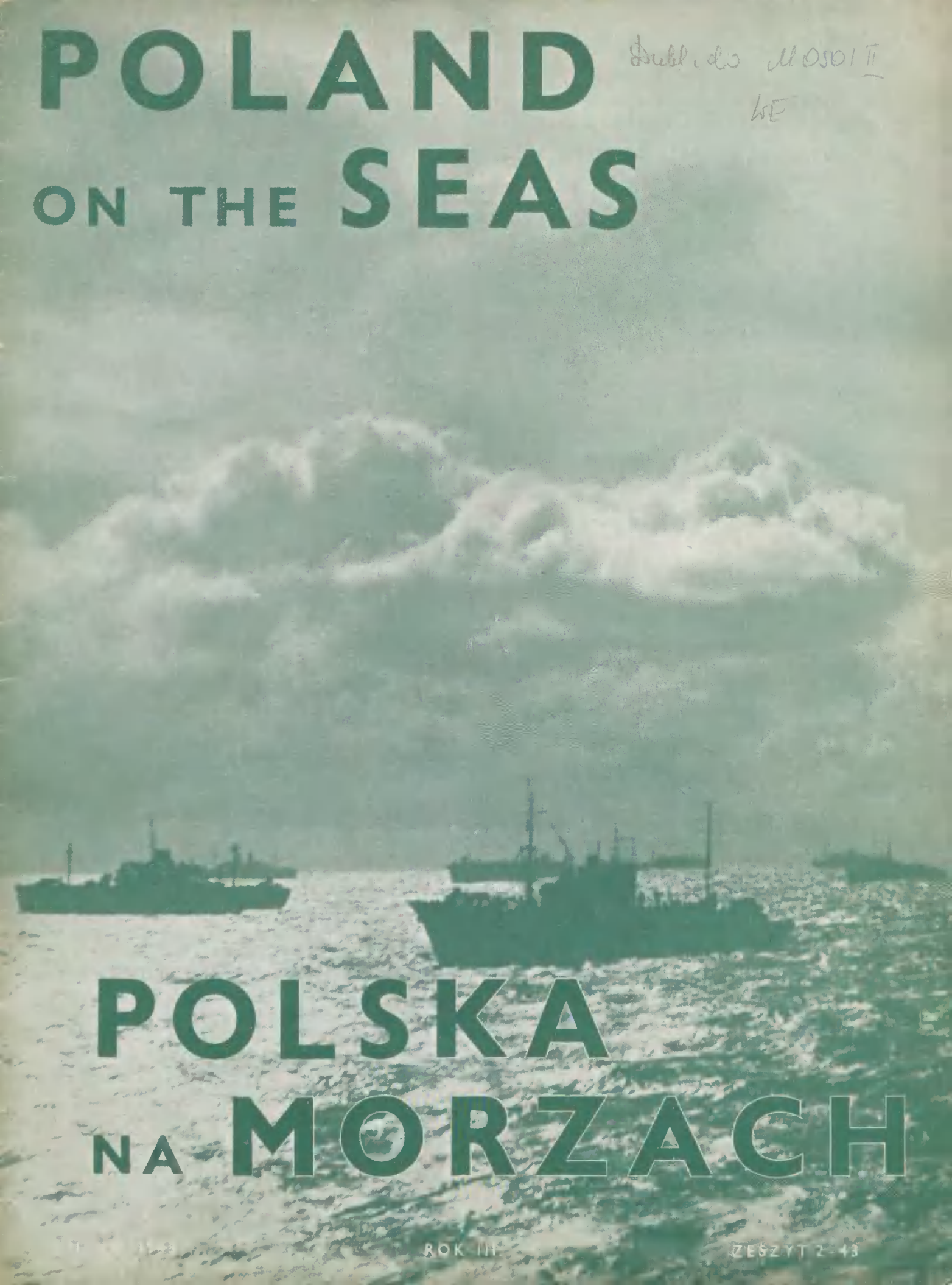


# POLAND ON THE SEAS

*Publ. do MOSCIE  
WE*



# POLSKA NA MORZACH

ZALOŻONA 1860

## COUBRO & SCRUTTON LTD

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

Telephone:  
Royal 4005 - 5 lines

Telegrams:  
Coubro, London

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

## OKRĘTOWE SKŁADY FABRYCZNE

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

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



## RED HAND

*will ensure*

### ECONOMY IN FUEL CONSUMPTION

*and*

### EFFICIENTLY PROTECTED HULLS FROM CORROSION AND FOULING

The Red Hand Compositions Co.

Witley Court, Witley, Surrey

PHONE WORMLEY 280-4

City Office:

14, BILLITER STREET, E.C.3

PHONE: ROYal 1497



TRADE MARK

## HOBSON & SONS

(LONDON) Ltd Założona 1850r.  
1, 3 & 5, LEXINGTON STREET, LONDON, W.1.  
(obok Piccadilly Circus)  
Telephone: GERrard 6528 (2 linie)

Dostawcy do Royal Military College

KRAWCY CYWILNI i WOJSKOWI  
UMUNDUROWANIE MARYNARKI,  
LOTNICTWA i WOJSKA oraz  
WSZELKIEGO RODZAJU SŁUŻB J. K. M.

Specjalność:

POLSKIE MUNDURY WOJSKOWE  
ZŁOTE i SREBRNE DYSTYNGCJE i TAŚMY  
Także: 16 LONDON ROAD, CAMBERLEY, SURREY

## THE FRANKI COMPRESSED PILE CO. LTD.

### FOUNDATION SPECIALISTS

39 VICTORIA STREET. LONDON  
S.W.1.

'Phone:  
ABBey 6006 9

'Grams:  
Frankipile, Sowest

## 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 reperacji silników DIESEL'A

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

Telephone:  
AVEne 5361 (4 linie)

Telegrams:  
"Interknit, Stock, London"



Muzeum  
Gdańskie  
140311  
17.760

Price (Cena) 1/6

# POLSKA NA MORZACH

Rok III Nr. 8  
LUTY  
MARZEC 1943

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

ORGAN POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM  
MORSKIM I KOLONJALNYM

Editor :  
Janusz  
Grzywiński

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

Redagują :  
Janusz Grzywiński  
Wiesław Waligórski

POLAND ON THE SEAS  
POLISH MONTHLY

Redakcja  
i Administracja

## NACZELNY WÓDZ DO MARYNARZY

PRZEMÓWIENIE RADIOWE GEN. SIKORSKIEGO W DNIU 10 LUTEGO B.R.

*Dowódcy Okrętów Wojennych, Artylerzyści i Torpedyści, Motorzyści, Maszyniści i Elektrotechnicy, Sygnaliści, Radiotelegrafści i Sternicy oraz wszyscy Marynarze Polscy.*

*Zwracam się do Was, w dniu Waszego Święta, z uroczystym pozdrowieniem żołnierskim.*

*Być może, że będzie to Wasze Święto ostatnie, przed radosnym powrotem do Gdyni, Oksywia, Helu oraz Gdańska.*

*Usiłująca zmiądlżyć wszystko stopa okrutnego najeźdźcy depcze od trzech i pół lat ziemię polskie. Rzeczpospolita wystawiona jest na niebezpieczeństwa, niemające równych w przeszłości. Naród Polski atoli wytrzyma je, bo gdy w grę wchodzi zagadnienie o miarę dziejową, jest On solidarny i wydobywa z siebie niewyczerpaną moc ducha. Rodacy w Kraju trawieni nieraz zwątpieniem, krzepną na wieść o czynach żołnierskich swoich na obczyźnie, wśród których Wy, jedno z pierwszych zajmujecie miejsc. Nie ulegną oni i ostatnim, tak znamienitym namowom Hitlera, który chciałby nas przeciągnąć na swoją stronę, w coraz trudniejszej walce z Rosją Sowiecką, by tym sposobem zapoczątkować rozbięcie Wielkiej Koalicji.*

*Nasz dostęp do Bałtyku był przed wojną słaby i znikomy. Sławny bój o Westerplatte, Oksywie i Hel w roku 1939 dał wprawdzie wiele przykładów męstwa i bohaterstwa, lecz była to walka, bez widoków zwycięstwa. W warunkach jakie wtedy istniały nie mogliśmy w obronie naszego wybrzeża stawić skutecznego oporu niemieckiej napaści. Dlatego po drugiej wojnie światowej staniemy mocno i pewnie nad Morzem, by zagwarantować Polsce nieodzowną, a bezpośrednią łączność z całym światem.*

*Jeden z najmiarodajniejszych mężów stanu powiedział mi niedawno:*

*“Pragnę, ażeby w przyszłości bandera polska pływała dumnie na oceanach oraz morzach i ażeby Wasza flota uległa potężnej rozbudowie”. Wierzę, że tak się stanie, co będzie przedewszystkiem Waszą i całego Narodu zasługą.*

*Walka Wasza z Bismarckiem, wyprawa na Lofoty i Dieppe, walki na Atlantyku i w kanale La Manche, na Morzu Śródziemnym i przy konwojowaniu sprzętu wojennego do portów sowieckich, stałe patrolowanie szlaków, prowadzących do Rosji, udział chlubny Polskiej Marynarki Handlowej we wszystkich ważniejszych operacjach morskich, mają nie tylko znaczenie wojskowe, ale wielką wymowę polityczną. Stwierdzają one w sposób niezbity nasze prawo do morza. To prawo zapewni nam położenie geograficzne i umiłowanie głębokie Narodu Polskiego do Morza, czemu dajecie wyraz najdobitniejszy, bo przez wzorową służbę podczas wojny Wy, Marynarze Polscy.*

*Nasze straty, szczególnie na północy są duże i bolesne. A jednak Polska Marynarka Wojenna jest o 25% silniejsza, niż była w momencie rozpoczynającej się wojny.*

*“Słodko jest za Polskę umierać” — napisał krwią własną na kilka minut przed zgonem bohaterski marynarz na podziurawionym od bomb pokładzie Garlanda. To wzruszające wyznanie umierającego marynarza staje się hasłem żołnierszy polskich.*

*Wiem, że umiecie umierać za Polskę, ale wiem, również, że umiecie dla Niej żyć. Wasza ofiarność i żelazna dyscyplina, Wasza prawdziwie wojskowa postawa w tych przelomowych i skomplikowanych dla nas chwilach jest nam wszystkim wzorem. Dziękuję Wam za nią w imieniu ciężkiej, lecz jakżeż dla nas świętej służby narodowej. Bandera Polska nie przestala ani na chwilę symbolizować polskiej suwerenności państwowej, gdyż bijecie się o nią od 1-go września 1939 roku nieprzerwanie. Wasze zacne serca żołnierskie służyły i służą bez przerwy Ojczyźnie, nie żalując dla Niej krwi.*

*Polska Wam tego nie zapomni. Polska liczy na Was i na Waszych Kolegów z Marynarki Handlowej, gdy rozpocznie się budowa fundamentów pod niewzruszoną potęgę morską i przyszłość Rzeczypospolitej.*

*Marynarze! Wy którzy walczyliście o wolność zbiorową i szarego człowieka, torując wytrwale w tej wojnie narodów, ras oraz systemów drogę do zwycięstwa, Wy, którzy zachowujecie tak wielką godność w niewoli, czy internowaniu, wiercie dalej niezachwianie w Tą, która Was prowadzi w ciężkim boju i niebezpiecznych podróżach, wiercie w Polskę, której wyzwolenie zarysowuje się już dziś przed nami tak wyraźnie.*

# PRZEMÓWIENIE DO POLSKI

SZEFA KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ WICE-ADMIRAŁA ŚWIRSKIEGO  
NA DZIEŃ 10 LUTEGO 1943 ROKU

*Mówię do Polski w wigilię 10 lutego, który to dzień jest Świętem Marynarki Wojennej i dwudziestą trzecią rocznicą odzyskania wybrzeża morskiego.*

*Polska wraz z wybrzeżem, jest pod władzą wroga, ale obecnie istnieje już całkowita pewność zdruzgotania Niemiec.*

*Do uzyskania tej pewności przyczyniły się w miarę swych sił wchodzące w skład Polskiej Marynarki Wojennej kontrtorpedowce, jak: BŁYSKAWICA, BURZA, ORKAN, PIORUN, GARLAND, KRAKOWIAK i ŚLAZAK, okręty podwodne jak: WILK, SOKÓL i DZIK oraz ścigacze S1, S2 i S3.*

*Obecnie został włączony do Floty Polskiej krążownik.*

*Okrety te w ciągu swej przeciętnie dwudziestocetero-miesięcznej służby brały udział w 203-ch patrolach w 363-ch eskortowaniach konwojów, miały 17 walk z nieprzyjacielem nawodnym, 64 spotkania z okrętami podwodnymi, 91-ą walkę z samolotami i 19 walk z artylerią nadbrzeżną npla.\*)*

*Nasza Marynarka Handlowa odważnie i wytrwale wspomaga wysiłek wojenny. Bandere jej można spotkać na wszystkich morzach świata.*

*Nie mogę mówić szczegółowo o naszej Marynarce Wojennej, ale chcę Was zapewnić, że oficerów, podoficerów i marynarzy nigdy nie opuszcza myśl o jaknajszyszym wyzwoleniu Ojczyzny z niewoli.*

*Wiedzą oni dokładnie o waszych cierpieniach i to ich pobudza do tym większego wytrwania we wszelkich przeciwnościach.*

*Dają oni ze siebie cały wysiłek umysłowy i fizyczny i wyjawiają niezwykle miłość i miłość Ojczyzny.*

*Jeden z marynarzy, umierając od ran, które otrzymał podczas eskortowania przez nasz kontrtorpedowiec cennego konwoju na Oceanie Północnym, napisał swą krwawą na burcie okrętu:*

*“Polsko, jak słodko jest dla Ciebie umierać!”*

*Personel Marynarki Wojennej jest szczęśliwy, że los dał mu możliwość nieprzerwanej od początku wojny walki i, że Marynarka Wojenna w jesieni 1939 roku utrzymała ciągłość istnienia walczących Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej.*

*Sily to pod wodzą Generała Sikorskiego stale wzrastają i, mam nadzieję, w niedługim stosunkowo czasie ujrzą je w Polsce.*

## NOWE ŻYCIE

Morze Bałtyckie zajmuje w historii i literaturze polskiej miejsce poczesne, ale prawda o niem nie miała czasu przeniknąć w ostatnim dwudziestoleciu w najgłębsze pokłady duszy polskiej. Szum proporczyków polskiej husarii i warkot śmigła polskiego samolotu budzi dziś w duszy każdego Polaka echo silniejsze, niż równomierny szum przecinanej stewami polskich okrętów powierzchni mórz i oceanów — rzekomo odległych.

A przecież i ten problem naszego życia zbiorowego i naszego bytu niepodległego jest sprawą nie mniej ważną, nie mniej doniosłą. Polska była wielka, gdy była państwem morskim za Jagiellonów i dwóch pierwszych Wazów; Polska upadła, gdy germański napór odgradził ją od mórz.

Królowie — założyciele naszego państwa szukali jego mocy w dostępie do morza, królowie — gospodarze Rzeczypospolitej dbali o jego wykorzystanie. W powersalskiej Polsce polskie morze stało się ośrodkiem marzeń o potęgę i tak zrodziła się Gdynia.

Nieprzedawnione prawo do pełnego rozwoju wśród niekorzystnych warunków porozbiorowej rzeczywistości nie podważyło w nikim z nas wiary w lepszą przyszłość narodu polskiego. Na wąskim skrawku pragnęliśmy postawić stopę olbrzyma. Na nieufność świata i złośliwe oceny fachowców — naród polski odpowiedział mocą ofiarnego wysiłku. Nielicznymi liniami kolejowymi biegły pociągi wiozące wytwory polskich rąk i owoce polskiej ziemi i przewoziły z polskiego portu produkty do obcych krajów.

Gdy podstępny wróg wdarł się na polski brzeg, polski żołnierz morski walczył do ostatka, gdyż marynarz polski przyswoił sobie szybko prawdę, wypowiedzianą gdzieś indziej, że “navigare necesse est vivere non necesse.” W krótkiej walce 1939 roku marynarz polski zajmuje miejsce chlubne. Po załamaniu się zorganizowanej obrony w kraju jedynie marynarz polski walczył bez przerwy. Marynarz polski pełni dziś służbę bez względu na burze oceanów i czyhającą z ręki odwiecznego wroga śmierć.

Równocześnie przenikające do kraju słabe wieści o bojowym współudziale w walce o nową Polskę marynarki polskiej upowszechniają w zbiorowej duszy narodu jednolity pogląd, że bez polskiego morza nie ma wolnej Polski.

To oczywista prawda; Własne wybrzeże morskie to płuć narodu. Z morza moc — z morza podstawy egzystencji. Wiatr od morza nanosi prochy, które ziemia gromadzi. W społeczność narodów mocnym krokiem wstępuje naród, który włodarzy własnym brzegiem.

Wrócimy na brzeg “Morza Słowiańskiego.” Im szerszy będzie nasz brzeg — tym głębszy oddech płuć, tym kraśniejszy rumieniec, tym pełniejsze życie. A z koszmarnego smu wstającemu narodowi szumieć będzie legendę Bałtyk. Legendę o rycerzu, który skrzyżował miecz z potężniejszym wrogiem. Legendę o przedziwnym odrodzeniu narodu w samym jego jestestwie. Legendę o nowym życiu morskiego narodu.

Lucyna G.

\*) Nie licząc okrętów zatopionych w akcjach bojowych.



10 Luty 1943

February 10th, 1943

Dziesiąty dzień lutego, to dzień Święta Marynarki Wojennej, rocznica odzyskania przez Polskę dostępu do morza, data symbolicznych zaślubin Polski z morzem.

To, co wtedy, w ponury lutowy dzień w 1920 r. powiedziane było w Pucku na temat związku Polski z Bałtykiem, realizować się miało dopiero w ciągu długich lat. Ciężkim był trud przekonywania psychicznie nieprzygotowanego społeczeństwa i jego kierowników politycznych do poznania prawdy o morzu.

Trzysta lat zastoju myślowego o nim i brak jakiegokolwiek trwalszego czynu morskiego wśród naszego społeczeństwa, ciążyły na mentalności ludzi, obcych zagadnieniom morskim, w olbrzymiej większości nie rozumiejących ani znaczenia, ani potrzeby wolności morskiej.

Jasnym jest, że w ciągu wieków wszelkie przejawy polskiej myśli morskiej, wszelkie odruchy realne w tej dziedzinie, zagrażały żywotnym interesom przedewszystkiem Gdańska i brandenburskich Kurfurstów, a potem królów pruskich. Bronili też oni swoich interesów i planowanych na szkodę Polski korzyści — rzadziej otwarcie — częściej skrycie, ale stale i konsekwentnie. W ich interesie leżało odsuwanie Polski od morza i podtrzymywanie społeczeństwa polskiego w ignoracji zasad panowania na morzu.

Odrodzony nasz Kraj budził się jednak z abnegacji dla morza i choć dwadzieścia lat niepodległości nie mogło nadrobić straconego czasu, to jednak dokonano znamienego przełomu: Nasz dwudziestoletni morski dorobek przeorał i przeobraził psychikę polską, stworzył trwałe podwaliny czynu morskiego, na którym oprze się przyszłość Polski jako państwa morskiego. Katastrofa 1939 roku nie w tym nie zmieniła, albowiem raz jeszcze przekonano się, że Polska bez morza i jego obrony istnieć nie jest w stanie. To też przyszłość musi postawić Polskę w rzędzie tych państw, które posiadają warunki do pełnego sięgania po korzyści polityczne i ekonomiczne z morza płynące.

Dnia 10 lutego 1939 roku rocznicę odzyskania dostępu do morza i święto marynarki wojennej uświetniło zawinięcie do portu w Gdyni Okrętu Rzeczypospolitej Polskiej "Orzeł", wskazując tym poniekąd, że niebronione morze jest tylko fikcją polityczną.

Zbudowany z groszowych niemal składek, złożonych przez cały Kraj na "Fundusz Obrony Morskiej", "Orzeł" był serdecznie witany przez tych, którzy potrzebę czynu morskiego rozumieli należycie. Niewątpliwie i następne rocznice uświetnione byłyby przez dalszą budowę okrętów ze składek społeczeństwa, czego dowodem choćby zapoczątkowana już wówczas budowa ścigaczy. Ale nie tędy droga. To nie jest sposób realizowania programu morskiego . . .

Od dnia, w którym bandera Białego Orła powieje znów nad uwolnioną od wroga Polską, chyba nie trzeba

February 10th is Polish Navy Day, the anniversary of the day on which Poland gained access to the sea and of her symbolic wedding to the sea.

On a dreary February day in 1920 much was said at Puck on the subject of Poland's having won access to the Baltic which was not to be realised for many years. It was no easy task to instil understanding of the importance and meaning of the sea into a people who were physically unprepared and into their political leaders.

The weight of 300 years, in which there had been no thought of the sea and no lasting maritime action among our people, lay heavily on minds unaccustomed to maritime problems. The majority of them had no understanding at all for the importance and the necessity of the freedom of the seas.

Throughout the centuries, any sign of interest in the sea on the part of Poland, any actual response to suggestion in that sphere, obviously threatened the vital interests of Gdask and the Kurfursts of Brandenburg, and later the Prussian kings. They defended their interests and gains, planned to harm Poland, continually and effectively, and nearly always covertly.

It lay in those interests to cut Poland off from the sea and keep the Polish people in ignorance of the principles of dominion at sea.

However, Poland, reborn, awakened to a realisation of the importance of the sea, and even though she was not able to make up, in 20 years, for the time that had been lost, a significant foundation was laid. Her maritime achievements in the course of 20 years awakened and transformed the mentality of the Polish people and created a lasting groundwork for maritime action, on which the future of Poland as a maritime state is based. The catastrophe of 1939 has not changed this at all; it has only strengthened the conviction that without the sea and the protection it gives Poland cannot exist. In future, Poland must take her place among the ranks of those nations who are in a position to make full political and economic use of the benefits resulting from the sea.

\* \* \*

February 10th, 1939, Polish Navy Day, the anniversary of Poland's gaining access to the sea, was celebrated by the Polish submarine "Orzeł" putting into port at Gdynia, thereby showing to some extent that a sea not defended is only a political fiction.

The "Orzeł," built from a "Sea Defence Fund" collected almost farthing by farthing throughout the whole of Poland, was most warmly welcomed by those who realised the real importance of maritime activity. Undoubtedly the following anniversaries also would have been celebrated by further ships built from funds collected from the people, as is indicated by the building which had already been begun at that time. But

będzie odwoływać się znów do społeczeństwa o publiczne składki na obronę morza! Nie buduje się floty z ofiarności publicznej, bo o to musi dbać Państwo i łożyć odpowiednie środki. "Fundusz Obrony Morskiej" był poniekąd manifestacją najszerszych warstw społeczeństwa, które w zrozumieniu czynu morskiego przodowało Państwu. W odrodzonej Rzeczypospolitej musi być odwrotnie: Państwo musi przodować społeczeństwu, zabezpieczając własny stan posiadania na morzu.

Tak chyba będzie, bo przecież każdy już widzi co dały Państwu i Narodowi nasze okręty wojenne i statki handlowe — oraz ile miłości, pracy i krwi wkładają w walkę i przysporzenie chwały Polsce — ich załogi.

Głosy podziemnej prasy z Polski żądają szerokich granic nad Bałtykiem, żądają zwiększenia naszej marynarki wojennej i handlowej. Kraj, mimo straszliwej rzeczywistości, myśli i rozumie, że jednym z warunków wymarzonej, promiennej przyszłości, musi być Polska silna na morzu. Że teraz właśnie nadarza się ku temu okazja, jedyna bodaj w dziejach . . .

Kraj żywi nadzieję, że odłam naszego wolnego społeczeństwa, żyjący w pośród najbardziej morskiego i, dzięki swej potędze morskiej, wygrywającego wojnę narodu — powróci do Polski pełny zrozumienia spraw morskich i silny w osiągnięcia na tym polu. Że przywiezie te osiągnięcia w postaci traktatów, układów, umów, konwencji, gwarantujących nam odpowiednie warunki rozwoju na morzu i silną flotę wojenną oraz liczną handlową. Że powróci całkowicie obeznany i przekonany o ważności zagadnienia morskiego, o potrzebach obrony morskiej oraz żeglugi. Że przebywający na emigracji politycy, wojskowi, ekonomiści, literaci i t.p., nauczycy się w Anglii patrzeć realnie na sprawy morza, zerwą z niewiarą i sentymentalizmem dla tych spraw, a staną się znawcami i niezbędnymi krzewicielami idei morskiej w kraju.

Ludzie na okrętach i statkach spełniają doskonale swe zadania i budują przyszłość morską Polski. *Ich rola musi być uzupełniona i wykorzystana zarówno przez nasze władze, jak i społeczeństwo, a nie tylko przez fachowców.*

Bo wywalczenie odpowiedniej pozycji morskiej jest jednym z najważniejszych warunków, który ma zapewnić Polsce Jej przyszły rozwój i prawdziwą potęgę. — Sprawia one, że niepowtórzy się już nigdy katastrofa 1939 roku.

Karol Korytowski.

## MOUNTSTUART DRY DOCKS LTD.

znajdują się w:

**CARDIFF,  
BARRY,  
NEWPORT,  
AVONMOUTH**

that was not the right method. That is not the way to carry out a maritime plan.

It may be assumed that on the day when the white eagle flag waves once again over a Poland liberated from her enemies, there will be no need to appeal to the people to give contributions for maritime defence. Fleets are not built with offerings from the public, that is a matter to which the State must attend, and provide the appropriate means. The "Maritime Defence Fund" was to some extent a manifestation by the broad masses of the people, who, realising the importance of the sea, tried to give a guiding line to the State. In the reborn Republic the contrary must be the case. The State must guide the people and secure maritime possessions.

