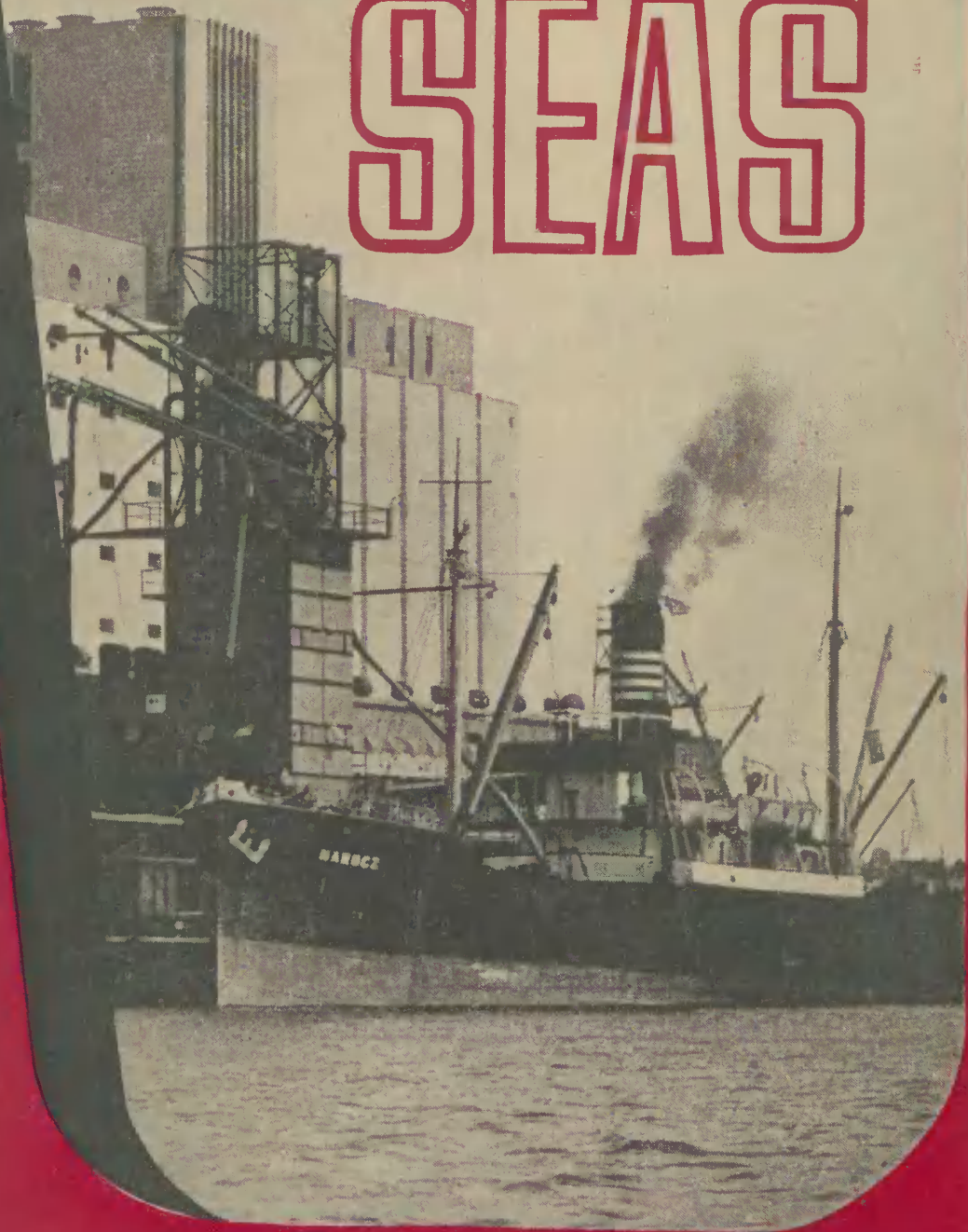


POLAND ON THE SEAS



POLSKA NA

Moryskach

ROK V.

ZESZYT 34/1945



TREŚĆ	
Franklin Delano Roosevelt	—
Zakończenie wojny w Europie	—
Nasze powojenne problemy ekonomiczno-morskie	L.M.
—	
Rachunek strat i zysków	A. Doddies
Krzyże zasługi z mieczami dla Polskiej Marynarki Handlowej	W.A.K.L.
—	
Wojna na Morzu	A.D.
—	
Wiadomości z Marynarki Wojennej	E. Sopoćko
Polska Polityka Portowa	Rear-Admiral
Przemysł Okrętowy w Polsce	H. G. Thursfield
Nowoczesna Stocznia	Sir Archibald Hurd
Tajemnicza broń Amerykanów	—
Wiadomości które wolno dziś ujawnić	A. Rudzki
Przegląd Prasy	Inż. J. Ginsbert
	Inż. M. Bagiński
	A.M.
	A.D.

CONTENTS

Our Post-war Economic Maritime Problems	—
Poland's First Victory Before the War Profit and Loss	—
The Armed Auxiliary Cruiser	—
The Reckoning with the Germans	—
	—
	—
	—
	—
	—
	—

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 były zaopatrzone w te
znane wirówki

Nasze sklepy w Londynie i Falmouth są zaopatrzone
w specjalne maszyny do reparacji silników DIESEL'A

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

Telephone :
AVENue 5361 (4 lines)

Telegrams :
"Interknit, Stock, London"

MOUNTSTUART DRY DOCKS, LTD.

znajdują się w :

**CARDIFF,
BARRY,
NEWPORT,
AVONMOUTH**

London Address :
23, ST. MARY AXE, E.C.3 Tel. : AVE 3217

RED HAND

will ensure
**ECONOMY IN FUEL
CONSUMPTION**
and
**EFFICIENTLY PROTECTED
HULLS FROM CORROSION
AND FOULING**

The **RED HAND
COMPOSITION CO.**

Witley Court, Witley, Surrey

'Phone : WORMLEY (Surrey) 280-4

City Office :

14 BILLITER STREET, E.C.3

Phone : ROYAL 1497



ZALOŻONA 1860

COUBRO & SCRUTTON Ltd.

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

Telephone :
Royal 4005—5 lines

Telegrams :
Coubro, London

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

**SKŁADY FABRYCZNE
CZEŚCI OKRĘTOWYCH**

Dostawy 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.

POLSKA na MORZACH

Organ poświęcony zagadnieniom
morskim i kolonialnym

Distributors (Kolportaż) : F. P. Agency, Ltd.,
7, Stirling Mansions, Canfield Gardens, N.W.6
Advertising Offices : (Ogłoszenia przyjmują) :
The Carlton Berry Co., 437, Grand Buildings,
Trafalgar Sq., W.C.2. Tel. ABBEY 5108.

Price 1/6 Cena

PRENUMERATA ROCZNA :
W W. Brytanii £0. 17. 0
poza W. Brytanią - \$5

Rok V.
Czerwiec-Lipiec 1945
June-July 1945

No. 27

POLAND on the SEAS

Polish Naval Monthly

Editorial Office : 5, Bulstrode Street, London, W.1

Editor : Janusz Grzywiński

Business Address :

A. Mazzucato, 43, Lowndes Square, London, S.W.1

FRANKLIN DELANO ROOSEVELT

Prezydent Stanów Zjednoczonych Am. Półn. wielki mąż stanu i szermierz idei nowego demokratycznego świata zmarł w dniu 12-go kwietnia 1945 r. w Warm Springs, Georgia.



Odszedł człowiek, który starał się położyć podwaliny pod przyszły sprawiedliwy układ stosunków świata — niestety nie dane mu było doczekać pierwszych wyników swoich usiłowań.

ZAKOŃCZENIE WOJNY W EUROPIE

W dniu 8 maja 1945 ogłoszone zostało oficjalne zakończenie wojny w Europie.

Wśród okrętów niemieckich które poddały się brytyjskiej Nawi, znalazło się szereg okrętów podwodnych. Jeden z nich U-776 został wprowadzony na Tamizę u wylotu Westminsteru z kądem mogły go oglądać tysiące londyńczyków.



End of the war in Europe brings surrender of the German Fleet.

U-776, the German submarine, arrived off Westminster, where she was moored for Londoners to inspect her.

The U-776 is a comparatively new 500-tonner and was commissioned when Hitler hoped to head the R.A.F. off his U-nests with the V.1.



U-229 jeden z pierwszych niemieckich okrętów podwodnych który się poddał Aliantom.

Na zdjęciu z prawej strony :

Widać załogę złożoną z 48 Niemców pod strażą Marynarzy Polskiej Marynarki Wojennej której poddał się podwodny korsarz.

Z lewej strony :

Dowódca i oficerowie U-229 pod strażą polskich Marynarzy.

U-229, one of the first U-boats to surrender to the Royal Navy. On the right:

The captured crew of 48 men on the deck of their U-boat, under guard of sailors of the Polish Navy after the surrender. On the left:

U-229's officers and their commander (wearing white cap cover) under the guard of Polish sailors.



NASZE POWOJENNE PROBLEMY EKONOMICZNO-MORSKIE

Tegoroczne Święto Morza jest pierwszym po zwycięskim zakończeniu wojny z Niemcami. Rozpętał ją najazd niemiecki na Polskę w dniu 1 września 1939 r. przerywając na długie lata naszą pracą pokojową na morzu.

Porty w Gdyni i Gdańsku były już zdolne przepuszczać 78% zamorskich obrotów Polski oraz znaczny tranzyt czechosłowacki i przyległych krajów Europy Środkowej, lecz nasza marynarka handlowa przyjmowała udział zaledwie w 10% tych obrotów, a nasze rybołówstwo morskie zaspakajało niespełna 33% naszego zapotrzebowania na ryby morskie. Intensywna rozbudowa naszego tonażu handlowego i rybołówczego została właśnie rozpoczęta.

Najazd niemiecki nie zaskoczył nas jednak na odcinku morskim.

W ręce niemieckie wpadło zaledwie około 7% całego naszego tonażu handlowego i rybołówstwa morskiego, a niespełna 5% tonażu pełnomorskiego i to celowo pozostawionego w Gdyni do dyspozycji marynarki wojennej dla potrzeb obrony naszego wybrzeża.

Reszta naszej floty handlowej i rybołówczej, pomimo zamknięcia przez Niemcy od pierwszych chwil wojny wszystkich wyjść z Bałtyku, zgromadziła się — w wykonaniu opracowanego z góry planu dylokacyjnego — w portach Wielkiej Brytanii i Francji dla wzięcia udziału we wspólnym wysiłku wojennym.

Umowa żeglugowa polsko-brytyjska z dnia 12 października i 25 listopada 1939 roku staje się podstawą tej współpracy polskiej i brytyjskiej marynarek handlowych.

Podobnie jak marynarka wojenna — nasza marynarka handlowa przyjmowała udział we wszystkich operacjach wojenno-morskich poprzez Norwegię, Francję, wybrzeża Afryki, Grecję, Krete, Madagaskar, Malaje, wyspy Pacyfiku, Sycylię, a wreszcie masową inwazję Kontynentu; wchodziła w skład konwojów przemierzających szlaki wszystkich mórz i oceanów, nie wyłączając szlaku arktycznego, z zaopatrzeniem dla Rosji Sowieckiej do Murmańska i Archangielska pracowała też w miarę potrzeby bez ochrony; jej bandera stała się znaną we wszystkich ważniejszych portach na obu półkulach; zapisała chlubne karty rozpoczętej tak niedawno historii naszej bandery handlowej wycieczkami godnymi marynarzy najbardziej morskich narodów świata, zyskując sobie ich uznanie i poważanie.

Nasza bandera handlowa poniosła niezmiernie ciężkie straty, ponad 50% swego stanu z roku 1939. Straty te zostały wyrównane, lecz nie jakościowo.

Po zdruzgotaniu Niemiec stają przed nią nowe, bezpośrednie zadania. Będzie ona kontynuować swoją pracę we wspólnym wysiłku wojennym w wojnie z Japonią, a nadto w myśl porozumienia międzysojuszniczego z 5 sierpnia 1944 roku — będzie współpracować z innymi sojusznicznymi marynarkami handlowymi w zaopatrzeniu Europy w artykuły pierwszej potrzeby oraz we wszystko co jest niezbędne dla jej odbudowy.

Jednocześnie musi być ona rozbudowywana i dostosowana do zadań pokojowych oczekujących ją w przyszłości.

Zadania te łączą się z koniecznością uniezależnienia gospodarczego Polski i krajów Europy Środkowej od Rzeszy, jako głównego nabywcy, a zatem i dostawcy w ich handlu zagranicznym. Szybkie zrealizowanie tego postulatu, co z racji na powojenną normalizację życia w tej części kontynentu europejskiego jest rzeczą szczególnie istotną, może być dokonane tylko w drodze zastąpienia Niemiec na rynkach środkowo-europejskich przez Wielką Brytanię i Stany Zjednoczone Ameryki, jako jedyne dostatecznie w tym zakresie wszechstronne i pojemne organizmy gospodarcze.

Urzeczywistnienie tego problemu powinno być tym łatwiejsze, iż będzie ono wymagać ze strony krajów anglo-saskich stosunkowo bardzo nieznacznego przestawienia w ich dotychczasowych źródłach zakupu.

Przykładowo można podać, że w 1936 roku eksport do Niemiec z sześciu krajów: Bułgarii, Jugosławii, Rumunii, Węgier, Czechosłowacji i Austrii wynosił zaledwie 5,2% wartości ogólnego importu Wielkiej Brytanii, względnie 3,2% łącznego importu Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych.

Rola Polski jako kraju morskiego, będzie specjalnie ważna przy wprowadzeniu mocarstw anglo-saskich na rynki Europy Środkowej, ponieważ proces ten jako dokonywany dla ich gospodarczego uniezależnienia od Niemiec, osiągnie dopiero wtedy swój cel właściwy, gdy będzie się odbywał z pominięciem niemieckiego aparatu handlowego i dróg komunikacyjnych prowadzących przez Rzeszę. W tym właśnie zakresie porty polskie, a w szczególności Gdynia i Gdańsk są jedynymi portami, leżącymi na wschód od Hamburga, które — przy ominięciu Niemiec — ze względu na swe położenie na naj-

krótszymi szlakiem morskim, łączącym Wielką Brytanię oraz Stany Zjednoczone Ameryki z głównymi ośrodkami Europy Środkowej i stopnia ich rozbudowy — będą posiadały warunki techniczne i handlowe dla objęcia roli portów pośredniczących w obrocie towarowym Europy Środkowej z Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi Ameryki. Koniecznym jest jednak usprawnienie ich połączeń lądowych z zapleczem środkowo-europejskim oraz zapewnienie im odpowiedniej sieci morskiej komunikacji regularnej.

Znaczenie Polski dla uniezależnienia gospodarczego krajów Europy Środkowej polega więc w dużej mierze na możliwościach jakie stwarza nasz dostęp do Morza Północnego poprzez Bałtyk w zakresie przestawienia handlu, zagranicznego tej części kontynentu z kierunku lądowego wschodnio-zachodniego, który uzależniają od Niemiec, na kierunek północ-południowy włączający ją bezpośrednio do światowego obrotu towarowego.

Punktem wyjścia dla wszelkiej poważniejszej akcji usprawnienia komunikacji pomiędzy zespołem portów Gdynia-Gdańsk, a Śląskiem, Czechosłowacją i basenem naddunajskim jest takie ustalenie granicy zachodniej Polski, by poza granicami Niemiec znalazły się conajmniej Nisa Śląska na całym swoim przebiegu łącznie ze zbiornikami wodnymi w Odmuchowej, zasilającymi Odrę oraz linia kolejowa: Międzyzlesie-Kładzko-Nisa-Brzeg oraz linia kolejowa Oleśnica-Krotoszyn. Da to możliwość:

a) Przez wybudowanie linii kolejowej na 40-to klm. odcinku Brzeg — Oleśnica — przybliżyć Czechy właściwe, a w szczególności Pragę, do Gdańska o blisko 160 km., stawiając Gdańsk w korzystnej sytuacji pod względem konkurencyjności w stosunku do Hamburga, który dotychczas był naturalnym portem pośredniczącym dla tego obszaru.

b) Wybudować kanał Opole-dolina Prosnys-Konin i połączyć w ten sposób Śląsk i Morawy z Gdańskiem drogą wodną krótszą od Odry prawie o 100 km.; kanał ten, którego koszt budowy szacuje się na około 10 milionów funtów szterlingów, nie tylko że zapewniłby dogodniejsze połączenie zagłębia Śląsko-Morawskiego z Bałtykiem niż Odra, lecz jednocześnie, kierując masowy ruch towarów z tego rejonu i do niego przez Gdańsk, byłby cennym instrumentem w realizowaniu jednego z głównych postulatów naszej powojennej polityki morskiej na wybrzeżu, a mianowicie jaknajszerszego opanowania gospodarczego ujścia Wisły i Prus Wschodnich przez maksymalną koncentrację morskich obrotów handlowych Polski oraz tranzytu w zespole portów Gdynia-Gdańsk, pozostawiając innym portom naszego wybrzeża rolę portów pomocniczych dla obsługi ich najbliższego, bezpośredniego zaplecza.

c) Zapewnić wreszcie połączenie — z chwilą wykończenia kanału Odra-Dunaj i wybudowania kanału Opole — Konin — basenu naddunajskiego z portami polskimi drogą wodną, która pozwoli na skuteczną konkurencję ze szlakiem Dunaj-Men-Ren.

Jednocześnie jednak porty polskie, a w szczególności zespół Gdynia-Gdańsk, jako „base port,” powinien uzyskać odpowiednio rozbudowaną sieć linii regularnych i to już od samego początku kształtowania się po wojnie szlaków zaopatrzonych w regularnych w celu umożliwienia tym portom wyzyskania przejściowego okresu niestabilizowanych stosunków w światowym handlu morskim dla skanalizowania środkowo-europejskich obrotów towarowych i niedopuszczenia, aby drogą starych nawyków związały się one ponownie z portami niemieckimi.

Z tego też powodu jest rzeczą szczególnie istotną, aby zwiększenie naszego tonażu handlowego do potrzebnych rozmiarów było dokonane w możliwie jaknajkrótszym czasie po zakończeniu wojny, przedewszystkiem w drodze podziału floty niemieckiej pomiędzy państwa sojusznicze.

Polska marynarka handlowa, podobnie do flot innych krajów sojuszniczych powinna mieć zabezpieczony odpowiedni udział w regularnych przewozach między państwami rodowymi. Dla uniknięcia jednak w tym zakresie kolizji z interesami żeglugowymi państw sojuszniczych powi nno to być dokonane przedewszystkiem kosztem Niemiec w formie zagwarantowania umownego polskim liniom regularnym części przedwojennego udziału bandery niemieckiej w obrotach jej własnych portów, oraz portów obcych, traktując to jako część niemieckich świadczeń reparacyjnych.

Na to by Polska skutecznie mogła sprostać zasadniczym potrzebom portów polskich jako portów Rzeczypospolitej, a zarazem portów pośredniczących dla krajów Europy Środkowej, tonaż polskiej marynarki handlowej powinien wynosić około 850.000 TRB, z założeniem, że 50% towarów w zamorskich obrotach Polski przewożonych będzie pod banderą kraju, biorącego udział w tej wymianie towarowej z Polską, względnie pod banderą państw sojuszniczych.

Już przed wybuchem wojny Polska przystąpiła do realizacji planu rozbudowy swojej marynarki handlowej i rybołówstwa morskiego opracowanego w 1936 r. W. pierwszej połowie 1940 r. tonaż ogólny naszej marynarki handlowej i rybołówstwa morskiego, liczący na dzień 1 września 1939 r. — 135.000 TRB., wyniósłby po wykończeniu statków będących w budowie — conajmniej 155.000 TRB, w końcu 1940 r. — około 200.000 TRB, a w ciągu najbliższych dwóch lat miał on wzrosnąć do 350.000 TRB. Rozbudowa tonażu handlowego w następnych latach miała być prowadzona jeszcze bardziej intensywnie przy wydatnym udziale stoczni gdańskiej oraz nowobudowanej stoczni w Gdyni, by osiągnąć w 1945 r. około 650.000 TRB.

Niezależnie od rozbudowy naszej marynarki handlowej jest rzeczą niezbędną stworzenie warunków dla rozbudowy własnego rybołówstwa morskiego w takim zakresie aby mogło ono skutecznie odciążyć nasz bilans płatniczy na odcinku importu ryb i tuszczów zwierzęcych w drodze powiększenia floty rybołówstwa daleko-morskiego do około 150-200 statków różnych typów.

Większa część z tych statków powinna by przypaść Polsce z tytułu odszkodowań niemieckich. Z tytułu tychże odszkodowań polskie rybołówstwo daleko-morskie winno uzyskać rów-

S. A. INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

109, EATON SQUARE,
LONDON, S.W. 1

Telephone: SLOane 2241/2

Tel. Address, SAIT Knightsbridge

- SALE
- HIRE
- MAINTENANCE

Wireless Telegraphy, Telephony and all kindred applications for mercantile marine and fishing vessels. Marine Radio Equipment of modern design for all purposes.

niez odpowiednie ilości portowych i przetwórczych urządzeń dla przemysłu rybnego.

Nie należy jednak zapominać, że zagadnieniem kardynalnym dla naszej przyszłej polityki morskiej jest sprawa otwarcia Bałtyku przez odebranie Niemcom wszelkiej kontroli nad wyściami z morza Bałtyckiego, gdyż kontrola jakiegokolwiek mocarstwa kontynentalnego nad tymi wyściami przekształca Bałtyk w wewnętrzne morze zamknięte, stanowiąc stałą groźbę dla linii komunikacyjnych tego rejonu ze światem.

