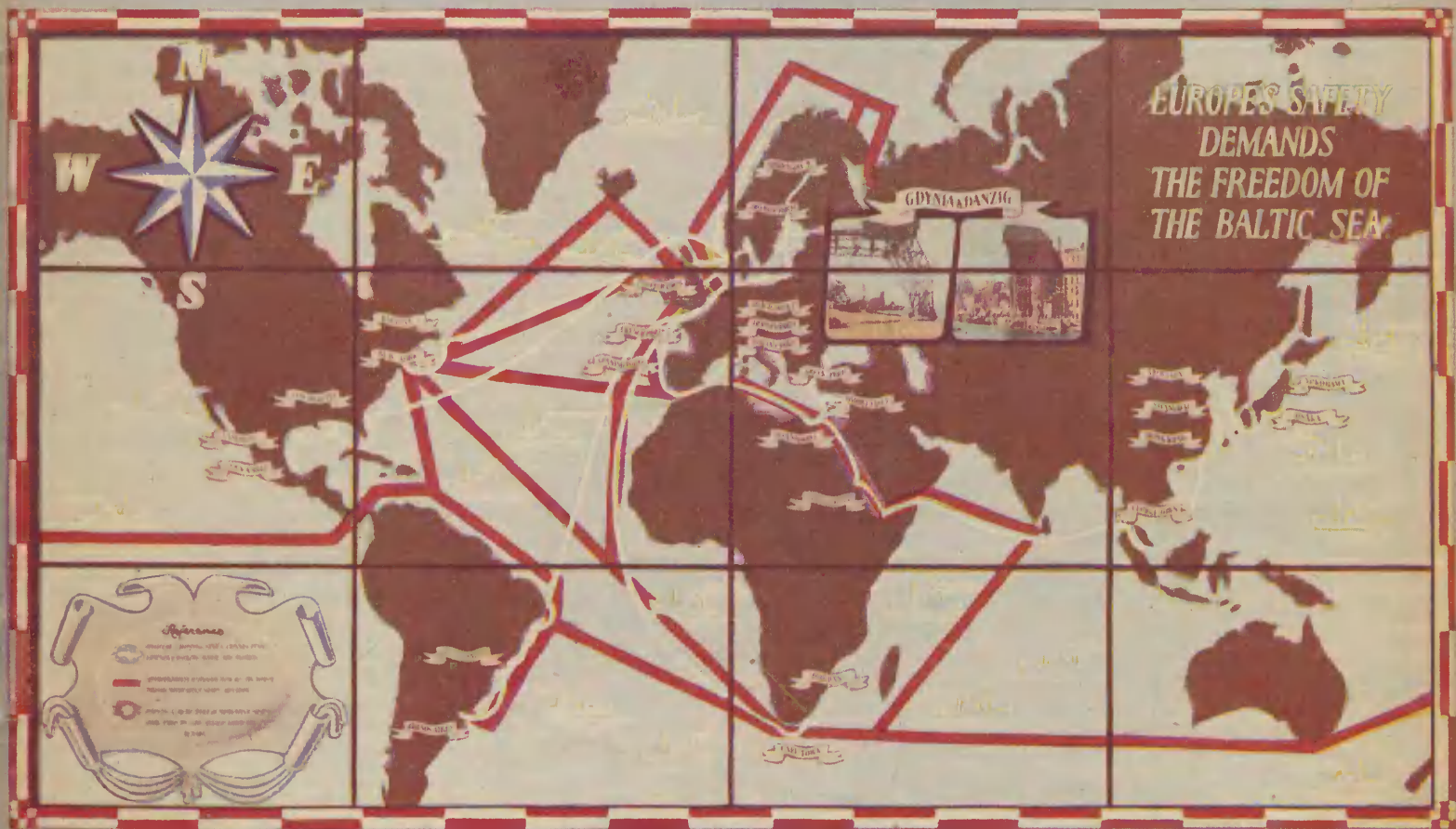


POLAND ON THE SEAS

ON THE

SEAS



POLSKA NA MORZACH

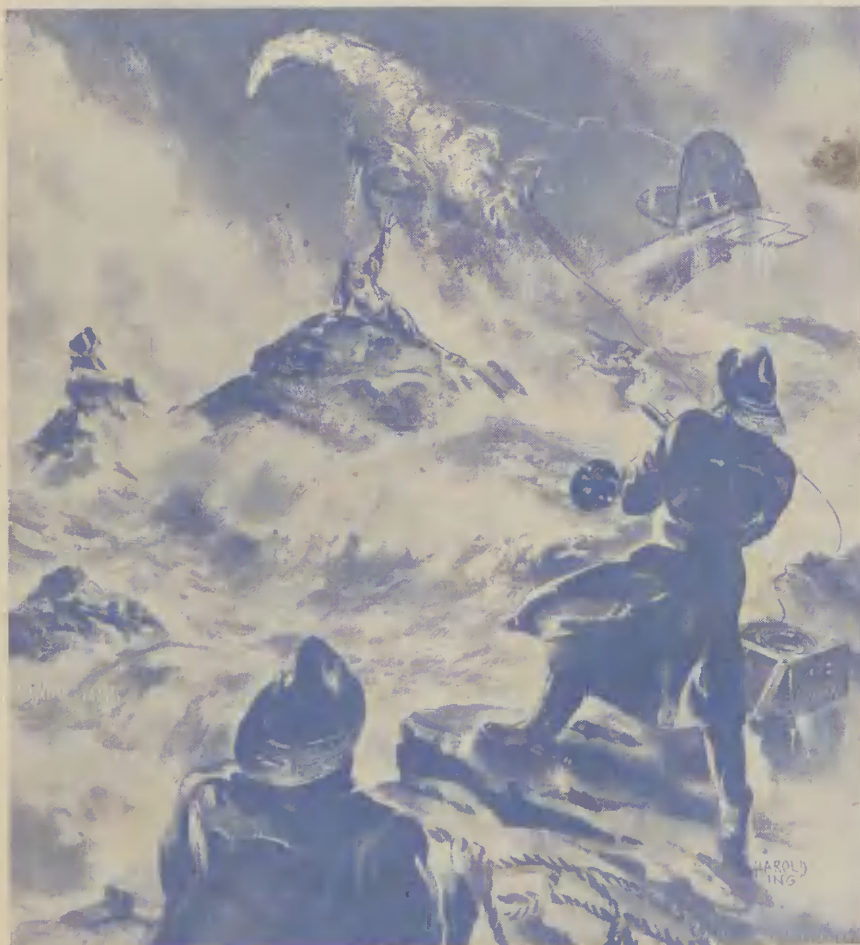
V-VI

ROK IV

ZESZYT 2-44

TREŚĆ (CONTENTS)

Na "Święto Morza"	Min. J. Kwapiński
29 Czerwca w Polsce	K. Korytowski
"Dziennik Okrętowy"	Wakl.
"Escape"	Eryk Sopoćko
Enemy Ships	Sir Archibald Hurd
Normandia	
Sprawy Morza w Dz. Us. R.P.	E. J. Tomaszewski
Echa Wystawy Morskiej w Londynie	M. P.
An Echo of the Polish Maritime Exhibition in London... .. .	M. P.
Ładunki Drzewa z Bałtyku do W. Brytanii	St. Nurzec
Wiadomości ze Świata	



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 it.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.

CONTRACTORS TO THE ADMIRALTY AND MINISTRY OF SHIPPING

GEO. WILSON & SONS

Designers, Engineers and Builders of all Marine Craft

SUNBURY - ON - THAMES

Telephone : SUNBURY 67

WATERCRAFT LTD.

Telephones
Molesey 2383/4/5
Night : Molesey 67

The Bargewalk,
East Molesey,
Surrey.

LIFEBOATS and APPLIANCES

Builders to all Principal Shipping Companies

Service in any Port U.K.

14 03 11
17.764



Price (Cena) 1/6

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

Distributors; (Kolportaż)
F.P. Agency, Ltd.,
7, Stirling Mansions,
Canfield Gardens, N.W.3

Ogłoszenia przyjmują:
Advertising Offices:
THE CARLTON BERRY CO.,
437, Grand Buildings,
Trafalgar Square,
W.C.2. Tel. ABBey 5108

POLSKA NA MORZACH

ORGAN POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM
MORSKIM I KOLONJALNYM

POLAND ON THE SEAS
POLISH MONTHLY

Rok IV Nr. 17
MAJ
LIPIEC 1944

Editor:
Janusz
Grzywiński

Editorial Office &
Business Address:
Halton House,
20-23, Holborn, E.C.4
Skład:
5, Bulstrode Street,
W.1

NA ŚWIĘTO MORZA

Święto Morza było zawsze dniem w którym szerokie rzesze obywateli manifestowały wolę ścisłego i nierozrwanego związku Polski z morzem.

Nie jest to sprawa samego tylko — sentymentu. Jest to sprawa o podstawowym znaczeniu politycznym i gospodarczym. Niema prawdziwie wolnej i niepodległej Polski bez mocnego jej oparcia się o Bałtyk i nie skrepowanego wyjścia na światowe szlaki morskie.

Posiadanie własnego portu i własnej marynarki handlowej pozwoliło nam wygrać wojnę celną z Rzeszą i wyzwolić się od zależności gospodarczej od Niemiec.

Rozszerzenie naszego stanu posiadania na wybrzeżu i powiększenie naszej marynarki handlowej po wojnie nie tylko przyczyni się do odbudowy kraju i podniesienia jego stanu gospodarczego, ale pozwoli nam również na wzięcie wybitnego udziału w powojennej odbudowie Europy środkowej i w jej wspólnym wysiłku, zmierzającym do wyzwolenia z pod gospodarczej hegemonii Niemiec.

K. Korytowski

29 CZERWCA w POLSCE

Spółczesność polskie, skazane przez przeszło 100 lat zaborów na życie w trzech wrogich mu organizmach państwowych, nie przestało być nigdy jednolitym, wytrwale dążącym do jednego wspólnego celu zasadniczego.

Zespolenie polityczne we własnym Państwie po ukończeniu pierwszej wojny światowej — było ukoronowaniem zewnętrznym — wspólnych dążeń i ideów.

Zespolenie to, wywołało jednak szereg nowych, na szczeblu własnej państwowości zagadnień i dążeń —

Dążyć musimy do politycznej, gospodarczej i wojskowej współpracy na Bałtyku pomiędzy Polską i Wielką Brytanią, od której zależy nie tylko zabezpieczenie naszego dostępu do morza i możliwości swobodnego z niego korzystania, ale — również wydobycie Bałtyku z pod niemieckiego panowania i przekształcenie go z bazy imperjalizmu niemieckiego na jeden z filarów powojennej pokojowej przyszłości Europy i wolności mórz.

Więzy współpracy, przyjaźni i koleżeństwa broni, zadzierżgnięte na morzu pomiędzy Polską i Wielką Brytanią dzięki czynom i pracy naszej marynarki wojennej i handlowej pozwalają spodziewać się, że i po wojnie utrzyma się ścisła nasza współpraca na morzu dla dobra Polski, Wielkiej Brytanji i całej Europy.

Nie może być zdrowej i bezpiecznej przyszłości Bałtyku bez ścisłej współpracy Wielkiej Brytanji i Polski.

Przemówienie radiowe min. J. Kwapińskiego w dniu "Święta Morza."

obcych szerszemu ogółowi, które w interesie Państwa i Narodu musiały być realizowane.

Jednym z takich, o ezolowym znaczeniu zagadnień, były sprawy morskie.

Sprawy o zapomnianej tradycji, którą przekształcić miały strukturę wybitnie rolniczego Narodu — na Naród wykorzystujący możliwości swej pokojowej egzystencji i ekspansji w pracy dla morza, na morzu i za morzami.

Hasła te, wraz z rzeczywistymi poczynaniami Państw-

wa w tworzeniu podstaw realizacji zagadnień morskich — spotkały się z entuzjastycznym przyjęciem u większości społeczeństwa.

Organizacja społeczna "Liga Morska i Kolonialna" skupiała w 1939 roku milion członków, prócz wielu niezaszeregowanych sympatyków.

Spółeczeństwo biedne materialnie w porównaniu z Zachodem, za zebrane dobrowolnie pieniądze funduje Państwu słynny okręt podwodny "Orzeł" i parę ścigaczy z zamierzonej serii kilkunastu.

Przegląd sił i ducha organizacji i sprawdzian nastawienia psychicznego dla spraw morskich społeczeństwa, to doroczne w dniu 29 czerwca urządzane w całej Polsce, w jej miastach i wioskach "Święto Morza," przekształcone w ostatnich latach w "Tygodnie Morza."

Te dni sprawdzianu, to umożliwienie szerokim masom społeczeństwa ze wszystkich okolic Polski, przybycia nad morze, podziwiania dumy narodowej, naszej stworzonej przez Polskę Gdyni, Marynarki Wojennej i Handlowej.

Rok 1939 był datą ostatniego "Tygodnia Morza."

Pożoga świata, cierpienia, krew, bohaterstwo i tułaczka Polaków — przyniesie musi odrodzenie Kraju,

który według wszelkich wielostronnych zapewnień i w myśl naszej niezłomnej wiary — będzie posiadał odpowiednie rozszerzony dostęp do morza, a przez to odpowiednie warunki dla realizacji powiązania Państwa i społeczeństwa z morzem.

Potrzebę tego powiązania z morzem i jego rozwojem, mającego wybitnie przyczynić się do wielkości Państwa i Narodu — rozumie doskonale Kraj, rozumie napewno społeczeństwo przebywające poza Krajem.

Rzeczywistość wojenna przekonać już zdołała o tych prawdach chyba wszystkich Polaków.

Nierozumiejące wartości morza i dopuszczające niewiarę w nasze możliwości i znaczenie morza — egzystujące może jeszcze gdzieś nieliczne wyjątki — będą stanowiły okazy muzealne, których nie nie przekona.

Święto, czy Tydzień Morza w przyszłości — nie będzie już instrumentem propagującym i naciskającym z dołu pewne hasła i postulaty wobec całości społeczeństwa i czynników rządzących — lecz jeśli będzie, to będzie dniem, czy tygodniem pamięci tych, co odeszli z pracy dla morza — oraz świętem zwycięstwa wiary w sprawiedliwość dziejową i tryumfu słuszności idei morskiej, niosącej pożytek i chwałę dla Polski.

