

**POLAND** **SEAS**  
ON THE

**POLSKA**  
NA **MORZACH**

VII-IX

ROK III.

ZYSZYT 6-43

TREŚĆ

Na Morzu Śródziemnym przed półtora wiekiem ... ..  
 Powrót ... ..  
 W Stoczni i na ss " Boryslaw " ... ..  
 Polska Marynarka Wojenna jest tam również ... ..  
 Potęga floty handlowej ... ..  
 " Weielanie demokracji w czyn." Nowi oficerowie Marynarki  
 Handlowej  
 Nowe drogi rozwoju amerykańskiego budownictwa okrętowego  
 Co to jest B.R.T. ? ... ..  
 Przegląd Prasy ... ..  
 Wiadomości ze świata ... ..

CONTENTS.

*Argo* ... .. One and a half centuries ago on the  
 Mediterranean.  
*E. Sopoćko* ... .. Return.  
*A. Doddies* ... .. The new Polish Cargo Ship ss. " Boryslaw."  
 ... .. The Polish Navy is there, too.  
*A. C. Hardy* ... ..  
*A.D.* ... .. " Democracy in Practice." New Officers for  
 the Polish Merchant Navy.  
*J. Stępień* ... ..  
 ... ..  
*W. Sz.* ... ..  
*W.W.* ... ..

ZAŁOŻONA 1860

**COUBRO & SCRUTTON LTD**

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

Telephone:

Royal 4005 — 5 lines

Telegrams:

Coubro, London

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

**OKRĘTOWE  
 SKŁADY FABRYCZNE**

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

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

**Konstrukcje okrętów systemem  
 ISHERWOOD'A cechuje :**

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

Ponad 2.500.000 D.W. Ton  
 w budowie i zamówieniach

**Sir W. Joseph Isherwood & Co. Ltd.**

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

Ogłoszenia przyjmują: Advertising Offices:

THE CARLTON BERRY CO.,

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



Price (Cena) 1/6

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

Redagują :  
Janusz Grzywiński  
Wiesław Waliński

# POLSKA NA MORZACH

ORGAN POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM  
MORSKIM I KOLONJALNYM

POLAND ON THE SEAS  
POLISH MONTHLY

Rok III Nr. 12  
LIPIEC  
WRZESIEŃ 1943

Editor :  
Janusz  
Grzywiński

Editorial Office &  
Business Address :  
302 Regent Street,  
room 3,  
London, W.1

Skład :  
5, Bulstrode Street,  
W.1

## Na Morzu Śródziemnym przed półtora wiekiem

"Historia wiecznie się powtarza," — powiedział jeden z filozofów francuskich. I słusznie. Bo jeśli nawet trudno o dwie identyczne sytuacje, to jednak na przestrzeni wieków układy geopolityczne, a szczególnie geostrategiczne powtarzają się często, tworząc klasyczne lekcje Historii. Biada tym, którzy na lekcje te są głusi lub ślepi . . .

W chwili, gdy na wodach Malty i Sycylii, na morzu Tyrreńskim, w zatoce Tarentu i w różnych innych częściach Śródziemnomorza — od Lewantu do Ponentu — rozgrywają się wielkopomne wydarzenia, dobrze jest spojrzeć wstecz i przypomnieć sobie lekcję Historii. Lekcję, którą Historia ta dała nam na tychże wodach przed 145 laty, w okresie 1798–1800, to znaczy bezpośrednio po zwycięstwie Nelsona nad flotą Bonapartego pod Abukirem.

Układ sił i stosunków politycznych w Europie przypominał pod niektórymi względami chwilę obecną, aczkolwiek w innych odcieniach wymiarach. Państwem nowatorskim i wojowniczym, usiłującym wprowadzić "nowy porządek," była Francja Rewolucyjna. Rewolucja ustępowała już zresztą przed dyktaturą wojskową Napoleona, dyktaturą zmierzającą wprost do podboju świata.

Przeciwno Francji socjalnej i Francji militarnej stanęła koalicja "starych." Przechodziła ona różne fazy i koleje, ale w chwili, o której piszemy, składała się głównie z Anglii, Rosji i Austrii. Prusy, pobite przez Kellermana, lizaly rany.

Austria oczywiście brała ciężki. Rosja wysłała jej na pomoc Korsakowa, a potem Suworowa. W międzyczasie Nelson niszczył flotę nieszczęsnego Bruye'ra pod Abukirem i odcinał Bonapartego, wraz z resztkami zdziesiątkowanego przez bitwy i choroby korpusu ekspedycyjnego w Egipcie i Palestynie. Turcja, jak obecnie, była dla Anglii przychylna, przepuściła tedy przez Dardanelsko eskadrę rosyjską admirała Uszakowa.

Było wielkim sukcesem ówczesnej polityki brytyjskiej, że udało się jej pogodzić dwóch odwiecznych wrogów: Rosję i Turcję. Nie na długo zresztą . . .

Poczynania admirała rosyjskiego na morzu Śródziemnym zaczęły bowiem niepokoić nie tylko Sultana, ale najpierw Lorda Admiralicji, a potem rząd J. Kr. Mości. Zaczęło się to od zdobycia na Francuzach Korfu i okupowania wysp na zachodnim wybrzeżu Grecji. Potem Uszakow sięgnąć zaczął po "bratnią" Dalmację, a w końcu ustanowił w tej części morza Śródziemnomorskiego nowe państwo — Republikę Adryatycką — rzekomo samorządną, w istocie . . . lenno cara, którego on — Uszakow — był wielkorządcą.

## One and a half centuries ago on the Mediterranean

"History always repeats itself" said a certain French philosopher, and he was right. For even though two identical situations are unlikely to occur, geopolitical and especially geostrategic situations often recur in the course of centuries, creating the classic lessons of history. Woe to those who are blind and deaf to those lessons.

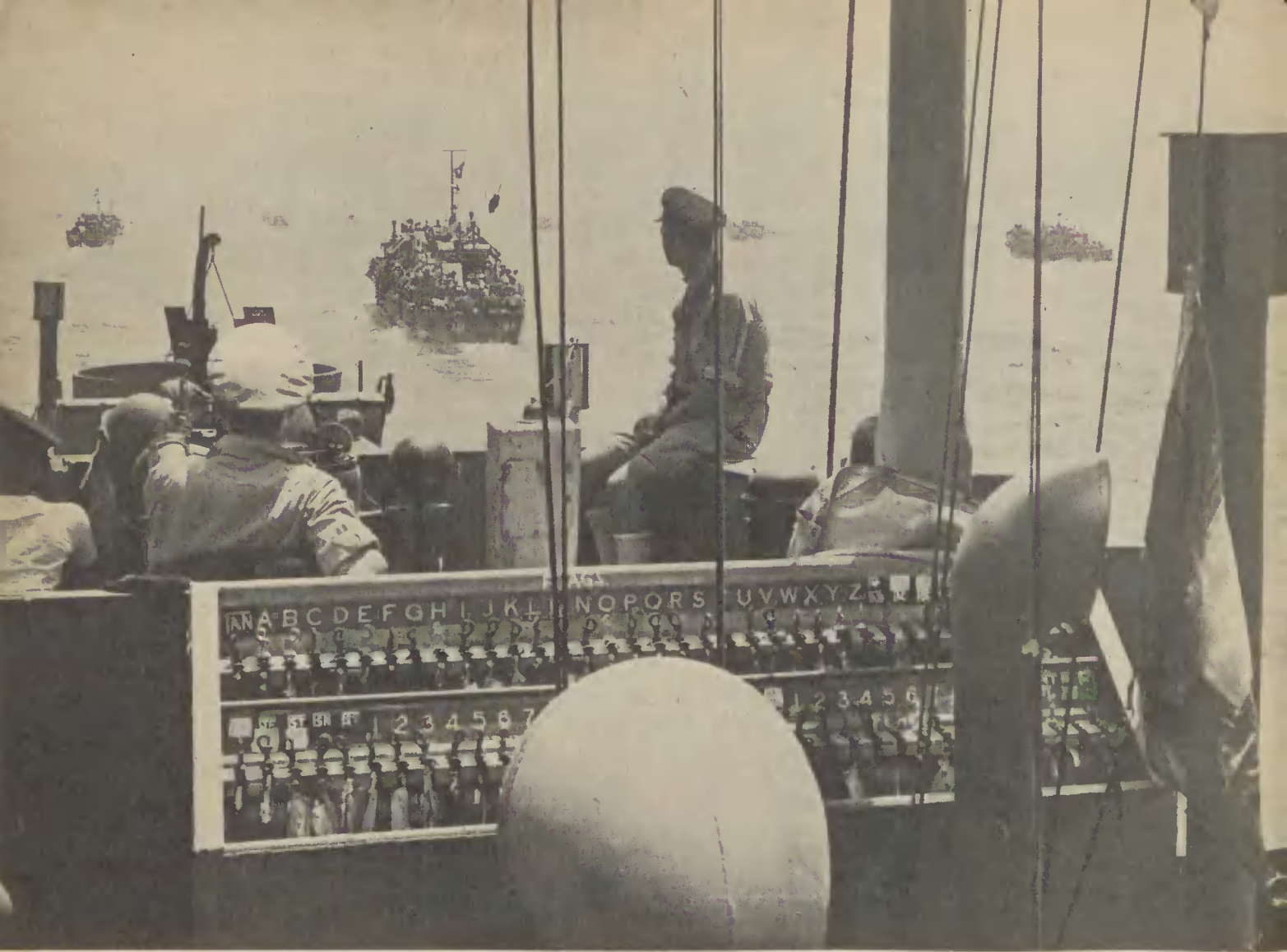
At this time, when memorable events are taking place in Maltese and Sicilian waters, the Tyrrhenian Sea, the Gulf of Taranto and various other parts of the Mediterranean, it would be as well to look backwards and call some of history's lessons to mind—those lessons which history taught us in those very waters 145 years ago, in 1798–1800, *i.e.*, directly after Nelson's victory over Bonaparte's fleet at Abukir.

The balance of power and political relations in Europe at that time may be compared, in some respects, to those of the present time, those, of course, different in dimension. The revolutionary and military state, endeavouring to introduce a "New Order," was France of the Revolution. Indeed, the Revolution had already been supplanted by Napoleon's military dictatorship, aiming at conquering the whole world.

Military France, with its social reforms, was opposed by a coalition of the "old world." It had passed through various phases, but at the moment of which we are writing its chief members were Britain, Russia and Austria. Prussia, defeated by Kellerman, was licking her wounds. Austria, of course, was being constantly beaten. Russia sent Korsakow to her assistance, and later Suworov. In the meanwhile Nelson destroyed the unfortunate Bruye's fleet at Abukir and cut off Bonaparte with the remains of his expeditionary force, decimated by illness and battle, in Egypt and Palestine. Turkey, as now, was favourably inclined towards Britain, and allowed Admiral Uszakow's Russian squadron to sail through the Dardanelles.

The great success of Britain's policy at that time lay in her being able to bring about an agreement between the two age-old enemies, Russia and Turkey. It was not for long, though . . .

The Russian admiral's activities in the Mediterranean began to make uneasy not only the Sultan but the Lords of the Admiralty, and then H.M. Government. It began with the seizing of Corfu from the French and the occupation of islands on the west coast of Greece. Then Uszakow began to reach out for "sister" Dalmatia, and finally set up a new State—the Adriatic Republic—in that part of the Mediterranean. It was alleged to be self-governing, but was really a mandate of the Czar's, of which he, Uszakow, was ruler.



W drodze na Sycylię. Wielkie barki inwazyjne Sojuszników opuszczają jeden z północno-afrykańskich portów, by zaatakować "europejską fortecę."  
Sicily bound. Allied landing barges leaving a North African port on their way to storm the "European Fortress."

Nie na tym konie. Podczas gdy Nelsonowi Lady Hamilton przeszkadzała w zdobywaniu Malty, której francuski garnizon, odcięty i pozbawiony wszelkiej pomocy, bronił się dzielnie, — Paweł I został Wielkim Mistrzem Zakonu Maltańskiego, wielkim admirałem i protektorem wyspy. Było to dość dziwne, jako że monarcha rosyjski nie był katolikiem, a Malta miała z Rosją tyle wspólnego, co Minorka, lub Korsyka.

Dla rządu J. Kr. Mości jasnym się stało, że sprzymierzeniec rosyjski prowadzi własną, niezależną politykę, której cele, dość ciemne zresztą, zaczynają przeświecać poprzez kulisy wydarzeń. Po prostu Rosja dąży do wyjścia na morze Śródziemne, do opanowania Balkanów i Adryatyku, do podporządkowania sobie tamtejszych narodów słowiańskich, jednym słowem do wskrzeszenia imperium Carogrodzkiego w znacznie większej i silniejszej formie. Malta miała być "na razie" zachodnim kresem tej ekspansji.

Przyznać trzeba, że admirał Uszakow był nie tylko dobrym marynarzem, ale i zdolnym administratorem. Stosunkowo szczupłymi siłami (12-15 okrętów, około 6-7 tysięcy ludzi) dokonał licznych podbojów, zorganizował oddziały i flotyle partyzanckie i stale — mimo wykruszania się jego pierwotnej eskadry — rósł w siłę. Równocześnie zaś szykowano w Petersburgu drugą eskadrę, która tym razem miała się doń dołączyć przez Gibraltar.

Nic też dziwnego, że Nelson 6 września 1799 pisał: "The

And that was not all. While Lady Hamilton was hindering Nelson from taking Malta, the French garrison of which, cut off and deprived of all assistance, was defending itself bravely, Paul I became Grand Master of the Knights of Malta and great admiral and protector of the island. It was strange enough, for the Russian monarch was not a Catholic, and Malta had no more in common with Russia than had Minorca or Corsica.

It became clear to H.M. Government that their Russian ally was carrying out his own independent policy, glimpses of whose aims began to be visible, though somewhat dimly, through the curtain of events. Russia was trying to emerge into the Mediterranean to rule the Balkans and Adriatic and to subject to herself the Slav nations there—in a word, to restore the old Czargrod empire in considerably greater and stronger dimensions. Malta was to be "for the moment" the western boundary of that expansion.

It must be admitted that Admiral Ushakov was not only a good seaman, but also a good administrator. With relatively small forces (12-15 ships and about 6,000-7,000 men) he made numerous conquests, organised partisan detachments and flotillas and increased his force continuously, despite the fact that his original squadron crumbled away. Simultaneously a second squadron, which was to sail round by way of Gibraltar to join up with it, was being drawn up in St. Petersburg.

It is no wonder, then, that on 6th September, 1799, Nelson wrote:

*Russian Admiral has a polished outside, but the bear is close to the skin. He is jealous of our influences and thinks whatever is proposed, that we are at the bottom . . .*

Tymczasem królewska rodzina neapolitańska uciekla na Sycylię na okręcie Nelsona, zabierając oczywiście Lady Hamilton. Zaczęły się "delicje Palermo," poczem Nelson znacznie więcej troszczył się o przywrócenie tronu Ferdynandowi i Karolinie niż o blokadę Malty i Egiptu. W rezultacie Bonaparte na fregacie "Muiron" powrócił do Francji, a surowy Lord Keith odwołał zbyt romantycznego admirała do Anglii, udzieliwszy mu nagany s łubhowej.

Tymniemniej Rosjanie byli już w Neapolu, skąd Uszakow wysłał kuriera do Szwajcarii. Podobno armia Suworowa miała, po wypędzeniu Francuzów, jeden ze swych korpusów rzucić na południe. Połączenie się sił lądowych i morskich cara w basenie śródziemnomorskim zagrażało poważnie interesom Anglii. Sprzymierzeniec stawał się niemal równie groźny jak wróg.

Nelson przed swoim odwołaniem do Anglii, zdołał jeszcze reintronizować Ferdynanda w Neapolu i powiesić nieszczonego Carraciola — liberalnego admirała floty obojga Sycylii. Potem wkroczył już Keith i sprawy potoczyły się inaczej.

Mimo, że korpus Championet'a, z Kniaziewiczem w przedniej straży, opanował znów Neapol, mimo, że austriacki generał Mack poniósł sromotną klęskę ("Francuz z Polakiem zjedli makarony z makiem"), mimo, że kontynent europejski w coraz większym stopniu stawał się domeną wrogów Wielkiej Brytanii, — mimo to, panowanie na morzu zapewniło tej właśnie Wielkiej Brytanii ostatecznie zwycięstwo.

W okresie, o którym piszemy, brzegi basenu śródziemnomorskiego znajdowały się prawie całkowicie we władaniu przeciwników Anglii. A sojusznicy bądź ponosili klęski, jak Austria, bądź byli . . . raczej uciążliwi, jak Rosja. Jednak Lord Keith potrafił uporać się z jednymi i drugimi. Sycylia, Malta, Minorka, Sardynia zostały bądź zajęte, bądź nieszkodliwione, a Gibraltar umocniony nie do zdobycia. Nie upłynęło roku, jak stało się jasnym, że W. Brytania niepodzielnie panuje na wodach Śródziemnomorza, a w pięć lat później Nelson pod Trafalgarem zapewnił swej ojczyźnie ostateczne panowanie na morzach, do dziś będące jej udziałem.

Okręty Uszakowa, pozbawione baz i pomocy, wykruszyły się szybko. Niektóre zmuszały w portach Hiszpanii i Portugalii. Inne zawinęły do Anglii skąd, dziwnym trafem, nie potrafiły już wypłynąć do Rosji, Turcja nie przepuściła dalszych przez Dardanely, a eskadra bałtycka nie zdołała odpłynąć na Zachód uwikłana w akcję przeciw Szwecji. Z chwilą gdy hr. Pahlen zamordował cara Pawła, jego następcą — Aleksander — zaprzęstał z konieczności śnieć o Śródziemnomorzu. Uszakow popadł w niełaskę, a Republika Jońska skończyła swój krótki żywot.

## 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 :  
AVENue 5361 (4 lines)

Telegrams :  
"Interknit, Stock, London"



Ważną rolę w walkach o Sycylię odegrał zdobyty w dniu 18 sierpnia b.r. port w Messynie, ze swym promem kolejowym, łączącym wyspę z lądem włoskim. Na zdjęciu : Messyna, widziana z powietrza, po jednym z licznych nalotów Sojuszników. The ferry port of Messina, Sicilian key port, after an air raid by Allied Air Forces. The town was occupied on August 18th.

*"The Russian Admiral has a polished outside, but the bear is close to the skin. He is jealous of our influence and thinks whatever is proposed, that we are at the bottom . . ."*

In the meanwhile the Neapolitan Royal family, and, of course, Lady Hamilton, had fled to Sicily on board Nelson's ship. The "delights of Palermo" began, during which Nelson devoted much more attention to restoring their kingdom to Ferdinand and Carolina than to blockading Egypt and Malta. Consequently Bonaparte was able to return to France on board the frigate "Muiron," and the stern Lord Keith gave the too romantic admiral official censure and recalled him to England.

However, the Russians were already in Naples, whence Uszakow had sent a courier to Switzerland. After the French had been driven out, one of Suworov's corps was to be sent southwards. The linking up of the Czar's army and naval forces in the Mediterranean endangered British interests. The ally became nearly as threatening as the enemy.

Before Nelson returned to Britain he had succeeded in settling Ferdinand back on his throne in Naples and hanging the unfortunate Carraciola, the liberal admiral of the Sicilian fleet. Afterwards Keith intervened and matters took another turn.

However, in spite of the fact that Championet's corps, with Kniaziewicz in the van, had taken Naples again, in spite of the Austrian general Mack's ignominious defeat, and in spite of the European continent having fallen increasingly under the sway of Great Britain's enemies—despite all this, Great Britain's mastery of the seas ensured her ultimate victory.

At the time of which we are writing the Mediterranean coasts were practically entirely under the control of Britain's enemies, and her allies were either suffering defeats, like Austria, or being rather a hindrance than a help, like Russia, yet Lord Keith managed to cope with both. Sicily, Malta, Minorea and Sardinia were either occupied or rendered harmless and Gibraltar was strengthened until it was absolutely impregnable. Before a year had passed it became clear that Great Britain was in undivided control of the Mediterranean, and Nelson's victory at Trafalgar five years later gave his country the mastery of the seas which she has retained to this day.

Uszakow's naval forces, deprived of bases and help, quickly melted away. Some rotted in the ports of Spain and Portugal, others made for British ports, from which, by strange chance, they were no longer able to voyage back to Russia. Turkey allowed no more Russian vessels to pass through the Dardanelles, and the Baltic squadron, involved in action against Sweden, was unable to sail westwards. From the moment when Czar Paul was murdered by Count Pahlen, his successor, Alexander, was forced to give up any dreams of the Mediterranean. Uszakow fell into



U sycylijskich wybrzeży. Jedni żołnierze wyładowują z barek inwazyjnych lżejszy materiał wojenny, inni przygotowują nabrzeża do lądowania ciężkiego sprzętu.  
Landings in Sicily. Picture taken just after dawn on July 10th, of men up to the waist in water, unloading stores. Meanwhile others prepare the beach for heavy traffic.

Dziś na tych samych wodach dzięki panowaniu sprzymierzonych na morzu, rozgrywają się inne, doniosłe wydarzenia. Znow biorą w nich udział Polacy, tym razem po stronie brytyjskiej. I to nie tylko jak Dąbrowski i Kniaziewicz na lądzie, lecz właśnie w obu decydujących dziedzinach: na morzu i w powietrzu.

**Argo.**

disfavour and the short-lived Ionian Republic came to a close.

