

# POLAND ON THE SEAS

*Subl. do 4405077  
LE*



# POLSKA NA MORZACH

# 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**

# HOBSON & SONS

(LONDON) Ltd      Złożona 1850r.  
1, 3 & 5, LEXINGTON STREET, LONDON, W.1.  
(Near Piccadilly Circus)  
Telephone: GERRARD 65:8 (2 linie)

**Dostawcy do Royal Military College**  
**KRAWCY CYWILNI i WOJSKOWI**  
**UMUNDUROWANIE MARYNARKI, WOJSKA**  
**oraz**  
**WSZELKIEGO RODZAJU SŁUŻB J. K. M.**  
**ZŁOTE i SREBRNE TAŚMY i DYSTYKNCJE**  
Specjalność  
**POLSKIE MUNDURY WOJSKOWE**  
16 LONDON ROAD, CAMBERLEY, SURREY

KONOPNE i METALOWE

# LINY

WYRABIANE

dla wszystkich potrzeb okrętowych

## R. HOOD HAGGIE & SON LTD.

NEWCASTLE-ON-TYNE

also at  
LONDON      LIVERPOOL      GLASGOW  
CARDIFF      & HULL      BRISTOL, etc.

# 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.

ZALOŻONA 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.



# RED HAND

*will ensure*

## ECONOMY IN FUEL CONSUMPTION

*and*

## EFFICIENTLY PROTECTED HULLS FROM CORROSION AND FOULING

The Red Hand Compositions Co.

Witley Court, Witley, Surrey  
PHONE: WORMLEY 280-4

City Office:  
14, BILLITER STREET, E.C.3  
PHONE: ROYAL 1497



TRADE MARK

Price (Cena) 1/6
Prenumerata Roczna w Anglii £0, 17, 0 w innych krajach \$5
Redagują : Janusz Grzywiński Wiesław Waligórski

iii 0311  
17769  
Rok III  
170811  
17.759  
17.159

BIBLIOTEKA  
MORSKIE  
GDAŃSKO

# POLSKA NA MORZACH

ORGAN POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM  
MORSKIM I KOLONJALNYM

**POLAND ON THE SEAS**  
POLISH MONTHLY

Rok II	Nr. 7
STYCZEŃ	LUTY 1943
Editor : Janusz Grzywiński	
Editorial Office & Business Address : 5, Bulstrode Street, London, W.1	
Redakcja i Administracja	

## Od Bałtyku po Adriatyk

Jeżeli historia została podniesiona do godności nauki, zawdzięcza to temu, że na przestrzeni wieków zdołała ustalić pewne prawa, rządzące każdą nauką. Niestety wiedza stąd wypływająca nie znajduje częstokroć zastosowania w stosunkach międzynarodowych: ei co mają możność widzieć bardzo wiele — nie chcą patrzeć i nie chcą wyciągać odpowiednich wniosków z oczywistych praw historii.

Ażeby wyciągnąć właściwe wnioski z dziejów słowiańszczyzny zachodniej rzućmy okiem na niektóre fakty ostatniego tysiąclecia.

U podstaw każdej niemal państwowości istnieją rozmaite formy tworzenia się państwa, przeważają podboje, wpływy dynastyczne, walki religijne, a czasami tylko wzajemne porozumienia plemienne.

Przeważnie okres wstępny nadaje charakter późniejszemu rozwojowi.

Jeżeli chodzi o historję Polski, faktem jest, że u jej podłoża, było porozumienie. Następowало ono tylko wówczas jeżeli groziło niebezpieczeństwo napaści wrogów. Zbierały się wtedy trzy plemiona i wybierały sobie wodza, tworząc t.zw. "strzemię". Po spełnieniu zadania aby wodza, który przeważnie był księciem jednego z plemion, nie przyzwyczajając do władzy nad całością, "strzemienny" związek rozwiązywano.

Z czasem jednak, gdy zaodrzańskie knieje przestały być ochroną, gdy nacisk germański na Odrę — wzrastał, instytucja "strzemia" przerodziła się w trwały związek, dający początek dzisiejszemu państwu polskiemu.

Po kilku wiekach okrzepnięci i silniejsi, wracamy z powrotem na nasz szlak dziejowy i ówczesne porozumienia Polski, Litwy i Rusi stanowi najświetniejszy okres naszej historii. Do tychże samych przesłanek, choć znacznie później doszli nasi południowi pobratymcy. Zarówno Czechosłowacja jak i Jugosławja, w zjednoczeniu widziały siłę, jako jedyny argument, który była

## From Baltic to Adriatic

If history has been raised to the dignity of a science, then it is due to the fact that in the course of centuries it has managed to establish certain laws, such as govern every science. Unfortunately, the knowledge resulting from this is not very often applied in international relations. Those who have the opportunity to see a great deal do not want to look and do not want to draw the right conclusions from the obvious teachings of history.

In order to draw the correct conclusions from the history of the western Slavonic area, we must consider some of the events of the last 1,000 years.

Practically every State has risen from a different basis, and States have been formed in various ways, chiefly through conquests, dynastic influences and religious struggles, or often simply through mutual tribal agreements. In general, the initial period has lent the character to the latter development.

As far as the history of Poland is concerned, it is a fact that the State was founded on a basis of agreement. Agreement was only reached when there was danger of invasion by enemies. At such times three tribes came together and elected a leader, thus forming a so-called "Stirrup." The term comes from the old type of stirrup, which was formed of three parts: it was applied to a banding together of three tribes, as described above. When their task was fulfilled, the union was dissolved so that the leader, who was generally a prince of one of the tribes, should not become accustomed to exercising authority over the whole "Stirrup."

However, with time, when the forests beyond the Oder ceased to be a natural defence, and when Germanic pressure on the Oder increased, the "Stirrup" became a permanent union and laid the foundations of the present Polish State.

After a few centuries, more closely united together and stronger, we return to the path of history; the

w stanie zrozumieć nienasyconą niemczyzna i inni zaborey.

Czy dziś coś się zmieniło ?

Nie. Ten sam wróg, te same metody i dążenia.

Czy wobec tego nie staje się aktualny, zmodernizowany związek "strzeмиenny" ?

Oczywiście.

A jest to tembardziej realne, że idea połączenia nie wynikła na skutek obecnej wojny, i nie stanowi koniunkturalnej koncepcji, dawno bowiem przed jej wybuchem, najliczniejsze warstwy Polski, Czechosłowacji, Jugosławji, Bułgarii (która dziś niestety znalazła się w przeciwnym obozie), warstwy które nie zostały skażone tajemnicą gabinetów dyplomatycznych — chłopci, na wspólnych zjazdach powzięli uchwałę zjednoczenia\*).

To, co dziś mamy i co nadal robimy w tym kierunku, to tylko wykonanie woli tych co zostali tam. Żałować tylko należy, że ogranicza się ten związek państw do Polski i Czechosłowacji, że Jugosławja stoi do tej pory na uboczu, że w czwartym roku wojny po za wzajemnymi komplementami, nic konkretnego nie zrobiono\*).

Jeszcze dzisiaj ulega się dawnym wpływom dyplomatycznym, a trzeba pamiętać, że nawet najgenialniejsze posunięcia polityczne, oparte na grze, a nie na istotnych siłach drzemających w każdym narodzie — kończą się wraz ze swemi twórcami.

Jeżeli przedwojenne czynniki oficjalne w żadnym z tych krajów nie popierały ruchów federacyjnych, tym samym, podświadomie, ułatwiały wrogowi kolejne rozprawianie się z nami.

Siać między temi państwami niezgodę, różnić ich wewnętrznie (Czechosłowacja i Jugosławja), odepchnąć nas od morza — to środek jakim m.in. od wieków posługuje się polityka niemiecka, w swoim parciu na wschód.

Co temu przeciwstawiamy ?

Jeżeli chodzi o Polskę, wydaje się, że powraca na szlak obrany w XV w. Silne oparcie się o Bałtyk i inicjatywa nowych związków, może na wiele, wiele lat uporządkować tę część Europy. Szkoda jednak, że przy rozwiązywaniu powojennych zagadnień, omija się Jugosławję, przedstawiciele bowiem tego państwa — chłopci, na zjeździe w Polsce, czy też w Jugosławji (w Dubrowniku) wyrażali swój najpozytywniejszy stosunek do podjętej inicjatywy zrzeszenia się.

Od chwili gdy Sowiety zostały wciągnięte do wojny, padł jakby cień na poczynania federacyjne. Odżyły na nowo ambicje gabinetów dyplomatycznych. Rosja jednak ma tak olbrzymie zadania na kontynencie Euroazjatyckim, że wątpliwem jest czy byłaby zainteresowaną czemś więcej niż serdeczną przyjaźnią z pokrewnym jej blokiem państw o słowiańskim trzonie. Blok ten zresztą, gdyby powstał na szerszej płaszczyźnie, od Bałtyku po Adriatyk, zamknąłby raz na zawsze

\*) Patrz artykuł p.t. "Związek Młodzieży Słowiańskiej a Morze" Dr. J. Jaworski Nr. 4/42 "Polski na Morzach."

\*\*) Patrz artykuł p.t. "Towards a Slavonic Axis," K. Witold, Nr. III/42 "Polska na Morzach."

former period of union between Poland, Lithuania and Ruthenia was the finest in our whole history.

Our southern brothers have come, although considerably later, to the very same conclusion. Both Czechoslovakia and Jugoslavia saw in union that strength which is the only argument insatiable Germanism—and other robbers—could understand. Has anything been changed to-day ?

Nothing. The same enemy, the same methods and aims.

Then is not a modernised version of the "stirrup" union necessary once again ? Certainly, it is.

And it is the more real in that the idea of uniting did not arise as a result of the present war ; and is not a conception arising out of circumstances, for long before the outbreak of war, at common congresses, the more numerous classes of Poland, Czechoslovakia, Jugoslavia and Bulgaria (to-day, unfortunately, in the opposite camp)—the classes which were not infected by diplomatic cabinets, the peasants—moved a resolution to unite.\*

What we are doing to-day and what we shall do in the future in that direction will only be a carrying out of the will of those who have remained behind. It must only be regretted that the present union is limited to Poland and Czechoslovakia, that Jugoslavia has stood aside up to now and that in the fourth year of war, apart from mutual compliments, nothing concrete has been done.†

Even to-day the old diplomatic influences may still be felt, and it should be remembered that even the most genial political moves, if founded on intrigue and not on the real forces slumbering in every nation, are bound to end, together with their creators.

Pre-war official quarters, by not supporting the federational movements in any of those countries, unconsciously made it easier for the enemy to fall upon them one after another.

To sow discord between those nations, to set them at variance internally (Czechoslovakia and Jugoslavia), and to cut us off from the sea—those are the methods German policy has been pursuing for centuries in its "Drang nach Osten."

