomorskiego. Koszt budowy wyniósł okolo 30 milionów marek (okolo 2,5 miliona funtów szterlingów).

Połączenie to przyspieszyło o okolo półtorej godziny przejazd pociągu do Sośnicy (Sassnitz), gdzie pociąg wjeżdża na trajekt, który przebywa do Trelleborgu, odległość okolo 80 mil morskich, w ciągu okolo 4 godzin.

Poniższe zestawienie wykazuje ilość towarów przewiezionych w wagonach kolejowych trajektami do Szwecji i Danii przez Sośnicę (Sassnitz) i Roztokę (Rostock):

	1935	1936	1937
(w tysiącach ton)			
SOŚNICA (SASSNITZ)—			
Wywóz do Szwecji	90	94	139
Przywóz ze Szwecji	100	85	85
ROZTOKA (ROSTOCK)—			
Wywóz do Danii	59	65	101
Przywóz z Danii	58	55	55

Dane te oczywiście nie dotyczą wyłącznie obrotów Szwecji z Niemcami, zawarty w nich bowiem jest również cały tranzyt,

a więc obrót Szwecji i Danii z innymi krajami, przechodzący jedynie przez Niemcy tranzytem.

Jeżeli chodzi o ruch pasażerski, to kierował się on prawie wyłącznie przez Sośnicę (Sassnitz) — Trelleborg.

Już na szereg lat przed obecną wojną wysuwane były przez szwedzkie sfery gospodarcze projekty połączenia trajektowego między Szwecją a portami polskimi. Projekty te, wzorowane na istniejącym połączeniu Trelleborg — Sośnica (Sassnitz) i opracowane dość szczegółowo, oparte były na zdrowych zasadach gospodarczych, warto więc im poświęcić kilka słów.

Najciekawsze z tych projektów to trajekt Gdynia (Wielka Wieś) — Karlskrone. Trasa wynosi około 150 mil i przejazd trwałby około 8 godzin. Trasa ta skracałaby połączenia Europy środkowo-wschodniej ze Szwecją w porównaniu z istniejącym połączeniem przez Sośnicę (dla Warszawy — Bukaresztu — Budapesztu skrócenie drogi kolejowej wynosiłoby około 500 km.)

W ten sposób w ruchu pasażerskim ogólny czas podróży byłby krótszy, a jeśli chodzi o towary drobnicowe, to przewóz na tej trasie kalkulowałby się taniej.

Inny z projektów dotyczy trasy Gdynia — Ystad. Trasa ta wynosi około 200 mil morskich i posiada wiele zalet, służyłby mogła bowiem jednocześnie, podobnie zresztą jak i poprzednia, do przewozu szybkich przesyłek, nie tylko w obrocie ze Szwecją, ale również i z Danią, bezpośrednio z pominięciem przewozów przez teren Niemiec.

Jest ciekawe, iż projekt ten wysunął zarząd miasta Ystad, wyrażając równocześnie gotowość uczestniczenia w połowie kosztów.

Dalszy projekt to uruchomienie trajektu na trasie Gdynia — Stockholm (około 300 mil). Projekt ten bardzo opłacalny z punktu widzenia ekonomicznego, nasuwa jednak szereg zastrzeżeń natury technicznej (długość trasy).

Marynarka wojenna walczy

Niedawno Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej wiceadmirał Świrski odwiedził bazę polskich okrętów podwodnych, gdzie udekorował kilkudziesięciu oficerów, podoficerów i marynarzy bojowymi odznaczeniami. Większość odznaczonych stanowiła załoga okrętu podwodnego "Sokół." "Sokół" w historii Polskiej Marynarki Wojennej posiada piękną kartę z działań na Morzu Śródziemnym.

Miedzy innymi ORP "Sokół" wtargnął do jednego z portów greckich, gdzie poza zagrodą z sieci i bonów stał konwój nieprzyjacielski, złożony z dwóch kontrtorpedowców i trzech transportowców. Z początku "Sokół" uwikłał się w sieci i został zaatakowany przez nieprzyjacielskie ścigacze. Mimo to jednak nie tylko wypłynął się z nadzwyczaj trudnej sytuacji, ale storpedował i zatopił jeden z kontrtorpedowców, okręt typu "Avieri" o wyporności 1.900 ton.

W nocy konwój nieprzyjacielski wypłynął z portu. "Sokół," który nie chciał wypuścić zdobyczy, mimo ciemności i niekorzystnych do ataku warunków, odstrzelił kilka torped, wskutek których zatonął transportowiec około 4.000 ton, a dwa inne zostały prawdopodobnie trafione.

Pozatem "Sokół" zatopił krążownik pomocniczy o wyporności 5.000 ton oraz zatrzymał, zrewidował i zatopił ładunkiem wybuchowym inny transportowiec.