DZIENNIK OKRĘTOWY

"Inwazja!!" "Ładowanie Sojuszników na Kontynencie!!" "Pierwszy krok ku wyzwoleniu Europy!!" Oto krzyczące tytuły artykułów, reportaży i notatek dziennikarskich ostatnich dni. Pierwszą fazą tej, najpotężniejszej w historii wojen operacji, były operacje polegające na przerzuceniu wojsk z W. Brytanii na kontynent. Częściowo dokonano tego za pomocą lotnictwa. Dominująca jednak rolę odegrały w tym floty wojenne i handlowe sojuszników. Ma się rozumieć Polskie okręty wojenne mają znów swoje nowe triumfy. Wszystkie pisma prześcigają się w podawaniu opisów różnych epizodów z działalności zespołów lub pojedynczych okrętów. Jednak nie zawsze są one ścisłe. Jest dużo fantazji. Jest dużo rzeczy "dopowiedzianych" przez korespondentów, którzy czasem raczej "zgadują" niż wiedzą istotnie o szczegółach jakiegoś wydarzenia.

Prawdę istotną będziemy wiedzieli, gdy przestudujemy to, co aktorzy tego wielkiego, dziejowego "przedstawienia" ("Show" jak nazywają Brytyjcy marynarze) zanotowali w swoich Dziennikach Okrętowych.

Na tle zapisków w Dziennikach Okrętowych, odtworzymy wiele przepięknych fragmentów, tej najpotężniejszej kombinowanej akcji morsko-lotniczo-łądowej. Ja osobiście z niecierpliwością oczekuję momentu gdy do rąk moich dostaną się te dokumenty. Przyznaję się bowiem, że czytanie Dzienników Okrętowych jest moją pasją.

Taka, zdawałoby się "sucha" lektura, a ileż z nią można "wyczytać," ile można przeżyć wzruszeń, ile się można nauczyć.

Inna rzecz że trzeba mieć żywą wyobraźnię. Trzeba umieć czytać te suche, lakoniczne, poprostu szorstkie w swej zwięzłości zapiski oficerów wachtowych albo dowódcy okrętu.

Taki to już styl morski. Taki jest przepis, takie wymogi służby i taka tradycja. Żaden szanujący się marynarz nie odstąpi

od tego zwyczaju, pisania w dzienniku okrętowym, swoich uwag, spostrzeżeń i notowania wydarzeń — w słowach krótkich wyraźnych, nie dających się komentować w taki lub inny sposób.

Najmniejszej kolorystyki, najmniejszego patosu. I ta właśnie prostota stylu dziennika okrętowego jest rzeczą najbardziej fascynującą.

Pewnego razu, podczas mojej bytności w Paryżu, byłem zaproszony na przyjęcie do bardzo miłego, wybitnie przyjaznego Polakom domu. Było wielkie przyjęcie. Grano w bridge'a, dyskutowano na podniecające wszystkich, wojenne tematy. Pani domu, czarująca Francuzka, wiedząc że jestem marynarzem, chcąc mi sprawić przyjemność, zaprowadziła do pracowni jej męża i ją pokazywać pamiątki po jej ojcu i dziadku. Obaj byli marynarzami. Dziadek był właścicielem i zarazem kapitanem wielkiego, pięknego żaglowca.

Model tego ślicznego okrętu był właśnie obiektem który mi Pani domu chciała pokazać. Przy tej okazji wskazała palcem na szafę biblioteczną i powiedziała: "A tu oto dziennik okrętowy, który dziadek uratował ze swego okrętu."

Okazuje się że straszliwy sztorm rzucił żaglowiec na rafy podwodne. Dwa dni i dwie noce okręt walczył o życie, lecz zmożony przez żywioł, zginął.

Załoga z oficerami i kapitanem uratowała się. Kapitan zabrał najcenniejsze rzeczy, do których zaliczały się w pierwszym rzędzie dzienniki okrętowe. Po przedstawieniu ich we właściwym urzędzie morskim, uzyskał zezwolenie na zabranie sobie na pamiątkę tego ostatniego dziennika.

Efekt pokazywania pamiątek był taki, że towarzystwo zebrane w tym miłym domu, nie miało ze mnie pożytku ani przy bridge'u ani nawet w pogawędce. Były to dopiero pierwsze miesiące wojny. Nie przeżywaliśmy jeszcze zbyt wielkiej ilości

emocjonujących morskich wydarzeń. Zналиśmy już cprawda epieczne wyczyny polskich wojennych okrętów.

Czyni Okrętów podwodnych "Wilka" a później, jeszcze bardziej sensoryjne, "Orla" napelnily dumą nas Polaków, a podziwem dla polskiej Marynarki inne narody. W pierwszym zaś rzędzie Brytyjczyków, którzy umieją ocenić "morskość," t.zw. seamanship.

Zagłębiłem się więc w odczytywanie poźólklych stron "Journal du bord" nie istniejącego już okrętu.

A więc daty, godziny, minuty, daty godziny, minuty. To nie ważne. Temu nie poświęcamy głębszej uwagi. Chyba że czasem interesującym jest zestawienie niektórych czasokresów.

A więc notatki meteorologiczne — "MGŁA," potem "Mgła się zagęszcza." Marynarze wiedzą co to jest mgła na morzu. To też czytając taką suchą notatkę, widzi się oczyma duszy, to co się dzieje na okręcie. Widzi się te charakterystyczne napięcie, "słyszysz się" ową charakterystyczną ciszę. Oczy wszystkich z wyteżeniem wpatrują się w mleczny wał otaczający okręt. Uszy starają się złapać najmniejszy jakiś odgłos. Bo może jakiś zatracony we mgłę towarzysz podają sygnały. Trzeba to dźwięki uchwycić w przerwach pomiędzy dźwiękami własnych sygnałów.

Lecz oto dalsze zapiski. "NAGLE RÓZEJŚCIE SIĘ MGŁY," A potem "LEKKA BRZYZA." W kilkuminutowym odstępie czasu zapisano: "GWAŁTOWNY SZKWAL."

Wiemy że szkwiał, to nagły poryw wiatru. Szkwaly nadlatują, i zanikają. Czasem powtarzają się z pewną regularnością. Czasem są nieregularne, kapryśne, zmienne, o różnym napięciu. Czasem przychodzą z nieco różniących się kierunków. Czasem to się "rozchodzi po kościach," a czasem z pierwszego, niezbyt nawet silnego szkwiału, wyrasta potężny sztorm.

Pilne obserwowanie barometru może dopomóc o tyle, że można zgóry przewidzieć co może nas czekać. A więc można poczynić pewne przygotowania na okręcie.

Czytamy jednak dalej Dziennik Okrętowy. Otóż już mamy notatkę mówiącą że jest potężny sztorm. Teraz już poświęcamy uwagę cyfrom. Widzimy że długie godziny idą jedna za drugą i że przy nich są notatki, mówiące o tym że poprzedni zapis ma tę samą wartość.

A więc sztorm trwa i trwa i trwa. Potem notatka o pęknięciu jakiejś liny, potem o rozłręciu żagla, potem o złamaniu się rei . . . Potem . . . sucha uwaga, a jakież dramatyczna. "SILNE UDERZENIE POD KILEM." Potem, "OKRĘT SIĘ ZATRZYMAŁ," potem "GWAŁTOWNIE KŁADZIEMY SIĘ NA PRAWĄ BURTĘ," potem, "PRZECHYŁ 40 STOPNI — MASZT GŁÓWNY ZŁAMANY — KILKU LUDZI ZA BURTĄ." Potem jeszcze zamazany, wykonany widać już bardzo zmęczoną ręką zapis: "WODA W ŚRODKOWEJ ŁADOWNI."

I potem już nie niema w regularnych, przepisowych rubrykach przewidzianych dla dat, godzin, dla danych meteorologicznych, kompasu i t.d. Jest już tylko dramatyczny ostatni zapis wykonany w łodzi ratunkowej. Krzywymi literami, na całą szerokość arkusza "16 października 1862 przed samym południem ukochany mój okręt 'X' zsunął się z rafy i znikł w głębinie. Cała załoga zgodnie z listą załogi, za wyjątkiem marynarza Z, który zaginął w nocy, uratowana w dwóch łodziach. Bierzemy kurs na północ. Niech Bóg nam pomaga."

A więc dopiero tutaj, dopiero już po straszliwej tragedji jaką przeżyło serce kapitana, już po stracie okrętu, pozwolił on sobie na odruch sentymentu. Pierwszy raz w życiu powiedział on w dzienniku okrętowym takie słowa jak "ukochany mój okręt." I teraz dopiero, gdy ma bardzo ograniczone możliwości dowodzenia, komenderowania, kierowania czynami i losem swoich podwładnych, zleca swoich ludzi i siebie opiece Boskiej.

Gdy czytamy zapisy o uderzeniu okrętu dnem o rafę, a potem o przechyleniu się okrętu, o roztrzaskanym maszcie, o wpadaniu ludzi do szalejącego morza, o pękaniu lin i żagli, —

znów oczyma duszy widzimy z całym realizmem, z całą wyrazistością wszystko co się działo w tych dramatycznych chwilach na okręcie. Widzimy tę walkę słabych lecz obłąkańczo upartych w zmaganiu się z potężnym żywiołem ludzi, widzimy te szalone wysiłki ratowania okrętu.

Sztormowy wiatr dmie ze straszliwą siłą. Okręt szarpie się na zdradzieckich rafach. Wiatr bije w żagle. Okręt rwie się, pragnie z pomocą tegoż wiatru uwolnić się z śmiertelnej matni. Lecz napróżno. Jest nadziany na kamienie. Pruje coraz bardziej swój kadłub. Maszty się walą, żagle i liny pękają.

Sytuacja jest beznadziejna, lecz ludzie w straszliwym wysiłku pracują. Kaleczą się, narażają swe życie, . . . lecz walczą.

Wielkie wydarzenie, wielka tragedia. Ogromny i długotrwały nadludzki wysiłek kapitana, oficerów, całej załogi. A w dzienniku okrętowym odzwierciadlone to w kilku wierszach, zwięzłych beznamiętnych zapisków.

Lecz oto czytając ów *Journal du bord* "wstecz," to znaczy po przeczytaniu ostatnich zapisków, mówiących o końcu epopei żaglowej, natrafiam pod datą 24 grudnia 1861-go roku na zapis dość emocjonujący zrobiony przez kapitana. "Sternikowi Jakubowi Durand odciętem duży palec lewej ręki." Potem, jakby przypominając sobie że trzeba wytłomaczyć temu urzędnikowi Urzędu Morskiego w którym dziennik kiedyś był studiowany, przyczynę tego dziwnego postętku, kapitan w nawiasie dodaje "To była amputacja 'gnijącego' palca, dokonana na prośbę Duranda i w obecności pana Le Goffa, pierwszego oficera okrętu."

A w drugim dniu Bożego Narodzenia, 26 grudnia dalszy dramatyczny zapis "Zasła konieczność odcięcia całej lewej dłoni sternikowi Durand. Załoga tego się domagała. Durand w gorączce."

Po przeczytaniu tych zapisków, znów poczęłem czytać dziennik w kierunku właściwym. Czytałem uważnie. Nie opuszczałem ani jednego wiersza. Obawiałem się że przeczytam o śmierci Duranda. Na szczęście nazwisko Duranda nie było więcej wspomniane. Odetchnęłem z ulgą. A więc Kochany "Stary," Kochany "Morowy" Kapitanie, uratowałeś życie sternikowi Durandowi. Była więc to niewątpliwie rozpoczynająca się gangrena.

Dzielny, odważny sternik Durand nie zawahał się zawierzyć swemu kapitanowi swego palca, wiedząc że kapitan zrobi wszystko dla ratowania swego marynarza.

Rozczytywując się w poźólklych arkuszach starego dziennika okrętowego, z wzruszeniem cofamy się wyobraźnią wstecz. Kiedys, dawniej, dowódcą okrętu, kapitan statku, — był właściwie wszystkim na swoim "pływającym odcinku ojczyzny." Był "Władcą pierwszym po Bogu." Był też i księdzem i doktorem . . . W dzisiejszych czasach, władza dowódcy też jest ogromna. Jednak istnienie radia pomniejszyło nieco absolutyzm tej władzy. Zaokrętowywani na okrętach i statkach doktorzy i księża, odcinają kapitanów od tych dodatkowych prac. Choć czasem i w dobie obecnej kapitan pełni funkcje duszpasterskie i lekarskie. A gdy je pełni, to pełni z takim samym oddaniem jak jego poprzednicy w zamierzonych czasach drewnianych i żaglowych flot.

Dzisiaj, w trakcie toczącej się wojny. W trakcie wojny która zaangażowała niesłychane ilości materiału wojennego, na wszystkich morzach świata operują dziesiątki tysięcy okrętów.

Ileż to wydarzeń, ile przygód, ile momentów o dramatycznym napięciu odzwierciadlają ich dzienniki okrętowe.

Cała historia wojny morskiej będzie się opierała jako na najbardziej wiarogodnym materiale, właśnie na tych suchych, zwięzłych, prosto szorstko krótkich zapiskach.

Nasze polskie okręty dostarczają wiele fascynującego materiału w swoich dziennikach. Oto weźmy jeden z ostatnio ogłoszonych i ujawnionych ogółowi epizodów z działalności jednego z naszych dzielnych okrętów podwodnych.

Deszczowa noc. Lecz wiatr często rozpędza chmury. Robi się przeraźliwie widno. Okręt podwodny idzie w pobliżu

nieprzyjacielskich brzegów w nawodnym patrolu. "Poluje." Warunki patrolu bardzo trudne. A więc chwilami bardzo widno, a potem znów nagle chmury i deszcz zaciemniają i skracają horyzont do kilkudziesięciu metrów.

Chłodny porywisty wiatr i ostro bijący w oczy deszcz nie ułatwiają zadania oficerowi i jego ludziom, stojącym w niesłoniętym "kiosku," będącym pomostem dowódcy na okręcie podwodnym.

Oto po dłuższym czasie płynięcia "na ślepo," nagle całe morze rozświetla się pełnią odsłoniętego księżyca. W tej samej chwili oficer wachtowy dostrzega w odległości jakichś 1000 metrów od przodu z prawej burty, potężny kadłub nieprzyjacielskiego transportowca. Ani ułamek sekundy wachania. Energiczna komenda "PRAWO NA BURTĘ." Już okręt podwodny mknio ku swemu celowi. Już torpedy gotowe. Błyskawiczne wycelowanie "na oko" . . . odpalenie torpedy i nagle . . . alarmowy meldunek sygnalisty: "Nieprzyjacielski eskortujący samolot." Wszystko się dzieje w błyskawicznym tempie. Już podwodny okręt nurkuje w swój żywioł, idzie w zanurzenie.

Jednocześnie torpedyści z zapartym oddechem i rozszerzonymi oczyma wpatrują się w sekundomierz. Liczą sekundy od chwili

strzału torpedą. "Sześćdziesiąt trzy," "sześćdziesiąt cztery," "sześćdziesiąt pięć." HUURRRRA!!! Potężny wybuch podwodny i charakterystyczne odgłosy mówiące o lamaniu się w kawałki, trafionego torpedą transportowca.

