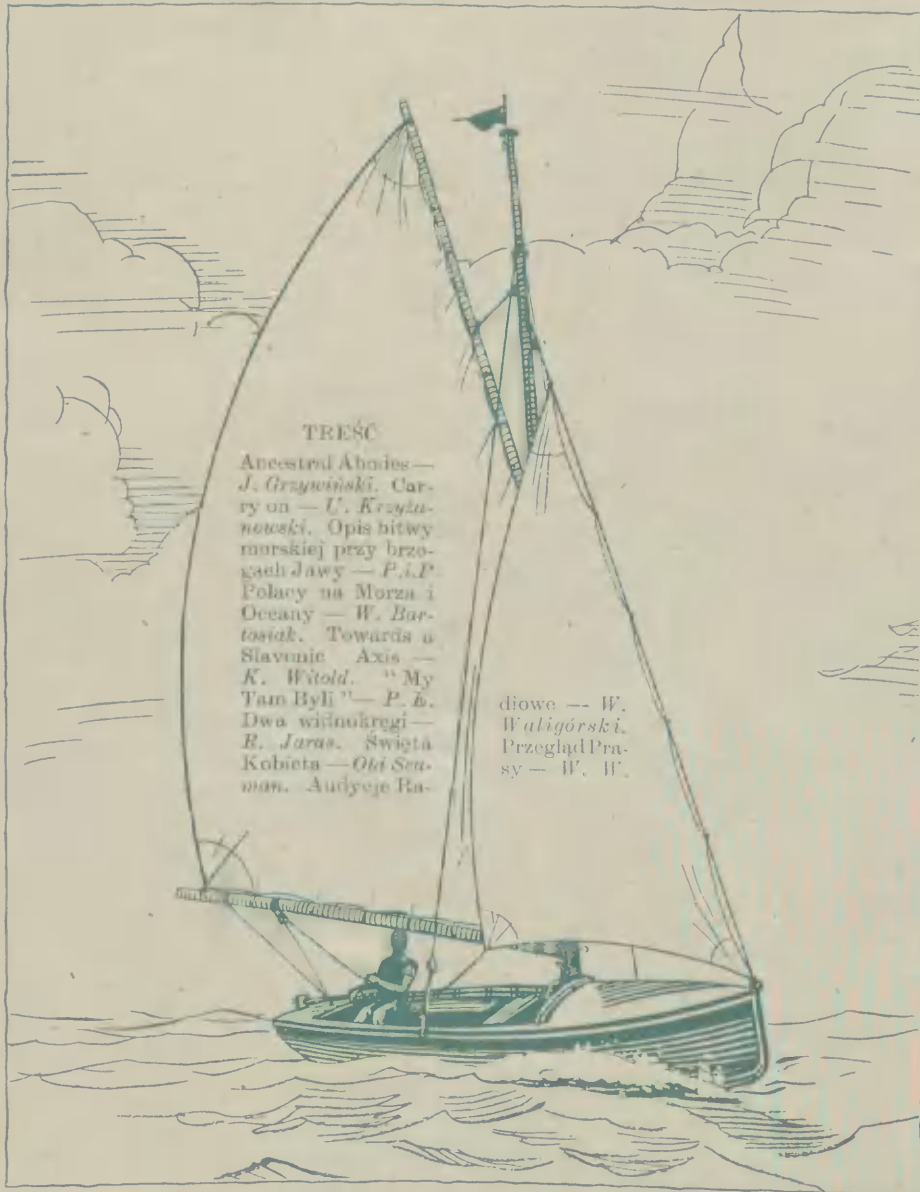


POLSKA POLAND ON THE SEAS NA MORSZACH





TRESĆ

Ancestral Abodes —
J. Grzywiński. Car-
ry on — *U. Krzyżanowski*. Opis bitwy
morskiej przy brzo-
gach Jawy — *P.A.P.*
Polacy na Morzu i
Oceanach — *W. Bar-
tosiak*. Towards a
Slavonic Axis —
K. Witold. "My
Tam Byli" — *P. Ł.*
Dwa widnokregi —
R. Juras. Święta
Kobieta — *Oli Sea-
man*. Audyeje Ra-

diowe — *W.*
Waligórski.
Przegląd Pra-
sy — *W. W.*

CENA (Price) 1/6

POLSKA NA MORZACH

Published monthly
by
the Committee of
Poland on the Seas

ORGAN POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM
MORSKIM I KOLONJALNYM

5, Bulstrode Street,
London, W.1.

POLAND ON THE SEAS
POLISH MONTHLY

Rok II Nr. 3
KWIECIEŃ-
MAJ 1942

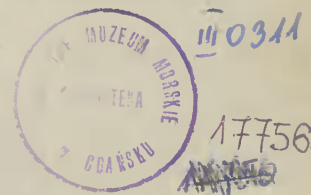
Editor:
JANUSZ
GRZYWIŃSKI

Redakcja
i Administracja

5, Bulstrode Street,
London, W.1.

J. GRZYWIŃSKI

ANCESTRAL ABODES



Proofs . . . proofs! This was the cry of my British friends, when a year ago we had an interesting discussion on the subject of our rights to Pomerania and Danzig, which were the ostensible ground for the outbreak of the present storm.

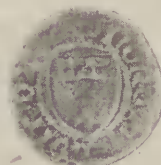
From these discussions, conducted on the hospitable soil of Great Britain, I carried away a powerful impression of the might of the German

She, too, is benevolent to us. But, first of all, it is necessary to wash the German paint from her and try to be a little objective.

I had, indeed, to admit in the course of our discussion that the language spoken in Danzig is German, but the subject of our Baltic problem is not Danzig alone, but Prussia and Pomerania. It must be remembered that the birth of the Polish

1 silver "shelony," Danzing coin.

In the centre: the Polish Coat of Arms and inscription:
mone(ta) civit.(ates) Dancz.



The other side:

The Coat of Arms of Danzig and inscription, Kasimir D.(ei) G.(ratia) R.(ex) Polon.(æ).

propaganda, which has systematically and steadily obscured all Polish problems.

We were too poor to counteract this costly propaganda, but by our effort on the Baltic, by the building of a port for our merchant navy which ranks among the largest, our attempt to create a

nation came about through the union of certain northern Slavonic tribes between the Oder, the Vistula, and the southern Baltic (Pomerania).

This union was not easy: its difficulties can be explained by reference to the character inherited from the Dako-Gets, those ancient Slavs who



Coins from the collection of Mr. P. Bielas.

30 groszy in silver=1 zl. r. 1762.
Inscription: D.(ei) G.(ratia)
August(us) III. R.(ex) Pol.(onae)
M.(augustus) D.(ux) xxx L.(ituaniae)
R.(ussiae) P.(russiae) D.(ux)
S.(axoniae) & (et) EL.(ector)

The other side: Mon(eta) argent(ea)
civi.(ates) gedanens.(is)-30 gr.(ossi) R.E.-GE



battle fleet, in a word, by our work on the sea, we have sufficiently proved our rights.

And history?

stubbornly resisted all manner of authority, thereby greatly hampering contact between the tribes. Another factor which often contributed to the

separation of Pomerania (that particular part of northern Slavonia) from Poland, was the religious question.

At one time, Pomerania constituted a connecting link with the kind of pagan-Slavonic Vatican formed by the island of Rugja (Rügen) on the Baltic. The Pomeranians, themselves closely connected with this cult, offered a refuge to the pagan Slavs who fled from the rest of Poland, during the time when our country was becoming Christian. This period, which lasted for almost a century from 996, was a period of separatist tendencies among the Pomeranians.

Later, when the Teutonic knights and the Hanseatic League made their appearance in the arena, we had already arrived at a second stage in our marine history, characterized by a systematic German penetration along the southern shores of the Baltic.

It is interesting to study German ethnographic maps, which show small groups of Germans settled at the mouths of nearly all the Baltic rivers, as far as a point some distance beyond the Leningrad of to-day. It must be born in mind that mediæval rivers played the part now fulfilled by railways. The Germans reached out for them greedily, but their rule of parasite does not justify their pretensions of to-day.

Since Danzig, that ostensible pretext for the war, was the starting point of our argument, I shall give my friends a few examples of the value of the German propaganda in this respect.

Look at these photographs :

Gemälde im Arushof



Danzig

Don

Arthur Lindner

Zweite, verbesserte Auflage



Leipzig

Verlag von E. A. Seemann
1913

The title page of the book in which is presented the evidence not falsified by German propaganda, of the Polish origin of Danzig.

This small silver coinage is a shellong minted between 1460 and 1490, during the reign in Poland of King Kazimir Jagiello. On one side may be seen the coat of arms of Danzig, on the other the Polish Eagle.

I fancy that when the coinage circulating in a place bears the emblems of a country, it is difficult to doubt the sovereignty of that country over the territory in question.

And such was the relation of Danzig towards Poland almost until the collapse of the Polish nation at the end of the 18th century.

Now let us have a look at the 30 silver grosze from the year 1762. On one side appears the Polish King Augustus III, on the other the coat of arms of Danzig : the continuity of our historical rights over a period of several centuries is clearly shown.

I was asked for proofs ; here is another. On page 67 of a German book, whose title page shows that it was published in 1913, before the creation of the second and regenerated Polish Republic, there is an interesting illustration dating from the sixteenth century : It shows a Danzig ship above which angels are holding a white eagle (the Polish emblem).

Are the given facts not clear enough ?

(R.L.)

CARRY ON

Nad Tamizę spłynęły różnemi drogami różne Rodaków rodzaje, i stworzyły pewną całość którą nazywamy naszą Emigracją w Wielkiej Brytanji.

Emigracja ta, jak niemal wszystkie emigracje polityczne zorganizowała się w swoiste polskie ghetto, odgradzone grubymi murami od autochtonów. Ekonomicznie emigracja ta żyje z jednostronnie tylko aktywnego rozrachunku clearingowego z autochtonami, i jest to bodajże jedyna pełna żywość i ciesząca się naszym zainteresowaniem form a stosunków.

W innych, pozagospodarczych stosunkach clearing nie istnieje, i zdarzają się tylko od czasu do czasu wypadki odważniaków poza mury ghetto, względnie co ciekawsi autochtoni robią między jedną a drugą "cup of tea" egzotyczne wycieczki w zazdrośnie strzeżone dziedziny życia własnego dziwnych foreign-nerów.

Ta emigracja, nabroiwszy co niemiara w dziedzinie przestępstw o zużyciu papieru, — uroiła sobie — jak to zresztą często czynią emigracje — iż jest jakimś zakrętem w historii swego Narodu, jakimś zwrotem nową epoką, — Nową Polską, — Bóg wie z resztą czem.

Czym mniejsza i niepokaźniejsza grupka czy osoba, czym mniej związana ze swem podłożem emigracja — tem więcej wypina się i znaczy sobą samym nieistniejący kamień milowy na drodze liczonej od nieistniejącego zakrętu.

Emigracja nie zdaje sobie sprawy, iż nie jest niczem innym jak jeszcze jednym, małym krokiem w ciągłości historycznej, nieprzerwaną kontynuacją rzeczywistości polskiej, którą zmienić może nie przejazd z przygodami na dystansie Warszawa — Londyn, ale która zmieniona być może tylko sięgnięciem do zupełnie nowych, dotąd niewykorzystanych zasobów i źródeł energii narodowej.

Zabawnem i bardzo charakterystycznym nieporozumieniem jest artykuł pod tyt. "Radjo bez oblicza" p. Stefanji Zahorskiej, zamieszczony w "Wiadomościach Polskich." To nie powszednie, choć tak kobiece pióro, zostawiwszy bez suchej nitki nasze londyńskie radjogłędzenie, nie zdaje sobie sprawy, że nasze Radjo właśnie posiada krwiste, swoiste, jurne i nam właściwe oblicze, że jest stuprocentowo polskie, — polskie — w tym znaczeniu i w tych właśnie rozmiarach — w jakich nasza emigracja jest wyrazem i przedstawicielką polskości.

Stanowczo stajemy w obronie Stratoneum, jego ducha, i jego nadduchowej emanacji na falach radjo. Audycje są urzędasowate, płaskie, czułościowe a nie czule, mdło patryjotyczne, — przeznaczone są dla okresu dzieciństwa i dzieciennienia, a więc są wiernem odbiciem emigracji i ważkiem świadectwem właściwej nam, nieprzerwanej ciągłości stylu.

Z próżnego, jak wiadomo — i Salomon nie naleje w puste, więc trudno wymagać aby ta nad podziw bezpłodna, choć za to normalnie swarliwa emigracja w jakiegokolwiek dziedzinie tworzyła epokowe arcydzieła.