To-day, thanks to the Allies' mastery of the seas, other important events are being played out in those waters. Once again Poles are taking part in them, this time on the British side, and not only on land, like Dąbrowski and Kniaziewicz, but in those very decisive spheres, on the seas and in the air.

**Argo.**

## POWRÓT

Od rana pada deszcz. Zakryte spoistą powłoką chmur niebo przybiera szarą barwę stali. Utrzymująca się mgła rozmazuje krajobrazy. W powietrzu czuć wilgoć. Podmuchy wiatru siekają twarz tysiącem drobniuteńkich deszczowych kropelek. Błoto. Kałużo wody. Brak nawet nadziei na poprawę pogody. Wręcz przeciwnie, wszystko przemawiać się zdaje na naszą niekorzyść.

Lato. Sobotą, dziesiątego lipca — widnieje na otwartym przede mną kalendarzu. Jesień. Okropnie smutna w swej melancholii, jesień panuje niepodzielnie poza oknami koszar. Kroplami swej wilgoci wdziera się w serce. Gęsta mgła wspomnień otula umysły.

Miasto portowe na południowym wybrzeżu Wielkiej Brytanii — Plymouth — tętni swym normalnym, codziennym życiem. Granatowe mundury marynarzy, szary błękit ubrań lotników,

## RETURN

Rain has been falling since morning. The sky, steel grey, is covered with a thick blanket of low cloud. The landscape is veiled in greyness and one can feel the dampness in the air. Gusts of wind whip thousands of tiny raindrops in our faces. The ground is muddy, covered with puddles. Nor is there any hope of the weather improving. On the contrary, everything seems to be to our disadvantage.

Summer, Saturday, 10th July, I read on the calendar before me. More like autumn. Autumn, terribly sad in its melancholy, holds sway outside the barrack windows. The drops of its dampness seem to penetrate into our hearts and our thoughts are enveloped in a thick mist of memories . . .

The life of the port on Britain's south-west coast, Plymouth, is going on as usual. Navy blue uniforms of sailors, lighter blue

zieleń battledressów armii stanowi koloryt mozaiki ulic. Jest wojna...Czwarty jej rok zbliża się ku końcowi. Popołudnie. Koniec pracy w fabrykach, stoczniach, urzędach. Na ulicach pojawiają się cywilne postacie. Sylwetki robotników, robotnic mieszają się z mundurami wojska.

Zegary z wież kościelnych biją miarowo szóstą. Chmury przeredzają się. Pojawia się błękit nieba. Promienie słońca oświetlają nieśmiertelną chwałę miasta — ruiny, ślizgają się po dachach domów, osuszają drogi, place, odbijają się w stali bagnatów maszerującej kompanii honorowej, a złotem tkane napisy — "Marynarka Wojenna" — na czapkach idących marynarzy ożywiają się zdają pod ich technieniem.

Kompania zatrzymuje się na molo — frontem do wyjścia z portu. Po chwili na prawym jej skrzydle ustawia się orkiestra brytyjskiej piechoty morskiej w historycznych mundurach, na lewym kompania honorowa marynarzy angielskich. Prasa, radio, operatorzy filmowi, fotografowie są na stanowiskach. Słońce osusza błoto. Od morza wieje wiatr. Z nagrzananej ziemi podnosi się para.

W miejscu przeznaczonym na delegacje widać przedstawicieli trzech sił zbrojnych Rzeczypospolitej. Słychać komendę — "baczność." Oddziały prezentują broń. General dywizji Kukiel w towarzystwie ministra Kota, Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej wice-admirała Świrskiego, gen. Dembińskiego jako przedstawiciela Pana Prezydenta i szeregu wyższych oficerów armii, marynarki i lotnictwa odbiera raport od dowódcy kompanii honorowej. Przegląd oddziałów.

Władze Wielkiej Brytanii reprezentowane są przez Admiral of the Fleet Sir Charles Forbes— Commander-in-Chief Plymouth, zastępcę Lorda Mayora, Dowódcę Grupy Lotnictwa i wielu innych, którzy wzięciem udziału w żałobnych uroczystościach podkreślają, że strata, jaką poniosła Polska, pokryła równocześnie i ich kirem żaloby.

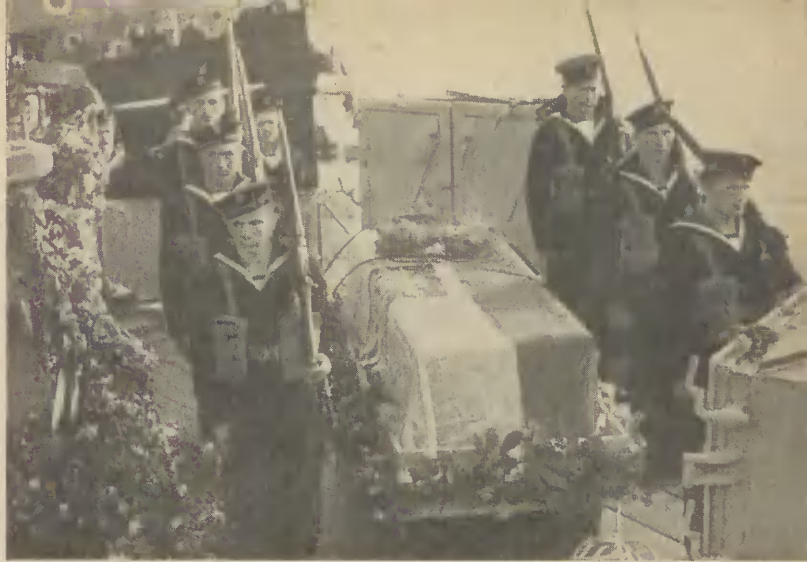
Od strony morza idą trzy kontrtorpedowce. Dwa pod brytyjską banderą tworzą eskortę. Na rejach ich podniesione do pół masztu biało-czerwone polskie bandery. Załogi stoją w zbiórkach na pokładzie. W środku pomiędzy nimi idzie O.R.P. "Orkan." Eskorta płynie w głąb portu. Mijając polski kontrtorpedowiec, salutują go świstem trapowym . . .

"Orkan" podchodzi do mola. Oddziały zamierają w bezruchu. Cisza. Słychać tylko padające z pomostu rozkazy, syk pary i cichy warkot filmowych aparatów . . . Podano trap . . .

Na śródokręciu, pod działem przeciw-lotniczym, leży trumna spowita narodową banderą. Oficerowie lotnictwa, marynarki, armii oraz przedstawiciele społeczeństwa cywilnego trzymają straż. Na posterunku sześciu marynarzy zniemomiałych w majestacie Wielkości i Śmierci. Okręt documował do mola. Widać poważne jakby wyryte z granitu twarze każdego z członków załogi "Orkana." Im przypadł zaszczyt przywiezienia zwłok ś.p. generała Sikorskiego do Anglii. Pierwszy etap skończony . . .

General Sikorski w przyjacielskiej rozmowie z marynarzami jednego z okrętów wojennych Rzeczypospolitej.

General Sikorski chatting to men of the Polish Navy.



Straż przy trumnie na O.R.P. "Orkan."  
Keeping guard beside the coffin on board O.R.P. "Orkan."

of airmen and khaki battledress of soldiers make up the colourful pattern of its streets. Wartime! The fourth year of war is drawing to its close. Afternoon. Work ends in the factories, shipyards and offices, and civilians begin to throng the streets. The figures of working men and women mix with the uniforms. The church clocks strike six, with measured tone. The clouds begin to lift and glimpses of blue sky can be seen. The sun's rays light up the ruins—the immortal glory of the town—shines on the wet roofs, dries the roads and squares and glitters on the fixed bayonets of the guard of honour; the golden lettering on the marching sailors' caps, "Marynarka Wojenna," seems to take on new meaning from their life.

The company halts on the pier, facing the entrance to the harbour. A moment later the band of H.M. Marines, in their historic uniforms, takes up its position on their right, and on their left a guard of honour of bluejackets. The press, radio men, film operators and photographers are in their places. The sun dries up the last of the wetness. The wind blows from the sea. Steam rises from the warmed earth.

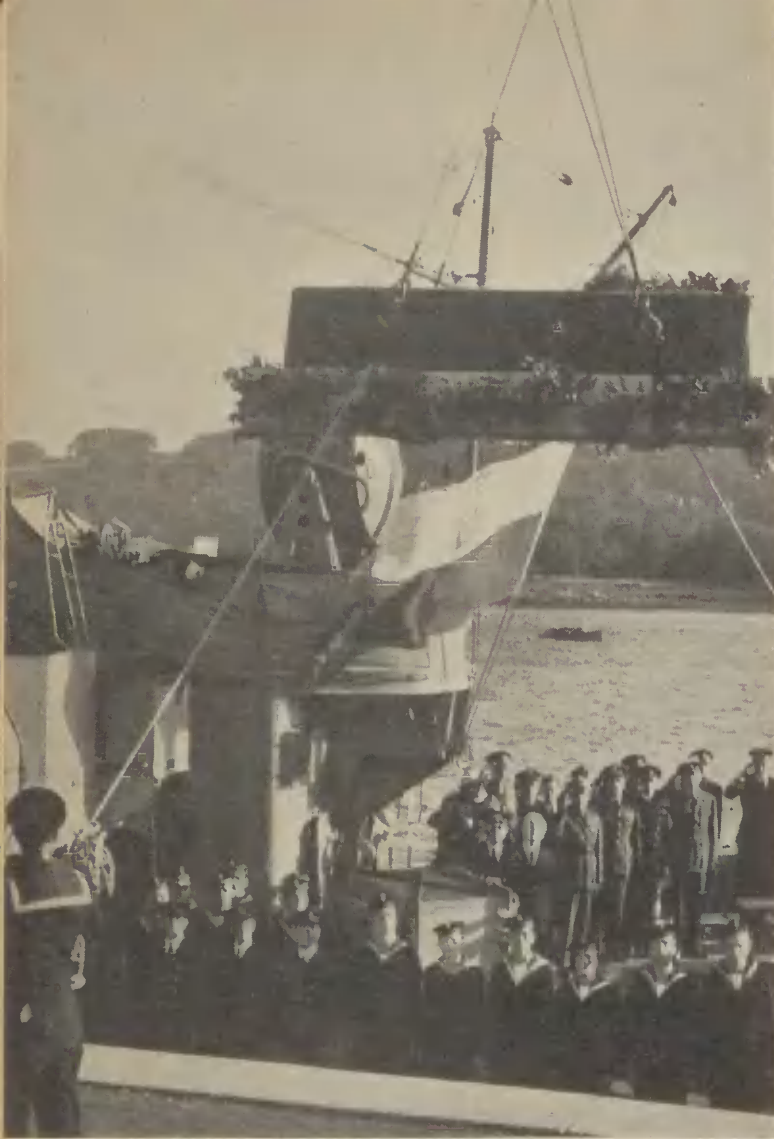
In the places appointed can be seen detachments representing the three branches of the Polish forces. The command "Attention" rings out. The detachments present arms. General Kukiel, accompanied by Minister Kot, Vice-Admiral Świrski, the C.-in-C. of the Polish Navy, General Dembiński representing the President of Poland, and a number of high naval, army and air force officers receive the report from the officer commanding the guard of honour. An inspection is held.

The British authorities are represented by Admiral of the Fleet Sir Charles Forbes, C.-in-C. Plymouth, the deputy Lord Mayor, the commander of an R.A.F. group, and many others who show by taking part that they also mourn Poland's loss.

Three destroyers approach the harbour. Two, flying the White Ensign, form the escort. At their yards the white-red flag of Poland flies at half-mast. Their crews stand grouped on deck. Between them sails O.R.P. "Orkan." The escort enters the harbour. On passing the Polish destroyer they salute her with a whistled signal.

"Orkan" puts in to the pier. The detachments remain motionless. Silence. Only the orders given from the bridge, the hiss of steam and the quiet clicking of film cameras can be heard . . . A signal is given . . .

Amidships, under the A.A. gun, lies the coffin, covered with the Polish flag. Army, naval and air force officers and civilian representatives keep guard. Six seamen form the guard of honour, motionless in the majesty of Greatness and Death. The ship is fastened to the pier with hawsers. The serious face of



Trumna przenoszona z okrętu na ląd w Plymouth.  
The coffin being carried ashore at Plymouth.

Kto wie, czy właśnie O.R.P. "Orkan" nie będzie kontynuował swej żałobnej podróży za parę miesięcy może, może za rok, wioząc ciało naczelnego wodza do odzyskanej Polski . . .

Nam marynarzom brzmi jeszcze w uszach słowa ś.p. gen. Sikorskiego, gdy po raz ostatni przemawiał do nas 10 lutego, w dzień święta Marynarki Wojennej, a więc pięć miesięcy temu :—

*"Dowódcy Okrętów Wojennych, Artylerzyści i Torpedyści, Motorzyści, Maszyniści i Elektrykarze, Sygnaliści, Radiotelegrafici i Sternicy oraz wszyscy Marynarze Polscy. Zuracam 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 zmiążyć wszystko stopa okrutnego najeźdźcy depcze od trzech i pół lat ziemię Polskie. Rzeczypospolita wystawiona jest na niebezpieczeństwa, niemające równych w przeszłości. Naród Polski atoli wytrzyma je . . ."*

Po trapię wchodzą na okręt przedstawiciele Rządu R.P. oraz wojska i marynarki polskiej i brytyjskiej. Gen. Kukiel, min. Kot i adm. Świrski stają przed trumną. Chwila najbardziej wzruszająca w całej uroczystości. Najbliżsi współpracownicy Jego, z którymi tworzył siły zbrojne na obczyźnie, z którymi planował pokój i którzy wraz z Nim marzyli o powrocie do kraju, trwając u boku Jego z niezłomną wiarą w zwycięstwo, teraz witają Go. Wraca po jednej ze swych najdłuższych podróży. Podróż, która, niezbadanymi wyrokami Opatrzności, stała się ostatnią.

each man of "Orkan's" crew may be seen, as though hewn out of stone. To them has fallen the honour of bearing the remains of General Sikorski to Great Britain. The first stage of the journey is completed . . . Who knows whether, later on, perhaps after a few months, perhaps a year, that same ship may not continue her funeral voyage and bear Sikorski's body back to liberated Poland . . .

We seamen still hear ringing in our ears General Sikorski's last words to us, spoken on Polish Naval Day, 10th February, five months ago :

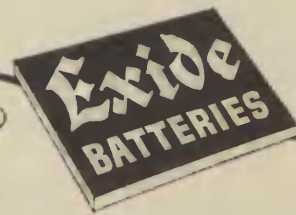
*"Commanders of naval vessels, gunners and torpedists, engineers, mechanics and electricians, signallers, radio-telegraphists and steersmen, and all Polish sailors: I send you, on your Navy day, solemn greetings.*

*"It may be that this will be your last Navy Day before the joyful return to Gdynia, Oksywie, Hel and Gdansk.*

*"The heel of the cruel invader, endeavouring to crush everything, has trampled Polish soil for 3½ years. The Republic is exposed to danger such as has never been equalled in the past. Nevertheless, the Polish nation is holding fast . . ."*

At a signal the representatives of the Polish Government, the Army and the British and Polish Navies go on board. General Kukiel, Minister Kot and Admiral Świrski stand before the coffin. It is the most moving moment in the whole ceremony. Those who worked with him most closely, with whom he built up the Armed Forces in exile, with whom he planned the peace, and who dreamed with him of the return to Poland, standing beside him in unbroken faith in victory, now greet him. He is returning from one of his longest journeys, a journey which, through the inscrutable will of Providence, was his last.

Światowej sławy  
baterje do starterów  
i swiateł  
samochodowych



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



Jest odpływ. Niska woda. Ponad molo wystaje tylko pomost okrętu, wieża działowa, komin i nadbudówka rufowa. Dźwig przeniesie trumnę na ląd. Złożono stropy. Orkiestra grać zaczyna hymn narodowy. Trumnę kran podnosi z pokładu i wolno przenosi na ląd. Marynarze wynoszą z okrętu przybyłe z Gibraltaru wieńce. Dźwięki "Jeszcze Polska" mieszają się z poświstem wiatru. Wzrok wszystkich spoczywa na trumnie. Myśl ucieka do tych chwil, gdy General był z nami i wśród nas. Wciąż jeszcze trudno pogodzić się ze świadomością, że nie zobaczymy Go więcej. Że okrutny los dotknął nas jeszcze raz tak bolesnym doświadczeniem.

Marynarze podnoszą trumnę i ustawiają ją na lawecie armatniej.

W imieniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej gen. Dembiński składa wiązkę kwiatów. Orkiestra zaczyna grać Marsza Żałobnego Chopina. Kondukt rusza. Marynarze ciągną lawetę poprzedzani przez delegacje noszące wieńce. Wszystkie o narodowych barwach. Od Marynarki Wojennej, od poszczególnych Dywizjonów Lotniczych i wiele innych, część których stanowią przywiezione z Gibraltaru. Za trumną idą gen. Kukiel, min. Kot, Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, a za nimi reszta. Po obu stronach przesuwającego się pogrzebu stoi szpaler marynarzy. Kompanie honorowe prezentują broń . . .

O dziesięć metrów od mola, do którego przycumował O.R.P. "Orkan," stoi wagon. Kondukt przybliża się doń i po chwili staje. Silne marynarskie dłonie podnoszą trumnę. Oficerowie salutują — trumna znika w mrocznym wnętrzu. Słońce chowa się po za chmurami. Wagon za chwilę ruszy . . .

\* \* \*

Dnia 16 lipca doczesne zwłoki Generala Sikorskiego zostały pochowane czasowo, na okres trwania wojny, pomiędzy mogiłami poległych lotników polskich, na ementarzu w Newark.

### Eryk Sopoćko.

\* \* \*

O.R.P. "Orkan" jest najmłodszym, choć i najsilniej uzbrojonym z polskich kontrtorpedowców. Wszedł na służbę z końcem roku ubiegłego, a już zdolał wykonać szereg ważnych zadań bojowych. Eskortował konwoje do Rosji, uganiał się po Atlantyku za korsarzami niemieckimi. Eskortował także króla Jerzego VI w czasie inspekcji brytyjskiej floty macierzystej i strażował na drodze królewskiego przelotu do Afryki.

Ostatnio przypadł "Orkanowi" ważny, choć smutny obowiązek: sprowadzenie do Anglii trumny ze zwłokami Naczelnego Wodza. Na pokładzie okrętu polskiego — symbolizującego wolne i suwerenne terytorium Rzeczypospolitej — spoczęły zwłoki gen. Sikorskiego. Szybko, troskliwie i bezpiecznie przewiózł je "Orkan" do jednego z portów brytyjskich.

I mimowoli przychodzi do głowy myśl bolesna: gdyby Naczelną Wódz powierzył swoją osobę "Orkanowi," to może Polska nie poniosłaby tak bardzo dotkliwej straty.

W sobotę 10 lipca "Orkan" przybył do portu, eskortowany przez dwa kontrtorpedowce angielskie. Marynarki polska i brytyjska oddały Wodzowi Naczelnemu i premierowi polskiemu ostatnie honory. Na lawecie, ciągniętej przez polskich marynarzy, trumna, wśród szpaleru honorowego, przewieziona została na dworzec.

Wśród wielu dowodów sympatii i współczucia, otrzymanych przez Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, wysuwają się na czoło kondolencje Pierwszego Lorda Admiralicji Alexandra, Pierwszego Lorda Morskiego Admirala Floty Dudley-Pounda, dowódców Flot Sprzymierzonych itd. Ale może najbardziej wzruszający jest list jednego z młodszych oficerów Marynarki Brytyjskiej, w stopniu kapitana, co uprzednio służył w charakterze oficera łącznikowego na okrętach polskich. Oto słowa jego listu do wice-admirala Świrskiego:

*"Zaszczytem dla mnie było, że moja służba związana została z Waszą w bitwach i pływaniach przez prawie cztery lata. Nasz zachwyt dla dzielności Polaków, a w szczególności dla Polskiej Marynarki Wojennej, którą Pan, Panie Admirale, dowodzi, przeszedł wszelkie granice. Począwszy od ponurych dni września 1939,*

*It is low tide. Only the bridge, gun turrets, smoke stacks and stern are visible above the pier. A crane is to transfer the coffin to land. Blocks are laid ready. The band plays the National Anthem. The coffin is raised from the deck and swung slowly over to land. The sailors carry ashore the wreaths brought from Gibraltar. The strains of "Jeszcze Polska . . ." are carried away on the wind. All eyes rest on the coffin and thoughts turn back to the time when General Sikorski was alive and among us. It is still difficult to realise that we shall never see him again—that cruel fate has given us yet another painful blow.*

*Sailors lift the coffin and place it on a gun-carriage.*

*General Dembinski lays a wreath of flowers on behalf of the President. The band strikes up Chopin's Funeral March. The procession moves forward. The gun-carriage is drawn by sailors, preceded by a detachment carrying the wreaths, all in the Polish national colours. Wreaths from the Polish Navy, from various Air Force squadrons, and also many others, some of them brought from Gibraltar.*

*General Kukiel, Minister Kot and the C.-in-C. of the Polish Navy follow the coffin, and behind them the others. The procession moves forward between ranks of sailors. The guard of honour presents arms . . .*

*Ten yards from the pier where lies the "Orkan" stands a railway coach. The procession approaches it, then stops for a moment. Sailors' strong hands raise the coffin. The officers salute, and the coffin disappears into the dark coach. Clouds pass over the sun.*

*The train moves out . . .*

\* \* \*

On 16th July, the mortal remains of General Sikorski were interred temporarily, for the duration of the war, between the graves of fallen Polish airmen, in the cemetery at Newark.