With what do we oppose this ?

As far as Poland is concerned, it seems that she will return to the way chosen in the XVth Century. With firm dependence on the Baltic and supported by the initiative of new unions, that part of Europe might be put in order for many, many years. It is a pity, however, that in the post-war solution of those problems Jugoslavia will be passed over, for the representatives of that country, the peasants, at the congresses held both in Poland and Jugoslavia (at Dubrovnik) expressed their attitude towards the suggested union most positively.

\* See article entitled "Związek Młodzieży Słowiańskiej a Morze," by Dr. J. Jaworski, No. 4/42, *Poland on the Seas*.

† See article "Towards a Slavonic Axis," by K. Witold, No. 3/42, *Poland on the Seas*.

możliwości penetracji niemieckiej na wschodzie, która zagraża zarówno nam, jak i Rosji.

Ale do takiego zjednoczenia państw w Europie niechęć dopuścić przedewszystkiem Niemcy.

Od wieków odpychali Polskę od Bałtyku, okrażali Czechosłowację, ugruntowywali swoją pozycję na Węgrzech, a obecnie przy pomocy Mussolini'ego sięgnęli po Jugosławję. Słowem wbijają kliny w państwa słowiańskie, niechęć dopuścić do tego, aby "Drang nach Osten" było wspomnieniem historycznym.

Wszystkie wywody "uczonych" niemieckich tak w czasach przedwojennych jak i obecnie dążą do udowodnienia płynności granic wschodnich, przez które jakoby szła kultura niemiecka na wschód, oraz wszystkie te zjawiska historyczne, które są zaprzeczeniem niemieckiej ekspansji wschodniej, bez względu na to jakiego dotyczą kraju — nie odpowiadają w zupełności niemieckiej nauce.

To też np. gdy omawiają naszą historję, nawet z niej potrafili wyciągnąć wnioski, że wielcy Polacy są również zgodni z ich teorjami i stąd niejaki v. R. Haider wybrał sobie dwie postacie, które łaskawie pochwała: to Kazimierz Wielki i . . . Piłsudski.

W książce von Haider'a "Warum musste Polen Zerfallen"? (Zentralverlag der NSDAP, Franz Eher Nachf. GmbH, Berlin, 1940) znajdują się takie oto ciekawe zdania:

"Kazimierz Wielki szukał mądrego zmniejszenia granic państwa, któreby odpowiadało sile żywotnej jego ludów. W mądrym zrozumieniu istotnego stanu rzeczy, że polski naród jest — "ein Binnenvolk" — Kazimierz Wielki zrezygnował z ambicji swoich przodków, z Bałtyku."

"Kazimierz widział bowiem przyszłość Polski nie nad Bałtykiem, nie na Śląsku, lub nad Odrą, lecz na wschodzie i nad Morzem Czarnem."

Musieliśmy paręset lat przeczekać, żeby od pana v. Haider'a dowiedzieć się, jak właściwie przedstawia się wielkość Kazimierza Wielkiego; darował mu nawet, że zajął się Żydami, natomiast bardzo mu się podobało, że ze wszystkiego zrezygnował, że szedł niby poto na wschód, aby zostawić miejsce Niemcom na naszym zachodzie. Słowem von Haider widzi wszystko to co chciałaby widzieć nauka niemiecka i bez ceremonji fałszuje postać jednego z największych królów polskich.

Co do Piłsudskiego jest ostrożniejszy (bo można sprawdzić autentyczność); łaskawie przyrównuje go do Kazimierza Wielkiego, bo:

"Również Piłsudski nie brał na serio wymyślonego przez Dmowskiego i jego zwolenników pędu do morza (Drang zum Meere)."

Dlatego warto jest cytować te parę zdań, bo pan Rudolf Haider jest typowym przedstawicielem niemieczyny, i wszystko to co odpowiada jemu, nie odpowiada nam. Nie odpowiada, ale jest wskazówką, co mamy robić, gdzie się znajdować, żeby panowie Haiderowie przestali pisać "historję" Polski.

Zarówno Czechosłowacy, jak i Jugosłowianie mają wśród Niemców podobnych piewców swoich historii, a wnioski płynące z tych lekcji powinny prowadzić do tego, żeby zbiorowej napaści połączonych państw niemieckich, przeciwstawić połączone siły z naszej strony.

From the moment when the Soviets were drawn into the war a shadow seemed to fall on federational activities and the ambitions of the diplomatic cabinets were revived. However, Russia has such a tremendous task in the Euroasiatic continent that it is to be doubted whether she is likely to be interested in anything beyond cordial friendship with the bloc of Slav States which are related to her. Moreover, this bloc, if it is to extend over the broader area from the Baltic to the Adriatic, would close the way once and for all to German penetration to the East, which has always threatened both us and Russia.

But the Germans, above everybody, do not wish such a union of States in Europe to be achieved.

For centuries they have cut Poland off from the Baltic, encircled Czechoslovakia, grounded their position firmly in Hungary, and now, with the help of Mussolini, they are seizing Yugoslavia. They are trying to drive a wedge into the Slavonic States in order to prevent the *Drang nach Osten* becoming a thing of the past.

All the deductions of German "scientists," both before the war and at the present time, aim at proving the fluidity of the eastern frontiers, through which German culture is alleged to have gone to the East: all other historical phenomena which are a negation of German eastern expansion, regardless of what country they concern, do not suit German science at all.

Thus, for example, when they discuss our history, they even manage to draw the conclusion from it that the great Poles also accord with their theories; a certain Herr von. R. Haider selected two personalities which he was good enough to praise: Kazimierz the Great and Piłsudski.

In Haider's book "Warum musste Polen Zerfallen" (Zentralverlag der NSDAP, Franz Eher Nachf. GmbH, Berlin, 1940) there are interesting sentences like this:

"Kazimierz the Great wisely sought to shorten the frontiers of the State to a size in accordance with the living forces of his people. Having a wise understanding of the actual state of things, that the Polish nation is *ein Binnenvolk*, Kazimierz the Great resigned from his ancestors' great ambition, the Baltic."

And again:

"Kazimierz saw that Poland's future did not lie on the Baltic, nor in Silesia, nor on the Oder, but *in the east* and on the Black Sea."

So we have had to wait a couple of hundred years in order to hear from von Haider wherein the greatness of Kazimierz the Great really lay. He even forgives him for taking in the Jews, and it pleases him very much that he resigned from everything and withdrew to the East in order to make room for the Germans. In a word, von Haider only sees everything that German science wants to see and presents one of the greatest kings of Poland in a false light without further ado!

Where Piłsudski is concerned he is more cautious (for it is possible to check the authentic facts). He kindly compares him to Kazimierz the Great, for:

"Piłsudski, too, did not take seriously the idea of access to the sea (*Drang zum Meer*), conceived by Dmowski and his adherents."

Naturalnie, że po rozbięciu Niemiec po tej wojnie moglibyśmy my Polacy sami prowadzić swój byt niepodległy, ale wtedy odstępując od tradycji unijnej będziemy słabymi uczniami historii, podanie zaś sobie rąk od Bałtyku po Jadran będzie fundamentem pokoju w tej części Europy, a przez to może nawet i od Moskwy po Londyn.

J. Grzywiński.

## MOUNTSTUART DRY DOCKS LTD.

znajdują się w :

**CARDIFF,  
BARRY,  
NEWPORT,  
AVONMOUTH**

## Polskie Rybołówstwo Morskie

### Próba prognozy i zarys zadań

Wojna musi się kiedyś skończyć, ale im dłużej będzie trwała, tym większe spowoduje wyniszczenie terenów żywicielskich i ogólne wyczerpanie zasobów żywnościowych. Apropozycja kolosalnych mas ludzi, zajętych bądź samą walką, bądź czysto wojenną produkcją, jest już dzisiaj sprawą tak dalece ważną, że przybiera znaczenie czynnika rozstrzygającego o zwycięstwie. Jeżeli więc inne względy nie zahamują dość weześnie biegu obecnych zmagają, to koniec ich równoznaczny będzie z faktycznym wygłodzeniem strony słabszej. Nikt z nas nie ma powodów wątpić, że terytorium Polski leży w orbicie działania tej właśnie strony — oznacza to, że pokój zastanie obecnie już ogłodzoną Polskę w stanie kompletnego wyczerpania żywnościowego, a wówczas każda ilość żywności ratować będzie egzystencję mas naszej ludności.

Wobec takich perspektyw jasnym jest, że powojenne rybołówstwo morskie, jako bogate źródło dostawy dóbr spożywczych, zawczasu zasługuje na szczególną uwagę.

Rybołówstwo to miało pierwszorzędne znaczenie dla szeregu krajów i przed wojną. Dość wspomnieć Japonię z jej 50 kg. normą spożycia ryb morskich na głowę, Anglię — 25 kg., Niemcy — 12,5 kg. na głowę itd.

W Polsce spożycie to wynosiło tylko około 2,5 kg. na głowę i wyrażało się w absolutnej cyfrze około 90.000 ton rocznej konsumpcji ryb morskich. Była to norma stosunkowo niska; ciekawą będzie zatem rzeczą — dla naświetlenia niewątpliwego jej wzrostu w okresie powojennym — zobaczyć, jakie czynniki decydowały dotąd o jej rozmiarach.

Wielkość spożycia ryb morskich każdego kraju zależy w pierwszym rzędzie od stanu rozwoju jego rybołówstwa. Nasilenie zaś tego rozwoju jest warunkowane :

Rudolf von Haider calls everything greatness which accords with his ideas, for he is a typical representative of Germanism, but what pleases him does not please us. It does not please us, but it is a pointer to what we have to do and where we have to be to prevent any von Haiders writing "Histories of Poland" in future.

Both the Czechoslovaks and the Jugoslavs can find similar "singers" of their history among the Germans and the conclusions resulting from these lessons ought to lead to collective invasions by the united German States being opposed by united strength on our side.

Naturally, after the Germans have been defeated in this war, we Poles might carry on our independent existence by ourselves, but in doing so and in deviating from the traditional idea of federation we should be poor pupils of history, while to take hands from the Baltic to the Adriatic would be to lay the foundations of peace in that part of Europe, and perhaps even from Moscow to London.

J. Grzywiński.

## Polish Deep-sea Fishery

### A forecast and outline of problems

One day the war must come to an end, but the longer it lasts, the greater will be the destruction of the areas of production and the general exhaustion of food supplies. To feed the colossal masses of the people, engaged either in the fighting itself, or in war production, has already become a task so important that it is assuming the proportions of a factor which will be effective in deciding the victory. If, therefore, the struggle is not stopped in time for other reasons, it will end in the actual starvation of the weaker side. None of us has any reason to doubt that it is within the area affected by that very side that Poland lies, which indicates that peace will find Poland, already starving, in a state of complete exhaustion as regards food supplies, and then whatever food can be obtained will help to save the masses of our people.