Przez kilkanaście minut okręt podwodny pozostaje na dwudziestometrowej głębokości. Potem się wynurza. Deszcz ustął. Chmury się rozwiały. Całe morze roziskrzone w poświcie księżyca. Po transportowcu ani śladu. A raczej właśnie tylko ślady. Bo oto na ogromnej przestrzeni rozpościera się grająca tęczowymi blaskami, gęsta tafla olejów i ropy. Okręt podwodny copędzej wycofuje się z wstrętnej mazistej pozostałości po wrogu.

Następnego dnia, do jednego z portów do którego wszedł nasz okręt podwodny, przybywa motorówka. Przywozi ona rozbitków z transportowca, który padł ofiarą naszego dzielnego okrętu.

Ten oto obrazek, to cała epopea. To wielka przygoda. To wycinek historii bojowego działania polskich marynarzy.

A w dzienniku okrętowym wzmianka o tem obejmującej 4 wiersze.

Wakl.

Czerwiec 1944.

ESCAPE

The charm and beauty of the Breton coast are unforgettable. Above the heaving sea tower the mighty granite cliffs. The waves beat in vain against their rugged walls. The snowy white crests, inter-laced with sunlight sparkling in all the colours of the rainbow, sweep up ceaselessly, to envelope them in veils of misty spray. The waters crash and all again. Wave follows towering wave, the backwash churning to frothing foam. The massive rocks, standing firm in defence of the land, resist the sea's destructive work. It is a wild coast and high, rising perhaps twenty or thirty metres above the surface of the sea. There are no trees; the winds blowing from the Atlantic destroy all growth; there is only grass, and some withered, dry thistles. Further inland a few stunted bushes and the torn branches of half-dead trees; more bushes; some fields.

In the valley a small village lies clustered picturesquely among the surrounding green. Columns of white smoke wind up from its chimneys. The white lighthouse tower, rising from a prominent height, seems to command the whole neighbourhood. Through the valley flows the river, running out into the fishing harbour built round its mouth.

That afternoon the tide was out, and a few small boats were lying high and dry on the harbour bottom. A narrow channel of water flowing across the mud marked the course of the river. Along the harbour walls a few fishermen were lounging. One was mending his nets; others talked, casting mistrustful glances around. The quiet summer afternoon was disturbed by the drone of planes. The Bretons' eyes followed them. Somebody crossed himself; another cursed them and spat. Yet another muttered "Germans" through clenched teeth, and shook his fist towards the lighthouse, now occupied by a German garrison, keeping guard over that sector of the coast, the harbour and the village.

Further up the river, beyond the last houses, the roads crossed. One, fairly wide and in a good state of repair, led towards a neighbouring town; a second, neglected and narrow, wound through thick bushes and stunted trees along the side of the valley towards a space of tilled land, the property of the fishermen. Beyond were the ruins of a mediæval castle, which legend held to be haunted and, indeed, even of the past few weeks had so confirmed the ancient belief that the place was shunned by day and night, not only by the superstitious fisherfolk, but also by Adolf Hitler's soldiery. The old walls, still in good condition enclosed a wide courtyard; a crumbling keep held sway over the

whole ruin. Small bushes and plants, springing from the stones, covered the naked walls with their greenery. The twitter of many birds gave the place life. Steps were heard. In the place where once the castle gate had stood the figure of a young girl appeared, and was lost to sight again a moment later among the dense growth within the courtyard. A threefold sound of stone striking on stone broke the peace which had reigned there. A couple of rabbits bolted into a clump of furze. Echo took up the sounds for a moment, then silence fell again. From beneath the ruined keep emerged a lad in fisherman's dress, and behind him another, in a foreign uniform. The girl went towards them.

"I could not come any earlier," she explained. "The patrol came to the village twice to-day. They must have come to the conclusion that they won't find you now. Again, they ordered a few of us to move thirty kilometres away from the coast. It seems a few more have escaped from the next village. Father was in town this morning . . ."

"Did he manage to get the petrol?" interrupted the young fisherman, anxiously.

"Yes. He got twenty-five litres for you. Your father got ten as well. He told me to say he is getting the boat ready. To-day you will be able to go. And how is George?" she asked, turning to the British airman standing by silently.

"Oh, thanks, I'm fine," he answered, understanding the last question. "My leg's healed up perfectly, only I can't use my hand yet. But that's nothing. It will be all right."

"They are looking for you as well, George. This is the second time they have made a search in the village. Nothing will convince them that the plane crashed without the pilot. But I do not know—after all, they might think that you fell into the sea; we are right on the coast here. In any case, it is a good thing that you decided to lie low for these first few weeks, because things are quietening down now. What is it, Jean?" she added, noticing that the young fisherman was glancing round somewhat uneasily.

"Nothing, nothing, Yvonne, but it would be better if we went down to our cellar. It will be safer there. Think what it would be to be caught now, just when everything is ready."

"Yes, you are right. Let us go down."

A few paces from where they were standing the bushes clustering at the foot of the bastion formed a natural cover across the opening leading down into the cellar. A flight of steps which

had been put into safer condition led down into the fugitives temporary shelter.

"That is better," Jean remarked, when they were below. "We are at home here."

"I almost forgot. I have brought you some provisions. This is for now. There is some more in the cutter, hidden under the floor in the cabin, with the maps and two torches . . . But now I must tell you a secret." Yvonne hesitated; Jean glanced at her searchingly.

"What is it?"

"I am going with you! Father knows and has almost consented. He is only afraid that before we put to sea they may give the cutter a final search to make sure that nobody is stowed away aboard her."

"Why tell them you are putting out at all?"

"How do you mean? It is impossible not to." The girl was astonished. "But it has turned out well, as it happens, for we have a permit to put out fishing, within a limit of three miles from land."

"No, the risk of a search is too great; I have a better idea. This morning George and I collected a pile of twigs and wood here among the ruins. When dusk falls it can be set alight; somebody will draw the Germans' attention to it, they will send a patrol with torches, and we in the meanwhile . . ."

"It is a good idea, but some guards will certainly stay behind," the girl put in doubtfully. "After all, they will not all come running because of one fire."

"Perhaps not, but even if some of them do remain they will be thinking more about the fire than what is going on in the harbour. Anyway, we shall see. Ask my father to come here, and that will settle the question of lighting the fire. In the meanwhile, we shall collect some more sticks, and Yvonne, I beg you . . ." here he broke off, and glanced at the Englishman who, being tactful and a gentleman, withdrew into the farthest corner of the cellar as if he were looking for something—"Please, Yvonne, come with us. I cannot go without you. I love you, Yvonne." He whispered again. "I love you." Their lips met in a long, unending kiss. In that embrace every care was forgotten in the unearthly sweetness of awakening love. It was silent in the cellar. The intoxicating sound of those words, "I love you," playing an overture to a symphony entitled "Happiness," rang in the souls of those whose young hearts desired not what the world has trampled and defiled, but what has remained beautiful, and always will remain so for those who find in love harmony of the spirit and not the physical need of satisfying the senses.

Evening was drawing on. Time pressed. Yvonne went back to the village. Jean and George set to work. In two hours the pile of wood had grown enormously, despite the fact that George could only use one hand. Darkness fell. The first stars shone out in the dark blue heavens. From the fields came the lowing of cows driven to the milking. Steps were heard in the road. "That is Father coming," thought Jean. George carried out a small parcel containing their entire possessions. A couple of bats fluttered soundlessly among the jutting ruins. A homing crow cried hoarsely in flight. There came the drone of German planes bound yet again for England.

"The Battle of Britain," whispered George. Jean was talking to his father. The old fisherman thought his son's idea good. He had fought in the last war and would have gone with them now, but for his wife and younger children, still under age. It couldn't be helped. Well, the time would come to avenge their slavery. The later it came, the worse would be the vengeance.

The moment of parting had come. The father made the sign of the Cross on his son's forehead as farewell. Under the starry heavens only outlines were distinguishable, and even they faded slowly as the darkness increased. They took the road. Jean, born and bred in that countryside, was a perfect leader. He knew every path, every tree, practically every bush. Now

they had reached the first cottages. Somewhere a dog began to bark. A few more steps. A hedge. Here was the high road. They were close to the beach. "Ah, there she is!" Jean recognised the cutter. In a minute they were on board. "Yvonne, you are going with us!" he cried with gladness in his voice, espying the girl's head in the stern.

"Yes, Jean, yes. Everything has been prepared here. We tested the engines with your father. They work perfectly. The smack bringing the permit will be here at any second now, and it would be best if we put out together."

"We shall see," answered the young fisherman. "How many Germans would there be in the lighthouse?"

"Five, perhaps six. There could not be more. There are two others living at the Post Office, but they do not count. Listen, somebody's coming!"

"Our own people, you can tell by their voices. But you had better go below, George, just in case," Jean advised.

From either side came the sound of engines running. Two cutters had left their moorings; their wash caused the stars reflected in the smooth, inky water to dance and flicker. On the southern sky, where the ruin was, a glow sprang up. The quiet night was broken by a shout of "Fire!" Other voices took it up. There was a stir in the village. The flames burnt clearer and clearer, rising above the trees. A car passed along the coast road—Germans with torches hastening to the scene of the blaze. A second followed it. Jean started the ship's engines, drew in the hawser mooring her to the quay and took the wheel. Yvonne was waiting there for him, trembling with emotion, and unable to speak. They crossed the bar. Soon they would be in the ray from the lighthouse. The fisherman looked round. The fire was still blazing. The flames reflected dancingly in the water. The glow was very bright.

"Yvonne," he whispered, "we are sailing towards freedom, towards happiness."

After that unbroken silence accompanied them. In such a moment any words, whatever they were, would have been a dissonance. There are moments in which, without a word spoken, all can be said. There are eyes whose depths reveal all, like the pages of an open book, even though it is dark and their brightness is only caught momentarily. That was such a moment, and her eyes were such eyes . . .

The lighthouse dropped astern; the coastline faded. At last the fire, which had accompanied them long, died away likewise. The night hours passed. With every mile covered, the chances of success increased. A new day rose, the day which would bring liberty and the fulfilment of dreams, or the hell of a concentration camp and death. Fate was kind to the three fugitives. In the afternoon they sighted a trawler. A moment of uncertainty and then delight. She was British. On the morning of the following day Yvonne and Jean set foot for the first time in their lives on the shores of Great Britain. George was mad with joy. From blue skies the September sun smiled down upon them. September, 1940. Proudly, and with great fortitude, the British Isles were withstanding the Luftwaffe's barbarous attacks. The people were suffering with their heads held high, without a murmur. Another few months passed in which the names of towns like London, Coventry and Plymouth were inscribed in the golden book of immortality. In a small church in the capital of the Empire a modest ceremony took place—a wedding. Jean in the navy blue uniform of the Fighting French and Yvonne in the khaki of the Women's Auxiliary Services. George, best man, concluded his short speech wishing the newly-wedded pair luck, with a cheer, "Vive la France!"

Vive la France—who brings such sons and daughters into the world. The bitter fates of war have not spared her tears, sorrow and suffering, but the day of victory is near. Once more she will be a mighty, free France. And it will not be only Jean and Yvonne who will turn to their native Brittany, but hundreds, thousands like them.

Eryk Sopoćko.

ENEMY SHIPS: SCRAP THE LOT!

The Penalty of Piracy

By Sir Archibald Hurd

When the United Nations have defeated the pirates of the twentieth century, they will have the right, first, to exact reparations from the Axis Powers for the ships which they have sunk, and, secondly, to take precautions against the Freedom of the Seas being threatened again.

In order to defeat piracy, more tonnage has been built than can be employed at sea under normal trading conditions, if Germany, Italy and Japan are permitted to return to the ocean trade routes. In 1939, these three countries were operating 11½ million tons of shipping by means of subsidies and other forms of flag discrimination.

If the Axis Powers were required to surrender all their remaining ocean-going tonnage—for they have suffered heavy losses—and were debarred from building any ships of upwards of 1,600 tons for a number of years, the shipping situation after the war would be clarified. The aspirations of the United States, Australia, Canada, Poland and the Scandinavian countries, who have combined to win the freedom of the seas, could be immediately satisfied, and during the years that the embargo on the Axis Powers existed, trading conditions at sea would gradually return to normal.

The position may be summarised briefly. The three Axis Powers have been responsible for the sinking of hundreds of ships and the deaths of thousands of seamen—officers and men. They should be made to suffer for their infraction of the laws of God and man.

There are already afloat more ships than can be profitably used in trading when the post-war boom is over, and that number is being increased month by month. Most of the surplus vessels have been built in the shipyards of the United States in order to defeat the U-boat campaign of the Axis Powers. How can all these ships be fitted into the world's trade?

That is a problem which is worrying British and other shipowners. If the same principle as was embodied in the Treaty of Versailles is adopted when this war is over, the difficulty will disappear. Germany was required to surrender by way of reparation for the damage she had done by her resort to piracy all her seagoing ships as well as half her ships of between 1,600 and 1,000 tons. Italy and Japan not only approved of this measure of partial restitution, but shared in the spoils with the other Allies when the German tonnage was distributed.

Italy and Japan, as well as Germany, signed the pledge against piracy after the Washington Naval Conference, but have been guilty of the same crimes by sea since the present war opened. It would be an act of justice, and not of revenge, if the Axis countries were required to surrender all their seagoing ships.

In order that the United Nations might not be embarrassed by this tonnage being flung on the freight market (reducing rates, to the injury of the seamen), and unemployment be created in British and other shipyards, they should be broken up, and the metal used for the building of new ships.

By this means, the interests of investors in the shipping of the "polite nations" would be safeguarded, work in building special types of new ships, as distinct from mass-produced vessels, would be provided, and the risk of widespread unemployment among the seamen of the United Nations would be reduced to a minimum.

The shipowners of Britain, the United States and France—as well as Italy and Japan—supported the surrender policy after the last war. The justification for such a policy is the

greater now since, as I have stated, under the Washington Naval Treaty it was agreed by every maritime country—including Germany, Italy and Japan—that no ship should be sunk until passengers and crew had been removed to a place of safety. The shipowners and shipbuilders of the United Nations would presumably concur in the policy of surrender of Axis tonnage with all the more willingness if it were provided that the surrendered ships, few of them of recent construction, were scrapped.

In any event, it is unlikely that the seamen and waterside workers of the United Nations will agree to have anything to do with the Axis countries for some time after the end of the war. If a boycott were applied, Germany, Italy and Japan would be barred from the ports of the nations which have in the past four and a-half years shown by their acts that they belong to the great brotherhood of the sea. As a further precaution, a commission might be appointed to see to it that ocean-going ships were not built in either of the enemy countries for a certain period.