ORP "Sokół" znalazł się na Malcie w okresie największego nasilenia nieprzyjacielskiej ofensywy lotniczej. Dzień i noc trwały naloty bombowców niemieckich i włoskich. Mimo to marynarze polscy własnymi siłami dokonywali koniecznego remontu, nie licząc się zupełnie z niebezpieczeństwem, a równocześnie walczyli z samolotami nieprzyjaciela. Nawet marynarze zupełnie nie obowiązani do brania udziału w walce przeciwpowietrznej meldowali się na ochotnika i obsługiwali broń przeciwlotniczą, wywołując kilkakrotnie pochwały ze strony władz brytyjskich.

Jak już zaznaczono powyżej, projekty te wysuwane były przez sfery szwedzkie. Strona polska przyjmowała je jednak z dużą ostrożnością, spowodowaną zapewne obawą o poniesienie pewnych wydatków, które w ramach planowania gospodarczego wydawały się może zbyt kosztowne.

Projekty te świadczą jednak najlepiej o tym, że wyniki pracy polskiej na morzu przyjmowane były przez zagranicę pozytywnie i zachęcały do nawiązania ściślejszej współpracy w dziedzinie morskiej.

Z drugiej jednak strony, to zainteresowanie krajów skandynawskich portami polskimi wywołało obawy ze strony niemieckiej utraty dotychczasowego monopolu w dziedzinie połączeń trajektowych oraz spowodowało podjęcie pewnych kroków ochronnych. Krokiem takim było między innymi wykonanie połączenia lądowego z Rugją. Świadczą o tym głosy codziennej i fachowej prasy niemieckiej, która z okazji otwarcia połączenia podkreślała, iż inwestycja ta była koniecznością, ponieważ ruch ze Szwecją coraz bardziej przestawiał się począł na porty polskie.

Kiedy w chwili obecnej układa się już plany przyszłej organizacji stosunków gospodarczych w Europie, to również i na zagadnienie komunikacyjne winna być zwrócona uwaga. Jednym z tych zagadnień, może nie pierwszo-planowych, w każdym jednak razie godnych rozpatrzenia, jest sprawa połączenia trajektowego z Gdyni, lub też i z polskiego Gdańska do Szwecji. Tylko przy istnieniu takiego połączenia obrót towarowy między Europą Środkowo-Wschodnią a Szwecją, która po obecnej wojnie zapewne zachowa swoje znaczenie w życiu gospodarczym Europy, będzie mógł być skierowany na drogę najdogodniejszą z punktu widzenia gospodarczego i najbardziej wskazaną z punktu widzenia politycznego.

Z. Derdziński.

The Polish Navy is Fighting

Not long ago Vice-Admiral Świrski, Chief of the Polish Navy, visited a port where Polish submarines are based, and presented decorations won in action to a number of officers, petty officers and men.

The majority of those who received decorations were members of the crew of the "Sokół"; the part played by that submarine in Mediterranean operations forms a fine page in the history of the Polish Navy.

One of the "Sokół's" exploits was to make her way into a certain Greek port where an enemy convoy composed of two destroyers and three transport ships was lying in harbour behind a wire anti-submarine net. At first the "Sokół" got entangled in the net and was attacked by enemy M.T.B.'s. However, in spite of this she succeeded not only in extricating herself from the exceptionally difficult situation but in torpedoing and sinking one of the enemy vessels, a 1,900 ton "Avieri" class destroyer.

In the night the enemy convoy left the port. The "Sokół," not wishing to let her prey escape, fired a few torpedoes, in spite of the darkness and the fact that conditions were unfavourable for attacking, and sunk a transport of about 4,000 tons; two other vessels were probably hit.

Besides this, the "Sokół" sunk a 5,000 ton auxiliary cruiser and stopped, searched and blew up another transport.

During the period when the enemy air offensive against Malta was at its height the O.R.P. "Sokół" was there. The German and Italian bombers kept up the attack day and night. In spite of this the Polish seamen carried out the necessary repairs themselves, disregarding the danger completely, at the same time fighting the enemy planes. Even seamen whose duty did not require them to take part in anti-aircraft action volunteered to do so and manned the guns, often winning the praise of the British authorities.

Po ukończeniu remontu "Sokół" — dosłownie wśród gradu bomb — opuścił Maltę — i minawszy szczęśliwie nieprzyjacielskie pola minowe, prowadził dalej działania. Liczne polskie i brytyjskie odznaczenia bojowe nagrodziły za dzielność, której wyrazem stała się pochwała dowództwa brytyjskiego:

ORP "Sokół" dowiodł, że jest jednostką o doświadczonej i dzielnej załodze, na której czele stoi wyróżniający się zdolnościami dowódca, prowadzący swój okręt nieustraszenie i zdecydowanie."