Surely, when the time comes, it must be like this, for everybody has seen what our naval and merchant ships have given the State and Nation, how much love, work and blood their crews have contributed in the common fight, and how much fame they have brought Poland.

\* \* \*

The underground press which comes from Poland cries for broad frontiers on the Baltic, and for an enlargement of our navy and merchant fleet. Poland, in spite of the horrors of reality, thinks and understands that one of the conditions for the bright future of which she dreams must be that Poland has sea power. She realises that this is just the right opportunity, perhaps the only one in history.

Poland lives in the hope that the free fragment of our nation who are living among the most maritime nation—a nation which, thanks to her sea power, is winning the war—will return to Poland full of understanding for maritime matters and strong in their achievements in that field. She believes that these achievements will be in the form of treaties, agreements and conventions, guaranteeing suitable conditions for our development on maritime spheres, for building a strong navy and a large merchant fleet; she believes they will return perfectly acquainted with and convinced of the importance of maritime problems, the needs of maritime defence and shipping, and that the politicians, military experts, economists and writers in exile, having learned, in Great Britain, to see maritime affairs with real understanding, will do away with the distrust and sentimentality connected with those matters and become experts and propagators of maritime ideas in Poland.

Polish seamen are carrying out their task excellently, and building up a future for Poland at sea. *Their role must be completed and made use of by our authorities and by the whole Polish people, not only by experts.*

To fight for and gain a suitable position at sea is one of the primary conditions for securing Poland's future development and giving her real power. Only this can be a safeguard against the catastrophe of 1939 never being repeated.

Karol Korytowski.



## O Śmiała Politykę Bałtycką

Bałtyk — Morze Śródziemne Północy — odgrywało zawsze wielką rolę polityczną i strategiczną w dziejach narodów nietylko nad nim osiadłych, ale też na ich dalekim zapleczu. Ciążyły ku niemu często nietylko państwa Centralnej i Wschodniej Europy, ale nawet Południowo-Wschodniej. Pomijając już Wikingów i Hanzę, szereg danych historycznych świadczy dobitnie, że Mare Balticum wpływ swój wywierało niezłomnie na układ sił europejskich, losy wojen, życie państw i narodów. I nie jest przesadą twierdzenie, że zarówno upadek Polski w r. 1772, jak i porażka nasza w r. 1939 — wypływały z pomieszczenia racjonalnej obrony naszych interesów na Bałtyku.

Sobieski — nietylko wódz, ale wybitny mąż stanu, rozumiał doskonale znaczenie Bałtyku dla Polski i konieczność posiadania przez Polskę wyjścia zeń na świat szeroki. Na kilka lat przed wyprawą wiedeńską w umyśle króla powstała genialna myśl powrotu na szlaki Chrobrego, na drogę realnej ekspansji polskiej ku dawnym ziemiom słowiańskim. . . . — Wschód dalszy, z jego półbarbarzyństwem i prymitywami, należało pozostawić innym, odgrodziwszy się odeń linią „fortalicji,” w których garnizony doskonałych żołnierzy czuwałyby nad bezpieczeństwem Rzeczypospolitej. Użeranie się na Zadnieprzu, Multanach, czy w Poloczyźnie — nie miało zdaniem Sobieskiego, wielkiego sensu, rozciągało bowiem nadmiernie granice państwa, zbyt słabego, by móc obsadzić militarnie tak wielkie obszary. Jasne, że ówczesny ustrój finansowy i wojskowy Rzeczypospolitej nie pozwalał na trzymanie pod bronią takiej siły, która mogłaby skutecznie zabezpieczać latyfundię „królewiatek,” ciągnące się od Zatoki Ryskiej do Morza Czarnego.

Myśl Sobieskiego biegła na Zachód, ku Cieśninom Duńskim, nad którymi przecież Czarniecki, w obecnej sprawie, ale z powodzeniem wojował. W umyśle króla powstał wówczas projekt polskiego „*Dominium Maris Baltici*,” przy czem Polska miała stanąć twardą, militarną stopą nad bramą bałtycką w cieśninach, i raz na zawsze zabezpieczywszy się przed najazdami szwedzkimi, uzyskać wolne wyjście na świat. Wzmocniona na Zachodzie, związana morzem z potężnymi sprzymierzeńcami (Sobieski myślał o Francji, a może i o Anglii), posiadająca wszelkie korzyści z wolności morskiej płynące, potężniałaby i bogaciłaby się szybko. A wówczas i sprawy wschodnie nabrałyby innego zabarwienia.

Genialnym myśłem politycznym wielkiego króla stanął wówczas na przeszkodzie szereg okoliczności: W pierwszym rządzie Polska, odwrócona od morza, nie miała floty wojennej i żadnych prawie tradycji w służbie wojskowej na morzu. Stworzenie takiej floty, nawet wówczas — w okresie żaglowców — wymagało finansów, czasu i fachowej wiedzy. Jednak, gdyby nie antymorskie nastawienie społeczeństwa i jego wybitniejszych przedstawicieli, trudność tę można było pokonać.

## A Bold Baltic Policy

The Baltic—the Mediterranean of the North—has always played an important strategic and political role not only in the history of the nations situated on it, but also in the history of those further inland. Not only the States of Central and Eastern Europe, but even the South-Eastern States have often gravitated towards it. Apart from the Vikings and the Hansa, a number of historic facts show clearly that the *Mare Balticum* had an uninterrupted influence on the distribution of European power, the outcome of wars and the life of States and nations. It is no exaggeration to state that both the fall of Poland in 1772 and our defeat in 1939 were the result of a lack of a rational defence of our interests on the Baltic.

Sobieski (1674–1696), not only a military leader, but an outstanding statesman, understood perfectly the importance of the Baltic for Poland, and the necessity of Poland possessing a broad way out through it into the whole world. A few years before the Vienna exploit, the king took up the genial idea, following in the tracks of Chrobry, of Polish expansion towards the former Slav territories. The more distant east, half-barbarous, with primitive inhabitants, was to be left to others, a frontier of fortifications being built, along which a garrison of good soldiers would guard the security of the Republic. In Sobieski's opinion there was no great sense in squabbling for the country beyond the Dnieper, Multan, or the Polock district, for it would extend immeasurably the frontiers of a State too weak to maintain military occupation of such vast territories. It is clear that the financial and military structure of Poland at that time did not permit the keeping under arms of forces large enough to secure effectively the large estates, extending from the Gulf of Riga to the Black Sea.

Sobieski's thoughts turned towards the West, to the Danish Narrows, where Czarniecki was fighting with success in a foreign cause. It was at that time that the idea sprang up in the king's mind of a Polish *Dominium Maris Baltici*, in which Poland was to have a strong foothold, in the Narrows, over the entrance to the Baltic and, being thus secured once and for all against Swedish invasion, was to gain a free exit into the world. Strengthened in the West, linked by sea with mighty allies (Sobieski thought of France and perhaps Britain), possessing all the advantages resulting from the freedom of the seas, she would grow powerful and rich quickly and then Eastern affairs, also, would take on a different complexion.

There were a number of obstacles in the path of the king's genial political ideas. First, Poland, cut off from the sea, had no navy and no tradition of naval service. To build a fleet, even at that time—the period of sailing ships—required money, time and technical knowledge. However, if it had not been for the anti-maritime

. . . Dowiódł tego choćby Piotr Wielki, w znacznie trudniejszych warunkach tworząc siłę zbrojną na morzu, — siłę, która dała początek imperium rosyjskiemu. Prawda, że Piotr — jako samowładca — nie potrzebował się liczyć z opinią swych poddanych . . .

Drugą trudnością — tym razem nie do przeczygnięcia — było niebezpieczeństwo tureckie, sprytnie wykorzystane przez monarchię niemiecko-austriacką. Otoczenie cesarza Leopolda, zrozumiało w lot, co grozić może państwu niemieckiemu w razie, gdyby Polska stała się władczynią Bałtyku. Zmierzeń Niemiec — polityczny i ekonomiczny — były wówczas tylko kwestią czasu. I dlatego, sprytnymi intrygami, uwikłano króla polskiego w awanturę turecką, pod pozorem ratowania chrześcijaństwa.

Jakkolwiek niebezpieczeństwo tureckie było realne, tym niemniej — po ostatnim pokoju nie Polsce bezpośrednio nie zagrażało, a ekspansja turecka szła raczej ku południowo-zachodniej Europie. Europa zaś winna była dać sobie z nią radę we własnym zakresie.

Rezultaty, jakie wynikły z wyprawy Sobieskiego na Wiedeń, były dla Polski prawdziwie żadne, w niektórych wypadkach nawet ujemne. Sam król przeżył szereg upokorzeń, a prócz sławy dla oręża polskiego, nie wyniósł z pod Wiednia nic; przeciwnie — Polska krwawiła dalej, a jej wczorajsi, przez nią ocaleni sojusznicy, nie tylko nie pomagali, lecz w kilkadziesiąt lat później sami wzięli udział w Jej rozbiorach.

“Legenda polskiego Bałtyku” i “polski sen o morzu” — oto co pozostało z genialnych myśli króla-rycerza. Wszystkie koncepcje bałtyckie runęły w dniu, kiedy husaria polska wyruszyła pod Wiedeń. Potem walczone jeszcze na Bałtyku i nad Bałtykiem, ale działa się to . . . bez udziału Polski i na Jej koszt! Ba, — Rosjanie wylądowali przeciw pod Kołobrzegiem, zadając klęskę Fryderykowi II — co prawie dwa wieki później zainspirowało Lorda Fishera do projektu słynnej ekspedycji bałtyckiej. Wiekowe zaniedbanie spraw morskich wywołało więc wszystkie zgubne następstwa — aż do upadku pierwszej Rzeczypospolitej włącznie . . .

U ujścia Wisły usadowiło się Państwo Pruskie, — następca Krzyżaków — tenże Fryderyk II — godny, acz nie przewyższający go okrucieństwem, poprzednik Hitlera.

\* \* \*

Druga Rzeczpospolita uległa w r. 1939, acz w odmiennych okolicznościach, jednak z podobnych przyczyn. Naród zrozumiał już wprawdzie znaczenie morza w jego życiu, ale nie rozumiało znaczenia tego . . . państwo. Problemy bałtyckie usiłowano rozwiązywać bez jedyne go realnego oparcia, jakim jest w tych wypadkach siła zbrojna na morzu. Sprawy gospodarcze posuwały się naprzód, Gdynia rosła i rósł handel zamorski, rozwijała się (acz i tu nie bez przeszkód) żegluga, — jednakże — mimo wysiłków ludzi światłych, zagadnienie rozumiejących, rozwój Marynarki Wojennej nie stał w żadnej proporcji, nie tylko do naszych zamierzeń, ale nawet do istniejącego stanu posiadania.

Dlatego też “pakt bałtycki” spalił na panewce,

attitude of the people and their most eminent representatives, these difficulties might have been overcome. After all, Peter the Great succeeded, under much more difficult conditions, in building up armed might at sea — a power which became the foundations of Imperial Russia. It is true, though, that Peter, as an autocrat, did not have to reckon with the opinion of his subjects.

The second difficulty, which could not be overcome, was the Turkish danger, of which the Austro-German monarchy was not slow to take advantage. The circle around the Emperor Leopold understood at once what might threaten the German State if Poland were to assume the authority in the Baltic. The decline of Germany, politically and economically, was at that period only a question of time, and therefore the King of Poland was involved, by means of sly intrigues, in the Turkish trouble, under the guise of saving Christianity.

However actual the Turkish danger really was, there was, nevertheless, after the last peace, no direct threat to Poland; Turkish expansion went rather towards South-Western Europe, and Europe ought to have been able to deal with it herself at that time.

For Poland there were no favourable results at all from Sobieski's victory at Vienna; in some ways they were even damaging. The king himself suffered a series of humiliations, and except for the fame won by Polish arms, he gained nothing at Vienna; on the contrary, Poland went on bleeding and her former allies — saved by her — not only did not help, but some years later took part themselves in partitioning her.

The *Legend of the Polish Baltic* and the *Polish Dream of the Sea* are all that have remained of the genial ideas of the warrior-king. All Baltic conceptions came to nothing when the Polish hussars charged at Vienna. Later there was still fighting on and beside the Baltic, but this took place without Poland's participation — and at her expense! The Russians even landed at Kolobrzeg, having defeated Frederick II, and this, two centuries later, inspired Lord Fisher in his famous Baltic expedition project. Thus centuries of neglect of maritime affairs resulted in all the numerous consequences, up to the fall of the first Republic inclusively.

At the mouth of the Vistula sat the Prussians, the descendants of the Teutonic Knights — Frederick II, the worthy forerunner, though not exceeding him in cruelties — of Hitler.

\* \* \*

It was for similar reasons, though in different circumstances, that the Second Republic fell in 1939. It is true that the nation already understood the importance of the sea in its life, but that importance was not understood by the State! It endeavoured to solve the Baltic problems without that real support which armed sea-power affords in such cases. Economic affairs progressed, Gdynia grew up, sea trade expanded and shipping developed (though not without difficulties), yet in spite of the efforts of foresighted people, the



dlatego Hitler obrał sobie Gdańsk za pretekst (bo mu tu było najłatwiej), dlatego zostaliśmy od pierwszego dnia wojny odejści od sprzymierzeńców, którzy nam żadnej pomocy dać nie mogli. Dlatego też — Morze Śródziemne Północy było dla nas "morzem zamkniętym" choć np. Morze Śródziemne Południa nie było nim dla Anglików, a długi czas i dla Włochów.

Nie będziemy się rozwodzili raz jeszcze nad przyczynami i skutkami niezabezpieczenia polskich interesów bałtyckich i młodej, ale tak obiecującej żeglugi, przed zakusami zabobrego sąsiada. Przypomnimy tylko jedno:

"Mamy siedem dróg dostępu do Gdańska — pisała urzędowa prasa polska w przededniu wojny — a Niemcy tylko jedną, poprzez Wisłę".

I tu widać cały ogrom ignorancji spraw morskich przez ludzi, co tak pisali. Bo Niemcy, prócz drogi przez Wisłę, wcale nie tak trudnej (jak się potem okazało), posiadali inną jeszcze drogę dostępu — najważniejszą, najowocniejszą i najwydajniejszą: drogę morską!

Na drodze tej nie mogliśmy się im przeciwstawić naszymi skromnymi siłami morskimi (lotnictwa wogóle nie było, choć właśnie Marynarka Wojenna o to lotnictwo zabiegała usilnie...). I dlatego wojna rozpoczęła się bombardowaniem Wybrzeża i Westerplatte.

Dziwne co najmniej wydawało się to obarczanie Polskiej Marynarki Wojennej odpowiedzialnością za obronę najżywoźniejszych interesów państwa i narodu, bez dania jej właściwych możliwości rozwojowych, ... właściwej samodzielnej organizacji, właściwego sprzętu. Że w tych warunkach Polska Marynarka Wojenna potrafiła i tak bronić polskiego wybrzeża przez z górą cztery tygodnie, pływać po Bałtyku sześć, a walczyć bez przerwy do dziś dnia — to okoliczność świadcząca jedynie na korzyść teorii co by było, gdyby ją rozbudowano do wskazanych przez nią samą granic! Odpowiedź — "nie było pieniędzy" — nie wytrzymuje tu krytyki, zarówno ze względów strategicznych, jak i finansowo-ekonomicznych; bo w takim razie ani Turcja, ani Finlandia, ani Hiszpania, ani Jugosławia nie mogłyby posiadać siły zbrojnej na morzu; bo w świetle Historii ów brak pieniędzy przedstawił się raczej w formie niezrozumienia zagadnień obrony morskiej i czasem nawet... złej woli. Zresztą tam gdzie pieniądze były — też nie potrafiono przekuć je na broń nowoczesną...

\* \* \*

W prasie emigracyjnej ukazują się coraz częściej artykuły na temat przyszłości Bałtyku. Doceniają one należycie znaczenie tego morza, nie doceniają jednak w dalszym ciągu konieczności jego obrony. Czyta się nieśmiało zdania o "bazie strategicznej", o jakiejś "wyspie", którą Polska miałaby zająć, ale najczęściej oddaje się Bałtyk pod opiekę Wielkiej Brytanii, czy nawet... Stanów Zjednoczonych, poczem, jak Piłat, umywa ręce... A przecież od Zygmunta Augusta po wrzesień 1939 roku, jeszcze nigdy żadna angielska, francuska, czy holenderska flota nie zdołała pomóc swoim sprzymierzeńcom bałtyckim, o ile ci nie posiadali sami odpowiedniej siły. Nawet admirałowie tej miary

task of developing the Navy was not carried out in any proportion to our intentions or even to the existing state of our possessions.

Therefore the "Baltic Pact" came to nothing, Hitler chose Gdańsk as a pretext (for it was easiest there) and we were cut off from the very first day of the war from the Allies, who were unable to give us any help.

Therefore, too, the "Mediterranean of the North" was for us a "closed sea," although the Mediterranean was not so for the British, nor, for a long time, for the Italians.

We shall not discuss once again the reasons and results of the non-securing of Polish Baltic interests and of her young but so promising shipping against the schemes of her rapacious neighbours. We shall only mention one thing:—

"We have seven ways of access to Gdańsk," wrote the official Polish press on the eve of war, "and the Germans only one, across the Vistula."

This only shows how enormously ignorant of maritime affairs were the people who wrote such words. The Germans, besides the way across the Vistula, which was not at all difficult (as was afterwards proved) had another means of access, and that the most important, the most profitable and the most advantageous one—by sea!

There, with our modest naval forces, we had no means of opposing them (there was no air force there at all, although the Navy made every effort to get planes) and so the war began with the bombardment of the coast and Westerplatte.

It appears strange, to say the least, that the Polish Navy should have been given the responsibility of defending the most vital interests of the State and Nation without having been given real possibilities for development: real independent organisation and the right equipment. That under these conditions the Polish Navy succeeded in defending the Polish coast for more than four weeks, sailing the Baltic for six weeks and fighting ceaselessly up to the present day only goes to prove what it might have achieved if it had been developed up to the extent asked for by the naval authorities. The answer to this theory "There was no money" does not stand criticism, either on strategic or on financial-economic grounds, for if such were the case neither Turkey, Finland, Spain or Jugoslavia could have naval forces, for in the light of history that lack of money has shown itself rather as a lack of understanding of the problems of naval defence and sometimes even as bad will. Moreover, where money was available it was not used for modern armaments either.

\* \* \*

In the emigrational press articles on the subject of the future of the Baltic are appearing more and more

co Wasernaar van Opdam, Tromp, Duguay-Trouin, Courbet, Napier i inni, nie tu nie wskórali.

Układ geostrategiczny Bałtyku (cieśniny Duńskie) jest taki, że otworzyć go można tylko równocześnie z dwóch stron. Z jednej — jest to rzecz bardzo trudna. A w każdym razie niewykonalna od zewnątrz!

I dlatego wszelkie pomysły o oddaniu bezpieczeństwa Bałtyku w ręce sprzymierzeńca zewnętrznego, są conajmniej nieaktualne. Bo sprzymierzeniec ten nie będzie miał żadnego interesu w opiekowaniu się słabym, czy bezbronnym. . . .

Przeciwnie — Polska silna na morzu — (politycznie, strategicznie i ekonomicznie) będzie magnesem dla każdego, nawet najpotężniejszego sprzymierzeńca, który wówczas zawsze i chętnie z pomocą pośpieszy.

To też w publikacjach o Bałtyku winniśmy się wyzbyć fałszywej nuty, polegającej bądź na ignoracji zasadniczych podstaw każdej polityki morskiej, bądź też na jakiejś zupełnie niepotrzebnej "pacyfistycznej" wstydlivosti, której nasi prawdziwi przyjaciele bynajmniej nie rozumieją, w sensie upragnionym przez autorów. Conajwyżej pomyślą, że będą za lat kilka znów musieli toczyć wojnę . . . dla nas! A choć niezupełnie będzie to zgodne z prawdą, tym niemniej jednak wartość takich publikacji będzie raczej ujemna.

Jeśli chcemy brytyjskiego zainteresowania Bałtykiem — zbudujmy odpowiednią do naszej polityki marynarkę wojenną. Napewno zyskamy tym więcej uznania i prestiżu, niż propozycjami, aby nas broniono . . . Już i tak polskie okręty wojenne i statki handlowe uczyniły — i to na długo przed wojną — dużo więcej dla przy- mierza polsko-brytyjskiego, niż wszelkie mowy, czy publikacje, niż nawet poważniejsze poczynania w dziedzinie politycznej. Anglicy bowiem to naród realny i zdawna rozumiejący prawdziwe znaczenie spraw morskich. Doceniali oni nasze wysiłki w tej dziedzinie, poniekąd lepiej od nas samych.

Tedy pisząc czy mówiąc o Bałtyku, musimy czynić to kategorjami realnymi. Wszelka "wstydlivość" ustąpić musi śmiałym, rzeczowym postulatowi. A ignorancję spraw obrony morza przekazemy do zabytków muzealnych, gdzie uśmiechać się nad nią będą przyszłe pokolenia narodu — dzięki wolności morskiej — silnego i bogatego.

Argo.

## MUIR YOUNG, LTD.

CHARTERING AGENTS & SHIPBROKERS

LICENSED VALUERS \* INSURANCE BROKERS

Managers of

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

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

Telephone :

AVE nue 3616 (4 lines)

Telegrams :

MURISAGE, ALD, LONDON

CREECHURCH HOUSE  
CREECHURCH LANE  
LONDON, E.C.3

frequently. They estimate the importance of the Baltic correctly, but they do not realise the necessity of its defence. One may read cautious sentences about a "strategic base" or some "island" which Poland should occupy, but most often the Baltic is put under the protection of Great Britain, or even the U.S.A., in which case, like Pilate, the writers wash their hands. After all, from the time of Sigismund Augustus (1548-1572) until September, 1939, neither a British, French or Dutch fleet has ever succeeded in coming to the aid of its Baltic allies, when they were not strong enough themselves. Even Admirals like Wasernaar van Opdam, Tromp, Duguay Tronin, Courbet, Napier and others achieved nothing.

The geostrategic formation of the Baltic and the Danish Narrows is such that it can only be forced by simultaneous pressure from both sides. To do it from one side only is a very difficult matter. It cannot be done from outside in any case!

Therefore all thoughts of putting the security of the Baltic into Allied hands is at least unfeasible, for the ally in question would not have any interest in protecting somebody weak or unarmed.

On the other hand, a Poland strong at sea (politically, strategically and economically) would be a magnet for even the most mighty ally, who would always hasten willingly to her aid.

Therefore in writing about the Baltic we should remove false notes coming either from ignorance of the fundamental basis of all maritime policy, or from some quite unnecessary "pacifist" bashfulness, which our real friends will not understand at all in the sense desired by the authors. The most they can think is that after a few more years they will have to fight once again, for us. And although that is not fully in accordance with the truth, the value of such publications will be none the less unfavourable.

If we want British interest in the Baltic we ought to build a Navy in accordance with our policy. We should certainly win more prestige and recognition thereby than by proposals that we should be defended. After all, Polish warships and merchant ships have done much more—and that long before the war—for a Polish-British alliance than any talks or publications and even than the most important actions in the political sphere. The British are a realistic nation and have always understood the real significance of maritime affairs. They appreciate our efforts in that sphere sometimes far better than we do ourselves.

When writing or speaking of the British we must deal with realities. Any "bashfulness" must be replaced by bold, convincing postulates. As for ignorance of naval defence, it should be relegated to the historical records in a museum, where it will be laughed over by future generations of the nation who, thanks to the freedom of the seas, will be strong and rich.

Argo.



## DLACZEGO GOTENHAVEN?

Kiedy po dziewiętnastodniowych walkach Niemcy zajęli Gdynię i Oksywie — rozkaz Hitlera zmienił nazwę portu polskiego na Gotenhaven.

Zwycięstwo niewielkie, skoro dwie dywizje niemieckie na lądzie, cała eskadra okrętów na morzu, oraz z górą sto samolotów w powietrzu walczyło z załogą polską, złożoną z kilku batalionów piechoty morskiej i marynarzy Kadry Floty, prawie pozabawionych artylerji. Waleczność obrońców przyznały nawet komunikaty niemieckie, podkreślając trudności, na które natrafiały działania przeciwko Kępie Oksywskiej. W działaniach tych Niemcy stracili ponad dwa tysiące ludzi, okręt wojenny i kilkanaście samolotów.

Ale skąd się wzięła w umyśle Hitlera nazwa Gotenhaven? — Wytłumaczenie tego czytamy w wydawnictwie niemieckim "Akten des Seekrieges":

"W ósmym wieku Północ Germańska wyruszyła na podbój. Wikingowie założyli szereg państw germańskich w całej Europie. W roku dziewięćset sześćdziesiątym jeden z Wikingów podbił osiadłych na południe od Noteci i Warty Polaków. Mieszko I był w rzeczywistości nordycko-germańskim księciem, imieniem Dagr. Ostatnie wykopaliska pod Poznaniem są jawnym dowodem germańskiego pochodzenia państwa polskiego . . ."

"Rozprzestrzeniając swe państwo na zachód, Dagr podbił szereg plemion słowiańskich, zamieszkujących Pomorze aż do ujścia Odry i dalej aż do Sudetów. Do tego wielkiego państwa Mieszko-Dagr wcielił i Polaków, jednak bynajmniej nie jako "Heerenvolk", lecz jako jeden z ludów podbitych. Klasą panującą było tylko rycerstwo, pochodzące z germańskich Wikingów, przybytych z księciem. Dopiero prawo i kultura germańska wprowadziły Słowian w światło historii . . ."

"Mieszko — Dagr, Dago, Dagone — (Niemcy nie są bardzo pewni germańskiego imienia pierwszego władcy polskiego) — był lennikiem Ottona Wielkiego i Ottona III, żyjąc w przymierzu z państwem niemieckim. Jego wrogami byli . . . Pomorzanie i Słowianie na zachód od Odry. Jednakże uczeni niemieccy ubolewają, że stworzenie przez Mieszka państwa polskiego miało tragiczny wpływ na losy "Niemieckiego Wschodu", który dzięki temu nie mógł dość wcześnie powrócić do germańskiej macierzy."