Na tej emigracji, — a może raczej tylko przy tej emigracji, znalazła się i nasza Marynarka Handlowa. Zjawisko niespotykane w historii naszych emigracji Nasi ojcowie i dziadowie poszedłszy zagranicę — wszyscy bez żadnej reszty staczali się we współczesne im ghetto lub asymilowali się z otoczeniem. My jesteśmy w tem szczęśliwym położeniu że wśród nas posiadamy niemalą grupę, która choć tak jak i my wszyscy straciła fizyczny kontakt z krajem, — dalej jednak żyje swoim własnym życiem, w sensie obyczajowym nie wiele różnem od czasów przedwojennych.

Statki i ich ludzie zmienili swe podróże, pozostając jednak zawsze przy Gdyni, ich porcie macierzystem. A ludzie, o tem trzeba wszędzie mocno mówić, — jedyni z Polaków zagranicą nie weszli w skład emigracji, zachowując swoją zwykłą i właściwą im zawsze odrębność. Marynarze zawsze są fizycznie odcięci od kraju, ale też i zawsze żyjąc życiem swych statków żyją dalej życiem cząstki ojczyzny.

Ot — zdarzyła nam się jakaś dłuższa żeglarska przygoda, i statki już trzeci rok są po za Gdynią.

I warto ludziom emigracji powiedzieć jak jedyni nieemigranci, którzy mieli możność przyjrzenia się wirom londyńskim reagują na to wszystko, co nazywamy polskim Londynem.

Jedyną ich reakcją, może na oko niebohaterską, ale za to bardzo ludzką, — jest powrót na statek.

Ale nad Tamizę przyszły nie tylko statki. Przyszła Marynarka Handlowa w szerszym znaczeniu, przyszli wszyscy ludzie ją tworzący.

Statkowa opinja we wrześniu 1939 roku orzekła, że "one tu wszystkie przyjechały już przed nami." Przyjechali rzeczywiście wszyscy, bity komplet. Zjawisko miało w sobie coś nadprzyrodzonego. W trzy tygodnie rozbito nam armję, rząd gdzieś się zawieruszył i zginęły wszystkie teczki z napisem



Views of Polish Convoys.

“sprawy do załatwienia,” drugi rząd jeszcze teczek nie zorganizował, a “one tu wszystkie już przyjechały,” wyspryciły sobie biureczka, zrazu skromne i ustawione w tłoku, no i nieśmiało rozpoczęło na lądzie długą morską wojnę.

Nasze Morze przyjechało tu w komplecie, z zmienionym repertuarem postaci i twarzy. Nie “one tu wszystkie przyjechały,” ale “myśmy tu wszyscy przyjechali.” Nawet nie wszyscy wiemy jak się to stało, i komu zawdzięczamy ten jeden z niewielu dowodów trafności w przewidywaniu.

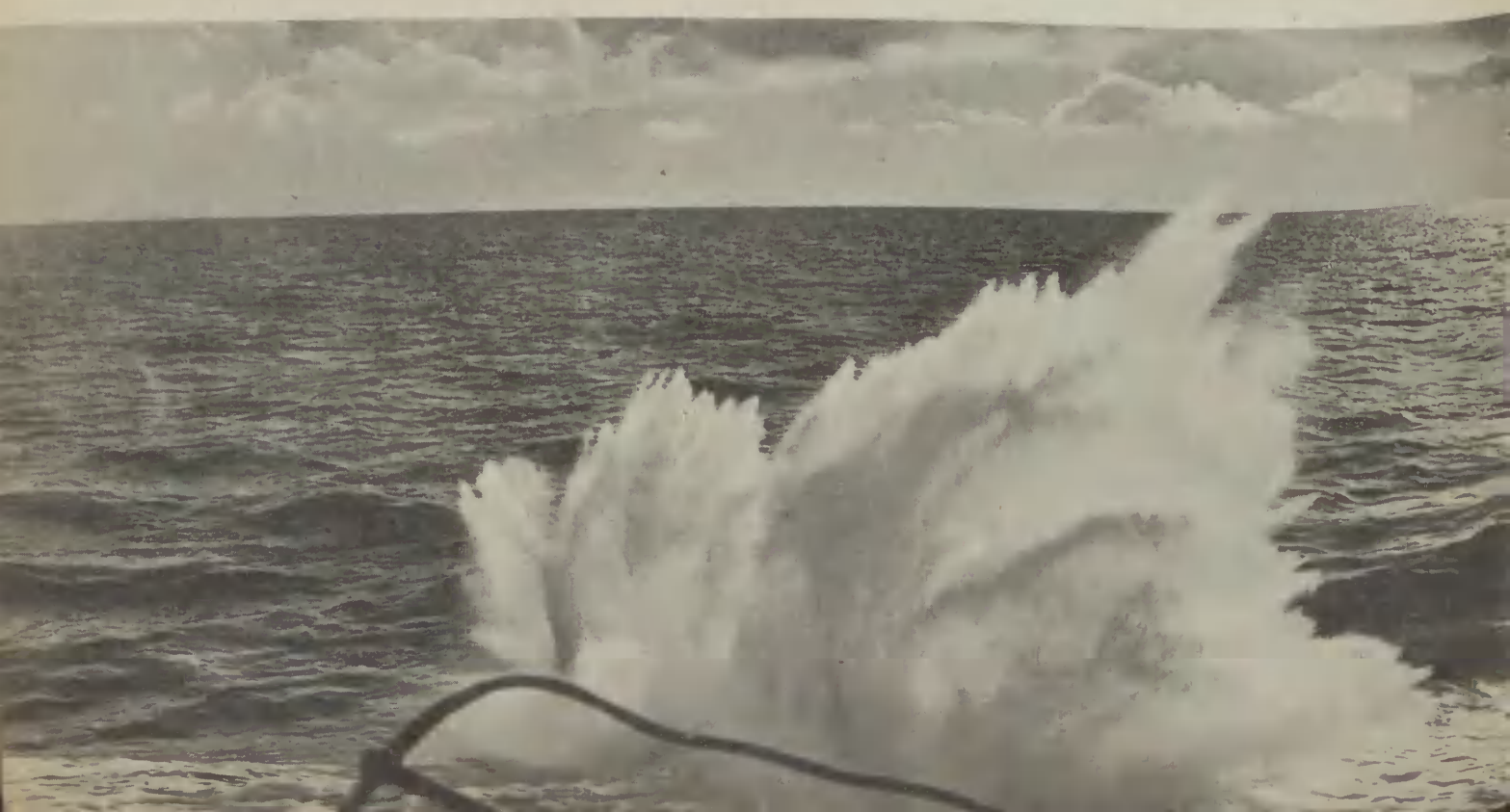
Wiadomo, iż były rozkazy i inne, które kazały

statki murem ustawić w Gdyni bronić i jej tymi statkami, a więc jak wykazał rozwój wypadków, rozkazy które oddałyby cały nasz dorobek wrogowi.

Wszyscyśmy tu przyjechali i wbrew stylowi naszej emigracji wszyscy dalej jesteśmy na swoim, i byłoby błędem niewyciąganie wniosków z faktycznego stanu rzeczy.

Tak widocznie być musiało ; zamało nas było aby odgrywać farsę “Nowej Polski na Morzu” i rozpocząć “nową epokę.”

A może poprostu nasza praca na morzu była tak



nową, może była takim apogeum naszego zbiorowego wysiłku powstałym skoncentrowaną wolą milionów Polaków, że jest w wysiłku stałości trwalszą nawet od tego generalnego remontu jaki przechodzi nasza Europa.

Zjawisko jest w każdym razie zastanawiające. Na przekór tylokrotnie przereklamowanej zmianie warty ekipy rządowej, naprzekór wprowadzeniu jakoby nowego języka rządowego, morską ekipa trwa w city i na statkach, ciągnie swoją taczkę i nie wiele sobie nawet robi nie tylko z dziejowej burzy na kontynencie, ale nawet i ze straszniejszych burz w Strattonie.

Więc uznawszy owo trwanie ludzi i pracy jako fakt dokonany, trzeba nam tylko rzucić okiem wstecz, — i dopilnować — aby ci uparcie trwający robili swoje, skoro praktyka wykazuje że nie ma na nich sposobu.

W życiu publicznym, jedynym kanonem działania jest robić i zrobić wszystko co można w danych warunkach, przewidywać rozwój wypadków i w każdej okoliczności umieć wybrać właściwą metodę działania.

Innych recept nie ma. Jesteśmy wprawdzie w epoce sprzyjającej rozwojowi sztuki znachorskiej, więc co drugi Polak ma taki lub inny niezawodny sposób na uszczęśliwienie naszej cierpiącej ludzkości. Jeżeli jednak zważymy że tak stosunkowo niewielka kłęska społeczna jak lysina, nie znalazła jeszcze swego całkowitego uleczenia, należy z dużym sceptycyzmem odnosić się do wszelkich patentów na szczęście ludzkości.

Trzeba więc tylko "carry on" na wszystkich frontach. Kraj czeka i opiera się wrogowi, a naszym obowiązkiem, obowiązkiem tych wszystkich których wojna rzuciła nad Tamizę — jest użycie wszystkich środków i sposobów, wszelkich trybun i dostępnych nam metod działania dla dopilnowania obecnego i przyszłego rozwoju naszych spraw morskich.

Życie wewnętrznie — polityczne naszego ghetto koncentrujące się głównie na rozwiązywaniu zagadnień według klucza partyjnego, w niewielkim tylko stopniu przecieka poza mury, co jest najjaśniejszą cechą całej naszej emigracji.

Wszystko to co możnaby nazwać naszą pracą na morzu w najszerszym pojęciu tego słowa, — również zamknęło się w ciasnym kącie, i nie tylko że zgodnie z ogólnym nastawieniem nie przechodzi po za mury ghetto, ale nawet na własnym terenie nie zdobywa sobie poczesnego miejsca, proporcjonalnego do ciężaru gatunkowego reprezentowanych zagadnień.

Jedyni niestrefnieni urzędniostwem cywile, jedyni pracujący dalej dla wojny dział polskiego transportu schowany jest głęboko i zakonspirowany w życiu publicznym. Jeżeliby ważność zagadnień w życiu publicznym mierzyć w sposób najpospolitszy, to jest poprostu ilością zadrukowanego w tej sprawie papieru, to zagadnienia morskie sprowadzają się dla

nas do często drukowanych emocjonalnych i malowniczych przeżyć na morzu, oraz do drobiazgowo rozmazywanych manewrów partyjnych. Jak wygląda stosunek i praca naszej emigracji do podstawowych zagadnień naszej państwowości, jakie mamy koncepcje rozwiązania zagadnienia wyjścia z Bałtyku, współpracy ze Skandynawią, co się robi i czy wogóle się robi cokolwiek aby północno — wschodniej Polsce zapewnić również oparcie się o Bałtyk przez Niemen i Kłajpedę, jak wygląda powiązanie czechosłowackiego eksportu z naszym systemem transportu śródlądowego i morskiego, i jak wyglądają plany — aby pytań nie mnożyć w nieskończoność — przystosowania naszej Marynarki Handlowej do pierwszego okresu potrzeb powojennych?

Są to wszystko pytanie nieretoryczne. Nie wiadomo nawet — czy pytania te były w jakiejkolwiek płaszczyźnie wogóle postawione. Nie wiadomo zupełnie, czy nasze oficjalne kierownictwo polityki zagranicznej wykorzystuje obecną koniunkturę polityczną i pracuje nad zbliżeniem z emigracją litewską w U.S.A. Zagadnienie Niemna i Kłajpedy — a więc porozumienie z Litwą może nam dać dopiero zwartą pozycję nad Bałtykiem i odpowiednie podejście do reszty państw Bałtyckich.

Rada Morska, której zlecono wszystkie sprawy morskie, jest najbardziej zakonspirowanym i rekordowo nieśmiałym ciałem. Poprostu — nie można dostrzec jej działalności i jej metod oddziaływania na bieg spraw morskich. Napółwtajemniczeni twierdzą, że Rada Morska pracuje systemem piątkowym, to znaczy że jedna piątka nic nie wie o działalności i istnieniu drugiej piątki, a wszystkie piątki, (bo jest ich kilka), zajmują się głównie znalezieniem klucza któryby właśnie danej piątce przyznał wszystkie stanowiska od Rygi aż po Lubekę.

Pod adresem Rady Morskiej można pchnąć tylko wielkie "carry on" i ogólne żądanie dekonspiracji.

Druga Rada, a jest nią Rada Narodowa — jest ciałem politycznym, które z dobrze wyczutem poczuciem aktualności i politycznej doktryny, unika jak może fachowców — aby w rezultacie dojść w sprawach morskich do niefachowego, sztucznego rozmazywania trzeciorzędnych szczegółów, które acz niepolityczne — mają stały dostęp i posłuch.

Tutaj "carry on" wszystkich elementów morskich zawiodło na całej linii. Nic nie zrobiono aby odpowiednio wyzyskać radziecką trybunę, aby mieć odpowiedni wpływ na nasze czynniki rządowe, aby wreszcie umożliwić czynnikom społecznym rzeczywistość a nie urojoną kontrolę nad całą naszą gospodarką morską i pieczę nad obecnym i przyszłym rozwojem gospodarki na morzu i nad morzem.