Wolność wyjść z Bałtyku mogłyby zapewnić przez efektywną kontrolę nad nimi, jedynie tylko mocarstwa morskie, dla których wolność mórz jest jedną z podstaw ich polityki światowej, jak W. Brytania i Stany Zjednoczone Ameryki.

L. M.

SIMPSON SPENCE & YOUNG

LONDON, GLASGOW & NEW YORK

Steamship Agents and Chartering Brokers

General Manager to

TEXAS TRANSPORT & TERMINAL CO., INC.

Steamship Agents : 8-10, BRIDGES STREET, NEW YORK

Personal Attention to Consignments

*Branch Offices : Philadelphia, Baltimore, Savannah, Charleston,
New Orleans, Galveston, Houston and Corpus Christi.*

OUR POSTWAR ECONOMIC-MARITIME PROBLEMS

This year's "Commemorative Day of the Sea" is the first after the victorious end of the war with the Germans.

The German invasion of Poland on the 1st September, 1939, the first sign of world upheaval, interrupted, for many years, our peace-time work at sea.

The ports of Gdynia and Danzig were already able to handle 78 per cent of Poland's overseas trade, a considerable part of the transit trade of Czechoslovakia, as well as that of the neighbouring countries of Central Europe, but our merchant navy handled roughly 10 per cent of this turnover, and the fishing fleet was able to satisfy only 33 per cent of demands of the market for salt water fish. The intensive development of our merchant and fishing tonnage had begun.

The German invasion did not catch us unaware at sea.

Only about 7 per cent of our merchant and fishing tonnage, and less than 5 per cent of our deep sea tonnage, fell into the hands of the Germans. These units were specifically left in Gdynia, and placed at the disposal of the Navy, for the defence of the Polish coastline.

The bulk of our merchant and fishing fleet, in spite of the fact that the Germans blocked all outlets from the Baltic at the outset of the war, found their way to ports in the U.K. and France, carrying out the plan of dispersal previously made, to take part in the united war effort.

The Anglo-Polish maritime agreement dated 12th October and 25th November, 1939, formed the basis of this co-operation between Polish and British Merchant Navies.

Like the Polish Navy, our merchant navy took part in almost all the naval operations in Norway, France, Africa, Greece, Crete, Madagascar, Malay, the Pacific Island, Sicily and finally in the mass invasion of the Continent, and formed part of the convoys covering all the sea lines, including the arctic route to Murmansk and Archangels, carrying supplies for Soviet Russia. This merchant navy worked in the measure of necessity, without protection; her ensign became known in all the most important ports of both hemispheres; the history of her ensign, commenced so recently, recorded glorious deeds, equalling those of the great seafaring nations of the world, earning their recognition and respect.

Our merchant navy received exceedingly heavy losses, more than 50 per cent of her 1939 tonnage in fact. These losses have been replaced in tonnage, but not in units.

Now that the German nation is shattered, there stands before our fleet a new and direct task. She will continue her work in the united effort in the war against Japan, and, in accordance with the Inter-Allied Agreement dated 5th August, 1944, she will co-operate with other Allied merchant navies in supplying Europe with essential food requirements, and materials necessary for the work of reconstruction.

At the same time she must be developed, and adapted to peace-time responsibilities, awaiting her in the future.

This big task requires the complete independence of Poland and countries of Central Europe of their pre-war importer and exporter in the mutual exchange of goods, i.e. Germany.

The immediate fulfilment of this aim, which, with regard to the post-war normalisation of conditions in this part of the Continent of Europe, is a matter of vital importance. This can be achieved only by way of replacing Germany in the market of Central Europe by Gt. Britain and U.S.A., being the only vast and economic organisation in this respect.

The solving of this problem should be facilitated, as it will demand from the Anglo-Saxon countries, a comparatively insignificant alteration in the pre-war sources of imports.

For instance, in the year 1936, the exports to Germany from six countries, Bulgaria, Yugoslavia, Rumania, Hungary, Czechoslovakia and Austria amounted to only 5.2 per cent of the value of the entire imports of Great Britain or 3.2 per cent of the joint imports of Great Britain and the U.S.A.

The role of Poland as a maritime nation will be especially important in drawing Anglo-Saxon countries to the markets of Central Europe. This process would reach its final aim, by ensuring their economic independence of Germany, only if the use of the German trade apparatus and communications leading through the Reich are avoided completely. In this particular case, Polish ports, especially Gdynia and Danzig are the only ports lying to the East of Hamburg, and as such, owing to their advantageous position on the shortest sea route connecting Gt. Britain and the U.S.A. with the main centres of Central Europe offer technical and trade possibilities to take over the role of intermediary ports in the trade turnover of Great Britain and the U.S.A., in avoiding Germany. It is necessary, however, to improve land communications between these ports and the hinterland of Central Europe, also to afford them a suitable network of regular sea communications.

The importance of Poland in the economic independence of the Countries of Central Europe relies to a great extent on the possibilities of her access to the North Sea through the Baltic, by redirecting the overseas traffic of this part of the Continent from the way of land west-west, which is dependent of Germany, to the way of north-south, connecting her directly with the world traffic of goods.

The only way to make communications more efficient between the joint ports of Gdynia Danzig and Silesia, Czechoslovakia and the Upper Danube Basin is to give western Poland a frontier, which would place the Silesian river Nis in its whole course, together with the reserves of water in Odmuchowa, feeding the Oder, also the railway lines Miedzy-

GEORGE PULMAN

AND SONS LIMITED

*Commercial Stationery
and
Printing of Fine Quality*

24-27 THAYER STREET, LONDON, W.1.

WORKS - THE CRANFORD PRESS WEALDSTONE

lesie-Kladzko-Nisa-Brzeg, as well as the railway line Olesnica-Krotoszyn inside Polish territory.

Thus it will be possible :

(a) by building a railroad 40 klm. in length between Brzeg and Olesnica, to bring Czech Proper, especially Prague nearer to Gdańsk by about 160 klm., thus, placing Danzig in a more competitive position to Hamburg, which, until now, was the natural port for this area.

(b) to build a canal Opole-Dolina-Prosny-Konin, and, in this way, connect Silesia and Moravia with Danzig by a waterway shorter than the Oder by almost 100 Klm. This canal, the building of which is estimated at a cost of 10 million pounds sterling, would not only assure a more convenient connection between the Silesian-Moravian basin and the Baltic than the Oder, but, at the same time, would direct a mass movement of goods to and from this region via Danzig. It would be a valuable instrument in the realisation of one of the main aims of our post-war maritime policy, viz., to obtain the immediate economic control of the mouth of the Vistula and Western Prussia by the maximum concentration of the sea traffic of Poland in the joint ports of Gdynia-Danzig, leaving to other ports on our coastline the role of subsidiary ports, for the service of their direct hinterland.

(c) to assure a connection, upon the completion of the Oder-Danube Canal and the construction of the Opole-Krosno-Konin canal, between the Upper Danube Basin and Polish ports, by a waterway, which will allow them to compete with the route via Danube-Men-Ren.

At the same time, however, Polish ports, especially Gdynia-Danzig as a basic port, should obtain a suitably developed network of regular lines, and this at the very outset of the formation of European routes of supply, after the war. It is essential to give such facilities to these ports in order to enable them to come through the unstable conditions of the post-war world market in sea traffic, and to reorganise the trade turnover of Central Europe, so that it will not be possible, by the old ways, to be connected with German ports.

For this reason, it is a matter of vital importance, that the development of our merchant tonnage to the required amount be effected at the earliest possible moment after the war, above all by way of splitting up the German fleet among the Allied Nations.

The Polish Merchant Navy, as well as the fleets of other Allied Nations, should have assured a corresponding part in the regular international transport of goods. In order to avoid any collision in this matter in the shipping interests of the Allied Nations, this should be effected at the expense of Germany, in the form of an agreement, which would guarantee Polish regular shipping lines, a proportional part of the pre-war service rendered by German firms in the trade turnover of their own ports, as well as foreign ports, treating as a part of German war reparation.

In order that Polish ports might be in a position to adequately serve the needs of the country, and at the same time function as intermediary ports for the countries of Central Europe, the tonnage of the Polish Merchant Navy should amount

to about 850,000 G.R.T. supposing that 50 per cent of Poland's overseas turnover will be served by the sea transport of other countries taking part in the exchange of goods with Poland, or under the ensign of Allied Nations.

Already before the outbreak of war, Poland's plan, elaborated, in 1936, for the development of her merchant and fishing fleets began to take shape. In the first half year of 1940 the gross tonnage of our merchant and fishing fleet, taking tonnage on the 1st September, 1939, at 135,000 G.R.T., would have amounted to, after the completion of ships being built, at least 155,00 G.R.T., and at the end of 1940—approximately 200,000 G.R.T., During the next two years would have increased to 350,000 G.R.T.

The intensive development of merchant tonnage in the following years, using the shipyards of Danzig, and the newly built yards in Gdynia, would have brought the tonnage up to 650,000 G.R.T., by 1945.

Apart from the development of the merchant navy, it is essential that facilities be granted to enable the development of the fishing industry, so that it could reduce our balance of payment as far as the import of fish and animal fats is concerned, by way of increasing the deep sea fishing fleet to about 150-200 ships of various types.

A great percentage of these vessels should fall to Poland by way of reparation by the Germans. In this connection the Polish deep-sea fishing fleet should also receive a corresponding amount of port gear and manufacturing appliances for her fishing industry.

It should not be forgotten, however, that the cardinal problem of our future maritime policy is the matter of keeping the Baltic open, by depriving Germany of all control over the outlets to the Baltic sea, as the control of the Baltic by any one continental power would cause the Baltic to become a closed sea, and would threaten the lines of communication of this region with the world.

The control of the Baltic by those seafaring nations, viz., Gt. Britain and the U.S.A., for whom the freedom of the seas is the basis of their world policy, would guarantee an outlet from the Baltic.

L.M.

MELESCO

PRZEGRZEWACZE PARY



THE SUPERHEATER COMPANY LTD.

**Konstruktorzy i wytwórcy
przegrzewaczy parymaszyn okrętowych
wszelkiego rodzaju**

— NAPRAWY —



Biuro Główne: ALTRINCHAM, CHESHIRE

POLAND'S FIRST VICTORY BEFORE THE WAR

By A. Doddies

Poland has played a much more important part in the war on the seas than could have been expected of a country which has never had any deep naval tradition and which, for over 150 years, had been cut off from the sea and deprived of freedom. Having regained her independent existence, Poland took over a very small strip of completely undeveloped coast and had to start everything anew—almost from scratch.

How could it happen then that in the present war Poland has not only been capable of mustering a Navy, but could give to the common cause the small, but valuable effectiveness of her Merchant Navy?

In order to understand why Poland has been able to play in fact a more important part in the war on the seas than could have been expected—one should look back and recall the short pre-war maritime history of Poland.

Looking back at the comparatively distant period of the First World War and at President Wilson's term of office, we will find that in Wilson's peace terms, Poland's access to the sea was defined in the famous Thirteenth Point. The actual wording which symbolized the wrongs of Poland made good once more, and which stressed the fullness of her resurrection was: Poland Free, United, with an Access to the Sea.

Yet, in the Treaty of Versailles, Poland's access to the sea was more a token than a definitely established fact.

When on the rainy and cloudy day of February 10th, 1920, Polish lancers rode on horseback deep into the Baltic, and a ring was thrown into its waves—the symbol of Poland's betrothal to the sea, Poland assumed control of a small coastal belt of territory—a part only of the historically Polish lands on the Baltic, which had been purposely neglected by the Germans and which consisted of wastelands, sand dunes and bogs, of a number of poor villages, of some fishing smacks and . . . nothing more. There was no port, no warships no merchantmen.

Danzig, the only large town on that coast and a port, which dominated Polish sea trade and Polish sea routes, has received the status of a Free City; it became a parasite feeding on Poland's economic organism and, in later years, a barrel of powder and the immediate reason for the outbreak of the Second World War.

Poland has not been given a port. Neither has she been given the freedom of sea routes leading from the Baltic to the wide world. The Baltic remained a closed sea, an inner German lake and the hatching ground of German naval power.

As the nucleus of what was to become the Polish Navy, Poland received six small and obsolescent German torpedo boats—without armament. As to the Polish Merchant Navy—it had to be created from nothing.

The lancers drove their horses into the sea, a ring fell on the sandy bottom of the Baltic. The symbol certainly had a meaning. Poland's access to the sea was symbolic indeed . . .

The Poles took possession of the strip of coast, its sands and wastelands when they had no naval experience and believed that access to the sea meant only possession of some sea coast, whether large or small.

They started work with energy, although the ultimate ends could be realised only gradually.

First, they began to husband the sands, the dunes and wastes, to build roads and railways, to improve the standard of living of the destitute Kaszubian fishermen and peasants. And the greatest ambition of the Poles at that time was to develop the small fishing village of Gdynia into a sea-side resort which might compete with Zoppot, a sea-side resort in the free city of Danzig. What the Poles visualised when they spoke about the sea, was the coast, romantic fisherfolk and—sea bathing.

But this attitude did not last long and was forsaken completely.

The Poles were incessantly learning their lesson.

Danzig was still the only port of Poland, even though it refused to serve loyally her economic interests. Thus, the next task, which the Poles came to understand and which they began to put into realisation was to develop Gdynia into a large port that would cater for Poland's economic interests, irrespective of the attitude adopted by restive Danzig. = Soon Gdynia outpaced Danzig as a harbour. But Poland's economic needs were so great that both ports together could satisfy them only with difficulty.

Then, slowly, the Poles began to discover the age-old truth about the sea: that access to the sea and freedom of the sea were not limited only to the coast or to coastal work, but that they meant work on the wide open spaces of the sea. That it was not enough to have hundreds of miles of coast—that one had to make use of it. That, even having had a coast for centuries, one might still not feel at home on the sea.

The Poles saw the necessity of working at sea—i.e. of exploiting sea routes, the cheapest lines of communication which spanned the whole world and of the exploiting riches of the sea by establishing the fishing industry. Only the exploitation of sea routes and of the fishing industry, coupled with the exploitation of ports and the activities of industries connected with the sea give the fullest economic advantages of having an access to the sea and of enjoying freedom of the seas.

The Poles have recognised these economic truths by way of experiments, and in the end they have realised them to the full. This must be considered as Poland's first peacetime victory. The first victory won on the home front.

And here it should be said that it has not been easy to achieve that victory. The attitude towards the sea of the majority of Poles remained for a considerable time an emotional one. The sea was a subject of sublime feelings and poetry, rather than of reality. It was a symbol of Poland's true freedom, and perhaps an outlet for national ambition.

A more than average enthusiasm was needed, that cool enthusiasm which lies at the basis of many great economic schemes, to gain the understanding and to waken up the interest of the Polish people in the economic problems of the sea, and in the possibilities of exploitation of the sea. Luckily a number of enthusiasts were there. The achievements of these pioneers of an economic approach to the sea are great. Of the efforts of these men—the Polish Merchant Navy was born.

State initiative has played a great part in these beginnings. It has played a dominant and leading part throughout. At the very outset, there were also a few unorganised enterprises of private capital. They ended in a complete failure. This initial setback or perhaps the lack of tradition and experience in this sphere of economic activities which also demanded investments of relatively large capital—or else a certain lack in spirit of adventure and in capacity for taking risks caused private enterprise to shirk from the work of building a merchant fleet. The question of state enterprise in the shipping industry, so much discussed all over the world, was solved in Poland by practical experience, because without state enterprise, there would have been no Polish Merchant Navy at all. Much later, when the results achieved by State initiative became known, private enterprise made an appearance on the scene—a rather cautious and timid appearance.

The first enduring foundation of the Polish Merchant Navy was the creation of the Company "Żegluga Polska" by the State and with the support of State funds. This company, in later years was transformed into ŻEGLUGA POLSKA LTD. For this Company, five French ships of about 2,000 G.R.T. EACH were purchased in January, 1927. These merchantmen—S/S POZNAN, S/S KRAKOW, S/S WILNO, S/S KATOWICE and S/S TORUN have earned

a good record in the history of the Polish Merchant Navy, and four of them work to this day. Later on, the coal industry launched its own shipping company, the POLSKA-ROB, the task of which was to carry Polish coal to Sweden and Swedish ores to Poland. Lastly, in 1929 and 1930, the Polish-British Shipping Corporation and the Gdynia America Shipping Lines were formed, with a predominance of State capital, but with the participation of private British capital in the former, and of Danish capital in the latter. To start with, the Gdynia-America Lines took over three Danish passenger ships, which were named S/S POLONIA, S/S KOSCIUSZKO and S/S PULASKI and which were the first passenger liners of the Polish Merchant Navy. Two of them have been at work ever since. Shortly before the outbreak of the war, several private companies bought a number of ships and ordered a small number of merchantmen to be built.

Such were the beginnings of the Polish Merchant Navy. Before the war its total tonnage reached 135,000 tons and its ships carried a load of about 2,000,000 tons a year. At the outbreak of the war the Polish Merchant Navy had about 25,000 tons of shipping under construction, and it planned to reach about 650,000 tons of shipping by 1945.

But even before Poland had at its disposal the 135,000 tons of merchant shipping, even before the Polish people came to understand maritime economic problems, even before Gdynia had grown and the Merchant Navy could celebrate its real progress, the Poles won their first victory on the international front.

Thanks to awakening of realisation of the importance of sea trade the Poles won in peacetime a very important and bloodless war—the tariff war against the Germans. That victory played an important part in the development of Polish sea trade, and in the growth of understanding for the sea, among the Polish people. It is worth saying a few words about it.

Despite the fact that she had lost the First World War, Germany still had a great economic grip over the central European countries, including Poland, economically kept back under the partitioning powers, and in addition, ruined by the first world war. More than half of the goods going to, or from Poland, either came from Germany, were destined for Germany, or had to pass through the hands of German middlemen. This gave the Germans an enormous asset. They wanted however to strengthen their position still further. They wanted to dominate Poland's foreign trade completely, which would subject Poland economically to Germany, and in consequence would lead her also to political dependence on her German neighbour.

Therefore, when in 1925, they began negotiations for the conclusion of a trade agreement with Poland, the Germans demanded that they should preserve and further entrench their privileged position in controlling Polish foreign trade. Should Poland have agreed to this, her foreign trade would have been practically given up to Germany's tender mercies.

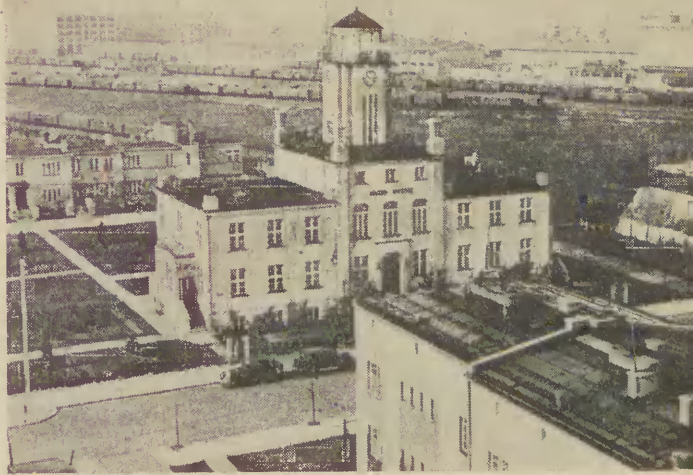
The Germans did not expect the Poles to oppose them. They thought that by controlling over 50 per cent. of Poland's foreign trade, they had a winning hand.

But events proved how great was their mistake. Poland simply rejected their demands.

The Germans then decided to impose their will in the economic sphere by force. They declared on Poland a tariff war—and economic war.

About 40 per cent. of Poland's exports were sent to Germany, and a large proportion of these consisted of Polish coal. The Germans imposed such high tariffs on goods imported from Poland that in practice they could have stopped the imports completely. As they did not expect Poland to be capable of selling her coal anywhere else or of exporting it with disregard of the Reich, they reckoned that Poland would choke with her own coal, and would have to accept their economic demands.

Simultaneously, by applying a policy of low railway freights and port fees, the Germans tried to preserve for their ports the handling of supplies for Poland of the most important



*Kapitanat Portu w Gdyni.
Harbour Master's office in Gdynia.*

raw materials, such as Swedish ore, cotton, wool and jute. The object of that policy was to deepen Poland's dependence.

The Germans expected by this, to drive Poland to bankruptcy or capitulation. However they suffered a total discomfiture. The tariff war continued for some years, and ended in Germany's complete defeat and in Poland's emancipation from German economic hegemony.

The Germans had lost, because the Poles were already beginning to feel their way as a maritime nation.

When the Germans had closed the flow abroad of Polish foreign trade by barriers of high customs tariffs—Poland freed herself from their intermediary, shifting her foreign trade from land routes leading to Germany or through Germany, to sea routes, spanning the wide world, and accessible to every one who wished and knew how to sail. And instead of selling their goods, coal in particular, to Germany, the Poles sought new customers overseas. The competition of German ports has been overcome by developing Gdynia and modernising Danzig and by lowering the costs of railway transport.