Dopiero zburzenie Państwa Polskiego w roku 1939 — tego państwa, które germański Wiking założył, a które wszystko Niemcom zawdzięczało, ukończyło starą niemiecką tęsknotę za tą odwieczną germańską, przez Burgundów i Gotów zamieszkałą ziemią. Dlatego też, ku upamiętnieniu dawnych mieszkańców, Führer nazwał Gdynię-Gotenhaven . . ."

Z rozumowaniem tym dyskutować nie zamierzamy. Zapamiętamy jednak momenty, podkreślające wielkość państwa polskiego, sięgającego poza Odrę, na zachód. Argumenty niemieckie staną się niewątpliwie bardzo dla nas cenne, gdy po wojnie ustaląc będziemy granicę polsko-niemiecką. I Hitler będzie mógł wówczas z całym przekonaniem powtórzyć słynny wiersz Goethego:

"Die ich rief, die Geister  
Die werd, ich nimmer los . . ."

(Duchy, którem wywołał,  
Opuścić mnie już nie chcą)

Co zaś do Gdyni, to wiemy, że Niemcy rozbudowali ją na potężny arsenał, bazę ich floty wojennej. Będzie rzeczą narodu polskiego, aby w dniu klęski Hitlera, zabezpieczyć te inwestycje przed zniszczeniem, tak, aby mogły w przyszłości służyć państwu polskiemu. Bo odrodzona Polska musi oprzeć swe naturalne prawa do Bałtyku i wolności morskiej, nie, jak dotychczas, na hasłach, czy ideach, ale na potęgze realnej, z okrętów wojennych i samolotów bojowych złożonej. (g).

## WHY GOTENHAVEN?

When the Germans occupied Gdynia and Oksywie after 19 days fighting, Hitler issued an order changing the name of the port to Gotenhaven.

It was no very great victory, for two German army divisions, a whole squadron at sea and 100 planes above flung themselves upon the Polish garrison, composed of a few battalions of marines and special naval units, practically without artillery. Even the German communiqués testified to the bravery of the defenders and remarked on the difficulties they had had to overcome in the attack on the Oksywie islet. In those operations the Germans lost more than 2,000 men, a warship and some 15-20 planes.

But why did Hitler hit upon the name Gotenhaven? An explanation may be found in the German publication "Akten des Seekrieges":

"In the 8th century, the Germanic North set forth on conquest. The Vikings founded a number of Germanic states throughout Europe. In 960 one of the Vikings defeated the Poles, who were living south of the Noteć and Warta. Mieszko I was actually a Nordic-Germanic prince, named Dagr. The recent discoveries unearthed near Poznań give clear proof of the Germanic origin of the Polish nation . . ."

"Extending his state towards the west, Dagr defeated several Slavonic tribes living in Pomerania up to the mouth of the Oder and southwards to Sudetenland. Into this great state Mieszko-Dagr also incorporated the Poles, but only as a defeated people, certainly not as a "Herrenvolk." The knights who descended from the Germanic Vikings who arrived with the prince were the only ruling class. Only Germanic law and culture gave the Slavs any place in history . . ."

"Mieszko—Dagr, Dago, Dagone—(the Germans are not very sure about the Germanic name of the first Polish ruler) was a thane of Otto the Great and Otto III, and lived in alliance with the German state. His enemies were the Pomeranians and Slavs west of the Oder. However, German scientists lament that the Polish state had a tragic effect on the "German East," which on account of that state were unable to return soon enough to the German motherland!"

"Not until the destruction of the Polish state in 1939 — that state which was founded by a Germanic Viking — which owed everything to the Germans, was the old German love of that ancient Germanic land, once inhabited by Goths and Burgundians, revived. That is why, in memory of the ancient inhabitants, the Fuehrer named Gdynia "Gotenhaven".

\* \* \* \*

It is not worth while discussing such statements. However, we may recall some moments in history which go to prove the greatness of the Polish state stretching across the Oder to the west. We shall undoubtedly find the German arguments of great value after the war, when we come to lay down the Polish-German frontiers, and then Hitler will be able to repeat Goethe's famous verse with full conviction:

"Die ich rief, die Geister,  
Die werd' ich nimmer los"

"The spirits which I have evoked  
Cannot now be laid"

As to Gdynia, we know the Germans have transformed it into a vast arsenal—a base for their fleet. It will be the duty of the Polish nation to secure that investment against destruction when the day of Hitler's defeat comes, so that later it can be put to the use of the Polish state. For the re-born Polish state will have to base its natural right to the Baltic and the freedom of the seas not on slogans and ideas, as it has done up to now, but on real might, on warships and fighter aircraft.



## A 1915 MAP

The discussion on the problem of "good" and "bad" Germans must certainly be well known to all, so we shall not take up space with it here. However, for the representatives of both sides in that discussion we reproduce the very interesting map, which will interest both those who declare, on the basis of historic proof, that the Germans have been striving consequentially for centuries to dominate the world as the "Herrenvolk", and those who are of the opinion that it is all the fault of Hitler and his band alone, who have terrorised the German people who are "fundamentally a peaceful nation."

The map reproduced above is particularly interesting on account of the fact that it was issued in 1915, i.e., in the second year of the first World War. It was printed in Berlin and sold in masses (for 20 pfennigs a copy) with a view to inciting the largest possible number of people to make the maximum effort, by playing on the German's greediness.

Now let us look at the map. It was called "Map of the Future Europe," and it showed the war aims of the Kaiser's Germany in the First World War. And what were those aims?

The northern part of Europe, from the Atlantic and the English Channel, along the North Sea and the Baltic up to beyond Leningrad, was to be the German Empire. It is true that Holland, Denmark and the Scandinavian countries were shown on the map as being independent, but they were so surrounded that it was much to be doubted whether that would have been independence.

Let us continue. It may be noted that more or less the northern half of France, i.e., almost the same as the "Occupied France" of June, 1940, was incorporated into Wilhelm's empire as "German state territory". It was the same with the sou-

thern part of Belgium, the northern part being "given" to Holland. In Poland, almost the same territories as those now called the "Incorporated Territories", were included in Germany the only exception being the Lodz district. Furthermore, the Wilno District, the Kowno district of Lithuania, Latvia, Estonia, and a part of north-western Russia, with Leningrad (then Petrograd), stretching almost to Lake Ladoga, were "incorporated."

However, the most piquant item for the British reader will be the Germans' plan in 1915, which according to the map, was to liquidate England and Wales completely, Scotland and Ireland remaining as an "Independent Kingdom". England was to be a German "protectorate" (Deutsches Schutzgebiet). "England" has been written on the map in place of Cornwall. The Duchy was to be a sort of reservation for Britons, of course under German "protection."

The map only gives a large part of Europe, but after studying it, it would surely be superfluous to ask to whom the remaining parts of the British Empire were to be allotted, and the French colonies.

And now the greatest sensation! Somebody will probably ask, if Gt. Britain was going to be dealt with so severely, what was going to become of Poland?

According to the map, Poland was actually going to exist! Only as a kingdom among the "German Union of States," it is true, but she did exist, while England was eliminated altogether.

But let us return to the map. The whole southern half of Europe, with the exception of the rest of France (recently Vichy France) and Switzerland, was to become the property of the Kaiser's partner, the Emperor of Austro-Hungary. He was to enrich himself nicely, too. The whole of Southern Europe is



now shown on the map, but it can be seen that the Austro-Hungarian monarchy was to swallow up the greater part of European Russia.

And what about Russia? On the map her *southern* frontier runs in an easterly direction from Nowogrod, so it may be assumed that Russia was to retain only her north-eastern territories, with Moscow on the southern bounds, and Siberia.

\* \* \*

In comparing the Germans' aims in 1915 with the present appearance of Europe, one may say that the Kaiser's appetite was less voracious, but we should regard the territories with which he was concerned very closely. He wanted to win all the key positions in Europe; thus he wanted France's best Atlantic ports, the whole of the English Channel, England included, the North Sea and a good third of the Baltic coasts.

What for? So that, by ruling over the most important seas of Europe, he would rule over the whole of Europe, even over the "friendly" Austro-Hungarian monarchy.

Germany wanted to create a "kingdom" for the Poles, although Bismarck, as 70 years later Hitler, advised that they should be exterminated. What would it have mattered to them, since those Poles, without any access to the sea at all, in the middle of a German ring, were left in any case to the mercy of their German "protector."

The Germans realised better than anybody else that the sea gives enormous power, and that is why, in 1915, they made a map of Europe for themselves. With Russia liquidated and Poland cut off from the sea, Germany would rule in the Baltic and have the foundations of maritime power, which nobody would be able to undermine from without. Naval forces, safely enclosed in the Baltic, would find it far easier to control others, if they dared to increase their naval forces too much. They would be able to exercise control the more easily in that Gt. Britain, the only possible competitor at sea, would be — according to the map — liquidated.

\* \* \*

And now, in conclusion, two questions. In 1915 Europe was to be divided into areas of German and Austro-Hungarian domination. To-day there is no Austria, for she is fighting in the ranks of the Kaiser's successor, Hitler, and is incorporated into the Reich. The remaining members of the Austro-Hungarian monarchy, now described as "satellites" are also on Hitler's side and are trying, with him, to divide Europe. Then what is the difference between Hitler and the Kaiser? More exactly, what is the difference between the Germans of 1914-18 and those of to-day? And should we not at last draw the right conclusions from the undeniable fact that the Germans have always sought strength to fight for the domination of the world first and foremost at sea?

Wiesław Waligórski.

## MAPA Z 1915 ROKU

Dyskusja, nad problemem t.zw. "dobrych" i "złych" Niemców jest już chyba wszystkim dobrze znana. Nie będziemy więc nią zajmować tu miejsca. Natomiast dla przedstawicieli obydwu stron, zabierających głos w tej dyskusji, reprodukuje poniżej bardzo ciekawą mapkę, która zainteresuje zarówno tych, którzy na podstawie dowodów historycznych twierdzą, że Niemcy już od wieków konsekwentnie dążą do panowania nad światem jako "Herrenvolk", jak i tych, którzy są zdania, iż wszystkim jest winien tylko Hitler i jego banda, terroryzująca "w gruncie pokojowo usposobionych Niemców . . ."

Reprodukowana mapa jest ciekawa przede wszystkim dlatego, iż pochodzi z 1915 r., t.zn. drugiego roku Pierwszej Wojny Światowej. Wydrukowano ją w Berlinie i sprzedawano masowo (po 20 fenigów za sztukę), by, grając na pożądlivości apetytu niemieckiego, zachęcić najszerszy ogół do jaknajwiększego wysiłku.

A teraz przyjrzyjmy się mapie . . . Zatytułowano ją: "Mapa przyszłej Europy". A więc przedstawiała ona cele wojenne Niemiec Kaiser'a w Pierwszej Wojnie Światowej.

Jakież to były cele?

Północna część Europy, od Atlantyku i Kanału Angielskiego wzdłuż Morza Północnego i Bałtyku poza Leningrad — to właściwie cesarstwo niemieckie. Wprawdzie Holandia, Dania i państwa skandynawskie są na mapie niezależne, ale zato tak otoczone, że naprawdę wątpliwa by to była niezależność.

Ale idźmy dalej. Zwróćmy uwagę, że

mniej więcej północna połowa Francji, a więc prawie ta sama t.zw. "Francja okupowana" z czerwca 1940 r., została wprost wcielona do cesarstwa Wilhelma jako tereny przynależne do Rzeszy. Podobnie południowa część Belgji (północną "darowano" Holandii).

Z polskich terenów do Niemiec włączono niemal identycznie te same ziemie, które Niemcy dziś nazywają "terenami inkorporowanymi". Wyjątek stanowi tylko ziemia łódzka dzisiaj "włączona" do Rzeszy. Dalej "wcielono" Wileńszczyznę, Litwę Kowieńską, Łotwę, Estonię, część północno-zachodniej Rosji z Leningradem (ówczesnym Piotrogradem), sięgając niemal po jezioro Ladoga.

Dla czytelnika angielskiego jednak najpikantniejsze będzie to, że według tej mapy, planem Niemców w 1915 r. była całkowita likwidacja Anglii. Szkocja i Irlandia miały pozostać jako "niezależne" królestwa, ale Anglię przewidywano jako "niemiecki bastion obronny" (Deutsches Schutzgebiet). Na mapce, w miejscu Kornwalii, nakreślono "England". To hrabstwo bowiem miało być pewnego rodzaju "ochronnym rezerwuarem" dla Anglików, naturalnie pod "opieką" niemiecką.

Mapka przedstawia tylko dużą część Europy. Ale po jej przestudiowaniu zbyteczne chyba pytać się kogo "przydzielono" pozostałe tereny Brytyjskiego Imperium oraz francuskie kolonie.

A teraz największa sensacja. Zapyta się ktoś — jeśli tak srogo postąpiono z Anglią, to jaki wobec tego los zgotowano Polsce?

Otóż Polska — według mapki — ist-

niała w planach niemieckich. Coprawda jako Królestwo, wchodzące w skład "Niemieckiego Państwa Związkowego" — ale przecież istniała. A Anglii wogóle nie przewidywano.

Lecz wróćmy do mapki. Cała południowa połowa Europy, za wyjątkiem reszty Francji (równie niedawnej Francji Vichy) oraz Szwajcarii, miała stanowić posiadłość partnera Kaiser'a, cesarza Austro-Węgier. Ten partner również miał się dobrze obłowić. Mapka wprawdzie nie odtwarza całego wschodu Europy, ale widać na niej, że austriacko-węgierskiej monarchii miała przyspaść większa część europejskiej Rosji. Austro-Węgry miały wykonać niemiecki program zdobywczy w wydaniu ukraińskim, co próbowano zrealizować w 1918 r.

A sama Rosja? Na mapce jej *południowa* granica ciągnie się od Nowogrodu w kierunku wschodnim. Przymuszczałnie więc Rosji pozostawiono północno-wschodnie tereny, z Moskwą na południowym krańcu, i . . . Syberię.

\* \* \*

Porównując te cele niemieckie z 1915 r. z dzisiejszym wyglądem Europy, można by powiedzieć, że apetyt Kaiser'a na terenie Europy był mniejszy. Ale zato dobrze przyjrzyjmy się ziemiom, o które mu chodziło. Chciał zdobyć wszystkie kluczowe pozycje Europy. Chciał więc najlepsze porty atlantyckie Francji, cały Kanał La Manche, z Anglią włącznie, Morze Północne i dwie trzecie wybrzeży Bałtyku.

A poco? Bo panując nad najważniejszymi morzami Europy, panowałby nad

całą Europą, nawet nad "zaprzyżnioną" monarchią austro-węgierską.

Chcieli stworzyć "Królestwo" dla Polaków, których już Bismarck, jak 70 lat później Hitler, radził wytepić. A cóż im szkodziło, jeśli ci Polacy bez żadnego wogóle dostępu do morza, do zewnętrznego świata, w środku "morza" germańskiego, i tak byli skazani na "łaski" niemieckiego "opiekuna".

Niemcy lepiej, jak ktokolwiek inny, zdawali sobie sprawę, jak ogromna siła leży w morzu. I dlatego tak właśnie w 1915 r. nakreślali sobie mapę Europy. Zlikwidowana Rosja, odepchnięta od

morza Polska — to panowanie nad Bałtykiem i zarazem fundament siły morskiej Niemiec, bo fundamentu tego z zewnątrz nikt nie może podważyć. A ukryte na tym Bałtyku siły morskie z daleka już łatwo mogą kontrolować innych, gdyby odważyli się zbyt wzmocnić na morzu. Kontrolować tym łatwiej, że jedyny możliwy morski konkurent, Anglia — według mapki — została zlikwidowana.

\* \* \*

A teraz na zakończenie dwa pytania. W 1915 r. dzielono Europę na niemiecką i austro-węgierską. Dziś Austrii niema, ale,

włączona do Rzeszy, występuje po stronie następcy Kaiser'a — Hitlera. Niektóre zaś resztki monarchii austro-węgierskiej, określane mianem "satelitów", także są po stronie Hitlera i z nim razem usiłują dzielić Europę. Jakaż wobec tego jest różnica pomiędzy Kaiserem a Hitlerem, a ściślej mówiąc, pomiędzy Niemcami lat 1914-18 a Niemcami dzisiejszymi? I czy wreszcie nie wyciągniemy konsekwencji z niezaprzeczonego faktu, że sił do walki o panowanie nad światem Niemcy zawsze szukały przede wszystkim na morzu?

Wiesław Waligórski.

## NIEBEZPIECZEŃSTWO POŻARÓW NA MORZU

Niejednokrotnie zapytany byłem przez ludzi lądowych o powody tak licznych wypadków pożaru na okrętach, budowanych ze stali . . . zawsze otoczonych wodą . . . które zdawałoby się mają wszelkie szanse, aby każdy pożar był szybko i skutecznie ugaszony.

Tak, wody jest dosyć, aż za dużo, jak na stosunki lądowe, jednak rozprzestrzenianie się pożaru na statkach jest niewspółmiernie szybkie do ich wielkości i labiryntowej budowy, dla tego też każdy pożar jest niezmiernie trudny do ugaszenia, szczególnie na statkach pasażerskich.

Wszystkie pomieszczenia wewnętrzne wykonane są bądź częściowo z drzewa, bądź też ich stalowe konstrukcje oszalowane są drzewem. Całość pomalowana jest olejną farbą, którą odnawia się mniej więcej raz do roku, co w miarę wieku statku

stwarza coraz grubszą warstwę farby, dochodzącą do paru milimetrów grubości w miejscach, narażonych na szybsze brudzenie się i przez to na częstsze malowanie.

Stąd to pochodzi nieprawdopodobnie napozór zjawisko palącej się konstrukcji żelaznej.

Pomieszczenia wypełnione są meblami i różnorodnymi tkaninami o niewspółmiernej, jak na stosunki lądowe, proporcji do objętości wnętrza. Sztuczna wentylacja i przeciągi labiryntowej konstrukcji wnętrza podsycają płomień, setki zaś pasażerów, którzy w krytycznym momencie blokują wąskie korytarze, przejścia i schody — utrudniają akcje przeciwpożarową.

### PRZYCZYNY POŻARÓW.

Przyczyny pożarów na statkach są najrozmaitsze. Pomijając działania wojenne, których skutki po przebytych "blitzach" są wszystkim znane, oraz nieostrożne obchodzenie się z ogniem, jedną z najczęstszych przyczyn pożarów na statkach pasażerskich jest tak zwane krótkie spięcie przewodów elektrycznych.

Gdy w jakimkolwiek miejscu nowoczesnego statku pasażerskiego zerwiemy drewniane oszalowanie ściany lub sufitu, zobaczymy całe zwoje przewodów elektrycznych, telefonicznych, dzwinkowych, głośnikowych i t.p.

Kable elektryczne, jako najmniejbezpieczne, posiadają w myśl przepisów konwencji międzynarodowych — oprócz izolacji z gumy — koszulkę ołowianą oraz pancierz z drutu stalowego.

W budynkach lądowych wszelkie krótkie spięcia w tych warunkach byłyby niemal wykluczone. Na statkach jednak jest inaczej.

Kadłub okrętu stalowego jest elastyczny i wygina się na fali, powodując nie tylko grę swych wiązań, ale także rur i kabli do nich przytwierdzonych. Po pewnym czasie guma kruszeje, szczególnie w warunkach dla niej niekorzystnych, gdy kabel przeprowadzony jest w pobliżu rur centralnego ogrzewania, wody gorącej, lub w okolicy kuchni, piekarni i t.p. Gra kabli powoduje pęknięcie skruszałej gumy. Wibracja maszyn stwarza ustawiczne tarcie pancerza kabla o liczne uchwyty, lub ostre krawędzie wiązań, przez które kabel przechodzi. Wilgoć dokonuje reszty i krótkie spięcia, wywołujące łuk Volty pomiędzy dwoma przewodami o przeciwnych biegunach, lub pomiędzy jednym z przewodów i kadłubem statku, posiadającym właściwości drugiego przewodu, lub też poprostu wywołujące nagrzanie się przewodów do czerwoności, rozpuszcza powłokę ołowianą i zapala drewniane oszalowanie, lub farbę w miejscu najmniej spodziewanym.

Oczywiście pożary od krótkiego spięcia, lub nieostrożnego obchodzenia się z ogniem na statkach towarowych, nie są tak groźne i bywają z łatwością gaszone, są one natomiast w większości wypadków groźbą dla przewożonego ładunku.





Pomijając ładunki łatwo zapalne i wybuchowe, których właściwości wszystkim są znane i które podczas wojny absorbują gros całego tonażu, jest wiele rodzajów ładunków, nie mniej groźnych dla bezpieczeństwa statku, szczególnie w klimacie tropikalnym. Są to ładunki, posiadające właściwości samozapalania się w niesprzyjających warunkach, to jest, gdy nie są dobrze wentylowane, lub są ładowane w stanie wilgotnym. Węgiel, bawełna, orzeszki palmowe i wiele innych tym podobnych towarów, przewożonych masowo drogą morską, były wielokrotnie przyczyną groźnych pożarów, które niejednokrotnie powodowały utratę statku.

## ŚRODKI PRZECIWPÓŻAROWE.

Przepisy konwencji międzynarodowej z roku 1932, wraz z dodatkowymi przepisami, wprowadzonymi podczas obecnej wojny przez Brytyjskie Ministry of War Transport i przyjętymi jako obowiązujące także przez rządy państw aljanckich, przewidują następujące środki przeciwpożarowe na statkach morskich:

1. Wszystkie statki winny posiadać urządzenia, pozwalające na skierowanie dwóch strumieni wody jednocześnie w każdym miejscu statku; przy czem jeden strumień uważany jest za wystarczający dla statków towarowych poniżej 2000 G.R.T. Do tego celu przystosowane muszą być na każdym statku pasażerskim powyżej 4000 G.R.T. przynajmniej trzy pompy o napędzie mechanicznym, dwie takie pompy wystarczają dla mniejszych statków pasażerskich oraz dla wszystkich towarowych, powyżej 1000 G.R.T.
2. Wobec tego, że wszystkie pompy mechaniczne przeciwpożarowe znajdują się na dnie okrętu w przedziale maszynowym, którego urządzenia wskutek działań wojennych przeważnie w pierwszym rzędzie zostają uszkodzone, niepozwalając na zwalczenie pożarów strumieniami wody, Ministry of War Transport wydało zarządzenie, aby każdy statek powyżej 1000 G.R.T. zaopatrzony został w przenośną pompę motorową o wydajności przynajmniej 50 galonów wody na minutę i o zdolności ssania wody z wysokości 20 stóp. Statki powyżej 4000 G.R.T. powinny posiadać przynajmniej dwie takie pompy. Agregaty te nie tylko służą do gaszenia pożaru, ale także mogą być użyte do wypompowywania wody z ładowni w razie uszkodzenia pomp ratunkowych.
3. Wszystkie statki winny być zaopatrzone w gaśnice ("minimax'y") w liczbie uznanej za wystarczającą przez upoważnionych do kontroli inspektorów okrętowych.
4. Wszystkie statki pasażerskie powyżej 1000 G.R.T. i wszystkie statki towarowe powyżej 2000 G.R.T. winny posiadać w ładowniach urządzenia doprowadzające gaz, tłumiący pożar, w ilości, pozwalającej zapelnąć największą ładownię przynajmniej w 30%. (Wychodząc z założenia, że ładownia wypełniona jest ładunkiem w 70%). Parowce oraz motorowce, posiadające kotły parowe mogą gaz zastąpić parą, pod warunkiem jednak, że posiadają kotły zdolne do odparowania przynajmniej 1 lb. pary na godzinę na każde 12 stóp sześciennych objętości największej ładowni. Gazem używanym przeważnie do tłumienia pożarów na statkach — jest dwutlenek węgla ( $CO_2$ ), magazynowany w butlach stalowych pod ciśnieniem i połączonych wspólnym rurociągiem, doprowadzającym gaz do ładowni.
5. Dodatkowo do wykwapowania przeciwpożarowego statków z przed wojny jest sprzęt do gaszenia bomb zapalających, składający się z przynajmniej jednej pompy ręcznej (stirrup) i dwóch kublów na każde 100 stóp długości pokładu, oraz z odpowiedniej liczby skrzynek blaszanych z piaskiem, szufli na długich drążkach oraz grae, rozmieszczonych w rozmaitych punktach statku. Każdy waż pożarowy winien być zaopatrzony w dodatkowe wyloty,



umożliwiający rozpryskiwanie wody szerokim strumieniem, co ma specjalne znaczenie przy tłumieniu bomb zapalających.

6. Od stycznia 1941 r. helm przeciw — dymowy, lub aparat tlenowy, który obowiązywał w myśl konwencji tylko statki pasażerskie, stał się obowiązującym także na statkach towarowych. Ułatwia on gaszenie ognia w ładowniach oraz pomieszczeniach w gęsto skoncentrowanym dymie. Wyposażenie składa się z właściwego helmu, rury powietrznej, lub butli tlenowej, pasu oraz przymocowanej do niego liny.
7. W sierpniu 1941 r. zarządono, aby każdy statek dalekomorski posiadał w swym sprzęcie przeciwpożarowym ręczną elektryczną wiertarkę z kompletem wiertel do 5/8 cala średnicy, czerpiącej prąd z sieci okrętowej i pozwalającą na wiercenie dziur w przegrodach, przez które mogą być następnie przeciągnięte węże pożarowe.
8. Siekiery rozmieszczone w odpowiednich miejscach oraz lampa bezpieczeństwa (górnicza Davis'a) uzupełniają wykwapowanie przeciwgazowe każdego statku.
9. Konwencja międzynarodowa z roku 1930 wprowadziła obowiązek zainstalowania w każdym pomieszczeniu na wszystkich nowobudowanych statkach pasażerskich oceanicznych tak zwanych detektorów pożaru, które automatycznie alarmują załogę, gdy w jakimkolwiek miejscu na statku wybuchnie pożar.