The three enemies might retain their small ships, vessels of 1,600 tons gross and under, which would enable them to carry on coasting and river trading. Japan has more than 4,000 islands, Italy has many Mediterranean ports, and Germany has ports in and about the Baltic, so the Axis Powers would still have plenty of scope for their maritime enterprise, even though neither country was allowed to reserve her coasting trades to her own ships.

In these circumstances, what is left of about 11,500,000 tons gross of ocean-going tonnage which the Axis Powers possessed on the eve of the present war would disappear in the greatest scrapping operation ever carried out. That demolition policy would offer compensation for the construction policy which the United Nations have been compelled to undertake, at enormous cost, in order to defeat piracy.

The United States will possess by the end of this year two-thirds of all the tonnage afloat. These ships, in the absence of enemy vessels, could be used in re-equipping and reconditioning the starving countries which the Axis Powers have looted and, later on, the best of them would be available for peaceful trading on the routes on which the Axis Powers, by means of subsidies, had established themselves.

It would also be practicable in these circumstances for the other United Nations to restore their fleets at least to the tonnage figures which existed before the Axis Powers resorted to the murderous methods of piracy. Britain, Greece, Norway, Holland, Poland and France could speedily recover their relative positions at sea, while leaving plenty of scope for the employment of the peace-worthy merchant tonnage which has been built in American yards.

The result of the "scrap the lot" policy as applied to the Axis Powers is that orders would flow into the shipyards, not for standardised ships of "bargain basement" types, hurriedly produced under war conditions, but for ships suitable for the carriage of quality cargoes—meat, fruit, dairy produce and other things of which the world will stand in need. This policy would, at one and the same time, offer a remedy for unemployment among the seamen of the freedom-loving nations, provide work for the shipyards, and be a precaution against either of the Axis Powers resorting to piracy again. They would be reminded during the period of the embargo that, on the lowest grounds, apart from the dictates of God and humanity, piracy does not pay.

Sir Archibald Hurd.

Z NORMANDII



*Polski krążownik ORP. "DRAGON" i kontrtorpedowiec ORP. "SLAZAK" ostrzeliwują brzegi Normandii.
The Polish cruiser "DRAGON," and destroyer "SLAZAK" shelling Normandy beaches.*



*Po bombardowaniu z morza, pożar na brzegu Normandii.
Fires on the Normandy coast after naval bombardment.*

ZAŁOŻONA 1860

COUBRO & SCRUTTON^{TD}

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.

SKŁADY FABRYCZNE ZAOPATRZEŃ OKRĘTÓW

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.



*ORP. "SLAZAK" w osłonie barek inwazyjnych złączających do wybrzeży Francji
The Polish destroyer "SLAZAK" screening landing crafts on their way to France.*

SPRAWY MORZA W DZIENNIKU USTAW RP.

Poniżej zajmiemy się zestawieniem tych postanowień prawnych, które regulują sferę życia państwa i jego obywateli związaną z morzem, a które zostały ogłoszone od września 1939 bądź w Dzienniku Ustaw RP., bądź też w Monitorze Polskim (do chwili zaniechania jego wydawnictwa), wyjątkowo tylko sięgając do innych postanowień. Obecne warunki prowadzenia spraw państwa narzuciły w niektórych wypadkach szczególny tryb postępowania formalnego; ogólnie też rzecz można iż ustawodawstwo którym się zajmiemy, stanowi wyraz nagłych niejednokrotnie potrzeb i braków wywołanych wojną.

Nie wdając się w analizę poszczególnych postanowień ograniczymy się do zestawienia ich by uzyskać przybliżony obraz tej dziedziny życia państwowego za dotychczasowy okres wojny.

Marynarka Wojenna

W Monitorze Polskim z dnia 10 stycznia 1940 Nr. 5-7 ukazało się pod pozycją 6 obwieszczenie delegata cywilnego Ambasady RP. w Paryżu do Spraw Wojskowych, z dnia 3 stycznia 1940 w sprawie zaciągu do służby w Polskiej Marynarce Wojennej.

W Dzienniku Ustaw Nr. 14, z dnia 2 listopada 1940 pozycja 41 ogłoszono rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych z dnia 4 października 1940 o zmianie Rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych z dnia 5 czerwca 1934 w sprawie wykonania Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 o służbie wojskowej podoficerów i szeregowców Marynarki Wojennej. Nowe Rozporządzenie dotyczy uprawnień osobistych podoficerów i starszych szeregowców, przeniesionych z Marynarki Wojennej do formacji Wojska lub odwrotnie.

Marynarka Handlowa

Potrzeby państwa wynikające z wojny morskiej znalazły swój silny wyraz również w odniesieniu do Marynarki Handlowej. Już w Monitorze Polskim z dnia 23 grudnia 1939 Nr. 285-288 ogłoszono informację Ministerstwa Przemysłu i Handlu o wydaniu przez Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu przepisów regulujących służbę osób, podlegających powszechnemu obowiązkowi wojskowemu z zatrudnionych na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej i Rybołóstwa Morskiego. Przepisy te ogłoszono w Dzienniku Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych z dnia 16 grudnia 1939 Nr. 1 bis pozycja 2. Wódz Naczelny w Rozkazie z dnia 4 września 1941 ogłoszonym w Dzienniku Ustaw Nr. 7 dnia 31 października 1941 część II-a stwierdził, że służbę tych wszystkich pracowników Marynarki Handlowej, którzy ją pełnią należycie podczas obecnej wojny na polskich statkach handlowych, uważa za równie zaszczytną, jak służbę w Marynarce Wojennej, oraz zalecił odpowiednią ewidencję.

Zmienione potrzeby spowodowały wydanie przez Ministra Przemysłu i Handlu Rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 1940 Dziennik Ustaw RP. Nr. 13, pozycja 39 o kwalifikacjach oficerów w Polskiej Marynarce Handlowej, zmieniające odnośnie uprzednio obowiązujące przepisy, rozporządzenia z dnia 15 września 1941 Dziennik Ustaw RP. Nr. 6, pozycja 15 w tejże samej materii, rozporządzenia z dnia 30 października 1941, Dziennik Ustaw RP. Nr. 7, pozycja 21 w sprawie stanu ilościowego oficerów i asystentów nawigacyjnych na polskich statkach handlowych morskich wreszcie rozporządzenia z dnia 2 listopada 1943, z Dziennik Ustaw RP. Nr. 11 pozycja 36 wydanego w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej o zmianie rozporządzenia z dnia 30 listopada 1931 o kwalifikacjach oficerów w polskiej Marynarce Handlowej. Rozporządzenie to wydane już przez Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi dotyczy w szczególności kwalifikacji Oficerów Mechaników.

Sprawa rezerwy Marynarki Handlowej została uregulowana zarządzeniem Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi z dnia 15 września 1943 Dziennik Ustaw RP. Nr. 9, część II-a.

Księgi Stanu Cywilnego

Postanowieniami Dekretu Prezydenta RP. z dnia 20 września

1941 Dziennik Ustaw RP. Nr. 6, pozycja 10 o księgach stanu cywilnego i aktach zgonu osób zmarłych na morzu, ustalono (Art. 1) iż w czasie trwania wyjątkowych okoliczności wywołanych wojną, prowadzić będą upoważnione Urzędy Konsularne RP. księgi stanu cywilnego osób zmarłych na morzu.

W związku z tym ukazało się Rozporządzenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 30 września 1941, Dziennik Ustaw RP. Nr. 6, pozycja 16 o opłatach za wypisy z ksiąg stanu cywilnego osób zmarłych na morzu.

Ubezpieczenia Społeczne

W Dzienniku Ustaw RP. Nr. 4 (pozycja 7) z dnia 15 lipca 1941 ogłoszono Dekret Prezydenta RP. z dnia 30 czerwca 1941 o ubezpieczeniach społecznych osób, zatrudnionych na statkach żeglugi morskiej i rybołóstwa morskiego. Dekret ten obok ustalenia kategorii osób podlegających obowiązkowi ubezpieczeniowemu w niej ustanowionemu, rozmiaru świadczeń oraz tabeli scalonych składek ubezpieczeniowych między innymi stanowi również (Art. 15, punkt 1) że polskie przedsiębiorstwa żeglugi morskiej i rybołóstwa morskiego obowiązane są ubezpieczyć swych pracowników od ryzyka wojennego w brytyjskich zakładach ubezpieczeń. Warunki ubezpieczenia w ten sposób przeprowadzonego nie mogą być mniej korzystne dla pracowników, od stosowanych w brytyjskiej marynarce handlowej. Należy dodać, że Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej pismem z dnia 14 lutego 1942 L. dz. 994/42 FR/JB skierowanym do organizacji przymusowej pod nazwą "Związek Armatorów Polskich" (o czym niżej) postanowiło objęcie wspomnianego ubezpieczenia od ryzyka wojennego przez Komisję Ubezpieczeniową. Pismo to zobowiązało Armatorów do opłat na rzecz Komisji Ubezpieczeniowej celem umożliwienia przeprowadzenia reasekuracji w brytyjskich zakładach ubezpieczeń, wzamian w punkcie 4-ym stanowiąc, że w ten sposób na czas trwania przewozu pracodawcy przez dokonanie zaliczkowej wpłaty zostają zwolnieni od obowiązku nałożonego na nich Art. 15-ym Dekretu Prezydenta RP. z dnia 30 czerwca 1941.

Życie nasunęło szereg kwestyj, które nie znalazły dostatecznego rozwiązania we wspomnianym Dekrecie. Potrzebom tym odpowiedzieć na przygotowany obecnie, znawelizowany Dekret o Ubezpieczeniu Społecznym. Należy dodać, że na podstawie Art. 1, ustęp 2, obowiązującego Dekretu Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 kwietnia 1943 Dziennik Ustaw RP. Nr. 5, pozycja 12, rozciągnęło moc obowiązującą Dekretu o Ubezpieczeniach Społecznych w przepisach dotyczących ubezpieczenia od wypadków w zatrudnieniu i ryzyka wojennego, na obywateli kanadyjskich.

O rozjemstwie i sądach morskich

Minister Przemysłu i Handlu zarządzeniem z dnia 4 listopada 1930 ogłoszonym w Dzienniku Ustaw RP. Nr. 14, część II-ga ustanowił na czas trwania wojny urząd Komisarza Pracy dla przedsiębiorstw żeglugi morskiej i rybołóstwa morskiego. W myśl paragrafu 2-go zarządzenia, zadaniem Komisarza Pracy jest badanie i wydawanie orzeczeń w sprawach dotyczących dostosowania do okoliczności wywołanych wojną plac i warunków pracy; kapitanów, pilotów, personelu oficerskiego i załóg statków żeglugi morskiej i rybołóstwa morskiego. Zarządzenie to (paragraf 9) w niczem nie narusza atrybucji przysługujących Konsulom RP. z tytułu wykonywania przez nich zadań Urzędu Morskiego.

Zasadniczy krok w dziedzinie sądownictwa morskiego czasu wojny, stanowi ogłoszenie Dekretu Prezydenta RP. z dnia 30 września 1941 Dziennik Ustaw RP. Nr. 6, pozycja 13 o sądach morskich. Dekret ten w oparciu o ustawę brytyjską o sądach morskich państw sprzymierzonych "Allied Powers Maritime Courts, 1941, 4 and 5 Geo. 6 Ch. 21" powierza wymiar sprawiedliwości w sprawach karnych w zakresie ustalonym art. art. 2 i 15 ustawy brytyjskiej na terytorjum Zjednoczonego Królestwa dwuinstancyjnemu sądowi morskiemu. Rozporządzenie Ministra

Sprawiedliwości z dnia 3 grudnia 1941 Dziennik Ustaw RP. Nr. 8, pozycja 26 zawiera postanowienia wykonawcze do wyżej wspomnianego Dekretu, zaś Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 grudnia 1941 Dziennik Ustaw RP. Nr. 8 pozycja 27 zawiera postanowienia w sprawie diet sędziów zapasowych i zastępców-prokuratorów oraz zwrotu kosztów podróży itp. ławnikom, zastępcom jak również świadkom oraz wynagrodzenia biegłych i tłumaczy.

O zarządzie majątkiem morskim

A) Władze państwowe.

Obok ogłoszonego w Monitorze Polskim z dnia 31 października 1939 Nr. 232-244 Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu (Dziennik Ustaw RP. Nr. 100, pozycja 1002 1939 r.) regulującego sprawę zezwoleń na zbywanie obiektów pływających żegluga morskiej i rybołówstwa morskiego, ukazało się w tymże numerze Monitora Polskiego Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 października 1939 o wykonaniu zwierzchniego zarządu nad przedsiębiorstwami żegluga morskiej. Zarządzenie to ustanowiło ramy wojennej gospodarki żeglugaowej. Z zasadniczych jego postanowień należy wymienić, że (paragraf 1-y) zarząd zwierzchni nad przedsiębiorstwami przyporządkowano Ministrowi Przemysłu i Handlu, tworząc przy Ministerstwie (paragraf 4-y) Komitet Transportowy, oraz (paragraf 5-y) powołując do życia związek przymusowy pod nazwą "Związku Armatorów Polskich." Zarządzenie to uległo zmianie drogą ogłoszenia Zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 25 września 1941, Dziennik Ustaw RP, Nr. 7, część II-a, które między zlikwidowało (paragraf 6-y) wspomniany Komitet Transportowy i stworzyło w Ministerstwie Przemysłu i Handlu Dział Spraw Morskich (paragraf 2-i), w skład którego weszły również Inspektorat Żalóg i Szkolenia Zawodowego. W tymże Dzienniku Ustaw Nr. 7 z 1941 roku pod pozycją 20 ogłoszono rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 września 1941, które uchylając dotychczasowe w tej mierze przepisy wydane na podstawie ustawy z dnia 30 marca 1939, o komunikacjach w służbie obrony państwa, postanowiło, że (paragraf 1-y) władzą upoważnioną do udzielania zezwoleń na zbywanie obiektów pływających jest Minister Przemysłu i Handlu, który działa w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Spraw Wojskowych i za zgodą Prezesa Rady Ministrów.

B) Przedsiębiorstwa Żeglugaowe.

Zarządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1939 ogłoszone w Monitorze Polskim z dnia 29 stycznia 1940 Nr. 17-23 w paragrafie 4-ym i 5-ym upoważniło Ministra Skarbu do odwołania pełnomocnictw względnie delegacji wydanych przez jakiegokolwiek władze państwowe do udziału w walnych zgromadzeniach i uczestnictwa we władzach przedsiębiorstw państwowych skomercjalizowanych lub mających odrębną osobowość prawną oraz spółek w których Skarb Państwa ma udziały oraz zobowiązało wspomnianych pełnomocników lub delegatów do złożenia sprawozdania oraz przekazania Ministerstwu Skarbu zarządzanego mienia. Pozytywną stroną zarządu przedsiębiorstw żeglugaowych rozwiązał Dekret Prezydenta RP. z dnia 26 lutego 1940, Dziennik Ustaw RP. Nr. 4, pozycja 10 o zarządzaniu i rozporządzaniu mieniem polskim zagranicą. Na podstawie Art. 5 wymienionego Dekretu mianowicie, Minister Skarbu powołał kuratorów, którym powierzył zarząd poszczególnych polskich przedsiębiorstw żeglugaowych. Zakres uprawnień kuratora, który zobowiązany jest do prowadzenia zleconych mu spraw ze starannością dobrego kupca zdefiniowała zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 26 kwietnia 1940 ogłoszone w Monitorze Polskim z dnia 1 maja 1940 Nr. 95-103, pozycja 27.

Należy nadmienić, że zewnętrzny wyraz wadze zagadnień żeglugaowych dało ogłoszenie Dekretu Prezydenta RP. z dnia 29 czerwca 1942, Dziennik Ustaw RP, Nr. 6 pozycja 10 o wprowadzeniu nazwy Minister Przemysłu, Handlu i Żegluga oraz Ministerstwu Przemysłu, Handlu i Żegluga. Uprawnienia nadano Ministrowi Skarbu Art. art. 2-9 oraz 13 i 14 wspomnianego wyżej Dekretu o zarządzaniu i rozporządzaniu mieniem polskim

zagranicą, o ile dotyczą mienia służącego celom żegluga i rybołówstwa morskiego oraz budowy i naprawy statków morskich, przekazano Ministrowi Przemysłu, Handlu i Żegluga Dekretom Prezydenta RP., z dnia 31 grudnia 1942, Dziennik Ustaw RP. Nr. 11, pozycja 22.

Ażeby zamknąć tę stronę sprawy wspomniemy, że Minister Przemysłu, Handlu i Żegluga zarządzeniem z dnia 28 lutego 1943, Dziennik Ustaw RP. Nr. 2, część II-a utworzył organ opiniodawczy i doradczy w sprawach morskich pod nazwą "Rada Morska" rozwiązując (paragraf 10) powołaną na mocy zarządzenia Ministra Skarbu, Przemysłu i Handlu z dnia 18 października 1941 "Radę Morską przy Ministrze Skarbu, Przemysłu i Handlu" oraz zarządzeniem z dnia 21 września 1942 Dziennik Ustaw RP. Nr. 8, część II-a powołał Morską Komisję Wydawniczą.

Rejestr statków

Sprawy rejestru polskich statków handlowych morskich na czas wyjątkowych okoliczności wywołanych wojną ujął Dekret Prezydenta RP. z dnia 21 lutego 1940, Dziennik Ustaw RP. Nr. 4, pozycja 8, który zamykając rejestr polskich statków handlowych morskich prowadzony w Gdyni z dniem 13 września 1939 a prowadzony w Gdańsku z dniem 1 września 1939, postanowił, że rejestr ten prowadzić będzie Ministerstwo Sprawiedliwości. Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 26 marca 1940, Dziennik Ustaw RP. Nr. 8, pozycja 21, postanowiło, że przy prowadzeniu rejestru stosuje się przepisy Rozporządzenia z dnia 18 stycznia 1921 w przedmiocie prowadzenia rejestru statków handlowych morskich (Dziennik Ustaw RP., Nr. 10 pozycja 48) ze zmianami przewidzianymi w temże rozporządzeniu z 1940 r. Dekret Prezydenta RP. z dnia 4 września 1940 Dziennik Ustaw RP. Nr. 13, pozycja 36, postanowił o zaprzestaniu pobierania opłat stempowych i sądowych w sprawach dotyczących polskich statków handlowych morskich. Należy nadmienić, że brzmienie paragrafu 3-go wspomnianego Rozporządzenia z 26 marca 1940 zmieniono Rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z dnia 8 maja 1942 Dz. N. Nr. 7, p. 8, postanawiając na czas okoliczności wojennych zaprzestanie ogłoszeń o wpisach w rejestrze.

Opodatkowanie

Dekret Prezydenta RP. z dnia 30 marca 1943, Dziennik Ustaw RP. Nr. 3, pozycja 7, ustanowił podatek dochodowy od przedsiębiorstw żegluga morskiej i rybołówstwa morskiego. W związku z postanowieniami formalnymi tego Dekretu Minister Skarbu obwieszczeniem z dnia 25 czerwca 1943, Dziennik Ustaw Nr. 6 część II-a, ogłosił spis biegłych rachunkowych, uprawnionych do sprawdzania zamknięć rachunkowych, zaś obwieszczeniem z dnia 14 września 1943 Dziennik Ustaw RP. Nr. 9, część II-a Minister Przemysłu, Handlu i Żegluga ogłosił listę biegłych (valuers) dla ustalania wartości statku.

Sprawa podatku dochodowego od uposażeń żalóg polskich morskich statków handlowych i rybołówstwa morskiego uregulowana została zarządzeniem Ministra Skarbu z dnia 13 marca 1940 w myśl którego na czas wyjątkowych okoliczności wywołanych wojną, skomasowano z jednej strony składki z tytułu ubezpieczeń społecznych żalóg, zaś z drugiej pozostałe potrącenia, w dwu odrębnych tabelach. Następnie zarządzeniem Ministra Skarbu oraz Przemysłu i Handlu z dnia 22 listopada 1940 Nr. 227/MOR/40 zmieniono powyższe zarządzenie oraz postanowiono, że zamiast jednolitego potrącenia wojennego od uposażeń żalóg polskich ustalonego w Tabeli I-iej do wspomnianego powyżej zarządzenia będzie potrącana od dnia 1 listopada 1940, jedynie skomasowana składka na ubezpieczenie społeczne równocześnie ustalona i ta składka została zmieniona na podstawie dekretu z 30 czerwca 1941 (jak wyżej).

Przepisy dotyczące bezpieczeństwa statków

Dla uzupełnienia obrazu poniżej zestawimy w kolejności chronologicznej przepisy w tej mierze ogłoszone:

1. Dekret Prezydenta RP. z dnia 5 marca 1942, Dziennik

D.C. na str. 14.

ECHA POLSKIEJ WYSTAWY AN ECHO OF THE POLISH MA

Organizatorzy pierwszej Polskiej Wystawy Morskiej w Londynie osiągnęli to co zamierzali. Zwiedziło ją około 50.000 osób, wynosząc wiele wiadomości o Polsce, polskiej myśli morskiej, rozbudowie Gdyni i działaniach naszej marynarki wojennej i handlowej od chwili wybuchu wojny.

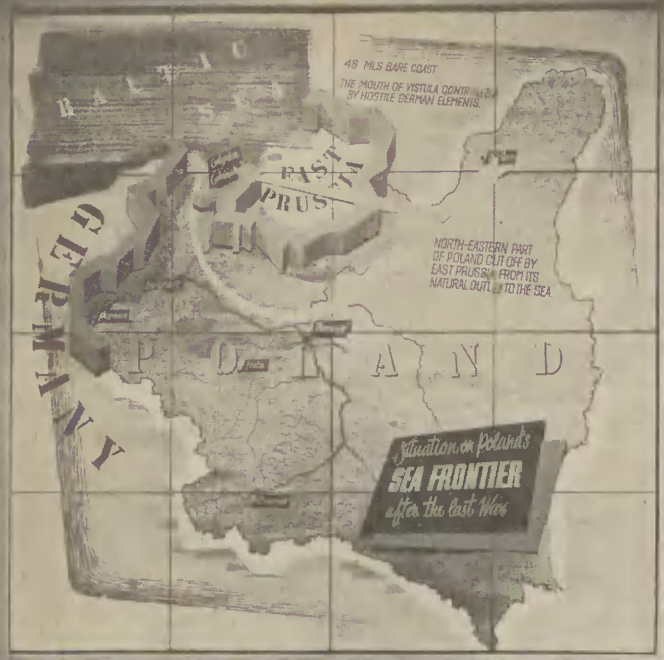
Publiczność zwiedzająca wystawę miała różnorodne zainteresowania. Dzięki jednak wszechstronności wystawy, każdy trafił na to co go interesowało i wychodził zadowolony. Młodzież interesowała się modelami dział, statków, okrętów i fotografiami, starsi panowie z zaciekawieniem oglądali liczne wykresy i zestawienia a panie kupowały książki i polskie znaczki pocztowe.

Liczną grupę zwiedzających stanowili żołnierze amerykańscy polskiego pochodzenia, przychodzący z zasady w towarzystwie przyjaciół, przy czym celem ich przyjazdu na wystawę było nie tyle zaspokojenie własnej ciekawości, ile chęć pochwalenia się przed przyjaciółmi swoimi "starym krajem".

Wogóle duży procent zwiedzających stanowili wojskowi. Pewnego dnia kilka samochodów ciężarowych przywiozło na wystawę dużą grupę żołnierzy brytyjskich wprost z obozu. Zapytani przez udzielających wyjaśnień na Wystawie Polaków co ich spowodowało do tak gremialnego przyjazdu, oświadczyli, : "właśnie jesteśmy po manewrach z Polakami — dostaliśmy od nich w skórę więc chcemy zobaczyć jak to ich marynarka wygląda".

Innym razem przybyła znów duża grupa marynarzy brytyjskich. Ci naturalnie interesowali się prawie wyłącznie naszą marynarką wojenną. Gdy starano się im udzielić informacji zasadniczych, okazało się że ich wiadomości o polskiej marynarce wojennej są dużo większe jak niejednego Polaka. Popisywali się wyliczaniem nazw wszystkich polskich okrętów wojennych, dokładną historią (z datami) ORP "Orla" i "Wilka" i wielu innych szczegółów, wprowadzając niekiedy w zakłopotanie tych, którzy starali się im wyjaśnić udzielić.

Wśród zwiedzających przewinęło się wielu entuzjastów. Należy z nich wymienić przede wszystkim dyrektora jednej z firm w Manchesterze, który specjalnie przyjechał do Londynu aby obejrzeć wystawę, dalej robotnika pewnej stoczni, na której budowany był jeden z naszych statków, szczególnie interesującego się losami tego statku i wreszcie Polka —



Y MORSKIEJ W LONDYNIE

TRITIME EXHIBITION IN LONDON

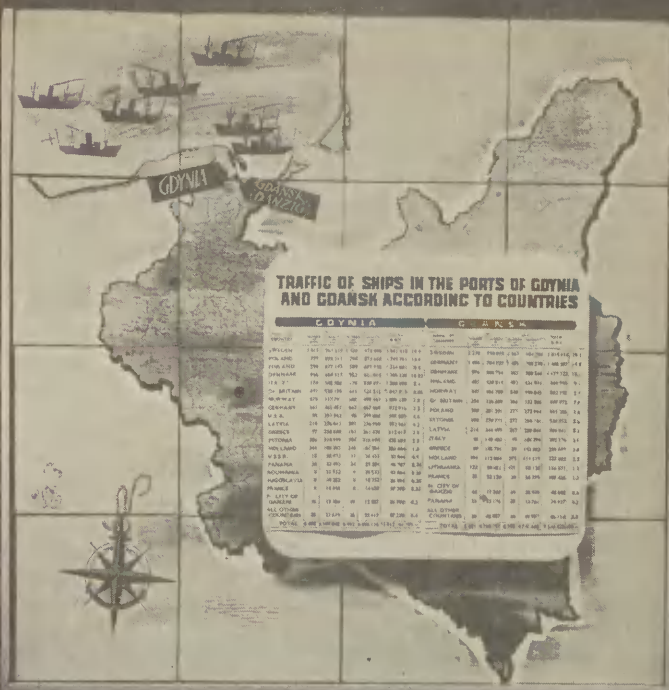
The organisers of the Polish Maritime Exhibition in London achieved their purpose. The Exhibition was viewed by about 50,000 people, who left much better informed about Poland, her maritime undertakings, the building of Gdynia and the activities of our Navy and Merchant Navy since the outbreak of war.

The interests of the people visiting the Exhibition were varied, but thanks to its many-sidedness it catered for all, and all departed satisfied. The young were interested in the models of guns and ships and the photographs, the older men examined with attention the diagrams and statistics, and the ladies bought books and the special Polish postage stamps.

Very numerous among the visitors were American soldiers of Polish descent, who usually came accompanied by friends; the motive of their coming was not so much to satisfy their own curiosity as to show off their "Home Country" to their comrades. A large percentage of the visitors were, indeed, servicemen. One day a large group of British soldiers were brought to the Exhibition in lorries, straight from their camp. When asked the reason for their collective visit by the Poles acting as guides, they said: "Well, we have just been in manoeuvres with the Poles and we got it hot, so now we want to see what their Navy looks like!"

On another occasion a large group of British seamen arrived. Naturally they were interested practically exclusively in our Navy. When the guides tried to give them detailed information, it turned out that their knowledge of the Polish Navy was more extensive than that of many a Pole. They distinguished themselves by naming every Polish warship, the exact history (with dates) of the Polish submarines "Orzel" and "Wilk," and many other details, often enough throwing into confusion those who were intending to instruct them.

Among the crowd there were many keenly interested, including, first and foremost, the director of a Manchester firm who had come specially to London to see the Exhibition, a former worker from a certain shipyard in which one of our merchant ships had been built, particularly interested in what had become of her, and then an old Polish woman, daughter of one of the Polish insurgents of 1863; she did not speak a word of Polish, but was, nevertheless, extremely well



DO YOU KNOW

that the quantity of goods carried every year in the Baltic amounts to abt 66 million tons which means some 11% of the world turnover of goods carried by sea.

66

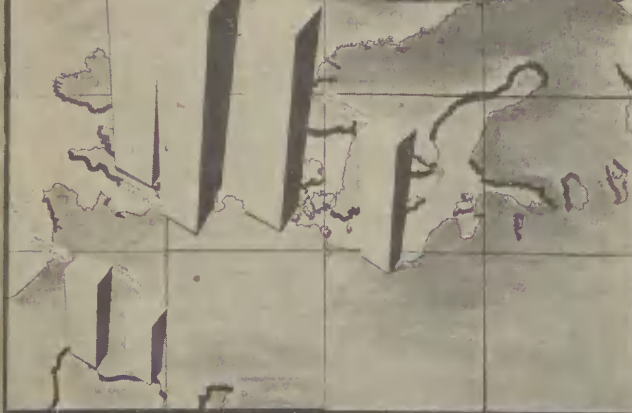
MEMEL
GDANSK
DANZIG
STETTIN

TRAFFIC OF GOODS IN THE BALTIC



GOODS TRAFFIC

IN THE PORTS OF
GDYNIAGEANSK/DANZIG
AS COMPARED WITH
THREE EUROPEAN PORTS
YEARS 1937-38



CENTRAL EUROPE OFFERS GREAT COMMERCIAL OPPORTUNITIES TO GREAT BRITAIN

The number of British tonnage
employed in the ports of
Central Europe in 1937-38 was
610 million tons.