Błąd popełniono zasadniczy i poważny.

Czas najwyższy aby błąd ten naprawić.

Opis bitwy morskiej przy brzegach Jawy

Australijczyk George Weller podał pierwszą relację naoczego świadka z bitwy morskiej przy brzegach Jawy, która to bitwa zdecydowała o losach tej wielkiej wyspy. "The Daily Telegraph" z dnia 20 i 21 marca drukuje tę ciekawą opowieść.

"Amerykański pas-ratunkowy z przyczepioną lampą Holmes'a, wyrzucony za burtę krążownika U.S.A. "Houston" ocalił 116 ludzi podczas bitwy na morzu Jawajskim.

116 ludzi ze storpedowanego kontrtorpedowca "Kortenaar," walczyło o swe życie w brudnej od oliwy wodzie lub czepiało się tratwę, gdy eskadra sprzymierzonych odpływała dalej w blasku księżyca. Wołaniem o pomoc tych ludzi odpowiadali okszykami marynarze z krążowników holenderskich "De Ruyter," i "Java," oraz australijskiego krążownika "Perth" lecz jedynie jakieś nieznanne, przyjazne ręce z "Houston" wyrzuciły pas ratunkowy ze światłem. Światło to (lampy Holmes'a) wskazało drogę brytyjskiemu kontrtorpedowcowi, który ocalił rozbitków.

Według opowieści dey "Kortenaar'a" około 37 marynarzy z załogi holenderskiego k.t. zginęło natychmiast od torpedy japońskiej, wyrzuconej prawdopodobnie przez okręt podwodny. Torpeda trafiła w maszynownię, niszcząc kotłownię No. 2 i komory anunijcyjne. "Kortenaar" przełamał się na pół. Obie połowy stanęły pionowo i zatoniły nie dłużej, niż w jakie 2 minuty, idąc na dno jak dwa kamienie.

Admiral holenderski Helfrich, widząc, że szanse są nierówne, oparł swoją strategię na operacjach nocnych, i na wykorzystaniu złej pogody, próbując uderzać wtedy tylko, gdy mógł przypuszczać, że łączność między okrętami japońskimi jest przerwana. Nieprzyjaciel jednak wybrał do ataku na Jawę dzień bezchmurny i morze gładkie, jak lustro. Noc następna była również bardzo jasna (pełnia księżyca) każdy ruch obserwowany był przez nieprzyjaciela.

Sytuacja była tym gorszą, że nieprzyjaciel posiadał doskonałe lotnictwo wywiadowcze, po dwa wodnopłatowce na krążownik, podczas, gdy okręty sprzymierzonych nie posiadały żadnego, pomimo, że były przystosowane do zabierania samolotów. Podczas dnia, 4 lub 5 japońskich samolotów stałe krążyło nad głowami sprzymierzonych.

Wywiady lotnicze zostały bardzo utrudnione przez niestanne ataki powietrzne nieprzyjaciela na bazy holenderskie i amerykańskie i na bazy wodnopłatowców Catalina. Ataki te znacznie zmniejszyły ilość i zakres wywiadów oraz patroli przybieżnych. Dzięki takiej słabej służbie zwiadowczej, niedoceniono siły nieprzyjaciela?

Część konwojów japońskich z desantami zaobserwowano dwa dni przedtem w cieśninie Macassar. Flota sprzymierzonych mogła jedynie rozpocząć akcję defenzywną. Była ona zmuszona przyjąć bitwę w takich warunkach jakie jej narzucił nieprzyjaciel a warunki te okazały się bardziej niż niekorzystne. Okręty znajdowały się pod bezpośrednim dowództwem holenderskiego kontradmirala Karel Doorman'a, a pod operacyjnym kierownictwem Admirala Helfricha, przebywającego w Bandoeng.

Eskadra sprzymierzonych, w której skład wchodziły kontrtorpedowce "Elektra," "Jupiter," "Witte de Witt," "Encounter" oraz pewna ilość amerykańskich k.t., idących przed krążownikami: "De Ruyter," "Exeter," "Houston," "Perth" i "Java," opuściła Surabayę w przeddzień bitwy i skierowała się na wschód wzdłuż północnego wybrzeża wyspy, poczem gwałtownie zmieniła kurs na zachód i przeszła poza długość geograficzną Rembang, w zamiarze zaatakowania konwoju nieprzyjacielskiego.

Załogi okrętów były u kresu wyczerpania spędziwszy również poprzednią noc bezsennością w "alarmie bojowym" podobnego wypadu.

Około godziny 10 rano w piątek dnia 27 lutego — dwadzieścia mil od lądu i na zachód od Rembang eskadra sprzymierzonych została zaatakowana z wysokości 10.000 stóp przez 3 japońskie samoloty. — Bomby chybiły ale bezpośrednio potem ukazał się od strony rufy japoński wodnopłatowiec wywiadowczy, który bez przerwy śledził ruchy floty.

Po 37 godzinach spędzonych w "alarmie bojowym" admiral Doorman przesłał radiowy sygnał do admirała Helfricha: "Przekroczony punkt szczytowy wyczerpania załóg. Proponuję przerwanie wypadu i powrót do Surabaja." Eskadra zawróciła i poszła kursiem East w zamiarze dojścia do bazy drogi od wyspy Bawean do Surabaja, dowódca eskadry otrzymał sygnał od wodnopłatowca Catalina, iż ten zobaczył eskadrę nieprzyjacielską, składającą się z "2 krążowników, 4 kontrtorpedowców i wielu transportowców."

Wiadomość, jak się później okazało, dotyczyła 40 transportowców, widzianych poprzedniego dnia w cieśninie Macassar. Znajdowały się one o 50 mil na północ od eskadry sprzymierzonych. Z Bandoeng nadechodził rozkaz admirała Helfricha: "Atakować natychmiast!"

Okręty sprzymierzone skierowały się na północ. Admiral Doorman wydał rozkaz brytyjskim kontrtorpedowcom: "Elektra" i "Jupiter" wysunięcia się na czoło. Angielskie k.t. posiadały bowiem uzbrojenie silniejsze od k.t. amerykańskich. Odległość między kontrtorpedowcami, a krążownikami: jedna mila. Krążowniki prowadzone przez admirała Doorman'a, znajdującego się na "De Ruyter" w kolejności: "Exeter," "Houston," "Perth," "Java." Odległość pomiędzy krążownikami 500 jardów okręt od okrętu.

Dowódca "Houston" poprosił o umieszczenie go w pośrodku szyku. Tylko obie dziobowe wieże artyleryjskie tego okrętu były zdolne do walki. Rufowe zaś były jeszcze nieczynne, uszkodzone podczas bombardowania, niedaleko wyspy Kangean na północ od Bali przed 4 dniami. 2 kontrtorpedowce holenderskie "Kortenaar" i "Witte de Witt" szły w prawo od szyku w odległości mniej więcej 2 mil. Ich zadaniem miało być eskortowanie krążowników ewentualnie uszkodzonych podczas bitwy i wycofanych z walki. Kontrtorpedowiec brytyjski "Encounter," szedł mile w prawo od czoła kolumny krążowników. Kontrtorpedowce amerykańskie, których zadaniem było wykonanie ataku torpedowego, szły w tyle poza eskadrą sprzymierzonych. Bardzo lekko uzbrojone nadawały się bardziej do obrony przed okrętami podwodnymi niż do ataku, jako "siła uderzeniowa."


Odrazu, w momencie rozpoczęcia walki okazało się, że siły japońskie, które miały składać się, według poprzednich raportów, z 2 krążowników i 4 kontrtorpedowców, są siłą eskadrą 8 krążowników (2 z nich 10.000 tonn — pozostałe 8.500 tonn) oraz 13 lub więcej kontrtorpedowców.

30 transportowców japońskich na widok eskadry sprzymierzonych uciekło natychmiast na północ.

Ogień artyleryjski otworzono na odległość 25.000 jardów (ponad 14 mil). Jeden z krążowników nieprzyjacielskich został trafiony przez "Houston'a" albo "Exeter'a" i zaczął stawiać zastępną dymną.

Eskadra sprzymierzonych idzie na zbliżenie. Admiral Doorman wydaje rozkaz: "zmiana kursu o 90° w prawo z zachowaniem szyku," a zbliżywszy się o 5.000 jardów ponowny rozkaz zmiany kursu w lewo z zachowaniem szyku. W ten sposób odległość zmniejszyła się do 20.000 jardów.

Bitwa zawrzała na nowo z jeszcze większą zaciętością. "Perth" uzyskał trafienia w jeden z kontrtorpedowców japońskich, a "De Ruyter" zniszczył inny okręt wojenny, prawdopodobnie jeden z krążowników.



The fragments of our battle on sea.

Obserwatorzy artyleryjscy na kontrtorpedowcu holenderskim widzieli, jak ciężkie działa "De Ruyter" wolno zaczęły się obracać na inny cel w chwili, gdy tonący japoński okręt otoczył się chmurą dymu.

Pomimo, że siła ogniowa japońska większa była od sprzymierzonych w stosunku 2:1 i pomimo japońskich samolotów obserwacyjnych, latających nad głowami, a zupełnie nieostrzelanych, walka toczyła się korzystnie dla eskadry admirała Doorman'a aż do chwili, gdy krążownik "Exeter" został trafiony pociskiem w maszynownię. Nie zauważono żadnego wybuchu. Jedynie chmury białej pary zaczęły się wydobywać z rufowego komina. Szybkość "Exeter'a" odrazu spadła znacznie.

"Houston," jako następny, zmniejszył również szybkość. Dowódca "Exetera," nie chcąc przeszkadzać innym okrętom w manewrowaniu, zmienił kurs. Jednak "Houston," "Perth" i "Java," widząc ten nowy manewr, naśladują go i skracają w lewo. To samo robią "De Ruyter," 3 brytyjskie kontrtorpedowce, 2 holenderskie i kilka amerykańskich.

Bitwa rozpoczęła się o godzinie 14,14. "Exeter" został trafiony około 17,10.

Kontrtorpedowiec "Kortenaar," który otrzymał rozkaz eskortowania uszkodzonego krążownika, zmienił kurs, aby towarzyszyć "Exeterowi." Eskadra więc, która szła szykiem torowym z holenderskimi k.t. i H.M.S. "Encounter" na trawersie, obecnie idzie szykiem czołowym, oddalając się od nieprzyjaciela.

W chwili, gdy na "Kortenaar" padła komenda, "na burtę ster," kontrtorpedowiec ten został nagle trafiony torpedą.

Weześniejszy atak k.t. japońskich został odparty. Najbliższy okręt japoński był w odległości jakich 25.000 jardów, niemożliwej do strzału torpedowego. Uzasadnione więc jest przypuszczenie, że w walce musiały brać udział okręty podwodne, działające z zanurzenia.

Słońce właśnie zachodziło, gdy marynarze z zatopionego "Kortenaar" widzieli ostatnio okręty sprzymierzonych i japończyków, znikające na horyzoncie. Pół godziny później spostrzegli flotyllę kontrtorpedowców, idącą z dużą szybkością wprost na nich. Japońskie czy amerykańskie?

Lecz nagle jeden z marynarzy, na najbliższej tratwie od zbliżającej się flotyli, zauważył że okręty mają tylko po jednym kominie. Krzyknął więc "Japończycy!" i dał nurka pod wodę. Inni poszli za jego przykładem.

Lecz kiedy nieprzyjacielska eskadra składająca się z 9 okrętów przepływała w odległości $\frac{1}{2}$ mili od rozbitków, drugi okręt w szyku nagle wyleciał w powietrze. Zaobserwowano jedynie wielką chmurę czarnego, gęstego dymu i później nic więcej.

Pozostałe 7 okrętów japońskich ani nie zatrzymały się, ani nie próbowały ratować. Poprostu z dużą szybkością przeszły obok wraku.

Ponieważ okręty sprzymierzonych były bardzo daleko, prawdopodobnie okręt japoński najechał na torpedę, wystrzeloną poprzednio. Mógł to być również powód zatonięcia "Kortenaar."

Prawdopodobnie Japończycy przypuszczali atak na k.t. "Elektra," który sygnalizował, że walczy z przeważającą siłą 2 dużych kontrtorpedowców nieprzyjacielskich, a niebawem trafion w maszynownię, zasztopował i przechylił się silnie na lewą burtę. Wówczas jeden z nieprzyjacielskich kontrtorpedowców podszedł na małą odległość, aby zadać ostateczny cios. Ogniem swej artylerji zmusił do milezenia działa "Elektry" i dzięki małej odległości, otworzył ogień z "pompomów."

Po zatopieniu "Elektry" rozbitkowie ujrzeli powracającą tę samą eskadrę japońską k.t. (około 8.15). Brakowało jednak 2 kontrtorpedowców. W ten sposób eskadra japońska znalazła z 9 okrętów do 6.