Obecnie przeważnie używane są detektory typu elektrycznego; składają się one z małej ampulki szklanej z dwoma kontaktami w środku, wypełnionej specjalną cieczą, która posiada własności przewodnictwa elektryczności w pewnej temperaturze. Ampulka ta wkręcona jest w oprawkę, zainstalowaną w suficie pomieszczenia i połączona jest przewodami ze źródłem prądu oraz tablicą rejestrującą z dzwoniem na mostku nawigacyjnym. Gdy wskutek pożaru temperatura w którymkolwiek pomieszczeniu wzrośnie, kontakty w detektorze łączą się przy pomocy nagrzanego cieczy, uruchamiając dzwonek na mostku nawigacyjnym i wskazując miejsce pożaru na tablicy rejestrującej.

W ładowniach do wykrywania pożaru zastosowano inny system, gdyż ładunek przeważnie zapala się na dnie ładowni i detektory elektryczne nie spełniłyby należycie swojej roli.

Na mostku nawigacyjnym znajduje się pompka próżniowa o napędzie elektrycznym, połączona rurociągami ze wszystkimi ładowniami. Pompka rurociągami tęsi powietrze kolejno co pewien okres czasu z każdej ładowni, wytłaczając je następnie na specjalne oświetlone ekrany, oznaczone numerami ładowni.

W razie pożaru w którejkolwiek ładowni, wraz z powietrzem zostanie przez pompkę wessany dym, uwidoczniający się smugą na ekranie.

Urządzenia tego rodzaju zainstalowane są także na naszych pasażerskich motorowcach.

Na zakończenie nadmienić należy, że międzynarodowa konwencja wprowadziła obowiązek trenowania załogi w akcji przeciwpożarowej oraz sprawdzania sprawności przyrządów do gaszenia pożaru. Odpowiedni zapis o tem musi być uwidoczniiony w dzienniku okrętowym.

Jerzy Naęurski.

## BOHATERSKA FLOTYLLA

W ostatnim numerze "Polski na Morzach" w paru słowach wspomnieliśmy o flotylli kontrtorpedowców brytyjskich, która odważną, nawet wręcz zuchwałą akcją uratowała zmierzającą do północnej Rosji konwój przed zniszczeniem przez znacznie silniejszą eskadrę floty wojennej Niemiec. Aż dziwne, że akcja ta w prasie polskiej nie znalazła prawie żadnego echa, charakteryzowała ją bowiem szczytowe ryzykanctwo, najwyższe poświęcenie i — że się tak wyrazimy — wariacka odwaga, a więc przymioty tak wysoko cenione przez Polaków, przymioty, które naszej własnej marynarce wojennej wyrobiły u Brytyjczyków tak dobrą opinię.

Akcja flotylli destroyerów brytyjskich, o której chcemy mówić, zajmie z pewnością, jedno z pierwszych miejsc w dziejach bitew morskich. Będzie zapewne znana jako akcja H.M.S. "Onslow", tak bowiem nazywał się kontrtorpedowiec, który dowodził brytyjską flotyllą.

Destroyery brytyjskie eskortowały duży konwój, wiozący sprzęt wojskowy do północnej Rosji. Po minięciu najbardziej wysuniętego na północ cyplu Norwegii, dostrzeżono silną eskadrę floty niemieckiej, składającej się z pancernika typu "kieszonkowego," ciężkiego krążownika klasy "Hipper" oraz licznej flotylli kontrtorpedowców . . .

Sytuacja przedstawiała się tragicznie. Bo czyż można było marzyć o pokonaniu, a choćby o ucieczce przed tak silnym przeciwnikiem, mając "na karku" ciężki, niezgrabny konwój, składający się z "handlowców", które robiły w najlepszym razie kilkanaście węzłów ?

Włosi w podobnym wypadku uciekliby, pozostawiając statki na łasce wroga. O tym nie trzeba wątpić. A co zrobili Brytyjczycy ?

Głównodowodzący flotyllą brytyjskich destroyerów, kmdr R. St. V. Sherbrooke, płynący na kontrtorpedowcu "Onslow", pamiętał, że jego głównym zadaniem jest ochronić konwój.

Polecił więc statkom "całą naprzód" iść do portu przeznaczenia, potem kazał wezwać na pomoc silniejsze jednostki floty brytyjskiej, określając przypuszczalnie miejsce spotkania z Niemcami, a następnie rzucił całą flotyllę destroyerów do walki z niemieckim pancernikiem, krążownikiem i kontrtorpedowcami.

H.M.S. "Onslow", z kmdr. Sherbrooke na pokładzie, poprowadził atak w ten sposób, by jego jednostki przez cały czas osłaniały spokojnie zmierzającą do Rosji konwój . . .

Potężna eskadra cztery razy próbowała przelamać się przez przegrodę brytyjską, i tak się zbliżyć do konwoju, by go móc zniszczyć, flotylla Sherbrooke'a jednak każdy atak odparła. Mało tego, tak się dała Niemcom we znaki, że musieli przyjąć walkę . . .

Przez kilka godzin 4,7-calowe działa destroyerów brytyjskich wymieniały salwy z 11-calowymi działami niemieckiego pancernika i 8-calowymi działami krążownika, nie licząc już dział niemieckich kontrtorpedowców . . .

A jaki był wynik walki ? Jeden destroyer brytyjski H.M.S. "Achates", ze swym dowódcą kmdr.ppor.A.H.Tyndall Johns'em poszedł na dno, a H.M.S. "Onslow" został uszkodzony, przy czym kmdr.Sherbrooke odniósł rany. Ale zato po stronie niemieckiej krążownik został poważnie uszkodzony, a jeden kontrtorpedowiec, przypuszczalnie klasy "Maas", został zatopiony, czemu nawet Niemcy nie zaprzeczyli.

Lecz to nie wszystko. W międzyczasie zbliżyła się wezwana przez Sherbrooke'a pomoc. Gdy tylko Niemcy dostrzegli na horyzoncie większe jednostki brytyjskie, czemprowadzili uciekły. Nie zdołano ich dogonić. Schronili się w pobliskich i bezpiecznych fiordach Norwegii.

A konwój ? Wkrótce dopłynął bez żadnych strat do Rosji, nie odniósłszy nawet szkody od pocisku niemieckiego. I to jest właśnie najistotniejszy sukces.

Kmdr.Sherbrooke opowiadał później w szpitalu, że było by także sukcesem, gdyby cała jego flotylla zginęła w walce z silniejszym przeciwnikiem, lecz statki konwoju przybyły całe do Rosji. To jest właśnie zgodne z duchem, który owiewa brytyjską flotę wojenną.

My Polacy, owiani takim samym duchem, możemy być dumni, że jako sojusznicy i partnerzy Brytyjczyków, uczymy się od nich rzemiosła wojowania na morzu.

\* \* \*

Dodać trzeba, że już w kilka dni po wyżej opisanej akcji, kmdr.R.St.V.Sherbrooke, D.S.O., R.N., został udekorowany najwyższym odznaczeniem wojennym Imperium Brytyjskiego, krzyżem "Victoria Cross".

Sławomir Odrowąż.

### 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.

H.M.S. "ONSLLOW"  
(in the foreground).  
Capt. R. St. V. Sherbrooke,  
V.C., D.S.O., R.N.



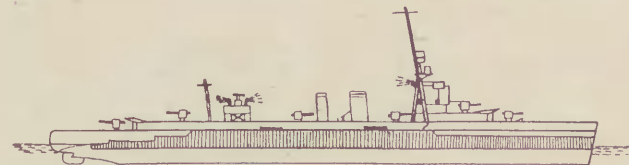




## NOWY OKRĘT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

W styczniowym numerze naszego pisma w paru słowach podaliśmy wiadomość o przejściu przez Polską Marynarkę Wojenną krążownika brytyjskiej Navy — H.M.S. "Dragon". Jak było do przewidzenia, wiadomość ta została przyjęta przez wszystkich Polaków z ogromnym

entuzjazmem. Nie wdając się w ocenę nowego okrętu, jako sprzętu bojowego, każdy z nas przecież raduje się, że nasza flota wojenna przeskoczyła "standartową klasę" kontrtorpedowców, która dotychczas reprezentowała typ największego i najsilniejszego okrętu w polskiej flocie. Każdy z nas raduje się, wyciągając z tego faktu wnioski, że to krok ku rozbudowie Marynarki Wojennej do rozmiarów Polsce rzeczywiście potrzebnych.



Wprawdzie są krytycy, którzy porównują starszej już klasy "Dragona" z jednostkami tego typu, budowanymi dziś w Wielkiej Brytanii i wyciągają z tego porównania niesłuszne wnioski. Prawda, że każdy z nas wolałby widzieć w Polskiej Marynarce Wojennej nowoczesny krążownik, np. klasy "Dido". Ale dziś jest wojna, a więc czas nieodpowiedni na "przekomarzenie się" o najlepsze jednostki, mimo, że już "dorośliśmy" do nich. Nie trzeba też zapominać, że nasz morski sprzymierzeniec, który nam swój krążownik dostarczył, musi w pierwszym rzędzie — i to jest zrozumiałe — dbać o rozbudowę swojej własnej floty, zaangażowanej w walce na życie i śmierć.

Zato jesteśmy przekonani, że oddając nam w tak tragicznej sytuacji jeden ze swych okrętów, Wielka Brytania nie tylko chciała dać dowód zaufania dla ludzi z Polskiej Marynarki Wojennej, ale również do pewnego stopnia zmanifestować wobec Polaków, iż także ona życzy sobie aby Polska Marynarka Wojenna była jak naj-silniejsza.

\* \* \*

Wróćmy do H.M.S. "Dragon" jak na razie jeszcze nazywa się polski krążownik. Ogólną charakterystykę okrętu zamieściliśmy w poprzednim numerze (wyporność okrętu, wskutek błędu drukarskiego, podano tam mylnie na 4.580 ton, zamiast 4.850 ton). Dziś podajemy szereg dalszych ciekawych szczegółów o nim.

"Dragon", po polsku "Smok", jest już od paruset lat nazwą okrętu brytyj-

skiej Navy. Pierwszy "Dragon" został wybudowany w 1512 r.; był 100-tonową galerią i odbył kampanię przeciw Francji (1512-1513). Mniej więcej w sto lat później (1602) sir James Lancaster, żołnierz i kupiec, na statku "Dragon" poprowadził do Indii Wschodnich pierw-

szą flotyllę Wschodnio-Indyjskiej Kompanii, która położyła tak wielkie zasługi przy budowie Imperium Brytyjskiego. Na "Dragonie" Lancaster zastosował wówczas po raz pierwszy w dziejach sok cytrynowy jako lekarstwo przeciw skorbutowi, który tak dotkliwie dawał się wtedy we znaki załogom statków żaglowych.

Stosunkowo sławny był siódmy z kolei "Dragon" (wybudowany w 1760 r. i sprzedany w 1784 r.). Pod dowództwem admirała Augusta Keppela, "Dragon" walczył na wodach amerykańskich w czasie wojny 7-letniej; w 1761 r. przy czynił się do odebrania Francuzom wyspy Belleisle u północnego cypla Nowej Funlandii, a w 1762 r. wziął udział w znanej bitwie o Havanę na Kubie, będącej w rękach Hiszpanów.

Dziewiąty "Dragon" (wybudowany w 1798 r. i będący w służbie jeszcze w 1843 r.) podobnie jak siódmy, uzbrojony był aż w . . . 74 działa. Brał udział w większości kampanii Nelsona, m.in. w bitwie pod Trafalgar. Trzynasty "Dragon" (1894-1912) był kontrtorpedowcem, a więc już bardziej współczesną jednostką. Podobnie jego następcę, wybudowany w 1912 r. i przemianowany w czasie Pierwszej Wojny Światowej na "Lookout".

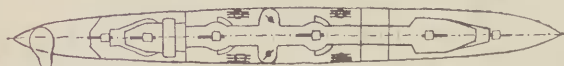
Kolejnym, piętnastym z rzędu, jest H.M.S. "Dragon" — krążownik, przekazany Polskiej Marynarce Wojennej. Jak już podawaliśmy, "Dragon" jest jednym z ośmiu krążowników klasy "D". Pozostałymi jednostkami tej klasy są: "Danau", "Dauntless", "Delhi", "Dunedin", "Diomede", "Despatch" i "Durban".

"Brassey's Naval Annual-1942"\*) podaje następujące dane o "Dragonie":

Krążownik został spuszczony na wodę w 1917 r., a wykończony w następnym roku. Budowany był u Scott'sa kosztem £.690.083. Jego wyporność wynosi 4.850

\* "Brassey's Naval Annual-1942," edited by Rear-Admiral H. G. Thusfield, printed by Clowes and Sons, Ltd., London, price, 30/-.

ton, długość 471½ do 472½ stopy, maksymalna szerokość 46 stóp i 9 cali, zanurzenie 14 stóp i 3 cale. Uzbrojenie okrętu tworzą: sześć dział 6-calowych, trzy 3-calowe działa przeciwlotnicze, dwa ciężkie karabiny maszynowe, cztery "3-funtówki", 8 lżejszych dział, dwa 2-funtowe



"Pom-Pomy" oraz dwanaście 21-calowych wyrzutni torpedowych. Urządzenia maszynowe (również budowane u Scott's'a) o mocy 40.000 H.P. pozwalają krążownikowi rozwinąć szybkość 29 węzłów. Liczebny stan załogi w czasie wojny wynosi 460 osób.

W latach 1929-1939 "Dragon" był przebudowywany i modernizowany. Na liście jednostek, będących w czynnej służbie Navy, wpisano go znowu na krótko przed obecną wojną, gdy stopniowo mobilizowano całą brytyjską marynarkę wojenną.

Zdjęcie "Dragona" zamieściliśmy już w poprzednim numerze "Polski na Morzach". Dziś podajemy sylwetkę okrętu oraz jego szkice konstrukcyjne (również zaczerpnięte z cytowanego "Brassey's Naval Annual — 1942", strona P 19 i P 48), które dają pewne pojęcie o wyglądzie okrętu.

\* \* \*

Polska nazwa okrętu nie została jeszcze ustalona. Ale sporo na ten temat się mówi. M.in. jeden z Czytelników "Polski na Morzach" w Szkocji sugeruje, aby polskiemu krążownikowi nadano nazwę bohaterskiego Westerplatte.

"O.R.P. "Westerplatte" będzie z naszej strony pięknym holdem dla dzielnej polskiej załogi z Westerplatte, która tak bohatersko walczyła ze zdrazieckim pancernikiem niemieckim" — pisze nasz Czytelnik.

Propozycja jest ciekawa. Pierwszy nasz krążownik nazywałby się O.R.P. "Westerplatte", a następnie: O.R.P. "Oksywie", "Gdynia", "Hel", "Gdańsk" (w Gdańsku bohaterski opór stawiała Poczta Polska), "Warszawa", "Modlin", "Lwów" itd. Budując taką flotę krążowników, tworzylibyśmy naprawdę silną Polską Marynarkę Wojenną, a zarazem w godny sposób uczcilibyśmy miasta, które tak bohatersko walczyły w wojnie, podjętej przez nas w obronie polskiego wybrzeża morskiego. W. W.

# POLSKA MARYNARKA WOJENNA

## THE POLISH NAVY



*The commander*

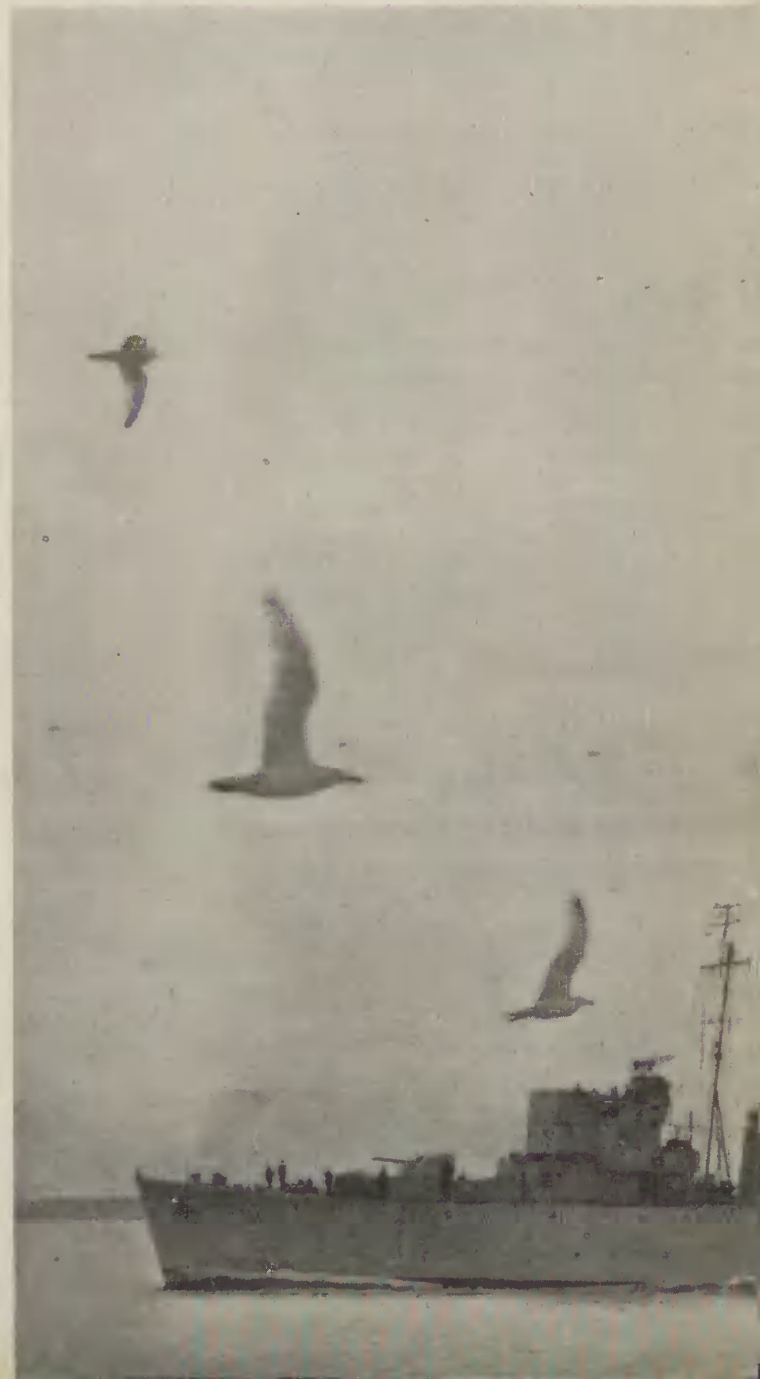
*The boatswain*

*The sailor of  
the Polish Navy*

*O.R.P.  
"Krakowiak"*

Od pierwszego dnia wojny, po dzień dzisiejszy, bez żadnej przerwy, jednostki Polskiej Marynarki Wojennej wznoszą swą banderę na coraz wyższe wyżyny sławy.

Konrtorpedowice "Wicher", stawiacz min "Gryf" oraz nasze torpedowce i trawlerzy, potem konrtorpedowice "Grom", okręty podwodne "Orzeł" i "Wilk", później "Piorun", "Garland", "Błyskawica" i "Kujawiak" oraz okręt podwodny "Sokół" — czynami swoimi nie tylko trwale dokumentują udział Polski w obecnych olbrzymich zmaganiach na morzach, ale nadto uzmysławiają światu, że wciąż jeszcze mała, nie





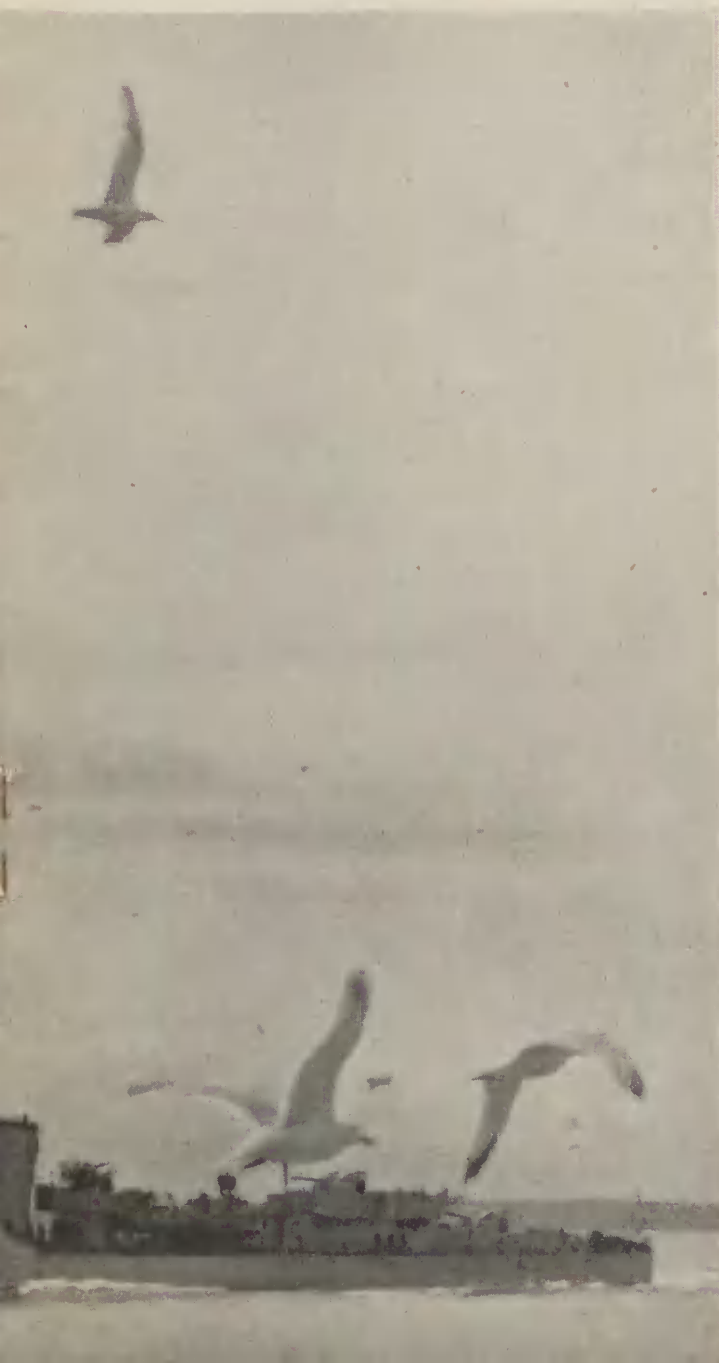
# POJENNA JEST WSZĘDZIE IS EVERYWHERE

From the very beginning of the war up to the present day, units of the Polish Navy have been constantly on duty. They are raising the fame of their ensign higher and higher. The destroyer "Wicher," the mine-layer "Gryf" and the Polish torpedo-boats and trawlers, then the destroyer "Grom," the submarines "Orzel" and "Wilk," and later the destroyers "Piorun," "Garland," "Blyskawica" and "Kujawiak" and the submarine "Sokol" are not only giving lasting evidence, by their fine exploits, of the part played by Poland in the terrific struggles at sea, but are showing the world

*"O.R.P. Słuzak"*

*On the deck  
of a Polish  
destroyer*

*The gunners  
of a Polish  
destroyer in  
action*



dawno zupełnie nieznana, Polska Marynarka Wojenna jest jednak godnym sprzymierzeńcem nawet takiej floty, jak brytyjska "Navy".

A ostatnio znów trzy inne kontrtorpedowce polskie — "Burza", "Krakowiak" i "Ślązak" — sprawiły, że prasa światowa i radio po raz nie wiadomo już który musiały podkreślać zasługi okrętów Rzeczypospolitej w walce z wrogiem na morzu. Oto co o tych trzech kontrtorpedowcach pisano i mówiono:

O.R.P. "Ślązak", idąc w eskorcie konwoju, otrzymał rozkaz odnalezienia zaginionych lotników brytyjskich. Dwa pierwsze dni nie dały rezultatu. Mała widoczność i sztormowa fala utrudniały poszukiwania.

Po doprowadzeniu konwoju do portu, O.R.P. "Ślązak" ponownie udał się na poszukiwania. Mimo, że wysłany na zwiady samolot nie wykrył rozbitek, "Ślązak" prowadził poszukiwania dalej i po 15 godzinach dostrzegł rakietę, wystrzeloną przez nich. O godz. 21 uratowano 5 lotników w dwóch składakach.

O godz. 23.25 "Ślązak" otrzymał rozkaz dalszego poszukiwania lotników. Po całonocnym trudzie, nazajutrz o godz. 10.35, odnaleziono 2 składaki z czterema lotnikami. Byli to ci sami, których szukano od czterech dni. Przebywali na morzu 72 godziny.

O.R.P. "Ślązak", po wyratowaniu lotników, podał sygnał: "Lotnicy podniesieni, proszę o następnych". Odpowiedź dowódcy floty brzmiała: "Doskonale zrobione — wracajcie do portu".

W kilka dni później O.R.P. "Ślązak" wyratował z morza jeszcze sześciu lotników na dwóch składakach, oraz brał udział w poszukiwaniach zestrzelonego samolotu niemieckiego. A w dwa dni później uczestniczył w akcji ratowniczej, w której O.R.P. "Krakowiak" z kolei odnalazł sześciu lotników. W sumie uratowano więc 21 lotników, co jeszcze raz potwierdza piękne tradycje współpracy marynarki z lotnictwem, nie tylko operacyjnie, ale i moralnie.