### Eryk Sopoćko.

\* \* \*

The youngest, but the most strongly armed Polish destroyer is the O.R.P. "Orkan." She was commissioned at the end of last year and has already carried out a number of important operations. She has escorted convoys to Russia and hunted German U-boat pirates in the Atlantic. She also escorted King George VI during his inspection of the British Home Fleet and guarded the route over which His Majesty flew to Africa.

Recently it fell to the "Orkan" to carry out the important but sad task of bringing the coffin of General Sikorski back to England. It was laid on the deck of the Polish vessel, symbolising the free and sovereign territory of the Republic, and was borne quickly, carefully and safely back to a British port, and one cannot help being struck by the sorrowful thought that perhaps if the Commander-in-Chief had entrusted himself to the "Orkan," then Poland would not have suffered such a terrible loss.

On Saturday, 10th July, accompanied by two British destroyers, "Orkan" reached port. The Polish and British Navies gave the Polish Commander-in-Chief and Prime Minister the last honours. The coffin was placed on a gun-carriage and drawn by Polish sailors, between the ranks of a guard of honour, to the station.

Among the many proofs of sympathy received by the C.-in-C. of the Polish Navy were condolences received from the First Lord of the Admiralty, Alexander, the First Sea Lord Admiral of the Fleet, Sir Dudley Pound, the Commanders of the Allied Fleets, etc., but perhaps the most moving tribute of all is a letter from a Captain in the Royal Navy who served formerly as liaison officer on board the Polish vessels. Here is his letter to Vice-Admiral Świrski:—

*"It was an honour for me to have had my duty linked with yours in the battles and voyages of nearly four years. Our admiration for the bravery of the Poles, especially of the Polish Navy which you command, passes all bounds. Since the gloomy days of September, 1939, when your destroyers and submarines made their*

kiedy Pańskie kontrtorpedowce i okręty podwodne dokonały wielkopomnego przejścia do brzegów Anglii, nasz podziw dla Was powiększał się stale, dzięki współpracy w obowiązkach i hołdowaniu wspólnym ideałom. Aż wreszcie stworzył szczerą braterstwo broni.

“To też czujemy, że Wasza strata jest naszą stratą. I wiemy, że spuścizna duchowa po Generale, jego odwaga i jego umysł wodza — będą zawsze z nami.

“Nadechodzi okres chwaly, na końcu którego jaśnieją wielkie zmiany. Ale sława doprowadzenia swych wojsk z powrotem do Polski nie została dana Generalowi. Możemy jednak być pewni, że Jego śmierć jest tylko przejściem od faktu obecności fizycznej, do natchnienia, wypływającego dla nas wszystkich z nieśmiertelności Jego ducha.”

## W Stoczni i na ss. “Borysław”

(Korespondencja własna)

Przyjechaliśmy tu na poświęcenia i podniesienie bandery na nowym polskim statku handlowym.

Ażeby jednak nie marnować czasu — a mieliśmy całe przedpołudnie wolne — poszliśmy zwiedzić jedną z miejscowych stoczni, która — dodajmy — zapisała się już dodatnio w rozbudowie polskiej marynarki handlowej . . .

Atmosfera wielkiej stoczni zawsze ma w sobie coś podniecającego. Już samo znalezienie się wśród wielkich kadłubów statków w stanie powstawania, w ciasnocie rusztowań i zabudowań wyrastających jeszcze jakoś bardziej ponad ich rzeczywiste wymiary, działa podniecająco na wyobraźnię przybysza z zewnątrz. A stuk mechanicznych młotów, jazgot dźwigów, szezegół żelaza i dziesiątki innych hałasów, zmieszanych w nowoczesną symfonię pracy — czyni wrażenie jakiegoś podniecającego pośpiechu. Jest to oczywiście tylko pierwsze i powierzchowne wrażenie . . .

Kiedy zaś otrząśniemy się z tego pierwszego wrażenia, pod wpływem bogactwa stoczni, na której buduje się liczne statki i okręty najróżniejszych typów — rodzą się myśli zachłanne: “Ach, czemuż ta stocznia nie jest tak u nas, w Gdyni” oraz “żeby też tak te wszystkie statki — pod polską banderą.”

Tak — zapewne — przydałyby się. Bo chociaż jesteśmy tu z racji podniesienia bandery na nowym polskim statku i chociaż wkrótce mają nam przybyć dwa dalsze — wciąż jednak jesteśmy tak bardzo w tyle w porównaniu z naszymi planami i potrzebami.

Ustaliliśmy, że dla naszych potrzeb gospodarczych, dla przewożenia pod własną banderą chociażby 40-50% naszych obrotów morskich, musimy osiągnąć tonaż 850.000 GRT. Według przedwojennych planów, to właśnie w 1943 roku mieliśmy dojść do 650.000 GRT. A tymczasem, chociaż przybývają nam od czasu do czasu nowe statki, to przecież stanowią one jedynie wyrównanie ponoszonych strat.

Biorąc pod uwagę statki zatopione na początku wojny na wodach polskich — nawet nie wyrównaliśmy jeszcze tych strat. I nie tylko nie możemy osiągnąć tonażu, jaki posiadaliśmy biorąc pod uwagę chociażby tylko statki będące w budowie w chwili wybuchu wojny, ale dysponujemy tonażem mniejszym nawet niż w 1939 r. Obserwując pracę polskiej marynarki handlowej niewtajemniczony cudzoziemiec poprostu nie uwierzyłby jak niewielka jest ona liczebnie i zrozumiałby, że osiągnięte wyniki zawdzięcza ona jedynie wspaniałej i niezmordowanej pracy kapitanów, oficerów i załóg . . .

Patrząc na dziesiątki statków, budujących się w stoczniach nie możemy się więc opędzić myśli, jak bardzo one by się nam przydały. Zarówno, by zaraz nazajutrz go kapitulacji Niemiec wieźć żywność do Polski pod polską banderą, jak i potem, gdy nie tylko będziemy odbudowywać i zaopatrywać Polskę, ale nadto, gdy całej Środkowej Europie swymi transportowymi

memorable passage to the coasts of Britain, our admiration for you has increased constantly, thanks to co-operation in the service and in respect of our common ideals, until finally a true brotherhood-in-arms has been formed.

“We feel, therefore, that your loss is our loss. We know, too, that the General's spiritual legacy, his courage and his spirit of leadership, will be with us always.

“A time of glory is approaching, at the end of which shine great changes. But the glory of leading his armies back to Poland was not given to General Sikorski. We may be certain, however, that his death is only a transition from the physical being to the inspiration coming from the immortality of his soul, which will influence us all.”

## The New Polish Cargo Ship ss. “Boryslaw”

(From our Special Correspondent.)

We were visiting a certain port in order to attend the ceremony of blessing and hoisting the flag on a new Polish merchant ship.

The whole morning was free, so to avoid wasting our time we went to see one of the local shipyards, which, we may add, has already made a large contribution towards the enlargement of the Polish Merchant Navy . . .

There is always something unusually exciting in the atmosphere of a large shipyard. Just to be among the vast hulls of ships in the course of construction, to make one's way between dense scaffoldings and among building work which seems higher than it really is, has an exciting effect on the imagination of somebody from outside. The noise of mechanical hammers, the rattle of cranes and the jangle of iron and scores of other sounds intermingled in the symphony of modern labour somehow give the impression of exacting haste.

However, these are, of course, only the first superficial impressions. When, influenced by the wealth of the shipyard, where several merchant and naval vessels of the most varied types are under construction, we begin to throw them off, and our minds are filled with eager thoughts, such as: “Ah, why can't our shipyards in Gdynia be like this,” or “If only all these ships were under the Polish ensign!”

It certainly would be fine if it were so, for although we were there to see the flag hoisted on a new Polish merchant ship, and although in a short time we were to receive another two, we are still far from being up to our plans and requirements.

It has been decided that if our economic needs are to be covered and if even 40% to 50% of our sea trade is to be carried under the Polish flag, we must acquire a Merchant Navy of at least 850,000 G.R.T. According to pre-war plans, we were to have reached the 650,000 G.R.T. figure by this year, 1943, and yet, even though we get new ships from time to time, they only go to make up for our losses. If the ships torpedoed in Polish waters at the beginning of the war are taken into consideration as well, the new vessels received do not even replace the losses. Thus not only are we unable to reach the tonnage figure we should have possessed to-day, even if we only take into consideration ships which were in the course of construction at the outbreak of war, but we have at our disposal even less tonnage than we had in 1939. A foreigner unacquainted with the facts, who had observed the work of the Polish Merchant Navy, simply would not believe how small it is numerically and would think that the results it has achieved were due solely to the splendid and tireless efforts of masters, officers and men.

When we look at the scores of ships being built in the shipyards we cannot avoid thinking how well we could do with them, both in order to transport food to Poland in Polish ships

możliwościami służyć będziemy w dziele odbudowy do pokojowego życia.

Jeśli ludzkość ma się otrząsnąć z niedostatku, nędzy i głodu, jej jutro musi być dniem nie tylko powszechnego pokoju, ale i wielkich międzynarodowych obrotów gospodarczych. A przecież wielkie międzynarodowe obroty gospodarcze są — w wielkim stopniu — obrotami morskimi. I tym większy z nich pozytywny dla poszczególnych państw, im większy odsetek przewozów dokonywany będzie pod ich własną banderą.

I dlatego dziś, w obliczu tak szerokiej możliwości w dziedzinie powojennych przewozów morskich tym bardziej musimy obstawać przy realizacji naszego programu — 850.000 ton floty handlowej. Statek, który przyjechaliśmy przejąć jest krokiem naprawdę bardzo drobnym na drodze do realizacji tego programu. Kroków tych trzeba będzie zrobić jeszcze tak wiele. I stanowczo trzeba je przyspieszyć . . .

Takie oto myśli towarzyszyły nam, gdy w szybkim tempie przebiegaliśmy tereny stoczni i przed jej opuszczeniem mijaliśmy pochylnię, z której — jak informował bezimiennym głosem oprowadzający nas dyrektor stoczni — wczoraj rano spuszczone na wodę jeden statek, a po południu założono kil następnego, który dziś już porządnie pnie się do góry . . .

Żeby choć takie wzięć tempo!

\* \* \*

S/S "Boryslaw" jest poprostu zagubiony w tłoku wszelkiego rodzaju statków, którymi port jest zapchany "po brzegi." Jest to duży, oceaniczny frachtowiec typu zbliżonego do tych kilku, które otrzymaliśmy już poprzednio. Przed wojną nie posiadaliśmy właściwie statków tej kategorii. Nasza flota handlowa składała się z niewielkich statków towarowych, przystosowanych do żeglugi na Bałtyku, na wodach europejskich, na Morzu Śródziemnym. Jeśli dziś pracują one szczęśliwie na szerokich wodach oceanów, to świadczy to tylko o tem, iż są to statki naprawdę dobre i że znajdują się w dobrych rękach. Ale nasze nowe nabytki, jak S/S "Narvik," czy S/S "Tobruk," że wymienimy tylko te, których nazwy zostały ujawnione w związku z ich czynami na Atlantyku, czy w konwoju do Rosji — są statkami, budowanymi dla pracy na otwartych i burzliwych przestrzeniach oceanów i wód północnych. Będą one mogły po wojnie na szlakach tych pozostać na stałe.

Obecnie przybył nam jeszcze jeden statek tego typu . . .

Na podniesienie bandery przyjechał minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi p. Jan Kwapiński w towarzystwie dyrektora Działu Spraw Morskich p. L. Możdżeńkiego i p. M. Plinius, dyrektora towarzystwa, do którego nowy statek należy.

Po zapoznaniu się z kapitanem i oficerami statku i krótkiej z nimi rozmowie, min. Kwapiński zwiędził statek, poczem zebrał się przy tylnym luku na uroczystość poświęcenia i podniesienia bandery.

Dzień jest szary, niebo pokryte chmurami, od czasu do czasu siąpi drobny, ale przelotny deszyk. Jedyńm punktem, wnoszącym ożywienia do szarżyny tego dnia, jest rzucona na brezentowe pokrycie luku i odeinająca się od jego szarżyny biała czerwona plama — bandera polska.

Uroczystość jest bardzo skromna i krótka.

Ksiądz rektor Staniszewski odmawia stosowną modlitwę, poczem wykonuje kilka związłych, a energicznych ruchów kropidłem i zroszona święconą wodą bandera została poświęcona. Ceremonja religijna skończona.

Teraz kapitan statku w asyście pierwszego oficera powoli wciąga banderę na flagstock . . .

Śledzimy ją oczyma. Mży drobny deszyk i jest zupełna cisza. Banderą zwiśa bezwładnie. I nawet nie drgnie . . .

Notuję przekorną myśl — kto lubi latwizny, to tym razem napewno nie będzie mógł użyć tego najłatwiejszego z łatwych zwrotów, że "bandera polska załopotala na wietrze."

Nie, nie załopotala. I wogóle nie było w tej uroczystości nic łatwego. Ani — nie patetycznego. Prócz chyba właśnie jej niezwyklej zwięzłości, prostoty, rzec by można — codziennosci. Tak, jak największą chyba patetycznością pracy marynarza na

immediately on Germany's capitulation, and later, when we shall not only be reconstructing and supplying Poland, but shall also be serving, with our transports, the whole of Central Europe in its work of rebuilding a peaceful existence.

If mankind is to do away with scarcity, poverty and starvation, its future must be one not only of universal peace, but also of wide-scale international trading. International trade is, after all, to a great extent maritime trade, and the larger the percentage carried under a State's national flag, the greater will be the advantage to that State.

That is why to-day, confronted with such vast post-war possibilities in the sphere of maritime trade, we must make all the greater efforts to carry out our programme and have a 850,000 G.R.T. merchant fleet. The ships we are taking over now is certainly a very good step on the way to realising that programme. So many more ships of this kind will have to be taken and the pace must be increased determinedly . . .

Such were the thoughts that accompanied us as we went quickly round the shipyard, passing, just before leaving, the slips from which, as the shipyard director, who was acting as our guide, informed us calmly, a ship had been launched the morning before, and the keel of a new one, already well on in construction to-day, laid in the afternoon.

If only we could attain that speed!

\* \* \*

SS. "Boryslaw" was simply lost among the crowds of craft of every kind with which the harbour was packed. She is a large ocean-going freighter of a type similar to the few we have already received. It was just that type of vessel which we did not possess before the war; our merchant navy was composed of not very large merchant vessels suitable for sailing in the Baltic, in European waters and in the Mediterranean. The fact that they are voyaging successfully to-day across the broad oceans only goes to show what really good ships they are, and in what good hands. However, our new acquisitions, like SS. "Narvik" and SS. "Tobruk" to mention only those whose names have become known in connection with their exploits in the Atlantic or in convoys to Russia, are vessels built for voyaging across the wide and stormy waters of the oceans and northern seas. After the war they will be able to continue on those routes.

Now we are receiving one more vessel of this type . . .

The Polish Minister of Industry, Commerce and Shipping, Jan Kwapiński, has arrived for the ceremony of hoisting the flag, accompanied by the Director of the Maritime Department, Mr. L. Możdżonski and Mr. M. Plinius, the Director of the Company to which the new ship belongs.

After making the acquaintance of the ship's Captain and officers, and having a short talk with them, Mr. Kwapiński inspected the ship, after which we assembled in the stern for the ceremony of blessing and hoisting the flag.

It was a grey day, the sky covered with clouds, and from time to time a small but penetrating rain fell. The only thing enlivening the greyness of the day a little was the cloth covering the stern and the white-red Polish flag, making a bright patch against the greyness.

The ceremony was very simple and short.

Father Staniszewski pronounced the appropriate prayer, after which he gave several energetic shakes with the sprinkler and the flag, splashed with holy water, had been blessed. That was the end of the religious ceremony.

Then the Captain, assisted by the first officer, slowly hoisted it on the flagstock. We followed it with our eyes. Complete silence. A light drizzle was falling. The flag hung motionless and did not even shake.

I thought idly, if there was anyone there who likes trivial phrases, he certainly would not be able to use, this time, that most trivial one: "The Polish flag fluttered in the breeze."

No, it did not flutter. Nor was there anything at all trivial nor pathetic in the ceremony, except perhaps its exceptional

wojnie jest właśnie jej prostota, jej codzienność, fakt, że odbywa się ona bez żadnych zbędnych gestów i słów, pozostawiając niejako na marginesie całą groźbę niebezpieczeństwa, z którego każdy aż nadto dobrze zdaje sobie sprawę, ale którego zda się jakby — nie zauważać . . .

Kiedy tak bandera została już podniesiona — przemówił minister Kwapiński.

Każdy z nas zadawał sobie pytanie — dlaczego statek ten nazwano właśnie — Boryslawiem. Teraz otrzymaliśmy odpowiedź. Min.Kwapiński mówił o mieście Boryslawiu i o ludziach z Boryslawia. Stwierdził, iż statek nazwę swą otrzymał dla uczczenia ludzi, którzy w mieście tym pracowali i walczyli i dziś — pracują i walczą, oraz dla uczczenia miasta, które ma wielkie imię w dziejach polskiej pracy i polskiej walki.

Min.Kwapiński przypomniał, że górnicy Boryslawia pierwsi w całej Polsce, już blisko 40 lat temu, jeszcze za austriackich czasów, podjęli i wygrali walkę o ośmiogodzinny dzień pracy i umowę zbiorową. Robotnicy Boryslawia walczyli o swe prawa, ale walczyli też i o wolność Polski. A następnie w wolnej już Polsce stali się przykładem solidarności robotniczej, w przeszło 85% należąc do organizacji zawodowej.

Ludzie z Boryslawia — mówił dalej min.Kwapiński — są w swym zawodzie wybitnymi fachowcami, znanymi i poszukiwanymi wszędzie tam na świecie, gdzie tylko dobywa się ropę naftową.

Ich to pracą, zgodnym wysiłkiem inżynierów, techników i górników Boryslawia, powstało zagłębie naftowe, będące chlubą techniki polskiej.

Dlatego to, aby uczcić tych ludzi, nowy statek nazwano imieniem Boryslawia.

Kończąc swe przemówienie, min. Kwapiński wezwał kapitana, oficerów i załogę S/S "Boryslaw," by wierni tradycji inżynierów, techników i górników Boryslawia, solidarnie i harmonijnie pracowali dla Polski.

Związła odpowiedź kapitana statku nie pozostawiła wątpliwości, iż ludzie z S/S "Boryslaw" nie sprzeniewierzą się tradycji pisanej pracą i walką ludzi z miasta Boryslawia . . .

\* \* \* \* \*

Kiedy noenym pociągiem wracaliśmy z S/S "Boryslaw" do Londynu i wszyscy poukładaliśmy się już dawno do snu, dwóch ludzi długo jeszcze toczyło w przedziale "noce rodaków narady." Byli to dyr. Możdżeński i dyr. Plinius. Mówili z przejęciem o nowym statku. Niech jednak nikt nie myśli, że — o "Boryslawiu." Nie, oni zajęci już byli S/S "Białystok."

Tak bowiem ma się nazywać następny nasz statek, który mamy nadzieję otrzymać już wkrótce . . .

Andrzej Doddies.

Andrzej Doddies.

## Polska Marynarka Wojenna jest tam również

Teraz dopiero możemy podać bliższe szczegóły o udziale kontrtorpedowca "ŚLĄZAK" w czasie wyprawy na Dieppe 18 sierpnia 1942. "ŚLĄZAK" był wówczas w akcji przez 22 godziny, z czego 15 godzin walki z brzegiem, samolotami i jednostkami pływającymi nieprzyjaciela. Ponad 30 razy otwierał ogień do samolotów, 10 razy do baterii nieprzyjacielskich na wybrzeżu, gonił ścigacze i okręty podwodne. Wyciągnął z wody 5 Niemców z zatopionego połowiacza min, uratował pilota angielskiego samolotu, 1 oficera i 19 żołnierzy kanadyjskich oraz oficera marynarki, który zmarł na okręcie. W walce z lotnictwem "ŚLĄZAK" zestrzelił 2 "Dornieri 217," 1 "Messerschmidt 109" i 1 "Junkersa 88," co w następstwie przyczyniło

conciseness, simplicity, even commonplaceness. Indeed, the most pathetic thing about the seamen's work in wartime is its simplicity, its everyday-ness, and the fact that it is done without any superfluous gestures or words, somehow leaving aside the whole might of danger, which every seaman realises too well, but somehow seems to disregard.

When the flag had been hoisted Mr. Kwapinski made a speech. We had all been wondering why the ship had been christened "Boryslaw." Now we had our answer. Mr. Kwapinski spoke about the town of Boryslaw in Poland, and its people. He said the ship had received her name as a tribute to the people who had worked and fought there, and were still doing so to-day, and to the town, which has a great name in the history of Polish labour and the Polish struggle. He recalled the fact that it was the Boryslaw miners who, nearly 40 years ago, when that part of the country was still under Austrian rule, were the first in Poland to take up, and win, a struggle for an eight-hour working day and a collective agreement. The Boryslaw workers fought for their rights, but they also fought for the freedom of Poland. Later, when Poland was free, they became an example of solidarity among the workers, nearly 85% belonging to the Trade Unions.

"The people of Boryslaw," Mr. Kwapinski went on, "are exceptionally skilled workers, known and sought all over the world, wherever there are oil wells."