The tariff war began in 1925. At that time the construction of Poland's own port of Gdynia had but started and Poland had no merchant navy of her own. The tariff war was a stimulus for a speed up in the building of Gdynia, and for organising a merchant marine. And the fact that she had her own port and merchant navy contributed in turn to help Poland in winning the great economic struggle against Germany. Thus, thanks to an effective and persevering effort, which was an example of Polish economic talents and efficacy—Poland achieved within a short time that 77 per cent. of her foreign trade was carried abroad by sea from her own ports, 11 per cent. of that total being carried by Polish ships. Germany who used to handle over 50 per cent. of Poland's foreign trade was then left with only 19 per cent.

In that way, Poland had emancipated herself, long before the Second World War, from German economic hegemony, and Germany lost the benefits resulting from the handling of Poland's foreign trade. What Poland saved from that source, covered her expenses for the construction of Gdynia, for the modernisation of the port of Danzig, and for the building of the Merchant Navy. Let it be added that Poland owes the rapid growth of Gdynia and of her Merchant Navy to the fact that enormous quantities of Polish coal, instead of being carried overland to Germany, were carried by sea to Sweden and to other overseas countries, thus providing new opportunities for the new port of the new merchant fleet.

Such was Poland's first victory on the sea, a victory won long before the war.

And such were the circumstances of the origin and birth of the Polish Merchant Navy.

Were it not for the enduring, peacetime work of pioneers, at the time of Poland's first appearance on the seas, at the time when she was acquiring her first experiences and achieving the first results—there would have been no question of Poland's contribution to the present war on the seas.

The Polish effort at sea and the Polish Merchant Navy were born of enthusiasm and struggle.

I feel I had to say these few words on the origins of the Polish Merchant Navy; I am sure too, that this will undoubtedly facilitate a better understanding of its fighting and unflinching spirit, which allowed it to play a greater part in the war against Germany than could have been expected of the Merchant Navy of a nation without a long sea tradition and with sea coast shorter than—for instance—the Thames Estuary.

A. DODDIE.

KONOPNE I METALOWE LINY

WYRABIANE

dla wszystkich potrzeb okrętowych

R. HOOD HAGGIE & SON LTD.

NEWCASTLE-ON-TYNE

LONDON
CARDIFF

also at
LIVERPOOL
& HULL

GLASGOW
BRISTOL, etc.

RACHUNEK STRAT I ZYSKÓW

Na marginesie wiadomości o stratach w Marynarkach Wojennych

W związku z zakończeniem wojny (aczkolwiek tymczasem tylko w Europie) dokonywane są już pewne obliczenia.

„Zyski” są jeszcze pozycją nieustaloną definitywnie. Jako generalne określenie „zysku” uważa się odniesione zwycięstwo nad Niemcami. O tym, że w swoim czasie zwyciężone zostały Włochy, dzisiaj już się mało wspomina. Zyski, jakie przyniosło pierwsze zwycięstwo, a więc powalenie i wycofanie z wojny Włoch, były w swoim czasie dość pobieżnie obliczone.

Nas interesują zagadnienia morskie, toteż przypomnijmy sobie, że Alianci otrzymali jako nagrodę, za swoje zwycięstwo dość poważną ilość jednostek włoskiej marynarki wojennej i handlowej.

Dziś, po kompletnym rozbiću Niemiec, patrząc z tego samego, morskiego punktu widzenia, przyglądamy się zdobyciom w postaci jednostek morskich byłej Rzeszy Niemieckiej. Najbardziej emocjonującym było uchwycenie silnej liczebnie, a w ostatnich czasach zmodernizowanej przez Niemcy, floty podwodnej.

Powtarzamy, że jednak z obliczeniem zysków nie jest jeszcze tak łatwo. A szczególnie trudno powiedzieć, jaki z krajów należących do towarzystwa t. zw. Zjednoczonych Narodów, jaką otrzyma część łupu, zdobytego na zwyciężonych.

Znacznie łatwiej jest z ustaleniem własnych strat. W ostatnich czasach, w całej prasie spotykało się notatki, dotyczące ujawnionych przez Admiralicję Brytyjską strat Sojuszników Marynarek Wojennych. Trzeba powiedzieć, że aczkolwiek wiadomości te były oparte na danych oficjalnych, jednak różne pisma podawały różne liczby. Przepuszczalnie były to pomyłki redakcyjne, lub powstałe wskutek pośpiechu w podawaniu tych wiadomości. Zaznaczone było, że wykaz strat nie obejmuje strat Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych. A więc podano straty Marynarki Brytyjskiej i Marynarek należących do Imperium, oraz straty 7 Marynarek, które znajdowały się pod zwierzchnim kierownictwem Brytyjskiej Admiralicji. Nie wiemy, czy któraś z Marynarek ma jakieś zastrzeżenia co do liczb, wykazujących ich straty. Trzeba uważać za pewnik, że liczby dotyczące strat Wielkiej Brytanii i flot Imperium są już definitywne i dokładne. Brytyjczy przecz się u siebie „w domu,” toteż ewidencję swoich strat mają zaktualizowaną „a jour.” Nas interesują straty Polskiej Marynarki Wojennej. Liczby jakie ukazały się w prasie, nie były z całą pewnością definitywne.

Dobrze się stało — to co się dowiadujemy, że ta kwestja została przez oficjalne czynniki (jak też i przez notatki prasowe) już poruszona, gdyż istotnie nie wykazanie poniesionych ofiar w prawdziwym ich rozmiarze — jest rzeczą krzywdzącą. A też i praktycznie niekorzystną.

Gdyby chodziło o ocenę naszych wysiłków i osiągnięć, to może było by trudniej podnosić sprawę dla udawadniania komukolwiek, że zrobiliśmy więcej, niż ktoś nam na nasze



O.R.P. „Gryf” zatopiony w porcie gdyńskim we wrześniu 1939.

O.R.P. „Gryf” was sunk in 1939 in Gdynia harbour.

dobro zalicza. Toteż nie chcemy tutaj szeroko omawiać tego, jak ogromny wysiłek dokonany został przez niewielką, lecz nieszczędną siłę ani życia ludzkiego — gdy chodziło o walkę z wrogiem — Polską Marynarkę Wojenną. Zresztą, że jej dokonania ocenione były należycie, mówią najlepiej liczne pochlebne wypowiedzi wielkich autorytetów morskich i politycznych samej W. Brytanii.

To, że personel Marynarki Wojennej Polskiej miał prawie 50% wszystkich odznaczeń bojowych, jakie W. Brytania przyznała sojusznicznym marynarkom — mówi też wiele.

Gdy zaś chodzi o ustalenie poniesionych strat, to zabrac głos w obronie istotnego stanu rzeczy można łatwiej, bez uczucia zażenowania lub fałszywego wstydu. Jest to nawet obowiązkiem każdego, kto te sprawy zna.

Prasa podała, że Polska Marynarka Wojenna straciła 5 okrętów. Jest to niewątpliwie liczba mniejsza od rzeczywistej. Liczba bowiem rzeczywista, liczba strat jakie przecież boleśnie odczuliśmy, jest prawie pięciokrotnie większa. Tej prawdy nie da się zmienić żadnymi cyfrowymi manipulacjami przez stosowanie, tak modne w obecnej wojnie „interpretacji.” A właśnie rozbieżność liczb, wykazujących straty Polskiej Marynarki Wojennej, wynika z powodu tej nieszczęśliwej rzeczy, jaką jest „interpretacja.”

Polska cała, a więc i Polska Marynarka Wojenna jako fragment całego tak mocno zdewastowanego przez wojnę organizmu polskiego, liczy swoje straty od tego dnia, w którym Rzeczpospolita Polska została napadnięta i w którym samotnie stawiała czoła całej potęgze niemieckiej. Dniem tym był dzień 1-go września 1939 roku.

W dniu tym, właśnie w dniu 1 września 1939 r., rozpoczęła się właściwie druga wojna światowa. Jest wielkim, i nie wiadomo skąd pochodzącym błędem, często powtarzanym przez prasę brytyjską, to że wymienia się datę 3-go września 1939 roku jako dzień początku drugiej wojny światowej.

W odniesieniu do Polskiej Marynarki Wojennej ewentualnie można byłoby ustalić dwa wykazy strat. Jeden obejmowałby okres tylko ścisłej kooperacji Polskiej Marynarki Wojennej z Royal Navy. Drugi by zaś był odzwierciedleniem najistotniejszej prawdy, w więc przedstawiałby straty, jakie poniosła Polska Mar. Woj. w związku z tym, że Rzeczpospolita Polska należąc już do grona narodów zamierzających przeciwstawić się agresywności Rzeszy Niemieckiej, stanęła w imieniu tych narodów *pierwsza* do obronnej walki. Do walki o wolność „wasza i nasza.“

Rzeczywiste straty Polskiej Marynarki Wojennej nabierają wyrazu i mocy niezaprzeczalności, gdy się wymienia stracone jednostki z imienia. Poniżej je podajemy, porządkując według kategorii.

1	O.R.P. DRAGON	.. ..	krążownik
2	„ BAŁTYK	.. ..	po-francuski krążownik, używ. jako jedn. pom. dla Szkoły Specjalistów Floty
3	„ WICHER	.. ..	kontrotorpedowiec
4	„ GROM	.. ..	.. ..
	„ ORKAN	.. ..	.. ..
6	„ KUJAWIAK	.. ..	.. ..
7	„ ORZEŁ	.. ..	duży okręt podwodny
8	„ JASTRZĄB	.. ..	okręt podwodny
9	„ GRYF	.. ..	duży stawiacz min
10	„ KOMENDANT PIŁSUDSKI	.. ..	kanonierka, przystosowany do służby
11	„ GENERAL HALLER	.. ..	.. ..

12	„ GDYNIA	.. ..	okręt pom., przystosowany do służby minowej
13	„ GDAŃSK	.. ..	.. ..
14	„ JASKÓŁKA	.. ..	trawler
15	„ MEWA	.. ..	.. ..
16	„ CZAJKA	.. ..	.. ..
17	„ RYBITWA	.. ..	.. ..
18	„ CZAPLA	.. ..	.. ..
19	„ ŻÓRAW	.. ..	.. ..
20	„ MEDOC	.. ..	patrolowiec trawler
21	„ MAZUR	.. ..	przebrojony torpedowiec (większa ilość dział)
22	„ POMORZANIN	.. ..	okręt pomocniczy (służby hydrograficznej)
23	„ NUREK	.. ..	okręt pomocniczy (służby nurkowej)
24	„ SMOK	.. ..	okręt pomocniczy (artyleryjski)

Na liście strat, jakie poniosła Polska Marynarka Wojenna w okresie ścisłej kooperacji z Royal Navy, a więc w czasie gdy Niemcom przeciwstawiono już całą potęgę morską W. Brytanii, a później i innych sojusznicznych narodów figurują okręty następujące: krążownik O.R.P. DRAGON, okręty podwodne O.R.P. ORZEŁ i O.R.P. JASTRZĄB, kontrotorpedowce O.R.P. GROM, O.R.P. ORKAN i O.R.P. KUJAWIAK; O.R.P. MEDOC a więc razem siedem okrętów.

Jednak ważną jest liczba strat od pierwszego dnia wojny. Polska Marynarka Wokenna straciła z związku z minioną wojną *dwadzieścia cztery* jednostki.

W.A.K.L.

PROFIT AND LOSS

By W.A.K.L.

As a result of the end of hostilities in Europe estimates of naval profits and losses are being made.

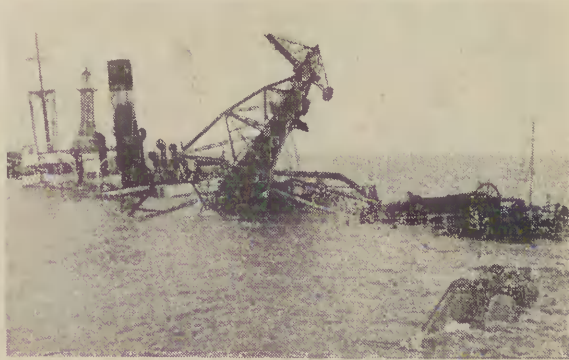
As to profits, it must be admitted that these cannot as yet be correctly estimated. The most important profit being victory over Germany. To-day, we do not even speak any more of our victory over Italy, and one can presume that the assets gained in victory over that country must have been well calculated at the time of her withdrawal from the war.

We are concerned here with victories at sea. Therefore let us remember that the Allies, in reward for their victory over Italy took possession of a fairly considerable number of Italian warships and merchant vessels.

To-day, now that we have defeated Germany completely, we can get a clear picture of naval war gains by simply looking at the number of vessels surrendered by the Germans to the Allies. The surrender of the German Submarine Fleet, equipped with the most modern devices, has been the most dramatic event.

There is no need to stress how difficult it is to estimate war gains, and it is even more difficult to work out the specific deserts of each member of the Allied Nations.

It is a little more easy to estimate one's own losses. Allied naval losses have recently been published in the Press, based on a summary issued by the Admiralty. It is noted, that although based on official Admiralty statements, the Press gives varying inaccurate accounts. This is probably hasty overlooking, or printer's error. It is stated that the summary does not include losses of the United States Navy, but only those of the Royal Navy, Navies of the Dominions, and of the Allies. There is little doubt that the losses of the Royal Navy



Z dniem napadu niemieckiego na Polskę w dniu 1, września 1939—Marynarka Wojenna poniosła ciężkie straty.

Poland went to war in the early hours of 1st September, 1939, in these days suffered extensive destruction to her Navy.

and of the Navies of the Dominions have been correctly estimated. The Royal Navy is, as it were, "at home," and the Admiralty have evidence of her losses worked out to the nearest degree. Unfortunately, the losses of the Polish Navy published in the press do not coincide with those given by the Polish naval authorities.

If profits were estimated under "services rendered" it would be difficult for us to engage in discussion, and would

show more than has been credited to us. We have, fortunately, no need to tell of the magnificent efforts made by the Polish Navy towards the defeat of the enemy. Her achievements have been justly recognised by the Royal Navy and appreciation has been expressed both in naval and political circles.

A good illustration of this gratitude has been shown by the fact that almost 50 per cent. of the total of decorations bestowed upon the Allied Navies have been given to the Poles.

To return to losses, it has been said that the Polish Navy has, during this war, lost 5 warships. This figure is incorrect, the total, if correctly calculated from the 1st September, 1939, being five times as high. This fact, being a statistical truth, cannot be changed by interpretation (or shall we say misinterpretation) which is so commonly the practice in international affairs to-day.

As already stated, the Polish Navy started the war on the 1st September, 1939, when she has stood alone against the German powerful war machine.

It is so often the case that the Press regards the outbreak of war as the 3rd September, 1939. We have no need to recall the fact that Poland went to war in the early hours of 1st September, 1939, and in those two days suffered extensive destruction to her Navy.

Thus we can divide Polish Naval losses into two parts the first before 3rd September 1939 when the Polish Navy fought alone and the second during the period of her co-operation with the Royal Navy. I think it is wise to illustrate Polish Naval losses by giving the name of each ship lost during the war. Here is a list as passed by the Polish naval authorities:—

- 1 O.R.P. DRAGON Cruiser
- 2 BAŁTYK Old ex-French cruiser used as a school for specialist training

3	„	WICHER	.. ..	Destroyer
4	„	GROM	.. ..	„
5	„	ORKAN	.. ..	„
6	„	KUJAWIAK	.. ..	„
7	„	ORZEŁ	.. ..	Submarine
8	„	JASTRZĄB	.. ..	„
9	„	GRYF	.. ..	Large minelayer
10	„	PIŁSUDESKI	.. ..	Minelayer
11	„	GENERAŁ HALLER	.. ..	„
12	„	GDYNIA	.. ..	„
13	„	GDĄSK	.. ..	„
14	„	JASKÓŁKA	.. ..	Trawler
15	„	MEWA	.. ..	„
16	„	CZAJKA	.. ..	„
17	„	RYBITWA	.. ..	„
18	„	CZAPLA	.. ..	„
19	„	ŻÓRAW	.. ..	„
20	„	MEDOC	.. ..	Patrol-Boat
21	„	MAZUR	.. ..	Torpedo boat
22	„	POMORZANIN	.. ..	Auxiliary ship
23	„	NUREK	.. ..	„
24	„	SMOK	.. ..	„

This is a list of the Polish warships lost while in close co-operation with the Royal Navy:—

- O.R.P. DRAGON
 „ ORZEŁ
 „ JASTRZĄB
 „ GROM
 „ ORKAN
 „ KUJAWIAK
 „ MEDOC

Poland has lost 24 units during this war.

W.A.K.L.

KRZYŻE ZASŁUGI Z MIECZAMI DLA POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Ostatnio ogłoszono listy odznaczeń Krzyżem Zasługi z Mieczami, nadanych kapitanom, oficerom i marynarzom Polskiej Marynarki Handlowej. Krzyż Zasługi z Mieczami ustanowiony został podczas wojny i nadawany jest za zasługi położone podczas wojny w niebezpiecznych warunkach i z narażeniem życia. Jest to więc odznaczenie o charakterze odpowiadającym olbrzymiej większości czynów, zasługujących na wyróżnienie w marynarce handlowej. Marynarze z Handlowej przez cały czas wojny pracują w warunkach niebezpieczeństwa i z narażeniem życia. Od ich męstwa zależą losy statku i ładunku lub przewożonych oddziałów wojskowych i przedsięwziętych ładowań. Stosunkowo jednak rzadko mają oni okazję zadokumentowania swego męstwa z bronią w ręku.

Za udział w inwazji przyznano ogółem 72 Krzyże Zasługi z Mieczami, w tem 3 złote, 28 srebrnych i 41 brązowych.

Złote Krzyże Zasługi z Mieczami otrzymali: kapitan MS Batory Zygmunt Deyczakowski, kapitan MS Sobieski Zdenko Knoetgen i kapitan SS Narwik Tadeusz Niefiedowicz.

Kapitan Zygmunt Deyczakowski odznaczony złotym krzyżem z zasług z mieczami, a poprzednio Krzyżem Walecznych, oraz brytyjskimi orderami D.S.C. i O.B.E., na początku wojny był kapitanem statku SS Poznań, który w chwili wybuchu wojny znajdował się na Bałtyku. W końcu października 1939 r., już po słynnej ucieczce O.R.P. ORZEŁ, SS Poznań pod dowództwem kpt. Deyczakowskiego wymknął się z Bałtyku. Statek posuwał się wodami terytorjalnymi Szwecji, wyminał pola minowe, przesłizgnął się przez strzożony Sund i dotarł szczęśliwie do Wielkiej Brytanji. SS Poznań był ostatnim statkiem sojuszniczym, który w czasie wojny opuścił Bałtyk. Następnie kpt. Deyczakowski został kapitanem statku pasażerskiego MS Chrobry. MS Chrobry pod jego

dowództwem, odbył parę podróży przez Atlantyk, poczem na wiosnę 1940 r. brał udział w operacjach w obronie Norwegii. Był w tym czasie bezustannie bombardowany i w rezultacie trafiony paroma bombami stanął w płomieniach, a następnie zatonął. Dzięki akcji ratunkowej sprawnie zorganizowanej przez kpt. Deyczakowskiego, straty w ludziach były bardzo niewielkie, choć statek był trafiony i tonął w nocy i na pokładzie było około 1200 osób.

Od lata 1940 roku kpt. Deyczakowski bez przerwy jest kapitanem statku pasażerskiego MS Batory. Pod jego dowództwem MS Batory odbył liczne podróże przez Atlantyk oraz na Daleki Wschód, do Indji, Australji i Nowej Zelandji. Jemu to powierzono los 500 dzieci angielskich ewakuowanych w okresie najcięższego Elitu do Australji. Pod jego dowództwem MS Batory przewiózł dziesiątki tysięcy żołnierzy brytyjskich, kanadyjskich, australijskich, nowozelandzkich, hinduskich, amerykańskich i francuskich oraz żołnierzy i uchodźców polskich. Pod jego też dowództwem Batory brał udział w inwazji Afryki Północnej i Sycylii.

Od chwili wprowadzenia Krzyża Zasługi z Mieczami w Polskiej Marynarki Handlowej przyznano 1 złoty krzyż kpt. Zawadzie z SS Narwik, oraz 3 srebrne i 4 brązowe krzyże oficerom i marynarzom tego statku, za akcję ratunkową przeprowadzoną w pobliżu nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego, kiedy to SS Narwik uratował ponad 1.000 rozbitków ze storpedowanego brytyjskiego statku „Orcaes.”

Obecnie nadano 7 Złotych Krzyży Zasługi z Mieczami, 37 srebrnych i 51 brązowych. Odznaczenia te, przyznane za udział w inwazji i w konwojach atlantyckich oraz za uratowanie statków polskich internowanych w 1940 roku przez rząd Vichy, objęły załogi statków pasażerskich MS Batory i MS Sobieski, oraz załogi kilku statków towarowych i starego statku pasażerskiego SS Pułaski.

Pozatem MS Batory brał również udział w inwazji Południowej Francji, przyczem na jego pokładzie znajdował się wówczas dowódca wojsk francuskich gen. De Latre de Tassingny ze swym sztabem. W tej akcji kapitanem MS Batory był w zastępstwie kpt. Deyczakowski kpt. Edward Pacewicz.

Oficerowie i marynarze z MS Batory, w liczbie 45, odznaczeni Srebrnymi i Brązowymi Krzyżami Zasługi z Mieczami, brali udział we wszystkich, lub w większości z nich wymienionych operacji, stanowiąc pod kierownictwem kpt. Deyczakowskiego jądro zespołu, dzięki któremu MS Batory tak dobrze wywiązywał się ze wszystkich powierzonych sobie zadań.