IN THE SAME YEAR THE
TOTAL EXPORT OF

INDIA WAS 263

AUSTRALIA WAS 296

SOUTH AFRICA WAS 319

ZEALAND WAS 130

C. H. BAILEY, LTD.

Właściciele Suchych Doków
i
Naprawa Okrętów

CARDIFF, NEWPORT (MON.)
& BARRY

TELEPHONES:
CARDIFF 2971
NEWPORT 3215
BARRY 900

TELEGRAMS:
"BAILEY," CARDIFF
"BAILEY," NEWPORT
"BAILEY," BARRY

starszka, córka Powstańca 1863 roku, nie umiejąca słowa po polsku, doskonale się jednak orientująca w historii Polski.

Polka ta ze wzruszeniem wysłuchała nie wszystkim znanej historii jak to kolo ratunkowe naszego zatopionego statku transatlantyckiego m/s "Pilsudski", wyrzuczone zostało po roku na wybrzeżu Szkocji, na tym właśnie odcinku, który broniony był przez żołnierzy polskich.

Wystawa miała dosyć poważne echo w fachowej prasie brytyjskiej.

Korespondent "The Shipping World" pisał o niej:

"Rozwój Polski na morzu, jej zainteresowania w handlu zagranicznym, oraz udział Polskiej Marynarki Wojennej i handlowej w obecnej wojnie, zostały efektownie przedstawione na pierwszej Polskiej Wystawie Morskiej.

W sprawozdaniu z otwarcia Wystawy "The Shipping World" podkreślił, że w chwili wybuchu wojny polska marynarka handlowa posiadała flotę łącznej pojemności 155.000 ton (włącznie ze statkami w budowie), oraz że obecnie opracowane zostały plany zwiększenia polskiej marynarki handlowej po wojnie do 850.000 ton, tak aby zdolna była obsłużyć okolo połowy naszego handlu zagranicznego.

"The Journal of Commerce" pisze, że wystawa dała przede wszystkim wyobrażenie, co Polska — posiadając tylko 70 kilometrów wybrzeża morskiego, potrafiła zdziałać na morzu, przez swoją marynarkę wojenną i handlową w 20 latach swej niepodległości oraz uwydatniła ważność utrzymania Bałtyku morzem otwartym po wojnie.

Tygodnik "Fairplay" określił Wystawę jako: "efektowne zobrazowanie polskich osiągnięć na morzu i historycznych związków Polski z morzem".

Wszystkie czasopisma fachowe przytaczały obszernie przemówienie Pierwszego Lorda Admiralicji A. V. Alexandra na otwarciu Wystawy, podkreślające niezwykle ofiarny udział polskiej floty wojennej i handlowej w obecnej wojnie.

Nie tylko pisma angielskie zamięściły sprawozdania z Wystawy Morskiej. Fachowy tygodnik szwedzki "Sveriges Flotta" — pisze o niej między innymi:

"Wystawa wykazuje, iż wojenna marynarka polska, która obecnie mimo wszystko jest 135% silniejsza niż przed wojną, spełniła swe zadania w wojnie morskiej i zatopiła wśród innych okrętów nieprzyjacielskich dwa kontrtorpedowce, sześć napewno a osiem prawdopodobnie okrętów podwodnych, jeden krążownik pomocniczy, 35 okrętów transportowych i cztery polawiniecze min.

M. P.

versed in Polish history. She heard with much emotion the little known story of how one of the lifebelts of the sunk Polish trans-Atlantic liner "Pilsudski" had been washed up a year later on the coast of Scotland, in the very sector which was held by the Poles.

The Exhibition received quite a lot of publicity in the British technical press. The "Shipping World" correspondent wrote: "Poland's development at sea, her interest in foreign trade and the part played by the Polish Navy and Merchant Navy in the present war, have been effectively presented in the first Polish Maritime Exhibition." In its report about the opening of the Exhibition, the "Shipping World" emphasised that, at the outbreak of war, Poland had had a Merchant Fleet of 155,000 tons (including ships in the course of construction), and that plans had now been worked out to increase her merchant shipping, after the war, to 850,000 tons, so that it should be able to deal with about half Poland's overseas trade.

The "Journal of Commerce" writes that, above all the Exhibition gave a fine picture of what Poland—with her mere 70 miles of coast—had been able to achieve in the maritime sphere and had accomplished at sea with her Navy and Merchant Navy during her 20 years of independence, and indicates the importance of keeping the Baltic an open sea after the war.

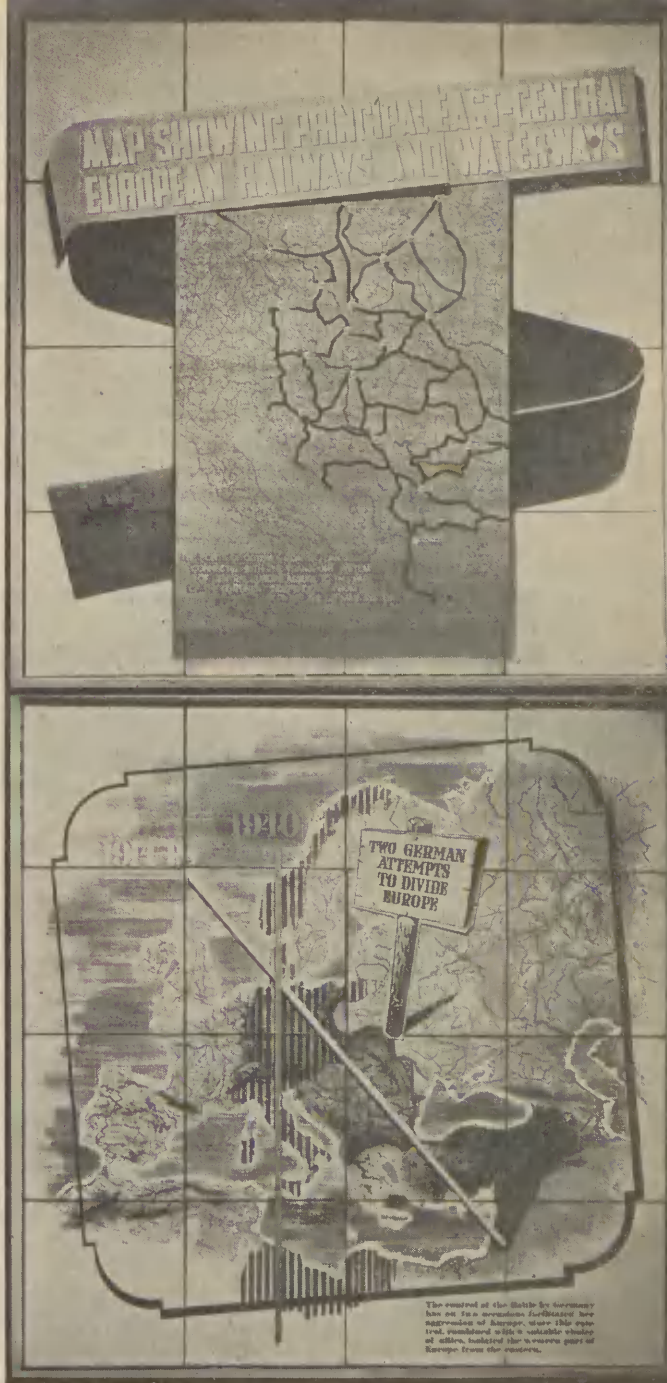
The weekly, "Fairplay," described the Exhibition as "an effective picture of Polish achievements at sea, and of her historic links with the sea."

All technical journals gave extensive excerpts from the speech made by Mr. A. V. Alexander, First Lord of the Admiralty, at the opening of the Exhibition, in which he stressed what an exceptionally self-sacrificing part the Polish Navy and Merchant Navy are playing in the war.

It was not only the British press which published accounts of the Exhibition. The Swedish technical paper "Sveriges Flotta" wrote about it:—

"The Exhibition shows that the Polish Navy, which despite everything is now 135 per cent. stronger than it was before the war, has been playing its part in the war at sea and has sunk enemy shipping, including two destroyers, six U-boats for certain and eight probably, one auxiliary cruiser, 35 transport vessels and four minesweepers."

M. P.



MOUNTSTUART DRY DOCKS LTD.

znajdują się w :

CARDIFF,
BARRY,
NEWPORT,
AVONMOUTH

London Address

23 ST. MARY AXE, E.C.3

Tel. : AVE 3217

(Dokończenie ze str. 9)

Ustaw RP. Nr. 3, pozycja 4, o bezpieczeństwie statków morskich,

2. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 marca 1942, Dziennik Ustaw RP., Nr. 3, Pozycja 5, o wolnej (nadwodnej) burcie statków morskich i o międzynarodowych świadectwach wolnej burty,

3. Obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 marca 1942, Dziennik Ustaw RP., Nr. 3, część II-a o instytucjach (towarzystwach) klasyfikacyjnych, których zaświadczenia będą uwzględniane przy inspekcji statków, i które są uprawnione do obliczania wolnej burty statków,

4. Obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 marca 1942, Dziennik Ustaw RP., Nr. 3, część II-a o państwach sojuszniczych, które wydały przepisy odbiegające od przepisów międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z dnia 5 lipca 1930.

Zanim zakończymy, wspomnieć należy o ogłoszonym w Dzienniku Ustaw Nr. 2, pozycja 3, Dekrecie Prezydenta RP. z dnia 8 stycznia 1944 o zmianie ustawy z dnia 28 maja 1920 o polskich statkach handlowych. Dekret ten, między innymi, zmieniając dotychczas obowiązujące postanowienie ustala, że obowiązek utrzymywania na polskim statku handlowym morskim kapitana i załogi polskiej należy uważać za dochowany już jeżeli kapitan jest obywatelem polskim i conajmniej połowa oficerów ma obywatelstwo polskie.

Nowy artykuł 23/a wprowadza zasadnicze novum pozwalając by również statki handlowe morskie oddane polskim władzom państwowym w najem (charter) lub w zarząd z tytułu pomocy wojennej, podnosiły polską banderę handlową morską po dokonaniu wpisu do rejestru polskich statków handlowych morskich.

Maj 1944.

E. J. TOMASZEWSKI.



Jeden z redaktorów "Polski na Morzach" na nowym posterunku w Afryce.

One of "Poland's on the Seas" co-editors at his African post.

GEO. BARBER & SON LTD.

ESTABLISHED 1861

PRINTERS IN POLISH AND ENGLISH

EDUCATIONAL AND TECHNICAL BOOKS

LAW AND PARLIAMENTARY WORK

23-25 FURNIVAL STREET, HOLBORN, LONDON, E.C.4

— PRINTERS OF THIS PUBLICATION —

ŁADUNKI DRZEWA Z BAŁTYKU DO W. BRYTANII

CZĘŚĆ II

Poniżej zamieszczamy drugą część artykułu, drukowanego pod powyższym tytułem w poprzednim numerze "Polski na Morzach." Przy tej okazji pragniemy zaznaczyć, że choć artykuł został napisany jeszcze w Gdyni, tuż przed wojną, to jednak nie absolutnie nie stracił na swej wartości. Raczej przeciwnie. Bo nie tylko przypomina problem, który po obecnej wojnie nabierze bodaj większego niż poprzednio znaczenia, ale nadtto wskazuje, w jakim kierunku powinno pójść planowanie rozbudowy Polskiej Floty Handlowej.

Redakcja.

Badając dalej, dochodzimy do klauzuli lodowej, która wyraźnie była zreagowana na korzyść armatora. Jakkolwiek klauzule lodowe nie odnoszą się do portów polskich, armatorzy nalegali na ich stylizację.

W warunkach ogólnych na Bałtyku armator musi być przygotowany na ryzyko lodowe, w Północnej Szwecji i Finlandii, już od połowy października, na południu — od połowy grudnia.

Klauzule odnośnie płatności frachtu były pod pozycją 16-tą. W porównaniu do starej formy, mieliśmy tu jasną pozycję między armatorem i charterującym. Fracht był płatny po właściwym i istotnym dostarczeniu ładunku ("payable on right and true delivery of the cargo") i charterujący mógł, jeżeli chciał, zatrzymać cały fracht aż do wyładowania i ustalenia ilości, co w pewnych portach brytyjskich zabierało dużo czasu.

Tonaż brytyjski.

Jeszcze dwadzieścia lat temu znaczna ilość tonażu brytyjskiego zatrudniona była w transporcie drzewa z Bałtyku i Morza Białego, lecz stopniowo tonaż brytyjski malał.

W latach ostatnich spadł on poniżej 20%. I tak w roku 1937 na ogólną sumę 643.710.000 stóp sześć. importowanego drzewa, brytyjska bandera partycypowała w 18%, gdy w 1936 roku — w 20%.

Utrzymała natomiast nadal stanowisko dominujące przy imporcie z krajów brytyjskich, np. z Kanady przewiozła w latach 1936 — 67,5%, w 1937 — 56,1%, a z "innych brytyjskich" posiadłości nawet 85%. Jednak, jeżeli chodzi o ilość i wartość, rynek bałtycki utrzymał swoje stanowisko dominujące.

Z krajów importowych drzewo szło pod banderą brytyjską w latach 1936 i 1937 w stosunku procentowym jak następuje: z Estonii 17,2% i 12,1%, Finlandii 9,5% i 7,4%, Lotwy 16,2% i 13,0%, Norwegii 24,9% i 17,5%, Polski 5,7% i 8,4%, Rosji 9,2% i 4,7% oraz Szwecji 7,6% i 7,1%.

Należy zastanowić się, czy braku zain-

teresowania bandery brytyjskiej rynkiem drzewnym Bałtyku nie należałoby wykorzystać dla wzrostu udziału polskiej bandery, i w przyszłości nie dopuścić do tego, by udział bandery niemieckiej w wywozie polskiego drzewa do W. Brytanii wynosił aż 25,3%, jak było przed obecną wojną.

Przypominamy, że do W. Brytanii dostawcy bałtyccy przywozili swoje drzewo pod własną banderą jak następuje: Estonia w 50%, Finlandia — 35%, Lotwa — 33%, Norwegia — 71,2%, Rosja — około 40%, Szwecja — 73%. Byłoby błędem twierdzić, że polityka traktatowa wyrówna niedociągnięcia. Rosja poszła tą drogą. Operując tonażem "time charterowym" przewiozła pod swoją kontrolą ogromne ilości drzewa — naraziła się jednak na konflikt z gospodarką brytyjską. Postawiono jej mianowicie zarzut, że dochowała litery traktatu, lecz złamała ducha.