It was due to the combined efforts of the engineers, technicians and miners of Boryslaw that the Polish oil wells, the pride of Polish engineering, were opened. Therefore, as a tribute to those men, the new ship has been christened "Boryslaw."

In concluding his speech, Mr. Kwapinski exhorted the Captain, officers and crew of Ss. "Boryslaw" to work, faithful to the tradition of the engineers, technicians and miners of Boryslaw, in solidarity and harmony for Poland.

The Captain's concise answer did not leave any doubt that the crew of Ss. "Boryslaw" would not act contrary to the tradition built up by the work and the struggle of the people of Boryslaw . . .

As we were returning by night train to London, and most of us had already gone to sleep, two men in the compartment still went on conversing. They were the two Directors, Możdżeński and Plinius. They were talking seriously about a new ship. But it wasn't about the Ss. "Boryslaw." The subject of their conversation was the Ss. "Białystok."

That is to be the name of our next new ship, which we hope to receive shortly . . .

## The Polish Navy is there, too

Now, for the first time, we are able to give details of the part played by the Polish destroyer "Ślązak" in the raid on Dieppe on 18th August, 1942. On that occasion "Ślązak" was in action for 22 hours, being engaged for 15 of those hours in battle against enemy coastal defences, aircraft and naval units. She opened fire 30 times against enemy aircraft and 10 times against coastal batteries, and pursued M.T.B.'s and U-boats. She picked up 5 German survivors from a sunk minesweeper, saved the pilot of a British plane, one officer and 19 men from a Canadian unit, and one Naval officer, who died on board. In the fighting against the Luftwaffe "Ślązak" shot down 2 Dornier 217's, 1 Messerschmidt 109 and 1 Junkers 88, which

się do przyznania "ŚLAZAKOWI" pierwszego miejsca — pospołu z kontrtorpedowcem brytyjskim — co do liczby zestrelonych samolotów nieprzyjaciela w r. 1942.

"ŚLAZAK" miał wówczas młodą i niedoświadczoną załogę, a mimo to zyskał pochwałę i ogólne uznanie. Ranni marynarze w dalszym ciągu obsługiwali działa i karabiny maszynowe, a jeden z nich, mimo ciężkiego postrzału klatki piersiowej i płuc, zdołał wykonać czynności związane z odpaleniem, poczem działonowemu, który chciał mu pomóc, powiedział: "Zostaw mnie — idź do działa — strzelaj!" Ogółem straty "ŚLAZAKA" wynosiły pod Dieppe 3 zabitych i 13 rannych.

Udział kontrtorpedowca "BLYSKAWICA" w działaniach między Tunisem a Sycylią ma również wybitny charakter. Liczne patrole aż pod brzegi włoskie, akcje przeciw okrętom podwodnym i samolotom, oraz bombardowanie wybrzeża. Ponadto "BLYSKAWICA" wyratowała 5 lotników brytyjskich.

Dnia 7 Maja pod brzegami włoskimi "BLYSKAWICA" i dwa kontrtorpedowce brytyjskie zostały zaatakowane przez dwa włoskie samoloty torpedowe i 15 "Junkersów 88." Walka między okrętami a samolotami trwała cztery godziny, przyczem trzy bomby padły w pobliżu "BLYSKAWICY," a torpeda przeszła tuż obok. Zdetonowany celnym ogniem okrętu, nieprzyjaciel nie zdołał osiągnąć traften i w końcu wycofał się ze stratami. Na "BLYSKAWICY" był jeden ranny marynarz.

Nazajutrz rozpoczęła się wielka operacja zakończona zdobyciem Tunisu. Dowództwo brytyjskie wydało wówczas swój słynny rozkaz: "Topić, palić i niszczyć. Nikt nie powinien ujść."

Ale rozkaz ten stał się dla okrętów niewykonalny, bo flota włoska nie pokusiła się o ratowanie wojsk Rommela i Arnima. Te zaś, pozbawione floty, nie próbowały nawet uciekać z półwyspu.

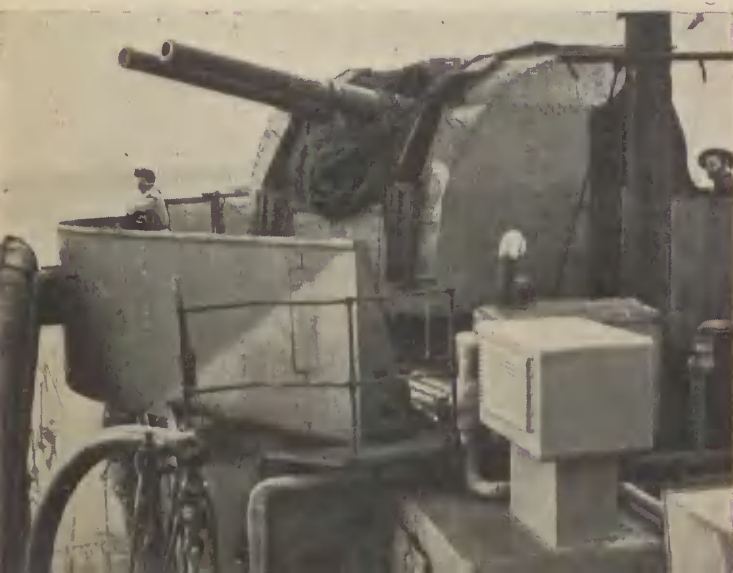
"Nie mogę sobie wyobrazić lepszego przykładu wspaniałego ducha bojowego Polaków, jak ten, który dają oficerowie i załoga 'BLYSKAWICY' — brzmiał sygnał dowódcy zespołu brytyjskiego, w którego skład "BLYSKAWICA" wchodziła.

Dodać należy, że w dniu 3 maja okręty brytyjskie w porcie, w którym stała "BLYSKAWICA," wywiesiły polskie bandery, a dowódca floty śródziemnomorskiej, admirał Cunningham, nadał następującą depezę:

*"Do okrętów polskich na Morzu Śródziemnym: Przesyłam Wam od floty śródziemnomorskiej i odemnie najlepsze życzenia w dniu rocznicy Konstytucji polskiej. Wierzymy, że zanim rok upłynie, nieprzyjaciel zostanie zniszczony, a Polska odbudowana w Jej poprzedniej wielkości."*

Jakby w odpowiedzi O.R.P. "DZIK" storpedował wnet potem statek-cysternę (10.000 ton) i statek pasażerski (4.000 ton).

*Działo jednego z polskich okrętów wojennych gotowe do akcji.  
The guns of a Polish warship ready for action.*



*Wielka flota inwazyjna Somuszniców, w której skład wchodziły również polskie okręty wojenne i statki handlowe, zbliża się do wybrzeży Sycylii, w dniu 10 lipca b.r Sycylii. Scenes early in the morning of July 10th, as the vast invasion fleet approached to land troops, tanks and guns. Ships of the Polish Navy and Mercantile Marine also played their part in the assault.*

contributed to giving "Ślżzak" the record—shared with a British destroyer—for enemy planes shot down in 1942.

At that time "Ślżzak's" crew were young and inexperienced, yet in spite of that they won praise and general appreciation. Wounded men continued to serve the guns and machine-guns, and one of them, despite severe wounds in the chest and lungs, continued his duties in firing, saying to a fellow-gunner who wanted to help him "Leave me, go to the gun—shoot!" "Ślżzak's" total losses at Dieppe amounted to 3 killed and 13 wounded.

An outstanding part was also played by the Polish destroyer "Blyskawica" between Tunis and Sicily. She carried out numerous patrols right up to the Italian coast, was in action against enemy aircraft and U-boats, and the bombardment of the coast. Besides this "Blyskawica" picked up 5 British airmen.

On 7th May "Blyskawica" and two British destroyers were attacked off the Italian coast by two Italian torpedo aircraft and 15 Junkers 88's. The fight between the ships and the enemy planes went on for four hours, during which three bombs fell close to the "Blyskawica" and a torpedo passed close to her. The enemy, discouraged by the ships' accurate fire, was unable to score any hits and finally withdrew with losses. There was only one sailor wounded among "Blyskawica's" crew.

The next day large-scale operations connected with the final conquest of Tunisia began. That was when the British Command issued the famous order: "Sink, burn and destroy, nobody is to escape."

However, the ships were unable to carry out that order, for the Italian fleet did not venture to attempt the rescue of Rommel and Arnim's troops, who, lacking ships, did not even try to leave the peninsula.

"I cannot imagine a better example of Poland's splendid fighting spirit than that given by the officers and men of the 'Blyskawica'—that was the signal from the British officer commanding the formation in which "Blyskawica" sailed.

It should be added that on 3rd May the British ships in the port where "Blyskawica" lay flew the Polish ensign and the commander of the Mediterranean fleet, Admiral Cunningham, sent out the following dispatch:

*"To the Polish ships in the Mediterranean: I send you from the Mediterranean fleet and from myself the best wishes on the anniversary of the Polish Constitution. We believe that before a year has passed the enemy will be destroyed and Poland restored to her former greatness."*

As though in reply to that the Polish submarine O.R.P. "Dzik" torpedeed, soon afterwards, a 10,000 ton tanker and a 4,000 ton passenger liner.

# POTĘGA FLOTY Z czego składa się flota handlowa

THE MERCHANT  
Merchant

OCEAN  
OCEAN



Norweski typ 16-węzłowego statku do przewozu owoców. Zabiera 12 pasażerów oraz 200,000 słóp sześciennych ładunku.

A Norwegian type 16-knot fruit vessel capable of carrying 12 passengers and 200,000 cu. ft. of fruit.

Jednym z najistotniejszych następstw obecnej wojny jest fakt, że narody uznały potęgę floty handlowej i zrozumiały jej znaczenie.

A cóż oznacza to nowe określenie — *potęga floty handlowej*? Krótko mówiąc, jest to zdolność jakiegokolwiek narodu do wybudowania, lub zakupienia tonażu pasażerskiego i towarowego, dostatecznego dla jego potrzeb wojskowych, a więc zdolność do przetransportowania swych wojsk oraz zdolność oddania do dyspozycji swej marynare wojennej takich statków handlowych, jakie ta ostatnia może potrzebować.

Aby podolać temu zadaniu, poza przemysłem żegludowym naród wyspiarski musi posiadać szeroko rozwinięty przemysł budowy okrętów. A na czele spraw żegludowych tego narodu muszą stać ludzie, zdolni zrozumieć, jak różnorodne typy statków istnieją i jak je najlepiej można wykorzystać.

Naprzekład: — statki, posiadające motory napędzane ropą, mają bardzo duży zasięg działania, gdyż motory ropowe na każdego konia parowego rozwijanego w ciągu godziny jazdy zużywają tak mało paliwa. Takie statki naturalnie są specjalnie użyteczne do komunikacji na dalekie odległości. Znajdują się one na drugim krańcu typów — statki rybackie — są użyteczne dla marynarki wojennej dla celów patrolowych, lecz spalają one węgiel. Nie jest to jednak problem o poważniejszym znaczeniu, gdyż stale wchodząc z i wychodząc na patrole, znajdują się one często w porcie. Z tego też powodu czas, tracony przez nie na bunkrowanie, nie jest zbyt wielkim kłopotem z punktu widzenia operacji wojennych.

Dlatego to, przy obecnym stanie spraw, gdy wielu ludzi myśli już o odbudowie ich floty handlowej po obecnej wojnie, gdy wszystkie narody zastanawiają się, jaki wpływ będzie miała komunikacja lotnicza na szybkość i wygląd statków — ciekawe będzie krótko przedyskutować typy i rozmiary statków handlowych.

Można je podzielić na dwie grupy — *aktywną*, ze statkami w służbie czynnej i *pasywnej*, ze statkami pomocniczymi. Do grupy aktywnej należą te statki, które — używając zwrotu amerykańskiego — "idą do różnych miejscowości i wykonują różne czynności." Statki te przewożą pasażerów, towary, paliwo i żywność. Do typu pomocniczego, lub pasywnego, należą statki, które utrzymują drogi morskie w stanie używalności, jak holowniki i dragi, a bez których statki aktywne nie mogłyby być . . . aktywne.

Omówmy wpiérw te ostatnie. Są trzy główne rodzaje statków aktywnych — *liniowce*, albo statki regularne, *trampy* i *statki rybolóstwa morskiego*.

*Liniowce* jest statkiem, który w okresie pokojowym budowany jest dla komunikacji pomiędzy dwoma portami wyłącznie. Charakterystyka jego budowy oparta więc jest na takich szcze-

Typowy oceaniczny tankowiec, przewożący około 10,000 ton płynnego ładunku.

A typical ocean-going tanker, carrying about 10,000 tons liquid cargo.



PASSENGER & MAIL  
PASAŻERSKO-POCZTOWE

PASSENGER-  
PASAŻERSKO



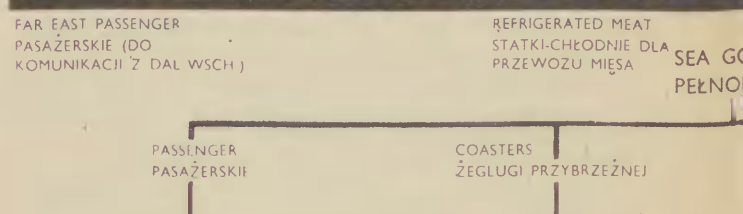
MAMMOTH  
OLBRZYMY

GENERAL CARGO-LINER  
LINIOWCE DROBNICOWE



FAST CAPE PASSENGER  
SZYBKE PASAŻERSKIE  
(DO KOMUNIKACJI Z PÓŁ. PFR)

REFRIGERATED FRUIT  
STATKI-CHŁODNIE DLA  
PRZEWOZU OWOCÓW



FAR EAST PASSENGER  
PASAŻERSKIE (DO  
KOMUNIKACJI Z DAL WSCH.)

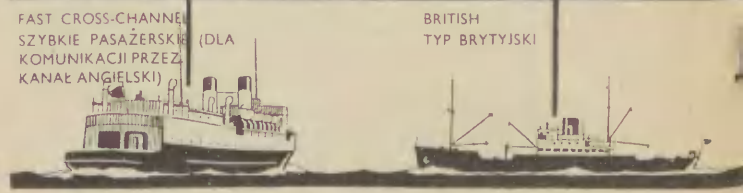
REFRIGERATED MEAT  
STATKI-CHŁODNIE DLA  
PRZEWOZU MIĘSA

SEA GO  
PEŁNO



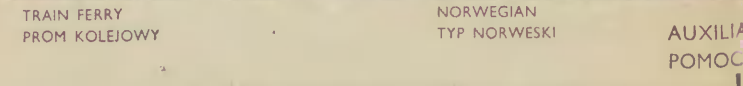
PASSENGER  
PASAŻERSKIE

COASTERS  
ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ



FAST CROSS-CHANNEL  
SZYBKE PASAŻERSKIE (DLA  
KOMUNIKACJI PRZEZ  
KANAL ANGIELSKI)

BRITISH  
TYP BRYTYJSKI



TRAIN FERRY  
PROM KOLEJOWY

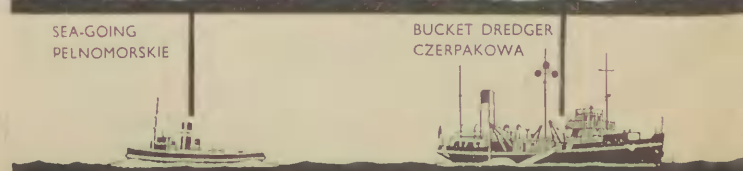
NORWEGIAN  
TYP NORWESKI

AUXILIAR  
POMO



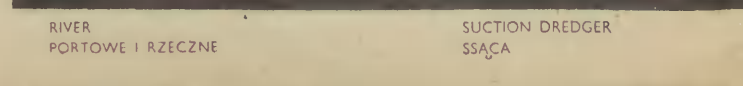
TUGS  
HOLOWNIKI

DREDGERS  
DRAGI



SEA-GOING  
PEŁNOMORSKIE

BUCKET DREDGER  
CZERPAKOWA



RIVER  
PORTOWE I RZECZNE

SUCTION DREDGER  
SSAÇA

# Y HANDLOWEJ

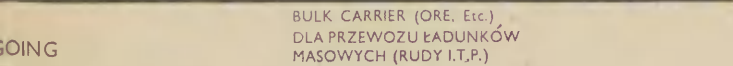
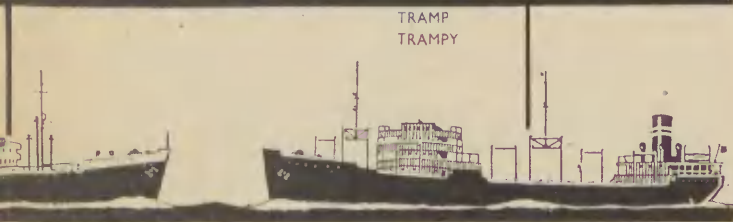
## ra — Typy statków i ich rozmiar

### T SHIP FAMILY

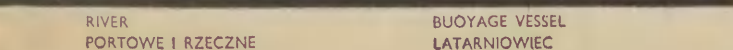
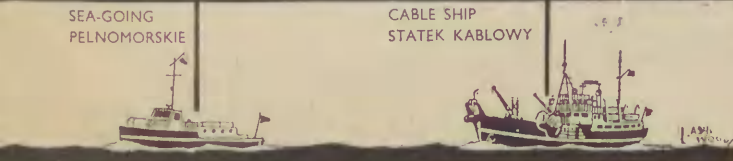
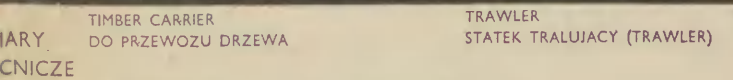
#### Ship Types

GOING  
ICZNE

From A. C. Hardy's "Merchant Navy at War,"  
published by John Murray & The Pilot Press.



GOING  
MORSKIE



Typowy tramp, zabierający około 10.000 ton ładunku.  
A typical tramp of about 10,000 tons capacity.

gółach jak rozmiary służ kanałowych w portach, pomiędzy którymi ma kursować, rozmiary i nośność dźwigów na nabrzeżach; jego zanurzenie, a dlatego również jego pozostałe wymiary, uzależnione są od możliwej maksymalnej głębokości w przegrodach służowych, prowadzących do portu.

Będąc zatrudniony w regularnej komunikacji, liniowiec musi naturalnie przewieźć swój do pełnego stopnia specjalny i cenny ładunek z jednego do drugiego końca linii możliwie jak najszybciej i dlatego liniowiec są zwykle szybsze od trampów.

Jest jeszcze inna przyczyna. Czym szybszy jest poszczególne statki, tym mniejsza jest liczba statków, którą zainteresowane przedsiębiorstwo żeglugowe musi utrzymywać na danej trasie. Ponieważ liniowiec jest szybki, jest on zdolny pociągnąć pasażerów i dlatego to właśnie liniowiec pasażersko-towarowy staje się jednym z najważniejszych typów statków w świecie. Jest on przytem typem, który z powodu konkurencji nawet najbardziej intensywnie rozbudowanej komunikacji lotniczej napewno najmniej ucierpi.

Mamy trzy rodzaje liniowców towarowych i czwarty, jeśli włączymy tankowce. Są to *liniowce przewożące drobnicę, mięso i owoce.*

Przed obecną wojną *liniowce do przewozu mięsa* były niemal wyłączną domeną Brytyjskiego Imperium i dlatego były znane jako "imperialne statki żywnościowe." Zdolność ładunkowa każdego z nich przekraczała pół miliona stóp sześciennych.

*Statki do przewozu owoców* były w posiadaniu wielu państw, w pierwszym rzędzie jednak Norwegii, budowane zaś były w Szwecji. Przeciętny statek owocowy rozwija szybkość 16 węzłów, a jego przestrzeń do załadowania bananów, cytryn, pomarańcz i szybko dojrzewających owoców przekracza 200.000 stóp sześciennych.

W końcu, w kategorii liniowców musimy uwzględnić *tankowce*. Staje się on jednym z najważniejszych typów statków w świecie. Przeciętny tankowiec jest podzielony przez gęste stalowe przegrody i może przewozić do 15.000 ton płynnego paliwa w mniej więcej 27 odseparowanych zbiornikach, albo przedziałach wewnątrz kadłuba.

Potem naturalnie idą *liniowce pasażerskie*. W tym typie mamy różne rodzaje, od olbrzymów, jak "Queen Mary," do stosunkowo szybkich statków posiadanych przed wojną przez Norwegię, które kursowały poprzez Morze Północne, pomiędzy Newcastle a Bergen.

W ostatnich latach istniała tendencja tak do powiększenia szybkości, jak i komfortu liniowców pasażerskich, lecz wiele ludzi sądzi, że największe z pośród tych liniowców po wojnie nie przetrwają konkurencji komunikacji powietrznej i że tendencja będzie szła ku budowie 25-węzłowego liniowca pasażerskiego, mogącego przewozić około 100 pasażerów oraz mniej więcej 10.000 ton ładunku drobnicowego i specjalnego.

Trawlerzy rybackie — w czasie wojny tralują miny.  
Trawlers at their war-time job — mine-sweeping.



Owe cztery typy, które powyżej opisałem, koniecznie potrzebne każdemu państwu, które ma aspiracje, by po wojnie rozwinąć swą żeglugę morską — muszą przed wszystkimi innymi być rozbudowywane.