* * *

W ciągu zimowych miesięcy polskie okręty wojenne pełniły dalej swą ciężką i odpowiedzialną służbę. Na północnym Atlantyku i Morzu Arktycznym, wśród wichrów, śniegów i mrozów, eskortowały konwoje, walczyły z okrętami podwodnymi i samolotami nieprzyjaciela, ratowały rozbitków, a raz nawet jeden z okrętów przywiózł sporą garść jeńców niemieckich.

Bywały dnie tak sztormowe, że kontrtorpedowce kryły się pod falami, a szybkość spadała do kroku piechura. Bywały lodowate nawałnice, podczas których fala, bijąc na pokład, zamarała natychmiast, zamieniając się w śliską bryłę lodu, przy chwiejbie, w ciemności, lub śnieżycy, wśród porywów polarnego wiatru, trzeba było rąbać siekierami, by zachować zdolność bojową okrętu. Na jednym z okrętów temperatura w pomieszczeniach w czasie kilku dni nie przekraczała 5 stopni i jednym ciepłym miejscem była maszynownia.

"Garland," "Burza," "Piorun," "Orkan," "Sokół," "Dzik" brały udział w tych zmaganiach z wrogiem i żywiołem. Wielokrotnie otrzymywały pochwały od dowódców zespołów Sprzymierzonych za sprawną służbę, ocalenie tego, lub owego statku, wykrycie nieprzyjaciela, czy unieszkodliwienie go.

"Błyskawica" i "Krakowiak" zawędrowały na inne — cieplejsze klimatycznie, ale bodaj-że jeszcze gorętsze pod względem bojowym wody. Działania ich muszą chwilowo pozostać w tajemnicy.

Niedawno pierwszy Lord Morski — Admiral Floty Dudley Pound — udekorował orderami brytyjskimi 8 polskich marynarzy, w tym trzech za udział w obronie konwojów do Rosji. Jeden z tych ostatnich, zapytany przez Admirała czy było mu bardzo zimno, odparł:

— No, Sir. Chwilami było nawet bardzo gorąco.

W chwili obecnej marynarze polscy posiadają już ponad 40 odznaczeń brytyjskich, w tym 10 Distinguished Service Order — orderu udzielanego tylko — jak polskie *Virtuti Militari* — za szczególne wyczyny bojowe. Jeśli zważyć, że reszta polskich sił zbrojnych posiada tylko 4 takie ordera i że Admiralicja Brytyjska nie szafuje bynajmniej odznaczeniami, dzielność i sprawność Polskiej Marynarki Wojennej ukazują się we właściwym świetle. Trzy i pół roku niezmordowanej pracy, bezustannych walk — są tu gwarancją Polski wolnej i silnej na morzu.

* * *

When the repairs had been completed—literally amid a hail of bombs—she left Malta, made her way successfully through an enemy minefield, and continued her operations. For their bravery in action, which is described by the British Command as follows, the crew were awarded several Polish and British decorations:

"The 'Sokół' has proved that she is a vessel with an experienced and brave crew led by a commander distinguished for his abilities, and who commands his ship fearlessly and with determination."

* * *

Throughout the winter months the ships of the Polish Navy continued to carry out their arduous and responsible duties. In the North Atlantic and the Arctic, through gales, snow-storms and frost, they escorted convoys, fought submarines and enemy planes, picked up survivors from lost vessels, and one of them even brought a considerable number of German prisoners.

They went through days so stormy that the destroyers were almost buried in the waves and their speed fell to walking pace. They experienced icy gales during which the waves which broke over the decks froze immediately, covering them with slippery ice which had to be cleared away with axes in darkness, in snow-storms, in furious Arctic gales, and while the ship was tossed by the storm—so that her fighting capabilities should be maintained. On board one of the ships the temperature did not rise above 5 deg. of frost for several days and the only warm place was the engine-room.

The "Garland," "Burza," "Orkan," "Sokół" and "Dzik" all took part in this struggle with the enemy and with the elements. Many times they were praised by Allied commanders for their efficient service, for saving some ship or for discovering an enemy vessel and putting it out of action.

The "Błyskawica" and "Krakowiak" were voyaging in other waters, warmer as regards climate and a good deal hotter from the fighting point of view. For the moment their exploits must remain a secret.

Not long ago the First Sea Lord, Admiral of the Fleet Sir Dudley Pound, presented British decorations to eight Polish sailors, three of them for the part they had played in defending convoys to Russia. One of the latter, on being asked by the Admiral whether it had been very cold, answered:

"No sir, it was often jolly hot!"