Bez oparcia o dostateczne zrozumienie wspólnego interesu przez polskiego eksportera, nie będzie można ani przygotować planowania niezbędnego tonażu, ani nawet wprowadzić polskich warunków transportu.

Przy organizacji polskiego tonażu dla handlu drzewem sporo atutów będzie w rękach polskiej gospodarki narodowej. Dyspozycja ładunkiem drzewa będzie spoczywała w naszych rękach, jeżeli — jak dawniej — forma i warunki sprzedaży będą C.I.F.

Brak nam jednak będzie podstaw organizacyjnych, odpowiedniego tonażu, warunków transportu morzem, które odpowiadać mogą interesom polskiego eksportera i które dawałyby podstawy dla zdrowego rozwoju koniecznego tonażu pod banderą narodową.

W brytyjskich ośrodkach najprawdopodobniej nie napotkamy na opór. Bandera brytyjska drzewem w takim zakresie, jak innymi artykułami, nigdy się nie interesowała. Z ważniejszych naprzykład artykułów importowych pod banderą angielską szło: zboże — 66,7%, mięso — 85,3%, cukier — 80,7%, bawelna — 65,3%, wełna — 95,6%, ruda złom — 42,8%, nafta — 53,5%, a drzewo, jak już podkreśliśmy tylko 18,0%.

Jeżeli chodzi o statki, przegląd typów budowanych na stoczniach brytyjskich wskazuje, że w okresie przedwojennym stocznie te nie interesowały się drzewem na dużą skalę.

Warunki geopolityczne skłaniały armatorów raczej do utrzymania przewagi w pozostałych dziedzinach — zgodnie z polityką imperialną.

Brytyjskie sfery gospodarcze badały powyższe zjawisko troskliwie i nie bez

uzasadnionej obawy patrzyły na stan kurczenia się usług bandery brytyjskiej.

Jakie przyczyny wpływały na ten stan? Fachowcy, gdy badaliśmy zagadnienie z punktu widzenia polskiego, odpowiadali, co należy przyjąć za słuszne: że

kapitanowie i załogi brytyjskie nie były tak regularnie zatrudniane w przewozie drzewa, a więc nie były tak obznajmione z drzewem jak Skandynawowie. W wielu wypadkach kapitanowie nie lubili tego ładunku; nie troszczyli się dostatecznie ładunkiem;

czynnik natury strukturalnej w marynarce angielskiej, a mianowicie: brytyjski tonaż średni statku wzrósł, tak, iż trudno było skompletować ładunek drzewa o ilości, odpowiadającej średniemu statkowi brytyjskiemu.

Co więcej duża część ładunku drzewa z Bałtyku przewożona była na statkach 300 do 700 standartów — a nawet żaglowcach mniejszych, co odpowiadało małym portom angielskim, rozrzuconym na wybrzeżu.

Duża liczba portów w W. Brytanii jest z natury geograficznej uzasadniona — nie znaczy jednak, że wszystkie są odpowiednie do przyjęcia statków 1.000 i 1.500 ton, a to z racji dużego zanurzenia statku.

W wielu portach, jak np. w Hullu, występuje zjawisko "congestion" i statki z reguły do tego portu są wyższe.

Ryzyko "congestion" w wschodnich i zachodnich portach Anglii, można usunąć, przez budowę nowych doków, lecz w obecnych warunkach nikt o tym nie myśli. W przyszłości zagadnienie powyższe znajdzie z pewnością swoje rozwiązanie, gdyż przez to odciążą się duże porty, które już przed obecną wojną często odczuwały zastój w pracy z racji natłoku statków w dokach.

Statek drzewny

W transporcie drzewa, obok wyposażenia portu, ważna jest sprawa tonażu statku. Często armatorzy mają trudności, z podaniem ilości standartów, jaką statek zdolny jest przewieźć. Jest to bardzo ważne, ponieważ na podstawie charteru armator musi podać pojemność statku w standartach i jest odpowiedzialny za szkody powstałe, jeżeli statek nie zabierze ilości w granicach zastrzeżonych w charterze.

Nie wystarcza np. podanie — statek 3.000 ton takiej a takiej pojemności kubicznej i spodziewać się, że statek załaduje nadwyżkę. W istocie, tak nie jest. Mały jest związek między objętością kubiczną a pojemnością standartów, jaką statek zdolny jest unieść, gdyż wiąże się to ze stabilnością statku. Statek 3.000 ton może bez trudności przewieźć 700 do 750 standartów, lecz powstaje pytanie: ile

może załadować na pokładzie, aby posiadał warunki odpowiednie do podróży. Poszczególne statki mogą być dostatecznej długości, prawidłowego zagłębienia, lecz słabego belkowania, a przeciwnie przy obliczeniu standardowej pojemności w standardach np. drzewa twardego, belkowanie jest ważnym czynnikiem.

Nie wystarczy stwierdzić, że statek, zgodnie z prawem, może ładować 1/3 na pokładzie. Albowiem, już przy różniczkowanym ładunku, gdy wchodzi pod uwagę drzewo twarde, zagadnienie stabilności wygląda inaczej.

W Gdańsku i Gdyni były wypadki, że armator w czasie jednej podróży przewiózł 700 stł., lecz w następnej tylko 650 — a dając gwarancję przewiezienia 670 stanął przed zadaniem odszkodowania. W drugim wypadku, ładunek składał się z dużej ilości krótkich desek i gont.

Wspomnieć należy, że szlupy telegraficzne przewożone w zimie i lecie mogą pod względem wagi zasadniczo się różnić gdyż wagę tę zmienia — zlodowacenie.

Kalkulacja statku drzewnego, jeżeli chodzi o pojemność, wymaga dokładnego szacunku i znajomości statku i ładunku.

Sztauerka

Jest sprawą znaną w praktyce, że prawie każdy okręt bałtycki daje inną sztauerkę. Wpływ bezpośredni ma praca robotnika i warunki portowe. Szwecja, zawsze daje sztauerkę wydajniejszą, niż np. Finlandia. Lecz zdarza się często, że nawet porty fińskie, lub szwedzkie różnią się między sobą. Nawet w portach polskich, występuje różnica znaczna przy ładowaniu w Gdańsku, lub Gdyni.

Zagłębienie portu, powinno być zawsze brane pod uwagę. Dalej, wiele portów ładuje z barek. Statek, zawija w pewnej odległości od tartaków i wraz z wzrostem jego zanurzenia przy ładowaniu przesuwa się dalej od tartaku.

W wypadkach ładowania złożonego z drzewem twardym istnieją zasady, że ładunek drzewa twardego jest pod pokładem. Charterujący przestrzegają winien tej zasady i musi uwzględnić to w instrukcjach ładowania.

Pozycja statku

Chartery przewidują, że armator musi podać dokładną pozycję statku. I tu powstają poważne nieporozumienia i konflikty. Szczególnie wypadek eksploatacji statku drzewnego daje wiele powodów do rozważenia i jasnego obliczenia, tak, aby przed zawarciem kontraktu pozycja statku była wyjaśniona tak dla armatora, jak i charterującego.

Szczególnie groźny jest wypadek, gdy statek się spóźnia. Charterujący bowiem może uznać, że armator wprowadził go w błąd, jeżeli chodzi o pozycję statku. Trzeba jednak przyznać, że z zasady armator nie pragnie ani wprowadzenia w błąd, co do pozycji statku, jak też nie życzy sobie spóźnienia, gdyż traci na każdej godzinie.

Ustalając pozycję statku, właściciel — sporządzając dokładny szacunek i kalkulację podróży na kilka tygodni przed terminem — uwzględnia wszystkie wypadki, lecz niezależnie od tego, zatrzymany może być przez strajk, lub długi wyładunek poprzedniego ładunku, lub sprawy, nad którymi nie ma kontroli — np. pogoda.

Zachodzą wypadki, że statek frachtowany jest na klauzulę "First Open Water." — Armator, według nowego "Scanfin'u" przyjmuje, że jeżeli statek w cztery tygodnie po oficjalnym otwarciu portu nie jest gotów do ładowania, charterujący ma prawo unieważnić umowę.

Uwagi o ładunku

•Kompozycja ładunku drzewnego odgrywa ważną rolę przy eksploatacji statku. I tak składa się, że ładunek Bałtyku jest najbardziej różniczkowany od technicznej formy D.B.B. przez krociaki, gonty w wiązках, łaty, heblowane deski i materiał na podłogi.

Wszystkie postacie i formy różnią się wymiarami.

Deski heblowane i na podłogi stanowią dobry i pożądaną ładunek. Duże ilości ich przychodzi z Południowej Szwecji i dobrze się ładują, należy jednak podkreślić że potrzebują więcej czasu na wyładunek. "Ends" — końcówki — są przewożone za dwie trzecie wysokości frachtu, lecz tak stosowana klauzula powoduje dużą ilość sporów. Powstają znaczne różnice przy obliczaniu sumy frachtu: armator nowoczesnego statku nie wymaga, aby do sztauerki dodawano "końcówki", statki zaś starszej konstrukcji zabierają, zwyczajowo 3-4%.

Dlaczego takie zjawisko powstaje?

Kupujący drzewo zgadza się zawsze, że zabierze z ładunkiem proporcję "końcówek", którą składa się z długości 8 stóp i poniżej. Technicznie nazywają się "falling ends" i są sprzedawane za 2/3 ceny. Jeżeli w charterze nie było takiej klauzuli i armatorzy nie zgodzili się na przyjęcie tych "końcówek" — w tartakach nagromadza się także ilości drzewa, że trudności mogłyby zahamować rozwój.

Tu jesteśmy na granicy "handlowej" części tranzakcji drzewom.

Na rynku bałtyckim i polskim małe ładunki miały tendencję wzrostu. W charterach zaznacza się, że "steamer is not responsible for breakage of bundles" — w przeciwnym wypadku charterujący czyni statek odpowiedzialnym. Gdy nie udaje się przeprowadzić powyższej klauzuli — dużo sporów można uniknąć przez troskliwy wyładunek i załadunek towarów wiązanych.

Konosamenty drzewne

Towarzystwa liniowe przewożą znaczne ilości drzewa z portów Bałtyckich, a nawet "T-wo Polsko-Brytyjskie" (Pol-Bryt.) partycypowało w tym obrocie.

Na konosamentach znajduje się klauzula "Quality, condition and measure are unknown". Tłumaczy się tę klauzulę na różny sposób. Podstawą jest w tym wypadku zasada, że statek nie może być odpowiedzialny za gatunek drzewa. Armator nie odpowiada również i za "stan drzewa" tj. "sezonowość" i załadowanie w stanie doskonałym, "bright condition", jak i za zmianę koloru drzewa po załadowaniu na statek. Wymagany jest, aby kapitan — widząc drzewo w złym stanie — złożył protest w celu zupełnej ochrony interesów swego armatora.

Kapitan, jeżeli chodzi o "miarę" nie jest odpowiedzialny dokładnie za każdy standart. Zastrzega się jednak, że kapitan odpowiada za liczbę standartów, jaką przyjął na pokład, lecz nie za rozmiary drzewa podane w konosamencie.

Frachtowanie z portów polskich w drobnych ilościach miało tendencję wzrostu. Wymagano się wtedy od frachtującego szczególnej troski, gdyż często na jednym statku drzewnym zbiegały się interesy kilku załadowców. Szczególnie troska położona być musiała na t.z.w. "over chartering". Wprowadził marża 7½% była dozwolona dla każdej jednostki, lecz w praktyce zdarzał się często wypadek że zainteresowany nie mógł ustąpić żądając często załadowania do ładowni.

(dokończenie nastąpi)

Stanisław Nurzec.

DOSTAWY PRZYBORÓW NAWIGACYJNYCH (Marine Nautical Supplies)

*

Capt. WILL

96, Leadenhall Street, London, E.C.3.

Telefon: AVEnue 1887

*

STAŁE KOMPASY OKRĘTOWE

Lunety Lornetki pryzmatyczne

KOREKTA MAP MORSKICH ITD.

Bezpłatne porady w zakresie naszej specjalności

Gwarantujemy zadawalającą obsługę

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

Szwajcaria posiada 8 statków handlowych. Cztery statki o łącznej pojemności 27.372 ton są własnością rządu a dalsze cztery o łącznej pojemności 28.543 ton znajdują się w rękach prywatnych.

Ponadto Szwajcarski urząd transportu wojennego czarteruje 8 statków greckich o pojemności 72.514 ton.

Tak więc szwajcarska flota handlowa wyraża się obecnie w ilości 16 statków o łącznej pojemności 128.429 ton.

Brytyjskie kółka żeglowne wyrażają przekonanie, że tak zwane amfibijne "jeppy" używane obecnie przez wojsko, wprowadzą po wojnie przewrót w załadunku i wyładunku statków handlowych w portach brytyjskich.

Szwecja, pomimo że straciła w czasie wojny ponad pół miliona tonażu handlowego, posiadała z końcem roku ub. nieco więcej tonażu jak przed wojną. Cyfry ogłoszone ostatnio przez szwedzkie ministerstwo żeglugi wykazują wzrost tonażu w roku 1943 o 26.800 ton (do 1.423.800 ton). Zwiększenie tonażu zanotowano po raz pierwszy od roku 1939. W innych latach straty były znaczne. Z końcem roku 1943 Szwecja posiadała 2.089 statków, czyli taką samą ilość jak z końcem roku 1942-go. W roku 1942 szwedzka flota handlowa zmniejszyła się o 31 statków handlowych o poj. 68.000 ton, a w roku 1941 o 82 statki o poj. 54.000 ton.

Na skutek akcji nieprzyjacielskiej Szwecja straciła w roku 1943 28 statków o poj. 74.200 ton a w roku 1942 40 statków o poj. 138.300 ton, czyli że razem od 31 sierpnia 1939 roku Szwecja straciła na skutek akcji nieprzyjacielskiej 226 statków o poj. 570.800 ton.

Stocznie okrętowe w Szwecji pracowały w miarę posiadania materiału budowlanego. Ogółem w roku 1943 dostarczono armatorom 60 statków o pojemności 115.400 ton w porównaniu do 36 statków o poj. 79.600 w roku 1942.

Tylko jeden statek zakupiono zagranicą a zarejestrowano na nowo cztery statki szwedzkie.

Z końcem roku 1943 szwedzka marynarka handlowa składała się z 702 parowców o poj. łącznej 562.622 ton, 530 statków motorowych o poj. łącznej 779.412 ton, 854 statków pomocniczych o łącznej pojemności 81.598 ton i 3-ch żaglowców o łącznej poj. 168 ton.