In view of such a prospect, it is clear that post-war deep-sea fishery, as a rich source of food supply, deserves timely and detailed consideration.

Deep-sea fishery was of foremost importance to a number of countries before the war. It is sufficient to mention Japan, with her standard of consumption of 50 kg. of deep-sea fish per head, Great Britain, with 25 kg., Germany with 12.5 kg., etc., to show to what extent this was the case.

In Poland the consumption of deep-sea fish amounted to only about 2.5 kg. per head; expressed in absolute figures the yearly consumption was about 90,000 tons. This was a comparatively low standard; it may be interesting to see—in order to explain the increase which will undoubtedly take place after the war—what were the factors which have decided its extent up to now.

The scale of the consumption of deep-sea fish in

- a) posiadaniem dogodnych wybrzeży, niezbyt odległych od wydajnych terenów połowowych,
- b) naturalną zasobnością kraju w środki spożywcze.

Ze względu na położenie geograficzne tereny rybołówcze Polski dzielą się na dwie zasadnicze strefy: wód zamkniętych i otwartych.

Pierwsza z nich — to obszar Bałtyku, należący pod względem wylowu do najbardziej może urozmaiconych wód świata (szproty, śledzie, dorsze, liczne odmiany płastug, węgorze, łososie itp.). Jest to teren połowów "domowych", przybrzeżnych i dalszych. Rybołówstwem tym trudniło się ostatnio około 2000 rybaków, rozporządzających flotyllą około 200 kutrów i łodzi motorowych, i około 700 łodzi zwykłych. Połow ich wynosił około 2500 ton rocznie, wartości około 1.200.000 zł.

Druga — to obszar Morza Północnego, wód do niego przyległych i dalszych obfitych w ryby terenów oceanicznych. Jest to strefa połowów dalekomorskich — śledzi i wielu odmian t.zw. ryb "białych" (nie-nacechowanych naogół zbytnio oleistością składu tkanki). W dziale tym czynne były cztery przedsiębiorstwa połowowe, rozporządzające 20 lugrami, 10 trawlerami łowiły one około 10.000 ton rocznie, wartości około 6.000.000 zł.

Obydwa scharakteryzowane wyżej działy naszego rybołówstwa morskiego, pracowały w stosunkowo trudnych warunkach pionierskich z uwagi na to, że musiały rozbudowywać się od podstaw na odzyskanym przez Polskę, w roku 1920, zbyt szczupłym i kompletnie niezainstalowanym wybrzeżu morskim. Wybrzeże to nie posiadało żadnego większego portu, a połączenie jego z resztą kraju ograniczało się do żadną miarą nieuzasadnionej formy "korytarza", wyciętego z organicznie łączącego się obszaru Polskiego Pomorza i Prus Mazurskich.

Utrudnienia te przyczyniły się w pierwszym rzędzie do tego, że wskazana powyżej norma spożycia ryb morskich w Polsce wzrastała bardzo wolno. Że norma ta mogła i powinna być wyższą, świadczy fakt istnienia u nas nieustannego przywozu ryb morskich, w pierwszym rzędzie śledzi, w stanie zasolonym i świeżym. W roku 1938 przywóz tego produktu wyniósł 62.000 ton, wartości 22.000.000 zł., co stanowiło około 2% ilości, i tyleż niemal wartości, całego naszego importu towarów, a w przybliżeniu 25% naszego importu dóbr spożywczych. Pozycja bądź co bądź poważna.

Widać z tego, że nawet przy dużej zasobności środków wyżywienia, jaką każdy kraj rolniczy w zasadzie posiada, w całokształcie obrotu aprowizacyjnego takiego kraju doniosłą rolę odgrywa konieczność wymiany lub uzupełniania rozporządzalnych środków spożycia innymi, dodatkowymi.

Wiemy ponadto, że aprowizacja Polski, pomimo jej zasobności i pozornej wystarczalności w tym względzie, nie dorównywała w rzeczywistości poziomowi odżywczemu ludności wielu krajów. Szacuje się, że mieszka-

every country depends first and foremost on the extent to which its fisheries are developed. However, an increase in that development is in turn dependent on:

- (a) the possession of a favourable coast, not too distant from the productive fishing grounds;
- (b) the country's natural resources of food.

On account of her geographical position, Poland's fishing areas consist of two sections: enclosed, and open waters.

The first is the Baltic, which is perhaps, as far as catches are concerned, one of the most varied waters in the world, yielding sprats, herring, cod, various kinds of flat fish, eels, salmon, etc. This is the area of the "home" fishing grounds, both coastal and distant. About 2,000 fishermen were employed recently in these fisheries, with a fleet of about 200 smacks and motorboats, and about 700 ordinary boats. Their catches amounted to some 2,500 tons per annum, valued at about 1,200,000 Zł.

The second is the North Sea, the waters connected with it, and the more distant ocean fishing grounds, yielding very rich catches. This is the distant deep-sea fishery section, from which are obtained herring and various kinds of white fish (not containing very much oil in their tissues). Four fishery firms were engaged in this business, with 20 luggers and 10 trawlers at their disposal. They brought in about 10,000 tons yearly, valued at about 6,000,000 Zł.

Both the above sections of our sea fishery were worked under comparatively difficult pioneering conditions, on account of the fact that they had to be built up on the foundations of the too narrow sea coast, completely lacking in installations, gained by Poland in 1920. On that coast there was no large port and its link with the rest of the country was limited to the "corridor," the existence of which in its actual form was in no way justified, as the adjacent territories of Polish Pomorze and East Prussia belonged to it originally.

It was chiefly due to these difficulties that the amount of sea fish consumed in Poland increased very slowly. That the standard could have been, and ought to have been, higher, is shown by the fact that there was a continuous import of sea fish into Poland, chiefly herrings, both salted and fresh. In 1938 imports of these products amounted to 62,000 tons, valued at 22,000,000 Zł., which represented 2% of the quantity and almost the same of the value of the whole of our imports of goods, and about 25% of our imports of foodstuffs. Quite an imposing item.

It may be seen from this that even with the large sources of food supply which every agricultural country possesses, it is often necessary to exchange or augment the available supplies to a considerable extent.

Moreover, we know that the standard of feeding in Poland, in spite of her resources and apparent self-sufficiency in that respect, was not equal in actual fact to that enjoyed by the populations of many other countries. It is estimated that the Polish citizen only

niec Polski spożywał średnio tylko  $\frac{3}{4}$  tego, co stanowiło przeciętną normę wyżywienia dla mieszkańca krajów uprzemysłowionych. Ponieważ zaś w krajach tego typu (jak Anglia, Francja, Belgia, Holandia, i niewątpliwie Niemcy) ryba morska jest jednym z podstawowych składników wyżywienia, to i w Polsce, przy wyrównaniu ukrytej niedokonsumpcji, produkt ten zająć winien równie poczesne miejsce.

Zdaje się być nieuniknionym, że po obecnej wojnie nawet wybitnie rolnicze, lecz populacyjnie silne narody wejdą również i na drogę rozwoju przemysłowego, jako fundamentalnej zasady kreowania obrotów gospodarczych na szeroką skalę. Polska wchodziła już na tę drogę jeszcze przed wojną, a mając po temu wszelkie dane i powody, znów się na niej znaleźć musi. Przystosowanie jej standardu konsumpcyjnego do pełnej normy przyjdzie wówczas automatycznie, a jej zasobność wyżywieniowa przekształci się może w faktyczny niedobór. Będzie to "zdrowy" głód, głód człowieka, posiadającego środki na pełne jego zaspokojenie.

Jest to jednak prognostyk na dalszą metę. Za nim do tego przyjdzie czeka nas bezpośredni okres powojenny, nacechowany, jak już zaznaczyliśmy, ogólnym wyczerpaniem zasobów. Siłą rzeczy będzie to jednocześnie okres gwałtownych zmian w kierunkach produkcji, okres przestawień i przystosowań wytwórczych.

Fala ta obejmie i rybołówstwo morskie. Powołane do wydajniejszych niż normalnie dostaw surowca będzie ono musiało adaptować na nowo swoje urządzenia i statki znacznie zatrudnione obecnie w dziedzinie wysiłku zbrojnego, oraz instalować i budować nowe.

Ten okres rekonstrukcji będzie dla polskiego rybołówstwa wyjątkowo trudny z uwagi chociażby na to, że jego przedwojenny aparat wytwórczy nie był wystarczający: brakowało mu dostatecznej ilości sił fachowych, statków, baz i urządzeń portowych, oraz należyce rozwiniętego przetwórstwa rybnego. W tych warunkach pokrywało ono własnym produktem zaledwie około  $\frac{1}{4}$  całości naszego spożycia ryb morskich. W okresie zaś powojennym przejściowo bodaj stosunek ten przechyli się jeszcze bardziej na rzecz importu tych ryb, głównie z połowów angielskich. Nie będzie to jednak rzeczą złą, tak ze względu na wyczerpanie żywnościowe kraju, jak i na fakty, że wszelkie zwiększone spożycie ustala potrzeby i wzbudza popyt długofalowy, stwarzając tym samym przyszyły rynek dla produktów własnych.

Reasumując dochodzimy do wniosku, że przed powojennym rybołówstwem morskim Polski już obecnie zarysowuje się szereg konkretnych zadań, takich jak:

- 1) sprawa rozszerzenia posiadanych wybrzeży i baz rybackich celem usunięcia dotychczasowych wadliwości w tym względzie —
- 2) problem kilkakrotnego powiększenia flotyli rybackiej głównie dalekomorskiej, stosownie do niewątpliwego wzrostu zapotrzebowania na ryby morskie —
- 3) zagadnienie rozszerzenia urządzeń portowych, składowych i transportowych, w myśl przewidywań

consumed, on an average, three-quarters of what was the average standard of consumption for citizens of industrialised countries. However, since in countries of that kind, e.g., Great Britain, France, Belgium, Holland and, undoubtedly, Germany, sea fish is one of the basic items of food. In Poland, too, in order to balance the concealed under-consumption, this product should take an equally important place.

It seems to be unavoidable that after the war even the countries which are agricultural, but which have an expanding population, will likewise go the way of industrial development, in order to strengthen their position in the international market. Poland had already begun to take that road before the war; as the general conditions seem to push her on to it, she will be forced to take it once again. Her standard of consumption will then be brought automatically to the full level, and her food resources may then be turned into an actual deficiency. This will be a "healthy" hunger, the hunger of a man who has the means to satisfy his needs to the full.