Up to now more than 40 Polish seamen have been awarded British decorations, among them 10 D.S.O.'s, an order which is only given, like the Polish "*Virtuti Militari*," for outstanding bravery in action. In view of the fact that the rest of the Polish Armed Forces only have four such decorations among them, and that the British Admiralty certainly does not dispense decorations lightly, the bravery and efficiency of the Polish Navy is seen in its true light. Three and a half years of indefatigable work and ceaseless fighting—those are the guarantees for a free and strong Poland on the seas.

PRZEGLĄD PRASY

PROBLEM SZYBKOŚCI I BEZPIECZEŃSTWA STATKÓW

Daily Telegraph podaje w notatce p. t.: "Mr. Alexander domaga się więcej okrętów," wyjątki z przemówienia Pierwszego Lorda Admiralicji w Klubie Konstytucyjnym w Londynie. Mr. Alexander wyraża wielkie zadowolenie z dotychczasowych wysiłków przemysłu budowy okrętów, zważywszy warunki, w których ten przemysł pracuje, ale powiada, że: "Niebezpieczeństwo łodzi podwodnych jest tak wielkie, że nie chciałbym, aby ktokolwiek myślał, że możemy już 'spocząć na wioślach.' Przeciwnie — energję trzeba pod-

woić..." "W ciągu ostatnich 3-4 miesięcy okręty podwodne atakowały nas zajądło. Nasze straty na morzu w ciągu tej wojny stanowiłyby wielką flotę. Mimo to marynarka nasza jest dziś silniejsza od stanu, który mieliśmy w roku 1939."

O budowie statków w stocznich angielskich, p. Alexander powiedział, że znaczny odsetek budowanych obecnie, stanowią transportowce szybsze. Mówca wyjaśnił przytem, że zwiększenie szybkości o 4 węzły — z 11 na 15 węzłów — wymaga podwojenia kubatury maszyn i zwiększenia roboczej siły fachowej conaj-

mniej o 60% przy budowie tych maszyn.

Co do strat w tonażu z punktu widzenia szybkości, to — zdaniem p. Alexandra — straty są prawie równe w obu kategoriach statków, pospieszniejszych i powolnych, a można oczekiwać, że straty na morzu będą jeszcze większe, gdyż nowe okręty podwodne rozwijają teraz szybkość od 18 do 20 węzłów.

P. Alexander sądzi, że przejście od statków powolniejszych do szybszych musiałoby ponadto spowodować spadek przywozu (do Wielkiej Brytanii) o jakie 18 do 19%.

SZYBKOŚĆ KONWOJU I OKRĘTY PODWODNE

Pod tym tytułem *Daily Telegraph* zamieszcza rozważania na temat powolności statków w konwoju i większego niebezpieczeństwa wobec większej szybkości nowego typu okrętów podwodnych. Dziennik powołuje się na autorytet premiera, który wskazywał w swym przemówieniu noworocznym na istnienie tego niebezpieczeństwa.

Już w czasie ubiegłej wojny, statki powolniejsze były łatwiejszym celem łodzi podwodnych, które w tej wojnie są o wiele niebezpieczniejsze. Zdaniem dziennika, opinia publiczna może być słusznie zaniepokojona faktem, że skupienie uwagi sojuszników na budowę statków o szybkości standardyzowanej, mija się z wymaganiami bezpieczeństwa.

Statek szybszy — pisze dziennik — jest także ekonomiczniejszy, gdyż bieg jego w strefie niebezpiecznej trwa krócej, a frekwencja roczna jest większa, co przecieży większą ilościowo przewóz towaru. Nie należy stąd wnioskować, aby fakty te uszły uwagi powołanych czynników amerykańskich, lub brytyjskich, decydujących o polityce budowy statków. Stąd pytanie dlaczego w takim razie Komisja Morska Stanów Zjednoczonych i Admiralicja Brytyjska trwają przy budowie śrubowca o pojemności 10.000 ton, rozwijającego maksymalną szybkość 12 węzłów? Dzieje się tak dlatego, że — jak to określa Pierwszy Lord Admiralicji — statek tego typu jest najekonomiczniejszy, jeżeli chodzi o obsadę, materiał i pojemność ładowną. Budowa statków szybszych trwa dłużej, stawia więcej wymagań i tak już obciążonemu przemysłowi okrętowemu, a także więcej wymagań konstruktorskich w dziale maszyn; większa szybkość oznacza również mniejszą kubaturę ładowności i większe zużycie paliwa, aniżeli na statku o takim samym tonażu, ale mniejszej szybkości. Ponadto należy pamiętać, że obecność w konwoju statków pospieszniejszych, nie wpływałby najmniej na zwiększenie szybkości samego konwoju, złożonego przeważnie ze statków powolniejszych, w obecnych warunkach stanowiących typ powszechniejszy.