57 Rozbitków uratował Amerykański okręt podwodny który dotarł do Surabaya po atakach bomb głębinowych.

Po zatopieniu Kortenaar, krążowniki admirała Doorman'a pozostały prawie zupełnie bez eskorty. Tylko 2 kontrtorpedowce ("Jupiter" i "Encounter") szły już razem z eskadrą. Kontrtorpedowców amerykańskich nie można było brać pod uwagę, wobec ich zbyt słabego uzbrojenia.

Powstawało więc pytanie czy krążowniki, bez należytej osłony całkowicie narażone na niebezpieczeństwo ataków podwodnych i k.t., w bezlitośnie, jasnym świetle księżycy, z przemęczonymi załogami miały dalej próbować przebicia się przez znacznie silniejszą flotę nieprzyjacielską.

Gdzieś, z tyłu, poza osłoną okrętów wojennych znajdowały się transportowce japońskie, dotąd nietknięte. Pierwotny plan przewidywał użycie taktyki amerykańskich kontrtorpedowców, zastosowanej skutecznie wobec przeważających sił japońskich pod Balikpapan. Podczas tej bitwy kontrtorpedowce przeszły przez środek zgrupowania transportowców, strzelając torpedy na lewą i prawą burtę, robiąc straszliwe spustoszenie.

Admirał Doorman zdawał sobie sprawę, że krążowniki jego są całkowicie osamotnione i, że nie może on spodziewać się znikąd pomocy. Pomimo to nadal sygnał swojej małej flocie: "Idę do ataku, idźcie za mną."

Największy z pozostałych kontrtorpedowców "Jupiter" został nagle trafiony torpedą około godziny 21.30 i zatonął. Pozostał więc jedynie "Encounter," jako jedyny kontrtorpedowiec nadający się do użycia, a i ten miał być niebawem stracony.

Plan admirała Doorman'a polegał obecnie na próbie przebicia się przez linje japońskich okrętów wojennych. Po dokonaniu



tego okręty miały się rozproszyć i pojedynczo dotrzeć do Tanjong Priok, portu Batawji w zachodniej części Jawy. Tam miało nieco odpocząć, by następnie zaatakować 2 inne eskadry japońskie, zbliżające się do brzegów środkowej Jawy, niedaleko Cheribon i niedaleko Bantam.

Jednakże paliwo na kontrtorpedowcu "Encounter" było wyczerpane. Dowódca więc zmuszony był prosić o pozwolenie powrotu.

Było to pozbawienie krążowników ostatniej ich ochrony, jednak ocalało to życie rozbitkom z "Kortenaar'a."

Około godziny 23.15 "Encounter," idąc do Surabaya, spostrzegł na wodzie światło i wolno przybliżył się. Zbadawszy, że nie jest to nieprzyjacielska pułapka, dowódca wyłowił wszystkich rozbitków, pomimo ciągle istniejącego niebezpieczeństwa okrętów podwodnych.

Tuż przed północą "De Ruyter" i "Java" natknęły się na torpedy, wstrzelone prawdopodobnie uprzednio przez kontrtorpedowce japońskie i zatoniły.

Ocalałe krążowniki miały wracać do Tanjong Priok, wobec czego "Houston" i "Perth," oraz amerykańskie kontrtorpedowce tam się skierowały.

Tymczasem Japończycy byli zajęci blokowaniem Lombok i cieśniny Baliskiej, oraz blokowaniem zachodniego przejścia cieśniny Sunda. Amerykańskie kontrtorpedowce i okręty podwodne zdołały przedostać się przez te cieśniny, lecz kontrtorpedowce brytyjski "Encounter" i amerykański "Pope" zginęły. Przy podobnej próbie przedostania się przez cieśninę Sunda "zginęły również" krążowniki: amerykański "Houston," australijski "Perth," brytyjski kontrtorpedowiec "Stronghold," holenderski kontrtorpedowiec "Evoleon," oraz australijski sloop "Yarra."

Jeśli z tych okrętów byli jacyś uratowani marynarze to zapewne wyładawali oni na dzikim, zachodnim wybrzeżu Jawy. Do miejsc tych Japończycy dotarli zapewne bardzo późno, jest więc możliwe, że ewentualni rozbitkowie przyłączyli się do partyzantów holenderskich, walczących podobno po dziś dzień w górskich okolicach.

Tymczasem, według relacji oficerów z "Exetera," z bardzo zredukowaną szybkością i "Witte de Witt" (z odstrzelonymi masztami radjowymi), zostali oni zaatakowani przez 6 japońskich kontrtorpedowców w drodze powrotnej do Surabaya. Była to zapewne ta sama flotylla, która przeszła obok rozbitków z "Kortenaar'a" o godzinie 16.45.

"Exeter" zatopił jednego kontrtorpedowca, a "Witte de Witt" drugiego. Jeżeli była to rzeczywiście ta sama flotylla, to została ona zmniejszona z 9 okrętów do 4 okrętów.

Okręt szpitalny holenderski opuścił Surabaya natrafił na 137 marynarzy z załóg krążowników "De Ruyter" i "Java," i wyłowił łącznie około 800 ludzi.

Admirał Doorman po bohaterskiej walce, stoczonej ze znacznie silniejszym przeciwnikiem, poszedł na dno razem ze swoim krążownikiem flagowym, zdobywając sobie miejsce między najdzielniejszymi marynarzami historii. Bitwę tę można śmiało porównać do bitwy "Revenge."

*"Okręt idzie za okrętem przez całą długą noc,
Wśród grzmotów dział i błysków płomieni.
Część okrętów już zatoniła,
A druga została uszkodzona
Więc nie mogli już dalej walczyć.
O Boże wojny, czy kiedykolwiek na świecie
Była podobna bitwa do tej? . . ."*

Oficerowie holenderscy pragną koniecznie dostać nowe kontrtorpedowce od Ameryki, aby prowadzić dalej walkę z Japończykami i pomścić straconych kolegów. Modlą się oni aby Ameryka dała im krążownik, choćby stary nawet. Flota ich została zniszczona, rodziny są w niewoli, ich domy i mieszkania — schronieniem Japończyków. Nie pozostało im nic więcej niż para szortów, koszula i zmoczone w wodzie fotografie żony lub dzieci. Nie żądają oni jednak obecnie niezgo innego prócz możliwości dalszej walki."

W. BARTOSIAK

POLACY

*"Navigare necesse est
Vivere non necesse est"*

Historia rozwoju marynarki handlowej morskich państw wskazuje, że zasadniczymi warunkami ich rozwoju były: brzeg morski, ludzie i kapitał. Są wprawdzie nieliczne wypadki istnienia flot handlowych państw nieposiadających brzegu morskiego, jak np. Węgry, Szwajcaria, jednak przyczyny, dla jakich floty te istnieją są specjalne i przeważnie przemijające, nie mają bowiem naturalnych warunków, a więc brzegu morskiego i elementu ludzkiego, które bez względu na koniunkturę łączą swój los z morzem.

Brzeg morski.

Jakkolwiek wydawałoby się, że posiadanie brzegu morskiego jest najbardziej istotnym warunkiem rozwoju marynarki handlowej, liczne przykłady wskazują, że istnieje wiele państw posiadających rozległe brzegi morskie, które jednak nie posiadają flot handlowych, któreby posiadały poważniejsze znaczenie. Wystarczy tu wyliczyć takie państwa jak: Chile, Peru, Kolumbia, Wenezuela, a nawet Argentyna lub Brazylia. Te ostatnie dwa państwa posiadają niewielkie marynarki handlowe, są one jednak w żadnym stosunku do bogactw naturalnych, oraz przewozów morskich tych państw.

Złożyło się na to wiele przyczyn, jak: przywiązanie tubylców do lądowego życia, łatwość życia na lądzie, wynikająca z klimatu



Maso

NA MORZA I OCEANY

i obfitości darów Bożych, po które wystarczy sięgnąć ręką oraz wynikające z tego rozleniwienie, zanik woli ruchu, przedsiębiorczości i t.p. Niewątpliwie znaczną rolę odgrywa również obawa przed całym szeregiem niewiadomych i ryzyk zarówno dla człowieka szukającego zarobku na morzu, jak i dla przedsiębiorcy szukającego lokaty kapitału.

Polska ostatniego dwudziestolecia posiadała mizerny brzeg morski, niejako małe okienko na świat. W pierwszym okresie nie było nawet na tym brzegu morskiego portu.

Już w pierwszym roku po powrocie nad morze naród zabrał się do budowy portu morskiego i marynarki handlowej. Nasi wrogowie wyśmiewali nasze ambicje, ogłaszali światu, że miejsce, wybrane na port jest nieodpowiednie, i że port będzie niebezpieczny, że stale go będzie zanosilo piaskiem i t.p. Rospuszczano plotki po świecie już po zbudowaniu portu, że jest on niebezpieczny dla statków z powodu braku ochrony od wiatrów, co przez jakiś czas znajdowało wiary nawet u naszych przyjaciół.

Po kilku latach pracy Gdyni okazało się, że port jest pierwszorzędnym, jeden z najlepszych na Bałtyku, i plotki o rzekomym niebezpieczeństwie portu dla statków znikły. Wroga kampania przeczucia się na inne argumenty, kwestionując sens istnienia portu bez połączenia wodnego z zapleczem, który rzekomo miał być zbudowany tylko dla walki z Gdańskiem itd. Wreszcie w ostatnim dziesięcioleciu, gdy Gdynia wysunęła się na pierwsze

miejsce wśród portów Bałtyku, zaniechano tych argumentów. Gdańsk w tym czasie również doszedł do niebывалych obrotów portowych w swojej historii. Okazało się, że polskie gospodarstwo było w stanie zapewnić tym dwu portom pełnię rozwoju, z drugiej strony porty te były nieodzownym wylotem naszych obrotów zamorskich.

W tym to ostatnim okresie Niemcy już otwarcie głosili hasło odejścia nas od Bałtyku. Francuskie kapitały, które były zaangażowane w inwestycje związane z wybrzeżem morskim, zaczęły się wycofywać, porzucając niedokończone roboty. W takich to okolicznościach Polska budowała port, marynarkę i urządzenia przemysłowe na terenie portu, z żelazną konsekwencją, nie ulegając żadnym strachom, gdyż zrozumiała jak nigdy przed tym, że od wybrzeża morskiego odeprzeć się nie da. W kilkanaście lat naród odrobił wieki błędów przodków, spopularyzował sprawy morskie do tego stopnia, że nie było w Polsce człowieka, któryby nie wierzył, że niema Polski bezmorza. Toteż, gdy Hitler zażądał od Polski Pomorza, rząd mógł dać tylko jedną odpowiedź i miał naród za sobą.

Mówiło się, że Gdynia jest najukochańszym dzieckiem Polski, ale Gdynia była jeszcze czymś więcej. Była bowiem świętością narodową, jak Częstochowa. Na Święto Morza przyjeżdżały do Gdyni pielgrzymki z całej Polski, sięgające w niektórych latach cyfry 100.000 ludzi. Ten pęd Polaków do morza miał coś osobliwego, coś z obrzędu. Ludzie z nabożeństwem wchodziłi do morza, żegnali się morską wodą, zabierali butelki z morską wodą dla tych, co pozostali w domu. Gdynia przedstawiała niezwykle obraz w czasie Święta Morza: pielgrzymi obozowali na ulicach, skwerach, trawnikach, spali pod gołym niebem.

Tak naród polski wracał nad morze.

Przemówiła odwieczna tęsknota powrotu nad morze, Pomorze — wśląd za tymi, co złożyli swoje kości nad Odrą, w Wolinie, na Rugii.

Ale to jest pierwszy etap.

Drugi etap winien iść według zawołania: "Polacy na morza i oceany". Wierzymy, że nasz brzeg morski się powiększy wielokrotnie, a więc będziemy posiadali szerszą podstawę do naszej ekspansji morskiej.

Ludzie morsecy

Od najdawniejszych czasów element ludzki, jaki szedł na morze, rekrutował się z pośród najbardziej przedsiębiorczych ludzi, szukających przygody lub polepszenia bytu, który się nie zadawiał tym, co miał na miejscu. Najlepszym przykładem są tutaj narody skandynawskie, które posiadają jedną z najstarszych tradycji morskich. Surowy klimat, uboga gleba półwyspu skandynawskiego wytworzyły twardego człowieka, który "szukał szczęścia na morzach."

Od łodzi Wikinów, służących do grabieży i rozboju, do średniowiecznych żaglowców i wreszcie do wspaniałych motorowców ostatnich czasów, szedł rozwój marynarek skandynawskich. Statki norweskie, szwedzkie, duńskie zajmowały w ostatnich latach przed wojną jedno z najpierwszych miejsc na morzach i oceanach świata, dalekich od Skandynawii. Obsługiwały handel dalekich państw, nie zawijając częstokroć do własnych portów przez wiele lat. Marynarze tych krajów należą do najlepszych na świecie; rekrutują się przeważnie z pośród ludności nadmorskiej, w małym natomiast stopniu z głębi kraju.