Linowiec, jak to już wyjaśniłem, jest statkiem, który „prowadzi regularne życie”, kursując jedynie pomiędzy portami, które mu wyznaczono łączyć. W przeciwieństwie do niego *tramp*, jak sama jego nazwa mówi, jest włóczęgą. Zabiera ładunek dokądkolwiek, gdy ktoś tylko za przewóz zapłaci. Chociaż w ostatnich latach żegluga *trampowa* stała się przedsięwzięciem znacznie bardziej regularnym i upodobniła się do komunikacji liniowej, to przecież jednak *tramp* wciąż jest najpoważniejszym w świecie środkiem przewozu ładunków masowych, zdążając z portu do portu zależnie od sezonu i zabierając tu ładunek węgla, tam koksu, tu znow zboża, a gdzieindziej ładunek rudy. Drzewo oraz półfabrykaty drzewne, jak deski, belki, podkłady kolejowe i.t.p. także są przedmiotem ładunku tego ważnego typu statku.

Wielu ludzi z przekonaniem przepowiada — że po obecnej wojnie nie będzie więc *trampów*. Twierdzą, że świat zostanie tak uregulowany, że nie będzie miejsca na statek, który porusza się z miejsca na miejsce na stosunkowo niezależnych zasadach.

Czy ten typ statków zaniknie, czy nie — tego nie mogę powiedzieć. Ale wiem, że *tramp* zmierza, a nawet już przed obecną wojną zmierzał do tego, by pod względem szybkości, wymiarów i napędu upodobnić się coraz bardziej do liniowca, przewożącego towary. *Tramp* jest zawsze typem statku z jednym ciągłym, lub lamowym pokładem jego zdolność ładunkowa wynosi przeciętnie około 9.000 ton, a szybkość 11 węzłów. Wiele nowoczesnych *trampowców* poruszanych jest motorami ropowymi, a wspomnianą szybkość zdolne są osiągnąć z pełnym ładunkiem, nie spalając więcej paliwa niż 6 i pół tony ropy na 24 godziny.

*Statki rybackie* są typem statków, który w Polsce, w ubiegłych latach, rozwinął się w bardzo wysokim stopniu. Statek rybacki przyszłości będzie najprawdopodobniej większy, szybszy, poru-

szany motorami ropowymi. Motory ropowe będą używane do poruszania statków rybackich w coraz to większym stopniu chociażby dlatego tylko, że motory tego typu zużywają mało paliwa.

W następstwie dalszego rozwoju techniki w tym kierunku statki rybackie będą szły coraz dalej w poszukiwaniu swego pożywego ładunku, a nadto będą go przywoziły do domu w coraz to lepszym stanie. Popyt na ryby w wolno odradzającej się Europie będzie najprawdopodobniej duży.

Statki rybackie są jedynymi statkami, które udają się w morze z pustymi lukami ładunkowymi, biorą swój ładunek na pełnym morzu, względnie oceanie i powracają załadowane. Wychodzą pełne paliwa, a bez ładunku, wracają zaś pełne ładunku, lecz bez paliwa.

Główne *statki pomocnicze*, albo statki, które czuwają nad tym, by drogi morskie były w stanie używalności — to *dragi*, bez pomocy których byłoby nie do pomyślenia utrzymanie dostatecznej głębokości w wielkich portach dla statków o większych rozmiarach. Mamy różnego typu *dragi* — *dragi* czerpakowe, *dragi* ssące, *dragi* chwytakowe i *dragi* rozgniatające.

Następnie istnieją tak skromne, a tak potrzebne stateczki, jak *kutry pilotowe*, które sprowadzają na pokład statku specjalistów, znających żeglowne drogi wodne w górę długich i krętych rzek oraz poprzez podstępne piaszczyste progi.

Helowniki są potrzebne nie tylko, by wprowadzić statek do basenu portowego, lecz również, aby go wyprowadzić w morze, względnie, aby go przyprowadzić z morza w czasie burzy, jeśli motory statku uległy poważniejszemu uszkodzeniu.

Wreszcie mamy *statki latarniowe* oraz *statki kablowe*. Pierwsze pomagają latarniom morskim w oznaczaniu dróg morskich i tym samym zmniejszają możliwość wypadków na morzu. *Statki kablowe* przez zakładanie i naprawianie kabli podmorskich utrzymują w stanie używalności drogi komunikacji handlowej, za których pośrednictwem zarządzany jest i kontrolowany cały delikatny międzynarodowy handel morski.

A. C. Hardy.

## “Wcielanie demokracji w czyn.”

### Nowi oficerowie Marynarki Handlowej.

Polska Marynarka Handlowa potrzebuje nie tylko statków, ale i — ludzi, by je obsadzić. W wojennych warunkach, wobec braku rezerw ludzkich, narazie niewiele można zrobić, by przygotować kadry przyszłych oficerów i załóg Polskiej Marynarki Handlowej, rozbudowanej do rozmiarów niezbędnych ze względów gospodarczych. Robi się jednak tyle, ile się da w tych warunkach zrobić.

Ostatnio przybyło Polskiej Marynarce Handlowej znow kilkadziesiąt kandydatów na oficerów. Zakończone zostały dwa kursy — kurs kandydatów na oficerów marynarki handlowej w Southampton i kurs Szyprów i Mechaników w Londynie.

W Southampton przy wydziale żeglugowym miejscowego Uniwersytetu funkcjonują — jak wiadomo — Polskie Kursy Morskie dla kandydatów na oficerów, będące niejako dalszym ciągiem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, której tradycje są tam pielęgnowane i kultywowane pieczołowicie. Kurs ten, który wypuścił w tym roku kolejny, już trzeci, rocznik kandydatów na oficerów, korzysta z troskliwej opieki i pomocy angielskiej uczelni morskiej, równocześnie jednak cieszy się daleko idącą samodzielnością.

W dniu 4-go sierpnia r.b. w Southampton w Connaught Hall, odbyła się uroczystość zakończenia roku szkolnego oraz rozdanie dyplomów i nagród dla Polskich kandydatów na oficerów i angielskich kadetów.

Uroczystość zagrał dyrektor wydziału żeglugowego, wielki przyjaciel Polski kpt. George Whaley Wakeford, przedstawiając licznie zebranej publiczności dyrektora Działu Spraw Morskich

## “Democracy in Practice.”

### New officers for the Polish Merchant Navy.

It is not only ships that the Polish Merchant Navy needs but men to man them. In war-time conditions not much can be done, on account of the lack of reserve man-power, to prepare a cadre of future officers and men for that Merchant Navy when it is enlarged to the extent which is indispensable for economic conditions. However, as much as is possible under these conditions is being done.

Recently the Polish Merchant Navy received a further small group of newly-trained officers. Two courses had been concluded—one in Southampton for candidate officers for the Merchant Navy, and another in London for skippers and engineers.

In Southampton there are Polish Maritime Courses for candidate officers at the Maritime College; these courses are a kind of continuation of the State Maritime College in Gdynia, the traditions of which are carefully cultivated and nurtured there. The third yearly group of candidate officers in succession has already passed out from that course, which has the advantage of the care and assistance of a British Maritime College, while also enjoying extensive independence.

On 4th August the passing-out ceremony at the end of the school year and distribution of diplomas to Polish officer candidates and British cadets took place in Connaught Hall, Southampton.

The ceremony was opened by the Director of the Maritime Section, Capt. George Whaley Wakeford, a great friend of Poland, who introduced to the assembly Mr. L. Mozdzinski,



Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi p. L. Możdżeńkiego, który przybył, by wręczyć Polakom ich dyplomy oficerskie.

Następnie dyrektor Możdżeńki w asyście polskiego kierownika kursu, kapitana Antoniego Zielińskiego, rozdał dyplomy absolwentom Szkoły southamptonkiej, których kolejne meldowanie się przy stoliku Kierownictwa Szkoły witane było gorącymi owacjami. Owacje miały wszystkie cechy szczerości i serdeczności, Polacy bowiem zdobyli sobie sympatię Southamptonu. Zdobyli ją zarówno dla siebie samych, jak i dla Polski.

Prymusen Szkoły został p. Jan Sokalski, który też otrzymał aż trzy nagrody ofiarowane przez Polaków i Anglików. Drugą nagrodę otrzymał p. Jan Kopeć. Nagrody za pilność otrzymali pp. Bolesław Chojnacki i Karol Orkisz. Nagrody British Council za opanowanie języka angielskiego otrzymali pp. Jerzy Straszak i Witold Kuncewicz. Ogółem wyniki kursu były bardzo dobre. Jeden z absolwentów ukończył kurs z wynikiem celującym, dziewięciu z bardzo dobrym, dziesięciu z dobrym, i tylko dwóch z dostatecznym.

Przemawiając po angielsku dyrektor Możdżeńki złożył kapitanowi G. W. Wakefordowi, jego zastępcy kpt. H. Stewardowi, całemu personelowi wydziału żeglarskiego oraz wszystkim przyjacielom Polski gorące podziękowania za ich pracę w zakresie szkolenia przyszłych oficerów marynarki handlowej oraz za ich nacechowany głęboką przyjaźnią i zrozumieniem stosunek do Polaków i tego wszystkiego, co jest ważne i drogie naszemu sercu. Następnie dyr. Możdżeńki poinformował zebranych o nadaniu kapitanowi G. W. Wakefordowi Złotego, a kapitanowi H. Stewardowi Srebrnego Krzyża Zasługi.

Kpt. Wakeford żegnając się z wychowankami Szkoły wybrał napewno najlepszy sposób, by słowa jego zostały przez nich na zawsze zapamiętane.

Walcząc z trudnościami polskiej wymowy wygłosił on swoje przemówienie po polsku, podkreślając jak wielkim zaszczytem jest być oficerem Polskiej Marynarki Handlowej i wyrażając przekonanie, iż wychowankowie Szkoły w Southampton staną na wysokości zadania, jakie zaszczyt ten na nich nakłada.

Jeśli dodać, iż kpt. Wakeford na zakończenie wyraził życzenie spotkania się z opuszczającymi szkołę Polakami po wojnie, kiedy — jak powiedział — bandera polska powiewać będzie nie tylko nad Gdąnskimi, ale i nad Królewcem Szczecinem, łatwo zrozumiemy, że oklaski, którymi go nagrodzono, były nie tylko gorące, ale i naprawdę szczerze.

Dalszy ciąg uroczystości odbył się przed frontem gmachu szkolnego, gdzie nastąpiło wręczenie przez dyr. Możdżeńkiego, w zastępstwie Ministra Kwapińskiego, Krzyżów Zasługi kapitanowi G. W. Wakefordowi i kapitanowi H. Stewardowi, oraz uroczyste opuszczenie bander brytyjskiej, polskiej i belgijskiej na znak zakończenia roku szkolnego.

Tradycja szkoły w Southamptonie każe, by na zakończenie roku młode roczniki szkoły defilowały przed opuszczającymi mury szkolne starszymi kolegami. Na prawym skrzydle żegnanych absolwentów szkoły stał poczet sztandarowy z ocalonym z Gdyni sztandarem Państwowej Szkoły Morskiej. Być może jest to sentymentalizm, ale przecie przeżywało się pewnego rodzaju wzruszenie, gdy najmłodsze roczniki przyszłych wilków morskich tego Imperjum, które od stuleci panuje na wszystkich morzach świata, przeżąc się i salutując oddawały honory temu drogiemu nam sztandarowi, będącemu symbolem nieustępliwości naszej pracy morskiej . . .

\* \* \*

W Londynie, bez rozgłosu, w małym domku, przy bocznej uliczce, dwudziestu kilku już nie pierwszej młodości ludzi w wyniku mozolnej i upartej pracy zdobyło dyplomy Szyprów i Mechaników.

Kurs dla Szyprów i Mechaników miał na celu danie możności marynarzom posiadającym długą praktykę morską i odpowiednie uzdolnienie, ale nie mającym przygotowania szkolnego — sięgnięcia po stanowiska młodszych oficerów Żeglugi Wielkiej oraz kapitanów Żeglugi Małej, względnie — młodszych mechaników na statkach. Wychowankowie pierwszego kursu szyprów i

Director of the Maritime Department of the Ministry of Industry, Commerce and Shipping, who had come to present their officers' diplomas to the Poles who had completed the course. They marched up to the dais in turn, accompanied by the loud applause of all present, and received their diplomas from Director Mozdzenski, assisted by the Director of the Polish course, Capt. Antoni Zielinski. The acclamations were very cordial and sincere, for the Poles had won much popularity in Southampton, both on their own account and for Poland.

The honours candidate was Mr. Jan Sokalski, who also received three awards offered by the Poles and the British. Mr. Jan Kopec won a second award. Awards for diligence were presented to Mr. Boleslaw Chojnacki and Mr. Karol Orkisz. The British Council award for knowledge of English went to Mr. Jerzy Straszak and Mr. Witold Kuncewicz. In general, the standards reached were very high. One candidate passed with honours, nine with very good, ten with good, while only two had satisfactory.

Director Mozdzenski, speaking in English, gave most cordial thanks to Capt. G. W. Wakeford, his Deputy, Capt. H. Steward, and the entire staff of the Maritime Section as well as all friends of Poland for their work in training the future officers of the Polish Merchant Navy and for the great friendship they had shown to the Poles and their deep understanding of all that is important and dear to us. He then informed the assembly that Capt. G. W. Wakeford was being awarded the Gold Cross for Merit and Capt. Steward the Silver Cross.

In taking his leave of his students, Capt. Wakeford certainly chose the best way of making his words unforgettable. In a speech made in Polish, overcoming the difficulties of pronunciation, he stressed what a great honour it is to be an officer of the Polish Merchant Navy, and expressed his conviction that the candidates who passed out of Southampton College would undoubtedly be equal to the task which that honour laid upon them.

When I add that Capt. Wakeford concluded his speech with the wish that he might meet the Polish candidates again after the war when, as he said, the Polish flag would be flying not only over Gdansk but over Konigsberg and Stettin too, it is easy to understand that the applause with which it was received was not only enthusiastic but really sincere.

The rest of the ceremony took place outside the college building, where Director Mozdzenski, representing Minister Jan Kwapiński, presented the Crosses for Merit to Capt. G. W. Wakeford and Capt. H. Steward, and the British, Polish and Belgian flags were hoisted as an indication of the end of the school year.

It is the tradition in Southampton College that the younger classes should march past their older comrades who are about to leave. On the right flank of the graduates stood a flag detachment, bearing the colours, rescued from Gdynia, of the Polish State Maritime College. It may be sentimental, but it was, after all, a touching scene when the younger classes, the future seafarers of this Empire, which has been ruling the Seven Seas for centuries, marched past smartly and saluted that beloved flag, which symbolises our determination in our work at sea.

\* \* \*

In London, without any publicity, in a small house in a side street, some twenty odd men, no longer young, have won, by stubborn and persevering work, their diplomas as skippers and engineers.

The course which they attended was intended to give seamen with long experience at sea and suitable capabilities, but who did not possess scholastic preparation, the possibility of becoming junior officers on deep-sea vessels or skippers of smaller craft, or else junior engineers on merchant vessels. Those who passed the first course for skippers and engineers have already shown by their work in their new positions that

mechaników swą pracą na nowych stanowiskach dali już dowód, że tego rodzaju kursy mają niewątpliwą wartość dla marynarki handlowej.

Tym razem dwudziestu kilku kandydatów ukończyło kurs, który dał naogół wyniki dobre i znów przysporzył marynarce handlowej trochę nowych sił oficerskich. Kurs szyprów z bardzo dobrymi wynikami ukończyli pp. H. Kowalski, L. Rykaczewski, A. Pluta i A. Wójcicki, kurs mechaników zaś p. Witold Jedza.

Na uroczystość rozdania dyplomów przybył min. Kwapiński, który przemawiając do absolwentów wyraził przekonanie, iż przechodząc z grona marynarzy do szeregów oficerów marynarki handlowej przyczynią się oni do dalszego zespolenia całej rodziny morskiej w pracy dla dobra Polski i rozwoju polskiej marynarki handlowej.

Podczas zorganizowanego przez Centralną Sekcję Morską Zw. Zaw. Transportowców pożegnalnego zebrania towarzyskiego przemawiali do absolwentów liczni przedstawiciele instytucji morskich. Chyba jednak najtrafniej rolę i znaczenie kursu podkreślił min. Grosfeld. Zwrócił on uwagę na społeczne znaczenie kursów tego rodzaju. Nazwał je weicianiem demokracji w czyn. Weicianiem — przez otworzenie przed ludźmi, nie posiadającymi wymaganego szkolnego przygotowania, możliwości osiągnięcia takich stanowisk, do jakich przez doświadczenie i wyczerpaną pracę zdołają sobie rzeczywiste kwalifikacje.

Kursy Szyprów i Mechaników mają pozatem równie istotne znaczenie dla rozwoju polskiej marynarki handlowej. Potrzebujemy tylu wykwalifikowanych pracowników morza, iż niczyje zdolności i umiejętności nie mogą być zmarnowane. Z każdej jednostki musimy wydobyć maksimum jej możliwości. Kursy Szyprów i Mechaników służą temu właśnie celowi.

A. D.

courses of this type are undoubtedly of value to the Merchant Navy.

This time twenty odd candidates passed the course with a high standard and once more the Merchant Navy has been reinforced by a few new officers. Messrs. H. Kowalski, L. Rykaczewski, A. Pluta and A. Wojcicki passed the Skippers' Course and Mr. Witold Jedza the Engineers' Course with very good marks.

Minister Kwapiński attended to present the diplomas. In his speech he expressed the conviction that in rising from the ranks to become officers of the Merchant Navy they would contribute to bringing even closer unity among all seamen in their work for the good of Poland and the development of the Polish Merchant Navy.

During the farewell gathering organised by the Central Maritime Department of the Union of Transport Workers several representatives of maritime institutions addressed the graduates, but the use and importance of the course was probably best expressed by Minister Grosfeld. He drew attention to the social importance of such courses; he called them "democracy in practice," for they offered an opportunity to men not possessing the necessary scholastic preparation of attaining the positions for which, by experience and strenuous work, they had acquired the proper qualifications.

The courses for skippers and engineers are also of vital importance for the development of the Polish Merchant Navy. We require so many qualified maritime workers that nobody with the capability and knowledge should be passed over. The maximum of his possibilities must be gained from everyone. It is that purpose which the courses for skippers and engineers serve.

A. D.

## NOWE DROGI ROZWOJU AMERYKAŃSKIEGO BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO

Spawanie elektryczne w zastosowaniu do budowy statków, o którym tyle słyszy się obecnie w związku z wykonaniem

kolosalnego programu rozbudowy Amerykańskiej Marynarki Handlowej, jest całym nowym daty.

*Place dla prefabrykacji z przodu pochylni na jachtach z nowych stoczni amerykańskich.  
General view of slipways area in the Kaiser Company Inc. shipyards in America  
Note extensive space for storage of assembled units at the head of each berth.*



Pierwszy pomysł budowy spawanego statku morskiego powstał w czasie poprzedniej wojny światowej. Już wtedy istniało przeświadczenie, że pomyślne rezultaty masowej produkcji statków nie mogą być osiągnięte na stoczniach starego typu, przewidzianych na budowę statków tylko sposobem nitowania.

Rozważona została możliwość i wykonane zostały plany pod doświadczałą budowę statku oceanicznego o pojemności około 10.000 ton brutto o następujących wymiarach: 122 mtr. długości, 16,5 mtr. szerokości i 10 mtr. wysokości. Projekt ten, jak na ówczesno' czasy, był zupełną nowością. Przewidywał on budowę serii statków tego typu całkowicie spawanych. Statki te miały być składane z części, czyli sekcij, wykonanych uprzednio w t.zw. prefabrykacji. Cały statek podzielony został na całej swej długości na równe części, wynoszące 0,6 mtr. każda. Taka jedna sekcja miała być wykończona w przeciągu każdego 8-godzinnego dnia pracy przy pomocy kranu, połączonego z ruchomym warsztatem, który codziennie przesuwalby się o 0,6 mtr. po pochylni budowanego statku.

Budowa pierwszego statku z tej serii została już rozpoczęta i była nawet dość daleko posunięta, kiedy nastąpiło zawieszenie broni i dalszą pracę nad tym statkiem zaniechano.

Duże znaczenie w początkowym stadium rozwoju spawania przy budowie statków miało uznanie, jakim statki spawane cieszyły się wśród właścicieli barek ropowych. Już przed obecną wojną w budowie statków tego typu do długości około 90 mtr. nitowanie było całkowicie zastąpione przez spawanie.

Poważnym osiągnięciem było wybudowanie przez jedną z amerykańskich stocznia na krótko przed rozpoczęciem obecnej wojny tankowca 11.650 ton brutto, o 156 mtr. długości, 21 mtr. szerokości i 12 mtr. wysokości, całkowicie spawanego, za wyjątkiem dziobu i rufy. Charakterystycznym było zastosowanie spawania automatycznego poraz pierwszy na większą skalę.

Dopiero z wprowadzeniem w życie wojennego programu rozbudowy amerykańskiej floty handlowej, opracowanego przez Komisję Morską (Maritime Commission of U.S.A.), powstała wyjątkowo dogodna sytuacja dla rozwoju metody spawania. Komisja ta bowiem dawała stoczniom wolną rękę w wyborze sposobu budowy statku: nitowania lub spawania. Zamówienia Komisji były tak wielkie, że aby im podoleć, trzeba było zakładać nowe stocznie. Zrozumiano, że nadszedł odpowiedni moment do wprowadzenia w życie nowych metod budownictwa okrętowego.