Dziennik nie sądzi jednak, aby stan, o którym pisze, miał trwać niezmiennie. Przeciwnie: we wszystkich dziedzinach komunikacji odbywa się postęp, przyspieszony wymaganiami wojny. Ameryka, bodaj pierwsza przystąpiła już do budowy seryjnej statków szybszych — 15-węzłowych — w programie budowy 1943 roku. Trzeba jednak, aby i w Anglii zastosowano tę samą szybkość dla wszystkich nowych jednostek. Ostatecznie — kończy dziennik — korzystniej przecież będzie mieć statki szybsze, chociażby mniej ładowne, ale bezpieczniejsze na morzu, aniżeli ładowniejsze... na dnie morza.

PO WOJNIE — ERA ŻEGLUGI POWIEETRZNEJ

Pod tym tytułem *Daily Telegraph* zamieścił korespondencję z Nowego Yorku zapowiadającą „przewrót po wojnie w amerykańskim przemyśle lotniczym.” Zapowiedź tego przewrotu przynosi sprawozdanie specjalnej Komisji Izby Reprezentantów, powołanej przed rokiem do zbadania przyczyn technicznych katastrof lotniczych.

W sprawozdaniu swoim Komisja podkreśla konieczność powołania Stałej Komisji Kongresu, która przestudjować winna całe, dojrzewające już praktycznie zagadnienie krajowej i międzynarodowej żeglugi powietrznej.

Według sprawozdania, wojna obecna wytworzyła dla tej nowej tendencji atmosferę jaknajbardziej sprzyjającą. Autorzy sprawozdania przewidują, że „w ciągu kilku najbliższych lat po wojnie, co najmniej pół miliona Amerykanów będzie posiadało własne samoloty; przypuszczalnie zatem około 20 milionów osób będzie mogło w ciągu roku podróżować samolotami prywatnymi, lub komunikacyjnymi.

„Trzeba jednak z przykrością stwierdzić — głosi sprawozdanie — że w Ameryce nawet znaczna ilość osób z pośród warstwy oświeconej nie zupełnie jeszcze zdaje sobie sprawę z olbrzymich, praktycznych możliwości, które otwierają się dla komunikacji powietrznej, uważając, że horoskopy stawiane lotnictwu, są w dużym stopniu marzeniami wizjonerów.”

W sprawozdaniu przewiduje się taki rozwój komunikacji powietrznej, który sprawi, że nie będzie już odludnych zakątków ziemi.

Komisja podaje niektóre cyfry w odniesieniu do przyszłości, powołując się na Amerykański Urząd Planowania. Według tego źródła, w ciągu 10-lecia: 1950-1960 samoloty transportowe prawdopodobnie przekroczą we frekwencji rocznej miliard tono-kilometrów.

„SZALONY KOMPAS”

Pod tym tytułem *„Lloyds List Gazette”* zamieściła wyjątek raportu kapitana trawlera angielskiego, H.M.S. „Cape Palliser.” Kapitan podaje, że wskutek „szalonych zakłóceń magnetycznych” kompasu, okręt zszedł z kursu o 60 mil na wodach arktycznych, na drodze powrotnej do Islandji. Ponieważ w ciągu szeregu dni i nocy niebo było silnie zachmurzone, trawler nie mógł kierować się gwiazdami, ani słońcem dla ustalenia swej pozycji. W poszukiwaniu kursu trawler napotkał na dalekich wodach łódź ratunkową z 17 rozbitkami zatopionego transportowca amerykańskiego. Stan załogi był rozpaczliwy. Łódź krążyła po Arktyku od kilku dni. Wszystkich zdołano odratować.

TRANSPORT LOTNICZY CZY MORSKI?

Na ten temat p. L. Runciman, dyrektor naczelny BOA (Brytyjskich Linji Lotniczych) pisze w tygodniku *Shipbuilding and Shipping Record*. Myślą przewodnią artykułu pod tytułem: „Współzawodnictwo Żeglugi Powietrznej z Morską” jest wskazanie na nieuchronny rozszerzony udział samolotu w przemyśle komunikacyjnym i transportowym po wojnie. W związku z tym nowym zjawiskiem i w jego wyniku, przedsiębiorstwa żeglugowe

The view from the Oksypnie Height at Gdynia was very fine, particularly when ships of the Polish Navy were lying at anchor in the naval harbour below. At that time, unfortunately, those ships were not sufficiently numerous.