Od roku 1940 motorowce stanowią większą część tonażu szwedzkiego, podczas gdy ilość parowców stale się zmniejsza.

Stocznie w Stanach Zjednoczonych wybudowały w pierwszych czterech miesiącach bieżącego roku łącznie 510 statków o poj. 4.115.941 ton.

Największy z wybudowanych dotychczas samolotów transportowych Lockheed "Constellation" zdolny przewieźć 60 pasażerów, odbył ostatnio pierwszą podróż do Waszyngtonu.

Złocze z Buenos Aires, węgiel z Wielkiej Brytanii fosfaty z Północnej Afryki przywiezione zostały na statkach Sprzymierzonych do Lizbony.

Rząd holenderski zamówił na stocznicy Kaisera 33 małe statki handlowe dla potrzeb powojennych swej marynarki.

Mr. Maegaard, dyrektor Danish Steamship Owners Association, w wywiadzie udzielonym dziennikowi "Politiken" omówił obecną sytuację żegluzi duńskiej i jej powojenne widoki. Według wiadomości duńskich armatorów — powiedział mr. Maegaard — straty shippingu duńskiego na skutek działań wojennych wynoszą do końca roku 1943 187 statków o pojemności łącznej około 440.000 ton co równa się skłó 40% przedwojennego tonażu.

Możliwość zastąpienia straconego tonażu przez budowę nowych statków względnie kupno, były małe, w związku z czym duński tonaż z końcem roku 1943 był co najmniej o 33% mniejszy jak wehwił wybuchu wojny w roku 1939.

Z początkiem maja w brytyjskiej Izbie Gmin mówił Emanuel Shinwell na temat przyszłości

brytyjskiego shippingu. Stwierdził on, że przed wojną Wielka Brytania miała 20.000.000 ton a Stany Zjednoczone 8.000.000 ton statków handlowych. Poseł Shinwell przewiduje na podstawie zdań ekspertów, że po wojnie Wielka Brytania posiadała będzie 9.000.000 ton statków handlowych a Stany Zjednoczone dwa razy tyle — nowego tonażu.

Komisja Morska Stanów Zjednoczonych podała do wiadomości, że według danych z końca lutego bieżącego roku w 37 głównych stocznicach Stanów Zjednoczonych pracowało 582342 robotników przy wykonywaniu zamówień Komisji Morskiej

Endżet Szwecji na rok 1944/45 przewiduje wydatki w kwocie 500.000 koron na rozbudowę portów handlowych i kanałów, 15.000 koron na wydatki związane z inspekcjonowaniem portów i kanałów, 1.500.000 koron na rozbudowę państwowych portów rybackich i kanałów i 100.000 koron na ich utrzymanie.

1.500.000 koron przeznaczono pozatem na rozbudowę i utrzymanie mniejszych portów i kanałów żeglownych.



Marynarz jednego z polskich okrętów operujących na morzu Śródziemnym.
A bearded Polish sailor in Mediterranean.



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

Exide-Ironclad BATTERIES

Baterje dla pojazdów o napędzie elektrycznym i motorów Diesla, oraz dla okrętów i t.d. Słynne w świecie z wydajności i niezawodności

The
CHLORIDE ELECTRICAL STORAGE Co. Ltd.,
Grosvenor Gardens House, Grosvenor Gardens,
London, S.W.1
Cables: Chloridic, London

ZAPRASZAMY MARYNARZY I ŻOŁNIERZY POLSKICH

do odwiedzenia naszego
sklepu

WYROBY SKÓRZANE I PŁÓCIENNE
OLSTRY—PASY WOJSKOWE—NOŻE
TRZCINKI—LORNETKI

COGSWELL & HARRISON

rusznikarze

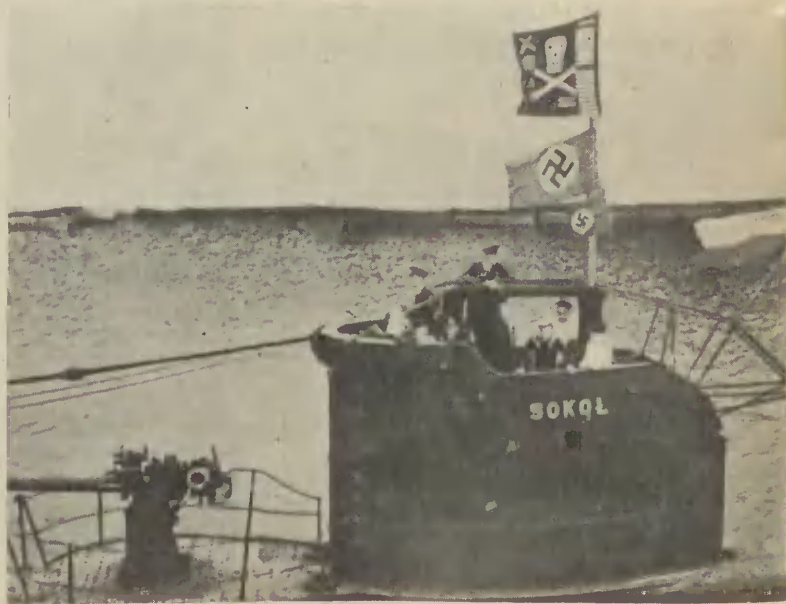
168, PICCADILLY, LONDON, W.1

POLSKIE OKRĘTY PODWODNE NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM



Dowódca i załoga ORP. "DZIK" z banderą korsarską przedstawiającą ilość zatopionych jednostek nieprzyjaciela.

C.O. and the crew of the Polish submarine "DZIK" with their "Jolly Roger."



Oficerowie alogi za ORP. "SOKÓŁ" ze swą banderą korsarską.

The officers and crew on the bridge of the Polish submarine "SOKÓŁ" with their "Jolly Roger."

Podręczniki dla mechaników i nawigatorów.

Nakładem Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi, Dział Spraw Morskich, ukazała się w ostatnich dniach z druku książka :

Inż. K. Bielski : " Turbiny Parowe " cena 9/6

Poprzednio wydane książki :

Inż. K. Bielski : " Prawidła Wykonywania Rysunków Maszynowych " cena 1/6

Inż. K. Bielski : " Mechanizmy Okrętowe " (" Rozrząd Pary ") „ 5/0

Inż. K. Bielski : " Mechanizmy Okrętowe " (" Moc i Sprawność Maszyn Parowych "). „ 7/6

Inż. K. Bielski : " Mechanizmy Okrętowe " (" Atlas Części Maszyn i Kotłów Parowych ") „ 12/6

M. Kisielewski : " Kotły Okrętowe " (" Ich Obsługa, Uszkodzenia i Naprawy ") „ 12/6

A. Ledóchowski : " Astronomia Żeglarska " „ 7/6

A. Ledóchowski : " Nawigacja Żeglarska " „ 10/6

W. Milenuszkin : " Przepisy Drogi Na Morzu " „ 8/6

Wszystkie te podręczniki są do nabycia *wyłącznie* w Inspektoracie Żalogowym Działu Spraw Morskich Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi :

43, LOWNDES SQUARE, LONDON, S.W.1.

Na specjalne zlecenie Inspektorat Żalogowy wysyła podręczniki pocztą *po nadesłaniu należności w " Postal Order " (niewypełniony) i załączeniu 1/- na opłatę pocztową.*

W najbliższym czasie ukażą się z druku, A. Ledóchowski—Dewjacja Kompasów,
C. Morgulec—Wytrzymałość Materiałów.



Po powrocie z patrolu.

Boat after patrol.

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.

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.

CIE DENS OCEAN S.A.

L. DENS & CO., LTD.

SHIPOWNERS

SHIPBROKERS

CHARTERING

INSURANCE

FORWARDING

**4 Lloyds Avenue,
London — E.C.3**

Telephone :
ROYal 3783

Telegrams :
TRAINED LONDON

Depesze : OUGHTRED

Oddziały :

Grimsby,
Immingham,
Goole and
Selby

OUGHTRED & HARRISON, LTD

HULL.

Maklerzy i
Agenci Okrętowi

Spedytorzy

Właściciele Składow i
Agenci Ubezpieczeniowi

GEORGE PULMAN

AND SONS LIMITED

*Commercial Stationery
and
Printing of Fine Quality*



24-27 THAYER STREET LONDON. W.1.
WORKS - THE CRANFORD PRESS WEALDSTONE

.Wydawcy książek żeglarskich i księgarze

J. D. POTTER

Admiralty Chart Agent since 1830.

Publisher of Nautical Books and Bookseller

145 MINORIES, LONDON, E.C.3

*Complete stocks kept of all Admiralty
Charts and other Hydrographic publications*

B
O
O
K
S

J. D. POTTER publishes the well-known
Nautical Tables compiled by AQUINO, BALL,
BURDWOOD, DAVIS, HARVEY, INMAN, RAPER, &c.

Large stocks maintained of nautical and technical publications dealing with such subjects as: Astronomy, Aviation, Compass, Engineering, Knots and Splices, Meteorology, Nautical Tables, Navigation, Seamanship, Ship Construction, Ship's Business, Signalling, Stowage, Tides, Wireless, Yachting, &c.

Also

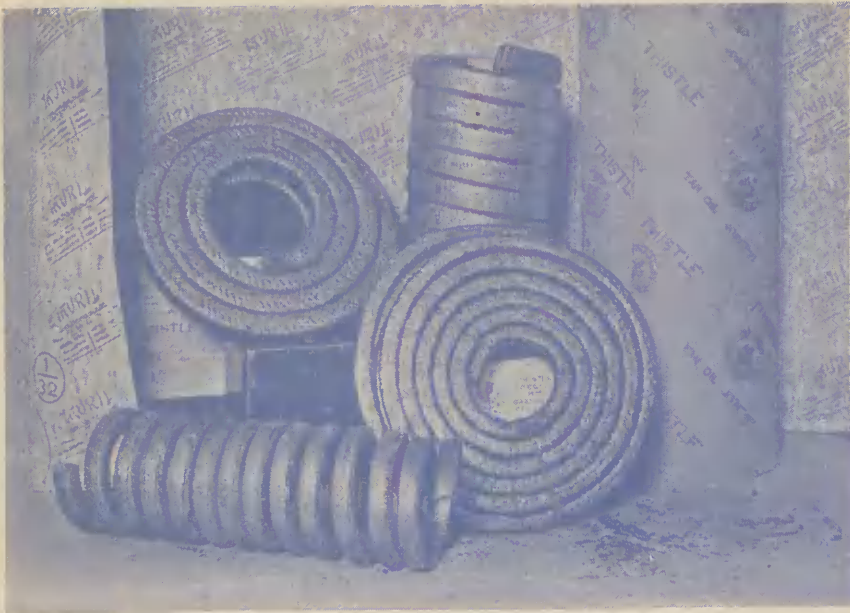
DIVIDERS, PARALLEL RULERS, PROTRACTORS,
SCALES, SLIDE RULES, CANVAS CHART FOLIOS,
CHART RUBBERS, PRACTICE CHARTS, LOG
BOOKS, &c

Any book still in print obtained at shortest notice

Phone :
ROYal 1369

Grams :
Potter, Minorities, London

C
H
A
R
T
S



"THISTLE"
SZCZELIWO
 na wszelkiego rodzaju
 użyciek

'TAURIL'

USZCZELNIACZ PŁYT

Pod wysokim ciśnieniem:
 PARY, WODY, OLIWY,
 AMONIAKU, KWASÓW I
 POWIETRZA

FERGUSON & TIMPSON

LIMITED

GLASGOW
 7a York Street, C.2
 Phone: Central 5542-3
 'Grams: "Polarity"

LONDON
 155 Minories, E.C.3
 Phone: Royal 4161
 'Grams: "Polaritora"

LIVERPOOL
 48 Stanley Street
 Phone: Central 9051
 'Grams: "Needful"

też w NEWCASTLE - HULL - CARDIFF

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 (Surrey) 280-4

City Office

14, BILLITER STREET, E.C.3.

'Phone: ROYAL 1497



TRADE MARK

**THE BRITISH ANTI-FOULING
 COMPOSITION & PAINT Co. LTD.**

TORPEDO  BRAND
 ZNAK OCHRONNY

FARBY PATENTOWE DO MAŁOWANIA
 PODWODNYCH CZĘŚCI OKRĘTOWYCH

MAŁOWANIE MASZYN I POKŁADÓW

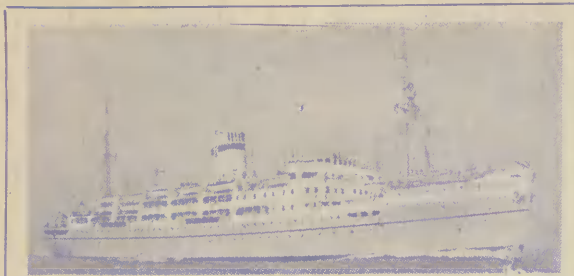
**ROYAL MAIL HOUSE, LEADENHALL STREET,
 LONDON, E.C.3**

Telefony: MANSION HOUSE 8874

Depesze: "GLISSADE STOCK," LONDON

SWAN, HUNTER & WIGHAM RICHARDSON LTD.

NEWCASTLE-UPON-TYNE



Motor Passenger Liner

"SOBIESKI"



Cargo and Passenger Steamer.

"LECH"



Cargo Steamers.

"PUCK and HEL"



Cargo Steamer.

"LIDA"

Builders and Repairers of every Type of Steamer, Motorship, Floating Dock.
Marine Oil Engines of Doxford and Neptune-Polar Types. Marine Steam Engines.

*Pozdrawiamy wielu
naszych polskich
przyjaciół na morzu
i życzymy serdecznie
szybkiego oswobo-
dzenia ich Ojczyzny*

SAMUEL WHITE

J. SAMUEL WHITE & CO., LTD., COWES, ISLE OF WIGHT, Shipbuilders and Engineers
London Office: Whitehall House, 41, Whitehall, S.W.1.

R. & H. GREEN AND SILLEY WEIR LIMITED

WŁASNE SUCHE DOKI

REPERACJE OKRĘTÓW i MASZYN

NASZE SUCHE DOKI WYMIARÓW 497 na 67 stóp
posiadają dobrze urządzone warsztaty,
Wytwórcy wirówek oleju "Victor"

Ponad 3,000,000 ton światowej żeglugi było zaopatrzone
w te znane wirówki

Nasze sklepy w Londynie i Falmouth są zaopatrzone
w specjalne maszyny do reperatury silników DIESELA

130 LEADENHALL STREET - - LONDON, E.C.3

Telephone:
AVENUE 5361 (4 lines)

Telegrams
"Interknit, Stock London"

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