Srebrne Krzyże Zasługi z Mieczami otrzymali: st. mechanik Adolf Kaczorowski, 2-oficer Henryk Chowaniec, 3-oficer Władysław Art, 3-oficer Bolesław Dzikowski, 3-oficer Henryk Krupka, 4-oficer Ludwik Kłisowski, intendent Tadeusz Loedl, intendent Józef Potulicki, płatnik Marjan Słabosz, 1-elektryk Gerard Pławinski, 1-oficer radiowy Kazimierz Goderski, 2-oficer radiowy Zygmunt Piotrowski, 2-oficer radiowy Mieczysław

Wisniewski i asystent pokładowy Mikołaj Myszko.

Brązowe Krzyże zasługi z *Mieczami* otrzymali: st. asystent maszynowy Stefan Ogrodnik, as. maszynowy Jan Zakurzewski, as. intendenta Mieczysław Rychter, asystent prowiantowy Antoni Szweczykowski, bosman Antoni Tomasiak, cieśla Paweł Kaswicz, magazynier Teodor Cymbaluk, wachtowny Józef Sokółek, st. marynarz Zygmunt Grochociński, st. marynarz Stanisław Buchert, motorzysta Adam Wilniewicz, st. ochmistrz Aleksander Mikszta, ochmistrz Kazimierz Skoczek, ochmistrz Stefan Siwak, prowiantowy Stanisław Putek, 1-kucharz Wincenty Popławski, kucharz Franciszek Ostrowski, cukiernik Otton Różycki, rzeźnik Czesław Meller, stolarz Waclaw Pietrzyk, kredensowy Piotr Kondracki, st. steward Władysław Cichowski, st. steward Kasprzak Józef oraz stewardzi: Franciszek Nych, Władysław Pułaczewski, Jan Rzepka Franciszek Serzysko, Józef Skorupiński, Jan Tubacki, Franciszek Zawadzki i steward szpitalny Czesław Bujanowski.

Kapitan Zdenko Knoetgen, odznaczony *Złotym Krzyżem Zasługi z Mieczami*, a poprzednio dwukrotnie D.S.C. i O.B.E., jest kapitanem MS Sobieski od początku wojny. Pod jego dowództwem MS Sobieski zdobył jedyny w swoim rodzaju rekord — nie opuścił ani jednej poważniejszej operacji inwazyjnej podczas działań wojennych przeciwko Niemcom Włochom. MS Sobieski był w wyprawie na Dakar, wszedł jako pierwszy sojusznicy statek do Diego Suarez podczas wyprawy na Madagaskar, był w pierwszym rzucie inwazji na Północną Afrykę, wyróżnił się w czasie inwazji Sycylii, znalazł się w grupie pierwszych statków pod Salerno, gdzie bliżej był zagłady, był pod Anzio i uczestniczył w inwazji Południowej Francji. Ale operacje inwazyjne nie wyczerpują działalności MS Sobieski. Statek ten dowoził wojska kanadyjskie do Wielkiej Brytanii oraz dostarczał pierwszy kontyngent wojsk nowozelandzkich na Środkowy Wschód. Był w akcji u wybrzeży Norwegii oraz ewakuował Wojsko Polskie z Francji. A w ostatnim okresie działań wojennych — przez szereg tygodni pływał tam i z powrotem przez Kanał La Manche, przewoząc zapewne ponad 50 tysięcy żołnierzy do ostatnich walk w Europie. Nie było to przytem żadne „spacery”, bowiem Niemcy w ostatnim wysiłku, używając miniaturowych okrętów podwodnych zatopili w tym okresie cały szereg statków, jeden z nich tuż przy MS Sobieski.

Razem z kpt. MS Knoetgenem odznaczono 16 oficerów i marynarzy z MS Sobieski przyczem wszyscy oni brali udział we wszystkich operacjach, w których uczestniczyli ich statek.

Srebrne Krzyże Zasługi z Mieczami otrzymali: 2-oficer Leopold Mikula, st. mechanik Józef Belczewski, 1-mechanik Wiktor Słowikowski, 3-mechanik Anton Sasin, 4-mechanik Jan Biel, 1-oficer radiowy Stanisław Leśniewski, lekarz statkowy dr. Lech Siuda i kapelan ks. Jan Nowicki. Należy zaznaczyć że st. oficer MS Sobieski Wiktor Balczunas otrzymał *Srebrny*

Krzyż Zasługi z Mieczami za swe poprzednie zasługi na SS Pułaski.

Brązowe Krzyże Zasługi z Mieczami otrzymali: st. asystent maszynowy Jan Lidke, bosman Teodor Nikielski, cieśla Konstanty Godlewski, magazynier pokładowy Waclaw Romotowski, motorzysta Rudolf Brumer, szef kuchni Czekalski, oraz stewardzi Aleksander Górski i Stanisław Karasiński.

Kapitan Tadeusz Niefidowicz, odznaczony *Złotym Krzyżem Zasługi z Mieczami* za akcję inwazyjną na SS Narwik, jest kapitanem tego statku od kilku lat. SS Narwik pod dowództwem kapitana Niefidowicza brał udział w inwazji Sycylii oraz lądowaniu pod Salerno i Anzio. Na skutek doskonałego wywiązania się z zadania podczas inwazji Sycylii SS Narwik został wyznaczony do udziału w lądowaniu pod Salerno, gdzie znalazł się w liczbie kilku pierwszych statków i stał przy brzegu przez 5 dni, przeprowadzając wyładunek pod nieustannym ogniem artylerji i bombardowaniem lotniczym. Również pod Anzio SS Narwik przeżył bardzo ciężkie chwile. Bomby lotnicze wybuchaly tak blisko, iż na skutek rozluźnienia poszycia płyt kafluba statek zaczął poważnie przeciekać i musiał być poddany gruntownej reperacji natychmiast po ukończeniu podróży z dostawami wojennymi do Nowej Zelandji, podjętej bezpośrednio po zakończeniu akcji pod Anzio. SS Narwik po akcji pod Salerno otrzymał podziękowanie od Principal Sea Transport Officer Mediterranean za doskonałe wywiązanie się z zadania, determinację i odwagę w ciężkich i niebezpiecznych warunkach.

Razem z kpt. T. Niefidowiczem odznaczono następujących oficerów i marynarzy z SS Narwik: *Srebrnym Krzyżem Zasługi z Mieczami*: st. oficer Romuald Żelazowski, 2-go oficera Marijana Czarewicz i st. mechanika Aureliusza Hoffmana, *Brązowym Krzyżem Zasługi z Mieczami*: po raz drugi bosmana Bohdana Kołodzieja, po raz pierwszy odnanżonego za udział w akcji ratowania przez SS Narwik rozbitków z „Orcaes” wreszcie *Brązowym Krzyżem Zasługi z Mieczami* po raz pierwszy — cieśle Mściława Kociejowskiego.

Dalsze 3 *Srebrne Krzyże Zasługi z Mieczami* otrzymali oficerowie SS Poznań: st. mechanik Stanisław Kałuża, 3 mechanik Stanisław Praczyński i 1-oficer radiowy Henryk Prokop za długotrwałą służbę w ciężkich i niebezpiecznych warunkach, oraz udział w konwojach atlantycznych.

Za udział w konwojach atlantycznych odznaczono 3 osoby, przyznając 2 *Złote* i 1 *Srebrny Krzyż Zasługi z Mieczami*.

Złote Krzyże Zasługi z Mieczami otrzymali kpt. Stanisław Zelwerowicz i kpt. Jerzy Mieszowski. *Srebrny Krzyż Zasługi z Mieczami* otrzymał st. mechanik Jerzy Kukla.

Kapitan Stanisław Zelwerowicz jest kapitanem MS Morska Wola od 4-eh lat, przyczem przez cały ten czas MS Morska Wola pod jego dowództwem bez przerwy pływa w konwojach atlantycznych. Kpt. Zelwerowicz dowodził tym statkiem w

najcięższych okresach „Bitwy o Atlantyk”, kiedy czasami połowa statków konwoju szła na dno. Kpt. St. Zelwerowicz jest jedynym w P.M.H. kapitanem, który przez tak długi okres i z tak szczęśliwym wynikiem pływał w konwojach atlantycznych. Razem z kpt. Zelwerowiczem odznaczony został st. mechanik m/s Morska Wola Jerzy Kukla, który pływał na tym statku już ponad 4 lata.

Kapitan Jerzy Mieszowski odznaczony został za dowodzenie statkami MS Morska Wola i SS Paderewski w konwojach atlantycznych i na Morzu Karaibskim w ciągu 3-eh lat, oraz za przeprowadzenie energicznej akcji ratunkowej, podczas zatopienia SS Paderewski, dzięki czemu uratowano całą załogę prócz 3-eh osób zabitych przy wybuchu torpedy.

Pod dowództwem kpt. J. Mieszkowskiego M. S. Morska Wola brała udział w słynnym konwoju, atakowanym przez pancernik kieszonkowy „Deutschland” i ocalonym dzięki bohaterstwu poświęceniu krążownika pomocniczego „Jervis Bay.”

Pozostałe odznaczenia nadano za akcję ratowania statków polskich internowanych przez rząd Vichy.

Za uratowanie MS Morska Wola z Tonny Charante w czerwcu 1940 roku otrzymali: *Złoty Krzyż Zasługi z Mieczami* kpt. Jan Stankiewicz, który w tym czasie zastępował kpt. Jerzego Mieszkowskiego, *Srebrne Krzyże Zasługi z Mieczami*: st. oficer Jan Michalski i 2-mechanik Roman Szlosowski, *Brązowe Krzyże Zasługi z Mieczami* bosman Jan Dominik i st. marynarz (obecnie asystent pokładowy) Leon Rutka.

Za uratowanie SS Stalowa Wola z Dakaru w lipcu 1940 roku otrzymali: *Złoty Krzyż Zasługi z Mieczami* kpt. Jan Strzembosz, już poprzednio odznaczony za ten sam czyn brytyjskim orderem OBE, *Srebrny Krzyż Zasługi z Mieczami*: 1-oficer Edward Łukawiecki i 2-oficer Józef Bobin, *Brązowy Krzyż Zasługi z Mieczami*: cieśla Franciszek Gwiazdździński i marynarz (obecnie bosman) Tadeusz Foremniak.

Za uratowanie SS Pułaski z Conakry w lipcu 1940 roku otrzymali: *Srebrne Krzyże Zasługi z Mieczami*: st. oficer Wiktor Balczunas, 2-oficer Romuald Cielewicz, 2-mechanik Henryk Nikityn i 4-mechanik Antoni Malachowski, *Brązowy Krzyż Zasługi z Mieczami*: aspirant maszynowy Kazimierz Girerlyuk bosman Seweł Lewiński, sternik (obecnie 3-oficer) Leon Sulewski, sternik Józef Łukasiewicz oraz palacze Józef Hirt i Antoni Jabłoński. Należy zaznaczyć, że ówczesny kapitan SS Pułaski Br. Hurko został w swoim czasie odznaczony brytyjskim orderem OBE.

Obecne odznaczenia Krzyżem Zasługi z Mieczami objęły ogółem 95 o.s.b. Po nieważ odznaczenia te dotyczyć zaledwie kilku statków, można przypuszczać, iż w przyszłości będą opublikowane dalsze listy odnawcz.

A.D.

THE ARMED AUXILIARY CRUISER

By E. Sopoćko

Many people would find it hard to grasp, and perhaps strange, that every ship is something which is born, lives and dies, sometimes a natural, sometimes a violent death. The passenger vessel HOPE was brought into the world by the rough hands of Clydeside shipyard workers. The ideas of her engineers, the wearying daily toil of dockyard foremen and their underlings—their cares, joys, pains and worries were written in the slender line of her hull, her fine high bows and squat but not too low stern. Her large, wide bridge quenced it above her decks; it was her brain, whence were to come all orders. Her heart, that legendary shining heart, was, as in all organisms, hard and complicated. Her engines, of the best steel, filled her engineers' hearts with pride. Her luxurious interior fittings were to be a credit to

the shipping company for whom, after the final trials, she was destined. A fortnight or so after the first world war ended in a victorious peace the company's representative affixed his signature to the last document dealing with her purchase, and with the handing over of a cheque running into seven figures the ship was declared ready for service. So it was with her just as with a young individual who, having finished his studies and been presented with one degree or another, starts out to repay the great debt to his parents for their support during childhood. The whole colourful, promising future lies spread before him. From now on it will depend solely and exclusively on his own worth as a human being, whether he will be equal to that task. Life has always been a brutal trial of strength and will continue to be so. It is always

the stronger who wins and the weaker, whether he will or no, must leave the road clear for him.

S/S HOPE'S prospects appeared to be most promising. Her first voyage was determined a few days after the signing of the Peace Treaty; her destination was New York. Champagne flowed like water in her bars, and from her numerous saloons rose the strains of jazz. The atmosphere was one of unchecked unclouded gaiety, laughter and sincere good humour.

She continued to ply between Southampton and New York for several years, but times, people and requirements changed. Finally the day came when the company had to recognise that her speed did not come up to the demands of the moment. She was transferred to a different toure. The HOPE'S bows began to plough the

glassy surface of the Mediterranean ; her decks were parched by sun and winds blowing from the desert ; her cabins were no longer inhabited by an unending succession of retired Europeans, but by rich Hindus. Nor were the yellow races unrepresented, for her final port of destination was Singapore.

Then came the period of world crisis and the numbers of empty first-class cabins seemed to characterise it. But that, too, passed. Once more the decks were crowded with tourists, once more everything seemed to be going just as before, yet something was missing. There had come a change in the general atmosphere. The conversations in the saloons, bars and cabins were all weighted down with politics. Carefree, happy faces became increasingly rare.

Eventually there came the day—it was somewhere during the first warm days of September, just after HOPE had been "thoroughly overhauled"—when the word "War," repeated in the radio communiques, electrified everybody. The ship's company did all in their power to counter the ensuing dejection, but all to no purpose. The word "War" was repeated by the passengers in a variety of tongues. For the first time, when dusk fell, the fairy-lights illuminating the decks were not switched on, and for the first time all passengers took part in a practice "Abandon ship" alarm.

"Something is happening," the engines' measured beat repeated beneath the decks. War? HOPE did not understand that word. Her memory did not go back so far.

Her voyage was concluded without incident. Homeward bound, she picked up an order to make for Gibraltar. In the wide anchorage, against the background of the mighty Rock, several large passenger liners, a couple of smaller transports and a large variety of naval craft lay moored. The following morning, before dawn, anchors were raised and daylight found the HOPE steaming slowly at the head of a column of the ships she had seen at Gibraltar ; about a mile away to port was the long grey form of a destroyer.

"We're in convoy," said voices on deck . . .

On reaching Southampton HOPE was put into dry dock. Workmen came with their paint brushes to change her immaculate white sides to protective steel grey. On her decks alterations were taking place. Here and there guns were set up and some of the stores were transformed to hold powder and shells. Some of the cabin partitions were removed, and hooks fitted into the walls, and in place of the comfortable bunks swung hammocks. Nearly half the old ship's company left, and those who remained were put into different uniforms. They engaged in exercises and training on deck, and although scarcely a day remained before she was to sail, not a word had been said about

passengers.

At last the anchor was raised. The captain, new to the ship, called the crew together. "From to-day onwards you are real and active members of the Royal Navy—remember that," he said. "May this Armed Auxiliary Cruiser, whose name symbolises our thoughts, bring the fulfilment of our hopes."

H.M.S. HOPE understood.

Another convoy put out, but this time HOPE, in her grey fighting colours, sailed at its head. Now and then signals were run up to her mast. After crossing the Equator the convoy divided ; HOPE proceeded southward in the direction of South America, bound for the Pacific via the Straits of Magellan. Here a new period of her life began—a period of deadly boredom—patrolling the coasts of Peru and Chile. In the ports of those two Republics were a number of German merchantmen which the outbreak of war had caught in distant seas. It was HOPE'S duty to see they remained there until its close and, if any attempted to escape, to torpedo or board them the instant they left territorial waters. It was a tough job. Once in two months HOPE might put into port for twenty-four hours for provisioning and refuelling. The weather in that part of the globe was no idyll ; wind and waves, rain and storm, swept the HOPE week after week. In the rare fine nights the lights of distant towns increased the sense of desolation and loneliness. By day, sometimes, the peaks of a distant mountain range cut the far sky. The cheery life of saloons and bars died away ; their customary bustle and gaiety gave way to the needs of stern duty. The crew became tough and home-sick. The months dragged past, and the second year of war loomed up on the horizon.

Until at last another Armed Auxiliary Cruiser appeared from distant Albion to relieve the HOPE. The well-worn charts of the western coasts of South America were put away and those of the Atlantic brought out. One after another, HOPE'S company began to shave off their beards, but this turned out to be a little premature, for the ship's log related details of convoy after convoy, but not a single visit to a British port. The pages told no ordinary tale. Once she nearly encountered a German raider—the GNEISENAU, as it turned out—then dropped depth charges on a U-boat, and then, another time, survived

a concentrated air attack, during which two vessels in the convoy were lost. The need for an overhaul became increasingly urgent. Small defects in the main and auxiliary mechanism were reported with increasing frequency.

So came spring 1941. Only a few days to Easter. HOPE received orders to escort the convoy within a hundred miles of the Irish coast and then proceed to Glasgow for overhauling. Dreams had come true ! At last they were going home ! Humour improved accordingly. The crew began cleaning and pressing shore clothes ; the navigation officer counted every mile HOPE put behind her. On Good Friday evening there came a change. The captain gave a new course. Leave lists were made out, and also the orders for HOPE'S overhaul.

Easter Sunday dawned fair and fine. The air was still ; over the sea to the north the sky was patched with white cloudlets like wedding bouquets. The engines were working full steam ahead. Now and again the ship executed a curve. It was necessary to zig-zag for security reasons. The starboard signalman suddenly gave a smothered cry of "Torpedo !" There was a stir on the bridge.

HOPE'S hull shuddered to an appalling shock. A great fount of water crowned with black smoke and with a fiery base burst upwards as the torpedo tore her plates. The ship heeled over. For a moment hearts stood still. White bursts of steam welling up through the safety hatches wrapped the decks as in a veil of mist. The ship's brain was working . . . The captain's orders were still going through. More exact details of the damage were reported. The torpedo had struck the ship well forward, destroying the watertight partition. Part of the crew's quarters and deck equipment stores had been reduced to ruins. Water had flooded two compartments and was beginning to seep through into a third.

The engines were got going. Some of the men set to work to plug the partition between the second and third compartments. Others, acting as medical orderlies, tried to aid the wounded. The rest went on watch. Speed fell to a couple of knots. The difficulty of manoeuvring under such conditions was rendered even greater by the flooding in the fo'c'sle : the hull was torn open by the explosion and the whole

FERGUSON BROTHERS (Port Glasgow) Ltd.

Shipbuilders & Engineers

PORT GLASGOW

Builders of

MARINE DREDGING PLANT

and

SPECIAL VESSELS

ship was listing slowly but surely to starboard. Her heart was still working, but was no longer really sound. The steam pipes—like arteries—were not sound either. It was impossible to raise pressure in the boilers despite intensive stoking. The ship's radio operator reported the occurrence. If only she could hold on help would arrive.

HOPE knew it. She did not give up. On the contrary, she struggled forward with all the force left in her damaged

and torn hull. Minutes passed. The ship breathed heavily. Gun crews were at their action stations ready to open fire the moment the brutal, treacherous adversary surfaced. Hundreds of eyes sought a periscope.

"Torpedo"—another cry rang out. Yes, a second torpedo. HOPE felt it. The bursting boilers were her last groan. She began to sink rapidly. Agony. The boats were lowered. The whole crew, except for the dead, found safety in them.

The ship's lifeless hull resisted the water, dragging it down, yet less and less remained above the surface. An explosion; an internal vessel burst, making the ship shudder for the last time in the throes of death. The end came. A few minutes later there were only bubbles, a swirl of water, some floating planks and a couple of life-belts to mark the spot where a few moments before HOPE had been.

H.M.S. Armed Auxiliary Cruiser
HOPE.
E. S.

Kontr-Admirał H. G. THURSFIELD

THE MONTH AT SEA

(by courtesy of "The Navy")

WOJNA NA MORZU—MARZEC 1945

Wojna na morzu przestacza się obecnie coraz to bardziej w operacje ziemno-wodne. Na wodach europejskich jak i na Atlantyku wciąż jeszcze mamy do czynienia z U-boat'ami i nieprzyjacielskimi małymi jednostkami, które mogą przystawać się ze swoich baz w zasięg naszych szlaków przybrzeżnych. Przeciwdziałanie tej akcji nieprzyjacielskiej jest właściwie częścią przeprowadzanych olbrzymich operacji kombinowanych, które przetrzuciły armie Aliantów na Kontynent i umożliwiły im ich sukcesy na Zachodnim Froncie. Operacje Home Fleet mają obecnie na celu głównie zapewnienie dostaw materiałów wojennych, szlakami konwojów arktycznych, dla armij rosyjskich walczących na Wschodnim Froncie.

Wojna na Morzu Śródziemnym, jeśli chodzi o poważne operacje morskie, została już zakończona; obecnie jednak przeprowadza się jeszcze drobniejsze działania kombinowane na morzu Egejskim, dla wyzwolenia wysp greckich, pozostających do tej pory pod jarzmem niemieckim. W dniu 28 lutego przeprowadzono jeden z takich ataków, w wyniku którego zdobyto wyspę Piscopi, leżącą na północo-zachód od Rhodes, w której to operacji siły lądujące, wspierane ogniem kontrtorpedowca klasy Hunt, H.M.S. *Liddesdale* i samolotów startujących z baz ziemnych, zabiły 20 Niemców i wzięły do niewoli 140 jeńców.