O.R.P. "Ślązak" pospołu z O.R.P. "Krakowiak" wykonał też wypadu pod brzeg nieprzyjacielski w poszukiwaniu okrętów niemieckich. W czasie wypadu oba kontrtorpedowce były kilkakrotnie pod silnym ogniem ciężkich baterii nadbrzeżnych; jednak dzięki umiejętnemu manewrowaniu nie odniosły uszkodzeń.

O.R.P. "Burza" cytowany był w komunikacie brytyjskim za walkę z okrętami podwodnymi nieprzyjaciela, które przez 4 dni 35 razy atakowały wielki konwój Sprzymierzonych na Atlantyku.

O północy O.R.P. "Burza" natknął się na nieprzyjacielski okręt podwodny. Ten ostatni wykonał alarmowe zanurzenie, nie dość szybko jednak, by nie otrzymać salwy bomb głębinowych z polskiego kontrtorpedowca. W kilka minut później usłyszano na "Burzy" silny wybuch pod-

## Furness Lines

Żegluga pomiędzy Liverpool'em a Nową Funlandią, Kanadą i Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej

Odjazdy z Londynu do Nowego Jorku

Na Bermudy i do Indii Zachodnich

**NOWY JORK**: Bermuda, St. Thomas, St. Croix, St. Kitts, Antigua, Guadelupa, Dominica, Martinique, St. Lucia, Barbados, Trinidad, Demerare.

**NOWY JORK**: Halifax, St. Pierre i St. John's na Nowej Funlandii. (Obsługa pasażerska na wszystkich liniach).

Obsługa Północnego Pacyfiku

Los Angeles, San Francisco, Victoria w Bryt. Kolumbii, Vancouver, New Westminster i Seattle, via Panama Canal.

W sprawie frachtów i t.p. na tych liniach zgłaszać się:

MANCHESTER LINERS, LTD.,

Spedytorzy, MANCHESTER, 2.

O informacje odnośnie wszystkich innych linii zgłaszać się:

FURNESS, WITHY & CO., LTD.

LONDYN, E.C.3, albo LIVERPOOL, 3.

Także w Glasgow, Leith, Middlesborough i Newcastle.



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

that the still small Polish Navy, which until recently was quite unknown, is a worthy ally even for the British Navy.

Recently three other Polish destroyers, the "Burza," "Krakowiak" and "Ślązak" so distinguished themselves in battle with the enemy on the seas, that yet again the world press and radio wrote and spoke of the exploits of Polish ships. Here is what was said about those three:

"The O.R.P. "Ślązak," while on convoy escort duty, received the order to search for some lost British airmen. The two first days passed without result. Bad visibility and stormy seas made the search difficult.

After having brought the convoy to port, the O.R.P. "Ślązak" set out on the search once again, and in spite of the fact that planes sent out had not spotted the crashed airmen, carried on until 15 hours later she saw a rocket sent up by them. At 9 p.m. five airmen, in two separate parties, were picked up.

At 11.25 p.m., the "Ślązak" received orders to search for some other airmen. After efforts lasting the whole night, four airmen were found on two rafts the next morning at 10.35. They were the ones who had been sought for four days, and had been in the water for seventy-two hours.

On picking up the airmen, the "Ślązak" signalled: 'Airmen picked up, request more pilots.' The commander of the squadron replied: 'Well done—return to port.'

A few days later the "Ślązak" rescued another six airmen from two rafts, and took part in the search for a German plane which had been shot down. Two days after that she took part in the action in which the O.R.P. "Krakowiak" picked up six airmen one after the other. Thus twenty-one airmen were saved in all, which illustrates once again the fine tradition of co-operation between the Navy and Air Force—moral as well as active.

Together with the O.R.P. "Krakowiak," the O.R.P. "Ślązak" took part in the raid on enemy coasts in search of enemy shipping. Both destroyers were under heavy fire during the raid from heavy coastal batteries. However, by skilful manœuvring they avoided damage.

The O.R.P. "Burza" was mentioned in a British communique for her fight with enemy submarines which attacked a large Allied convoy in the Atlantic thirty-five times in the course of four days.

She found an enemy U-boat at midnight. The latter crash-dived, but was not quick enough to escape a salvo of depth charges from the Polish destroyer. A few minutes later a strong explosion below the surface was felt on board the "Burza," from which it could be assumed that the raider had found its grave in the depths of the ocean."

Not without cause did a high British

(continued on p. 19, col. 3.)



wodny, co pozwala przypuszczać, że korsarz znalazł grób na dnie oceanu.

Nie dawno jeden z wyższych oficerów brytyjskiej marynarki wojennej oświadczył, że we wszystkich operacjach bojowych, w których brał udział, widział zawsze banderę polską powiewającą obok brytyjskiej.

## TAK SAMO POLSKA MARYNARKA HANDLOWA

Jak Polska Marynarka Wojenna, tak samo Polska Marynarka Handlowa od pierwszego dnia wojny ani na chwilę nie przerwała swej pracy. Mało tego, cały aparat administracyjny Polskiej Marynarki Handlowej jest jedyną komórką naszego życia państwowego, która kontynuowała swą działalność na obojętnie z tą samą chwilą, gdy wypadki wojenne uniemożliwiły tę działalność na terenie Kraju.

Obie polskie floty więc mają z czego być dumne, ogół zaś powinien pamiętać o tej wyjątkowej roli obu flot wówczas przede wszystkim, gdy po powrocie do Kraju będziemy budować nową Polskę na morzu. Pamiętać na wypadek, gdyby ktoś znów próbował zepchnąć problem budowy silnej Marynarki Wojennej i licznej Floty Handlowej do rzędu drugo — i trzecio — planowych spraw państwowych . . .

\* \* \*

Obok piszemy o nowych sukcesach Polskiej Marynarki Wojennej. Wyczyny Polskiej Marynarki Handlowej z pierwszych lat obecnej wojny są już chyba wszystkim dobrze znane, a o jej sukcesach w ciągu 1942 r. pisaliśmy obszerniej w numerze "Polski na Morzach" z grudnia ub., roku (w artykule p.t. "Rosja, Madagaskar, Afryka). Dziś z przyjemnością notujemy nowe fakty z działalności polskich statków handlowych.

Z końcem ub. roku dwa statki Polskiej Marynarki Handlowej obchodzili trzecie służby dla Brytyjskiego Transportu Morskiego (Sea Transport), specjalnej instytucji, zajmującej się wyłącznie wojennymi transportami morskimi. Oba statki polskie, podobnie jak przed nimi zatopiony M/S "Piłsudski", były pierwszymi statkami sojusznicy, które wraz ze statkami brytyjskimi do tej służby przystąpiły.

Otóż w związku ze wspomnianym trzechleciem, dyrektor Sea Transport, R. I. Metcalfe, przesłał na ręce kapitanów obu statków polskich pisma gratulacyjne treści następującej:

"Drogi Kapitanie . . .

Statek Pana zakończył obecnie trzy lata służby w Transporcie Morskim jako transportowiec wojskowy.

# GALBRAITH PEMBROKE & CO., LTD.

\*

## BIURO POŚREDNICTWA KUPNA, SPRZEDAŻY i BUDOWY

### OKRĘTÓW PAROWYCH i MOTOROWYCH WYSPECJALIZOWANI W:

\*

TAKSACJI

\*

NAJMIE i UBEZPIECZENIU

\*

CZYNNOŚCIACH  
ŁADUNKOWYCH

\*

ORAZ WSZELKIEGO RODZAJU  
TRANZAKCJACH OKRĘTOWYCH

## GALBRAITH PEMBROKE & CO. LTD.

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

Telephone :

Telegrams :

AVENUE 5341 (4 lines) Inland—"Galbraith,  
Telex, London"

Foreign—"Galbraith, London"

ALL SHIPPING CODES

## WYJAŚNIENIE

Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi prosiło nas o zamieszczenie następującego wyjaśnienia :

W związku z dwukrotnym poruszeniem przez pismo "Myśl Polska" sprawy zwolnienia z pracy w tow. Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S/A "inwalidy wojennego z kampanii wrzesniowej w Polsce, ppor. rez. mar. Stanisława Wizbeka" (artykuł "Czy nowy ład socjalistyczny — sprawa Stanisława Wizbeka" z dnia 15. XI. 1942 r. podpisany : Marian Emil Rojek oraz artykuł "Sprawa Stanisława Wizbeka" z dnia 15. XII. 1942 r.) Minister Przem. Handlu i Żeg. wyjaśnia co następuje :

1) Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi jest w posiadaniu pism Sztabu Naczelnego Wodza, oraz Szefostwa Marynarki Woj. stwierdzających, że Wizbek ani ppor. rez. mar. wojennej ani wogóle oficerem Wojska Polskiego nigdy nie był,

2) Komisja wojskowo-lekarska w Paryżu za No. 3087 z dnia 24 lutego 1940 r. po zbadaniu Wizbeka stwierdziła jedynie upośledzenie natury nerwowo-psychicznej, nie wspominając nic o uszkodzeniu kolana (strzaskaniu rzepki), powstałego wskutek wybuchu bomby, które to "strzaskanie" rzekomo jest powodem inwalidztwa Wizbeka,

3) Zwolnienie Stanisława Wizbeka z pracy w firmie Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S/A nastąpiło przez dyrekcję firmy z zachowaniem obowiązujących przepisów prawnych.

(continued from p. 18, col. 8)

naval officer declare that in every action in which he had taken part he had seen the Polish ensign flying side by side with the British.

## THE POLISH MERCHANT MARINE TOO . . .

The Polish Merchant Marine, like the Polish Navy, has not ceased work for a moment since the outbreak of war. Not only that, but the administrative side of the Polish Merchant Marine was the only Polish state office which continued its activities abroad from the very moment when war events made it impossible for it to carry on in Poland.

Thus both Polish fleets have something to be proud of. However, the time when everybody should remember the fine part they have played is when, after the Poles return home, they will build a new Poland on the seas. They should remember, in case anybody should try, once again, to relegate the problem of building a strong Navy and a large Merchant Marine to the position of second and third rate state matters.

\* \* \*

Above we write about new successes achieved by the Polish Navy. The exploits of the Polish Merchant Marine during the first years of the war are probably well known to all; its successes during 1942 were described in detail in the December number of "Poland on the Seas" (in the article entitled "Russia, Madagascar, Africa). Now we can give some new facts about the activities of Polish Merchant ships.

At the end of last year two ships of the Polish Merchant Marine celebrated the completion of three years' service with British Sea Transport, a special institution dealing exclusively with maritime war transports. Those two Polish ships, like the "Piłsudski," which has been torpedoed, were the first Allied ships to enter that service with the British ships.

We publish below a letter of congratulation from R. I. Metcalfe, Director of Sea Transport, which was sent to the Captains of those two Polish ships in connection with their third anniversary of service.

"Dear Captain,

Your ship has now completed three years in the Sea Transport Service as a Troop Transport.

I have watched with interest the progress of her voyages to and from the various theatres of war, and congratulate you, and the whole of the ship's company, on the consistently good reports concerning them which have been received from official sources.

(continued on p. 20, col. 2).

Z zainteresowaniem śledziłem przebieg wszystkich jego rejsów do i z różnych teatrów wojny, i dlatego Panu i całej załodze statku szczerze gratuluję stałych, pomyślnych wyników, stwierdzanych przez różne oficjalne czynniki.

Korzystam przy tym z okazji, aby Panu, jego oficerom i wszystkim członkom załogi przesłać życzenia wszelkiej pomyślności w roku 1943.

Szczerze oddany

(-) R. I. Metcalfe."

\* \* \*

W roku ubiegłym jeden z polskich statków handlowych stoczył bardzo zaciętą walkę z kilkoma samolotami niemieckimi. Statek polski nie tylko pomyślnie odparł nalot, nie ponosząc sam żadnej szkody, ale nadto prawdopodobnie poważnie uszkodził kilka maszyn napastników.

Za ten wyczyn Król Jerzy polecił przekazać kapitanowi oraz pierwszemu i trzeciemu oficerowi polskiego statku Jego wyrazy uznania.

Specjalne dyplomy uznania dla wyróżnionych oficerów podpisane przez premiera Winston'a Churchill'a, mają treść następującą :

"Na polecenie Króla nazwisko . . . zostało zanotowane dnia . . . jako pochwała za dzielne zachowanie się w Marynarce Handlowej.

Równocześnie nakazano mi przekazać wyrazy szczerzego uznania Jego Królewskiej Mości za oddane usługi.

Winston S. Churchill

Premier i Pierwszy Lord Skarbu"

\* \* \*

Z końcem ub.roku jeden z nowych polskich statków handlowych wyratował 1022 rozbitków jednego ze storpedowanych statków brytyjskich. Akcja ratownicza odbywała się w niezmiernie trudnych warunkach i w czasie, gdy statek polski sam lada chwila mógł zostać storpedowany przez wciąż krążący w pobliżu niemiecki okręt podwodny.

O tym niezwykle wyczynie statku polskiego niech jednak najlepiej mówi świadectwo Brytyjczyków. Oto list ambasadora Wielkiej Brytanii przy Rządzie R.P., Cecil Dormer'a, do polskiego ministra spraw zagranicznych :

"Panie Ministrze,

Główny Sekretarz Stanu Jego Królewskiej Mości dla spraw zagranicznych polecił mi poinformować Waszą Ekscelencję, że Lordowie Komisarze Admiralicji specjalnie zainteresowali się wielkiej wartości wyczynem kapitana . . . ze statku polskiego . . . przy ratowaniu rozbitków ze statku brytyjskiego . . . Raport, otrzymany przez Admiralicję, że "decyzja kapitana . . . zatrzymania statku w biały dzień, na okres ośmiu godzin, celem zabrania pierwszej większej partii rozbitków i to wtedy, gdy wiedział o wciąż krążącym w pobliżu

okręcie podwodnym nieprzyjaciela — jest przykładem zimnej krwi i odwagi, która domaga się najwyższego uznania. Jego spokojne, i pogodne zachowanie się również zasługuje na najwyższą pochwałę. Był nieustraszony w usiłowaniach zapewnienia pasażerom jak najlepszych warunków. Ani na chwilę nie opuścił mostku kapitańskiego i wykonywał swój bardzo odpowiedzialny obowiązek w sposób, który był pięknym przykładem dla wszystkich. Jest wspaniałym człowiekiem".

Statek polski wyratował 1022 rozbitków ze statku brytyjskiego. W związku z tym głównodowodzący na Południowym Atlantyku, który już przesłał swe wyrazy uznania wprost na ręce kapitana . . ., prosił, aby o tej wartościowej pracy kapitana . . . poinformować Rząd Polski.

Wykonując ten miły obowiązek, pozwałam sobie dodać, że Lordowie Komisarze Admiralicji prosili o przekazanie ich podziękowania za cenne usługi kapitana . . .

Korzystam z tej okazji, by Waszą Ekscelencję ponownie zapewnić o moim najwyższym dla Niego szacunku.

(-) Cecil Dormer."

## THE POLISH MERCHANT MARINE TOO . . .

(continued from p. 19)

I take this opportunity of wishing you, your officers, and the members of the crew; all good fortune in 1943.

Yours sincerely,

R. I. Metcalfe."

Last year one of the Polish merchant ships put up a very stubborn fight against several German aircraft. She managed to drive them off successfully, probably inflicting serious damage on a few of them.

For that exploit, H.M. the King ordered that an expression of His appreciation should be sent to the Captain and first and third officers of that ship. The special diplomas sent to those officers and signed by the Premier, Winston Churchill, read as follows :

"By the King's Order the name of . . . was placed on record on . . ., as commended for brave conduct in the Merchant Navy.

I am charged to express His Majesty's high appreciation of the service rendered.

Winston S. Churchill,

Prime Minister and First Lord of the Treasury.

At the end of last year, too, one of the new Polish merchant ships rescued 1,022 survivors from a torpedoed British ship. They were saved under exceptionally difficult conditions, at a time when the Polish ship was in danger of being torpedoed herself at any minute by the German U-boat, which was still circling in the neighbourhood.

The best testimony to the bravery of the Polish ship's exploit lies in the words of the British themselves. Here is a letter from

A oto list brytyjskiego przedsiębiorstwa okrętowego, do którego należał zatopiony statek, skierowany do dyrekcji towarzystwa żeglugowego, będącego właścicielem polskiego statku :

"Drodzy Panowie,

Kapitan i załoga statku polskiego . . . zasłużyli sobie na najwyższe uznanie i wdzięczność kapitana, załogi i ponad tysiąca pasażerów naszego statka . . . Ratowanie tak wielu osób, a następnie troskliwa opieka, okazana im na pokładzie polskiego statku, pozostałą długo w pamięci tak uratowanych, jak i Dyrekcji . . .

Niech nam wolno będzie skorzystać z okazji, by na tej oficjalnej drodze zapewnić o naszej wdzięczności dla Panów oraz wyrazić nasze uznanie dla kapitana . . . przez ofiarowanie mu, dla upamiętnienia chwili, srebrnej patery z dedykacją".

\* \* \*

Powyżej cytowane fakty chyba same za siebie mówią i wystarczająco dobitnie podkreślają, że — obok Polskiej Marynarki Wojennej — Polska Marynarka Handlowa godnie nas reprezentuje na morzu.



I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurance of my highest consideration.

Cecil Dormer."

And here is a letter from the British shipping company to which the torpedoed ship belonged. It was sent by the Managers to the Owners of the Polish ship :

" Dear Sirs,

While in command of your . . . . .

Captain . . . and his crew earned the admiration and gratitude of the Captain and ship's company of over 1,000 souls from our . . . . The rescue of so many, and the subsequent kindness and assistance given to them on board the Polish ship will long be remembered by those who were saved on that occasion as well as by the Management of the . . . .

May we take this opportunity of officially acknowledging our gratitude to the . . . and of paying a personal tribute

to Captain . . . in the shape of an inscribed silver salver to commemorate the occasion.

Yours faithfully,

For the Managers . . .

\* \* \*

The above facts speak for themselves and may well be a sufficient indication that the Polish Merchant Navy, as well as the Polish Navy, is a worthy representative of Poland on the Seas.

## O LEPSZE JUTRO OSADNICTWA.

Kiedy minie zawiercha wojenna i powrócimy do Kraju rozpocznie się wielka i ciężka praca odbudowy zniszczeń od podstaw i to na każdym polu pracy, w każdej dziedzinie : społecznej, kulturalnej i gospodarczej. Jedni zajmą się pracą w odrodzonej Polsce, inni znów dla tej samej sprawy będą pracować zagranicą.

Trudno jest doprawdy dzisiaj, po przeżytych doświadczeniach, nie doceniać ważności Polonii Zagranicznej i pracy na odcinku zagranicznym. Trudno jest dzisiaj powiedzieć, która praca jest ważniejsza dla polskości, gdyż tak wysilek Kraju, jak i Polonii za granicami, łączy się harmonijnie w jedną całość, dąży może różnymi drogami, ale do jednego celu, wzajemnie się wspiera i uzupełnia. Jest to bowiem organizm niepodzielny, ta sama krew i kość, żywy, tętniący zdrowiem fizycznym i moralnym Naród, pełen dynamiki i pracy twórczej. Ale myśl i praca muszą być uporządkowane. Muszą zamknąć się w ramach planu i program poszczególnych prac ma być realizowany krok po kroku, w określonej kolejności i w atmosferze przyjętej dobrowolnie dyscypliny. Praca bowiem uporządkowana i planowa, wykonywana w zbiorowości może dać wielkie rezultaty, a kiedyż pracy takiej potrzeba będzie więcej niż po tej wojnie ? —

Dwa wielkie rezerwoary polskości na wychodźstwie — to Północna i Południowa Ameryka. Ich wkład jest wielki, ale jakże przytem różny ; znany to wszyscy i na ten temat zbyt uczna dyskusja. Co należałoby jednak poruszyć, to sprawa nowego osadnictwa, które wcześniej, czy później stanie przed nami jako zagadnienie realne, rzeczywistość, a do tego musimy podejść z przygotowanym planem. Terenów jest przecież wiele i będzie, nie tylko w obu Amerykach, ale i w innych częściach świata.

Pracując na odcinku dziennikarskim wśród emigracji polskiej Ameryki Południowej, mieliśmy możność dokładnego poznania i w szerokim zasięgu, doli i niedoli wychodźstwa, a zwłaszcza tych, którzy rozpoczynają pracę na nowym, nieznanym sobie terenie.

"Každy początek jest trudny" — mówi przysłowie, ale jakież przęogromny wysilek, zmagania z tysiącami przeszkód i trudów, ileż rozczarowań dnia codziennego przeszedł każdy z emigrantów, aby wreszcie po latach dojść do pewnej zamożności. O tych ciężkich początkach wielu mówiło — tych co przetrwali, co przebudowali pierwsze lata, a iluż nie doczekało lepszego jutra . . . Groby ich znaczą dzisiaj ciemną drogę wychodźstwa po miastach i w dalekim "interiorze". —

Jedni zginęli, drugim zdrowie nadwyreżyły zmagania w walce, o byt, a wszyscy stracili wiele sił, czasu i pieniędzy.

Ta nić niedoli, wspólna wszystkim emigrantom, przewija przez każde opowiadanie, jest więzią wspólną, zda się nieodłączną częścią losu wychodźcy.

Ale może być przecież inaczej. — Przecież to tylko kwestja właściwego zorganizowania, opracowania planu, ujęcia kierownictwa osad w ramy spółdzielcze, by zbiorowym wysiłkiem łatwiej

## A BETTER FUTURE FOR SETTLERS.

When the troubles of war are over and the Poles can return to their own country, they will be faced with the enormous task of reconstructing all that has been destroyed ; there will be work to be done in all spheres, cultural, social and economic. Some of the Poles will be occupied in re-born Poland, others will work for the same cause abroad.

After all the events of the last few years, it would be difficult, to-day, not to appreciate the importance of the Polish communities abroad and their work. It is not easy to say, at this time, whether the efforts made by the Poles at home or those of the communities abroad are the more important for the Polish cause, for both harmonize as a whole, supporting and completing each other, while striving, even though perhaps by different roads, towards the same goal. Indeed, they form an indivisible organism, with the same blood, a nation full of vitality, energy and creative force, physically and morally healthy. However, their work and ideas must be organized and guided ; they must be included within the framework of the plans and detailed programme which is to be realised step by step, in the order laid down, and carried out in an atmosphere of voluntary discipline. Planned and organised work carried out collectively may bring splendid results, and at no time can such work be more necessary than after this war.

The two greatest centres of Polish life and culture abroad are in North and South America. They are making vast contributions and of a very different nature, but these are well known facts and it is superfluous to discuss them here. The problem of new settlements, however, is one which should be touched upon, for sooner or later it will confront us as an actual and vital task, which will have to be approached with a plan already prepared. There are many and varied areas suitable for settlers, not only in America, but in many other parts of the world.

While working as journalists among the Polish emigrants in South America, we had every opportunity to become perfectly acquainted with the fortunes and misfortunes which overtake settlers, particularly those who are beginning their work on new and quite unknown ground. "All beginnings are difficult", says the Polish proverb, but it is difficult to realise the terrific efforts required on the part of the emigrants to overcome the thousands of hardships and troubles, and how many disappointments they suffer every day, before — after years and years, — they eventually reach a certain standard of prosperity. Much has been said of such difficult beginnings, of those who came through, struggling with poverty during the first years, and of those who did not live to enjoy the results of their labours. To-day their graves line the thorny path trodden by all emigrants in distant places and dark "interiors".

Some perished, others sacrificed their health in the fight for existence, and all lost much energy, time and money.

This thread of misfortune, common to all emigrants, and which may be seen in every tale told by a settler of his experiences, is like an indissoluble bond linking the fate of all.

(continued on page 22, col. 2)

pracować, łatwiej znosić trudy, łatwiej żyć i zagospodarowywać się. —

Osada na warunkach spółdzielczych. Czy to myśl nowa? — nie; czy rzecz niemożliwa do zrealizowania? — nie; czy brak ludzi do pracy — nie. A więc trzeba tylko dobrej woli i rzetelnej pracy. Człowiek, praca jego i warsztat pracy, wszystkie harmonijnie sprężnięte do wysiłku, dadzą to wszystko, co potrzebne jednostce, zbiorowości osady i polskości. I tu praca dokonana łączy się z konkretnymi wartościami i wysiłkami reszty Polonii Zagranicznej w pomocy dla Kraju. A pomocą ta, to nie tylko na dziś, ani na rok, czy dwa. To potrzeba stałego kontaktu gospodarczego i kulturalnego na wiele lat i pokoleń . . .

Różpoczynamy dziś pracę na nowej placówce prasowej, ze sporym zapasem doświadczenia spraw, które chcemy poruszać, z wolą pracy i z wiarą w lepszą przyszłość osadnictwa, opartego na zasadach spółdzielczych. Do zorganizowania takich placówek mamy przygotowywać się, dlatego do współpracy serdecznie zapraszamy wszystkich interesujących się tą sprawą.

Jesteśmy dziś w wojsku polskim w Szkocji, przygotowujemy się do walki, ale po godzinach służbowych pozostaje jeszcze sporo czasu i wiele chęci i woli do pracy, na łamach "POLSKI NA MORZACH".

Po przyjeździe do Kraju, spytają się rodacy powracających — co przyniosicie w darze dla Polski, co zrobiliście dla Niej siedząc spokojnie na wyspach brytyjskich? — Różne dary wniesie Armia Polska do oswobodzonego Kraju, a między nimi będzie też dorobek grupy, która za cel postawiła sobie lepiej jutro osadnictwa polskiego zagranicą. —

Wacław i Zdzisław Nałęcz-Idzikowscy.

Wacław and Zdzisław Nalecz-Idzikowscy.