This is, however, a very long-sighted view. Before we come to that we must pass through the immediate post-war period, which will be characterised, as we have already said, by a general exhaustion of supplies. By force of circumstance it will be, at the same time, a period of great changes in the utilisation of production resources, a period of alterations and adaptations.

These changes will also affect deep-sea fishery. Once again these fisheries, called upon to supply a larger amount of fish than formerly, will have to adapt their installations and ships, now used to a great extent in the war effort, and also build new ones.

This period of reconstruction will be exceptionally difficult for the Polish fisheries, if only on account of the fact that their pre-war equipment was insufficient; they lacked qualified men, ships, bases and port installations, and the fish industries were insufficiently developed. Under these conditions, they covered with their own supplies scarcely one-quarter of the whole consumption of sea fish. In the post-war period—for a short time at least—conditions will favour the import of fish, chiefly from the British fisheries. This will not be a bad thing, though, both on account of the exhaustion of food supplies in Poland, and because of the fact that any increase in consumption awakens a wide demand which is likely to last, creating at the same time the market for the country's own products in the future.

Thus we come to the conclusion that a number of concrete problems confronting Poland's post-war deep-sea fishery may already be noted:

- (1) To extend the coasts and fishing bases, with a view to removing the deficiencies felt hitherto in this respect;
- (2) To increase the fishing fleet, particularly the deep-sea fleet, several times over, so as to meet the undoubted increase in the demand for sea fish;



W BIRKENHEAD.” — “PŁYWAJĄCA SZKOŁA KADETÓW.” — “PIERWSZE WYPRÓBOWANIE MŁODOŚCI W BURZLIWEJ ŻEGLUDZE.”

A pod tymi tytułami “Echo” z Liverpool u pisze.

— Elegancki żaglowy okręt trzymaszutowy, z romantyczną historią, stoi w West Float, w Birkenhead.

— Jest to bark “Lwów” (polska nazwa Lembergu) i jest pierwszym i jedynym okrętem ćwiczebnym Rządu Polskiego dla kształcenia przyszłych oficerów handlowej marynarki polskiej.

— “Lwów” został zbudowany u Clovera, Birkenhead, w roku 1868, dla linii Broklebank i został nazwany imieniem “Chinsura.” Następnie został własnością pewnej firmy rotterdamskiej, która nazwała go “Nest” i nareszcie, gdy Polacy przyszedli znowu w posiadanie swej ziemi i postanowili rozwinąć własną marynarkę handlową, okręt został nabyty przez nich, aby służyć jako pływająca szkoła kadetów.

— Nazwa “Chinsura” jeszcze widnieje na kolrowrocie, lecz okręt uległ licznym przeróbkom od czasów swych merseyskich dni, ażeby służyć dzisiejszemu swemu przeznaczeniu.

— Posiada dwa 180-konne motory, ażeby wyjść ze strefy ciszy, lecz pod dobrym powiewem wietrzyka płynie dumnie pod żaglami. Z rozwiniętymi wszystkimi żaglami “LWÓW” jest przepiękny.

— Załoga jego liczy trzydziestu marynarzy, prócz tego pięćdziesiąt chłopców, od siedemnastu do dwudziestu lat, znajduje się na jego pokładzie dla ćwiczeń, licząc w tem dziesięciu, którzy specjalnie ćwiczą się na mechaników okrętowych.

— Aż do czasu, gdy Polska otrzyma port, który będzie jej wyłączną własnością, Gdańsk jest ojczystym stanowiskiem kotwicznym “LWOWA.”

— Jest to pierwsza dalsza podróż szkolnego okrętu i kadeci doznali swych pierwszych doświadczeń w żegludze praktycznej podczas burzliwego stanu pogody.

— Gdy “LWÓW” zawinął do Birkenhead 11 b.m., opuściwszy Gdańsk 26 sierpnia b.r., rozniosła się na brzegu pogłoska, że jest to okręt bolszewicki, mający na pokładzie oddział zwarjowanych leninitów, lecz sprawa się wkrótce wyjaśniła i ruchliwi Polacy (genial Poles) wyniosą ze sobą przyjemne wrażenia z pobytu w krainie rzeki Mersey, którą opuszczają jutro.”

Tyle “Żeglarz Polski” pisał o pierwszej podróży “Lwowa” w swym sierpniowym numerze z 1922 r.

W dwa miesiące później to samo pismo zamieściło wyjątki z listów kierownika nauk na “Lwowie,” Mamerta Stankiewicza, późniejszego kapitana M.S. “Pilsudski,” który zmarł śmiercią marynarza na początku opecenej wojny, gdy 26 listopada 1939 r. “Pilsudski” został storpedowany w pobliżu wysp brytyjskich. Owe fragmenty listów ś.p. Kpt. Mamerta Stankiewicza z “Żeglarza polskiego” zawierają parę dalszych szczegółów o pobycie żaglowca “Lwów” przed 20 laty w Birkenhead i Liverpool :

Oto fragmenty listów Kpt. Stankiewicza :

— . . . Po wykonaniu wszystkich przygotowawczych robót w Gdyni, weszliśmy znowu do portu w Gdańsku, gdzie zaczęto ładowanie drzewa, zakończone dnia 24 sierpnia. Wyruszyliśmy w sobotę 26 sierpnia, a w nocy na 11 września przybyliśmy do ujścia rzeki Mersey, skąd pozostawało jeszcze 17 mil do Liverpool i Birkenhead . . .

— . . . Podczas pobytu w Birkenhead udało mi się uzyskać pozwolenie od dwóch największych kompanii linii pasażerskich “Cumard Line” i “White Star Line” na zwiedzenie ich statków i chociaż, wobec zlej pogody, nie udało się pokazać tego wszystkim uczniom i kandydatom, to jednak większa ich część miała tę sposobność. Obecnie uzyskałem również zgodę p. inż. Molteni, Polaka, zamieszkałego w Birkenhead i Anglii od 25 lat i doskonale znającego stosunki w Anglii, na zrobienie u nas na statku odczytu popularno-historycznego o Anglii wogóle i o

for the Brockland Line and was christened the ‘Chinsura.’ Later she was taken over by a Rotterdam firm, who changed her name to ‘Nest,’ and finally, when the Poles came into possession of their country again and began to develop their own Merchant Marine, they bought the ship to serve as a floating cadet school.

“The name ‘Chinsura’ may still be read on the wheel, but since her Merseyside days the ship has undergone many transformations in order to be suitable for her present service.

“She is fitted with two 180 h.p. engines, in order to get out of calms, but in a good wind she moves proudly under canvas. With all her sails set the “Lwów” is most beautiful.

“Her crew consists of 30 sailors; besides these there are 50 youths aged from 17–20 on board her for training, among them ten who are receiving special instruction as ship’s engineers.

“Until Poland receives a port which is hers exclusively, the ‘Lwów’s’ home port is Gdańsk (Danzig).

“This is the first long voyage to be made by the training ship and the cadets had their first experiences of practical seamanship under very stormy weather conditions.

“When the ‘Lwów’ reached Birkenhead on the 11th instant, having left Gdańsk on August 26th, the rumour went round on shore that she was a Bolshevik ship with a detachment of mad Leninites on board, but the matter was soon cleared up and the genial Poles will take away with them very pleasant impressions of their stay on Merseyside, which they are leaving to-morrow.”

That is what the “Żeglarz Polski” wrote in its issue of August, 1922, about the “Lwów’s” first voyage.

Two months later, the same paper published excerpts from letters written by the Director of Studies on the “Lwów,” Mamert Stankiewicz, later Captain of the “Pilsudski,” who died a seaman’s death at the beginning of this war, on November 26th, 1939, when the “Pilsudski” was torpedoed off the British Isles. These fragments from Captain Mamert Stankiewicz’s letters reveal a few further details about the arrival of the sailing ship “Lwów” at Birkenhead 20 years ago. Here they are :—

“After all preparatory work having been carried out at Gdynia, we returned to port at Danzig, where a cargo of wood was loaded. This was finished on August 24th. We sailed on Saturday, August 26th, arriving on the night of September 11th at the entrance to the Mersey, from where it was still another 17 miles to Liverpool and Birkenhead.

“During our stay in Birkenhead I succeeded in getting permission from two of the largest passenger lines, the Cumard and the White Star Lines, to visit their ships and, although they could not be shown to all the cadets on account of bad weather, most of them had the opportunity. Now I have also gained the agreement of Mr. Molteni, a Polish engineer who has lived in Birkenhead and other parts of Britain for the past 25 years and who knows the conditions well, to give a general historical lecture about Great Britain in general, and Liverpool and Birkenhead in particular, on board our ship. This lecture is to be given to-morrow. At the moment we are loading salt, which we are to ship to Aalborg in Denmark, so the cadets will have the opportunity of seeing yet another country.

“To-day, September 24th, after a fortnight’s stay in Great Britain, having finished loading 700 tons of salt and taken on board a full supply of fresh water, we began to put out from dock into the Mersey about noon.”

Attention must be drawn to the fact that this simple, report-like letter, written, it must be recalled,



*On the deck of the "Lwów"*

Liverpool i Birkenhead w szczególności i odczyt ten ma się odbyć właśnie jutro. Obecnie ładujemy sól, którą mamy przewieźć do Aalborga w Danii, a więc uczniowie i kandydaci będą mieli sposobność poznać jeszcze jeden kraj . . .

— . . . Dnia 24 września, po dwu-tygodniowym pobyciu w Anglii, po zakończeniu ładowania 700 ton soli i po przyjęciu pełnego zapasu słodkiej wody, koło południa zaeźliśmy wychodzić z doku na rzekę Mersey . . .

## “GWAŁTU, CO SIĘ DZIEJE” NA POLSKIM STATKU

W pierwszy dzień Świąt Bożego Narodzenia kobiety objęły “rządy” na jednym z polskich liniowców pasażerskich. Trzeba przyznać, że kapitan, jak mógł, opierał się temu i tłumaczył, że to nie ma wielkiego sensu i żeby . . . przedstawienie odwołać, ponieważ każdy woli zejść na ląd, niż oglądać teatr na statku.

Okazało się jednak, że nie każdy, widownia bowiem była pełna i “Lotnicza Czółwka Teatralna” miała duże powodzenie.

Grano komedię Fredry “Gwałtu, co się dzieje.” Historia krótkotrwałych rządów kobiet w Osieku spotkała się z gorącym przyjęciem. Biednym mężom, poprzebieranym w spódnice zmuszonym do “prae domowych” widownia okazywała naprawdę szczerze współczucie.

“Modlitwa Konrada” Wyspiańskiego w dyskretnym ujęciu p. Skwierczyńskiego wniosła na salę powiew uczuć głębszych, tkwiących zawsze na dnie duszy marynarskiej pod zewnętrzną powłoką beztrojski.