Wszystkie zdobycze Amerykanów na Dalekim Wschodzie osiągnięte zostały dzięki szeregowi po sobie następujących operacji kombinowanych, przeprowadzanych na dużych odległościach od baz, z których ekspedycje były zapoczątkowywane.

Na Filipinach, na przykład, wojska amerykańskie lądowały na półwyspie Bataan — w miejscu gdzie resztki amerykańskich obrońców przez całe miesiące utrzymywały się bohaterstwo w roku 1942 — w dniu 15 lutego i okupowały ten półwysp, łącznie z oczyszczeniem go z jednostek japońskich, już w czasie następnego dnia. Po trzech dniach nieprzerwanego ostrzeliwania artyleryjskiego i bombardowań, siły amerykańskie wylądowały na sąsiedniej, silnie ufortyfikowanej, wyspie Corregidoru w dniu 16 lutego, dokonując całkowitego jej zajęcia do końca miesiąca. Było to szczególnie ciężkie przedsięwzięcie. Na wyspie tej usadowiony był garnizon japoński w sile 6.000 ludzi, który za wszelką cenę usiłował lądowaniu temu przeszkodzić; wsparcie ogniowe jednak było tak skuteczne i dobrze kierowane, że jednostki dokonyujące lądowania, których łączna siła nie przekraczała 3,038 ludzi wybranych z piechoty i amerykańskich oddziałów spadochronowych, zdobyły tę wyspę, ponosząc same stosunkowo niewielkie straty. Naliczono ogółem w tej akcji zdobycia Corregidoru, 4215 zabitych Japończyków, przyczym sądząc z poprzednich doświadczeń, należy przypuszczać, że jeśli wzięto jakichś jeńców, to było ich raczej niewielu.

Dalsze, kolejne lądowania na wyspach były w porównaniu z tym poważnym wyczynem znacznie łatwiejsze. W dniu 22 lutego zajęto, leżącą w przesmyku San Bernardino, wyspę Capul, następnego dnia wyspę Biri, leżącą opodal niej, a w dniu 27 lutego wyspę Verde, leżącą pomiędzy Mindoro a Luzonem. Po tych osiągnięciach, kiedy kontrola nad wewnę-

trzną drogą pomiędzy wyspami została zabezpieczona, przeprowadzone zostało w dniu 9 marca lądowanie na dużej, najbardziej na południe wysuniętej wyspie Mindanao. Uderzenie samo nie nastąpiło na najbardziej znany port Davao w pobliżu środka tej wyspy, lecz skierowano je w Zamboanga, znajdujące się na samym południowo-zachodnim skrawku półwyspu.

Nie jest dotychczas pewnym, czy na skutek poniesienia przez Japończyków ciężkich strat w trakcie ich usiłowań odcięcia Leyte, w czasie pierwszego na nią ataku, nie mieli oni dostatecznych sił na Mindanao, czy też nie mieli czasu na zorganizowanie obrony na tym zapomnianym odcinku, faktem jest, że Amerykanie znaleźli tam drobiazgowo przygotowane środki obronne, które jednak na skutek słabego obsadzenia ludźmi, zostały szybko unieszkodliwione, z małymi stratami.

Nie należy zapominać, że w czasie całej kampanii filipińskiej, generał MacArthur odnosił zwycięstwo po zwycięstwie, na skutek przeprowadzania raczej rzeczy niepodziewanych, a nie takich, które wydawały się prawie pewne i należy przyjąć za bardzo prawdopodobne, że i w tym wypadku zastosował on tę samą metodę. Ciężkim zadaniem będzie całkowite oczyszczenie Filipin z pozostających tam jeszcze wciąż grup Japończyków; postępy jednak robione są szybko, w związku z czym oczyszczanie to nie musi być całkowicie ukończone zaraz, z uwagi na wpływ jaki i tak opanowanie tych wysp przez Amerykanów wywiera.

Duże ilości płynnego paliwa otrzymują Japończycy z Wschodnich Indii Holenderskich, transportując je przez Południowe Morze Chińskie do Japonii. Przy użyciu odpowiedniej sił powietrznych z baz na Filipinach, działających wspólnie z jednostkami morskimi znajdującymi się tam, można by te japońskie dostawy całkowicie zablokować, przyczym w razie gdyby cios ten miał pobudzić wreszcie flotę japońską do jakiejś szerszej akcji, mającej na celu utrzymanie tego szlaku, byłaby to tylko wspaniała dla Aliantów okazja rozprawienia się wreszcie z tą flotą.

W czasie kiedy Dowództwo Południowo-Zachodniego Pacyfiku było w pełni zajęte kampanią na Filipinach, Dowództwo Środkowego Pacyfiku przeprowadzało równie ważne ziemno — wodne operacje w strefach położonych bardziej na północy, realizując lądowanie na Iwojima, w grupie wysp Volcano, znajdujących się w odległości tylko 740 mil od samej Japonii. Lądowanie to jest z jednym z wielu dowodów, że japońskie zadanie mają do przeprowadzenia Amerykanie na Pacyfiku. W tym konkretnym wypadku, już samo fizyczne ukształtowanie wyspy sprzyjało bardzo warunkom obrony, a Japończycy musieli przywiązywać do niej szczególnie dużą wagę, skoro obsadzili tę niewielką stosunkowo wyspę garnizonelem złożonym z 20.000 ludzi. Samo lądowanie wspierane było przez eskadrę składającą się z niemniej jak sześciu pancerników — weteranów a to: *New York, Texas, Nevada, Arkansas, Idaho i Tennessee* — lecz pomimo nadzwyczajnie silnego ich ognia przygotowawczego, oddziały Marines napotkały przy lądowaniu na bardzo silny opór. Lądowanie na Iwojima zostało dokonane w dniu 19 lutego, a w dniu 6 marca pozost-

stało jeszcze an tej wyspie około 5000 Japończyków, walczących do upadłego w kryjówkach północnych zakątków wyspy. Admirał Nimitz wyraża opinię, że opór Japończyków na Iwojimie był tego rodzaju, na jaki napotkają Alianci w przyszłości wszędzie, w miarę jak będą się coraz bardziej do prawdziwie japońskich posiadłości zbliżali.

Przyjęta przez dowódców amerykańskich — generała Mac-Arthura na połudn-zachodnim i admirała Nimitza na środkowym Pacyfiku — strategia pomijania obsadzonych przez Japończyków wysp, z chwilą kiedy zostały one należycie odizolowane i garnizony ich nie mogły już mieć żadnego wpływu na przebieg dalszych operacji, daje w efekcie możliwość unieszkodliwienia dużych ilości wojsk nieprzyjaciela bez ponoszenia kosztów i strat, na jakie musiano się narazić przy przeprowadzaniu akcji bezpośredniego ich zdobywania. Garnizony te będą musiały oczywiście być kiedyś ostatecznie zlikwidowane, o ile w międzyczasie głód i choroby nie dokonają tego zadania zanim Alianci przystąpią do tego; tymczasem jednak 250,000 Japończyków jest w ten sposób odciętych i odizolowanych, nie mając żadnej możliwości brania udziału w wojnie lub przyjsicia z pomocą swoim żołdakom w jakiegokolwiek ciężkiej sytuacji tamci by pozostawali. Na Wyspach Marshalla wciąż jeszcze usadowionych jest około 14,000 japońskich żołnierzy w atolach Wotje, Mille, Jaluit i Maleolap, nie mając od przeszło roku żadnej drogi komunikacji ze światem zewnętrznym — za wyjątkiem bardzo rzadkich wizyt japońskich łodzi podwodnych, którym uda się tam przedostać. Na szeroko rozrzuconych wyspach Oceanicznych i Naruu znajduje się jeszcze 4,000 Japończyków, na Truk, który był główną bazą japońską na Morzach Południowych, 50,000; wyspy Ponape i Yap z grupy wysp Caroline, posiadają ich jeszcze każda po około 10,000, Woleai 6,000, Kusaie 4,000 i Puluwat 3,000. Na Marianach, Amerykanie opanowali Guam, Saipan i Tinian, natomiast około 5,000 Japończyków siedzi jeszcze wciąż na Rota, Tagan i Agrihna. Na rozrzuconych wysepkach w strefie Solomonów i Nowej Gwinej, wciąż jeszcze znajduje się 100,000 do 120,000 Japończyków, których obecnie Australijczycy zaczynają rugować.

Nic bardziej żywo i dosadnie nie potrafi uzmysłowić działania potęgi morskiej jak właśnie przytoczone wyżej fakty. Wszystkie te odcięte garnizony japońskie wzięte razem stworzyłyby potężną armję, odizolowane zaś stały się zupełnie bezsilne na skutek zlekceważenia przez jej władców najistotniejszego czynnika, który jedynie mógł utrzymać je przy życiu — potęgi morskiej.

WOJNA NA MORZU — KWIECIEŃ 1945

Jest rzeczą naturalną, że w obecnej sytuacji wojennej daje się zauważyć raczej bardzo słaba działalność na wodach europejskich, za wyjątkiem akcji skierowanej przeciwko niemieckim łodziom E, które wciąż jeszcze grasują z portów holenderskich, będących w rękach niemieckich. Łodzie te usiłowały wielokrotnie przerywać linie komunikacyjne zaopatrzenia Aliantów, biegnące z Tamizy i portów Kanału do Antwerpji i ostatecznie uruchomionych francuskich portów, cała ta jednak akcja nie przyniosła im większych sukcesów, prócz jednego wypadku, w którym zdołały one tak uszkodzić dwie brytyjskie M.T.Bs., że te zatonięły, przyczem jednak załogi ich zostały w całości uratowane przez inne łodzie brytyjskie. Nawet i w tym konkretnym wypadku nieprzyjacielskie łodzie E zostały wyparte ze szlaków naszych konwojów, tak że dostawy dla armii na kontynent szły nadal bez przeszkód. W akcjach tych brały udział kontrtorpedowce, mniejsze jednostki, M.T.Bs. i samoloty Coastal Command'u, przyczem samoloty szczególnie pomocne były w trudnym zadaniu tropienia nieprzyjaciela w nocy, aby ułatwić potem okrętom rozprawienie się z nim.

Do kilku takich, najbardziej żywych spotkań doszło we wczesnych godzinach dnia 7-go kwietnia i następniej nocy. Samolot Wellington, należący do Coastal Command'u, wyszedł silną flotyle niemieckich łodzi E wkrótce po opuszczeniu przez nią Helderu, płynącą na południe — wschód, w kierunku trasy konwojów. Wellington z miejsca zaatakował bombami, lecz ponieważ łodzie E są celem nader trudnym dla

Kampania łodzi podwodnych niebardzo się nieprzyjacielowi udaje, aczkolwiek tak wielkie nadzieje w niej pokładał i mimo całej pomysłowości zużytej dla uposażenia U-boat'ów w nowe urządzenia, któreby umożliwiły im osiągnięcie dawnych sukcesów. Admirał Doenitz zaapelował w dniu 19 lutego do młodych Niemców, aby zgłaszali się ochotniczo do specjalnej służby w marynarce wojennej. Służba ta wygląda na jakiś rodzaj „samobójczego zadania,” sądząc z brzmienia tego apelu, w którym rzucił on powiedzenie: „W tak młodym waszym wieku, *przy tak krótkim okresie służby*, możecie osiągnąć w razie spełnienia zadania najwyższą nagrodę.” Żadnych dalszych szczegółów, do jakiego rodzaju służby apeł ten werbował, publicznie nie ujawniono, bardzo możliwe jednak, że Doenitz potrzebował tych młodych ludzi jako obsady miniaturowych łodzi podwodnych, o których niemiecka popaganda tak wiele mówiła. Wydaje się jednak, że te miniaturowe łodzie nie osiągnęły większych sukcesów od swych starszych i większych poprzedniczek, bo Pierwszy Lord Admiralicji w swoim przemówieniu wspominał, że pewna ich ilość została zlikwidowana przez nasze siły A.S.

Z treści miesięcznego sprawozdania, wydanego przez Premiera Churchilla i Prez. Roosevelta, należałoby wnioskować o pewnym, nieznacznym wzroście strat statków handlowych w okresie lutego, lecz to samo sprawozdanie niedwuznacznie stwierdza, że i ilość zniszczonych U-boat'ów uległa podwyższeniu.

W czasie dokonywania prób w fjordzie w pobliżu Bergen, zatonięła nowa niemiecka łódź podwodna Nr. 1063, wraz z całą swą załogą 58 ludzi oraz 21 ekspertami. Według wiadomości otrzymanych ze Szwecji, miała to być łódź bardzo specjalnego typu, wyposażona w szereg nowszych nawet jak Schnorkel wynalazków, rzekomo bardzo dla nas niebezpiecznych. Jeśli istotnie tak było, można by to nazwać poetycznie wyrokiem sprawiedliwości: lepiej jednak nie dawać za wiele wiary wszystkim wiadomościom dotyczącym uzbrojenia wojennego przenikającego w neutralnych stolic. Łódź ta mogła być równie do brze najwzeczajniejszym typem jednostki podwodnej, która wskutek jakichś usterek zatonięła, podobnie jak to zdarzyło się naszej łodzi podwodnej K-13, w czasie ostatniej wojny lub naszej Thetis, na krótko przed tą wojną. Czy zatonięła ona wskutek jakichś własnych wad, czy z winy załogi lub ekspertów którzy na jej pokładzie się znajdowali, dla nas najważszym jest to, że dzięki temu Alianci będą mieli o jeden U-boat mniej do zniszczenia.

tego rodzaju broni, żadnych definitywnych trafień czy uszkodzeń jednostek nieprzyjaciela nie można było stwierdzić. Następnym z kolei Wellington przejął zadanie dalszego pilnowania nieprzyjacielskiej flotyli i informowania o jej dalszych ruchach, w efekcie czego HAYDON (kontrtorpedowiec klasy Hunt, Lieut. R. G. Clay, R.N.) i fregata CUBITT (Lieut. G. D. Gregory, R.N.) z flotylą M.T.Bs. pod dowództwem Lieut. McKettrick, R.N.V.R., zdołały wbić się pomiędzy nie, zanim jeszcze do wspólnej akcji doszło. Łódzie E z miejsca zaczęły wycofywać się w kierunku zachodnim przy zastosowaniu zasłony dymnej, zanim jednak udało im się ostatecznie wyjść z zasięgu ognia fregaty CUBITT i M.T.Bs. dwie z nich zostały poważnie uszkodzone ogniem z dział a trzecia wielokrotnie trafiona. Wprawdzie wszystkie łodzie E tej flotyli nieprzyjaciela były mniej lub więcej zdolne do manewrowania wokół sił brytyjskich i ostatecznie udało się im nawet uciec w kierunku wschodnim, wydaje się wątpliwym aby te uszkodzone jednostki były w stanie dotrzeć do swoich baz. Jedna z brytyjskich M.T. Bs. została w czasie tego spotkania trafiona w maszynownię i wskutek pożaru, powstałego na niej z tego powodu, poszła na dno. Załoga jej została uratowana.

Nie był to jednak koniec ciężkich przejść niemieckich flotyli, które w dalszym ciągu były tropione przez samoloty Swordfish Coastal Command'u, w wyniku czego znowu inny patrol M.T. Bs. dowodzony przez Lieut. J. May, R.N.V.R., zmusił je znowu do akcji, podchodząc do nich na tak krótką odległość, że czołowa brytyjska łódź została w ciemnościach naje-

chana przez czołową łódź niemiecką, podczas kiedy następna łódź brytyjska ztaranowała niemiecką łódź Nr. 2, zatapiając ją. Pozostałe łodzie flotyli brytyjskiej zaatakowały nieprzyjaciela z odległości 10-ciu jardów, tak że zanim cała ta akcja została zakończona, poniósł on jeszcze więcej szkód. Ztaranowana łódź brytyjska, której załogę przejął na swój pokład jeden z okrętów brytyjskich, poszła na dno, ten sam los spotkał łódź niemiecką Nr. 2, z tą różnicą, że jej załoga została wyłowiona przez łodzie brytyjskie i zabrana do niewoli.

Nocy następnej rozegrane zostały tego samego rodzaju spotkania, w których dwie nieprzyjacielskie flotyle zostały wytopione przez Wellingtony. Tym razem atakująca siła brytyjska składała się z fregaty RUTHERFORD (Lieut.-Cmdr. R. S. Beveridge, R.N.) i patrolu M.T.Bs. pod dowództwem Lieut. J. D. Dixon, N.R.V.R. W akcji tej, która trwała zaledwie pięć minut, dwie łodzie E zostały zatopione ogniem z dział a rozbitkowe z nich wyłowieni później i wzięci do niewoli, pozostałe zaś lżej lub ciężiej uszkodzone. W niedługi czas potem, druga flotyla niemiecka została zaatakowana przez fregatę TORRINGTON (Lieut.-Cmdr. C. F. Parket, R.N.) i patrol M.T.Bs. pod dowództwem Lieut. O. B. Mabee, R.C.N.V.R. i zmuszona do walki, w konsekwencji której szereg nieprzyjacielskich łodzi odniósł poważne uszkodzenia. We wszystkich spotkaniach tej nocy jednostki brytyjskie poniosły tylko bardzo lekkie straty.

Ostatnie raporty z tego teatru wojny, aż po moment pisania niniejszego omówienia, zdają się wskazywać na to, że nieprzyjacieli w związku z tym iż okupacja północnej Holandii przez Brytyjczyków jest już właściwie faktem dokonanym i że armie alianckie wchodzą do części zachodnich tego, przez długi czas ciemiężonego kraju — usiłuje za wszelką cenę wycofać się z portów holenderskich i uciec wzdłuż wybrzeża do Niemiec lub też do Danii, jako że okupacja północnych Niemiec przeprowadzana jest równolegle. Pewna ilość statków nieprzyjacielskich, usiłujących przedostać się pod osłoną nocy wzdłuż tych wybrzeży, została zaatakowana z powietrza. Mimo że z otrzymanych raportów nie wynika jakoby flotyle łodzi E próbowały się również wywakuować, logicznem jest, że z chwilą kiedy niemieckie garnizony zostaną z tych portów wyparte, nie będą one już więcej miały w nich oparcia. Nie jest wykluczonem, że mniejsze jednostki nieprzyjacielskie próbować będą przejść wewnętrznymi drogami wodnymi, przy odpowiednio wysokim ich stanie wody i przynajmniej tam czegoś dokonać, skoro w swoich wyczynach na morzu były tak niefortunne — lecz najprawdopodobniejszą tezą jest to, że raczej zdecydują się one na ewakuację razem z garnizonami poszczególnych portów.

Zupełnie podobnych manewrów dokonują Niemcy w Norwegii, gdzie szereg transportowców z wojskiem, usiłujących przedostać się z Oslo przez Kattegat z powrotem do Niemiec, został przez nasze samoloty zaatakowany. Wydaje się jednak, że Niemcy mimo wysyłania pewnych kontyngentów swoich wojsk z Norwegii do kraju, gdzie są one niewątpliwie bardzo potrzebne, zamierzają bronić się do ostatka w górzystym terenie Norwegii, podobnie jak to czynią w południowych Niemczech. Pod tym względem Norwegia jest krajem przedstawiającym dla Niemców wiele dodatnich stron. W pierwszym rzędzie jest ona terenem obcym, a stałym usiłowaniem Hitlera było zawsze prowadzić działania wojenne na terytoriach innych państw, aby uniknąć zniszczeń wojennych własnego kraju. Ponadto Norwegia posiada fenomenalne porty, dostępne łatwo z Atlantyku. Wielkim nakładem pracy i kosztów wybudowali Niemcy w Bergen, Trondheim i zapewne też w innych fjordach norweskich dła swych U-boatów kunsztowne bazy żelbetowe z wszelkimi urządzeniami ochronnymi przeciwko atakom powietrznym. Bazy te bezwzględnie zostały przemysłnie zaopatrzone we wszystko, aby ułatwić U-boatom kontynuowanie ich operacji nawet w wypadku odcięcia tych terenów od zagrożonego postępnami armii alianckich kraju macierzystego. Biorąc z rzeczy pod uwagę, widzi się jasno co miał na myśli Mr. Forrestal, Minister Marynarki St. Zjedn., ostrzegając w swoim przemówieniu z dnia 16 kwietnia przed groźnym niebezpieczeństwem łodzi podwodnych na wodach europejskich. Zdaje się zresztą, że Mr. Forrestal w swoim przemówieniu nie powiedział więcej od wielu mężów

stanu tego kraju, którzy w ciągu ostatnich tygodni staral się ostrzegać społeczeństwo przed zbyt optymistycznym wizerzeniem w to, iż wszelkie poważne operacje wojenne zostały już zdecydowanie ukończone.

Tak przedstawiać się może ta sprawa na lądzie, zarówno jak i na morzu, jeśli jednak chodzi o zagadnienie U-boatów, to stanowią one wciąż jeszcze poważne niebezpieczeństwo, które zresztą my dobrze trzymamy w ryzach. Ochronę tę sprawują specjalne siły, których zadaniem jest pilnowanie i zwalczanie U-boatów. Jest prawdą niezbitą, jak powiedział Mr. Forrestal, że nowoczesny U-boat jest o wiele doskonalszy od swoich poprzedniczek a tym samym trudniejszy do przychwylenia, lecz i te trudności zostały przezwyciężone przez nasze siły przeznaczone do ich zwalczania, tak że obecnie ilość tych nieszkodliwionych jednostek nieprzyjaciela doszła do pokazywanych cyfr. Nie może być jednak w tej chwili mowy o jakimkolwiek umniejszeniu wysiłków zmierzających do ich zwalczania, dopóki walka z nimi nie zostanie definitywnie wygrana — w tym sensie wypowiedź Mr. Forrestal, a miała swoją pełną wagę.