Dawniej ludność nad-morska skazana była na rybactwo jako zasadnicze źródło utrzymania. Lowiono ryby małymi łódkami, a najwyższej żaglowymi kutrami, co zatrudniało znaczną ilość ludności. Dzisiaj natomiast ryby lowi się motorowymi statkami, trawlerami i t.p. Stąd pochodzi nadmiar rybaków, a więc zubożenie tego stanu. Praca rybaków jest bardzo ciężka, tak ciężka jak chłopów na roli, przy tym wyniki jej zależne są nie tylko od pracowitości, lecz od zmiennego bogactwa mórz, od

cots.



burz, i t.p. Tymczasem na statkach morskich rybak znajdował lepsze jedzenie, niż w domu, lżejszą pracę, większe wynagrodzenie, których w wiosce rodzinnej mieć nie mógł. Do jednej wielkiej niewygody przyzwyczaić się musiał: miesięcy i lat zdala od kraju rodzinnego.

W pierwszych latach istnienia naszej marynarki większość załóg pokładowych stanowili Kaszubi z wybrzeża, na resztę załóg statkowych składały się wszystkie dzielnice Polski. W okresie tym nasz brzeg morski był stosunkowo biedny. W miarę rozwoju wybrzeża i otwierania się różnych możliwości zarobku na lądzie, Kaszubi zaczęli wracać do swoich wiosek i osiedli, zakładali pensjonaty dla letników, sklepiki, szli na robotników. Napłynął natomiast element mieszany z całej Polski. Jak wiadomo, Gdynia była "Ziemią Obiecaną" dla szukających zarobku, toteż dążyli do niej młodzi ludzie z całej Polski.

Pęd do marynarki handlowej był ogromny, tak że zdobycie prawa do angażowania się na statek, czyli Książeczka Żeglarska uważane było nieomal za wygranie losu na loterii. Niestety tylko nieznaczna część zgłaszających się mogła być zatrudniona z powodu szczupłości naszej marynarki handlowej. Nie należy się więc obawiać braku chętnych do pływania na statkach. Jak wykazała praktyka ostatnich dwudziestu lat niema jakiejś specjalnej warstwy ludności, czy dzielnicy kraju, z której pochodziłby najlepszy element na załogi statkową. Obecne załogi na naszych statkach reprezentują wszystkie dzielnice Polski bez wyjątku i należy przypuszczać, że podobnie będzie w przyszłości. Należy jednak większą uwagę zwrócić na selekcję ludzi. W pierwszym rzędzie prawo do pływania na statkach mają ludzie, którzy wiążą swoją przyszłość osobistą na zawsze z morzem. Wydaje mi się, że należałoby w przyszłości więcej czerpać z pośród ludności wiejskiej, która — sądzą bardziej się przywiąże do statku, mając mniejsze możliwości porzucenia tego zawodu.

W naszej marynarce oficerowie odgrywają znacznie większą rolę, niż w innych marynarkach. Poziom umysłowy przeciętnego oficera polskiego jest wyższy, niż w marynarkach innych, i chociaż czasami jest to źródłem rozczarowań dla niektórych oficerów, szczególnie w spełnianiu niektórych obowiązków i prac, do których nie byli przyzwyczajeni, ogólnie jednak biorąc, okoliczność ta okazała się bardzo wartościową i nie pozwoliła im zejść z kursu w najcięższych chwilach istnienia naszej marynarki.

Kapitał.

Początek naszej marynarki handlowej przypada na rok 1926, kiedy to rząd zakupił pięć statków węglowych o pojemności 2800 ton każdy. Były wprawdzie próby inicjatywy prywatnej polskiej i obcej wcześniej, które jednak nie udały się, statki bowiem po krótkim pobycie pod polską banderą zostały sprzedane pod flagę zagraniczną. Pierwszym towarzystwem polskim było "Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga Polska," później przekształcone na Żegluga Polska S.A. Drugim skolei towarzystwem było Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe Gdynia-Ameryka. Inicjatywa prywatna przez długie lata jeszcze nie dawała znaku życia. Potrzeba było dopiero znacznej zachęty ze strony rządu, aby powstały pierwsze prywatne towarzystwa okrętowe. Przepisać to należy w pierwszym rzędzie brakowi kapitału, oraz nierentowności statku w tych czasach. Przedsiębiorstwa okrętowe zarówno w Polsce jak i zagranicą w tym okresie nie dawały zysków; nie więc dziwnego, że nieliczne kapitały polskie wolały się inwestować w przemysł lub handel lądowy, gdzie skala zysków była dosyć znaczna. W obecnej chwili udział kapitału prywatnego w przedsiębiorstwach żeglugowych jest nieznaczny, nie wyraża się cyfrą 10% i ze wszelkich miar jest pożądanym, aby stan ten uległ zmianie. Jak wspominałem, rząd poczynił dla inwestycji żeglugowych prywatnych szereg ulg i atrakcyj, które zaczęły działać krótko przed wojną, powiększając polski tonaż o pięć statków, i były widoki, że dalsze kapitały prywatne będą się inwestowały. Wojna przerwała ten proces, lecz wydaje mi się, że zostały w ten sposób stworzone warunki dla inicjatywy prywatnej, i o ile polityka rządu będzie konsekwentnie kontynuowana, należy się spodziewać, że inicjatywa prywatna coraz bardziej zacznie się interesować statkami.

KAROL WITOLD

Towards a

After the last world war, eastern Europe was reorganized by the creation of three Slavonic States — Poland, Yugoslavia, and Czechoslovakia — while Rumania was strengthened by the addition of Bessarabia and Transylvania.

These far-reaching changes found expression in various ways; among them was the political conception of the Little Entente, which was intended to be one of the factors in the European balance of power. The Little Entente, however, proved to be an inorganic creation, incapable of life, and it survives only as a warning to us not to commit the same errors after the present war.

One of the fundamental causes of this fiasco was that the Little Entente was created without regard to the Slavonic reality which underlies the situation in eastern Europe. Eastern Europe, including the Balkans (but excluding Russia) forms a natural axis which extends from the shores of the Baltic (Polish Pomerania) to the Mediterranean (Yugoslav Dalmatia), and whose lateral arm (Bulgaria) is also Slavonic. Apart from differences in religion and tradition, Poles, Czechoslovaks and the southern Slavs, as distinct from the eastern Slavs, form in eastern Europe a definite entity, split only by the wedge of Hungary. That is why a political conception which lacked the participation of Poland, but had Rumania as one of its principal collaborators, was condemned to failure from the outset.

When the present war has been brought to a victorious conclusion we must avoid a repetition of old mistakes. This can be achieved by granting a political significance to the natural axis stretching from the Baltic to the Adriatic. Poland and Yugoslavia would become the pillars at each end of this axis. Access to the sea would be through Danzig, Gdynia and Krolewiec, which would thus become the ports for the whole of Western Slavonia, that is to say, of Poland and Czechoslovakia, while Yugoslavia should obtain, in addition to the ports she possessed before the war, Trieste and Fiume, with all the irredentist areas inhabited by Slavs. The creation of such a Yugoslavia would produce, together with Bulgaria, a country with a population of over twenty million, likely to increase within the next twenty years to twenty-five million. Within the same period southern and western Slavonia as a whole should attain a population of over seventy million—a figure which would not only provide a guarantee that any anti-Slavonic aggression would be repelled, but would furnish the desired element

Slavonic Axis

of balance in relation to eastern Slavonia, creating a solid basis for future understanding and collaboration.

The immediate consequences of such a reorganization of eastern Europe would be a proper balance of imports and exports between Baltic and Dalmatian ports, a mutual guarantee for ships sailing from the Baltic to Jadran, and *vice versa*, of harbour facilities in those ports, and so on.

The advantages of such a collaboration are too obvious to need stressing.

The realization of this conception of a southern and western Slavonia would call for a certain amount of support from Poland for the aspirations of Yugoslavia, and *vice versa*. It would also entail the collaboration of Hungary and Rumania with the Pomeranian-Dalmatian axis and the breaking up of the organization forced upon eastern Europe by Berlin and Rome. Serbia, that grotesque creation in which General Nedic struggles in vain against the actions of General Michailovitch, and the outwardly independent Chorwacja would return, together with Slovenia, under the sceptre of Karedzordzewicz.

At this stage it should be mentioned that at the present time Italy occupies the whole of the Dalmatian coast, leaving to Horwattis only the enclave of Dubrovnik with the rest of Crue. In Servia Nedic rules with the help of the collaborators of Stojadinowitch, while in Horvatia the corresponding faction is the terrorist organization called Ustasza, under Dr. Pavelic, responsible for the death of King Alexander and warmly supported by Hungarian and Italian politicians. Against the background of Horvatia can be traced the hidden outline of a Germano-Italian conflict. An example is the non-arrival in Zagreb, up to the present, of the Prince of Spoleto, the king of Chorwajca, who demanded safe conduct by an Italian motorized division, to the entry of which into Horvatia the Germans did not agree. Just as Dr. Pawelic is pro-Italian, having spent many years of "exile" in Italy, so the Horvatan's Commander-in-Chief, General Kwaternik, is subjected to constant flattery from Berlin, whose



Ambassador Drexle Biddle among Polish crew

object is to strengthen German influence in Horvatia and so create the possibility of forcing a way to the Adriatic.

Thus it can be seen that, whilst the problem of access to the sea is a factor which unites southern and western Slavonia to the partners of the Rome-Berlin axis, it is also a potential source of differences which conceal age-old, immemorial aversions.

Our future foreign policy ought to be to forget the fears of the past and to replace the crooked and artificial axis created by Slavonic quislings in their tortuous course between Berlin, Budapest and Rome by a straightforward axis dictated by the requirements of a better future. Such would be the Pomerania-Dalmatia axis. This axis, with Yugoslavia as its continuation and favoured by the presence of Greece on the south, would become, as an element of balance in the east, the natural ally of the Anglo-Saxon world, whose main preoccupation after the war will be the maintenance of peace throughout the globe. (R. L.)

Ogłoszenia przyjmują: Advertising Offices,

THE CARLTON BERRY CO.,

437 Grand Buildings, Trafalgar Square, W.C.2. Tel. ABBey 5108

“MY TAM BYLI”

Nie sądźmy, aby wartość morza dla Polski była tylko spóźnioną lekcją historii. Zbyt często nasze prawa do brzegów bałtyckich uzasadniamy mapami zamiast czynami. Wiemy przecież, jak często w historii zmieniali się mapy polityczne Europy, lecz wymowa czynów posiada cechy bardziej stałe.

Dlatego mówiąc o prawach Polski do brzegów Bałtyku, cytując nasze bytności historyczne, od Szczecina aż po Rewel, nie powinniśmy zapominać o czynach, którymi Rzeczypospolita dokumentowała swą rolę i obecność nad Bałtykiem.

Czy mam na myśli naszą flotę morską?

Oczywiście, lecz nie w pierwszym rzędzie.

Bo flota morska, wojenna i handlowa, to tylko ważny instrument władztwa wód. Historia zaś wskazuje nam w jaki sposób instrumentem tym posługiwała się Polska i jaką rolę odegrało morze w tworzeniu podstaw siły dawnej Rzeczypospolitej. Siły militarnej i gospodarczej.

Od Kazimierza Jagiellończyka i powrotu naszego nad brzegi Bałtyku poczyna się okres potęgi państwa polskiego (XV wiek). “Od owej pory handel polski zakwitł; miasta nad rzekami spławnymi wzmożły się i przysły do znaczenia” — pisze Z. Głogier w Encyklopedji Staropolskiej.

Lecz rozwój ekonomiczny poprzedzał tylko wzrost potęgi Państwa. W 100 lat od naszego powrotu nad morze, gdy flota handlowa polska przekroczyła już dawno łżegi Bałtyku, sięgając do Anglii, Flandrii i Hiszpanii, za czasów Zygmunta Augusta — proporzec naszej floty wojennej wpłynął decydująco na losy Rzeczypospolitej.

Zabójstwo posła polskiego i uwięzienie arcybiskupa ryskiego przez zakon Kawalerów Mieczowych na Infantach stało się bezpośrednią przyczyną utworzenia królewskiej floty wojennej.

Wstępków swych dopuścili się “kawalerowie mieczowi” za przyzwoleniem cara Iwana Wasilewicza, któremu potęgą Rzeczypospolitej stała na przeszkodzie w rozbudowie własnego państwa. Kawalerów Mieczowych popierał również książęta niemieccy, dostarczając im broni dla walki z Polską. Król Zygmunt August pojął wówczas — poraz pierwszy w historii naszej (to co my dziś tak wyraźnie pojmujemy) — że dla uśmierzenia zburzonego zakonu, trzeba przedewszystkiem odciąć Kawalerów mieczowych od źródeł dostaw, które płynęły do nich przez morze. Mianując w 1556 r. Tomasza Sierpinka admirałem wystawił początkowo 3 królewskie okręty wojenne a w kilka lat powiększył ich liczbę do 20.