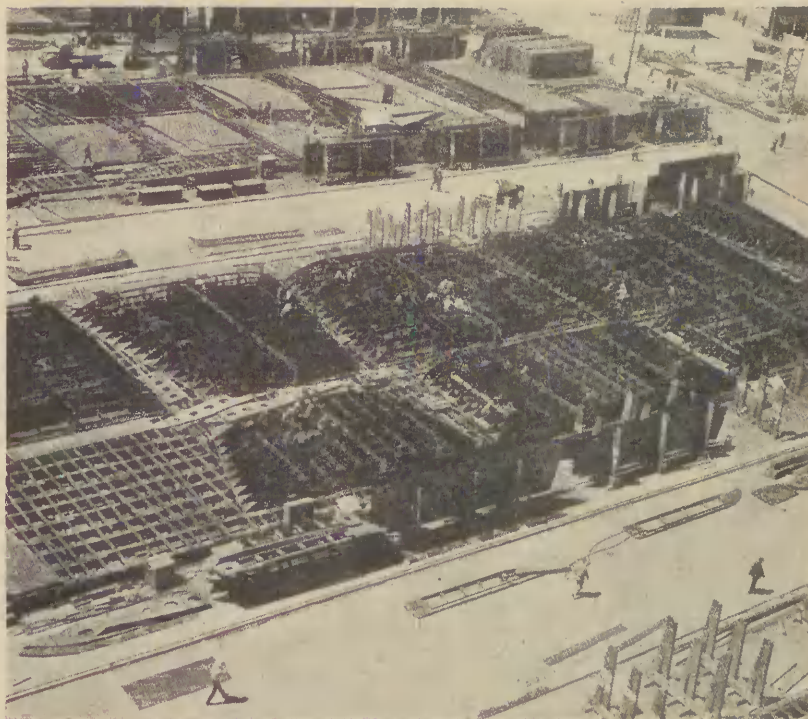
Nowozbudowane stocznie zaprojektowane zostały i urządzone pod kątem masowej produkcji całkowicie spawanych, wielkich statków oceanicznych.

Użycie spawania zamiast nitowania, cięcia płomieniem przy pomocy palników, zamiast nożycowego, oraz stosowanie metody prefabrykacji — spowodowało rewolucyjne zmiany w budownictwie okrętowym ostatnich lat.

Już sama stocznia, budująca statki sposobem spawania, wyglądać będzie zupełnie inaczej oraz inaczej musi być wyekwipowana, aniżeli stocznia nitująca.

Gdyby chciało się istniejącą stocznia nitującą zamienić na nowoczesną stocznia spawającą i składającą statki z sekcji, wykonanych w prefabrykacji, trzeba byłoby oczyścić ją do gruntu ze starych urządzeń i pobrać nowe. Koniecznym byłoby również powiększenie ogólnej powierzchni stoczni, albowiem prefabrykacja wymaga o wiele większej przestrzeni dla jednej pochylni. Różne sekcje składające się na statek, a wykonane w prefabrykacji, buduje się nie na pochylni, ale zdalek od niej, lecz równocześnie nie zdaleko, w celu uniknięcia kosztownego transportu.

Na wszystkich nowoczesnych stocznia amerykańskich przestrzeń prefabrykacyjna znajduje się z przodu każdej pochylni. Jest ona tak obszerna, że pomieścić się na niej mogą wszystkie wykończone sekcje całego statku w oczekiwaniu na opróżnienie pochylni. Przestrzeń ta wyłożona jest podkładami, na których



*Sekcje statku zebrane na placach prefabrykacyjnych.  
Assembly platforms at head of slipways at Richmond, U.S.A.*

dokonuje się spawania. Sekcje wykonane na podkładach ważą do 60 ton, a niekiedy więcej. Sam podział na sekcje pomyślany jest w ten sposób, ażeby przewracanie ich dla przeprowadzenia całkowitego spawania było niepotrzebne, a w najgorszym razie ograniczone do minimum.

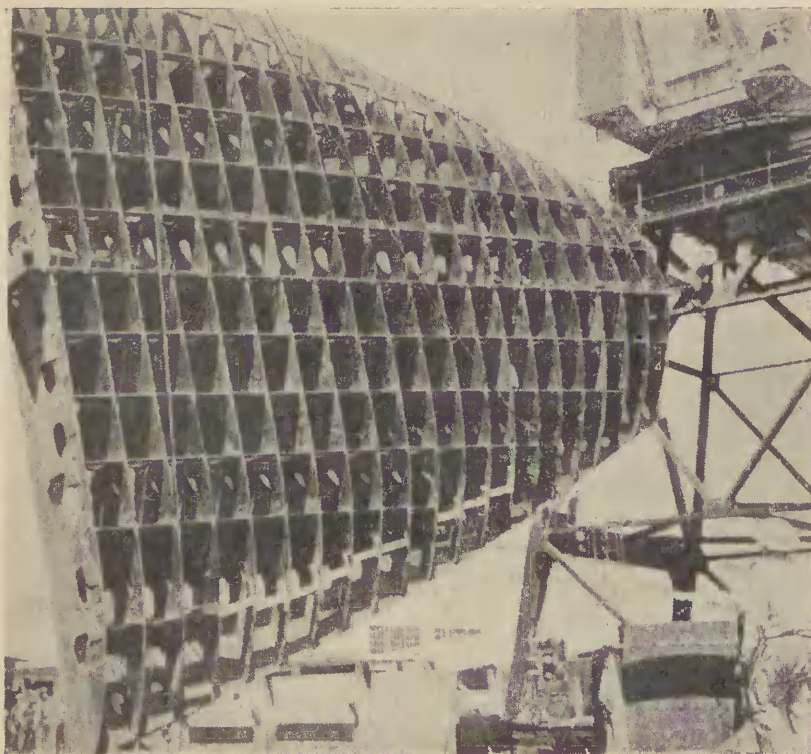
Kiedy pochylnia jest wolna, przystępuje się do przetransportowywania na nią

przy pomocy jednego, lub często dwóch silnych kranów wszystkich gotowych sekcji z placu prefabrykacyjnego. Samo składanie na pochylni odbywa się stosownie do planu, który podaje ilość i rodzaj sekcji, na jakie statek w prefabrykacji został podzielony oraz podaje kolejność ustawiania i łączenia ze sobą poszczególnych części.

*Montowanie na pochylni statku typu "4." Widoczne są pierwsze sekcje górnego dna (podójnego) ułożone na zewnątrz dnem oraz wzniesione żebra z przyspawanymi do nich arkuszem poszyciu burtowego.*

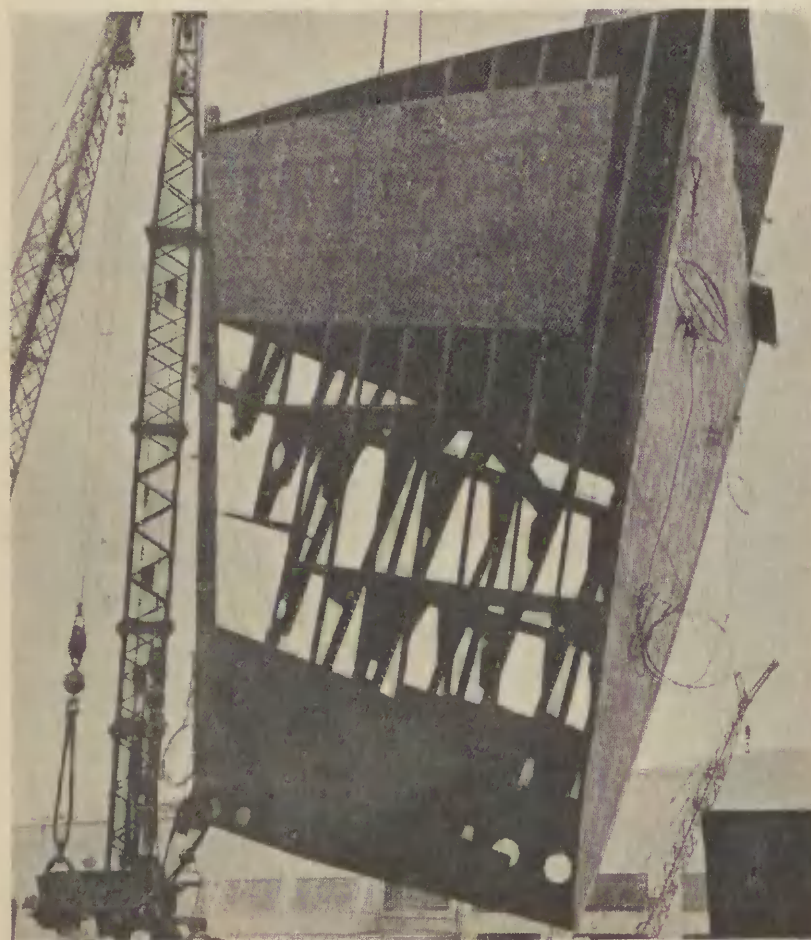
*First section of double bottom and side framing erection.*





Przetransportowanie sekcji dna podwójnego.  
Transporting section of double bottom.

Przetransportowanie dziobu statku.  
Forepeak and chain locker being transported into position.



Nie wszystkie stocznie amerykańskie stosują spawanie w jednakowej rozciągłości. W zależności od zakresu użycia metody spawania budowę statków podlegają następujące typy :

1) Normalna budowa nitowana, z użyciem spawania w minimalnym zakresie. (Stocznie stare.)

2) Budowa pośrednia z całkowicie spawanym dnem podwójnym oraz częściami lżejszymi, jak tanki — dziobowy i rufowy — przegrody wodoszczelne i pokłady pomocnicze.

3) Cała konstrukcja spawana, za wyjątkiem żeber bocznych, do których poszycie burtowe zostaje przynitowane.

4) Cała konstrukcja spawana, oprócz szwów poszycia burtowego.

5) Budowa w 100% spawana (tankowce).

Typ 4 był dotychczas w U.S.A. najczęściej stosowany. Ostatnio jednak pobudowane stocznie, posiadające dźwigi zdolne podnosić 40–60 ton, budują zazwyczaj statki typu 3. Przy prefabrykacji tego typu arkusze dużych połaci burtowego poszycia zostają zespawane ze sobą, odpowiadające im żebra przynitowane i dopiero taka całość, jako sekcja, przenoszona jest na miejsce. Sekcje te są o dużej powierzchni, przekraczającej niekiedy 20 mtr. długości statku. Stąd urządzenia do przenoszenia tak wielkich i ciężkich części muszą być specjalnej konstrukcji.

Typ 4 odpowiedniejszy jest dla stoczni, posiadającej urządzenia przenośne o mniejszej nośności. Podwójne dno może być wykonane w sekcjach wynoszących tylko połowę szerokości statku. Poszycie dna zewnętrznego budowane jest oddzielnie i układane na pochylni. Kil dna podwójnego jest również robiony oddzielnie i łączony zostaje z zewnętrznym dnem podwójnym. Następnie przeniesione zostają na dno zewnętrzne sekcje wewnętrznego poszycia dna podwójnego o długości arkuszy i szerokości od kilu do boków statku z przyspawaniem do nich 10–12 florami. Na pochylni dopiero następuje zespawanie florów z dnem zewnętrznym przy pomocy przenośnego aparatu do spawania lub sposobem ręcznym. Żebra boczne zostają wzniesione przez przyspawanie ich do dna wewnętrznego. Do żeber przyspawana się najpierw wewnętrzne rzędy arkuszy poszycia burtowego, a następnie zewnętrzne. Na koniec wreszcie nituje się szwy arkuszy burtowych.

W ten sposób unika się potrzeby podnoszenia wielkich połaci burtowego poszycia, jakie jest konieczne przy typie 3. Przy budowie statku o nośności 10.000 ton brutto sposobem typu 4 przetransportowane sekcje nie przekraczają wagi 10–12,5 ton.

Niektóre stocznie amerykańskie, pomimo, że posiadają urządzenia dźwigowe o większej nośności, ograniczają budowę sekcji dna podwójnego do wagi 3 ton,



## CO TO JEST B.R.T.?

Niedawno część prasy podawała, że według t.zw. amerykańskiej Komisji Truman'a straty w tonażu handlowym Sojuszników w 1942 r. wynosiły 12.000.000 ton, gdy pozostała część prasy szacowała wysokość tych strat w tym samym roku na 8 do 9 milionów ton.

Na czym polega ta tak poważna różnica? Odpowiedź jest prosta. Jedni jako jednostkę określającą tonaż brali T.D.W. (Tons Dead Weight), drudzy B.R.T. (Brutto Register Ton). Fachowcy od razu poznali się, na czym różnica polega. Ale laikowi ta różnica zdezorientowała i w konsekwencji powstała burza, nieporozumienia, które należało wyjaśniać sprostowaniami, odwołaniami i.t.p.

Nieporozumienia na tym tle powstają często. Tym częściej, że Amerykanie wolą używać określenia T.D.W., Brytyjczycy zaś — podobnie jak polska żegluga oraz prawie cały kontynent europejski — używają raczej określenia B.R.T. Tu dodać należy, że w żegludze brytyjskiej B.R.T. określane jest jako Gross Tonnage. Obie jednostki (B.R.T. i Gross Tonnage) są sobie całkowicie równe.

Jak powiedziano, fachowcy w tym labiryncie wyznają się stosunkowo łatwo. Ale laicy mają zawsze kłopot przy odfrowywaniu tych "szyfrów." Dla nich to — według Rocznika Morskiego i Kolonialnego na rok 1938 — podajemy następujące określenia jednostek, charakterystycznych tonaż morski:

### MARYNARKA WOJENNA.

*Wielkość okrętów wojennych mierzy się ich wypornością, czyli ciężarem wypartej przez zanurzony okręt wody, wyrażonym w tonach metrycznych po 1.000 kg.*

Poza wypornością normalną, dotyczącą okrętów z ich normalnym wyposażeniem, uzbrojeniem, zapasem żywności, amunicji, wody, ropy i.t.d. — istnieje t.zw. wyporność bojowa ze zwiększonymi w dniu mobilizacji zapasami (zwiększa 15 do 25% ciężaru), oraz wyporność standardowa, czyli waszyngtońska, będąca miernikiem międzynarodowym ustalonym na konferencji morskiej w 1922 r. w Waszyngtonie. Wyporność standardowa dotyczy okrętu z wyposażeniem normalnym, jednak bez zapasów materiałów pędnych i wody do kotłówek (około 60-75% maksymalnej wyporności bojowej) i oblicza się w tonach angielskich po 1.015 kg. Dodać trzeba, że znaczna większość tabel statystycznych, określających wielkość okrętów (także tabeli polskie), względnie wyporność standardową, to znaczy waszyngtońską.

### MARYNARKA HANDLOWA.

Tonn Dead Weight — T.D.W. — są to tony wagowe równe 1.000 kg. i obejmują dla każdego statku wagę bunkrów, balastu (wodnego), wodę do picia, zapasy żywności

dla załogi i pasażerów, komplet załogi i pasażerów, przyjmując 100 kg. na osobę (wraz z bagażem), wreszcie pełną wagę możliwego do zabrania ładunku.

Brutto Register Ton — B.R.T. — albo angielski Gross Tonnage (pojemność brutto — brutto tonnage) są to tony objętościowe równe 100 cbf (stóp sześciennych), albo 2,83 mtr. sześć. na jedną tonę i odnoszą się do objętości przestrzeni zamkniętych całego statku.

Netto Register Ton — N.R.T. — (pojemność netto — netto tonnage) — są to również, jak wyżej, tony objętościowe i obejmują tylko tę objętość zamkniętą na statku, która może być wyzyskana handlowo, a zatem bez przestrzeni zajętych przez maszyny, ładownie bunkrowe (przeznaczone na paliwo dla statku), ładownie balastowe, bez pomiesz-

czeń dla oficerów i załogi i.t.p. Tu dodać należy, że mniejszej od chwili zakończenia poprzedniej wojny światowej, nie wszystkie przestrzenie mogące być handlowo wyzyskane, a w praktyce wyzyskiwane, wliczano oficjalnie do tonażu netto, by w ten sposób zmniejszyć opłaty portowe i kanalowe.

Często się zdarza (o czym wspomniano już wyżej), że tonaż statków określa się cyfrą bez owych wyjaśniających liter. Ołóż pamiętać trzeba, iż w większości wypadków (ale niekoniecznie zawsze) w Stanach Zjednoczonych taka cyfra będzie oznaczać T.D.W., na terenie całego Imperium Brytyjskiego gross tonnage (inaczej B.R.T.), a w Polsce i większości krajów europejskich B.R.T.

Najlepiej jednak przy cyfrze dodawać litery, określające jednostki tonażowe.

## PRZEGLĄD PRASY

### "HELGOŁAND I KRÓLEWEŃC."

W czasie dyskusji nad przyszłością żeglugi brytyjskiej w Izbie Gmin konserwatywny poseł, kmr. Locker Lampson, wśród oklasków całej Izby, wyraził nadzieję, że ze względów strategicznych i dla własnego bezpieczeństwa, Wielka Brytania po obecnej wojnie nie odda Niemcom Helgolandu (ufortyfikowana wyspa, około 50 mil od ujścia Łaby i zachodniego wylotu Kanalu Kilońskiego, należała do Wielkiej Brytanii, która ją odstąpiła Niemcom 9 sierpnia 1890 r.). W związku z tym "Dziennik Polski" pisze:

*Ta mała wysepka leży o kilkaset kilometrów od Londynu. Nie da się zaprzeczyć, że ma i może mieć w przyszłości pewne znaczenie strategiczne jako baza wodnopłatowców i okrętów podwodnych oraz punkt obserwacyjny. W rękach niemieckich — może ułatwić naloty na Londyn i wypady floty niemieckiej. W rękach brytyjskich — może ułatwić paraliżowanie wszelkich ewentualnych nowych prób niemieckiego oducu.*

Nie ulega kwestii, że Helgoland ma dla W. Brytanii wielkie znaczenie, a losy tej wyspy po wojnie powinny być rozstrzygnięte zgodnie z sugestią kmr. Locker Lampson'a.

A cóż dopiero mówić o Gdańsku, Szczecinie, Królewiecu i całych Prusach Wschodnich, które dla bezpieczeństwa Polski i całej Środkowo-Wschodniej Europy mają nieskończenie większe znaczenie, niż Helgoland dla W. Brytanii. Słuszne uwagi robi na ten temat "Dziennik Polski":

*Należy mieć nadzieję, że rozważa się również problem bezpieczeństwa Polski, Czechosłowacji i innych państw. Jeśli nie jest rzeczą obojętną, jaki garnizon będzie na Helgo-*

*landzie, to cóż powiedzieć o Królewcu, o całych Prusach Wschodnich. Leżą one nie o kilkaset, lecz o sto kilometrów od Warszawy i w dodatku stolica Polski nie jest zabezpieczona morzem. Z tej wielkiej twierdzy niemieckiej kilka razy w ciągu naszych dziejów wychodziły groźne napady na Polskę . . .*

Do uwag "Dziennika Polskiego" należy jeszcze dodać, że zagadnienie Królewca i Prus Wschodnich, jak również Szczecina i Gdańska, ma nadto fundamentalne znaczenie jeśli chodzi o zabezpieczenie jedynej bezpośredniej drogi z Polski na świat, którą jest droga morska, przez Bałtyk.

### MARYNARZE — CZYNNIK DECYDUJĄCY.

W poprzednim numerze "Polski na Morzach" omówiliśmy w tym miejscu obszernie artykuł p. Rowmunda Piłsudskiego p.t. "Rozbudowa floty handlowej centralnym zagadnieniem polskiej polityki gospodarczej," który ukazał się w nr. 5 "Ekonomisty Polskiego." Artykuł ten słusznie został wszędzie przyjęty z dużym zainteresowaniem, a "Myśl Polska" uzupełnia wywody p. R. Piłsudskiego takimi uwagami:

*Niezależność powojennej Polski zależy w znacznej mierze od tego, czy rzeczywiście stanie się ona państwem morskim. Sprawy nie rozwiąże samo tylko uzyskanie długiego brzegu morskiego i budowa kilku poważnych portów. Decydować będzie posiadanie odpowiedniej floty handlowej. I tu uległa się problem: Zaraz po wojnie nastąpi ukonstytuowanie jakiegoś porzątku handlowo-morskiego na podstawie rozrachunku międzynarodowego, przy uwzględnieniu układu w wojnę poszczególnych państw, ich strat i*

odszkodowań. Polsce należeć się może dużo. Ale choćby sprzymierzeńcy najlepiej nam życzyli, choćby chcieli dać nam poważny udział w podziale floty handlowej niemieckiej, nie będą nie mogli dla nas zrobić, jeśli zabraknie czynnika decydującego, t.j. polskich marynarzy w wystarczającej ilości. Ci marynarze muszą już być "gotowi" w chwili końca wojny, a może i wcześniej, w chwili obsadzania portów polskich. Trzeba ich przeszkolić i znaleźć.

Największym rezerwoarem ludzkim jest dla nas w tej chwili wojsko, które jednak niechętnie odstępuje swych ludzi innym oddziałom polskich sił zbrojnych, do których w obecnej wojnie należy także marynarka handlowa. Nasz pogląd na ten temat całkowicie się pokrywa z następującym poglądem "Myśli Polskiej":

... W bardzo grubym skrócie idzie o trzy tysiące ludzi do marynarki handlowej, w tym trzystu do szkoły oficerów morskich...