Widok ze Wzgórza Oksypnieckiego w Gdyni na rechę portu wojennego był piękny, zwłaszcza, gdy na niej znajdowały się jednostki Polskiej Marynarki Wojennej wówczas niestety niedostatecznie liczne.



morskie staną wobec szeregu zagadnień w najbliższym okresie powojennym. Autor nie sądzi jednak, aby przedsiębiorstwa żeglugi morskiej ucierpiały poważnie z powodu zjawienia się tego nowego konkurenta. P. Runciman kończy uwagę, że nie stanie się to chyba za jego życia.

O TONAŻU NA DNIĘ MORZA

W artykule pod tytułem "Wojna i Tonaż Morski" tygodnik londyński *Ship-building and Shipping Record*, podaje interesujące cyfry strat poniesionych przez Marynarkę Handlową Sojuszników. Autor artykułu, H. C. Ferraby, zastrzega się we wstępie, że informacje czerpie z nieurzędowych źródeł amerykańskich. Zestawiając dane z tych źródeł, otrzymuje on pozycję 3,681 statków, które sojusznicy stracili mieli w akcji od początku wojny.

P. Ferraby robi w odniesieniu do tej pozycji następującą, charakterystyczną uwagę, pisząc, że: "Pozycja ta może niekoniecznie okazać się w przybliżeniu ścisłą, zważywszy, że samo sprawozdanie, jako zakwalifikowane do publikacji przez cenzora, nie daje gwarancji ścisłości. Sądzę jednak, że jako mniej więcej prawdopodobne, warte jest zanotowania."

Autor przytacza, dla porównania, pozycje strat, które sojusznicy ponieśli w ciągu 51 miesięcy ubiegłej wojny; — wyniosły one 5.554 statki o ogólnym tonażu brutto 12.191.996 ton. Pozycja ta nie obejmuje tonażu statków handlowych, zamienionych na pomocniczo statki wojenne.

Ponieważ propaganda niemiecka podaje ogólną pozycję strat sojuszników, jako przekraczającą w tej wojnie 22.000.000 ton, a źródła amerykańskie obliczają straty na 13.000.000 ton, przeto, jak zauważa sarkastycznie autor, "należałoby, dla uzasadnienia pozycji, znaleźć różnicę w wysokości około 9.000.000 ton."

STOCZNIE ANGIELSKIE NIE BUDUJĄ STATKÓW . . . DLA SOJUSZNIKÓW

The Shipping World podaje interesujący wyjątek z dyskusji w Izbie Gmin z powodu interpelacji kilku posłów w sprawie zezwoleń, które rząd brytyjski udziela stoczniom krajowym na budowę nowych statków.

Interpelant, Sir Robert Rankin, zapytał p. Noel'a Barker'a reprezentującego w Izbie Ministerstwo Transportu Wojennego, czy prawdą jest, że rząd cofnął pewną ilość zezwoleń, udzielonych w swoim czasie stoczniom krajowym, budującym nowe statki na zamówienie armatorów angielskich i przydzielił zezwolenia armatorom sojuszniczym? W szczególności odnosić się to ma do statków motorowych. P. Barker w odpowiedzi oświadczył, że p. Rankin jest w błędzie. Wprowadzono pewną ilość statków buduje się obecnie



Ciężkie warunki atmosferyczne często utrudniają akcję ratowniczą na morzu. Aparat rakiety f-my "Schermuly Pistol Rocket Apparatus," ogromnie upraszcza tę akcję, dzięki temu, że umożliwia szybkie i pewne przerzucenie liny. Czy to chodzi o przerzucenie lin holowniczych, czy też bezwzględnie przekazanie leków, oraz opatrunków i t.p. przedmiotów — ten wyjątkowy przyrząd w potrzebie nigdy nie zawodzi. Stalowa konstrukcja, tak samego aparatu, jak również rakiety, chroni przed uszkodzeniem, a nawet zniszczeniem przez wodę morską.



THE SCHERMULY PISTOL ROCKET APPARATUS LIMITED, SURREY.

na zamówienie rządu, jednakże żaden z budowanych statków niema przeznaczenia, o którym mówi p. Rankin.

Inny poseł, p. E. Shinwell, oświadczył, że w swoim czasie przydzielono najlepszego typu statku armatorom sojuszniczym, z pominięciem armatorów brytyjskich. P. Shinwell zapytuje wobec tego: "Czy tego rodzaju decyzja, nie okaże się krzywdzącą dla interesów brytyjskich po zakończeniu wojny?"

W odpowiedzi p. Barker domagał się od p. Shinwell'a bliższych szczegółów na poparcie jego zarzutów i dodał: "Jestem przekonany, że zarówno pan, jak Izba, zgodzą się, że sojusznikom naszym, których statki chodzą bez przerwy po morzach, którzy wyświadczają nam wielkie usługi i ponieśli ciężkie straty — należy się zaspokojenie ich słusznych żądań."