Zadaniem tej floty było zatrzymywanie okrętów żeglujących do wschodnich brzegów Bałtyku, z ładunkami broni i towarów dla cara Iwana Wasilewicza oraz dla Kawalerów Mieczowych. Było to pierwsze w historii Polski zastosowanie “blokady morskiej” dla zapewnienia sobie zwycięstwa na lądzie.

Wśród okrętów, które niosły wówczas pomoc wrogom Polski, były bandery książąt niemieckich, wolnego miasta Lubeki, gdańskich kupców a nawet króla duńskiego. Admirał Sierpinek walczył z nimi tak skutecznie, że miasta hanzeatyckie w roku 1557 uznały panowanie Polski nad Bałtykiem i prosiły króla Zygmunta Augusta o protekcję.

W roku 1570 sejm polski rozważał postępek gdańszczan, których flota z wrogami Polski współdziałała i delegując biskupa kujawskiego Karnkowskiego dla uśmierzenia knąbnych kupców gdańskich powziął uchwałę, która zaczyna się od następujących słów: “Królowie Polscy i Korona nie ma sobie Gdańszczan za sąsiady, ale im rozkazują jako poddanym swym.”

W całym szeregu czynów wojennych i w wielu aktach politycznych królów polskich podkreślona została rola morza i floty, jako podstawy naszego bezpieczeństwa na lądzie. Bolesław Chrobry, Kazimierz Jagiellończyk, Zygmunt I August, Stefan Batory i inni królowie polscy wskazywali czynami swojemi na znaczenie Bałtyku dla państwa polskiego a walcząc o stanowisko nad Bałtykiem, właśnie Polacy — w przeciwieństwie do Kryżaków i książąt niemieckich — byli pionierami kultury zachodniej i chrześcijaństwa w basenie bałtyckim.

Oto Kazimierz Jagiellończyk, po przyjęciu do władzy na Pomorzu pierwszy z monarchów europejskich znosi “jus naufragii” które przyznawało prawa dla znalazcy rzeczy i towarów rozbitków morskich.

Oto Stefan Batory w tej samej sprawie udzielił Lubece następującego pouczenia: “Jeśli nie jest w mocy ludzkiej odwrócić rozbicia okrętów, to ciągnąc z nich zyski jest niegodnem. Jeżeli burza nieszczęśliwemu nie wszystko zabrała, dla czegoż mielibyśmy być okrutniejszymi od wiatrów i mórz. Ani my ani poprzednicy nasi, nie inaczej uważaliśmy rozbitków, jak za ludzi, którzy w nieszczęściu większe do naszej, opieki mają prawo. Towary nieprzyjacielskich rozbitków powrócić, ale ludzi wolno puścić kazaliśmy, bo sądźmy, że w rozbiciu nie byli nam nieprzyjaciłymi, ani też szkodliwymi być nie mogli.”

Taką była rola Polski nad Bałtykiem.

DWA WIDNOKRĘGI

*Widziałem na snu ekranie
Wyspę jako Ląd Staly,
Ostatni —
A europejski kontynent
zakłęty w okręt niekształtny
bez żagli.*

*Zdawało mi się, że z obcych brzegów
dumnej i niezdobytej wyspy Lwa
wyspy Lwa,
nie ten widziałem widnokrąg, co ONI,
z Europy, widzą prawdomównym wzrokiem
zmagania.*

*Że gdy odpływał mój bezświatny okręt
w zapomniany czas,
gdzieś, coraz dalej od wysokich brzegów
legend i marzeń —*

*Zdymów, oparów krwi niezaskrzepniętej,
najboleśniejszych łez,
wzdęły się nagle nad moim okrętem
żagle walczącej Europy.
że jakiś głos zawołał niezwoyczną siłą
o Myśli i o Człowieku, —
że ponad poszum fal zniecierpliwionych,
nad serc i murów rozdrżanie,
słuchałem echa, o stalowym dźwięku,
prawdziwych słów.*

*I kląłem Los, że Wyspę stworzył
lądem a nie okrętem —
i że nam płynąć nie dał
ze swojej ziemi.*

p.S. (Blackpool) dziękujemy za przesłanie 2-eh rocznych prenumerat, ale prosimy o czytelne podanie swoich nazwisk.

Pani J. prawdopodobnie wydrukujemy w jednym z najbliższych numerów.

p.C.P. Bardzo przepraszamy, ale spóźnienie nastąpiło z powodu finansowych trudności, wywołanych przewlekłą procedurą przydziału papieru.

“My tam byli” — twardo, lapidarnie głosiło hasło Kongresu Polaków, zamieszkujących w liczbie 1½ milj. obszar przedwojennej Trzeciej Rzeszy.

Myśmy tam byli dla dobra i pomyślności Narodu Polskiego i nam przypadła misja obrońców prawa i sprawiedliwości na wodach Bałtyku.

My tam powrócimy dla dobra Polski i dla utrwalenia zasad na których ludzkość odbuduje nowy, lepszy porządek świata. Świata wolnego od trwogi i niedostatku.

ŚWIĘTA KOBIETA

Jeszcze przed okresem heroicznego zapasów o polski tonnaż, Pigol — znakomity pogromca żaglowców, powiększył naszą Marynarkę Handlową o statek niebylejaki. Jak dotychczas, jest to pierwszy wojenny sukces naszej inicjatywy prywatnej, i może to dlatego — statek zamiast beltać się po wodzie, stoi sobie wśród zielonych pagórków Hertfordshire.

Statek zowie się S.S. "Boydówka," a jego skipper jest Vi.

Nie kuszę się o całkowite opracowanie historii tego statku i jego przejścia pod naszą banderę. Niech to zrobi niedawno kreowany Dział Informacji i Dokumentacji Związku Plantatorów Polskich.

Albo kapitanowi tego statku i jego załodze, już dzisiaj należy się mała wzmianka historyczna.

Pierwszy polski członek załogi "Boydówki" był wyznania nłańskiego, jako że polskie morze zaślubiło się ze swym hinterlandem poprzez końskie kobyły. Jak widać z powyższej wnikliwej uwagi, nasza historia morska posiada już swoje ustalone kanony, i nawet taki generalny remont jaki w tej chwili przechodzi nasza Europa — nie zdołał wykrzywić linki naszej tradycji morskiej.

"I am master of the ship," przedstawił się skromnie Grisza, "and this is Luluś, my master's dog."

"Could you tell me where is my chief steward, please?"

Poczem założywszy komplet wakacyjny złożony ze spodenek kąpielowych i mundurowej myrnyarki, polecił wysłać rozkaz sprowadzenia wierzchowca z Piaseczna, — snać zapomniawszy o wojnie.

Do annałów Hertfordshire Grisza przeszedł jako "nice fellow who is always on the job."

Było to w lecie 1940 r. i od tego czasu przez listę załogi "Boydówki" przewinęło się kilka tuzinów nieporównanych egzemplarzy naszej morskiej menażerii.

Nie sposób tak na kolanie uwiecznić wszystkich, nie sposób uwiecznić wszystkie bujne i tak arcy-polskie indywidualności. Każdy dostał jakiś nickname, i każdy na swój sposób jak mógł — tak dodawał splendoru banderze. Mischief rozbil auto, Johnny postawił na nogi Home Guard, walnie przyczyniając się do podniesienia bojowej gotowości hrabstwa na wypadek inwazji, a Alek — prawie że już został teściem najgłówniejszego dyrektora londyńskich undergroundów, i nawet obiecywał co bliższym przyjacielom dozwolone bilety wolnej jazdy.

Rekord zdobył jednak Andrew.

Dostał od Vi ówczere dnia wolnego, i starym żeglarskim zwyczajem poszedł do najbliższego baru.

I odtąd słuch po nim zaginął. Nie było

go u Green Mana, nie było w pub'ie "The pig and whistle," ani nawet w "Bock and Bull."

Wyglądało to nawet na dezercję. Vi przetelefonowała całą okolicę. Nikt go nie zaprosił na obiad, nie było go ani u Margaret w "Cosy Nest," ani u Elisabeth w "Seven Gables," ani nawet w "Ardenlea" u Rence. Dopiero w Barnet, za dziesiątą górą, za setną rzeką i za tysięcznym pub'em, Priscilla z "The Elms" zadeklarowała, że po przyjeździe do domu, znalazła we własnym aucie ładnie sklarowanego na tylnym siedzeniu jakiegoś dziwnego człowieka z kontynentu.

Rysopis się zgadzał. Tak, to mógł być tylko Andrew.

What has happened, Priscilla?

Z gorączkowej rozmowy wynikało, że Andrew — prawdopodobnie wyszedłszy w zwiędniętym pijanym od Green Mana, wszedł do pierwszego z brzegu auta, i został uwieczony przez dwie stateczne damy aż do "The Elms" w Cambridgeshire.

Priscilla, możesz go przewieźć do domu? Nie, nie mogę.

Dlaczego?

On wyszedł z auta tylko po to, aby zaraz położyć się na grządce kwiatów. I nie możemy się go dobudzić.

Vi aż zaniemiała ze zgrozy . . . no tak Priscilla, rozumiesz . . . przecież wiesz . . . on tak zawsze lubił kwiaty . . . Polacy to przecież naród rolniczy . . . ale przy takim dziwaństwie gotów się jeszcze przeziębć . . .

Po dwóch dniach Andrew wrócił, wyprasowany i wyświeżony, ze słoikiem jamu i dwoma szalikami na przyszłą zimę.

Co będzie z Vi po wojnie, to wszyscy wiemy. Sam "Batory" weźmie "Boydówkę" na hol, a po bokach będą jechać te wszystkie linery, które Ministry of War Transport przyznawać nam będzie na tuziny.

I wszystkie syreny będą grać bez przerwy. A "Boydówkę" postawimy w najpiękniejszym miejscu na Kamiennej Górze, i Vi będzie się patrzeć jak Jej "naughty boys" mijają Hel i wchodzi na redę.

Bo Vi nie nadarmo sobie powiedziała. "This boys are without their homes, they must have a home. This is my war effort."

A wojenny wkład Vi jest niemaly.

Kto wychuchał, odchowal i na ludzi wyprowadził z pięć tuzinów spieczonych w tropikach, w słonej wodzie plawionych i w przysadkę mózgową rąbniętych pomyśleńców?

Kto im przyszył 293 guziki?

Kto im zacerował 173 i pół pary skarpetek?

Kto ich wyciągał z pod gruzów Lon-

dynu? Kto ich odstawia za pokwitowaniem na statki? Kto przyjmuje w depozyt ich najdroższe drobiazgi, listy żon i fotografie dzieci? Kto o nich pamięta i kto dalej o nich się troszczy? Kto całej załodze "Ile de Batz" przywiózł krzyżki?

To wszystko robiła i dalej robi Vi, święta kobieta.

Albo jak się Jej teraz odwdzięczyć za tyle serca?

Ja proponuję, aby Vi mianować Konsulem Honorowym na cały Hertfordshire. Konsulem rzeczywistym, to Vi jest już oddawna, gdyż Chief Constable — tylko za Jej poręką toleruje w swem hrabstwie psotnych ludzi z kontynentu, mówiących pigeon English.

I Vi musi dostać order.

Z dużą, szeroką szarfą, tak — aby wszystkie inne ladesy w całym Hertfordshire aż pękły z zazdrości. Order może być bez pensji, bo ta kobieta nie zna zupełnie wartości pieniędzy.

Nie wiem nawet gdzie się składa wnioski orderowe "pour le merite maritim."

Więc składam wniosek publicznie, który niech będzie podzięką dla Vi za Jej serce i Jej trudy.

A więc . . . Wysoka Dyrekcjo . . . Szanowny Inspektoracie . . .

Załoga S.S. "Boydówka" prosi o Konsulat Honorowy i order z piękną szarfą dla swego skippra, dla Vi.

NOWY KOMISARZ PRACY DLA PRZEDSIĘBIORSTW MORSKICH.

Wszedłszy w skład Rządu Rzeczpospolitej, p. Minister Karol Popiel ustąpił ze stanowiska Komisarza Pracy dla przedsiębiorstw żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego, które dotychczas zajmował. W związku z tym Pan Prezes Rady Ministrów, w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Pracy i Opieki Społecznej mianował nowym Komisarzem Pracy dla przedsiębiorstw żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego p. Konstantego Makomaskiego, prezesa Morskich Sądów Odwoławczych, który z tytułu pełnionych funkcji jest osobą nie tylko niezależną od urzędów, ale nadto obznajmioną z życiem, pracą i psychologią personelu pływającego naszej Marynarki Handlowej.