## KRZYŻ WALECZNYCH ZA DWA STRĄCONE BOMBOWCE NIEMIECKIE

Niedawno pisaliśmy na łamach "Polski na Morzach" o tym, jak to jeden z nowych statków Polskiej Marynarki Handlowej, idąc z cennym ładunkiem wojen-

nym do północnej Rosji, został zaatakowany przez cztery niemieckie bombowce nurkowe i o tym, jak jeden z napastników został strącony na pewno, drugi prawdo-

podobnie (później stwierdzono, że drugi samolot także został strącony), a statek, w wyniku walki, odniósł jedynie lżejsze uszkodzenie.

Przypominamy też, iż statek ten, uszkodzony później w czasie ciężkiego nalotu niemieckiego na port rosyjski tak poważnie, że go nawet wpisano na listę całkowitych strat — został jednak, dzięki wytrwałości i uporowi całej załogi statku, prowizorycznie naprawiony, a potem doprowadzony z powrotem do Wielkiej Brytanii.

Przypominając ten niezwykle nawet w dzisiejszych czasach wyczyn polskiego statku handlowego, miło dziś stwierdzić, że za odwagę w walce z wrogiem na morzu oraz za wytrwałość przy pokonywaniu wielu przeciwności, Naczelny Wódz, General Sikorski, odznaczył kapitana oraz 11 oficerów i marynarzy tego statku "Krzyżem Walcznych".

Wręczenia zaszczytnego odznaczenia bojowego żołnierza polskiego dokonał w imieniu Naczelnego Wodza na pokładzie statku Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi, Jan Kwapiński w towarzystwie dyrektora Działu Spraw Morskich, Leonarda Możdżeńkiego.

\* \* \*

Pobył min. Kwapińskiego na statku, choć oficjalny, miał w rzeczywistości

*The Polish Minister of Shipping, Jan Kwapiński, with the awarded men of the Polish Merchant Navy. From left to right: Greaser Stefan Gorzeński, 2nd Engineer Franciszek Liszka, Mr. Jan Kwapiński, Capt. Bronisław Turko, Chief Officer Marian Bielanowski (background), Chief Engineer Zdzisław Dmowski, Carpenter Jan Biegaj, Steward Zygfryd Jabłoński and Boatswain Tadeusz Foremniak.*

*Beside those mentioned, the "Cross for Gallantry" has been awarded to three Fireman, Paweł G., Rudolf U., and Jan D., and Able Seaman Bolesław M., who were absent from the decoration ceremony.*





charakter przyjacielskiej wizyty. Ministra Żeglugi powitano raczej jako starego, serdecznego znajomego, sam minister zaś wszedł między załogę jako między dobrych kompanów . . .

Nie dziwnego. Min.Kwapiński bowiem poznał załogę w owym porcie północnej Rosji, w którym jej statek został ciężko uszkodzony przez bomby niemieckie. Wspólnie z załogą radził wówczas, jak wyratować statek z sytuacji, która wydawała się wtedy beznadziejna.

I rady Min.Kwapińskiego, a przede wszystkim jego późniejsze interwencje z Londynu, jako Ministra Żeglugi, w dużym stopniu umożliwiły statkowi powrócić do Wielkiej Brytanii. I dlatego właśnie to nowe spotkanie, na ziemi brytyjskiej i z okazji dekoracji niektórych członków

załogi statku, odbyło się w tak bardzo serdecznym, rodzinnym nastroju.

Zresztą min.Kwapiński, w okolicznościowym przemówieniu, sam podkreślił, z jak głębokim wzruszeniem wchodził powtórnie na pokład statku, który był pierwszą częścią suwerennego państwa polskiego, na której przebywał na dalekiej północy Rosji, po zwolnieniu z więzienia rosyjskiego.

W tym samym przemówieniu, gratulując wyróżnionym oficerom i marynarzom, min.Kwapiński wyraził nadzieję, że tak dla dekorowanych, jak i pozostałej załogi, zaszczytne odznaczenia będą bodźcem do dalszej wytrwałej i pełnej poświęcenia pracy i walki dla dobra Polski i jej wielkości na morzu.

**Stefan Rawicz.**

## “CROSS FOR GALLANTRY FOR SHOOTING DOWN TWO GERMAN BOMBERS”

Not long ago we described in “Poland on the Seas” how one of the new ships belonging to the Polish Merchant Marine, which was bound for Northern Russia with a valuable cargo of war material, was attacked by four German dive-bombers, one of which she brought down for certain, the other being a “probable”; (later it was confirmed that this was also definitely shot down). The ship herself was only slightly damaged.

We also mentioned how the same ship was so badly damaged during a later and very heavy raid on the Russian port that she was put down as a complete loss. Yet thanks to the endurance and toughness of the whole crew, she was provisionally repaired and then brought back to Great Britain.

When we recall the exploit of that Polish merchant ship, which was rather exceptional even for these times, it is pleasant to note that for their courage in battle with the enemy at sea and their endurance against great odds, General Sikorski, the Commander-in-Chief, has decorated her Captain and 11 of her crew with the “Cross for Gallantry.”

The presentation of that honoured Polish decoration was carried out on board, on behalf of the Commander-in-Chief, by the Polish Minister for Industry, Trade and Shipping, M. Jan Kwapiński, accompanied by the Director of the Maritime Department, M. Leonard Możdżeński.

\* \* \*

M. Kwapiński's stay on the ship, although actually an official one, seemed just like a friendly visit. He was greeted more as a good, old friend, and went round among the crew as though he were one of themselves.

Actually there was nothing unusual in that for M. Kwapiński had become acquainted with that crew at the port in Northern Russia where their ship had been so badly damaged by German bombs. At that time he had joined in the discussion how best to save the ship, when the situation seemed hopeless.

It was to a great extent due to his advice and particularly to his intervention from London as Minister for Shipping that she was able to return to Great Britain at all.



*The Polish Minister of Shipping decorates the Captain with the “Cross for Gallantry”*

That is why the new meeting on British territory, on the occasion of the presentation of decorations to several members of the crew, took place in such a friendly and homely atmosphere.

In his speech at that time the Minister said how deeply touched he was at finding himself a second time on the deck of the Polish ship which had been the first piece of Polish state territory on which he had set foot after his release from imprisonment in the far north of Russia.

Congratulating the officers and men who had received decorations, M. Kwapiński expressed the hope that they would be an incentive to them and the other members of the crew to further courageous and self-sacrificing duty in the fight for Poland and her greatness at sea.

**Stefan Rawicz.**

## TAJEMNICE BAŁTYKU

Gdy myślimy o tajemnicach morza, o niezwykłych przygodach, lub przemysłnictwie w wielkiej skali, to zawsze wyobrażamy sobie, że dzieje się to wszystko, o ile nie jest tylko wytworem fantazji, na dalekich morzach, gdzieś, powiedzmy, między Australią a Chinami. Nigdy nie przychodzi nam do głowy, że również i nasz szary, mały Bałtyk miał swoje skrzętnie ukryte tajemnice.

Jesienią 1937 r., dane mi było poznać częściowo jedną z tych tajemnic. Jak zwykle bywa w takich wypadkach,

pomógł mi przypadek, który zetknął mnie z pownymi ludźmi i naprowadził na ślad, tak interesujący, że szukałem dalej i zdołałem częściowo poznać działanie i rozmiary wielkiej przemysłowej firmy na Bałtyku.

Nie będąc literatem, nie będę się starał opisywać przygód przemysłników i ich przeżyć, a ograniczę się do podania tej części suchego stanu faktycznego, który udało mi się stwierdzić.

Firma, o której mowa, była to poważna firma o milionowych obrotach i zyskach.

Centrala jej mieściła się w Kopenhadze w jednej z handlowych ulic w okolicach portu, oddziały zaś, względnie zakonspirowane agencje, posiadała we wszystkich niemal większych portach morza Bałtyckiego. Przedmiotem handlu firmy był spirytus oraz wszelkiego rodzaju alkohole, przewożone do krajów o częściowej prohibicji, przedewszystkim Szwecji i Finlandji. Ukształtowanie brzegów Północnej Szwecji i Finlandji, z mnóstwem zalesionych, a mało zaludnionych, czasem nawet niezamieszkałych wysp i wysepek

ułatwiało wyładowanie towaru, które odbywało się w nocy na morzu do łodzi-motorówek.

Nieraz przytem stosowano niezwykle pomysły. N.p. do szczelnie zalutowanych baniek ze spirytusem przymocowywano worki z określoną ilością cukru. Ładunek ten przemytnicy wrzucali w nocy na umówione miejsce w morze. Cukier topi się równomiernie, tak, że w dokładnie określonym czasie banie pozbywały się balastu i wypływały z pustymi workami na powierzchnię. Na tę właśnie chwilę przyjeżdżali z łądu na łodziach "rybackich" wspólnicy przemytników i niespostrzeżenie zabierali cenny przemyt. Naturalnie soli do tego fortelu nie używano, ta bowiem rozpuszcza się nierównomiernie i długo . . .

W chwili największego rozwoju przemytnicza firma z Kopenhagi rozporządzała trzema statkami. Największy z nich miał tonaż 1.500 t. Ponadto szereg motorówek i łodzi należał bądź bezpośrednio do firmy, bądź też do lokalnych przemytników. Później flota ta zmniejszyła się do dwóch statków, wskutek zatopienia jednego statku, zaskoczonego w czasie dokonywania przeladunku przez szwedzką straż celną.

Spirytus na przemyt był zakupywany legalnie również i w Polsce, po niskich cenach eksportowych. Prawdopodobnie Polski Monopol Spirytusowy nigdy nie dowiedział się, że część eksportowanego spirytusu odbywała ryzykowno podróżo przemytniczo po Bałtyku.

Wśród załogi statków przemytniczych znajdowało się kilku Polaków z Gdańska.

Niektóre statki przemytnicze (nie wiem, czy wszystkie) były uzbrojone w karabiny maszynowe, a nawet działko, tak, że nie były łatwym łupem dla straży celnych. Kilka lat przed wojną głódna była w prasie krajów północnych strasznina między jednym z takich statków a duńską strażą celną.

Uzbrojone statki przemytnicze na Bałtyku! — Czy jakiś literat, nawet bardzo goniący za sensacją miałby odwagę podać to w noweli, lub powieści, bez narażenia się na zarzut, iż najbardziej fantazyjne opowiadanie nie powinno być tak dalece nieprawdopodobne?

W.G.

## SECRETS OF THE BALTIC

When we think of secrets of the sea, of unusual occurrences or of smuggling on a large scale, we always imagine that such things, where they are not just pure fantasy, must at least happen in very distant seas, somewhere, shall we say, between Australia and China. It never occurs to us, that our small, grey Baltic also had its secrets, carefully guarded.

In autumn 1937 I became partially acquainted with one of those secrets. As generally happens in such cases, it was just chance that brought me in contact with certain people and put me on a trail so interesting that I followed it and managed to become partially acquainted with the operations and extent of a large smuggling firm in the Baltic.

As I am not a writer, I shall try simply to describe the smuggler's experiences, and confine myself to giving such of the plain facts as I was able to confirm.

The firm in question was an important one with enormous turnovers and profits. Its head office was in Copenhagen, in one of the commercial streets in the port quarter, but it had branches, that is agencies in the conspiracy, in practically all the Baltic ports. The firm was chiefly occupied in smuggling goods in the Baltic, mainly spirits and all kinds of alcohol, which were taken to countries with partial prohibition, particularly Sweden and Finland. The coastal formation of Northern Sweden and Finland, on the whole forested and thinly populated, with some inhabited islands and islets, facilitated the landing of goods, which were unloaded at night at sea into boats and motor boats.

Sometimes the most ingenious methods were used: for example, bags containing a certain quantity of sugar were fastened to hermetically sealed flasks of spirits. The

smugglers threw this cargo into the sea at night, at the spot arranged. Sugar sinks in such a way that at the exact time arranged the flasks become free of their ballast and rise, with the empty bags attached, to the surface. At that moment "fishing" boats, manned by the smugglers accomplices, put out from land and pick up the valuable goods unperceived. Salt was not used for the purpose, for it does not dissolve equally gradually and regularly.

At the period of its greatest development the firm in Copenhagen had three ships at its disposal for smuggling. The largest was 1,500 tons. There were also a number of boats and motor boats belonging either directly to the firm or to local smugglers. Later this little fleet was reduced to two ships, one being surprised and sunk by the Swedish customs authorities while she was unloading.

The spirits which were to be smuggled were bought legally in Poland, too, where the export rates were low. Probably the Polish Spirits Monopoly never found out that part of the spirit exported went by risky smuggling ways round the Baltic.

There were some Poles from Gdańsk among the crews on the smuggling ships.

Some of those ships (I do not know whether all) were armed with machine guns and even cannon, so that they could not be taken easily by the coast guards. Some years before the war there was a report in the press of the northern countries about a battle between one such ship and the Danish customs officials.

Armed smuggling ships in the Baltic! Would any writer, even one most keen on sensations, venture to make this the subject of a novel or tale, without meeting the accusation that even the most imaginative story ought not to contain anything so highly improbable?

W. G.

*The ship's mascot "Muszka" comes from Northern Russia, therefore stands journeys through Arctic Seas very well  
(See article on page 26)*





## KOMANDORSKIE KURY

Na parę miesięcy przed wojną odwiedziłem na Helu komandora X. Jego małżonka miała piękną . . . hodowlę kur.

— Będziemy mieli co jeść w razie oblężenia, — uśmiechnął się komandor do mnie. — Coprawda, to wolałbym mieć, oprócz kur, jeszcze ze trzy baterie . . .

Kury były rzeczywiście nadzwyczajne. Mieniły się wszystkimi kolorami tęczy. I każda miała pod skrzydłem . . . numerek.

— Dziś zjemy na kolację numer 18, — mówiła małżonka komandora. — A numer 23 zniósł dziś wspaniale jajko.

Idylla się skończyła któregoś dnia. Hel płonął w ogniu bomb lotniczych i dział 280-milimetrowych ze "Schlesien" i "Schleswig-Holstein." Biedne kury oszalały z trwogi, chowały się po kątach. Nie było nawet czasu myśleć o tym, żeby je zjeść.

Stosunek sił był prosty: po stronie polskiej 4 działa morskie 150 m/m, sześć — 75 m/m plotn. i ośm — 40 m/m plotn. Do tego 4 "setki" i kilka "75" lądowych oraz trochę "maszynek." — Po stronie niemieckiej 8 dział 280 m/m, 32 — 150 m/m, 24 — 100 m/m, pół setki mniejszych kalibrów i mnóstwo broni maszynowej. Do tego kilkadziesiąt samolotów, bombardujących niemal bez przerwy wąski skrawek Helu. Rezultat wydawał się nie trudny do przewidzenia, a jednak zawiódł oczekiwania, nietylko wroga, ale i . . .

## THE COMMANDER'S CHICKENS

A few months before the war I visited Commander "X" at Hel. His wife was running a fine poultry farm.

"We shall have something to eat if we are besieged," the Commander said to me with a laugh. "All the same, I should prefer to have three batteries here, as well as the chickens."

The chickens really were unusual birds. They were of every colour under the sun and each one had a number on its leg.

"We're going to have No. 18 for dinner to-day," said the Commander's wife. "No. 23 is a splendid layer; she's laid a fine egg to-day."

Not long afterwards the idyll came to a sudden end. Hel stood in flames, bombed from the air and under fire from the 280-mm. guns of the battleships "Schlesien" and "Schleswig-Holstein." The poor chickens, mad with fright, crept into corners. There was not even time to think of eating them.

The distribution of forces was simple: the Poles had four 150-mm. naval guns and six 75-mm. and eight 40-mm. A.A. guns. Besides these there were four "100's," several land "75's" and a few machine-guns. The Germans had eight 280-mm. guns, thirty-two 150-mm., twenty-four 100-mm., fifty of smaller calibre and quantities of machine-guns. They also had up to a hundred planes, which bombed the narrow Hel peninsula

własne! W powodzi ognia i dymu Hel wytrwał 32 dni! Singapore, Hong-Kong, Surabaya i Tobruk (w drugim oblężeniu) — mogą mu śmiało zazdrościć.

Biedne kury komandora nie myślały chyba nigdy, że doczekają się niemal honorów komunikatu wojennego. Bo oto co pisze oficjalne niemieckie wydawnictwo "Aktens des Seekrieges."

— "Ze zdziwieniem oglądają marynarze ze "Schlesien" skutki ognia dział ich okrętu. Potrzaskane statki w porcie, rozwalone domostwa, leżące w gruzach magazyny . . . Wielkie leje od granatów i bomb lotniczych. Tu i ówdzie jeszcze pozostały. Ponad 20.000 jeńców . . .")

— Ostrożnie oddziały desantowe zbliżają się do umocnień. Jeden z marynarzy chce wejść do schronu, ale go inni powstrzymują. — Podobnie do Linii Zygfryda, — mówi jeden — ale lepiej tam nie schodzić. Dłie dreckigen Polacken mogli podłożyć miny . . .\*\*)

— Chodźcie lepiej na obiad, — mówi drugi. — Będzie pieczeń z kury. Powąchajcie tylko . . .

— I rzeczywiście. Forteca polska tak

\*) Zwykle kłamstwo niemieckie: garnizon liczył 3500 ludzi.

\*\*) Rzeczywiście na jednej z zagród minowych wyleciało w powietrze kilkudziesięciu Niemców.

dobrze zaprowiantowana była w żywność że desanty ze "Schlesien" i "Schleswig-Holstein" nie potrzebowały korzystać z własnego prowiantu. Kury były na obiad tego dnia we wszystkich sekcjach. Jaka szkoda, że niezadługo przybyły inne oddziały i zlizowały nas marynarzy . . . Das war wirklich ein Festfressen."

Tak! Na głodne niemieckie żołądki — było to naprawdę "święteczne jedzenie," — tak różne od codziennego. Ale smak komandorskich kur zdawna już przeszedł w szwabskich gardzielach . . . Od tego czasu upłynęło prawie 3½ roku, no i nowych kur niema skąd wziąć. Zabrakło nawet zwykłej zastępczej pożywki — zwiędniętych, którymi Hitler karmił swój głodny naród. I jeśli Francisze I. mówił, że ideałem jest, aby każdy wieśniak miał kurę w rosale, to trzeba przyznać, że do ideału tego droga obywateli Trzeciej Rzeszy jest dziś zamknięta. Mają za to próbkę "Nowego porządku w Europie" . . .

A swoją drogą małżonka komandora była nieprzewidywająca. Nie kury — ale gęsi trzeba było hodować. Gęsi mają stare tradycje bojowe, ocaliły już bowiem Rzym przed Gallów zdradą. A w krytycznym momencie potrafiły by z Helu odplynieć, jak to zresztą uczyniła, nie bez bohaterstwa wysiłku, część polskich marynarzy.

Jim Poker.

without pause. The outcome was not difficult to foresee, yet the enemy's expectations were not immediately fulfilled, and nor were our own! Hel held out, in fire and smoke, for 32 days! Hong-kong, Singapore, Surabaya and Tobruk (at the second siege) might well envy it.

The Commander's poor chickens can certainly never have suspected that they would ever be mentioned in a war communique, and yet this is what the Germans write in their publication *Akten des Seekrieges*:

"The sailors in the 'Schlesien' observed the effects of their fire with astonishment. Ships lying crippled in the port, houses blown up, stores lying in ruins. Great craters from grenades and bombs. Here and there fires still burning. More than 20,000 prisoners\* . . .

"The landing parties drew near to the fortifications. One of the sailors wanted to go into a shelter, but the others held him back. 'It's like the Siegfried Line,' said one, 'but you'd better not go in there.' 'Die dreckigen Polacken' may have mined it\*\* . . . 'It would be better to go to lunch,' said a second, 'there will be roast chicken. Just smell . . .'

\* The usual German lie. The garrison amounted to 3,500 men.

\*\* It actually happened that about 50 or more German sailors were blown up by a mine laid by the Poles in one of the gardens.

"And so it was. The Polish fortress was so well provided with food that the landing parties from the 'Schleswig-Holstein' and 'Schlesien' did not need to use their own provisions at all. There was chicken for lunch that day in all sectors. We regretted it very much when other units arrived and relieved us sailors. 'Das war wirklich ein Festfressen.'"

Yes! for the starving Germans it was really a feast, very different from their every-day meals. However, the taste of the Commander's chickens has gone from the Hun's lips long ago. Three-and-a-half years have passed since then, and there are no more chickens to be found now-a-days. There is even a lack of the ordinary substitutes for food: the victories with which Hitler has been feeding his starving people. Although Francis I said that the ideal is that every peasant should have a chicken in the pot, it must be said to-day that the way to such an ideal is closed to the citizens of the Third Reich. They are having a taste of the "New Order in Europe."

As for the Commander's wife, she did not have enough foresight. She should have bred geese, not chickens. Geese have an old fighting tradition; after all, it was they who saved Rome from the Gauls. And at the critical moment they could have swum away from Hel, as did—though not without much heroic effort—some of the Polish sailors. Jim Poker.

# KARDYNAŁ HINSLEY BŁOGOSŁAWI POLSKICH MARYNARZY

W dniu 2 maja 1940r. Okręt Rzplitej Polskiej "Grom" zatonął pod Narwikiem w walce z samolotami niemieckimi, zniszczywszy uprzednio baterię nadbrzeżną i dawszy się we znaki okrętom nieprzyjaciela.

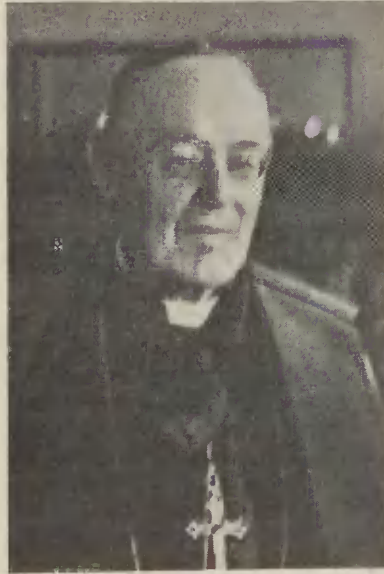
Jakby na dowód, że Polska Marynarka Wojenna jest nieśmiertelna, że waleczyć będzie aż do zwycięstwa, już w następnym dniu, w rocznicę Konstytucji Majowej, podniesiono polską banderę na nowym kontrtorpedowcu O.R.P. "Garland". I odtąd okręt ten służy wiernie sprawie Polski na morzu.

Skąd jednak wzięła się i co oznacza ta dziwna dla ucha polskiego nazwa "Garland"?

"Garland" — po polsku "wieniec" — jest nazwą, którą nosił angielski okręt wojenny już w r. 1242... Odtąd kolejno kilka okrętów brytyjskich okrywało tę nazwę chwałą na rozległych morzach i oceanach. To też przejmując 3 maja 1940 roku okręt Jego Królewskiej Mości "Garland", Marynarka Polska kurtuazyjnie nie zmieniła jego uświęconej bojowymi tradycjami nazwy.

I odtąd "Garland" — jedyny z polskich okrętów wojennych — nosi nazwę angielską, przysparzając do istniejących kronik bojowych — nowe. Brał udział w licznych waleczących konwojach, tropił okręty podwodne, walczył z samolotami i — jak wiemy — bronił wielkiego konwoju idącego do Rosji.

Cztery dni trwały naloty nieprzyjaciela na konwój, falami po kilkadziesiąt samolotów. Tydzień cały podwodne okręty nieprzyjaciela wysilały się, by nie dopuścić



zaopatrzenia do Rosji. Niekiedy do siedmiu samolotów równocześnie unosiło się nad "Garlandem", rzucając bomby i strzelając z karabinów maszynowych. Ale "Garland" nie poniechał obrony konwoju, nie opuścił stanowiska i mimo ciężkich uszkodzeń, mimo że prawie połowa załogi zginęła, lub była ranna, walczył dalej. I nawet uszkodzony uganiał się jeszcze za okrętem podwodnym nieprzyjaciela.

Dowódca eskorty nadał wówczas z krawownika brytyjskiego znamieny sygnał: "Cześć bardzo dzielnemu okrętowi "Garland".

W słynnym mieście uniwersyteckim Oxford znajduje się szkoła zwana Rye St. Antony. Uczęszczają do niej młodzieńki dziewczęta angielskie. Szkoła ta zaadoptowała O.R.P. "Garland" i opiekuje się serdecznie jego załogą.

Ale to nie wszystko. Przed świętami Bożego Narodzenia przyszedł na okręt list tej treści:

"Drodzy polscy marynarze! Kardynał Hinsley odwiedził dziś szkołę i miss Rendall poprosiła go, aby udzielił wam specjalnego błogosławieństwa. Wiele serdecznych uzień od Anny Ludwiki (wiek: 10 lat).

Na drugiej stronie tego miłego w swej dziecinnej prostocie listu, pięknym męskim charakterem napisano:

"Do moich przyjaciół — marynarzy Polskiej Marynarki Wojennej! Niech Bóg błogosławi wam wszystkim i zachowa was bezpiecznie aż do chwili, gdy Polska będzie wolna i niepodległa."

Podpis brzmiał: *Arceybiskup kardynał Hinsley.*

Marynarze polscy nie tylko waleczą za Ojczyznę, lecz są także pomostem zbliżenia wszędzie tam, gdzie Wiara, patriotyzm i kultura łączą dobrych ludzi w jedną, wielką rodzinę wójnych narodów. A w wojnie tej, wszczętej przez krzyżackich oprawców — wolno narody zwyciężać.

Bardzo dzielny okręt Rzplitej Polskiej "Garland" pływa i walczy, jak i inne okręty polskie. Oby, w myśl błogosławieństwa udzielonego polskim marynarzom przez kardynała Hinsley, jaknajrychlej wywalczyły drogę do wolnej Ojczyzny.

## CARDINAL HINSLEY BLESSING THE POLISH NAVY

On May 2nd, 1940, the Polish destroyer "Grom" was sunk off Narvik in a fight with German planes, but before she was

hit she had put a coastal battery out of action and inflicted serious damage on an enemy ship.