P. Shinwell: "Nie pragnę bynajmniej niesprawiedliwego stosunku do naszych sojuszników, zapytuję, czy nie należałoby

również zachować tej samej miary słuszności, jeśli chodzi o naszą marynarkę handlową?"

P. Barker: "Z pewnością, tak. Nie sądzę jednak, abyśmy robili jakiegokolwiek wyróżnienia naszych sojuszników na niekorzyść naszych armatorów."

W uzupełnieniu tego cytatu, *The Shipping World* dodaje od siebie, że wprowadzić, według oświadczenia p. Barker'a, nie cofnięto żadnych pozwoleń, ale faktem jest, że w innych wypadkach zezwoleń takich odmówiono. Wobec tego statki, znajdujące się na liście zamówień rządowych, mogą stanowić rezerwę na zaspokojenie ewentualnych zobowiązań rządowych w stosunku do sojuszników. "Należy jednak rozumieć — kończy tygodnik — że w chwili obecnej nie istnieje żaden projekt, propozycja lub obietnica co do dostawy nowych statków w programie budowy roku 1943 z listy zamówień rządowych."

GALBRAITH PEMBROKE & CO., LTD.

*
BIURO POŚREDNICTWA
KUPNA, SPRZEDAŻY
i BUDOWY
OKRĘTÓW PAROWYCH i
MOTOROWYCH
WYSPECJALIZOWANI W:

*
TAKSACJI
*
NAJMIE i UBEZPIECZENIU
*
CZYNNOŚCIACH
ŁADUNKOWYCH

*
ORAZ WSZELKIEGO RODZAJU
TRANZAKCJACH OKRĘTOWYCH

**GALBRAITH PEMBROKE
& CO. LTD.**

CREECHURCH HOUSE, CREECHURCH
LANE, LONDON, E.C.3

Telephone : Telegrams :
AVENUE 5341 (4 lines) Inland—"Galbraith,
Telex, London"
Foreign—"Galbraith, London"
ALL SHIPPING CODES

Komitet Zarządzający OGNI-
SKA POLSKIEGO podaje do
wiadomości, że urzęda w każdą
sobotę o godz. 18.30 w budyn-
ku Ogniska przy Belgrave
Square 45 Londyn, S.W.1.
wieczorki dla wojska, lotni-
ctwa i marynarki. Na wieczór
składają się część muzyczna,
wspólna kolacja i zebranie
towarzyskie.

Na wieczory te Zarząd Ognis-
ka Polskiego zaprasza wszy-
stkich żołnierzy, lotników, ma-
rynarzy i ich przyjaciół. Wstęp
bezpłatny.



By Appointment

Gieves

LIMITED

ROYAL NAVAL
OUTFITTERS SINCE 1785

Invite Officers of
the Polish Navy
to call upon them
for their uniforms

Branches		
Portsmouth	Plymouth	Weymouth
Southampton	Chatham	Blackpool
Liverpool	Bath	Newcastle
Edinburgh	Greenock	Thurso
Gibraltar	Malta	Alexandria

**80 PICCADILLY
LONDON, W.1**

Światowej sławy
baterje do starterów
i swiateł
samochodowych



THE CHLORIDE ELECTRICAL STORAGE CO. LTD.
Grosvenor Gardens House - Grosvenor Gardens, London, S.W.1
Cables: Chloridic, London

SIMPSON SPENCE & YOUNG

LONDON, GLASGOW and NEW YORK

Steamship Agents and Chartering Brokers

General Managers to

TEXAS TRANSPORT & TERMINAL CO., INC.

Steamship Agents: 8-10, BRIDGE STREET, NEW YORK

Personal Attention to Consignments

Branch Offices: Philadelphia, Baltimore, Savannah, Charleston, New Orleans,
Galveston, Houston and Corpus Christi.

MUIR YOUNG, LTD.

CHARTERING AGENTS & SHIPBROKERS

LICENSED VALUERS * INSURANCE BROKERS

Managers of

TENAX STEAMSHIP CO. LTD. SIRE STEAMSHIP CO. LTD.

CREE STEAMSHIP CO. LTD. MUIR STEAMSHIP CO. LTD.

Telephone :
AVENUE 3616 (4 lines)

Telegrams :
MURISAGE, ALD, LONDON

**CREECHURCH HOUSE
CREECHURCH LANE
LONDON, E.C.3**

Do nabycia w księgarniach i kioskach następujące cztery książki

HENRYKA BACIŃSKIEGO :

"WOLNOŚĆ POLSKI NA MORZU "

oraz ta sama książka w języku angielskim p. t.