... Wydaje się rzeczą nieprawdopodobną, by wojsko nie mogło bez szkody własnej pogodzić się z ubytkiem tej ilości ludzi. Służba w marynarce handlowej jest w obecnej fazie wojny bardziej niebezpieczna, niż służba w armii lądowej, z punktu zaś widzenia celów wojny człowiek w marynarce handlowej jest ważniejszy niż w pulku piechoty. Chętnych jest w wojsku bardzo dużo. Nie potrzeboby było odkomenderowywać, wystarczy zezwolić na zgłoszenia...

... Poruszamy tę sprawę, ponieważ jest ona pierwszorzędną wagi i musi znaleźć rozwiązanie. Nie wątpimy, że władze odpowiedzialnie zainteresują się nią w sposób definitywny.

#### O LEPSZE WSPÓŁZYSZCIE MIĘDZY OFICERAMI A MARYNARZAMI.

Podstawą dobrego funkcjonowania żeglugi morskiej jest stosunek pomiędzy oficerami a marynarzami na statkach. Nie ulega to kwestii. Stosunek ten na polskich statkach jest dobry. Gdyby było inaczej nasza flota handlowa nie osiągałaby tych wspaniałych wyników, których jesteśmy świadkami.

Tymniemniej pomiędzy członkami załóg naszych statków zdarzają się nieporozumienia — przeważnie drobne, rzadziej poważniejsze. Ale i tych nieporozumień nie powinno być, bo — jak słusznie pisze londyński "Robotnik Polski":

... sianie fermentów i niezgody między załogą jest celem naszych wrogów i robimy najlepszą przysługę Hitlerowi, wyolbrzymiając drobne zatargi do rozmiarów przestępstwa, wzniecając nieuwagę i kopiąc przepaść między i tak już niewielką społecznością, pracującą tu w Anglii...

To jest słuszna uwaga. Nasza niestety przysłowiowa polska skłonność do kłótni sprzyja tylko wrogowi. A przecież — jak mówi "Robotnik Polski":

... oficer i marynarz są pracownikami, są Polakami i patriotami, dającymi najwyższą daninę — pracę i krew, za ideały, o które walczą...

i dlatego — gdy zdolni są do daniny z krwi — powinni również być zdolni do ustępstw w drobnych zazwyczaj sprawach, do modyfikowania swych poglądów w sposób, któryby zadawał większość.

... czas najwyższy, abyśmy zrozumieli, że do Kraju wrócić musimy zjednoczeni... konkluduje słusznie "Robotnik Polski."

#### POLACY TO RZECZYWIŚCIE ZDOLNY NARÓD.

W artykule p.t. "Nasi polscy sojusznicy na morzu," pióra Henryka Baerlein'a, poświęcony sprawom morskim miesięcznik "The Trident" omawia osiągnięcia Polski na morzu. Przypomniawszy Gdynię jako nasze wielkie osiągnięcie na morzu, "The Trident" m. inu. pisze:

... równie zadziwiający jest fakt, że na wybrzeżu morskim, niespełna 100 mil długim i wśród ludności, niezbyt przyzwyczajonej do morza — znalazł się tak znakomity materiał ludzki, tak na okręty, jak i statki handlowe. Polacy to rzeczywiście zdolny naród...

Dalej następuje dość obszerny opis wyczynów Polskiej Marynarki Wojennej, przyczem szereg epizodów w tym opisie jest mało znany nawet polskiemu czytelnikowi, jak n.p. fakt, że w walkach o Norwegię w 1940 r. trzy polskie kontrtorpedowce ogniem swych dział unieszkodliwiły niemieckie baterie nabrzeżne w fiordzie Romsbøfjord, oraz fakt, że O.R.P. "Piorun," atakując w maju 1941 r. "Bismarck'a," w ciągu 55 minut znajdował się w odległości zaledwie 4-5 mil od pancernika niemieckiego, co było niesamowitą wprost odwagą, potężno działa okrętu niemieckiego bowiem, wciąż jeszcze czynne, mogły zatopić okręt polski jedną tylko salwą. Mało też znany jest fakt, że okręt podwodny "Sokół" w ciągu 114 dni nieprzerwalnej działalności na Morzu Śródziemnym w pobliżu portu greckiego Navarino (na zachodnim brzegu Peloponezu) zatopił duży kontrtorpedowiec włoski "Alvieri" (nazwa ta została prawdopodobnie przez "The Trident" nieco zniekształcona, a ponieważ kontrtorpedowice włoski o podobnej nazwie "Vittorio Alfieri" został zatopiony w Litwie pod Matapan 28 marca 1941 r., należy przypuszczać, że ofiarą torpedy "Sokoła" padł kontrtorpedowiec "Aviere," spuszczonej na wodę w 1939 r., o wyporności 1.610 ton). Pismo przypomina, że "Sokół" nadto uszkodził drugi kontrtorpedowiec włoski oraz zatopił krążownik pomocniczy i cztery transportowce wojenne.

... Ogółem — zsumował "The Trident" — Polska Marynarka Wojenna do czerwca

b.r. zatopila, lub ciężko uszkodziła 34 okręty wojenne uroga, nie wliczając w to zatopione i uszkodzone okręty podwodne, oraz zestrzeliła napewno 93 samoloty nieprzyjaciela...

#### BRYTYJCZYK O ROLI POLSKI NA BALTyku.

Pozostałe uwagi wspomnianego wyżej artykułu w "The Trident" dotyczą Bałtyku oraz roli Polski na tym morzu. Uwagi te są tak ciekawe i tak aktualne, że podajemy je poniżej prawie w całości:

... brak pomocy brytyjskiej — pisze "The Trident" — który w okresie bohaterstwa obrony polskiego wybrzeża morskiego spowodował pewne rozgorczenie w stosunku do naszego kraju — był w rzeczywistości następstwem nietylko naszego nieprzygotowania i braku zainteresowania sprawami Bałtyku z naszej strony, lecz wypłynął nadto ze stwierdzonego już dziś faktu, iż polska siła zbrojna na morzu była niedostatecznie rozwinięta, a pozatem nie posiadała dostatecznie silnych, względnie dostatecznie bezpiecznych baz, z których jej własne, względnie sojuszników powietrzne i morskie siły zbrojne mogłyby operować. W takiej sytuacji posyłanie sprzymierzonych okrętów na Bałtyk równałoby się samobójstwu.

Mamy głęboką nadzieję, iż w chwili, gdy mężowie stanu będą się zastanawiać nad przyszłością Europy, problem Bałtyku zostanie poważnie przestudiowany. Polska i Szwecja, dzięki swemu geograficznemu położeniu, nadają się najlepiej do roli sojuszników Wielkiej Brytanii na tym morzu. Kontrola tego morza, a przede wszystkim jego wylotów, musi znaleźć się w rękach narodów, tak miłujących pokój, jak również dostatecznie silnych na morzu i w powietrzu, w celu przeciwstawienia się każdej napaści.

Podczas gdy Niemcy uważali Bałtyk "za wewnętrzne jezioro niemieckie," zupełnie tak samo, jak Mussolini myślał o Morzu Śródziemnym, Rosjanie starali się uzyskać poprzez to morze "otwarte drzwi do Europy." Te ostatnie ambicje cieszą się naturalnie naszą pełną sympatią.

Przez wybulowanie Kanalu Kilońskiego i stworzenie z Kilonii na Bałtyku, głównej bazy dla swej floty wojennej, Niemcy bezwzględnie chcieli nietylko uwieźć i podporządkować swej woli państwa bałtyckie i Rosję, nietylko swobodnie przewozić ze Szwecji rudy i cenne metale, nietylko zabezpieczyć sobie najdogodniejsze strategiczne pozycje w wypadku konfliktu na Bałtyku, ale nadto, aby zdobyć dla swej marynarki wojennej bezpieczne bazy, w których ich okręty znajdowałyby schronienie i w których mogłyby spokojnie przeprowadzać szkolenie załóg okrętowych, a także naprawę okrętów.

Po obecnej wojnie konieczne będzie ponownie uporządkować te sprawy. Po pierwsze — musi nastąpić umiędzynarodowienie Kanalu Kilońskiego, którego

budowa była możliwa przez to, że staliśmy po stronie Niemiec, gdy to w 1864 r. rozpoczęły swą karierę napastnika przez zaatakowanie Danii i zagrabienie księstwa Szlezwiugu i Holsteina. Kanał Panamski oraz Kanał Suezki przechodzą przez terytoria, które znajdują się w rękach państw, niebędących siłami militarnymi, t. zn. w rękach Panamy i Egiptu. Dlatego kanały te nie są administrowane przez te państwa. Podobnie — gdy Dania odzyska prowincje, etnicznie jej się należące, będzie ona przygotowana — nie ulega to wątpliwości — współpracować z innymi dla wspólnego dobra i zezwoli na zorganizowanie dookoła Kanału Kilońskiego sieci baz morskich i lotniczych, z których będzie można zaobserwować każdy niemiecki ruch, zmierzający do obejścia traktatu pokojowego.

Nie ulega kwestii, że słabość militarna Danii, oraz słabość Polski na morzu służy Niemcom na rękę. Wszelki wysiłek ze

strony i tak ograniczonych zasobów ludzkich Danii będzie zbyteczny, gdyż jej rolą będzie dostarczyć terenów, takich, jak n.p. wyspa Bornholm, którą przypadkowo znam stosunkowo dobrze, a która może się stać znakomitą bazą lotniczą, przyczem także jej port Ronne jest nie do pogardzenia.

Polska będzie posiadać wybrzeże morskie rozleglejsze niż to, które jej przydzielono po poprzedniej wojnie, zważywszy, że Prusy Wschodnie zostaną jej prawdopodobnie odstąpione, bez względu na to, czy ludność tej prowincji zostanie przesiedlona, czy nie. Ewentualne przesiedlenie nie zostanie naturalnie przeprowadzone brutalnie, na sposób Hitlera, lecz tak skutecznie i pomyślnie, jak to zrobili Turcy i Grecy w Azji Mniejszej, w którym to wypadku poprzedni urogowiec stali się serdecznymi przyjaciółmi. W rozleglejszym dostępie do Baltyku, Polska będzie mogła odegrać większą rolę przy rozstrzygnięciu o sprawach tego morza.

Szwecja jest krajem, milującym pokój i najprawdopodobniej przystąpi do grupy, której celem będzie niedopuszczenie, aby Baltyk stał się ponownie wyłączną domeną jednego tylko państwa, specjalnie zaś państwa, które domaga się „przestrzeni życia” (Lebensraum) dla siebie, a równocześnie odmawia jej innym.

Całość powyższych wywodów nie wymaga najmniejszych komentarzy. Życzyć by sobie tylko można, by słowa Henryka Baerleina stały się powszechnie znane, by je rozpowszechniono pomiędzy wszystkimi naszymi sojusznikami, a przede wszystkim, by potrafiiono z nich zrobić właściwy użytek w chwili, gdy — jak mówi autor — „mężowie Europy zastanawiać się będą nad przyszłością Stanów.”

No, i cieszyć się należy, że w publicystyce brytyjskiej coraz częściej docenia się rolę Polski na Baltyku.

W. Sz.

## WIADOMOŚCI Z CAŁEGO ŚWIATA

Znajdując się na pancerniku „Duke of York,” król Jerzy VI wziął udział w wielkich manewrach wojennych brytyjskiej floty macierzystej (Home Fleet). Manewry, ze współdziałaniem lotnictwa i wszystkich typów jednostek marynarki wojennej Wielkiej Brytanii i jej Sojuszników, odbyły się na wielkich przestrzeniach Morza Północnego, podobno „niemieckie,” pod bokiem sił morskich i powietrznych Niemiec. Trudno o lepszą manifestację potęgi brytyjskiej Navy.

Jak wiadomo, bytyjskiej kolumniści od kilku lat darennie się starają o przyjęcie ich do brytyjskiej Partii Pracy (Labour Party). Zapytany, w związku z tym, o opinie marynarzy w tej sprawie, sekretarz generalny Zawodowego Związku Marynarzy Wielkiej Brytanii (National Union of Seamen), Charles Jarnan, w imieniu wszystkich marynarzy brytyjskich odpowiedział kolumnistom: „Trzymajcie się zdala. Gdziekolwiek dotąd wchodził się, następowały tylko kłótnie i rozdziały.”

Wysiłek wojenny Kanady, liczącej tylko 12.000.000 Induści, jest wspaniały. Szczególnie w zakresie budownictwa okrętowego. Zarównienia tego przemysłu w tej chwili przekraczają £200.000.000. W ciągu 3 i pół lat spuszczone tam na wodę 300 okrętów wojennych i 1.000 różnych mniejszych jednostek. W budowie znajduje się 1.500 dalszych rozmaitych jednostek wojennych, włączając w to kontr-torpedowce, korwety, polawiacze min i okręty patrolowe. Co trzeci dzień na wodę zostaje spuszczoney statek handlowy o pojemności 10.000 T.D.W. Obecnie Kanada posiada 21 większych i 58 mniejszych stoczni. Postawiła również na wysokim stopniu okrętowe warsztaty reparacyjne. Kanadyjska marynarka wojenna, licząca 400 okrętów i 50.000 ludzi, nie tylko strzeże swych długich wybrzeży, ale nadto dostarcza trzecią część okrętów, eskortujących konwoje na Północnym Atlantyku.

W Stanach Zjednoczonych powołano do życia specjalną komisję, która studjuje powojenne możliwości amerykańskiej floty handlowej. Na pierwszym planie jest budowa i organizacja takiej floty, która by w całości zaspakajala potrzeby międzynarodowego handlu Stanów Zjednoczonych oraz potrzeby wojskowe. Poza tem komisja zastanawia się będzie, czy olbrzymia flota handlowa Stanów Zjednoczonych po wojnie będzie bez żadnego ograniczenia konkurować z brytyjską flotą handlową, czy też lepiej będzie znaleźć bardziej odpowiadające formy międzynarodowej współpracy.

W lipcu bież. roku stocznie amerykańskie dostarczyły 158 statków handlowych, reprezentujących tonaż 1.670.700 T.D.W.

Stany Zjednoczone postanowiły odstąpić Wielkiej Brytanii, narazie na okres wojny, 150-200 statków handlowych, dostarczając je, począwszy od września b.r., po 15-20 miesięcznie. Istnieje dno prawdopodobieństwo, że statki te po wojnie pozostaną w rękach brytyjskich. W podobny sposób Kanada odstępuje W. Brytanii część budowanych przez siebie statków handlowych.

Stany Zjednoczone budują olbrzymią flotę tankowców. M.in. sporo statków typu „Liberty” zostaje przebudowanych na tankowce, które będą mogły przewozić po 65.000 beczek. W ciągu ostatnich siedmiu miesięcy stocznie amerykańskie oddały do użytku 82 nowe tankowce.

Od 1 stycznia b.r. do 15 sierpnia b.r. stocznie amerykańskie wybudowały 1.062 statki handlowe.

Na stoczni Camden, kolo Nowego Yorku, spuszczone na wodę nowy typ okrętu wojennego — „Alaska.” Bliższych danych okrętu nie ujawniono. Wiadomo jednak, że jego wyporność i uzbrojenie są większe od wyporności i uzbrojenia ciężkiego krążownika (10.000 ton), a mniejsze od pancernika. Okrętów tego typu jest w budowie sześć.

W Quincy (Mass.) w Stan. Zjedn. spuszczone na wodę wielki lotniskowiec o wyporności 25.000 ton. Nazwano go „Wasp,” dla upamiętnienia lotniskowca tej samej nazwy, który został zatopiony we wrześniu 1912 r. w walkach o Guadalucaul.

Jeden z budowanych w Portsmouth (Virginia) w Stan. Zjedn. nowych lotniskowców amerykańskich otrzyma nazwę „Shangaila.” Jest to nazwa fikcyjna, użyta w powieści „Zaginiony Horyzont” („Lost Horizon”) na określenie fikcyjnego miasta. Jak wiadomo, prezydent Roosevelt użył tej nazwy na określenie bazy, z której rzekomo startowały bombowce amerykańskie do swego słynnego lotu na Tokio. Dopiero w rok po udolcie ujawniono prawdziwą nazwę bazy. Był nią zatopiony później lotniskowiec „Hornet.”

Zatopiony częściowo po pożarze w Nowym Yorku olbrzymi pasażerski „Lafayette” (dawniej „Normandie”) jest obecnie wydobywany z wody. 93 pompy wydobywają z niego wodę, a morkwice zakładają stalowe „plasty” na przedziurawione części zanurzonej lury. Przechylił statek wynosił 28 sierpnia b.r. już tylko 30%. W ciągu roku minowiec zostanie przebudowany na pomocniczy lotniskowiec amerykańskiej floty wojennej.

W ciągu czerwca b.r. stocznie amerykańskie dostarczyły okrętów wojennych o ogólnej wyporności 220.457 ton, t.j.n. o 13% więcej niż w maju b.r.

Znane pismo hiszpańskie „A.B.C.” twierdzi, że Alianci nie atakują floty włoskiej dlatego, że „flota ta wkrótce może walczyć w charakterze sojusznika Narodów Zjednoczonych.”

W obecności wszystkich jednostek hiszpańskiej floty wojennej, gen. Franco dokonał otwarcia nowego Wojennego Kolegium Morskiego w Marin, kolo Poutevadra, na wybrzeżu atlantyckim. Kolegium, które jest prawdziwym morskim instytutem uniwersyteckim, zawiera 26 dużych gmachów i 20 placów sportowych i kosztowało £1.108.000. Kształci 500 kadetów morskich.

Na otwarciu wyżej wymienionego Kolegium Franco powiedział, że „Hiszpania musi odnaleźć swą wielkość na morzu.”

Szwedzki okręt podwodny „Illern” zatonął w pobliżu Kalmarsundu u wschodnich wybrzeży szwedzkich w następstwie zderzenia ze szwedzkim motorowcem „Birkaland.” Tylko jedna osoba z pośród 28-osobowej załogi okrętu zginęła. „Illern” okręt podwodny pierwszej klasy, został wybudowany na stoczni marynarki wojennej w Karlskronie w 1921 r. Wymurony miał wyporność 500 ton, szybkość 15 węzłów. Posiadał i działo 3-calowe, i c.k.m. i cztery 18-calowe wyrzutnie torpedowe.



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



Od lipca b.r. począwszy Roosevelt i Churchill wydają po 10-ym każdego miesiąca wspólne komunikaty o sytuacji na morzu, przede wszystkim w żegludze morskiej. Ostatni komunikat z sierpnia b.r., był wprost sensacyjny. Jego sześć punktów można tak streścić: 1.—lipiec był dotąd prawdopodobnie najpomyślniejszym miesiącem, gdyż przywóz był duży, liczba zatopionych statków umiarkowana, liczba zaś zatopionych niemieckich okrętów podwodnych duża; 2.—przed atakiem na Sycylię wielkie floty okrętów wojennych, transportowców wojennych, statków z zaopatrzeniem i łodzi dosantowych przepływały Atlantyk i Morze Śródziemne prawie bez żadnej interwencji ze strony okrętów podwodnych wroga, a te okręty podwodne, które próbowały atakować, poniosły ciężkie straty. Również późniejsze ładowania na Sycylię odbywały się bez przeszkód. Ponad 2.500 okrętów i statków niezniszczyło w tych operacjach, w których straty wyniosły łącznie 80.000 ton; 3.—w ciągu maja, czerwca i lipca b.r. zatopiono ponad 90 okrętów podwodnych wroga, tzn. przeciętnie jeden okręt podwodny dziennie; 4.—o skuteczności akcji przeciw okrętom podwodnym dowodzi fakt, że liczba zatopionych statków, przypadająca na każdy znajdujący się w akcji okręt podwodny była w pierwszym półroczu 1943 r., a połowę mniejsza niż w drugiej połowie 1942 r., a cztery razy mniejsza niż w pierwszym półroczu 1942 r.; 5.—rezewa tonażu handlowego Zjednoczonych Narodów stale wzdąta, a tonaż statków, wybudowanych dotąd w 1943 r. przewyższa o 3.000.000 ton pojemność zatopionych w różnych przyczyn statków; 6.—mimo tych pomysłowych wyników walk na morzach trzeba pamiętać, że nieprzyjaciel wciąż jeszcze dysponuje dużymi rezerwami okrętów podwodnych. Dlatego rezerwy tonażu handlowego Sojuszników należy używać z jaknajwiększym umiarkowaniem.

Oficjalny komunikat Admiralicji brytyjskiej stwierdza, że od początku wojny do końca czerwca b.r. tonaż statków niemieckich i włoskich zarekwirowanych przez Sojuszników, zatopionych, lub uszkodzonych przez nasze okręty nawodne, podwodne, samoloty i miny wynosi 9.045.683 B.R.T. Dane te nie obejmują strat japońskich, ani też strat, zadanych żegludze niemieckiej przez Rosję, ani wreszcie statków niemieckich, umieruchomionych w portach i krajach neutralnych w następstwie blokady Sojuszników. W okresie tylko od 1 lipca 1942 r. do 30 czerwca b.r. Sojusznicy zatopili, uszkodzili, względnie zarekwirowali statków niemieckich i włoskich o ogólnym tonażu 2.867.000 B.R.T. — Wyższe dane, choć pochodzą ze źródła oficjalnego, nasuwają jednak pewne wątpliwości, jeśli się zważy, że tonaż handlowy Niemiec na początku wojny wynosił 4.200.000 B.R.T., a Włoch 3.200.000 B.R.T., a więc razem łącznie 7.400.000 B.R.T. Jeżeli się nawet uwzględni nowo-wybudowany od początku wojny tonaż oraz tonaż w toku wojny zarekwirowany przez Niemców i Włochów w krajach okupowanych (przede wszystkim Norwegia, Francja i Dania) — to cyfry 9.045.683 B.R.T. wciąż jeszcze wydają się zbyt optymistyczne. Chyba, że obejmują także statki, które, jako łąj uszkodzone, zostały naprawione i znów pływają. Możliwe też, że spora statków w toku wojny kilkakrotnie uszkodzanych, znalazło się na liście strat "Osł" aż kilka razy.