Akt następny — zbiórka na Polaków w Rosji, która przyniosła rekordową sumę ponad 25 funtów, obnażyła inną cechę charakteru marynarskiego — wrażliwość na niedolę ludzką i ofiarność. Wśród ofiar nie brakowało i papierków jednofuntowych.

Po przedstawieniu udobruchany kapitan przyznał, że jednak — “miało sens”, podziękował artystom za przedstawienie i zachęcał ich do licznych nawrotów.

Przedstawienie odbyło się z inicjatywy nowoutworzonego w Ministerstwie Prze-

in 1922. contains two facts which are specially interesting to-day. For the preparatory work for her first voyage the “Lwów” was taken to Gdynia, where there was still no port at that time (work was begun on building the port at Gdynia in April, 1923) and that on her first training voyage the “Lwów” also carried a cargo of wood and on the return voyage a cargo of salt. So, even then, when the Polish Merchant Marine was still not in existence, and when scarcely a fraction of Polish foreign trade went by sea—and if it did, then on foreign ships and through foreign ports—the Polish training sailing ship, the cradle of the first officers of the Polish Merchant Marine, was opening the way for Polish maritime trade, which later on developed so well, and for the ships of the Polish Merchant Marine which later voyaged not only to Birkenhead and Liverpool, but to many other ports of Great Britain and the whole world.

Należy zwrócić uwagę, że ten prosty, sprawozdawczy list, pisany — przypominamy to — w 1922 r., zawiera dwa specjalnie dziś interesujące fakty. Że prace przygotowawcze do pierwszej podróży “Lwowa” prowadzono w Gdyni, która wówczas portu jeszcze nie posiadała (prace nad budową portu gdyńskiego rozpoczęto w kwietniu 1923 r.) i że “Lwów” w swą pierwszą podróż szkolną zabrał także . . . ładunek drzewa, a z powrotem ładunek soli. Już wtedy więc, gdy Polska Marynarka Handlowa jeszcze wogóle nie istniała, gdy zaledwie maleńka cząsteczka polskiego handlu zagranicznego szła drogą morską i to w dodatku na obcych statkach i przez obce porty — polski żaglowiec szkolny, kolebka pierwszych zastępów oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, torował drogę polskiemu handlowi morskemu, który później tak dobrze się rozwinął, oraz statkom Polskiej Floty Handlowej, które potem zawijały już nie tylko do Birkenhead i Liverpool, ale również do wielu innych portów Wielkiej Brytanii i całego świata.

mysłu, Handlu i Żeglugi referatu oświatowego.

Artystki i artyści w dniu 24 grudnia zasiedli do wspólnej Wili wraz z oficerami i załogą statku. Goście z ładunku delektowali się doskonałą, prawdziwie polską kuchnią i smakowitościami z Algieru, a ludzie z morza — piosenkami polskimi w miłym wykonaniu p. Danuty Grzymskiej.

Kapitan, składając załozdze życzenia świąteczne, stwierdził, że chmury się już przecierają i jasność dnia wolności się zbliża. Odczytano życzenia od Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Dyrektora Departamentu Morskiego, p. Moźdżeńskiego i brytyjskiego Ministra Transportu Wojennego, przedstawiciel zaś Ministerstwa złożył załozdze życzenia w imieniu p. Ministra Kwapińskiego. A. D-s.



Król angielski Jerzy VI przesłał załogom statków flot handlowych i rybołówstwa morskiego następujące życzenia świąteczne:

“W dniu tego święta Pokoju, w pełni wojny światowej, przesyłam Wam wiele najlepszych życzeń i modłę się — dobrze Wam znanymi słowami — abyście ze statkami Waszymi, na których służycie, mogli bezpiecznie powrócić, by radować się dobrobytem Kraju, dobrobytem, który będzie owocem Waszej pracy.”

Z okazji Bożego Narodzenia i Nowego roku 1943 Pan Prezydent R.P. polecił przekazać załogom statków Polskiej Marynarki Handlowej następujące życzenia:

“Z okazji Bożego Narodzenia i Nowego Roku ślę serdeczne życzenia Polskiej Marynarce Handlowej i Rybołówstwa Morskiego, która w minionym roku nie tylko dzielnie kontynuowała nieubłaganą walkę z wrogiem, ale nadto okryła swą banderę glorią, która dotychczas nigdy jeszcze nie była udziałem Polskiej Floty Handlowej. Oby również Nowy Rok przyniósł Wam dalsze powodzenia, które zbliżą dzień Waszego pełnego chwały powrotu do wolnych od wroga portów polskich na Bałtyku oraz Waszych rodzin.”

*Władysław Rączkiewicz.*

Na prośbę Kongresu Stanów Zjednoczonych, prezydent Franklin D. Roosevelt przesłał Zjednoczonym Narodom życzenia, w których m. in. mówi:

“W głębokim i trwałym poczuciu wdzięczności Kongres Stanów Zjednoczonych zwrócił się do mnie wspólną rezolucją o przekazanie w imieniu narodu amerykańskiego Sojuszniczym Siłom Zbrojnym i Służbom Pomocniczym na lądzie, na morzu i w powietrzu, oraz ich rodzinom, najlepszych życzeń świątecznych, z gorącą wiarą w rychłe i zupełne zwycięstwo oraz trwałą pokój . . .”



## Życzenia WALCZĄCYM NA MORZU



Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi, p. *Jan Kwapiński*, wygłosił w przeddzień Bożego Narodzenia przez radio przemówienie w którym m. in. powiedział:

“Z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku przesyłam polskim pracownikom morza serdeczne życzenia i dzielę się ze wszystkimi symbolicznym opłatkiem. Szczególnie gorące życzenia przesyłam w imieniu Kraju i w imieniu własnym, tym, którzy niezależnie od świąt pełnią służbę na swych stanowiskach.

W roku minionym zapisaliście jeszcze jedną piękną kartę w dziejach naszej Marynarki Handlowej, w wspólnym wysiłku Zjednoczonych Narodów, reprezentując Polskę w wyprawach na Algier, Marokko, i Madagaskar. Nie zabrakło Was również na niebezpiecznym szlaku

północnym, który prowadzi do Rosji, dokąd wieźliście sprzęt wojenny przeciwko wspólnemu wrogowi . . .

Życzę Wam drodzy Przyjaciele, abyście byli świadkami rosnącej wielkości Polski na morzu, stworzonej przy Waszym współudziale. Życzę Wam z głębi serca jak najszybszego powrotu do Kraju i do Waszych rodzin . . .

Również w imieniu Polskiej Marynarki Handlowej przesyłam serdeczne życzenia Polskiej Marynarce Wojennej, z którą wspólnie pracujemy nad tym, by powrócić do wolnych portów Bałtyku.”

\* \* \*

Z tej samej okazji brytyjski Minister Transportu Wojennego, Lord Leathers, przesłał życzenia następujące:

“Jako Minister Transportu Wojennego przesyłam na święta Bożego Narodzenia wszystkim marynarzom Narodów Zjednoczonych najgorętsze pozdrowienia i życzenia od Narodu Brytyjskiego. Zdajemy sobie w pełni sprawę z trudów i niebezpieczeństw Waszego wysiłku. Podziwiamy Waszą wytrzymałość i odwagę i wiemy, jak wielki udział w zwycięstwie, które osiągniemy, zawdzięczać będziemy Wam. Życzę Wam wszystkim powodzenia.”

*Leathers.*

W rozkazie dziennym Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej złożył życzenia całemu personelowi:

Zbliżają się święta Bożego Narodzenia i Nowego Roku. Już po raz czwarty z rzędu spędzimy je poza Krajem zdala od bliskich nam osób, o los których ciągły niepokój nas trawi. Straszliwa niedola Kraju nakłada na każdego z nas moralny obowiązek przyczynienia się do skrócenia jego cierpień. My tu nie odczuwamy jarmza niewoli; jesteśmy wolni i szczęśliwi, że o wolność Ojczyzny walczyły

*(D.c. str. 14)*



(dokończenie ze str. 13)

możemy. Marynarka Wojenna zapisała już niejedną piękną kartę w historii udziału naszego w tej wojnie i poniosła niejedną ofiarę. Tak samo w przyszłości nie spoczniemy i nie cofniemy się przed żadnymi ofiarami dopóki Kraj nasz nie odzyska wolności.

Hartu ducha, niezłomnej woli i szczęśliwego powrotu do Ojczyzny — życzę całemu

mu personelowi Marynarki Wojennej.

Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej.  
ŚWIRSKI,

Wice-Admiral.

\* \* \*

Lord Woolton, brytyjski minister apro wizacji (Minister of Food) w przemówieniu do gospodyń domowych w dniu Bożego Narodzenia, powiedział m.in. :

## PRZEGLĄD PRASY

### WOJSKO POLSKIE O POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Oficerowie i marynarze polskiej floty handlowej zechcą napewno wiedzieć, co o nich sądzi wojsko polskie. Oto co m.in. pisał w dniu stycznia br. na łamach "Żołnierza Polskiego" z Glasgow p. (mf) po zwiedzeniu dwóch większych statków polskich :

... i tym razem pojechaliśmy do wojska. Tak, to stanowczo jest właściwie użyte słowo — wojsko. Bo, choć nie noszą battle-dressów, ani mundurów marynarki, są jednak żołnierzami w pełnym znaczeniu tego słowa. Cóż z tego, że ubrani są po cywilnemu — kto co ma, coż z tego, że tworzą różnobarwną, czasem "na oko" trochę niedyscyplinowaną gromadę. Najważniejsze, że walczą. Więc są żołnierzami.

Polska Marynarka Handlowa ma już na swym koncie tyle pięknych kart, tyle chlubnych zasług, tyle wspaniałe przeprowadzonych zadań, że nikt przecież nie mógłby jej zarzucić, że nie bierze czynnego, najczynniejszego udziału w wojnie.

Jedziemy z wizytą do żołnierzy z Marynarki Handlowej ...

Wizytę tę (mf) opisuje bardzo obszernie, kreśląc szkicowo dzieje obu naszych statków, na których przebywał. A opis ten kończy następująco :

Z żalem opuszczamy statki. Przez parę godzin żyliśmy innym życiem. Z szerszego świata. Powiało nam Kanadą, Indiami, Afryką. Powiało wielką przygodą, która stanowi dziś trzon życia tych ludzi.

Prowadzą mocne życie, pełne trudów, niewygód i niebezpieczeństw.

Ale spełniają doniosłą rolę. Ich cegiełka jest bardzo ważna. I za to należy się im szacunek.