"POLAND'S FREEDOM OF THE SEA "

z przedmową Generala Dywizji D-ra MARIANA KUKIEŁA, zawiera 12 szkiców i map, 35 fotografii z życia polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej oraz podaje obszerną bibliografię.

Książki te, wydane na ilustrowanym papierze, oprawione w płótno i zaopatrzone w kolorową okładkę, kosztują : *12 Sztylingów* za egz. w języku angielskim i *10 Sztylingów* za egz. w języku polskim wraz z przesyłką pocztową. Zamówienia należy kierować wraz z przesyłką pieniędzy przez Postal Order do wydawcy "THE ALLEN LITHOGRAPHIC CO., LTD.", Townsend Place, KIRKCALDY, Fife-shire, Great Britain.

"POLSKA I BAŁTYK "

oraz ta sama książka w języku angielskim p.t.

"POLAND AND THE BALTIC "

z przedmową Posła do Parlamentu Brytyjskiego—ALANA GRAHAMA, poświęcona zagadnieniom dostępu Polski do morza i ugruntowaniu naszych praw do posiadania całego Pomorza i Prus Wschodnich. Porusza sprawy kolonialne i surowcowe, zatrudnienie ludności polskiej w przemyśle i rolnictwie i w związku z tym morską politykę Polski, a więc rozbudowę handlu zamorskiego, polskiej Marynarki Handlowej i Wojennej oraz portów polskich, wreszcie umocnienia się na Bałtyku na zawsze, o ile wyjście na Ocean Atlantycki będzie na stałe uwolnione od przewagi militarnej Niemiec (Poland as a Maritime Power).

Książki te są bogato ilustrowane 50 mapami, szkicami i wykresami, oprawne w płótno i zaopatrzone w kolorową okładkę, kosztują : *15 Sztylingów* za egz. w języku ang. i *20 Sztylingów* za egz. w języku polskim wraz z przesyłką pocztową. Zamówienia wraz z przesyłką pieniędzy przez "Postal Order" należy kierować do wydawcy OLIVER AND BOYD LTD., LONDON, W.C., 98 Great Russell Street, lub EDINBURGH, 14 High Street, Great Britain.

UWAGA :

Wydania w języku angielskim są przeznaczane do zaznajomienia Amerykan, Brytyjczyków i innych cudzoziemców z prawami Polski do posiadania szerokiego wybrzeża Bałtyku, z dorobkiem polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej oraz z koniecznością uzyskania wolnego wyjścia przez Kanał Kiloński. Przytoczone cyfry i wykresy, obrazujące 20-letni (1920-1939) morski dorobek Polski, ułatwiają cudzoziemcowi zapoznanie się ze sprawą dostępu Polski do morza, która, jak to dowiodła obecna wojna, ma decydujący wpływ na bezpieczeństwo Europy wogóle i ugruntowanie niepodległości wszystkich narodów pomiędzy Bałtykiem, Adriatykiem a Morzem Czarnym.

Ze względu na obfity materiał informacyjny książki w języku angielskim powinny znaleźć się przede wszystkim w rękach każdego AMERYKANINA i BRITYJCZYKA, do czego mogą się przyczynić Polacy, ofiarowując te książki, jako upominki.

Zamówienia w Ameryce należy adresować:

To H. CHRZANOWSKA, "Polish American Book Company,"
1130, Milwaukee Avenue, Illinois, U.S.A.

Konstrukcje okrętów systemem ISHERWOOD'A cechuje :

- Szybkobieżność przy ekonomicznej konstrukcji
- Maksimum prostoty kształtu
- Łatwość montażu
- Łatwość wykonania
- Najwyższe wyzyskanie ładowności
- Najwyższy stopień bezpieczeństwa
- Najwyższa sprawność i wytrzymałość kadłuba statku przy największym obciążeniu

Ponad 2.500.000 D.W. Ton
w budowie i zamówieniach

SIR JOHN ISHERWOOD & Co. Ltd.

4, Lloyd's Avenue, LONDON, E.C.3
17, Battery Place, NEW YORK, U.S.A.

S.L.A. LIMITED

SEA - LAND - AIR TRANSPORT

MAKLERSTWO OKRĘTOWE. FRACHTOWANIE WE WSZYSTKICH KIERUNKACH

Agencji liniowi—Ekspedytorzy—Światowe biuro podróży

S.L.A. (STEVEDORES) LIMITED

Sztanerka statków we wszystkich basenach i na rzece
(specjalność : drzewo)

33-35 St. Mary Axe, Londyn, E.C.3

Telefony: AVENUE 2525
(15 linii)

Telegramy :
"ESSELALIM," LONDON
(wszystkie kody w użyciu)