Niemcy ogłosili, że wznowili na wielką skalę ataki okrętów podwodnych. Równocześnie ich radio zaczęło znów podawać urojone sukcesy. M.in., że w lipcu zatopili 94 statków o łącznym tonażu 550.241 B.R.T., co raz w sprzeczności z cytowanymi wyżej komunikatami Roosevelta i Churchilla. Przytem — z prawdziwie pruską butą — że musieli zaprzestać czasowo budowy dalszych okrętów podwodnych, bo mają ich nadmiar. Podobno "55 tych okrętów wciąż jeszcze oczekuje na żageli, a robotnicy na stoczniach okrętów podwodnych są bezczynni." A czy przerywają przeryw w budowie okrętów podwodnych i bezczynność robotników nie należałoby raczej szukać w działalności lotnictwa Sojuszników?

Wyżej cytowane propagandowe opowiadania o sukcesach wychodzą zdaje się z laboratorium dr. Goebbelsa. Dowództwo niemieckich okrętów podwodnych jest nieco innego zdania, a jego przedstawiciel opowiadał na falach radia, że Sojusznicy w tej chwili mają przewagę nad niemieckimi okrętami podwodnymi. Na pocieszenie dodał, że "jest to przewaga chwilowa."

Od czerwca 1942 r., po ogłoszeniu przez Niemcy "blokady wybrzeży Stanów Zjednoczonych," statki argentyńskie dochodziły tylko do Nowego Orleanu, w Zatoce Meksykańskiej. Ostatnio rząd argentyński zniósł to ograniczenie, zezwalając na rejsy dalej na północ. Jest to jeszcze jeden dowód opozowania niebezpieczeństwa ze strony niemieckich korsarzy na Atlantyku.

Sekretarz dla spraw marynarki wojennej Stanów Zjedn., płk. Knox twierdzi, że wraz z wielką liczbą okrętów podwodnych, Niemcy stracili ostatnio duży procent swych najlepszych "speców" od wojny podwodnej. "A to jest dla nich bodaj bardziej bolesna strata" — dodał płk. Knox.

Amerikanie sądzą, że Niemcy tracą obecnie więcej okrętów podwodnych niż budują.

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

**Na wieczory te Zarząd Ogniska Polskiego zaprasza wszystkich żołnierzy, lotników, marynarzy i ich przyjaciół. Wstęp bezpłatny.**

Do końca bież. roku marynarka wojenna Stanów Zjedn. zostanie powiększona o 194.500 obierców, podoficerów i marynarzy. Jej obecny stan wynosi 266.500 ludzi.

W Algierze twierdzą, że Niemcy zajęli podobno sporo włoskich statków handlowych na morzu Egejskim i Adriatyku. Inne źródła stwierdzają, jakoby niektóre włoskie okręty, zwłaszcza podwodne, znajdują się w północnych portach Adriatyku, zostały opalone przez Niemców. Źródła sowieckie zaś podawały, że agenci niemieccy, mający nieuszkodzając flotę włoską, wysadzili w powietrze jeden z kontr-torpedowców w Szeplu.

Okręty podwodne są coraz częściej używane do przewożenia ładunków. Wiadomo już, że w ten sposób Wielka Brytania zaopatrywała Malte w pewne ładunki. A po pomyślnych próbach w tym zakresie, przeprowadzonych przez włoski okręt podwodny "A. Cagni" (po wynurzeniu wyporność 1.461 ton a szybkość 18 węzłów), na początku bieżącego roku, po nalnych próbach rozpoczęto używać do tego celu kilkanaście włoskich okrętów podwodnych, m. in. "Ballia", "A. Sciesa", "E. Toti", "D. Millelire", "E. Fieramosca", "Pietro Micca", "Foca" i t.d. Są to wszystkie okręty dużej klasy, po wynurzeniu mają wyporność od 1.340-1.400 ton, szybkość od 18 i pół do 19 węzłów (po zanurzeniu 9 węzłów), zasięg wynosi od 7.000 do 13.500 mil, przyciem zabierają 80 do 140 ton płynnego paliwa. Ostatnio zaś zaczęto dostosowywać do tych "handlowych" celów wszystkie okręty podwodne klasy "Tritone" (razem osm) budując je za bez uzbrojenia, wyrzutni torpedowych i.p. umożliwił im się przypuszczalnie zabranie jeszcze większego zasięgu (do 200 ton) i osiągnięcie jeszcze większego zasięgu (do 18.000 mil). Chodzi tu naturalnie o przemieszanie blokad Sojuszników i sprowadzanie z Japonii i jej czasowych posiadłości różnych cennych surowców (m. in. kauczuk).

Usiłując wytłumaczyć niepowodzenia niemieckich okrętów podwodnych, dziennik "Le Petit Parisien" twierdzi, że W. Brytania używa obecnie nowy typ bardzo efektywnej miny, specjalnie zaprojektowanej przeciwko okrętom podwodnym. Mina ta, zrucana przez kontrtorpedowce i okręty podwodne oraz samoloty, osiadać może na różnych, nawet dnących, głębokościach. Ten typ min miał już wyrządzić niemieckiej flocie podwodnej duże szkody.

Flotylla mniejszych jednostek francuskiej marynarki wojennej, która po zajęciu Syrii przez Sojuszników schroniła się do portu Erbek w Turcji, przeszła ostatnio w ręce tureckie. Jej załoga ma być repatriowana do Francji.

W czasie Wielkanocy bież. roku w fiordzie Oslo zatonoło pięć statków niemieckich, a kilka zostało uszkodzonych. Niemcy podejrzewali sabotaż i dlatego aresztowali m.in. sporo Norwegów, których jednak po 24 godzinach musieli . . . zwolnić. Okazało się, że "sabotaż" dokonał brytyjski okręt podwodny, który do fiordu wślizgnął się śladem niemieckiego statku handlowego. Epizod ten został dopiero teraz ujawniony przez samych

Niemców, którzy — słusznie zresztą — nazywają go jednym z najśmielszych wyczynów obecnej wojny.

Prasa hiszpańska podaje, że dwa najnowocześniejsze pancerniki włoskie "Roma" i "Impero" (po 25.000 ton wyporności, dziewięć 15-calowych, dwanaście 6-calowych, dwanaście 3 i pół-calowych dział, 40 różnych dział przeciwlotniczych, 2 katapulty i 3 samoloty znajdujący się już w służbie. Nie oznacza to jednak, by miały zerwać z . . . "tradycją" floty włoskiej i opuścić port ukrycia.

W następstwie wyjaśnienia się sytuacji na Morzu Śródziemnym, szereg jednostek brytyjskiej floty wojennej został podobno już skierowany na Pacyfik, by tam, w połączeniu z amerykańską flotą rozpocząć zakrojone na wielką skalę działania przeciwko Japończykom.

Na konferencji w Quebec miano m.in. zdecydować, że w 1944 r. stocznice amerykańskie muszą wybudować około 2.000 statków handlowych o tonażu ponad 20 milionów T.D.W. Dokładny program przewiduje m.in. 319 statków typu "Victory" (15-17 węzłów) oraz 200 jeszcze szybszych statków typu "C". Pozostałe będą po większej części typu "Liberty."

W ciągu pierwszych siedmiu miesięcy bież. roku stocznice amerykańskie oddały do użytku 10.485.000 T.D.W. statków, w tym 88 większych i mniejszych tankowców o łącznym tonażu 1.013.000 T.D.W., tzn. o 40% więcej niż w ciągu całego ubiegłego roku.

Od 1 stycznia b.r. do 10 sierpnia stocznice amerykańskie spęściły na wodę 1.035 nowych statków, m.in. 728 typu "Liberty," 22 tankowce dalekiego zasięgu, 233 statki handlowe różnych innych typów oraz 52 jednostki specjalne dla marynarki wojennej.

Włochy i Szwajcaria zamierzają wspólnie połączyć Adriatyk z jeziorem Maggiore na granicy włosko-szwajcarskiej. Kanał, łączący Wenecję z Locarno drogą przez Mediolan, Cremonę i Mantuę, stworzyłby dla Szwajcarii pewnego rodzaju dostęp do morza, co miałoby poważne znaczenie dla tego małego, lecz przedsiębiorczego państwa śródlądowego, które już dziś posiada flotę handlową o tonażu blisko 80.000 B.R.T., a więc nie wiele mniejszą od floty handlowej Polski.

W czwartym kwartale 1942 r. do wszystkich portów duńskich zawinęło 13.400 statków o pojemności 1.480.000 N.R.T., przywożąc 2.040.000 ton ładunków, a zabierając 1.020.000 ton towarów. W pierwszym kwartale bież. roku do portów duńskich zawinęło 9.500 statków o pojemności 1.440.000 N.R.T., przywożąc 1.900.000 ton, a zabierając 977.000 ton ładunków.

Celem eksploatacji podbi tych terenów Japończycy potrzebują floty handlowej o tonażu 20.000.000 D.W.T. (około 13.000.000 B.R.T.). Tymczasem z końcem 1941 r. mieli tylko 6.000.000 B.R.T. Od tego czasu wprawdzie wybudowali przypuszczalnie 600.000 B.R.T., a drogą rekwizycji tonażu alianckiego zdobyli dalsze 500.000 B.R.T., ale równocześnie stracili bezpowrotnie około 2.000.000 B.R.T. statków zatopionych napewno.

Największe hiszpańskie przedsiębiorstwo budowy okrętów, "Sociedad Espanola de Construccion Naval" w Bilbao, podwyższyło swój kapitał o 43.000.000 pesetów, by w ten sposób móc wykonać część wielkiego programu rozbudowy hiszpańskiej floty handlowej.

Sociedad Espanola de Construccion Naval w Bilbao spęściła na wodę 21 lipca b.r. statek parowy "Ayala," budowany dla Compañia Maritima Zorroza w Madrycie. S.S. "Ayala," siostrzany statek spuszczony na wodę w maju S.S. "Alava," ma pojemność 3.500 T.D.W., 84,5 metra długości, 12,65 m. szerokości, głębokość 0,7 m. oraz zanurzenie 5,76 m.

Oto znów parę danych o rozmachu szwedzkiego budownictwa okrętowego. Dnia 21 lipca b.r. stocznia Rederi A/B. Gotaverken w Gothenburgu spęściła na wodę motorowce pasażersko-towarowe "Vreta-holm" (7.300 T.D.W.), budowany dla A/B. Svenska Amerika Mexiko Linien, M.S. "Vretaholm," siostrzany statek M.S. "Stegholm," jest już siódmym statkiem budowanym przez Gotaverken dla Svenska Amerika Mexiko Linien, a dziesiątym dla grupy towarzyszów żegludkowych Brostrom'a. Ogólny tonaż wybudowany dotąd (od 1919 r.) przez Gotaverken dla grupy Brostrom'a wynosi 156.290 T.D.W.

Stocznia Ekensberg Varf w Sztokholmie w dniu 20 lipca b.r. spęściła na wodę tankowca "Skansen" (1.000 T.D.W.) dla Enhornings Kiniskttekniska A/B. w Sztokholmie. "Skansen" jest statkiem siostrzanym tankowca "Divina," który w ub. roku został dostarczony grupie Salen. Oba tankowce są motorowcami, rozwijają szybkość 20 węzłów i zabierają 1.300 metr sześciennych płynnego paliwa.

Stocznia Ekensberg Varf w Sztokholmie dysponuje obecnie trzema poczylniami, z których każda jest zajęta. Na dwóch buduje się dwa motorowce towarowe po 1.600 T.D.W., z których jeden zostanie wkrótce spuszczonej na wodę, na trzeciej tankowiec motorowy (1.000 T.D.W.). Ponadto na stoczni zamówiono już szereg dalszych parowców towarowych, po 3.100 T.D.W. każdy.

Podczas gdy w różnych państwach, m.in. w W. Brytanii i Stanach Zjednoczonych toczy się dyskusja, czy troskę o rozwój komunikacji lotniczej po wojnie można powierzyć prywatnej inicjatywie, socjalistyczny rząd Szwecji zezwolił już teraz na utworzenie wielkiego towarzystwa dla międzykontynentalnej komunikacji lotniczej. Kapitał tego towarzystwa jest wyłącznie prywatny, a utworzony został przez udziały wszystkich szwedzkich zakładów przemysłowych, przedsiębiorstw żeglugowych, firm eksportowych i t.p. przy czym żadnemu z udziałowców nie wolno posiadać większej ilości akcji towarzystwa. Nowe towarzystwo rozpoczęło już wstępne prace, m.in. zaczęło rozbudowywać lotniska w Sztokholmie i w Gothenburgu, dostosowując je do potrzeb wielkich cztero-motorowych samolotów. Towarzystwo zawarło również umowę z największym szwedzkim przedsiębiorstwem dla komunikacji lotniczej A.B. Aerotransport, na mocy której nowe towarzystwo będzie obsługiwać wyłącznie międzykontynentalne połączenia lotnicze Szwecji, A.B. Aerotransport zaś wyłącznie linie na terenie Szwecji i Europy.

Budżet Stanów Zjedn. na rok 1944 przewiduje na wydatki wojenne £25.000.000.000, t.j. 625 miliardów przedwojennych złotych polskich. Uwzględniając wysokość przedwojennego rocznego budżetu polskiego, suma ta pokrywałaby wydatki państwa polskiego przez 300 lat. Równocześnie Stany Zjedn. postanowiły w przyszłym roku wydać więcej na marynarkę wojenną, a mniej na wojsko.

Stocznia Eriksberg w Gothenburgu została rozbudowana specjalnie celem rozpoczęcia na większą skalę budowy systemem spawania i prefabrykacji.

Przewodniczący zjednoczonych towarzystw żeglugowych w Danii, J. A. Korbing, stwierdził, że do maja b.r. Dania straciła wskutek działań wojennych 164 statków handlowych.

W Portugalii wybudowano dla Lusitania Cia. Portuguesa de Pesca dwa statki rybackie, każdy długości 154 stóp i szerokości 33 stóp i zaopatrzony w pięć-cylindrowy dwu-taktowy motor typu Sulzer.

Następujące dane z tranzakcji, przeprowadzonych ostatnio w Szwecji, dają pojęcie o cenie tonażu handlowego w tym kraju. M.S. "Kolsaren" (4.730 T.D.W.) zbudowany w 1923 r. osiągnął £18-12-0 za tonę d.w.; M.S. "Hjelmaren" (4.660 T.D.W.) z 1922 r. po £19 za tonę d.w.; M.S. "Malaren" (5.218 T.D.W.) z 1927 r. po £29-10-0 za tonę d.w.; M.S. "Tritonia" (4.800 T.D.W.), zbudowany w 1942 r. po £51 za tonę d.w.; tankowiec M.S. "Capella" (14.740 T.D.W.) z 1930 r. po £20 za tonę d.w.; tankowiec "Abadan" (9.620 T.D.W.) z 1928 r. po £19-8-0 za tonę d.w.

Niedawno temu otwarto w Szkocji uczelnie "Stow College," która przeszkala mechaników okrętowych. Dla praktycznego szkolenia uczelni wypożyczono wybudowany w W. Brytanii w 1902 r. silnik Diesla typu "Mirlees."

Jak już podawaliśmy, Norwegia otrzymała ze Stanów Zjednoczonych w ciągu bież. roku 20 nowych statków, które płyną pod norweską banderą i z norweską załogą, będą jednak do końca wojny stano-

wie własność Stanów Zjednoczonych. "Ale po wojnie — jak powiedział prezydent Roosevelt — Norwegia może mieć nadzieję i spodziewać się ("can hope and expect"), że statki te wolno będzie jej zatrzymać." Nazwy pierwszych ośmiu z tych statków brzmią: "Leiv Eriksen," "Fridtjof Nansen," "Edvard Grieg," "Christian Michelsen," "Ronald Amundsen," "Ole Bul," "General Ruge," "General Fleischer." Dwa ostatnie są motorowcami klasy "C1," o pojemności 7.500 T.D.W. każdy i szybkości 14 węzłów.

W porównaniu do 1941 r., dochód Szwecji z żeglugi morskiej wzrósł w 1942 r. o 34%. Dochód ten wynosił w 1938 r. — 361.890.000 Koron; w 1939 r. — 440.310.000 Kr., w 1940 — 367.920.000 Kr., w 1941 — 403.870.000 Kr., w 1942 — 448.390.000 Kr. Dochód Szwecji z żeglugi zamorskiej wynosił w 1938 r. — 272.970.000 Kr., a w 1942 r. — 396.380.000 Kr., przy czym ta poważna podwyżka uzyskana została ze znacznie mniejszą flotą handlową uszczuploną na skutek działań wojennych. Natomiast dochód z morskiego ruchu pasażerskiego, który w 1938 r. wynosił 26.000.000 Koron, w roku 1942 wyniósł już tylko 10.000.000 Koron. Dodamy tu dla orientacji, że jeden funt angielski kosztuje 17 koron szwedzkich.

Fachowe francuskie pismo żeglugowe "Journal de la Marine Marchande" podaje, że francuska flota handlowa musi ulec kompletnej przebudowie już nie tylko z powodu wielkich strat wojennych, ale również z tego powodu, że wiek 80% jej jednostek wynosi ponad 18 lat, a szybkość poszczególnego statku wynosi poniżej 9 węzłów. Pismo przewiduje konieczność wybudowania w ciągu 6 lat 2.000.000 B.R.T. statków, t.j. ok. 350.000 B.R.T. rocznie. Tymczasem przed wojną 14 francuskich stoczni ze 71 pochylniami przy pomocy 16.000 robotników produkowało rocznie 250.000 B.R.T. A pamiętać trzeba, że sporo z tych stoczni przestało prawie istnieć, lub uległo bardzo poważnemu uszkodzeniu.

W.W.



# 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

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** J. D. POTTER publishes the well-known  
**O** Nautical Tables compiled by AQUINO, BALL,  
**O** BURDWOOD, DAVIS, HARVEY, INMAN, RAPER, &c.  
**K** Large stocks maintained of nautical and technical publications dealing with such subjects  
**S** as: Astronomy, Aviation, Compass, Engineering, Knots and Splices, Meteorology, Nautical Tables, Navigation, Seamanship, Ship Construction, Ship's Business, Signalling, Stowage, Tides, Wireless, Yachting, &c.

**C**  
**H**  
**A**  
**R**  
**T**  
**S**

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

KONOPNE i METALOWE

**LINY**

WYRABIANE

dla wszystkich potrzeb okrętowych

**R. HOOD HAGGIE & SON LTD.**

NEWCASTLE-ON-TYNE

also at

LONDON  
CARDIFF

LIVERPOOL  
& HULL

GLASGOW  
BRISTOL, etc.

**HOBSON & SONS**

(LONDON) Ltd.

Założona 1850r.

1, 3 & 5, LEXINGTON STREET, LONDON, W.1.  
(obok Piccadilly Circus)

Telephone: GERrard 6558 (2 linie)

**Dostawcy do Royal Military College**

**KRAWCY CYWILNI i WOJSKOWI**

**UMUNDUROWANIE MARYNARKI,**

**LOTNICTWA i WOJSKA oraz**

**WSZELKIEGO RODZAJU SŁUŻB J. K. M.**

Specjalność:

**POLSKIE MUNDURY WOJSKOWE**

**ZŁOTE i SREBRNE DYSTYNGCJE i TAŚMY**

Także: 16 LONDON ROAD, CAMBERLEY, SURREY

**STRACHAN, GURNEY & Co. LTD.**

AGENCI ZAKUPU, IMPORTU, EKSPORTU  
I WYMIANY

— ofiarowują 25 lat swego —

doświadczenia zamorskim nabywcom

ZAKUPUJEMY NA WYWÓZ:

Różnorodne towary jak: tekstylia, ubrania,  
obuwie, galanterię, produkty chemiczne,  
maszyny, narzędzia i t.p.

SPROWADZAMY:

Wszelkie produkty kolonialne.

Zgłaszajcie się

1-3, SUN STREET, FINSBURY SQUARE,  
LONDON, E.C.2

**ALDOUS SUCCESSORS LTD.**

THE SHIPYARD, BRIGHTLINGSEA, ESSEX

Tel. Brightlingsea 1

Teleg. SLIPWAY Brightlingsea

**BUILDERS OF STEEL AND WOOD CRAFT**

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

STEEL VESSELS FOR EXPORT AND RE-ERECTION

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

**MUIR YOUNG, LTD.**

CHARTERING AGENTS & SHIPBROKERS

LICENSED VALUERS \* INSURANCE BROKERS

Managers of

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

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

Telephone:

AVEnue 3616 (4 lines)

Telegrams:

MURISAGE, ALD, LONDON

**CREECHURCH HOUSE**

**CREECHURCH LANE**

LONDON, E.C.3

**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.



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.**

## **MOUNTSTUART DRY DOCKS LTD.**

znajdują się w :

**CARDIFF,**

**BARRY,**

**NEWPORT,**

**AVONMOUTH**

London Address :

**23 ST. MARY AXE, E.C.3**

Tel. : AVE 3217