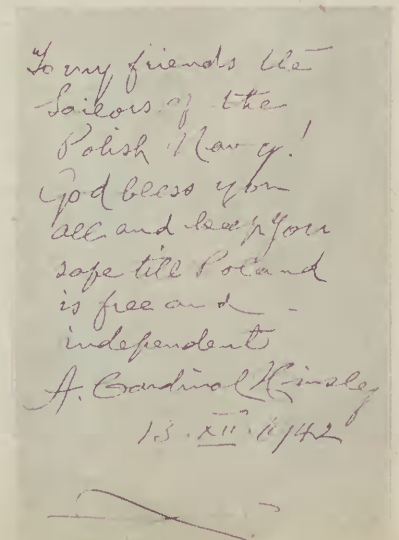
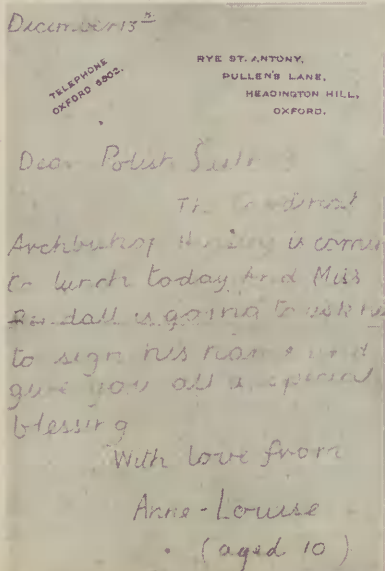
When the very next day, May 3rd, the anniversary of the May Constitution, the Polish ensign was hoisted on the new destroyer "O. R. P. Garland," it seemed like a sign that the Polish Navy is unconquerable and that it will fight on until victory is won. From that day on the "Garland" has been carrying out her duties faithfully, serving Poland on the seas.

But where was the name "Garland," which rings so strangely in Polish ears, taken from and what does it mean?

As long ago as 1242 there was a British ship which bore the name "Garland." Since that time several other British ships have brought glory to that name on distant seas and oceans, so that when on May 3rd, 1940, the Polish Navy took over

H.M.S. "Garland," the old name with its fine fighting traditions was retained out of courtesy.

Since that day the "Garland"—the





only Polish ship to bear a British name—has been adding new laurels to those which it already wears. She has fought in many actions while escorting convoys, sunk U-boats, fought against planes and—as we know—defended a large convoy bound for Russia.

The enemy raids on that convoy lasted for four days, the aircraft coming over in waves of thirty or more. For a whole week enemy submarines made every effort to stop the supplies for Russia going through. At one time seven planes attacked the "Garland" at once, dropping bombs and raking her with machine-gun fire. But the "Garland" did not leave the convoy; she stuck to her post and in spite of severe damage—in spite of the fact that half the crew were wounded or dead—she fought on. Even when damaged she managed to hunt yet another enemy submarine.

That was the occasion on which the commander of the escort gave the famous signal from a British cruiser: "Honour to the valiant ship 'Garland.'"

\* \* \*

In the famous university town of Oxford there is a school called Rye St. Anthony. It is attended by little English girls. That school has adopted the "Garland" and takes great care of her crew. But that is not all. Just before Christmas the following letter arrived on board:

"Dear Polish Sailors,—Cardinal Hinsley visited our school to-day and



O.R.P. "Garland"

Miss Rendall asked him to give you his special blessing. Love from Anna Ludwika." (Aged 10.)

On the back of that letter, which is touching in its childish simplicity, the following words were written in a fine, manly hand:

"To my friends, the men of the Polish Navy. May God bless you all and keep you safe until Poland is free and independent again."

It was signed "Cardinal Hinsley."

\* \* \*

Polish seamen are not only fighting for their Homeland; they also form a link of friendship wherever faith, patriotism and culture unite people of good will in one great family of free nations. And it is the free nations who will win this war, started by the Teutonic aggressors.

The brave "Garland" is sailing the seas and fighting like the other Polish ships. May the Polish seamen fight their way—as Cardinal Hinsley said when blessing them—as speedily as possible to a free Homeland.

## ZA KULISAMI WYPRAWY NA AFRYKĘ

*O wyprawie sejsuzników na Algier i Marokko pisano już dużo. Przedyskutowano się ją już prawie wszechstronnie. Mało jednak powiedziano o jej kulisach, o tym, jak ekspedycję przygotowywano w stoczniach i portach Wielkiej Brytanii. Kulisy te opłania nieco, bardzo ciekawe opowiadanie J. L. Hodson'a, nadane niedawno na falach brytyjskiego radia (B.B.C.). Za zezwoleniem autora i zgodą B.B.C. podajemy poniżej tłumaczenie obszernego streszczenia tego wyjątkowo ciekawego opowiadania:*

Ostatnio sporo rozmawiałem w Ministerstwie Transportu Wojennego z ludźmi, którzy organizowali wyprawę do Północnej Afryki, a nadto przygotowywali wysyłkę materiałów wojennych, przeznaczonych do wyrzucenia Rommela z Egiptu.

Wpierw mówiliśmy o Północnej Afryce. Od lipca ci ludzie pracowali nad tą wyprawą "jak konie" — niektórzy z nich po 16 godzin na dobę. Odbywały się konferencje z przedstawicielami różnych broni, z reprezentantami sztabu Stanów Zjednoczonych, przeważnie dwa razy dziennie, do późnej nocy, a nieraz do wczesnego ranka. N.p. jeden z Amerykanów opuścił Waszyngton w pewną

sobotę rano, przybył na konferencję do Londynu następnego dnia, załatwiwszy po drodze pewne ważne sprawy w Kanadzie.

Zapytałem ich: "Jak żeście dokonali cudu znalezienia tylu statków? — czyście wytrząśli je z rękawa? — i jak to się stało, że w właściwym czasie, w właściwym miejscu znaleźliście właściwe typy statków i tak wiele, bo idące w setki, od 2.000-tonowych do wielkich liniowców?"

— Był to naturalnie problem planowania na wiele miesięcy zgóry, musieliśmy dopilnować, aby wszystkie potrzebne statki znalazły się w tym kraju w oznaczonych portach i na czas, tak, aby je można ewentualnie przerobić i dostosować do wyprawy — odpowiedzieli mi moi rozmówcy.

"Co myślicie przez przebudowę statków?" — zapytałem.

I tu dowiedziałem się, że transportowce wojskowe należało tak przebudować, by mogły zabrać nie tylko ludzi, lecz również sprzęt wojskowy. Windy szalupowe trzeba było tak zmienić, aby mogły również wziąć znacznie większe od szalup łodzie desantowe, należało przeprowadzić

połączenia telefoniczne z mostku kapitańskiego do wszystkich niemal pomieszczeń na statku, tak, aby dowodzący oficer mógł łatwiej panować nad całym statkiem i bez trudu wydawać rozkazy. Należało naturalnie wmontować dodatkowe uzbrojenia obronne, przedewszystkim nowe działa.

Pozatym statki towarowe, zupełnie nie dostosowane do przewożenia ludzi, trzeba było tak przebudować, aby mogły zabrać choć ograniczoną liczbę tego wojska, które musiało pilnować swych czolgów i samochodów pancernych, przewożonych przez statek.

Trzeba było również wbudować nowe zbiorniki dla wody do picia i urządzić dla żołnierzy odpowiednie pomieszczenia do spania, umywalnie itp. Nadto statki musiały zabrać benzynę w specjalnych skrzynkach, musiały wziąć rezerwową amunicję dla towarzyszącej floty wojennej. Rozumie się, że wszystko to wymagało ogromnej pracy. Praca ta bardzo często odbywała się pod pokładami, niewidocznie nazwano ją, tak iż wydawało się, że statek stoi beczynnie, "na sznurku." Powodowało to niejednokrotnie

ostrą krytykę ze strony tych, którzy nie wiedzieli, co się pod pokładem działo.

Z kolei zapytałem, ilu było wtajemniczonych w tę sprawę, jak to zrobili, że sekret ten tak dobrze udało się utrzymać.

Roześmiali się serdecznie: "Ciekawskim daliśmy naturalnie pewne informacje," "ścieśle poufnie," ale informacje te naturalnie były z gruntu fałszywe. W rzeczywistości nikt w porcie o niczym nie wiedział. Bunkrowaliśmy statki i ładowaliśmy je na znacznie dłuższą podróż niż ta, którą miały odbyć i z tego powodu wielu sądziło, że statki popłyną na Daleki Wschód, a w najlepszym razie do Bliskiego Wschodu. Pewien oficer marynarki wojennej z oburzeniem się żalił, że utrudniamy mu reperacje statków i okrętów.

Nie wiem, czy dość jasno wytłumaczyłem, jak różnorodne typy statków należało znaleźć na tę wyprawę — wielkie liniowce pasażerskie, wielkie i małe "cargowce." Węglowce zabierały węgiel dla jednostek eskorty wojennej oraz dla kolei i instytucji użyteczności publicznej w Północnej Afryce. Małe statki przybrzeżne musiały być przygotowane dla przewożenia ładunków wojskowych z głównych portów do portów mniejszych, pomocniczych. Terminy odejścia statków musiały być tak dokładnie zapracowane, aby różne grupy jednostek, o różnej szybkości, przybyły na określony czas na oznaczone miejsce.

Zrobiłem uwagę, że ładowanie broni i ładunków wojskowych musiało być w takich warunkach "szyfrową pracą." Moi rozmówcy potwierdzili to, lecz dodali, że robota ta nie była tak ciężka, jak wyszukanie właściwych statków dla różnych portów i różnorodnych wybrzeży, na których miano desantu dokonać.

— Dowódcy wojskowi musieli tylko zdecydować co chcieli i gdzie należało czolgi, działa i inny sprzęt przewieźć, a myśmy już musieli zająć się wyszukaniem statków o odpowiedniej szybkości i zanurzeniu, tak, aby mogły dojść do wskazanych wybrzeży.

— Często się zdarzało — co jest zresztą zupełnie zrozumiałe — że plany wojskowe się zmieniały, a to również powodowało zmiany w naszej pracy. To właśnie to planowanie, które wymagało tak wielu wspólnych konferencji, wielu obrad do wczesnych godzin rannych.

— Ale ładowanie także było poważną robotą. Statki, objaśniano mnie, to delikatna rzecz; muszą być zdolne do tego, by wypłynąć załadowane po czubek i wrócić do domu bez ładunku. Ładowanie czolgów to nowy rodzaj roboty. Wydaje mi się, żeśmy już sporo z tej dziedziny się nauczyli w okresie pierwszych walk na Bliskim Wschodzie, gdy to czolgi "jak żywe chodziły" po pokładzie tam i z powrotem. Lecz nie teraz. Wiemy, jak je przed tym zabezpieczyć. N.p. amerykańskie wozy wojskowe (t.zw. "jeeps'y") można stawiać jeden na drugi.

Lecz niestety jedynie te wozy można ładować w ten sposób. Czolgi zaś i ciężkie samochody muszą być umieszczone każde osobno i przymocowane do danego miejsca. A to wymaga sporo pomysłowości.

— Był jeszcze inny bardzo poważny problem — problem znalezienia statków, posiadających dźwigi, zdolne do wyładowania własnego ładunku, zdolne do przeniesienia wszystkiego na brzeg, nie wyłączając łodzi desantowych, czolgów itp. Należało przecież liczyć się z tym, że po wejściu do portów w Afryce statki mogą tam zastać krany i dźwigi portowe zniszczone działaniami wojennymi, lub przez sabotażystów. Dlatego to w bardzo wielu wypadkach dźwigi statków musiały być bardzo poważnie wzmocnione.

— Naturalnie nie odbyło się również bez pewnego ryzyka. Ale ryzyko to miało swój sens. N.p. czolgi i samochody ładowano już z benzyną w motorach, tak, by były gotowe do ruchu natychmiast po wyładowaniu. Normalnie nie wolno by było tego robić. W tym wypadku trzeba było.

— Bardzo mało przewożonego materiału otrzymywało specjalne opakowania. Nie byłoby bowiem czasu na wyciąganie ładunku ze skrzyń na afrykańskim brzegu. Dlatego również ładowano przedewszystkim na pokłady.

— I mimo tego, chociaż podczas podróży przez Atlantyk mieliśmy burzliwą pogodę, na żadnym ze statków ładunek nie został wrzuszony. Gdyśmy przepłynęli przez cieśninę Gibraltarską wszystko było nietknięte. Za to pochwała należy się przedewszystkim oficerom Transportu Morskiego i wszystkim tym, którzy zajmowali się ładowaniem sprzętów, a więc i robotnikom portowym. Wszyscy ci ludzie pracowali bez wytchnienia — jeden z oficerów, liczący już ponad 60 lat, w czasie ładowania statków w ciągu 8 dni ani razu nie spał na ładzie, mało tego, ani razu nie zdejmował swego ubrania.

— Każdy pracował z zacięciem. Jeden ze statków, już przebudowany do wyprawy, otrzymał polecenie odplynięcia do innego portu. W morzu trafił na silną burzę, która mu rozbiła względnie zmiotła z pokładu szalupy. Kapitan przeczuwał, że statek jego przeznaczony jest do jakiejś specjalnej misji, a ponieważ nie chciał, aby z powodu tych uszkodzeń ominęła go wyprawa w "nieznane", polecił załodze, by sama możliwie najlepiej naprawiła uszkodzenia. Oficerowie i marynarze zabrali się do pracy "jak diabły" i statek w porę wyruszył wraz ze swym konwojem do Afryki.

— Trzeba także uwzględnić, że ogromne znaczenie miała również taktyka ładowania. Należało się liczyć z tym, że na wybrzeżu afrykańskim czolgi, działa i inny sprzęt będą musiały być wyładowywane we właściwej kolejności. To znów wymagało wielu planowań, mierzenia czolgów, samochodów, mierzenia każdej przestrzeni na statku, pomiędzy burtami, lukami,

między burtą a luką, wysokości międzypokładów i t.d.

— Tutaj dodać należy, że już przed obecną wojną zbierano wszystkie szczegóły konstrukcyjne każdego brytyjskiego statku o pojemności większej niż 1.600 ton. Dziś w Ministerstwie Transportu Wojennego znajdują się plany każdego statku, podobnie jak w biurze architekta plany budowanych przez niego domów.

Dzięki planom tych statków można było tak dokładnie zapracować zagadnienie ładowania. W pokoju, w którym się znajdowałem sam widziałem 10 kapitanów, wykonujących jakieś tajemnicze obliczenia, przypominające raczej matematykę. Mieli zrobione przez siebie małe modele statków — najmniejszy wielkości kamienia do grania w domino. Na tych modelach szukali najlepszych metod ładowania i przymocowywania czolgów, wozów pancernych, benzyny i innego sprzętu. Pomyłka o jeden inch tylko, n.p. w określeniu wysokości międzypokładu, lub odległości pomiędzy burtami, mogła uniemożliwić danemu statkowi wzięcie wskazanego ładunku.

A na wszelki wypadek, aby wyładowanie w Afryce odbyło się zgodnie z planami, 90-ciu oficerów z Transportu Morskiego udało się w konwoju na wyprawę.

Spytałem jeszcze, czy byli zaskoczeni tym, że wszystko tak doskonale się udało i że statki przybyły na czas do Północnej Afryki? Dodałem uwagę, że prawdopodobnie żaden kraj w świecie nie dokonał dotychczas jeszcze tak wielkiego przedsięwzięcia.

Potwierdzili mi, że byli zaskoczeni. Dodali, że szczęście im sprzyjało. "Powietrze było wprawdzie burzliwe, ale mogło być gorzej, mogli bowiem natrafić na huraganowy storm". Pewna grupa statków została zatrzymana w gęstej mgle. Lecz każdy na tych statkach tak sobie wziął do sereca zadanie, które mieliśmy spełnić, że ostatecznie przeszkody przezwyciężono i również ta grupa w porę przybyła do Afryki.

— Zresztą byliśmy zupełnie pewni, że brytyjcy i sprzymierzeni kapitanowie oficerowie i marynarze wykonają operację tak, jak trzeba i że podejmą każde ryzyko. Okazało się, że się nie myliliśmy się. I choć poprzednio nie przeprowadzono żadnych przygotowań nawigacyjnych, wszystkie statki odbyły podróż w porządku, każdy konwój wyruszył w określonym terminie. Większość statków była brytyjska, ale były również statki reprezentujące Stany Zjednoczone, Belgię, Holandię, Norwegię i Polskę.

"Jesteście pewno zadowoleni, że już jest po wyprawie?" — rzuciłem jeszcze pytanie.

— Nie jesteście jeszcze wcale po wyprawie — usłyszałem odpowiedź. — Trwa ona wciąż jeszcze. Ekspedycję należy zaopatrywać bez przerwy, co wciąż wymaga nowych konwojów. . . .



# ŻYCZENIA DLA MARYNARKI WOJENNEJ

Admiral Świrski,  
Londyn.

„Na ręce p. Admirała ślę z okazji Święta Marynarki Wojennej gorące życzenia wszystkim oficerom, podoficerom i marynarzom abyście jak dotąd i nadal okrywali sławą polską banderę.

Oby było waszym udziałem zwycięską i wzmocnioną flotę Najjaśniejszej Rzeczypospolitej doprowadzić jak najrychlej do ojczyźnych portów.”

Władysław Raczkiewicz.

Minister Obrony Narodowej przesłał Szefowi Kierownictwa Marynarki Wojennej następującą depeszę:

„W dniu Święta Polskiej Marynarki Wojennej składam na ręce Pana Admirała i wszystkich żołnierzy Marynarki serdeczne życzenia dalszych laurów bojowych i pomyślnego rozwoju tego drogiego nam odtamu Polskich sił zbrojnych.

(—) Kukiel  
Gen. Dywizji.

Do  
Pana Admirała J. Świrskiego  
Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej

Z okazji Święta Marynarki Wojennej składam na ręce Pana Admirała — w imieniu własnym i podległego mi resortu, Marynarki Handlowej oraz wszystkich pracowników morza — najlepsze i najserdeczniejsze życzenia.

W szczególności zaś życzę, by Marynarka Wojenna, okryta chwałą zwycięstw i odpowiednio potężna, jak najszybciej powrócić mogła do własnych portów, tworząc na Bałtyku Polską Siłę Zbrojną, godną Rzeczypospolitej.

J. Kwapiński.

Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi

Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej,  
51, New Cavendish Street, London, W.1.  
Dnia 10 lutego 1943 r.

J.W. Pan Minister J. Kwapiński,  
Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi  
w miejscu.

Spieszę uprzejmie podziękować Panu Ministrowi za Jego łaskawe słowa życzeń

z okazji dorocznego Święta Marynarki Wojennej.

Jestem głęboko przekonany, że tak rosnąca na siłę Marynarka Wojenna, jak i rozwijana pod kierownictwem Pana Ministra nasza Marynarka Handlowa — przez ich wkład wojenny przyczynią się wybitnie do stworzenia w wyniku tej wojny — silnej sytuacji politycznej i ekonomicznej na morzu, tak potrzebnej dla przyszłości i rozwoju Polski.

Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej  
Świrski, wice-admirał.

Dowódca I Korpusu wystosował do wice-admirała Świrskiego, Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, następującą depeszę:

W rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza, przesyłam życzenia dalszego rozwoju Marynarki Wojennej, która w nieustannej walce sławi imię naszej bandery.

D-ca I Korpusu Panc. Mol.

(-) Boruta-Spiechowicz  
generał Brygady.

## LISTY DO REDAKCJI

Szanowny Panie Redaktorze Zeche Pan łaskawie przyjęć drobne uwagi krytyczne, które ze względu na dobro naszego jedynego pisma morskiego pozwałam sobie wypowiedzieć.

Jedno z zastrzeżeń moich odnosi się do ilustrowania artykułów fotografiami absolutnie nie wiążącymi się z ich treścią. Na przykład w „Polsce na Morzach,” zeszyt V (X-XI, 1942) artykuł o „Problemie komunikacyjnym Europy Środkowo-Wschodniej po Wojnie” ilustruje pochód pogrzebowy . . .

Tak samo występują przeciwko przepłataniu rzeczowych, poważnych artykułów ogłoszeniami reklamowymi. Obniża to poziom pisma takiego, jakim powinien być miesięcznik.

W cytowanym powyżej zeszycie w artykule p.t. „Szamujny zdrowie” znajdujemy fotografię reklamową aparatu „Schemuly Pistol Rocket.” Czy dlatego, że aparat ten ocalić może nawet życie?

Dzięki trzymaniu się zasad, o których wspominam, uniknęłoby się tak dziwacznych zbieżności.

Łączę życzenia jaknajlepszego rozwoju, pozostając z szacunkiem — J. S.

\* \*

Odpowiedź Redakcji „Polski na Morzach.” — Uwaga p.J.S. odnośnie fotografii z pogrzebu, jest słuszna, ale tylko częściowo. Można ją było zamieścić w walciwym obramowaniu, dać odpowiednio tło i t.p. Można było . . . ale nie dzisiaj, gdy oszczędnościowe przepisy wojenne nakazują wykorzystywanie każdego wolnego miejsca w piśmie.

Zarzut odnośnie ogłoszeń uważamy za nieuzasadniony. Ogłoszenia są jednym z zasadniczych warunków rozwoju pisma, zwłaszcza, gdy liczba prenumeratorów nie gwarantuje mu samowystarczalności. A płacący za ogłoszenia ma prawo postawić warunek, by ogłoszenie ukazało się na

najbardziej odpowiadającym mu miejscu.

W każdym razie za krytyczne uwagi Redakcja jest p.J.S. wdzięczna. Bo tylko taka szczera krytyka pozwoli nam wspólnie postawić „Polskę na Morzach” na poziomie, któryby wszystkich zadowalał.

## ODPOWIEDZI REDAKCJI.

N.W. Idzikowski w Szkocji. — Za notatki i artykuł (który zamieszczamy w niniejszym numerze) dziękujemy. Notatki wykorzystamy później. Prosimy porozumieć się z Redakcją bezpośrednio.

H.W. Dziulikowski w R.A.F. Za ciekawy artykuł dziękujemy. Skorzystamy z niego.

Starszy marynarz Józef Z. Każde opowiadanie o robocie Waszej na statku, w porcie i na morzu, będzie przez Redakcję zawsze mile widziane. Czekamy na pierwszą obiecaną „historyjkę,” Dziękujemy za życzenia.

## KSIĄŻKI

### „THE BALTIC,” PRZEZ J. HAMPDEN JACKSON'A

Kluczem do powstania Związku Państw Europy Środkowo-Wschodniej będzie problem Bałtyku. Czy droga na Aadrjatyk, lub Morze Czarne będzie otwarta, to proces wtórny. „Włamanie” może nastąpić jedynie przez Bałtyk. Geografii zmienić się nie da.

Jak wygląda powyższe zagadnienie z naszego punktu, wyczuwamy, lub wiemy. Ale, jaki pogląd ma budowniczy współ-

partner, bardzo z natury powściągliwy — tego nie wiemy.

Czy istnieje zagadnienie takie po stronie brytyjskiej?

Odpowiedź, wprawdzie niezupełną, mamy w pracy „The Baltic” (1) p. J. Hampden Jackson'a.

Kreśląc na wstępie sylwetkę autora,

1) Wydawnictwo „Oxford Pamphlets on World Affairs” opublikowane w marcu 1940 r.

którym jest zwawca spraw bałtyckich, a szczególnie Finlandii — wydawcy zadają pytanie: „Kto posiada władzę nad wejściami do Bałtyku?” — , a następnie autor, podkreślając, że od lat zagadnienia Europy Centralnej i Basenu Śródziemnomorskiego absorbowały opinię publiczną, stwierdza, że to, co jednak stało się w Basenie Bałtyckim, było niespodzianką.

Z wydarciem Polsce dostępu do Morza

Bałtyckiego w 1939 r., układ sił uległ powikłaniu. Podział sfer wpływów niemiecko-rosyjskich, jak zdaje się autorowi, jest wstrząsem dla świata.<sup>(1)</sup> Autor stwierdza, że stan taki jest tragiczny. Albowiem przez dwadzieścia lat obszar bałtycki wykazał, że jest najbardziej pokojowym i postępowym obszarem Europy.

“Przy brzegach Bałtyku najbardziej idealne i pełne powodzenia eksperymenty socjalnej natury w naszej generacji doszły do skutku. Z ruin dwóch imperiów, rosyjskiego i niemieckiego, zbudziło się pięć narodów, wnosząc do cywilizacji zachodniej znaczny dorobek”.

“Polacy — podkreśla autor — przedstawili się najlepiej na Pomorzu, gdzie zbudowali port Gdynię, największy eksperyment budowniczy nad Bałtykiem, od czasów założenia na błotach Nowy stolicy przez Piotru Wielkiego”<sup>(2)</sup>.

W zwięzłym rzucie historycznym autor daje dalej pogląd na zmaganie się Wikingów, Germanów i Rosjan. Następnie naświetla przebieg i wyniki walki o przewagę nad Bałtykiem. Na uwagę zasługuje twierdzenie J. H. Jackson'a, że Litwini ocalili siebie jedynie przez połączenie się z Polską. Inne szczepy, jak Prusacy, wyginęli od miecza. . .

“Ale nie tylko miecz germański wypierał ludy z nad Bałtyku. Typ nowej i nieznannej organizacji, znaczył swój wpływ. Jest nią “Liga Hanzatycka”. Zdaje mi się, że działanie tej instytucji miało swój wielki wpływ na sprawy Słowian na Bałtyku. . .”

I tu zasługa ogromna autora, że podkreśla powyższy fakt.

Wpływy szwedzkie mają w broszurze swoje dodatnie naświetlenie. Autor podaje analizie upadek ich ze wzrostem potęgi rosyjskiej i niemieckiej, które rywalizowały z sobą aż do chwili podzielenia się Polską w XVIII w.

“Do 1918 r. Niemcy marzyli o dalszym powiększeniu się na wschód. Dotarli do Zatoki Fińskiej. Generatowie niemieccy planują jeszcze w 1918 r. imperium bałtyckie. . .”