Trzeba przyznać, że najważniejsze działania wojenne na morzu w ostatnim miesiącu rozgrywane były na Pacyfiku,



*Eskadra Brytyjskiej Floty Pacyfiku.
The British Fleet in the Pacific.*

gdzie eskadra Brytyjskiej Floty Pacyfiku, pod dowództwem Vice-Admirała Sir Bernarda Rawlings odegrała poważną rolę w operacjach Aliantów przeciwko-Japończykom. Ostatnia faza operacji na Pacyfiku rozpoczęta została 19-go marca, atakiem na główny trzon floty japońskiej znajdującej się na Morzu Wewnętrznym, dokonany przez samoloty zespołu lotników admirała Mitschera — stanowiącego część składową Piątej Floty Amerykańskiej, które w ataku tym ciężko „okaleczyły” jednostki japońskie. W operacji tej nie zatopiono żadnego z okrętów nieprzyjaciela, lecz jeden lub dwa pancerniki, cztery lub pięć lotniskowców, dwa krążowniki, cztery kontrtorpedowce, jak również pewna ilość mniejszych jednostek japońskich zostało lżej lub ciężiej uszkodzonych.

W niedługi czas potem pancerniki amerykańskie dokonały bombardowania wysp Loochoo, nazywanych przez Japończyków, którzy nie potrafili wymawiać litery „L,” Ryukyu, poprzednio już atakowanych przez siły powietrzne, a w dniu 1 kwietnia Okinawa, główna wyspa tej grupy, została zdobyta przez oddziały amerykańskiej armii i Marines w sposób mistrzowski, tak bardzo znamieny dla wszystkich ziemnowodnych operacji przeprowadzanych przez siły alianckie w okresie ostatnich dwóch lat.

Lądowanie na Okinawie było ubezpieczone z jednej strony atakiem jednostek admirała Rawlings'a na lotniska grupy Sakishima, znajdujące się na południowo-wschodnich krań-



Pożary wywołane powietrznym atakiem lotnictwa amerykańskiego.

U.S.A. planes raid Saigon fuel dump.

W tym czasie wysp Loochoo oraz lotnictwo japońskie stamtąd operujące; z drugiej zaś strony przez samoloty lotników admirała Mitschera. Tym ostatnim, w tydzień potem nadarzyła się wyjątkowa okazja, którą wykorzystały całkowicie.

Eskadra okrętów japońskich, spowodowana bliskim podejściem dużej siły amerykańskiej do terytoriów japońskich, wyszła na morze najwidoczniej z intencją wszczęcia jakiejś akcji przeciwko Amerykanom zaangażowanym pod Okinawą. Eskadra ta została zaatakowana przez samoloty grupy admirała Mitschera 60 mil na południe od Japonii, w południe dnia 8 kwietnia i w wyniku tego ataku nowy 45,000 ton pancernik Yamato (siostrzany okręt zatopionego na Filipinach) oraz dwa krążowniki i trzy kontrtorpedowce poszły na dno. Amerykanie stracili w tej akcji tylko 7 samolotów, natomiast z całej omawianej eskadry japońskiej tylko trzy kontrtorpedowce zdołały się uratować. Obliczenia wskazują na to, że Japonii pozostało najwyżej pięć pancerników przedwojennej konstrukcji. Fakt ten, z punktu widzenia praktycznego, czyni Marynarkę Japońską bezsilną w obliczu ataków na utrzymywane przez Japończyków, szeroko rozpostarte terytoria, chętnie przez nich określane mianem „South East Asia Co. — Prosperity Sphere.”

Flota Sir Bernarda Rawlings' a — mająca w swoim składzie pancerniki KING GEORGE VII i HOWE oraz pewną ilość lotniskowców dowodzonych przez Sir Philip's Vian'a — przeprowadzała w dalszym ciągu operacje przeciwko południowo — zachodnim wyspom Loochoo, w ciągu szeregu dni. Nieco później dokonała ona niszczących ataków na lotniska północno-wschodniej Formozy. Działania te przeprowadzone były na skalę dorównującą osiągnięciom amerykańskich flot, które mają znacznie dłuższe doświadczenie w operacjach na olbrzymich obszarach Pacyfiku.

THE RECKONING WITH THE GERMANS

NO LONGER A SEA POWER

By Sir Archibald Hurd

Public opinion, it may be confidently assumed, will see to it that there will be no soft peace for Germany this time. After the last war, the Allies were impressed by the German plea that they had not wanted to fight and were misled by their leaders, and particularly by the Kaiser; since he had gone into exile, they wanted to live at peace with all the world. “The Devil was sick and the Devil a saint would be.”

The Germans made out an impressive case. They pointed out that they had given up all their colonies; that their navy had been surrendered and then scuttled; that they were permitted to maintain an army of only 100,000 officers and men for the keeping of internal order; that they had handed over to the Allies all their seagoing merchant ships; and that they were desperately poor, so poor that they could hardly live, much less pay reparations on the scale which had been demanded of them.

In the years immediately after the war, they made much of the British and Americans who went to their health resorts and were anxious to place contracts with business men who visited their great towns, order books in hand; they pointed out they would, of course, need long credit, but they were a hard working people and would soon be able to pay their debts. What harm, they asked, could they do to anyone? They asked, moreover, whether a German Empire in economic strength was not necessary for the well-being of the whole of Europe?

So the fable spread that no one had anything to fear from Germany, broken by the war, since the Kaiser and all his wicked friends had gone. Germany had become a democracy, a menace to no one, and should be helped to heal the wounds of war. The elaborately staged plot succeeded, though the French were never convinced that the Germans were sincere.

Other countries were quite willing to make friends with the Germans. The Poles and other new States were busy setting their new houses in order, and in any case, their views were not influential in the post-war years.

So soft-hearted and soft-headed people not only in the British Isles and the United States, but far afield, acted on the slogan “Forgive and Forget.” We all know the sequel. As General Smuts has since pointed out the Germans did not regard the First World War as over. Their view was that they had suffered a setback but no more; though they concealed their ambitions from their friends in other countries, when they were ready to do so, they intended to resume hostilities against those who had congratulated themselves on their complete victory in 1918.

Such duplicity will not succeed again. In the first place, Germany has surrendered *unconditionally*. That is the proclaimed policy of the United Nations, who will dictate and not negotiate the peace. Nor will the German Empire escape radical territorial and other changes. All Germany's immediate neighbours have reparation accounts to settle, which cannot be completely paid in gold or material or labour. No official announcement of policy in this respect has been issued from London, Washington, or Moscow, but a significant statement was recently made by the British Foreign Secretary. He was asked about the rumour that the Netherlands would press for territorial compensation from Germany and he replied that the British Government would regard such a claim with sympathy. France is already in Alsace-Lorraine. Will she agree to give it up? Poland, Denmark, Belgium and other States bordering on Germany will want to “rectify their frontiers,” as the diplomatic world puts the matter, in order to exact compensation for war damage, and, in particu-

lar, to guard against aggression in future. Apart from Poland's territorial claims, it may be hoped that Schleswig-Holstein will be returned to Denmark. That decision would be no mean guarantee against the Germans, without ports on the North Sea, ever again indulging, with any hope of success, in privacy on the high seas. That is a matter on which the voice of the seamen of the United Nations must be heard and their protection against a repetition of the crimes of the past five and a half years must be kept in view by the statesmen who lay the foundations of peace.

What about Germany's shipping? When the war opened, there were about 5½ million tons of merchant vessels under the "Crooked Cross". More than half of it has been sunk. What is to happen to what remains afloat? Admiral Emory Land, the Chairman of the United States Maritime Commission, who was in close touch with President Roosevelt, has made a significant declaration. He has stated that all this merchant tonnage should be distributed among the United Nations.

He advocates American ships carrying a larger proportion of America's ocean trade than in the past and American traders being less dependent on foreign ships. Advocating the stripping of the Axis of the trans-oceanic shipping facilities, the Admiral said recently that he would permit those nations only their coastal, river and harbour shipping. The rest of their shipping he would distribute among the United Nations. "It is our hope and expectation," he declared, "that foreign trade will be increased as a result of this horrible war and as a result of what we hope will be a proper and enduring type of peace. All we ask is a fair share, a fair opportunity, and equalised opportunity to secure a fair share of that trade."

"I see no impossibility in making pastoral nations of those of our enemies who have proven that they do not know how to keep the peace. My main objective is to increase the American merchant marine from what it was in 1939, to a reasonably proper sized merchant marine and of a proper type, for 135,000,000 people."

That declaration implies that the American Government does not intend that the Germans or the Japanese, even if the Italians are forgiven, shall again flaunt their flags on the trade routes within a few years after the close of the war. After the First World War, the Germans surrendered their ships, mainly obsolescent, and with the aid of State funds, provided on a generous scale, built some of the finest and most efficient ships afloat. In 1939, they had almost as much tonnage as in 1914. Taking advantage of the policy of "Forgive and Forget" which so many people in the victorious nations supported, the Germans had the effrontery to compete for and, in fact, win the Blue Riband of the Atlantic. Pleading that they were too poor to pay adequate reparations for the ruin they had wrought, they built two of the swiftest and costly liners ever designed, the BREMEN and EUROPA.

This time "the nation of maniacs," as Mr. Charles Jarman, the Acting General Secretary of the National Union of Seamen, has described them, will surely not be allowed to go about the world as though they had committed no crimes against God and humanity, but will receive condign punishment. When this war is at an end, Germany must pay the price of her follies and her crimes by territorial concessions, complete disarmament by sea, land and air, and by being denied the opportunity to send U-boats and bombers on to the trade routes of the world.

ESTABLISHED 1827

EDWARD WATSON SONS & CO. LTD.

Ship Store Merchants

Purveyors of Quality Meats

for over 100 years

Suppliers of

HOME KILLED, CHILLED and FROZEN
MEATS, FISH and POULTRY, FRUIT,
VEGETABLES, and PROVISIONS of
FINEST QUALITY

to the POLISH MERCHANT NAVY



Head Office and Works:

68, CADOGAN ST., GLASGOW, C.2

Telegrams:

• "Belward, Glasgow"

Telephone:

Central 9533 (2 lines)

Statki wszelkiego typu o konstrukcji
drewnianej przystosowane do użytku:

MARYNARKI WOJENNEJ, HAN-
DLOWEJ POLICJI RZECZNEJ,
do przewozów towarowych i t.p.

Specjaliści w konstrukcji jachtów

WOODNUTT & COMPANY LIMITED

ST. HELENS, ISLE OF WIGHT,
ENGLAND

POLSKA POLITYKA PORTOWA

Artykuł ten jest pisany w chwili kiedy tyle jeszcze niejasnych momentów utrudnia orientację co do wszystkich niemal powojennych problemów gospodarczych (marzec 1945 r.). Jeżeli chodzi o politykę portową to wpływać będzie na nią zarówno stopień zniszczeń w samych portach i zapleczu, jak układ stosunków politycznych i gospodarczych w tej części Europy, ostateczne ustalenie granic. Można jednak zrobić próbę naszkicowania przewidywanego rozwoju pracy w interesującej nas dziedzinie na podstawie doświadczeń przedwojennych i zarysowujących się tendencji.

Na wstępie przypomnieć sobie należy kilka zasad na których opierała się przedwojenna polska polityka portowa. Na czoło wysunęlibyśmy tutaj dążenie do koncentracji obrotów zagranicznych Polski w Gdyni i Gdańsku. Sprzyjał temu układ stosunków gospodarczych w wyniku którego obroty handlowe Polski ze Związkiem Sowieckim były przez cały czas między dwiema wojnami stosunkowo niewielkie, a handel zagraniczny polsko — niemiecki zredukowany został poważnie po kryzysie w stosunkach między obydwoma państwami w 1925 r. Polska dążyła więc do rozbudowy swych kontaktów handlowych z zachodem Europy i państwami zamorskimi oraz środkowo — europejskimi. Komunikacja z pierwszą grupą państw albo wymagała bezwzględnie przewozu morskiego albo też był on najdogodniejszy a co najmniej możliwy.

Realizacja dążenia do koncentracji przeprowadzana była przez rozbudowę portów, przez ulepszenie ich połączeń z zapleczem (tutaj wymienić należy przedewszystkiem budowę kolei Śląsk — Gdynia) oraz przez stwarzanie warunków technicznych i ekonomicznych sprzyjających wzrostowi przewozów przez Gdynię i Gdańsk.

Tutaj należały taryfy kolejowe, które zawierały w odniesieniu do przewozu wszystkich niemal towarów redukcję stawek przy transporcie przez porty polskie. Polityka taryfowa kolei polskich była fundamentem rozwoju tych portów. Obok taryf działały w tym samym kierunku zarządzenia celne i reglamentacyjne, zapewniające ulgi celne przy imporcie przez Gdynię i Gdańsk, względnie wprowadzające przymus posługiwania się tymi portami. Zarządy portowe oraz portowe sfery gospodarcze podnosiły z każdym rokiem wartość usług portowych przy jednoczesnej redukcji ich kosztów. Wielki nacisk kładziony był na zwiększanie ilości regularnych połączeń morskich, dzięki czemu Gdynia — Gdańsk stanęły w szeregu portów o znaczeniu światowym.

Dalszą cechą polityki portowej przedwojennej było to, że rozwijała się ona na tle silnej walki konkurencyjnej z portami niemieckimi. Zarówno Hamburg i Brema, jak i niemieckie porty bałtyckie nie chciały zrezygnować z pozycji posiadanych poprzednio na terytorjum Polski. Specjalne niżkowe taryfy w kierunku na porty niemieckie obowiązywały od wszystkich polsko-niemieckich stacji granicznych, Niemcy wykorzystywali pod tym względem również inne środki z zakresu polityki gospodarczej. Sytuacja portów polskich była do pewnego stopnia w konkurencji z niemieckimi utrudniona ponieważ cały ruch z Gdynią Gdańskiem opierał się na kolejach, podczas gdy porty niemieckie miały dobrą sieć tańszych wewnętrznych dróg wodnych do swej dyspozycji.

Pomimo tych trudności cele polskiej polityki polityki portowej w odniesieniu do zaplecza własnego zostały zrealizowane w całej pełni. Przez porty niemieckie przechodziła przed wojną ułamekwa część polskich obrotów zagranicznych. Gdynia i Gdańsk wykazały natomiast wzrost udziału w handlu zagranicznym Polski niezmiernie duży: udział wagi portów polskich w 1929 r. wynosił 42,3% w 1938 r. — 77,7%, udział wartościowy w 1929 r. 29,9% w 1938 r. 62,7%.

Gdynia i Gdańsk obok zaplecza polskiego obsługiwały również obroty zamorskie innych państw środkowo-europejskich, przedewszystkiem Czechosłowacji. Polska polityka portowa zainteresowana była w tej akwizycji z dwóch względów. Chodziło przedewszystkiem o pozyskanie masowych

ładunków importowych dla wyrównania dysproporcji przeładunku w polskich portach w obydwóch kierunkach ruchu ze względu na wielkie ilości węgla eksportowego. Pozytywne wyniki osiągnięte zostały przy akwizycji rudy dla hut czechosłowackich. Drugim powodem akwizycyjnych wysiłków tranzytowych była chęć pozyskania towarów wartościowych stanowiących podstawę linii regularnych. Uprzemysłowiona Czechosłowacja dawała pod tym względem duże możliwości. W tym drugim kierunku działalności trudności były większe, tym niemniej ostatnie lata przed wojną wykazywały postęp. W 1937 r., przeładunek tranzytowy w portach polskich wyniósł około 1.400.000 ton na 16.000.000 całości przeładunku.

Zastanowimy się teraz nad ewentualnymi zmianami powojennymi. Uzyskanie przez Polskę nowych portów zmusi do zrewidowania zasady koncentracji przeładunków w Gdyni i Gdańsku. Trudno, nie znając ani zdolności przeładunkowej tych portów, ani też granic politycznych zaplecza polskiego przeprowadzać jest obecnie jakiś podział ilościowy. Można jedynie omówić pewne zasady. Niewątpliwie utrzymać zostanie w całej pełni koncentracja przeładunku towarów wartościowych (drobny), zapewniających podstawę działalności linii regularnych w Gdyni — Gdańsku (sprawę traktowania tych portów jako całości poruszyliśmy w jednym z poprzednich numerów). Rozproszenie bowiem tego typu towarów w szeregu portów uniemożliwiłoby istnienie polskiego ośrodka przeładunku morskiego o znaczeniu światowym.

Wysuwa się stąd wniosek, że pozostałe porty miałyby charakter portów służących przeładunkowi towarów masowych lub ściśle lokalnych. Głównym artykułem który został częściowo przesunięty z Gdyni — Gdańska byłby węgiel eksportowy. W imporcie byłyby to rudy żelazne i złom. Może częściowo również figurowałoby tu zboże. Kryterjum ograniczającym do pewnego stopnia rozproszenie przewozów masowych mogłoby się stać środek transportu w zapleczu. Nowe porty opierałyby swoją komunikację z zapleczem przedewszystkiem na drogach wodnych podczas gdy Gdynia i Gdańsk do chwili wybudowania połączenia kanałowego ze Śląskiem, posługiwałyby się głównie przewozem kolejowym.

Jeżeli chodzi o współpracę komunikacyjną z innymi państwami to wychodziłaby ona również z nieco odmiennych założeń. Przed wojną państwa środkowo-europejskie nie posiadające własnego dostępu do morza, jak Czechosłowacja, Austria i Węgry, lub też zmuszone do korzystania z portów północnych lub zachodnich w niektórych wypadkach, jak Rumunia, Jugosławia i Bułgaria, brały udział w polityce portowej w sposób ograniczony, będąc raczej terenem walki grup portowych, niemieckiej i polskiej przedewszystkiem. Zarysowujące się zблиżenie gospodarcze tego rejonu przyniesie zapewne wzmoczenie przewozów między tymi państwami a jednocześnie ustali korzystne warunki dla posługiwania się przez nie urządzeniami portowymi. Można się więc liczyć ze wzrostem przewozów tranzytowych we wszystkich kierunkach.

Bardzo ważną zmianą w układzie stosunków komunikacyjnych europejskich będzie osłabienie znaczenia i wpływu niemieckiego systemu transportowego. Złoży się na to szereg przyczyn. Zniszczenia portów i węzłów kolejowych są powszechne w całej Europie w końcowej fazie wojny, są one jednak większe w Niemczech niż gdzie indziej. Odbudowa będzie odbywała się prawdopodobnie w kolejności, która da przewagę urządzeniom transportowym alianckim. W tym kierunku ewypowiadali się różni eksperci państw alianckich. Niezależnie od tego istnieje tendencja ograniczenia wielkości portów niemieckich do poziomu zapewniającego obsługę życia gospodarczego Niemiec. Unikałoby się tworzenia przez Niemcy pod tym względem rezerw technicznych, zezwalających na dążenie do akwizycji przewozów tranzytowych. Wreszcie rozpatrywana jest ewentualność traktatowego ograniczenia możliwości penetracji niemieckiego systemu transportowego na teren innych państw.

Na zakończenie wspomniemy o zarysowującym się związaniu całości systemu transportowego europejskiego w silniejszym stopniu aniżeli to miało miejsce przed wojną. Przewidziane jest powstanie centralnej organizacji kierującej transportami europejskimi w ciągu kilku lat po wojnie. Miałyby ona również za zadanie współdziałanie w odbudowie urządzeń i

taboru. Aczkolwiek są to środki przewidywane na okres powojenny wyłącznie, należy się liczyć z tym, że współpraca ta przetrzebi się w bardziej stałą, co ułatwi zastępowanie konkurencji różnych kierunków przewozowych ich współpracą.

A. RUDZKI.

WILLIAM McGEOCH & Co. Ltd. WARWICK WORKS, BIRMINGHAM, 10

Manufacturing Electrical Engineers

Makers of SHIPS' ELECTRIC FITTINGS,
WARWICK SWITCH and FUSEBOARDS,
WATERTIGHT SOCKETS and PLUGS, Etc.

RAILWAY CARRIAGE and SHIPS' CABIN FITTINGS

Warehouse :
28, WEST CAMELL STREET, GLASGOW, C.2
Telegrams : McGeoch, Birmingham, 10, England

Depesze : OUGHTRED
Oddziały :
Grimsby,
Immingham,
Goole and
Selby

OUGHTRED & HARRISON, Ltd.
HULL

Maklerzy
Agenci Okrętowi
Spedytorzy
Właściciele Składow i
Agenci Ubezpieczeniowi

PRZEMYSŁ OKRĘTOWY W POLSCE

Przemysł okrętowy jest więcej niż jakikolwiek inny przemysłem kluczowym. Statek pasażerski to hotel na wodzie, poruszający się z szybkością pociągu pośpiesznego. Statek handlowy to pływający dom towarowy. Okręt wojenny to szybkobieżna, pływająca forteca. Stąd wniosek jasny, że przemysł okrętowy jest przemysłem budowlanym, z dodaniem warsztatów tych dziedzin, które nie istnieją w budownictwie lądowym, a konieczne są na morzu. Chodzi o dziedziny techniczne, gospodarcze, strategiczne itd.