Jak wiadomo, zadaniem Komisarza Pracy jest badanie i wydawanie orzeczeń w sprawach, dotyczących dostosowania do okoliczności, wywołanych wojną — płac warunków pracy kapitanów, personelu oficerskiego i załóg statków żeglugi morskiej i rybołówstwa morskiego.

W. W.

Budujemy Wielkość Morską Polski

“Marynaże floty handlowej zawsze byli tacy, jak teraz — już od najdawniejszych czasów, jeszcze zanim z materiału ludzkiego, którego oni dostarczali, ukształtowała się Marynarka Wojenna dla użytku królów i mężów stanu . . . marynarzy tych kształciła ich praca, jak kształci ludzi każda praca, podjęta z całym, niepodzielnym poświęceniem. Ona to dała ich osiągnięciom tę żywotność i nieprzerwaną ciągłość, w której poprzez pokolenia dusza ludzi morza wypowiada się, hartuje i dojrzewa. . . . Jeśli określimy ją w sposób najprostszy, praca marynarzy floty handlowej polega — na przeprowadzaniu przez morza, od portu do portu, powierzonych im statków . . . na ustawicznej czujności i pełnej poświęcenia trosce o bezpieczeństwo mienia i życia, oddanego im w opiekę . . . na męstwie, okazanym w niezliczonych przygodach i niebezpieczeństwach podróży. I jakkolwiek jest wielkość i szybkość statków, obowiązki marynarzy pozostają zawsze te same. . . . Na bezustannej służbie przepływają morza i oceany: ci sami zawsze ludzie, te same nieugięte serca, zawsze jednak wierne nakazom szczytnej tradycji, stworzonej codziennym trudem ludzi prostych, którzy unieśli na morzu życie i dla morza umierać. . . .”

Tak pisał w 1918 roku o marynarzach brytyjskiej floty handlowej Polak, Józef Konrad Korzeniowski, który jako Joseph Conrad uważany jest przez wszystkich Anglików za najwybitniejszego pisarza marynistycznego.

Józef Konrad zmarł w 1924 roku, kiedy Polska stawiała dopiero pierwsze kroki na morzu. Nie doczekał się niestety wspaniałego rozwoju Gdyni, nie mógł słyszeć o

banderze polskiej floty handlowej, zawiązanej niemal do wszystkich portów świata, nie było mu danem śledzić wspaniałych czynów marynarza polskiego w toku obecnej wojny. Gdyby zaś był dożył obecnych czasów, to kto wie, czy ten świetny marynarz i pisarz nie uznałby, że także o marynarzu polskiej floty handlowej wolno już napisać tak, jak w roku 1918 pisał o brytyjskim marynarzu.

Nie znaczy to, że Konrad mógłby to o nas powiedzieć już bez żadnych zastrzeżeń. Przeciwnie — z pewnością szczególnie mocno przypominałby polskim ludziom morza, że marynarzy brytyjskich kształciła ciężka, najeżona wielu niebezpieczeństwami i pełna poświęcenia praca poprzez wiele pokoleń. . . . O tym przedewszystkim powinnyśmy pamiętać — Wy wszyscy, pozostali w Kraju i my, rozrzućni po obcych ziemiach.

Wy w Kraju już dziś możecie myśleć o obsadzeniu załogami bezpośrednio po wojnie statków znacznie powiększonej polskiej floty handlowej oraz wykwalifikowanymi pracownikami przyszłe stocznie polskie, przemysł portowy, administrację portową i t.p. My, zaś, przebywający na obczyźnie i znajdujący się w znacznie lepszych warunkach, mamy święty obowiązek te prace już tu wykonać.

Kraj z pewnością, jak wszystko inne, i to zadanie wykona jaknajskrupulatniej. Żąda przytem jednak tego samego od nas. Dlatego my, wszyscy znajdujący się poza granicami Polski pracownicy morza, kontynuujemy swą pracę ze zwiększoną energią, z całym poświęceniem, bez oglądania się na liczne, piętrzące się przed nami trudności, tak, aby można było, gdy zbudujemy wielką i silną na morzu

Polskę, już bez żadnych zastrzeżeń i do nas wszystkich bez wyjątku, zastosować przytoczone na wstępie słowa Józefa Konrada Korzeniowskiego.

WYRÓŻNIENIE

Jednym z licznych dowodów uznania, okazanych przez Anglików polskiej Marynarce Handlowej, jest wybór kapitana jednego z liniowców polskich, p. Zygmunta D., na honorowego członka Czcigodnego Towarzystwa Kapitanów Żeglugi Wielkiej brytyjskiej marynarki handlowej. Wybór Anglików padł na kapitana Zygmunta D. nietylko dlatego, że dowodzi on jednym z największych statków polskich, ale bodaj przede wszystkim dlatego, że kpt. Zygmunt D. jest pierwszym kapitanem polskiej Marynarki Handlowej, który w obecnej wojnie otrzymał odznaczenie bojowe, został bowiem udekorowany przez Pana Prezydenta R.P. “Krzyżem Walecznych” za akeję pełną odwagi i poświęcenia w walce z samolotami niemieckimi, atakującymi statek, którym dowodził.

Czcigodne Towarzystwo Kapitanów brytyjskich jest klubem znanym ze swej ekskluzywności, którą wyraża zresztą już, sama jego nazwa. Należy do niego jedynie 600 brytyjskich kapitanów żeglugi wielkiej, a admirałem klubu jest sam Król Jerzy VI. Obecnieżownicy dotychczas nie byli przyjmowani. To też wybór kapitana polskiej Marynarki Handlowej na honorowego członka towarzystwa, wybór, dokonany — jak brzmi uchwała klubu — jednomyślnie jest wielce zaszczytnym nietylko dla wyróżnionego oficera, ale i dla całej polskiej Marynarki Handlowej.

Jak “Kmicie” i “Zagłoba” bili Niemców na Morzu

Niedawno Minister Skarbu, Przemysłu i Handlu, p. Henryk Strasburger, dekorował kilkunastu oficerów i marynarzy dwóch statków polskiej marynarki handlowej zaszczytnymi odznaczeniami bojowymi — Krzyżem Walecznych — za dzielne i skuteczne odparcie szeregu nalotów bombowców niemieckich. Oba statki noszą nazwiska czołowych bohaterów sienkiewiczowskiej “Trylogji” — Kmicica i Zagłoby . . .

S.S. “Kmicie” w czasie jednego z nalotów był “komandorem” konwoju, to znaczy przewodził kilkunastu brytyjskim i alianckim statkom i na tym stanowisku nietylko skutecznie odparł silny nalot niemieckich “Dornierów,” ale nadto tak poważnie uszkodził dwa z pośród atakujących bombowców nieprzyjaciela, że oba najprawdopodobniej nie powróciły do

swych baz. Przytym ani “Kmicie,” ani też żaden ze statków jego konwoju nie poniósł najmniejszych szkód. S.S. “Zagłoba” odznaczył się w podobnych okolicznościach i również ma na swym “sunieniu” prawdopodobnie dwa strącone samoloty niemieckie.

Oba statki dały dowody, że są godnie nadanych im nazw, a oficerowie i marynarze “Kmicica” i “Zagłoby” pokazali, że potrafią rąbać wroga nieczem ich “patroni” z sienkiewiczowskiej “Trylogji.”

Zresztą Kmicie, Skrzetusy i Wołodyjowscy znajdują się dziś na wszystkich statkach polskiej marynarki handlowej i nieraz oni są bohaterami na miarę postaci z “Ogniem i Mieczem” i “Potopu,” wyczyny ich zaś godne pióra drugiego Sienkiewicza.

Podobnie zresztą o naszych maryna-

rach sądzą Anglicy. Np. czołowy organ brytyjskiej żeglugi morskiej “Fairplay” w artykule, w którym jest mowa o flotach handlowych, współpracujących z flotą, tak się m.in. wyraża o polskiej marynarce handlowej:

“W obecnych dniach szybkiej konstrukcji statku, ogólny tonaż polskiej marynarki handlowej w oczach starszych narodów żeglarskich może przedstawiać się mało imponująco. Zato jej skromna ilościowo wartość znacznie wzrosła, zwłaszcza od chwili wybuchu wojny, pod względem jakościowym.”

O okresie obecnej wojny “Fairplay” m.in. tak pisze:

“Przewidziawszy nadchodzące wypadki polski Departament Morski oraz polscy właściciele statków w porę wydali instrukcje, nakazujące statkom opuścić

Przegląd prasy

rubryka: "The Months News in briefest."

"The Nautical Magazine," April, 1942.

Ze względów bezpieczeństwa, podróże statków amerykańskich są obecnie oznaczane na konosamentach i listach frachtowych kolejnym numerem rejsu, zamiast, jak dotychczas, datą podróży.

Szwedzki motorowiec dla przewozu rudy "Amerikaland" (18.355 T.R.B.) został zatopiony przez nieznaną okręt podwodny w pobliżu wybrzeży amerykańskich.

S.S. "Aranea," parowiec niemieckiej linii żeglugowej Hamburg-America, zarekwirowany przez Stany Zjednoczone — został przemianowany na S.S. "Sting."

Brytyjski admirał Reginald Bacon nawołuje, by załogi statków brytyjskiej floty handlowej zastosowały niemiecki system i raczej same topiły swoje statki, niż pozwoliły im wpaść w ręce wroga.

Stocznia w Oresund ukończyła budowę nowego motorowca pasażerskiego "Bali" i przekazała go szwedzkiemu wschodnio — azjatyckiemu towarzystwu okrętowemu.

"Belgijski lotnik" ("Belgian Airman" będzie nazwą pierwszego typu 10.000 D.W. statku, przekazanego flocie handlowej Belgii przez rząd Wielkiej Brytanii.

Bałtyk, zanim wszczęte zostaną kroki wojenne. Dzięki tej przezorności właściwie cała Polska Marynarka Handlowa współpracuje z nami od samego początku wojny, od 1 września 1939 r., będąc w obecnym wspólnym wysiłku wojennym naszym pierwszym sprzymierzeńcem."

A potem wspomniawszy o niektórych czynach wojennych naszych marynarzy, angielski dziennikarz mówi:

"Oto przykłady ducha owiewającego oficerów i marynarzy polskiej floty handlowej. To też miło jest wiedzieć, że już pewna liczba z pośród nich została odznaczona przez Króla. Także polski Premier, gen. Sikorski, odznaczył pewną liczbę oficerów i marynarzy polskim "Krzyżem Walecznych" za specjalne poświęcenie dla służby, okazane w akcji przeciw nieprzyjacielowi. Wielu polskich oficerów marynarzy floty handlowej już poległo, lecz około 2.000 nadal pływa na szerokich morzach, pod własną zaszczytną, biało-czerwoną banderą. Większość z pośród tych ludzi posiada rodziny i krewnych w okupowanej Polsce i dlatego płonie żądzą uregulowania porachunku z brutalnym przeciwnikiem, by potem popędzić z powrotem do własnego kraju."

Miło z pewnością jest dla każdego Polaka słyszeć od takich żeglarzy, jak Angliey, tego rodzaju ocenę Polskiej Marynarki Handlowej.

Motorowiec firmy Bergenske "Black Prince" został w Gdańsku zniszczony przez pożar.

Rząd brazylijski zarekwirował sześć statków duńskich o ogólnej pojemności 21.000 ton, które schroniły się do portów brazylijskich.

Oficjalnie stwierdzono, że straty tonażu w konwoju wynoszą pół procent.

Członkowie załóg łodzi ratowniczych Cromer'a (Cromer Lifeboat), po uratowaniu w ciągu obecnej wojny życia 600 osób, zostali zwolnieni od obowiązku służby wojskowej.

"Deschimag," niemiecka spółka budowy okrętów, podwoiła swój kapitał zakładowy, najprawdopodobniej na zarządzenie rządu Rzeszy.

Rozważana jest możliwość budowy pływających baz samolotowych, celem dalszego zabezpieczenia brytyjskiej żeglugi.

Budżet francuski zawiera pozycję 20.000.000 franków na budowę nowoczesnych motorowców.

Niemieckie koła finansowe zabezpieczają sobie wciąż wzrastający wpływ na hiszpańskie stocznie i kopalnie rudy żelaznej.

Admiralicja niemiecka podała przez radio, że posiada specjalne przeciwtorpedowe krążowniki i kontrtorpedowce do strzeżenia wielkich statków przed storpedowaniem przez samoloty nieprzyjaciela.

Oficjalnie podano, że straty żeglugi niemieckiej w następstwie działań wojennych są ogromne.

Jako nagrodę za pomoc, udzieloną państwu "Osi," rząd węgierski domaga się jednego z portów nadbrzytnych.

Stocznie włoskie odczuwają obecnie tak poważnie brak stali, że na Francję-Vichy, która sama ma mało tego metalu, robiony jest nacisk, by zaopatrzyła Włochów w stal.