### KOMUNIKACJA NA MORZU NAJWAŻNIEJSZA.

Znany rzeczniczek spraw morskich na terenie Izby Lordów oraz na łamach prasy brytyjskiej, Lord Hankey, pisze m.in. w "Sunday Times" z 3 stycznia br. :

Celem odpowiedniego przygotowania się do większych operacji wojennych na rok 1943, należało w ubiegłym roku przede wszy-

skim przetamać groźbę okrętów podwodnych. Budowa statków w 1942 r. była zwalniająca, ale ochrona statków nie. Sporadyczne bombardowanie stoczni okrętów podwodnych, ich fabryk pomocniczych w głębi lądu, baz operacyjnych okrętów podwodnych nie dało godnych uznania wyników. Niemcy stale jeszcze więcej produkują okrętów podwodnych, niż my im topimy. A straty naszej żeglugi handlowej były ciężkie. Mimo rekordowej produkcji statków, nasze straty w ciągu obecnej wojny więcej niż dwukrotnie przewyższają nowowyprowadzone tonaż. W 1943 roku więc nasze możliwości ofensywne będą w każdym wypadku przekraczać możliwości naszego transportu morskiego.

Swoje bolesne, a jednak uzasadnione uwagi Lord Hankey kończy :

Wojna obecna przekształciła się w wojnę na wyczerpanie. Rosja, drugi front, bombardowanie z powietrza, wojna gospodarcza, niepokoje w okupowanych krajach i propaganda — wszystko to odegra bardzo poważną rolę przy obalaniu Niemiec. Lecz możliwości przetrwania nas samych zależą wyłącznie od komunikacji morskiej i ona jest decydującym czynnikiem obecnej wojny.

### PLANY POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Najważniejszy organ żeglugowy Wielkiej Brytanii "Fairplay" wydał specjalny numer (z datą 7 stycznia br.), poświęcony przeglądowi żeglugi morskiej W. Brytanii i jej Sojuszników. Do tego ciekawego numeru "Fairplay" powrócimy później jeszcze kilkakrotnie. Teraz chcemy tylko wspomnieć, że "pracy polskiej marynarki handlowej i jej planom na przyszłość" pismo to poświęciło osobny obszerny artykuł, w którym m. in. czytamy :

Polacy nigdy nie zamierzali wyeliminować obcych wpływów ze swego handlu morskiego, jak to Niemcy usiłovali wzmóc. Każdy łatwo zrozumie nonsens takich dążeń. W rzeczywistości Polska Marynarka Handlowa przewoziła zaledwie 7% polskiego handlu zagranicznego, kierowanego drogą morską. Już choćby z tego tylko powodu jest bardzo ważne, aby Polska Flota Handlowa dalej się rozwijała, a w interesie W. Brytanii jest nawet koniecznością, gdyż dla niej ma duże znaczenie posiadanie sprzy-

"O jedną rzecz was wszystkich proszę. Wszystkich bez wyjątku. Gdy zasiądziecie do stołu świątecznego, zatrzymajcie się na chwilę i poproście Boga, by zachować tych dzielnych ludzi, którzy na statkach przemierzają morza, a którzy w roku bieżącym przywieźli Wam tak dużo żywności. Winni im jesteście nawet więcej niż modlitwę ..."

mierzenia z dostatecznie dobrze rozwiniętą flotą handlową. Dlatego też dążenia Polski do stworzenia narodowej floty handlowej, która w handlu morskim mogła odegrać odpowiednią rolę — należy uważać za usprawiedliwione i dlatego również zamiar Polski, zmierzający do zrealizowania jej przedwojennego planu, którym było wybudowanie floty handlowej o pojemności 650.000 B.R.T. — powinniśmy spotkać się ze zrozumieniem oraz poparciem ze strony Sojuszników ...

W końcowej części tego samego artykułu "Fairplay" czytamy :

Jedna rzecz jest pewna — że powyższe plany w żadnym wypadku nie są przesadzone. Muszą one być wykonane, jeśli Polska ma stać się zdrowym gospodarczo organizmem, na którym będzie można oprzeć bezpieczeństwo i dobrobyt państw Środkowo-Wschodniej Europy.

### WIZYTA MIN. KWAPIŃSKIEGO NA STATKU.

Bezpośrednio przed Bożym Narodzeniem Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi, p. Jan Kwapiński, odwiedził jeden z większych statków Polskiej Marynarki Handlowej. Min. Kwapiński przedyskutował z kapitanem, oficerami i delegatami reszty załogi pokładowej, maszynowej i hotelowej aktualne sprawy, związane z obecną pracą statku.

Przy tej okazji min. Kwapiński złożył całej załodze życzenia świąteczne i noworoczne. W okolicznościowym przemówieniu, min. Kwapiński przypomniał o strasznych warunkach, w których Kraj obecnie przebywa, walcząc mimo tego z okupantem, bez wytchnienia.

— "Ale mimo tej martyrologii — mówił min. Kwapiński — Kraj wciąż nasłuchuje wieści o Waszej działalności, cieszy się waszymi sukcesami i często nadsyła opinie, że spełniacie pożyteczną robotę, bo sławicie imię Polski ..."

Nawiązując do tego, min. Kwapiński zaapelował do oficerów i marynarzy statku, by nie zawiedli nadziei, pokładanej w nich przez Kraj i aby pełną poświęcenia pracą, wykonywaną w atmosferze solidarności, harmonii i wzajemnego poszanowania zbliżyli wielki cel, do którego przecież wszyscy bez wyjątku dążymy ...

## HANDEL SZWEDZKO-NIEMIECKI.

Szwecja wznowiła przerwana na początku wojny publikację danych o jej handlu zagranicznym. Dane te znajdujemy w "Manchester Guardian", w którym czytamy:

"... eksport szwedzki do Niemiec, który przedstawiał w 1939 r. wartość 369 milionów koron szwedzkich, wzrósł w 1940 r. do 491 mil. kr. szw., a w 1941 r. do 557 mil. kr. szw. Eksport Szwecji do Włoch wzrósł z 44 mil. kr. szw. w 1939 r. do 67 mil. kr. szw. w 1940 r., a do 94 mil. kr. szw. w 1941 roku.

Ciekawe, że "Oś" nie mogła, jakby chciała, wydobyc ze Szwecji towary za nic. Przeciwnie, import Szwecji z Niemiec i Włoch wykazuje poważne nadwyżki. "Manchester Guardian" pisze:

Nadwyżka importu Szwecji nad eksportem do Niemiec wynosiła w 1941 r. 313 milionów kr. szw., gdy w 1939 r. wynosiła tylko 251 mil. kr. szw. Nadwyżka importu nad eksportem do Włoch wynosiła w 1941 r. 32 mil. kr. szw., podczas gdy w 1939 r. nadwyżka ta była minimalna.

Jest prawdopodobne, że ceny za towary importowane były wyższe od eksportowych, tym niemniej odchylenia nie mogą być tak duże, by poważnie zmieniły powyższe dane.

"Manchester Guardian" podkreśla, że handel szwedzko-niemiecki rozwinąłby się obecnie bardziej, gdyby nie "trudności żeglugowe na Bałtyku" oraz — co jest bardzo ważne — brak tonażu. Pismo podaje, że n.p. w pierwszych ośmiu miesiącach 1942 r. eksport rudy żelaznej do Niemiec zmniejszył się o 40 milionów kr. szw., w porównaniu z poprzednim rokiem.

Również na temat handlu szwedzko-niemieckiego "Evening News" pisze:

Szwecja eksportuje do Niemiec szereg towarów, bezcennych dla niemieckiej maszyny wojennej. W pierwszych ośmiu miesiącach 1942 r. m. im. wywoziła tam 235.000 standardów różnego rodzaju drzewa tartego, 185.000 ton metrycznych celulozy, 35.000 ton papieru, 30.000 ton najwyższej wartości surowca żelaznej na węgiel drzewny, 35.000 ton produktów stalowych oraz prawie 6.000.000 ton bogatej rudy żelaznej.

Niemcy wzamian miały dostarczyć Szwecji w 1942 r. 5.700.000 ton węgla i koksu, tymczasem do końca grudnia ub. r. dostarczyły tylko około 3.800.000 ton. Niemcy w 1942 r. dostarczyły wprawdzie Szwecji obiecane ilości produktów stalowych, ale zato wciąż jeszcze zalegają z dostarczeniem 135.000 ton tych produktów za 1941 r.

Wreszcie należy wymienić, że bardzo ruchliwe obecnie stocznie szwedzkie dostarczają Niemcom spory tonaż statków handlowych, przede wszystkim dla towarowej żeglugi przybrzeżnej.

## POMOST ZE STATKÓW.

Na podstawie oficjalnych danych, "Evening News" pisze:

Jedna dywizja wojska potrzebuje 179.101 skrzyń na zapakowanie swego sprzętu, nie licząc prowiantu i medykamentów. Sprzęt ten waży 12.500 ton, a potrzeba dla niego: 1.216 wagonów kolejowych, albo 4.165 samochodów ciężarowych, Na przewiezienie tego ładunku, bez ludzi (oraz bez prowiantu i

medykamentów), potrzeba siedem 10.000 — tonowych statków.

Powyższe cyfry aż nadto mówią o olbrzymim znaczeniu tonażu morskiego w obecnej wojnie, a nadto dają w przybliżeniu pojęcie, jak wielkiego trzeba było wysiłku dla realizacji wyprawy na Algier i Marokko.

A jakiego wysiłku potrzeba będzie, aby wysłać na Kontynent 200 dywizyj, które mają przynieść Europie wolność?

## WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

Towarzystwo okrętowe "Swedish-American Line" otrzymało od rządu szwedzkiego koncesję na uruchomienie regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy Szwecją a Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych.

Związek Armatorów Szwedzkich zgodził się na propozycję wprowadzenia do szwedzkiej marynarki handlowej jednostek mundurow. Standardowe umundurowanie dotyczyć będzie czapki, marynarki i płaszcza, przy czym odznaki na czapkach również będą jednolite. Te kompanie okrętowe jednak, które dotychczas posiadały swoje własne guziki i odznaki na czapkach, będą je mogły zachować na nowych standardowych mundurach. Ewentualnie nawet, na nowych standardowych odznakach czapkowych będzie wolno umieszczać dodatkowo banderę danego towarzystwa żeglugowego.

Stocznia szwedzka "Lindholmen Yard" przekazała firmie "Svea Company" statek motorowy "Fylgia" (3.300 DWT) dla przewożenia owoców i mięsa.

Szwedzki port Lulea, na północnym krańcu Bałtyku, z którego Niemcy względnie bezkarnie przewożą rudy szwedzkie, zamarzał w roku bieżącym wcześniej niż zwykle, zmuszając tym Niemców do korzystania z niebezpiecznej drogi z Narviku.