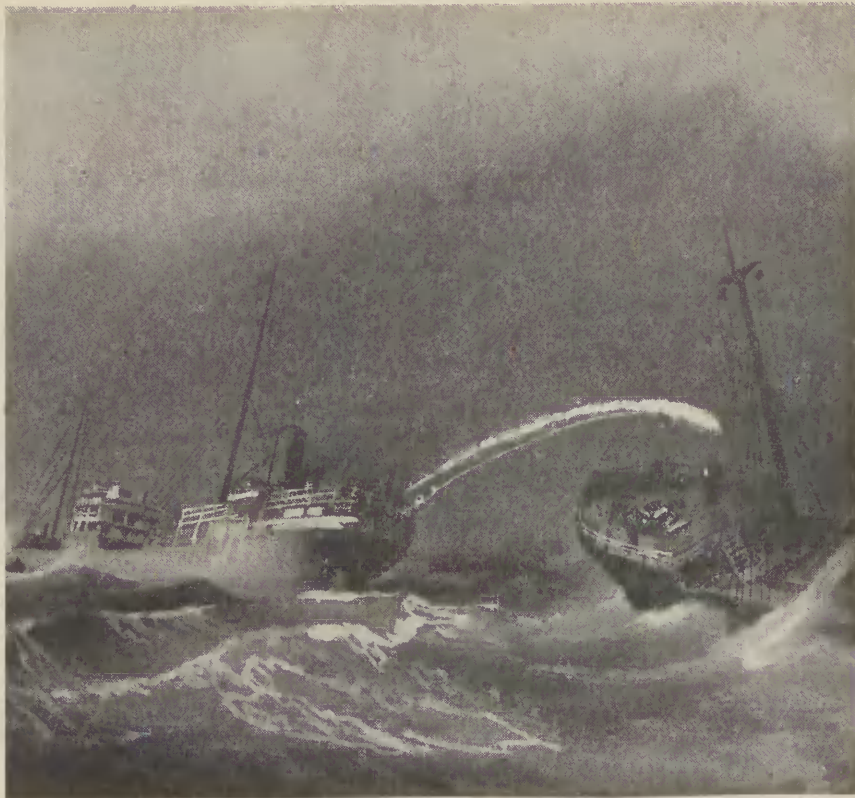
Przegląd stosunków i rozwój państw bałtyckich daje ciekawy pogląd autora na Finlandię, Łotwę, Estonię i Litwę.

Reasumuje swój przegląd oświadczeniem: “Lata 1920-1935 były złotym okresem dla Bałtyku. Dlaczego? — Niemcy były rozbrojone. Rosja, zajęta swoimi sprawami, ograniczała się jedynie do opozycji, jeżeli chodzi o “Blok Bałtycki” pod przewodnictwem Polski. . .”

“Zajęcie Klaipedy stało się punktem zwrotnym. Polska dostała gwarancje brytyjskie, ale bez współpracy Rosji — i, co ważniejsze, wejście W. Brytanii na Bałtyk,

1) Praca wydana w marcu 1940 r.

2) The Poles showed themselves at their best in Pomorze, where they made the part of Gdynia — the greatest building experiment on the Baltic since Peter the Great founded his capital on the marshes of the Neva. (str.3).



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



## THE SCHERMULY PISTOL ROCKET APPARATUS LIMITED, SURREY

jako Sprzymierzenia, było zamknięte. Wygnik — Polska odcięta od praktycznej pomocy, uległa. . .”

Pogląd autora na okres przedwojenny i wojenny, jak na tego rozmiaru pracę, zostały omówione obiektywnie i ze znajomością. W cennej tej pracy mamy jednak pewne przeoczenia. Autor nie zalicza Polski do grona bałtyckich narodów. Dalej twierdzenie, że “Teutonic Order” zaczął się z naporem Germanów w trzynastym wieku na obszar między Wisłą a Nwą — jest tylko częściową prawdą. Walkę, już dawno przed tym, prowadzili z nad Odry polscy królowie. A wytepienie Prusów odbyło się za naszą zgodą, jakkolwiek może nie z naszą wolą. . .

Praca J.H.Jackson'a powinna doczekać się również wydania w tłumaczeniu polskim. Nie zawiera wprawdzie żadnej odpowiedzi na przyszłość, ale daje materiał historyczny, gospodarczy, kulturalny i polityczny do przemyslenia. Pozwała czytelnikowi zapoznać się z zagadnieniem. A to już dużo, bo pewna część społeczeństwa brytyjskiego żywo nim się interesuje.

Dla nas problem, omówiony przez J.H.Jackson'a, ma znaczenie zasadnicze. I dlatego Czytelnik “Polski na Morzach”, przy badaniu spraw Bałtyku, ma nawet obowiązek poznać brytyjski punkt widzenia, na zagadnienia bałtyckie.

Stanisław Nurzec.

## “THE BALTIC, BRITAIN AND PEACE,” PRZEZ R. PIŁSUDSKIEGO.

Poza wyżej omówioną broszurą Jackson'a, w publicystyce angielskiej lat ostatnich nie znajdowaliśmy już wiele książek, traktujących poważnie o sprawach Bałtyku. Po prostu dlatego, że problem ten dotychczas Brytyjczyków nie interesował. Ostatnio jed-

nak nastąpiła pewna poprawa i to dzięki “atakowi”, który na ten “front” przypuściło szeregi polskich publicystów. Duża tu między innymi zasługa Henryka Bagińskiego, który przez wydanie w języku polskim i angielskim omówionych już przez nas dzieł: “Wolność Polski na



morzu" ("Poland's Freedom of the Sea") oraz "Polska i Bałtyk" ("Poland and the Baltic") — rozruszył publicystów obu stron, zmuszając ich do zabrania głosu również w sprawach Bałtyku. Zwłaszcza jasna, a przede wszystkim szczerza przedmowa kpt. Alan'a Graham's M.P. do "Poland and the Baltic"<sup>1)</sup> zwróciła Brytyjczykom uwagę na ogromne znaczenie problemu bałtyckiego dla pokoju europejskiego.

Sam jednak problem bezpieczeństwa na Bałtyku, w pierwszym rzędzie zaś kwestie trwałego otwarcia tego morza — jako pierwszy z publicystów polskich w W. Brytanii poruszył Andrzej Doddies, opowiadając się w cyklu artykułów na łamach "Polski Walczącej" (z końcem 1941 r.) za zabezpieczeniem Bałtyku przez powierzenie kontroli nad jego wylotami połączonej siłom morsko-powietrznym Wielkiej Brytanii i Polski. Tylko, że artykuły Andrzeja Doddies'a niestety nie trafiły do opinii brytyjskiej, bo były pisane . . . jedynie po polsku. Za to zachęciły innych polskich publicystów do podjęcia tego tematu.

Zdecydowanie najwięcej zainteresowania problemem bezpieczeństwa na Bałtyku wzbudził Rowmund Piłsudski, najpierw na łamach "Bellony"<sup>2)</sup> po polsku, co naturalnie znów ograniczyło dyskusję nad tematem tylko do grona specjalistów polskich, później jednak w formie pamfletu, *po angielsku*.<sup>3)</sup>

Rowmunda Piłsudskiego "The Baltic, Britain and Peace" odnośnie zagadnienia bezpieczeństwa Bałtyku nie przedstawia jeszcze poglądu, na który każdy Polak mógłby się bez zastrzeżeń zgodzić. Więcej — poglądy autora są sprzeczne z zasadniczą opinią brytyjską na problem bezpieczeństwa wogóle. Ale przecież broszura Rowmunda Piłsudskiego ma tę wielką zasługę, że publicystyce brytyjskiej przypomniała sprawy Bałtyku, zwracając uwagę, iż sprawy te mają również ogromne znaczenie dla Wielkiej Brytanii, jeśli ta jest szczerze zainteresowana w utrwaleniu pokoju w Europie!

Broszura wywołała pożądaną reakcję. Szereg czołowych publicystów brytyjskich omówił ją już na łamach tak poważnych pism, jak "Daily Mail" (Liddel Hart) "Sunday Times" (mjr. Thorne), "The Fortnightly" (admiral H. Richmond), "Time and Tide" i inne. Dyskusja zresztą jest wciąż w toku.

<sup>1)</sup> Pełny tekst tej przedmowy podaliśmy w języku polskim w Nr. 5 "Polski na Morzach" z października-listopada 1942 r.

<sup>2)</sup> "Bellona", miesięcznik wojskowy, wydawany przez Sztab Naczelnego Wodza Nr. 8, sierpień 1942: Rowmund Piłsudski: "Bałtyk a bezpieczeństwo Europy" (str. 35).

<sup>3)</sup> "The Baltic, Britain and Peace" by Rowmund Piłsudski, with five maps: "Free Europe" Pamphlet; number five, sixpence.

Ze strony polskiej do dyskusji dołączył się znany Czytelnikom "Polski na Morzach" inż. Julian Ginsbert, w sprawach bałtyckich z pewnością czołowy publicysta polski. Omawiając "The Baltic, Britain and Peace" na łamach "Polski Walczącej" Julian Ginsbert,<sup>4)</sup> jak nikt inny bodaj ma prawo poddać krytyce poglądy, wyrażone przez Rowmunda Piłsudskiego. Trzeba bowiem wiedzieć, że przed obecną wojną inż. Ginsbert był w Polsce jedynym człowiekiem, który głośno i stale domagał się uregulowania problemu bezpieczeństwa na Bałtyku i już około 15 lat temu w szeregu broszur wskazywał na konieczność zabezpieczenia wylotów z Bałtyku przed czyjąkolwiek próbą zanknięcia tego morza. Że poglądy inż. Ginsberta były słuszne, o tym najlepiej dowodzą odgłosy publicystyki niemieckiej, która zdając sobie dobrze sprawę z tego, iż realizacja planów inż. Ginsberta bije przede wszystkim w militarystyczny Rzeszy rozpoczęła wówczas kontrofensywę. Kontrataki niemieckie były skuteczne, bo nawet na terenie . . . Polski, nie doceniono zagadnienia.

Przypomnieliśmy tu o tym dlatego, że inż. Ginsbert z publicystów polskich na terenie Wielkiej Brytanii najbardziej zdecydowanie zaatakował niektóre poglądy Rowmunda Piłsudskiego. Autor "The Baltic, Britain and Peace" zasadniczą myśl swej pracy zawarł w zdaniu: ". . . powinny one (Polska i Czechosłowacja) współpracować z Wielką Brytanią przy, czynnej obronie drogi bałtyckiej przez dostarczenie sił lądowych dla obsadzenia baz wojskowych wzdłuż wybrzeży Niemiec, co pozwoli W. Brytanii skupić całą uwagę na morskiej i powietrznej obronie obszaru . . ." (str. 22).

Otóż przede wszystkim ten pogląd inż. Ginsbert poddał mocnej krytyce. Inż. Ginsbert bezpieczeństwo na Bałtyku widzi przede wszystkim w istnieniu silnej pol-

<sup>4)</sup> Artykuł p.t. "Polska i Bałtyk" w Nr. 3 "Polski Walczącej" z dnia 23 stycznia 1943 r.

skiej floty wojennej, wraz z silnym lotnictwem morskim i lądowym. Jeśli tak będzie — stwierdza inż. Ginsbert — Wielka Brytania zawsze nam będzie pomagać w utrzymaniu porządku na Bałtyku, bo z silnymi sojusznikami Brytyjczycy lubią mówić. Ale utrzymywanie specjalnej floty i baz tylko dlatego, by umożliwić kilku słabym krajom bałtyckim korzystanie z tego morza — to nie leży w interesie Wielkiej Brytanii, nawet, jeśli ci słabi sojusznicy dostarczą pomocy lądowej.

Logicznym i zgodnym z polityką, a w pierwszym rzędzie z mentalnością brytyjską, rozumowaniem inż. Ginsberta, trudno odmówić słuszności.

Autora jednak "The Baltic, Britain and Peace" należy tu wziąć w obronę. Niżej podpisany miał przypadkowo możliwość zapoznać się z większą, a nieopublikowaną pracą Rowmunda Piłsudskiego na temat bezpieczeństwa Bałtyku. "The Baltic, Britain and Peace" jest właśnie fragmentem tej większej pracy, w której m.in. R. Piłsudski rozwinął tezę, zbliżoną do tezy inż. Ginsberta. Owa większa praca omawia problem na długą metę i w niej R. Piłsudski również przewiduje silną polską flotę wojenną. Ale zdając sobie sprawę, że flota ta zaraz po obecnej wojnie nie urośnie, "jak grzyby po deszczu", był zdania, że w przejściowym okresie, tzn. do chwili, gdy silna polska marynarka wojenna stanie się faktem realnym, brytyjska flota wojenna, w porozumieniu i przy współpracy z Polską, powinna objąć kontrolę nad wylotami z Bałtyku. I tę właśnie myśl w pierwszym rzędzie uwidocznił w "The Baltic, Britain and Peace".

Ponieważ tej myśli R. Piłsudski w swej angielskiej broszurze dalej nie rozwinął, spotkał się z surową krytyką (m.in. także na łamach "Dziennika Żołnierza"). I słusznie. Ale w żadnym wypadku nie można Rowmundowi Piłsudskiemu zarzucić, by negatywnie ustosunkowywał się do sprawy budowy silnej polskiej floty wojennej. Dał już wiele przeciwnych dowodów w ciągu swej 20-letniej pracy na polskim odcinku morskim.

W.Sz.

## PRZEGLĄD PRASY

### NIEBYWAŁA OKAZJA

"Polska Walcząca" (z dnia 6 lutego b.r.) poświęciła część swego numeru Polskiej Marynarce Wojennej. W numerze tym Karol Korytowski, omawiając "Rolę Marynarki w Kampanii Wrześniowej", przypomina znane przyczyny, dla których polska flota wojenna w 1939 r. nie mogła w całości wykonać zadań, które sobie zakreśliła. Uwagi swe autor kończy:

"Najwcześniejszy czas, aby zrozumieć te

rzeczy, zaczynając w sprawach morskich od zrozumienia roli naszej marynarki wojennej, jej wysiłku i potrzeby.

Czas zainteresować się wogóle zagadnieniem morskim, zwłaszcza tu — w kraju tak bardzo morskim, w którym przebywamy. Sprawa warta już zgórz dwa lata zachodu.

Czas skończyć z nieświadomością, wróżącą, że możemy przepuścić okazję niebywałą, okazję ujrzenia jeszcze w naszym pokoleniu — Polski silnej na morzu."

## POLSKIE ZAGADNIENIE KOLONIALNE

Omawia je na łamach tego samego numeru "Polski Walczącej" Henryk Bagiński:

"Polska też ze wszystkich krajów Europy zachodniej odznaczała się przeludnieniem wsi, gdyż posiadała największą ilość mieszkańców na 100 ha gruntów ornych . . .

. . . dla zatrudnienia przyrostu naturalnego w Polsce, niezbędny jest rozwój przemysłu dla którego potrzebować będziemy coraz więcej taniego surowca, gdyż surowce, zakupywane przed wojną za dewizy były zawsze droższe ze względu na dodatkowe koszty handlowe, przemyłowe, finansowe i transportowe. Dopiero własna produkcja surowców w koloniach, bezpośrednio przywóz z kolonii na własnych statkach, do własnych portów, do specjalnie przygotowanych własnych składów i własnymi drogami lądowymi lub wodnymi do miejsca produkcji pozostawia cały dochód, jako wielki dorobek społeczny, w rękach polskiego robotnika, urzędnika, bankowca, maklera, bez wywozu walut na zakup surowca za granicę.

Dla poparcia swych tez, wciąż jeszcze niepopularnych wśród t.zw. "realistów" polskich, Henryk Bagiński cytuje głosy Brytyjczyków w tej sprawie. Wpierw cytuje dodatek litercki do "Times'a" ("The Times Literary Supplement"), który w artykule p.t. "A British Pole — debt to Count Strzelecki" pisał:

" . . . w imieniu tego dzielnego podróżnika i odkrywcy chyba nie powinno być trudno upomnieć się w przyszłości o zasłużony teren zamorski dla polskiej emigracji, jak też i o przydział surowców, potrzebnych do powojennej odbudowy Polski . . . "

Następnie Henryk Bagiński cytuje popularnego profesora Uniwersytetu w Londynie, W. Rose, który w swej książce p.t. "Poland" pisał już w 1939 r.:

" . . . czy Polska może stawiać swoje żądania otrzymania kolonii, jest sprawą, o której nie jestem powołany mówić. Ale w swoim czasie, gdy przyjdzie do ogólnego rewidowania stosunków przeludnionej Europy gdy otworzy się dla nadmiaru jej ludności niedorozwinięte i niezaludnione części świata głos Polski powinien być wysłuchany. Jej emigranci na wielu kontynentach dowiedli swojej wartości, dowiedli, że nie boją się pracy, a to jest najlepszy z dotychczas wynalezionych sposobów, ażeby eksploatować matkę — ziemię . . . "

Ze swego ciekawego artykułu Henryk Bagiński wyciąga następujący wniosek:

" . . . Należałoby wykorzystać pobyt licznych grup Polaków w Wielkiej Brytanii i w koloniach, ażeby młodzież naszą zawczasu przygotować do pionierskiej pracy kolonialnej. W Londynie, lub Liverpool'u powinna powstać specjalna uczelnia, zawodowa szkoła kolonialna, z zagadnieniami tymi, obok kierownictwa w Ministerstwie Przemysłu, Handlu i Żeglugi, powinien zająć się

specjalnie utworzony Instytut Badań Kolonialnych.

Od siebie dodamy, że ściśle łączący się z zagadnieniami kolonialnymi problem osadnictwa został omówiony na innym miejscu niniejszego numeru "Polski na Morzach", w artykule p.t. "O lepsze jutro osadnictwa".

## POWOJENNE PLANY ŻEGLUGI BRYTYJSKIEJ

Rada Generalna Brytyjskiej Żeglugi Morskiej (General Council of British Shipping) opublikowała swoje poglądy na zagadnienia powojenne żeglugi brytyjskiej. W raporcie czytamy m.in.:

" . . . nie powinniśmy się obawiać powiedzieć naszym Sojusznikom, że silna Brytyjska Marynarka Handlowa jest dla nas tak samo potrzebna, jak nasza flota wojenna, armia i lotnictwo. Nietylko należy to powiedzieć, ale nadto być przygotowanym bronić tej tezy argumentami. Należy także zażądać, aby Traktat Pokojowy zawierał efektywne gwarancje przeciw wznowieniu wyścigu o subsydia, który charakteryzował okres przedwojenny . . . "

Dalej w tym raporcie czytamy:

" . . . liczna i silna brytyjska flota handlowa, nieodzowna dla naszego życia gospodarczego i zgodna z naszymi tradycjami, zdecydowanie wymaga, jako warunek fundamentalny, aby handel międzynarodowy oraz transport były istotnie wolne i, aby handel brytyjski nadal partycypował w istotnej, poważnej części handlu światowego . . . "

Jeden z czołowych organów brytyjskiej żeglugi, "Lloyd's List" z dnia 9 lutego br., pisze:

" . . . idea marynarki handlowej, zarządzanej przez państwo, lub finansowanej przez państwo towarzystwa, została potępiona ("is condemned") . . . "

Równocześnie "Lloyd's List", wyraziwszy żal, że w "General Council of British Shipping" reprezentowane są tylko przedsiębiorstwa żeglugowe, oraz przedsiębiorstwa budowy okrętów pisze:

"należy mieć nadzieję, że właściciele statków nie będą się namyślać nad tym, by jaknajwcześniej porozumieć się z przedstawicielami oficerów i marynarzy. Gdyż — jeżeli brytyjska flota handlowa rzeczywiście chce zdobyć zaufanie świata do jej zdolności przewożenia światowych ładunków, oraz pasażerów w takich samych, jeśli nie lepszych, warunkach, co statki pod obcymi banderami — to konieczne jest, aby nasz przemysł żeglugowy dążył do czegoś lepszego, jak tylko do uwolnienia (zainteresowanych) od troski bezrobocia — powinien móc się pochwalić tym że armatorzy, kierownicy przedsiębiorstw, załogi statków i personel biurowy pracują jako jeden zwarty zespół, aby stworzyć ze statków brytyjskich najlepiej prowadzone statki na świecie. Jeżeli to zostanie osiągnięte, to nie ma wątpliwości, że otrzymamy swoją część w handlu światowym, jakikolwiek by ten handel nie był . . . "

Uwagi "Lloyd's List", zwłaszcza końcowe, są specjalnie interesujące. Ale oto, co na temat raportu "General Council of British Shipping" pisze liberalny "News Chronicle":

" . . . marynarka handlowa nigdy więcej nie powinna być zależna od eksploatacji zasady "Laissez faire" w interesie właścicieli statków (zasada "laissez faire", popularna w międzynarodowym życiu gospodarczym, przewiduje wolność postępowania jednostki od ingerencji czynników rządowych. "Laissez faire", wyrażenie francuskie znaczy dosłownie: pozwólcie robić — uw. tłumacza). Pierwszą rzeczą po obecnej wojnie powinno być utrzymanie godziwych warunków pracy dla tych przedewszystkim, którzy służą temu ryzykownemu przemysłowi.

Ale problem żeglugi jest nadto związany z pewną liczbą innych problemów. Handel po obecnej wojnie musi być regulowany przez międzynarodowe umowy — które są jedyną alternatywą przeciwko zabójczej konkurencji pomiędzy jednostkami, albo państwami. Polityka żeglugowa musi być dostosowana do polityki handlowej. Musi być także dostosowana do polityki komunikacyjnej jako całości.

Byłoby pożądaną, aby Generalna Rada Brytyjskiej Żeglugi poddała swój pogląd rewizji, uwzględniając powyższe fundamentalne zasady . . . "

## NIEMIECKIE OKRĘTY PODWODNE NIE ODCZUWAJĄ BRAKU ZAŁÓG.

Różni "kawiarniani" stratedzy i politycy już od początku wojny twierdzą, że niemieckie okręty podwodne niedługo beczynnie staną z powodu braku ludzi. Głównie — dowodzący amerykańską flotą wojenną na wodach europejskich, admirał Stark, ostrzega przed tym złudzeniem. Piszą o tym "Evening News":

" . . . faktem jest — i powinien o nim wiedzieć każdy, nietylko ci, którzy kierują operacjami przeciwko "U-boatom" — że Niemcy mają pełno młodych, zapalonych hitlerowców dla swej podwodnej floty. Niemcy Hillera już od 10 lat szkołą i dostosowują młodzież niemiecką do najbardziej ryzykownej służby morskiej.

Nasze władze wiedzą, że Niemcy budują okręty podwodne tak prędko, jak tylko mogą, budując je w częściach w wielu punktach i montują w innych i to w tempie, które przewyższa nasze obecne możliwości niszczenia ich. Jest naturalnie zrozumiałe, że nie budowali by okrętów podwodnych, którym by nie mogli dać załóg i których by nie mogli wysłać w morze.

W.W.

Z powodu braku miejsca, nie zamieszczamy w niniejszym numerze stałej rubryki "Wiadomości z całego świata." Zato w następnym numerze rubryce tej poświęcimy więcej niż zwykle miejsca.



Londyn, dn. 23 stycznia 43.

## ODEZWA

### MINISTRA OBRONY NARODOWEJ W ZWIĄZKU Z OGŁOSZENIEM ROZKAZU O ZACIĄGU OCHOTNICZYM

POLKI,

Dnia 23 grudnia 1942 r. ogłoszony został rozkaz o zaciągu ochotniczym do Pomocniczej Służby Wojskowej Kobiet.

Celem tej służby jest zastąpienie na licznych posterunkach — żołnierzy, tym samym więc pomnożenie szeregów Sił Zbrojnych — Polski Wależącej.

Nam przypadł w udziale zaszczyt walczenia o Polskę jawnie, z bronią w rękę u boku Sprzymierzonych i możność potwierdzenia czynem naszej gorącej miłości Ojczyzny i prawa do jej istnienia.

W tym wielkim wysiłku żądamy Waszej pomocy. Liczymy na nią i nie zawiedzimy się.

Wskazują na to przykłady bezgranicznego poświęcenia się Polek w dawnych walkach o Niepodległość i w tej, którą dziś tocymy, oraz obecna służba wielu kobiet Polskich w szeregach odbudowanych na obczyźnie Sił Zbrojnych. Nadeszła chwila, kiedy potrzebujemy tysięcy Waszych rąk.

Niech nieugięta postawa Waszych siostr w Kraju, które walczą jak żołnierze — będzie dla Was przykładem. Niech ofiarność i praca tych Polek, które już są w szeregach Wojska zachęci Was do wspólnego z nimi wysiłku.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

M. Kukiel.  
gen.dyw.

# S.L.A. LIMITED

## SEA - LAND - AIR TRANSPORT

MAKLERSTWO OKRĘTOWE.

FRACHTOWANIE WE WSZYSTKICH KIERUNKACH

Agenci liniowi—  
Ekspedytorzy—Światowe biuro podróży

### S.L.A. (STEVEDORES) LIMITED

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

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

Telefony:  
AVENUE 2525  
(15 linii)

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

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, Minories, London

**C  
H  
A  
R  
T  
S**

# MACSYMON'S



CANNING PLACE · 1903-39

ESTABLISHED 1871.

Telephones  
ADVance 1037/8/9  
(16 extensions)

Telegrams :  
"MACSYMON  
LIVERPOOL."



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

SHIPSTORE DEALERS AND  
STEAMSHIP FURNISHERS.

LIVERPOOL, PRESTON  
AND GREENOCK.



SECOND BLITZ AT 27-31 SOUTH CASTLE ST<sup>N</sup> MAY 1941



PRESENT OFFICES · 55 SOUTH CASTLE ST.

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



PRESENT FREE & BONDED WAREHOUSES  
KING ST. · PARADISE ST.