Hydronalium, które jest stopem aluminium i magnezy, jest obecnie bardzo intensywnie używane przez niemieckich konstruktorów okrętowych.

Według prowizorycznych obliczeń, straty japońskiej floty handlowej w ciągu pierwszych siedmiu tygodni jej udziału w wojnie wyniosły 300.000 ton.

Od chwili wybuchu wojny morskiej holowniki ratownicze uratowały 1.250.000 ton uszkodzonych statków.

Norwescy właściciele statków wysunęli sugestię, by po obecnej wojnie statki posiadały dla marynarzy kabiny w pojedynczej koi, t.zn., by każdy członek załogi posiadał swoją kabinę.

Północno-niemiecki Lloyd zakupił, a następnie unieważnił dużą ilość własnych akcyj preferencyjnych.

"Orinoco," znany motorowiec niemieckiego towarzystwa okrętowego Hamburg-America, został zarekwirowany przez rząd Meksyku i przemianowany na "Puebla."

Królewski Fundusz Emerytalny dla Marynarzy (Royal Seamen's Pensions Fund) dysponuje obecnie kapitałem £ 1.400.000 (35.000.000 złotych), a od 1922 roku przydzielił już 17.000 emerytur.

Rosyjska marynarka wojenna twierdzi, że od chwili wejścia do wojny zatopila 81 niemieckich okrętów wojennych oraz 276 statków pomocniczych.

Prasa duńska podaje, że motorowiec duński "Sally Maersk" (3.252 ton) należy uważać za stracony.

W roku 1941 przenysł budowy okrętów dostarczył prawie tyle tonażu wojennego, co w roku 1915, tonażu handlowego zaś znacznie więcej niż w 1916 roku.

Stocznie hiszpańskie mają obecnie w budowie 100.000 T.R.B., prace jednak posuwają się niezmiernie wolno.

Niemiecki liniowiec "Spreewald" został przez omyłkę storpedowany przez niemiecki okręt podwodny w chwili, gdy asilował przemknąć się z Japonii do Niemiec.

W obawie przed Niemcami, flota wojenna Szwecji została bardzo poważnie wzmocniona przez nowe torpedowce, kontr-torpedowce i okręty podwodne.

Szwedzki parowiec "Ungva" zaginął wraz ze swą 30-osobową załogą.

Komisja Morska Stanów Zjednoczonych na okres trwania wojny zakazała wszelkiego rodzaju uroczystości z okazji spuszczenia na wodę nowego statku i jego chrztu.

Program rozbudowy floty handlowej Stanów Zjednoczonych przewiduje, że już z początkiem maja bieżącego roku stocznie amerykańskie będą spuszczać na wodę dwa statki dziennie.

W Aberdeen założono nowe towarzystwo polowców ryb morskich — Wallbro Fishing Co., Ltd. — o kapitale zakładowym £ 25.000.

w rubryce "Heard on Change."

(Shipping News, April, 1942)

Stocznie szwedzkie mają obecnie zamówienia, względnie budują statki o ogólnej pojemności 560.000 T.R.B.

Pierwszy Lord Admirali, A. V. Alexander, oświadczył, że w roku 1941 statki brytyjskiej floty handlowej posiadały około 13.000 dział przeciwlotniczych i prawie 4.000 różnych innych urządzeń przeciwlotniczych.

Według prowizorycznych obliczeń, wydany niedawno zakaz mielenia białej mąki zwolni co roku na statkach miejsce dla około 500.000 ton cenniejszego ładunku.

Szwedzka firma żegluga "Stockholms Rederi A/B Svea" podaje, że jej zyski w 1941 roku wynosiły 1.400.000 koron (L 82.000), gdy w roku 1940 zysk jej wynosił tylko 1.000.000 koron.

Decyzją rządu urugwajskiego, statki tego państwa będą konwojowane. Nadto rząd Urugwajski, jako odwet za storpedo-

wanie statku urugwajskiego "Montovideo," zarokwirował statek niemiecki "Tacoma."

Wiadomości ze szwedzkiej żeglugi

Szwedzki liniowiec pasażerski "Drottningholm" (11.055 T.R.B.) zabierze wkrótce z jednego z portów amerykańskich do Portugalii członków byłego niemieckiego korpusu dyplomatycznego w Ameryce, a następnie weźmie z Portugalii do Ameryki członków amerykańskiego korpusu dyplomatycznego w Niemczech.

Rejsy kilku innych szwedzkich statków związane są z najbardziej istotnym dla Szwecji handlem importowym. Tak więc szwedzki tankowiec "Saturnus" (15.000 T.R.B.) zabierze ze Stanów Zjednoczonych do Szwecji ropę naftową, statek "Dagmar Salen" (9.500 T.R.B.) płynie do Szwecji z koprą, olejami roślinnymi i innymi

cennym ładunkiem z Japonii i Indii Wschodnich, statek "Nagara" (9.000 T.R.B.) wiezie z Południowej Ameryki różne artykuły żywnościowe, kawę, wełnę, bawełnę i t.p. ładunek, statki "Sveajarl" (16.000 T.R.B.) i "Uddeholm" (6.805 T.R.B.) płyną do Szwecji z podobnym ładunkiem z Buenos Aires i Santos.

Straty szwedzkiej żeglugi morskiej na skutek działań wojennych z końcem 1941 roku osiągnęły cyfrę 135 statków o pojemności 828.000 ton i to pomimo wycofania statków ze stref niebezpiecznych dla żeglugi oraz uwięzienia bardzo poważnej części floty handlowej Szwecji

Dochody portów południowej i środkowej Szwecji były w drugiej połowie 1941 roku o 48.5% niższe od dochodów tego samego okresu w roku 1939, portów zachodnich wybrzeży Szwecji zaś o 52.8% niższe, a portów północnej Szwecji o 14.5% niższe.

Niemiecka Flota Handlowa

Plan powojennej odbudowy. Ujednolicenie typów statków

Dopiero niedawno "Hamburger Fremdenblatt" ujawnił wyniki obrad, które odbyły się w dniu 22 września ub.r. pomiędzy niemieckimi właścicielami statków a przedstawicielami niemieckich stoczni. Obrady te miały na celu ustalenie powojennego planu przebudowy niemieckiej floty handlowej. Pismo podkreśla, że przyjęto ogólne zasady, według których w okresie powojennym budowane będą dwa główne typy statków.

Pierwszy z nich — "Typschiffe" — ma być typem statku nowoczesnego, skonstruowanego z zastosowaniem najnowszych zdobyczy technicznych w dziedzinie budowy statków i będącego wyrazem najściślejszej współpracy pomiędzy armatorem a konstruktorem. Statki te będą przypominały jednostki, budowane w Stanach Zjednoczonych jako typ C-1 i C-4. Drugi typ statków nazwany "Einheitsschiffe" — będzie typem seryjnym (standartowym), budowanym szybko, przy czym przy konstrukcji statku względy ekonomii przestrzeni i użyteczności górują nad względami technicznymi, i szczegółami wyposażenia. Ten typ będzie przypominał standartowy typ statków amerykańskich z serii t.zw. "Liberty Ships," budowanych obecnie na stoczniach Stanów Zjednoczonych, m.in. dla Wielkiej Brytanii i jej Aliantów.

Gdy te zasady uzgodniono w ogólnych zarysach, przekazano je specjalnej fachowej komisji, która ma przepracować szczegóły techniczne tego planu. Do komisji wchodzi przedstawiciele armatorów i stoczni (Fachgruppe Reeder i Fachgruppe Schiffbau) oraz Lloyd Niemiecki i Hamburg Experiment Tank (Basen Próby).

Dalej "Hamburger Fremdenblatt" stwierdza, że stocznie niemieckie po

obecnej wojnie staną wobec problemu, niezmiernie trudnego do rozwiązania, gdy cały przemysł niemiecki będzie musiał podjąć ogromne wysiłki, aby we wszystkich dziedzinach podolać zadaniom, wypływającym z wprowadzenia "Nowego Porządku" w Europie. Wszystkie działy pokojowej pracy staną wobec konieczności jaknajoszczędniejszego gospodarowania materiałem, ludzkim i surowcowym. To znaczy, że stocznie niemieckie w żadnym wypadku nie będą mogły liczyć na nieograniczone zasoby materiału ludzkiego i surowcowego, gdyż te będą kontrolowane i przydzielane według najpilniejszych potrzeb, ustalonych ogólnym planem gospodarczym.

Jakkolwiek koła techniczne, poza przyjętym już przez poszczególnych armatorów ograniczeniem, nieustannie podkreślały potrzebę dalszego zredukowania liczby typów statków, to jednak niektórzy właściciele statków wyrazili powątpiewanie co do wartości tego planu, gdyż — ich zdaniem — zbyt daleko posunięta standaryzacja typów może być niebezpieczna dla najistotniejszych zasad konstrukcyjnych, mianowicie dostosowania każdego statku do rodzaju żeglugi, w której jest używany i do rodzaju ładunku, który przewozi.

Przy bardziej szczegółowej dyskusji, w organizacji powojennej rozbudowy floty handlowej wzięto pod uwagę następujące możliwości:

1. seryjne statki, budowane na zlecenie armatorów,
2. seryjne statki, budowane przez stocznie,
3. typ, uzgodniony pomiędzy armatorem a właścicielem stoczni, i
4. typ standartowy, już poprzednio omówiony jako "Einheitsschiffe."

W czasie rozmów dyskutowano obszernie nad tym, czy konstrukcja typu standartowego ("Einheitsschiffe") jest dla Niemiec potrzebna i czy da specjalne korzyści. Przedstawiciele stoczni wyrazili opinię, że z punktu widzenia czasu trwania konstrukcji, budowa typu standartowego ("Einheitsschiffe") zamiast "Typschiffe," nie da poważniejszych korzyści. A przy odpowiednich pracach przygotowawczych, szczegółowych planach i punktualnej dostawie materiału, konstrukcja "Typschiffe" mogłaby być przeprowadzona w tym samym czasie, co budowa statku typu standartowego ("Einheitsschiffe"), choć tak obecnie, jak i w przyszłości, z trudem będzie w Niemczech możliwe wezwać konstruktorów mostów i pozostały przemysł stalowy do budowy części dla standartowych statków.

Program, rozpatrywany przez wspomnianą wyżej komisję specjalną uwzględnił przede wszystkim statki niemieckie lepszego typu, jednak konstrukcja standartowa zostanie prawdopodobnie zastosowana także do statków specjalnego przeznaczenia i do trampów. Dla każdego uzasadnionego specjalnego żądania muszą być opracowane najbardziej odpowiednie plany — kończy "Hamburger Fremdenblatt." Przez współpracę pomiędzy najlepszymi technikami z każdej dziedziny, przez wymianę poglądów i doświadczeń pomiędzy armatorami i właścicielami stoczni oraz pomiędzy indywidualnymi przedstawicielami każdej z tych grup będzie można poważnie podnieść techniczny poziom obecnej produkcji, tak, by możliwa była realizacja planu, według którego każdy wybudowany w przyszłości statek niemiecki byłby możliwie jaknajbardziej użyteczny."



Urzymywanie kursu na morzu podczas burzy może być zarówno ryzykowne jak i utrudnione bez użycia dokładnego i odpowiedniego sprzętu. Nawet w najbardziej niesprzyjających warunkach aparat "Schermuly Pistol Rocket," gwarantuje pewność i bezpieczeństwo w każdych okolicznościach. Aparat jest poręczny, prosty w obsłudze, silnie zbudowany i zawsze gotowy do natychmiastowego użyciu w chwilach nagłej potrzeby.



THE SCHERMULY PISTOL POCKET APPARATUS LIMITED, SURREY.

Cena numeru
W Anglii - 1/6
W Ameryce :
U.S.A. - \$0.35
Kanada - \$0.40

Prenumerata
roczna :
W Anglii - 17/-
(plus 2 - opako-
wanie i porto)

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

Price
In England - 1/6
In America :
U.S.A. - \$0.35
Canada - \$0.40

Annual
Subscription :
In England - 17/-
(plus 2/- for post-
age and wrapping)

107
Telegrams: "MACSYMON, LIVERPOOL"

Cables: "EQUATOR, LIVERPOOL"

Telephones:

ADVANCE 1037,8 (15 lines)

MACSYMON'S STORES Ltd.

Istnieje od 70 lat

Oddziały w
GREENOCK and PRESTON

Składy Towarowe:
36 KING STREET
i
PARADISE STREET

55 SOUTH CASTLE STREET
LIVERPOOL

Magazyny Wolnocłowe
MacSymons's 28
32 KING STREET

Zabudowania ostatnio zniszczone przez działalność wroga



zajmowały 1,600 m. kwadratowych

Dostawcy:

URZĄDZEŃ POKŁADOWYCH, MASZYNOWYCH
I WYROBÓW PŁÓCIENNYCH (ŻAGLOWYCH)
OCLONYCH I ZE SKŁADÓW WOLNOCLÓWYCH