Stocznia szwedzka "Kockums" spuściła na wodę okręt podwodny "Neptun" dla szwedzkiej marynarki wojennej. Inna stocznia szwedzka "Eriksberg", spuściła na wodę kontr-torpedowiec "Sundsvalf" o wyporności 1.125 ton, który również jest przeznaczony dla marynarki wojennej Szwecji.

Ekspertzi orzekli, że "Kieszonkowy" pancernik niemiecki "Admiral Graf Spee", który został zatopiony przez swą załogę u ujścia rzeki La Plata w grudniu 1939 r., warto wydobyc z wody, ale jedynie z przeznaczeniem na złom.

Parowiec estoński "Elna II", eksploatowany dotychczas przez żeglugę brytyjską na rachunek brytyjskiego Ministerstwa Transportu Wojennego, został przekazany rządowi sowieckiemu.

Motorowice "Fennis" (3.400 DWT), należące do firmy "Stockholms Rederi A.B. Svea", a w budowaniu przez "A.B. Finnboda Varv., Stockholm", odbył swą pierwszą podróż, udając się jako statek Międzynarodowego Czerwonego Krzyża do Kanady. "Fennis" jest jednym z czterech statków tego samego typu, budowanych dla "Stockholms Rederi A.B. Svea".

Stocznia szwedzka "Oresundsvarvet A.B." spuściła na wodę dla firmy "Rederi A.B. Svea" (Stockholm) motorowice "Karskar" (750 BRT), który jest jednym z serii specjalnych statków dla towarowej żeglugi przybrzeżnej. Statek zaopatrzonej jest w motor typu "Polar Diesel" (850 h.p.), który pozwala osiągnąć mu szybkość 11 i pół węzła. Bezpośrednio po spuszczeniu m.s. "Karskar" na wodę, na tej samej pochylni rozpoczęto budowę nowego statku tego samego typu. Jest to jeden z dowodów jak intensywnie pracują obecnie stocznie szwedzkie. Szkoda tylko, że sporo ich budowlń idzie do Niemiec.

Krażownik niemiecki "Koenigsberg", zatopiony przez bombowce brytyjskie u wybrzeży norweskich w kwietniu 1940 r., został podobno wydobyty z wody i znajduje się obecnie w porcie w Bergen, przycumowany do jednego nabrzeży do góry dnem.

Algot Johansson, fiński przedsiębiorca żeglugowy, uruchomił w Marichamni na wyspach Aalandzkich nową stocznia.

Stocznie szwedzkie są obecnie zasypywane zamówieniami. Linie okrętowe, przewidując dalszą wyższą cen, woła zainicjować statki już na parę lat naprzód, lecz po obecnym cenach. Z większych stoczn szwedzkich, stocznia "Gotaverken" buduje obecnie 27 statków o tonażu 340.000 DWT: "Eriksbergs Mek. Verk." 19 jednostek o tonażu 126.400 DWT; "Lindholmens Varv." 8 statków o pojemności 24.300 DWT; "Kockums Mek. Verk." 15 statków o tonażu 102.000 DWT. Pozostałe stocznie szwedzkie mają zamówienia 500.000 DWT. Znaczna część tych statków zostanie zaopatrzona w motory Diesla. Większość jednostek nie będzie wykończona przed 1944 rokiem.

Według oficjalnych danych, straty żeglugi szwedzkiej do końca października ub. roku wynosiły 434.680 BRT. W roku 1939 (wrzesień-grudzień) zginęło 21 statków (38.603 BRT), w 1940 roku 59 statków (154.310 BRT), w 1941 roku 33 statki (106.472 BRT), a w 1942 r., do 31 października, 37 statków (135.205 BRT). Najwięcej straciła "Brostrom" Lines (18 statków — 86.340 BRT), potem "A. B. Grangesberg, Oxelosund" (14 st. — 68.364 BRT), "A. B. Nordstjernan" (8 st. — 42.990 BRT), "A.B. Svea" (8 st. — 18.476 BRT) i "A.B. Svenska Lloyd" (10 st. — 13.158 BRT).

W dniu 1 listopada 1942 r. szwedzka flota handlowa posiadała 495 motorowców o pojemności 698.875 BRT i 718 parowców o tonażu 591.119 BRT. Dziesięć lat temu tonaż parowców szwedzkich wynosił 1.148.725 BRT a motorowców 548.492 BRT.

Szwedzki parowiec "Bojan" (1.273 BRT), który zatonął po zderzeniu z miną, został przez Niemców wydobyty z wody i przyholowany do Szczecina, gdzie zostanie zreperowany.

Szwedzka stocznia "Gotaverken" wykazuje znów bardzo poważne zyski; jej 8 proc. dywidenda została utrzymana.

Żaglowiec ćwiczebny szwedzkiej marynarki wojennej "Jarramas" odbywa wakacyjne wycieczki z uczniami szkół szwedzkich.

Szwedzkie towarzystwo okrętowe "Johnson Line" buduje na wszystkich swoich nowych motorowców poważną liczbę nowoczesnie urządzonej kabin pasażerskich.

Przewóz około 60 procent rudy szwedzkiej z Narviku do Niemiec odbywa się na statkach szwedzkich i duńskich.

Motorowice szwedzki "Remmaren" (5.100 BRT) wskutek zderzenia z miną zatonął u wybrzeży Norwegii z ładunkiem żywności dla Szwecji.

Stocznia "Gotaverken" dostarczyła towarzystwu okrętowemu "Grangesberg Oxelosund Co." motorowice "Sarek" do przewożenia rud (8.980 DWT); jego szybkość — 14 węzłów.

Aby zachęcić szwedzkich marynarzy do pracy na statkach, przewożących rudy z Narviku do portów północnych Niemiec, trzeba im płacić bardzo wysokie "bonus". Jak wiadomo, trasa od Narviku do północnych Niemiec znajduje się pod szczególną "opieką" brytyjskich bombowców.

W myśl porozumienia między szwedzkimi przedsiębiorcami żeglugowymi a rządem tureckim, statki szwedzkie będą znów przewozić zboże z Ameryki do Turcji.

Ekspertzi szwedzkiej marynarki wojennej twierdzą, że znaleźć zdecydowanie pewny sposób na zabezpieczenie statków i okrętów przed minami magnetycznymi. Nie wiadomo na czym ten sposób polega, wiadomo jednak, że brytyjscy ekspertzi dali sobie radę z minami magnetycznymi już w listopadzie 1939 r.

Na zarządzenie Niemców, wszystkie porty japońskie zostały zamknięte dla normalnej żeglugi. Mogą one być dostępne jedynie w wyjątkowych wypadkach.

Brytyjskie Ministerstwo Transportu Wojennego przekazało eks-amerykańskie parowce "Empire Steelhead" — rządowi grekiemu, a "Empire Dunlin" — rządowi norweskiemu.

Władze norweskie w Wielkiej Brytanii starają się przeszkolić możliwie jaknajwiększą liczbę marynarzy do obsługi dział na statkach norweskiej floty handlowej.

W St. Nazaire we Francji na "rachunek" niemieckiego towarzystwa okrętowego "Hamburg-South America", spuszczono na wodę statek towarowy "Olanda" (7.000 BRT).

Port w Archangielsku notuje wciąż nowe rekordy wydajności z statków.

Nowe, a raczej zreorganizowane, niemieckie towarzystwo okrętowe "Deutsche Amerika" przejęło m.in. wszystkie większe transatlantyckie linie "Hamburg-Amerika", "Nord-Deutsche Lloyd" i t.p. Otóż ciekawe jest, że na oficjalnej liście statków przejętych przez "Deutsche Amerika", nie znajduje się wielki statek pasażerski "Bremen". Czyżby to więc była prawda, że transatlantyk ten został "zlikwidowany" przez bombowce brytyjskie, czemu Niemcy długo i uparcie zaprzeczają?

Stocznia szwedzka "Goetaverken Yard" spuściła na wodę motorowiec "Sagat" (8.980 DWT), specjalnie do przewożenia rud.

Port niemiecki Bremen został zwolniony od obowiązków udziału w t.zw. "Pomocy Zimowej". Jako przyczynę podano... zniszczenie portu przez bombowce brytyjskie.

Berlin wreszcie przyznał, że jego baza wojenna w Emden została tak poważnie uszkodzona przez bombowce brytyjskie, iż należało przedsięwziąć zakrojona na większą skalę ewakuację ludności.

Rząd duński udziela pożyczki na pokrycie 60% kosztów budowy drewnianych motorówek przybrzeżnych.

Wielki francuski linowiec pasażerski "De Grasse" (18.435 BRT), zarekwirowany przez Niemców w 1940 r., został podobno zwrócony jego prawowitemu właścicielowi, znanemu towarzystwu okrętowemu "C.G.T." Ale wiadomo, co — wobec okupacji całej Francji — taki zwrot oznacza, zwłaszcza, gdy Laval gwarantuje współpracę z okupantami.

Niemcy złożyli cenzus naukowy, obowiązujący dotychczas kandydatów na oficerów niemieckiej marynarki wojennej.

Norweska marynarka handlowa otrzymuje 12 standardowych statków brytyjskich oraz 6 eks-amerykańskich parowców.

Sowiecki przemysł okrętowy zwiększył podobno w ciągu ostatnich trzech miesięcy swą produkcję o 20%.

Rząd sowiecki zakupił trzy amerykańskie parowce: "Coast Miller", "Odum" i "Depere".

Znajdujący się dotychczas pod kontrolą niemiecką parowiec norweski "Win" został unieruchomiony i zakotwiczony w jednym z portów szwedzkich, gdyż jego noweska załoga zdezerterowała i schroniła się na terytorium Szwecji.

Według oficjalnych danych, amerykański przemysł stoczniowy zatrudniał z końcem września 1942 r. 750.000 osób.

Powstało nowe hiszpańskie towarzystwo okrętowe "Bilbao Line", które zamierza wybudować flotę o pojemności 100.000 BRT!

Włoski transportowiec wojskowy "Capo Pino II" odbywał swą podróż z Dardanelli do Włoch "tylko" pięć miesięcy.

Nazwa "fregat" została wskrzeszona, a zastosowano je do nowego typu superkorwetek, budowanych obecnie w Kanadzie.

Problem opłat dzierżawnych za statki, które uległy rekwizycji, ma być znów poddany dyskusji ze względu na stały wzrost cen.

Z końcem września ub.r. na stoczniach w Indiach budowano około 300 mniejszych jednostek różnego typu dla marynarki wojennej.

Na stoczniach włoskich znajduje się podobno w budowie 75 statków o ogólnej pojemności 540.000 BRT.

Niektóre japońskie statki handlowe są obecnie dostosowane do rzucania bomb gładzinowych przeciw okrętom podwodnym.