Pamiętać należy, że stocznia nie jest wytwórnią. Jest tylko wielką montownią, gromadzącą wszystko to z czego się okręt składa i zbierającą te składniki w żywą całość.

Dla budowy okrętu pracuje nie tylko stocznia, ale pracują kopalnie węgla i żelaza, elektrownie, huty żelazne i szklane, walcownie, odlewnie, przędzarnie, wszelkiego rodzaju warsztaty mechaniczne, optyczne, teleelektryczne, elektrotechniczne, technologiczne, tkackie, hydrauliczne i sanitarne, wytwórnie turbin, kotłów, pomp, narzędzi nawigacyjnych i mierniczych, kabli i lin, silników i wind, lamp i wodociągów, sprzętu stołowego i mebli, odzieży i bielizny, bander i flag, łodzi i leków, produktów żywnościowych i uzbrojenia . . . Tak wyliczać można niemal w nieskończoność.

Do budowy pierwszego polskiego okrętu podwodnego „Wilk” stanęło 350 dostawców i poddostawców — od wytwórni silników „Diesel”, do firmy dostarczającej szklanki. Większy okręt wchłania oczywiście większą ilość dostaw. Okręt naprawiany lub odnawiany potrzebuje dużej ilości rzeczy nowych. Jednym słowem przemysł okrętowy bezpośrednio lub pośrednio wchłania w siebie olbrzymią ilość wszelakiego rodzaju wytwórczości, łącznie z potrzebną ku temu siłą roboczą.

Stąd inny wniosek — nie mniej ważny. Nie ma lepszego lekarstwa na bezrobocie jak przemysł okrętowy. Przy produkcji 100,000 ton statków handlowych rocznie, znajdzie pracę stałą 12,000 ludzi. Dorywczą pracę znaleźć może kilkadziesiąt tysięcy. A przecież 100,000 ton rocznie, to niewiele, przyczem dodać można, że budowa okrętów wojennych da jeszcze większe pole do zarobkowania wszelki m dziedzinom życia gospodarczego.

Budownictwo okrętowe nie może mieć charakteru dorywczego, bo wówczas ani wkład finansowy nie będzie się opłacał, ani nie powstanie należyta marynarka wojenna czy handlowa.

Budowa okrętów wojennych musi mieć miejsce według z góry opracowanego na lata całe programu i na podstawie długoterminowych, zapewnionych absolutnie kredytów. To

samo — w nieco mniejszym stopniu — dotyczy marynarki handlowej. Inaczej nie tworzy się floty, ale zbiór okrętów czy statków bez istotnego znaczenia, o wybitnie przypadkowym charakterze. Zresztą żadna stocznia nie jest w stanie istnieć i żaden przemysł pracować dla marynarki, o ile impreza ma charakter dorywczy, a nie programowy. W pierwszym więc rzędzie należy zapewnić program i kredyty przynajmniej na okres pięcioletni, a potem planowo i systematycznie rozpocząć pracę nad tworzeniem polskiego stanu posiadania na morzu.

Będą trudności wielkie na początku. Z jednej strony istniejące, odzyskane lub uzyskane jednostki pływające potrzebować będą natychmiast bieżących remontów i konserwacji. Z drugiej brak będzie wielu instalacji technicznych i przemysłowych, bądź wogóle nieistniejących, bądź zniszczonych przez wojnę. Ale choćbyśmy mieli w pierwszej fazie pracować nawet w oparciu o zagranicę, to i tak opłaca się to z pewnością, bo w koszczie budowy okrętu robocizna stanowi około 40%. I te 40% staną się udziałem robotnika czy rzemieślnika polskiego. A potem zyskamy lokatę zagranicznych kapitałów . . .

W przedwojennej Polsce, gdzie stosunek do morza był raczej sentymentalny niż rzeczowy — obie marynarki (wojenna i handlowa) borykały się z trudnościami. Przemysł polski niechętnie przestawiał się na wytwórczość okrętową, bo była to dziedzina nowa, wymagająca nowych poczynań i inwestycji. Marynarka handlowa — będąca przedsiębiorstwem — musiała zresztą liczyć się z kosztami i korzystać z usług zorganizowanego przemysłu zagranicznego.

Marynarka wojenna poszła drogą pionierską i wstępnym bojem położyła podwaliny pod polski przemysł okrętowy, nie szczędząc wysiłków. W dniu wybuchu wojny posiadała ona a szereg jednostek pływających (6 poławiaczy min, 2 holowniki, statek nurków, kilka kanonierek, rzecznych, oraz kilkanaście kutrów i motorówek) zbudowanych w kraju. W budowie na stoczni marynarki wojennej były dwa kontrtorpedowce typu „Grom”. Poza tym zmodernizowano torpedowiec „Mazur”, zmontowano dok na 5,000 ton; zbudowano mały dok pływający.

Marynarka handlowa rozpoczęła swą działalność budową pierwszego statku — S/S „Olza” — w Gdyni. Budowała też lugry i kutry rybackie.

Zastęp inżynierów i specjalistów budowy okrętów był stosunkowo szczupły, jednak powiększał się z każdym rokiem



Zbudowany w Polsce poławiacz min typu „Jaskółka” (185 ton)
1,000 K.M. 17 węzłów, 1 działo 75 m/m, 2cm. i 12 min.

Polish built mine-sweeper (185 tons).

I gdyby nie wojna, osiągnięte rezultaty przewyższyłyby z pewnością oczekiwania, zadając raz jeszcze kłam pesy nistycznym zapatrywaniam ludzi nieświadomych morza i płynących zeń korzyści.

NOWOCZESNA STOCZNIA

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej skrócono znacznie czas budowy statku czy okrętu przez zastosowanie na wielką skalę systemu prefabrykacji i spawania.

Wymagało to odpowiedniego rozplanowania i wyposażenia stoczni. Stocznie brytyjskie nie mogły prowadzić prefabrykacji na miarę amerykańską, z uwagi na brak miejsca zarówno w samych szopach konstrukcyjnych, jak i w ciasno zabudowanym terenie, pozatym nie posiadały dźwigów o wystarczającej mocy do przenoszenia dużych części składowych statku. W stoczniach brytyjskich również w niedostatecznym stopniu stosowano spawanie w miejsce nitowania.

Zasadą prefabrykacji jest zbudowanie możliwie największych członów konstrukcyjnych statku w szopach warsztatowych, a częściowo na specjalnie do tego przeznaczonym terenie i zmontowania ich na pochylni. System taki skraca

Jedna ze stoczní amerykańskich wyposażona na produkcję masową

One of the American shipyards equipped for mass production



Wytwórní krajowe przystosowywały się stopniowo do potrzeb marynarki. W r. 1939 produkowaliśmy w kraju kotły, miny, wyrzutnie torpedowe, amunicję, przyrządy optyczne i elektrotechniczne, środki łączności, kotwice, łańcuchy, liny, silniki spalinowe, pompy, prądnice, sprzęt wszelaki. . . .

Trudno dziś przewidzieć jak się ułożą sprawy. Ale im większy będzie dostęp Polski do Bałtyku, tym większe obowiązki spadną na nowy polski przemysł okrętowy. Bez przesady powiedzieć można, że bez udziału tego przemysłu, cały polski dostęp do morza będzie fikcją.

Trzy wieki temu Polska miała dostęp do morza od Inflant po Łebę. Nie posiadała jednak ani floty, ani przemysłu okrętowego, choć sama budulec okrętowy dostarczała innym krajom. Rezultat był smutny.— i wiadomy.

Dziś — Polska oparta o morze — musi mieć silną marynarkę wojenną i liczną handlową. Od tego bowiem zależy rozwój i istnienie państwa oraz dobrobyt szerokich rzesz narodu. Sęk w tym aby to co w Gdańsku i Gdyni po okupacjach pozostało, stało się niezaprzeczoną własnością Polski.

inz. JULIAN GINSBERT.

czas budowy statku na samej pochylni, zwalniając ją dla następnej jednostki. Pozwala to na jednoczesne zatrudnienie dużej ilości ludzi w stoczni i poza stocznią, oraz jest dogodnie jeżeli chodzi o spawanie, które najlepiej i najszybciej wykonywane jest przy poziomym położeniu blach. Oczywiście prefabrykacja może być również stosowana przy konstrukcji nitowanej (najlepszy system nitowania kleszczami hydraulicznymi), lecz korzyści w pełni z tego płynące osiągane są dopiero przy zastosowaniu spawania.

Przyjrzyjmy się stoczniom amerykańskim, których kolosalna produkcja sprawiła, że tonaż amerykańskiej marynarki handlowej wynoszący 8 milionów ton rej. brutto w 1939 r., wzrósł do olbrzymiej cyfry 44 milionów t.r.b. w 1945 * co stanowi 56% ogólnego obecnego tonażu światowego.

„The California Shipbuilding Corporation,” jedna ze stoczní H. Kaisera, która znajduje się na Terminal Island u wybrzeża Pacyfiku, zajmuje teren o wymiarach 490 metrów na 1 km. 220 m. (mierzone wzdłuż wybrzeża), posiada 14 pochylni, oraz 10 stanowisk do wykańczania statków po spuszczeniu ich na wodę. Produkcja tej stoczni w 1943 r. wyniosła ok. 20 statków typu „Liberty” miesięcznie.

Na fotografii widoczny jest duży teren do prefabrykacji części składowych statków. W jednej z nowych stoczní U.S.A. szerokość pasa, od górnego końca pochylni do szop konstrukcyjnych wynosi aż 530 metrów** Odbywa się tu montaż i spawanie większych jednostek jak : podwójnego dna wraz z dennikami, połączeń dna, burt wraz z wręgami, grodzi wodoszczelnych, pokładów, części dziobowej i rufowej (objmujących zbiorniki), całych nadbudówek i t.d. Mniejsze części statku n.p. wzdłużniki, tunele wałowe, podstawy maszyn są konstruowane w szopach.

Dźwigi używane w stoczniach amerykańskich odznaczają się dużą nośnością. W „The California Shipbuilding Corporation” używane są dźwigi o nośności 21 ton w promieniu 16 metrów operujące na szynach po obu stronach pochylni. W porównaniu ze stoczniami brytyjskimi, gdzie często dźwigi (5do 10 tonowe) umieszczone są na stalowej konstrukcji mostowej z szynami około 10 m. nad ziemią, amerykański system ma te zalety, że powierzchnia między szynami może być również wykorzystana dla konstrukcji lub przejściowego złożenia części prefabrykowanych. Dźwigi te mogą również obsługiwać teren między pochylniami a warsztatami.

W stoczni omawianej, pochylnie zostały podbudowane na palach, ze względu na płaski teren † W ten sposób utworzony „dach” wyzyskano przez umieszczenie pod wyższą częścią pochylni prądnice (zasilających spawarki), pomocniczych sprzężarek oraz podręcznych składów narzędzi, części maszyni rur itp.

THE BRITISH ANTI-FOULING COMPOSITION & PAINT CO. LTD.

TORPEDO  BRAND

ZNAK OCHRONNY

FARBY PATENTOWE DO MALOWANIA
PODWODNYCH CZĘŚCI OKRĘTOWYCH

MALOWANIE MASZYN i POKŁADÓW

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

Telefony: MANsION HOUSE 8874

Depesze: "GLISSADE STOCK," LONDON

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

SAMUEL WHITE

J. SAMUEL WHITE & CO., LTD., COWES, ISLE OF WIGHT, Shipbuilders and Engineers.
Lipidol Office: Whitehall House, 47, Whitehall, S.W.1.

Wszelkiego rodzaju obrabiarki jak dziurkarki, wiertarki itp. używane przy konstrukcji nitowanej — przy spawanej nie występują.

Ciężkie i dosyć kosztowne maszyny do cięcia i obróbki blach zostały w Ameryce zastąpione przez cięcie stali płomieniem tlenowo-acetylenowym. †† Jest to proces bardzo szybki w porównaniu z dawnymi metodami (np. nożowe prasy), dokładny oraz specjalnie nadający się do przygotowania blach czy kształtowników do spawania.

W stoczniach amerykańskich acetylen jest produkowany na miejscu i rozprowadzany rurociągami pod ciśnieniem 1 atmosfery po warsztatach i terenie. Generatory o wydajności około 300 metrów sześciennych na godzinę umieszczane są w kilku punktach stoczni.

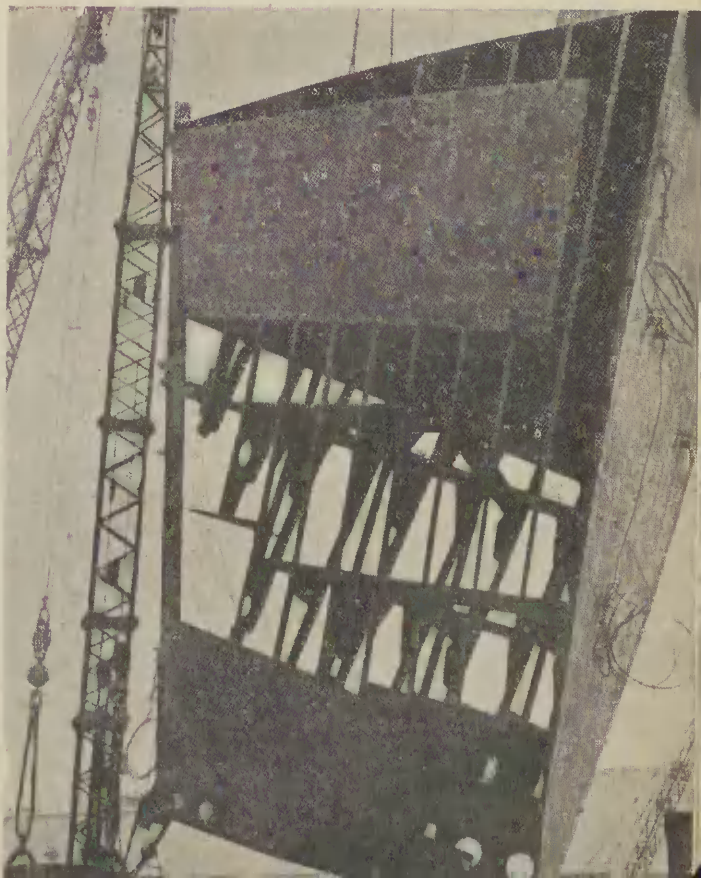
Płynny tlen, przywożony z zewnątrz również rozchodzi się rurami pod ciśnieniem 10 atmosfer. Maksymalne zużycie tlenu wynosi np. w stoczni Oregon Shipbuilding Corporation 1430 metrów sześciennych na godzinę a 285000 m³ miesięcznie.

Wszelkie rurociągi i przewody elektryczne przeprowadzane są na 1 m. pod ziemią, zgodnie z zasadą, aby nie utrudniało ryczu w stoczni.

Spawanie elektryczne w budownictwie okrętowym zapoczątkowano w Niemczech przed wybuchem obecnej wojny, zostało udoskonalone i wszechstronnie zastosowane w nowych stoczniach amerykańskich. Dzięki stosowaniu prefabrykacji oraz większego natężenia prądu w połączeniu z grubszymi elektrodami, wydajność spawacza pracującego nad częścią odpowiednio do spawania ustawioną, wzrosła dwukrotnie w porównaniu z dawnymi metodami spawania tylko na pochylni. Również system automatycznego spawania typu „Union-melt” †† i inne przyczyniły się do szybkiej produkcji.

Kierunkiem panującym obecnie w Ameryce jest stosowanie na coraz szerszą skalę prądu zmiennego do spawania. Punkt spawalniczy pracujący na prąd zmienny zużywa prawie o połowę mniej prądu aniżeli aparat o tej samej wydajności, pracujący na prąd stały. Przytem długość przewodników miedzianych przy stosowaniu do spawania prądu zmiennego

Sekcja statku gotowa do montażu
Ship sections ready for the assembly



SMITH & McLEAN LTD.

STEEL SHEETS FOR EVERY PURPOSE

- **BLACK SHEETS** For all Purposes, including : Deep Pressing, Vitreous Enamelling, Motor Bodies, Chassis Frames, Metal Furniture, etc.
- **GALVANISED SHEETING, Plain and Corrugated** For all Purposes.
- **GENERAL GALVANISERS** Galvanising by the Hot Process. The most modern type of plant embodying the largest baths enable us to Galvanise the largest and heaviest work for Shipbuilders, Plate Workers, etc.

Galvanising by the Spray Process. In our works or at Customer's as required.

Telephone :
CENTral 0442.

SMITH & McLEAN LTD.
179, WEST GEORGE STREET, GLASGOW, C.2

Telegrams :
" Civility,
Glasgow."

jest dwa razy mniejsza, co jest ważnym czynnikiem w Polsce, gdzie cena miedzi była wysoka.

W konstrukcji statku typu "Liberty" stosuje się 78000 m. szwu spawanego.

W poszczególnych działach i etapach pracy w stoczni "The California Shipbuilding Corporation" przypada na :

Kadłubownię	9200 m.
Montaż części	23300 m.
System „Unionmelt“ i pół-montaż	10200 m.
Na pochylni	32300 m.
Po spuszczeniu statku na wodę	3000 m.

RAZEM.. 78000 m.

Z powyższej tabeli widzimy, iż 42700 m. czyli 55% całego spawania zostało wykonane zanim rozpoczęto bądowę statku na pochylni. Jeżeli chodzi o inne działy pracy w stoczni amerykańskiej, to procent ten jest o wiele wyższy i tym się tłómaczy, że statek zostaje „wybudowany“ powiedzmy w 8 dni. Trzebyby jednak do tego dodać czas prefabrykacji konstrukcji stalowej i prac w tylu innych działach stoczni, rozpoczętych na długo przed datą położenia stępki.

Zachodzi pytanie jakie metody pracy byłyby wskazane w stocznjach polskich po wojnie ?

Otóż bezwzględnie oparte na dużym zastosowaniu spawania i prefabrykacji, gdyż zależy nam będzie na tym, aby w ciągu jaknajkrótszego okresu czasu rozbudować naszą flotę handlową do rozmiarów 750,000 ton rejestrowych brutto, co dopiero odpowiadałoby potrzebom polskiego handlu zamorskiego.

Dzięki metodom szkolenia produkcji stosowanym w Ameryce można było osiągnąć doskonale wyniki z personelem technicznym i robotnikami z pośród których zaledwie około 10% pracowało poprzednio w przemyśle okrętowym. Podobną sytuację będziemy mieli w Polsce przy tworzeniu własnego przemysłu stoczniowego.

Sądząc po przedwojennym rozwoju spawania w stocznjach niemieckich należy przypuszczać, że obecnie przystosowali oni swoje stocznie na Bałtyku, do konstrukcji spawanych.

Cięcie stali płomieniem może zastąpić szereg ciężkich maszyn do mechanicznej obróbki metalu, które są kosztowne a pozatem mogą być trudności i zwłoka w ich wyprodukowaniu lub zakupieniu.

W naszym klimacie w ciągu zimy prefabrykacja będzie się mogła odbywać jedynie w szopach, które do tego celu trzeba będzie zbudować.

Aby jednak w przyspieszonej produkcji statku prefabrykacja dała wyniki, wydaje się niemal koniecznym budować tylko jedenia najwyżej dwa typy statków w danej stoczni. Jest to również konieczne ze względu na niejednolicie a może i słabo wyszkolony element pracowniczy w stocznjach polskich po wojnie.

INŻ. MIECZYSLAW
BAGIŃSKI.



Statek handlowy masowej produkcji wojennej.
Prefabricated vessel built during the war.

** "The Motor Ship" luty 1945 r.

**R. B. Shephard, "Welding applied to Merchant Shipbuilding" w książce wydanej przez Admiralicję w 1943 r., p.t. "Electric Welding in Shipbuilding."

†Kąt nachylenia winien być mały, tak, aby część dziobowa statku nie była zbyt wysoko ponad pochylnią (trudności z podbudowaniem, zwłaszcza przy spuszczeniu), a jednak wystarczający do przezwyciężenia tarcia przy spuszczeniu na wodę. W tym celu płozy do spuszczenia buduje się łukiem,

którego odległość mierzona w połowie jego długości od ciężkiw wzrasta wraz z wielkością statku i wynosi np. 30 cm. dla statku o długości około 160 m. Naogół stosuje się nachylenie ciężkiw płóz pod kątem 2 do 3-ch stopnia. Opis powyższego procesu znajdzie czytelnik w artykule †† „Cięcie płomieniem w nowoczesnym budownictwie okrętowym“ Jan Stępień, Polska na Morzach zeszyt 1, 1944.

†*Jan Stępień „Metoda Automatycznego Spawania“ Polska na Morzach, zeszyt 4, 1944.

„TAJEMNICZA BRON” AMERYKANÓW

Wojna obecna, jak to widzimy z niezliczonych dowodów, różni się w dziedzinie sposobów jej prowadzenia niemal że całkowicie od poprzednich. Nawet w porównaniu z Pierwszą Wojną Światową, którą wielu ludzi uważa za początkową fazę wojny obecnej widzi się w metodach przeprowadzania operacji kolosalną różnicę. Wprowadzenie do działań nowego, potężnego i groźnego w skutkach czynnika, jakim jest lotnictwo, nie odgrywającego jeszcze w czasie ostatniej wojny zbyt wielkiej roli, stworzyło sytuację, w której zaangażowane w działania wojenne są już nie tylko siły walczące na lądzie czy morzu, lecz całe społeczeństwa stron wojujących.