Henry J. Kaiser spuścił na wodę statek na nowej stoczni już w 125 dni po rozpoczęciu budowy tej stoczni.

Do końca września ub.r. straty portugalskiej floty handlowej na skutek akcji wojennej stron walczących wynosiły tylko: 3 parowce i 5 szklenerów.

Królewska flota wojenna Kanady posiadała w 1939 r. 15 jednostek z personelem, liczącym 1.774 osób. Dziś posiada 400 do 500 okrętów, a jej personel liczy ponad 50.000 osób.

Rząd hiszpański zamierza udzielić hiszpańskim stoczniom 80 milionów pesetów kredytu na rozbudowę starych i budowę nowych stocznii.

W Nowej Szkocji (Kanada) spuszczono na wodę pierwszy wybudowany tam od 1919 r. statek stalowej konstrukcji — parowiec "Victoria Park" (4.000 BRT).

Okrętem flagowym głównodowodzącego brytyjską flotą Dalekiego Wschodu, admirała Somerville'a, jest słynny pancernik "Warspite".

Na zamówienie Komisji Morskiej Stanów Zjednoczonych na różnych stoczniach amerykańskich budowane są pełnomorskie holowniki konstrukcji drewnianej.

Nowa stocznia hiszpańska "Alcaite" buduje statki dla towarowej żeglugi przybrzeżnej o ogólnej pojemności 54.000 BRT.

Stocznie australijskie budują miesięcznie dwa polawiacze min o wyporności 900 ton każdy.

Stocznie w Brytyjskiej Kolumbii twierdzą, że na budowę statku używają ten sam przedziwny czas co stocznie Henry J. Kaisera, choć nie osiągają tak efektownych rekordów jak Kaiser.

Admiral Cunningham sądzi, że do ataków na północno-afrykańskie konwoje Sprzymierzonych "Oś" skoncentrowało około 50 okrętów podwodnych.

Admiral Cunningham jest zdania, że na drodze do Tunisu "Oś" traci przeciętnie jeden statek dziennie.

Jako głównodowodzący flotą Sprzymierzonych w Afryce Północnej, admirał Cunningham przesłał robotnikom stoczni brytyjskich życzenia gwiazdkowe, w których m.in. mówi: "Budujcie nam dobre okręty i statki i budujcie je szybko, a my już zrobimy wszystko co w naszej mocy, by je dobrze uzbroić".

Utarł się już termin o "parasolu z samolotów". Obecnie wchodzi w życie termin "parasol z bomb gładzinowych" na określenie ochrony z bomb gładzinowych, które eskorta gęsto rozkłada dookoła konwoju, by ochronić statki przed spodziewanym atakiem okrętów podwodnych wroga.

Dwa duże francuskie linowce pasażerskie "Diridon" i "Jamaïque" przybyły z pasażerami z Marsylii do Oranu już po okupacji Afryki Północnej przez wojska Sojuszników.

Stocznia "Estanola" w Ferrol została przejęta przez hiszpańską marynarkę wojenną.

Japończycy ogłosili oficjalnie, że zmusili amerykański pancernik "Idaho" do ucieczki z Wysp Salomona, czym bardzo zdenerwowali Włochów, którzy znacznie wcześniej nie tylko "zatopili" ten okręt na Atlantyku, ale nadto wrzokowego "pogromcę" pancernika, dowódcę włoskiego okrętu podwodnego, udekorowali wysokim włoskim odznaczeniem wojennym.

Sądzi się, że Włosi stracili już połowę swej floty kontr-torpedowej, która w 1940 r. liczyła 78 jednostek. Jeśli wziąć pod uwagę, że kontr-torpedowiec jest na Morzu Śródziemnym typem okrętu niezbędny, strata ta jest bardzo poważna i dotkliwa.

Japonia buduje podobno olbrzymie okręty podwodne, które będą mogły służyć jako transportowce oraz do przewożenia samolotów.

Na wiosnę ma być zakończona budowa dwóch nowych wielkich pancerników japońskich, "Kii" i "Ohai", każdy o wyporności 43.000 ton, w lecie zaś bież. roku mają być oddane do użytku nowe japońskie pancerniki "Aki" i "Satura", każdy o wyporności 40.000 ton.

Pismo "Lavoro Fascista" twierdzi, że Niemcy wykańczają budowę flotylli podwodnych tankowców, specjalnie przeznaczonych do zaopatrywania okrętów podwodnych, operujących zdaleka od baz.

Największe niemieckie przedsiębiorstwo budowy okrętów i maszyn okrętowych "Deschimag" płaciło za rok 1941 dywidende w wysokości 5% z kapitału 12.200.000 RM. Obecnie kapitał zakładowy tego przedsiębiorstwa został podwyższony do 20 milionów RM.

Znane niemieckie przedsiębiorstwo "M.A.N. Diesel" podniosło niedawno swój kapitał zakładowy z 30.000.000 RM do 40.000.000 RM, a teraz zamierza go podwyższyć do 50 milionów RM.

Produkcja maszyn okrętowych w W. Brytanii ilościowo dorównała już produkcji brytyjskich stocznii okrętowych.

Port w Nowym Jorku niecierpił bardzo poważnie na skutek skierowania dużej części żeglugi morskiej do innych portów amerykańskich. Twierdzi się nawet, że po wojnie będzie trudno przywrócić portowi jego przedwojenne "prosperity".

Odwrotnie San Francisco: port ten jest tak przeciążony ładunkami wojennymi, że normalny handel żeglugowy trzeba było skierować do innych portów.

Stary i znany w Gdyni parowiec rumuński "Olib", który schronił się do Pernambuco, został kupiony przez rząd argentyński, otrzymując nową nazwę "Esmeralda".

Niemcy twierdzą, że ich okręty podwodne uszkodziły na Atlantyku największy statek świata, "Queen Elizabeth" (83.000 ton).

Niemcy zaopatrują swój nowy typ statków t.zw. "trampy rządowe" w maszyny chłodnicze.

Włoski linowiec pasażerski "Roma", który był przebudowywany i miał być pierwszym lotniskowcem włoskim, spalił się podobno w czasie bombardowania Genui przez samoloty brytyjskie.

Kanada wysłała na wyprawę północno-afrykańską 17 korwetek z załogą 1.200 ludzi.

Po lądowaniu Sprzymierzonych w Północnej Afryce, rząd hiszpański odmówił żądaniom państw "Osi", domagających się w Hiszpanii baz dla okrętów i samolotów.

Przeciętny czas budowy kontr-torpedowca w Ameryce wynosi obecnie 12 i pół miesiąca (rekord wynosi 6 i pół miesiąca). W 1941 r. przeciętna wynosiła 15 miesięcy, w 1940 r. 23 miesiące.

W Brytanii i Stanach Zjednoczonych zawarty umowę w sprawie wzajemnej naprawy statków na stoczniach obu państw. Naprawa statku odbywać się będzie na rachunek zainteresowanego państwa, przyczem technika ubezpieczenia bowiem byłby głównym czynnikiem, hamującym szybkość naprawy statku. A szybkość naprawy statków ma olbrzymie znaczenie w toczącej się wojnie, w bardziej efektywny sposób bowiem uzupełnia lukę w tonażu.

Kanadyjski minister uzbrojenia, Howe, ujawnił, że pomimo wspaniałych wyników budownictwa okrętowego sprzymierzonych, które pozwalają obecnie budować więcej ton statków niż nieprzyjaciel nam topi, to jednak suma strat w tonażu, poniesionych przez sojuszników od początku wojny, jest wciąż jeszcze dwa razy większa od tonażu, wybudowanego przez sojuszników w tym samym okresie czasu.

Kampania w Północnej Afryce przysporzyła Sojusznikom 120.000 BRT statków. Spodziewano się dalsze 80.000 do 180.000 BRT, a nadto sądzi się, że Jeszcze niedługo do statków francuskich, zatrzymanych przez Niemców, względnie Włochów, zdoła przedrzeć się do Afryki. — Z drugiej strony "Oś" trochę zarobiła. Na początku listopada ub. roku pokorny "rząd" w Włochy przekazał jej 35 statków Sojuszników (o tonażu 120.000 BRT), które zostały internowane w portach francuskich po kapitulacji Francji w 1940 r.

Od 1-go grudnia ub. roku marynarzowi wolno zabrać ze statku pewne ilości żywności, lecz wyłącznie dla własnego, lub jego rodziny użytku. Zasadniczo wolno im zabrać 25 funtów ang. żywności, z tym, aby waga jednego typu wiktualii nie przekraczała 5 funtów ang.

Dawniejszy amerykański linowiec pasażerski "President Coolidge" (21.935 BRT), jako transportowiec wojenny zerleży się na południowym Pacyfiku z miną i zatonął. Z posród 4.000 ludzi, którzy znajdowali się na statku, tylko cztery osoby zginęły.

Niemcy twierdzą, że jeden z ich okrętów podwodnych zdołał przepłynąć 90 mil w górę rzeki Mississippi, t.zn. prawie do Nowego Orleanu.

Jednym z najwspanialszych epizodów w dziejach wojen na morzu będzie zapewne spotkanie Navy z niemiecką flotą wojenną w dniu 31 grudnia ub. r. Flotylla kontr-torpedowców brytyjskiej ochroniła konwój przed pancernikiem, krążownikiem i flotyllą niemieckich kontr-torpedowców tak dalece, że konwój dotarł do północnej Rosji bez strat i bez najmniejszych uszkodzeń. Temu niezwykłemu wyzwojnieniu Navy poświęćmy w następnym numerze "Polski na Morzach" więcej miejsca.

# 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



Cieężkie warunki atmosferyczne często utrudniają akcję ratowniczą na morzu. Aparat raketowy 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**



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

# S.L.A. LIMITED

## SEA - LAND - AIR TRANSPORT

MAKLERSTWO OKRĘTOWE.

FRACHTOWANIE WE WSZYSTKICH KIERUNKACH

Agenci 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)

# MacSymon's



CANNING PLACE · 1903-39

ESTABLISHED 1871.

Telephones  
ADVance 1037/8/9  
(16 extensions)

Telegrams :  
"MACSYMON  
LIVERPOOL."



CANNING PLACE · 30<sup>TH</sup> SEPT. 1940

SHIPSTORE DEALERS AND  
STEAMSHIP FURNISHERS.



SECOND BLITZ AT 27-31 SOUTH CASTLE ST MAY 1941

LIVERPOOL, PRESTON  
AND GREENOCK.



PRESENT OFFICES · 55 SOUTH CASTLE ST.

Bonded & Free  
Warehouses :  
32/36 KING STREET  
AND  
PARADISE STREET  
LIVERPOOL.



PRESENT FREE & BONDED WAREHOUSES  
KING ST. PARADISE ST.

1103M