W tych gigantycznych zmaganiach, tak jedna jak i druga strona wysłała całą swoją pomysłowość, zarówno w dziedzinie techniki jak i organizacji, dla wynajdywania coraz to nowszych i bardziej skutecznych, a co najważniejsze, zaskakujących przeciwnika środków ataku względnie obrony, w wyniku czego tyle się wciąż czyta i mówi o nowych „tajemniczych broniach.”

Ciekawe, że nawet w tak może mało znaczącej dziedzinie, jaką jest kwestia nadawania nazwy tajemniczej broni, tym wszystkim nowym, bezpośrednim czy też pośrednim środkom lub sposobom walki, przejawiają się bezwzględnie pewne charakterystyczne cechy danych narodów.

Niemcy, jako naród stale dążący do podbojów militarnych, uważali latające bomby, rakiety i szereg innych stale wprowadzanych nowych środków niszczących za swoją „tajemniczą broń,” inne narody mają w tej dziedzinie też swoje „patenty,” Amerykanie natomiast, jako społeczeństwo, dla którego business jest wykładnikiem i dominantą wszystkiego, nazywają swoją „tajemniczą bronią” olbrzymie operacje na Pacyfiku oparte na rozległej sieci ruchomych baz morskich, które umożliwią siłom amerykańskim pokonanie wroga na dalekim Pacyfiku.

Ujawnione ostatnio przez Departament Marynarki U.S. szczegóły pozwolą nam zapoznać z tą istotnie potężną i do najdrobniejszego szczegółu przygotowaną machiną wojenną.

W użytych określeniach „olbrzymia” i „potężna” nie ma wcale przesady, jeśli weźmie się pod uwagę to, że przeszło 300 takich ruchomych morskich baz wysuniętych, których wielkość waha się od jednostki obsługiwanej przez jednego człowieka aż po olbrzymie bazy dysponujące dokami (składającymi się z sekcji) o pojemności do 100.000 ton, rozrzuconych jest obecnie po szerokich wodach świata i że obsługują one jedną czwartą całej produkcji przemysłu Stanów Zjednoczonych.

Stworzenie tych baz ma na celu umożliwienie flocie zdolności szybkiego poruszania się w oparciu o tę całą sieć punktów, które mogą zaopatrywać ją nieprzerwanie i bez przeszkód w ludzi, materiał i sprzęt. Ruchomość tej floty, znajdującej się o tysiące mil od baz własnego kraju, jest uzależniona bezpośrednio od ciągłego i należytego zaopatrywania ją we wszystkie potrzebne elementy. Tę właśnie rolę spełniają ruchome bazy zaopatrzeniowe, dzięki i utrzymaniu których siły amerykańskie zdolały już tyle razy zaskoczyć nieprzyjaciela.

O ogromie zadania wykonywanego przez całą sieć tych baz, nie mówiąc już o kolosalnych odległościach na Pacyfiku, świadczyć może fakt, że przeszło 100.000 ton wszelkiego rodzaju zaopatrzenia (ilość równa pojemności lądowni 16 — tu statków Liberty) jest przez nie codziennie dostarczana, przy czym zagadnienie to jest niezwykle skomplikowane. Jeśli zważy się, iż na całość tego zaopatrzenia składa się przeszło 5.000 różnych artykułów, od płatków owsianych począwszy a na najnowszych pływających suchych dokach skończywszy, czyli skala produktów, wśród których są skomplikowane maszyny, na wykonanie których jest potrzeba co najmniej dwóch lat czasu, jak również artykuły wyrabiane w ciągu jednego dnia.

Kiedy floty admirałów F. Halsey'a i T. Kinkaid'a zaatakowały Leyte, Japończycy zdecydowali się na rzućenie swojej floty do kontrataku, licząc zapewne na to, że flota admirała Halsey'a, przebywająca na morzu od szeregu tygodni, będzie miała przypuszczalnie zapasy amunicji na wyczerpanie, tym bardziej że samo bombardowanie Leyte pochłonęło ogromne jej ilości i że w związku z tem Amerykanie nie wytrzymały skoncentrowanego ataku. W obliczeniach swoich Japończycy nie wzięli pod uwagę „cudu” stale uzupełnianego, nawet na morzu, zaopatrzenia Amerykanów. Zadanie to właśnie spełniały dla sił amerykańskich wysunięte bazy bardzo skutecznie.

Jak przedstawia się organizacja tej sieci zaopatrzenia? Zgórą 300 wysuniętych baz, rozrzuconych na obszarze niemal całego świata, tworzy kęgoszup tego systemu w oparciu o który Flota może czynić szybkie postępy.

Poszczególne działy tej olbrzymiej maszyny zawiadywane są przez cały szereg biur technicznych Departamentu Marynarki z tem, że całość tę koordynuje i nadzór nad nią sprawuje biuro Szefa Operacji Morskich, na którego czele stoi admirał Frederic Horne, vice-chief of Naval Operations. Same bazy jako takie znajdują się w dyspozycji i pod rozkazami poszczególnych dowód-

ców danych odcinków działań wojennych w których się znajdują, lecz resortowe biura Departamentu Marynarki są odpowiedzialne za sprawną i należytą dostawę wszystkich zapotrzebowanych artykułów (od guzika do pancernika — jak dosłownie określa to amerykański komunikat), każde w zakresie swojej specjalności.

Od samego początku wojny na Pacyfiku sprawa dostaw, uzupełnień i napraw jednostek pływających stała się najcięższym problemem dla morskich strategów Stanów Zjednoczonych. W pierwszych okresach stworzono wysunięte bazy, których zadaniem było tylko dostarczanie potrzebnych na tych odległych obszarach materiałów. Pod koniec 1942 roku, kiedy dostawy wszelkich uzupełnień, zarówno w materiale i ludziach musiały iść krok w krok z poruszającymi się na Pacyfiku siłami amerykańskimi, rozwiązano problem ten, stwarzając na terenie Stanów Zjednoczonych standardyzowane zespoły, które wysyła się do wysuniętych baz. Na całość każdego takiego zespołu składają się ludzie, maszyny i materiały. Wielkość tych zespołów jest rozmaita, przy czym duże zespoły uzyskuje się poprostu przez zestawianie szeregu małych, nazywanych zespołami funkcjonalnymi. Każdy taki zespół funkcjonalny jest uposażony i przystosowany do wykonywania pewnych określonych zadań. Ogółem istnieje obecnie 237 rodzajów takich specjalnych zespołów funkcjonalnych, będących w stanie pokryć zapotrzebowanie każdej zamierzonej akcji.

Wszystkie te zespoły zostały ujęte w specjalny „Functional Component Catalogue,” z którego dowódca danego odcinka działań wojennych może wybrać sobie i zamówić dokładnie taki typ bazy, zarówno co do wielkości jak i rodzaju, jaki mu do przeprowadzenia zamierzonej akcji właśnie jest potrzebny. Jak to na wstępie już zaznaczyliśmy, wielkość tych baz jest rozmaita — najmniejsze składają się z jednego człowieka i 3-eh ton materiału, największe zaś typy takich zespołów składają się mogą z kilkuset oficerów i tysięcy żołnierzy włącznie z „Seabees” mającymi za zadanie budowę bazy. Te największe, zespoły przystosowane są do dokonywania napraw lepszych uszkodzeń niemal wszystkich typów jednostek floty, udzielenia pomocy siłom operującym w ich strefach oraz prowadzenia całokształtu pracy dużego portu. Posiadają one dla własnych potrzeb odpowiednie środki obrony.

Cała ta machina ruchomych baz wysuniętych jest w dalszym ciągu rozbudowywana. Na rok następny zażądała Marynarka od Kongresu kwoty 1.000.000.000. dolarów na samą tylko

konstrukcję i materiały potrzebne do budowy nowych takich baz. Suma ta nie obejmuje kosztów ani wartości materiałów (sprzętu, zaopatrzenia i t.p.), które przez bazy te są lub będą dostarczane. W chwili obecnej bazy te zatrudniają około 500.000 ludzi, przyczem ilość ta w niedługiej przyszłości wzrośnie wydatnie.

Bazy wysunięte na Marjanach są typowym przykładem nowych super — baz Marynarki. Z pomocą tysięcy „Pszczoł Morskich“ oraz innych oddziałów wybudowano wszelkie potrzebne tym bazom urządzenia i instalacje, w tym i olbrzymie lotniska, z których obecnie startują B—29 do lotów na Japonię. O niczem w tych bazach nie zapomniano. Posiadają one urządzenia do dokowania, warsztaty naprawy okrętów, składy potrzebnych maszyn i urządzeń technicznych, pomieszczenia mieszkalne, lokale rozrywkowe, własne środki komunikacyjne, urządzenia dla dostawy wody, stacje energetyczne, kościoły i t.d.

W 3 tygodnie po wylądowaniu na Guam zostały już uruchomione doki i wybudowana na długości 12 mil droga prowadząca wzdłuż wybrzeża do Agana, po której 200 ciężarowych samochodów bez przerwy przewoziło nadchodzące statkami ładunki. W ciągu 90-ciu dni wybudowały tam „Pszczoły Morskie“ sieć dróg o długości około 100 mil, mimo trwającej pory deszczowej. Warto zaznaczyć, że w trakcie budowy tych dróg, zespoły wykonujące tę pracę, oczyściły teren z 23 ton min i innych środków wybuchowych.

Większe bazy wysunięte muszą dostrzymać kroku Flocie, tym niemniej jednak konieczność zapewnienia im spokojnych warunków pracy wymaga lokowania ich w dostatecznej odległości od bezpośrednich stref działań wojennych. Wobec tego wszelkie dostawy i pomoc techniczną dla najbardziej wysuniętych oddziałów walczących powierzono obecnie udoskonalonym, specjalnym statkom naprawczym i pomocniczym, które łącznie tworzą „pomost“ między bazami wysuniętymi a oddziałami pierwszej linii.

Zaopatrzenie dla Amerykanów wylądowane w strefie działań.

Supplies for Americans battling Japs in the Pacific are unloaded.



Sprzęt inwazyjny dostarczany przez specjalne okręty wprost na wybrzeże.

Tractors, trucks and bulldozers are being run through shallow water from the landing craft to the beach.

Te najnowocześniejsze statki naprawcze są znacznie większe od dawniejszych i zdolne są zasadniczo do wykonywania wszelkich napraw i prac, do jakich przystosowane są normalne stocznie, za wyjątkiem możliwości dokowania okrętów. Istnieje cała skala różnic w ich budowie i możliwościach wykonywanych przez nie prac, podobnie jak wśród okrętów wojennych. Istnieją statki naprawcze typu ARS, zdolne do udzielania pomocy każdemu rodzajowi okrętu wojennego; statki AD's — dla obsługi kontrtorpedowców, AS's — dla łodzi podwodnych, ARG's — obsługujące wszelkie jednostki pływające o napędzie Diesla, ARL's — dla naprawy jednostek inwazyjnych, ARD's — których zadaniem jest wyłącznie naprawa uszkodzonych poniesionych w akcji, AGP's — dla obsługi łodzi torpedowych, ARV's — dla napraw samolotów na lotniskowcach, APL's — i APB's — statki mieszkalne dla załóg uzupelniających zespoły oraz inne statki naprawcze.

Problem przeprowadzania napraw okrętów uszkodzonych w czasie akcji, w samym zasięgu strefy działań, rozwiązano przez budowę, specjalnie skonstruowanych dla potrzeb wojennych, suchych doków pływających. Są one jednostkami samowystarczalnymi, zdolnymi do wykonywania swego zadania w zasięgu baz wysuniętych, z minimalną pomocą innych jednostek. Nie posiadają one własnego napędu, lecz holowane są przez całą flotę holowników w czasie istotnie zadziwiająco krótkim. Budowane są w różnych wielkościach, począwszy od małego typu AFD (Auxiliary floating dock) o pojemności 1.000 ton aż do olbrzyma ABSD (Advance base sectional dock) o pojemności 100.000 ton, montowanego z szeregu poszczególnych sekcji, z których każda w czasie pływania tworzy oddzielny statek z tak skonstruowanymi ścianami, że po przybyciu na miejsce, montuje się go jako jedną z części składowych doku-olbrzyma. Przez stworzenie tych doków pływających Mary-

narka U.S. zyskała możliwość dokowania w pobliżu strefy działań jednostek pływających wszelkich typów i rozmiarów, dzięki czemu uszkodzone obecnie okręty wojenne są naprawiane i zdolne znowu do akcji w ciągu kilku dni, co poprzednio, przy konieczności wysyłania takich okrętów do remontu do Stanów, było sprawą miesięcy.

Sprawa odpowiedniego zaopatrzenia armii w słodką wodę ma w wojnie na Dalekim Wschodzie i Pacyfiku niesłychane znaczenie. Jeden z admirałów przybyłych ostatnio do Waszyngtonu, oświadczył, że Ameryka wygrywa wojnę na Pacyfiku właśnie dzięki słodkiej wodzie. Dostateczne dostawy tej słodkiej wody są zasługą okrętów — dystrylarni, które zaopatrują w nią nie tylko wszystkie garnizony alianckie na poszczególnych wyspach, lecz i okręty Sprzymierzonych. To zaopatrywanie okrętów na morzu zarówno w wodę, jak i paliwo, uniezależnia je niemal zupełnie od konieczności powracania do baz lądowych dla uzupełniania zapasów, a tym samym pozwala im na przebywanie w morzu przez długie okresy czasu, wskutek czego nieprzyjacieli nigdy nie może być pewnym, gdzie i kiedy Flota Amerykańska następnie uderzy.

Wszystkie te szczegóły, dotyczące ruchomych baz wysuniętych, podane są w dużym skrócie, z którego jednak można sobie już pewien obraz stworzyć — jeśli zważy się ponadto, iż ta „tajemnicza broń“ jest stale rozbudowywana i ulepszana i że zżywa jej stronę tworzą zespoły ludzi doskonale wyszkolonych i w wykonywanych czynnościach należycie zgranych — widzi się jasno, że jest ona jednym z głównych instrumentów, które zdecydowały o całkowitem zwycięstwie.

AL.

* „Seabees“ są to oddziały fachowców cywilnych, pozostające w dyspozycji i pod rozkazami Departamentu Marynarki.

Z MARYNARKI WOJENNEJ

Dowiadujemy się z Kierownictwa Marynarki Wojennej, że chociaż oczekiwana uroczystość 20-lecia owocnej i wytrwałej pracy wice-admirała J. Świrskiego na stanowisku szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, nie odbyła się — to jednak cała Marynarka dała wyraz pamięci o tej uroczystości.



Kontr-Adm. J. Unrug



Wice-Adm. J. Świrski.

Kontr-admirał J. Unrug który bohatercko do ostatka bronił polskiego wybrzeża, po sześciu prawie latach niewoli niemieckiej wrócił na stanowisko I-go zastępcy Szefa Kier. Mar. Woj.

Kontr-admirał K. Korytowski znany ze swej pełnej poświęcenia pracy dla spraw morskich tak w okresie przedwojennym jak i podczas wojny — został mianowany II-im zastępcą Szefa K.M.W. Mianowanie admirałem kmndra Korytowskiego dało początek przyszłej admiralicji polskiej.



Kontr-Adm. K. Korytowski.

Na morzu i na lądzie

DOWÓDCA BRYTYJSKIEJ ESKADRY PACYFIKU O POLSKIM KAPITANIE

Działo się to bardzo dawno, bo już przeszło pięć lat temu.

W dniu 6 lutego 1940 roku konwój płynący z Kanady zbliżał się do brzegów Szkocji.

W konwoju pomiędzy innymi statkami był M.S. „Chrobry”. Statek polski miał na pokładzie osobliwych pasażerów — 1.000 drwali. Tak jest, nie żadne wojsko, tylko — drwali z Nowej Fundlandji. Nowo-fundlandzcy są słynnymi drwalami. Wielka Brytania sprowadzała ich, by pomogli w eksploataowaniu lasów dla celów wojennych.

Konwój miał za sobą tydzień straszliwej pogody. Tydzień takiej pogody, jakby Północny Atlantyk specjalnie się wysilał, by udowodnić marynarzom to, o czym i bez tego dobrze wiedzieli — że podróż przez Atlantyk w tym czasie nie należy do przyjemności. Przez cały ten tydzień mieli albo sztorm, albo — mgłę. Szybki konwój statków pasażerskich pod silną eskortą, w skład której wchodził między innymi pancernik H.M.S. „Valiant”, musiał nie tylko zachowywać wszystkie ostrożności nakazane przez niebezpieczeństwo ataku nieprzyjacielskich okrętów podwodnych i ewentualną obecność rajderów, ale wodotyk musi stoczyć ciężką walkę z żywiołem. Statki były bezlistośnie

miotane falami, lub posuwały się zupełnie naosłep w gęstej, lepkiej mgłę, w której statki w każdej chwili narazone były na zderzenie.

MS. „Chrobry” nie doznał większych uszkodzeń podczas sztormu — pedantycznie wyliczając drobne uszkodzenia kapitan statku notuje — „rozbite dwa szkła iluminatoru, jedna kłapa, trzy szyby pęknięte, puszczenie szweców na szotach posuwa się dalej”. I to wszystko.

Niema naturalnie w sprawozdaniu kapitana wzmianki ile to nerwów i trudu kosztuje przeprowadzenie dużego statku pasażerskiego przez Atlantyk w taką pogodę i to w warunkach wojennych. Bo przecież to jest tylko zwykły obowiązek marynarski, który spełniało się już przedtem i spełni się jeszcze wiele razy potem.

Ale był w konwoju ktoś, kto odnotował z uznaniem sposób, w jaki polski kapitan i polski statek przyjął wyzwanie żywiołów podczas tej podróży.

Był jak powiedziałem dzień 6 lutego 1940 roku i konwój zbliżał się do brzegów Szkocji.

Nagle na okręcie dowódcy eskorty, na pancerniku H.M.S. „Valiant”, zaczyna szybko mrugać światełko lampy sygnałowej. Sygnał wywoławczy: H.M.S. „Valiant” to H.M.T. „Chrobry,” H.M.S.

„Valiant” to H.M.T. „Chrobry.”

Z MS. „Chrobry” podano gotowość odbioru.

Kapitan Bernard Rawlings, R.N. dowódca H.M.S. „Valiant” prosi kapitana MS. „Chrobry” Zygmunta Deyczakowskiego o przyjęcie depeszy dla szefa Kierownictwa Polskiej Marynarki Wojennej admirała Świrskiego.

„I know him very well — brzmi dalej sygnał — if you to go to London will you give him this message: From Captain Rawlings. I was very glad to have the honour of being Commodore to Cpt. Deyczakowski and for the skill in handling and manoeuvring his ship I have great admiration. I hope it will not be long before the Polish Flag flies again over Gdynia and that I shall see you again in the Admiralty in Warsaw.”

Na MS. „Chrobry” sygnał przyjęto i potwierdzono odbiór.

Nazajutrz statki konwoju wpłynęły na Clyde. Ale pogoda jeszcze raz splatała figla. W chwili gdy MS. „Chrobry” rozpoczął ostatni odcinek podróży — w górę rzeki — nasza gęsta mgła i trzeba było opóźnić odejście statku z Greenocku do Glasgow.

Było to bardzo dawno, bo pięć lat temu. Kapitan Zygmunt Deyczakowski po zatonięciu MS. „Chrobry” od

5 lat jest kapitanem największego polskiego statku pasażerskiego MS. „Batory” i za swą owocną pracę dla transportu wojennego otrzymał liczne odznaczenia, jak Polski Krzyż Walczący i Złoty Krzyż Zasługi z Mieczami oraz brytyjski D.S.C. i O.B.E.

A kapitan Rawlings?

Kapitan Rawlings, który przed samą wojną było w ważnej misji w Polsce, w ciągu 5 lat wojny miał niezwykle szczęśliwą karierę bojową i uwieńczony licznymi wysokimi odznaczeniami doszedł do stopnia vice-admirała.

Dziś vice-admirał Sir Bernard Rawlings jest dowódcą potężnej eskadry Brytyjskiej Floty Pacyfiku, w skład której wchodzi dwa największe pancerniki brytyjskie H.M.S., King George V i H.M.S. „Hove,” oraz flotylla wielkich lotniskowców. Flaga vice-admirała Sir Bernarda Rawlingsa powiewa na najpotężniejszym okręcie Floty Królewskiej — H.M.S., King George V.

Kapitan Zygmunt Deyczakowski niewątpliwie ma z tej wojny wiele miłych wspomnień i pamiątek, myślę jednak, iż sygnał kapitana a dziś-admirała Rawlingsa zalicza do najprzyjemniejszych pamiątek wojennych.

Na zakończenie — mała dygresja.

Kapitan Deyczakowski nie dostrzegł sygnału kapitana Rawlingsa admirałowi Swirskiemu. Nie miał czasu i nie pojechał do Londynu. Wobec tego — przesłał sygnał drogą służbową.

I tylko dzięki temu niedawno grzebiąc w jakiś starych papierach, są ludzie, którzy pasjami to lubią, natrafiłem na jakiś odpis korespondencji w tej sprawie i zainteresowany wymienieniem w nim nazwiskiem głośnego dziś admirała-przeczytałem tę korespondencję. Niższa nota*ka jest już tylko konsekwencją lektury tych starych papierów.

„BAŁTYK” NA KANALE PANASKIM.

Jeden z polskich oceanicznych statków towarowych SS. Bałtyk w ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy odbył piękną podróż dokoła świata. Odwiedził w tym czasie Amerykę Północną i Południową, Australję i Afrykę.

W czasie tej wielkiej podróży SS. „Bałtyk” przewiózł duży ładunek dostaw wojennych z jednego z portów Atlantyckich Stanów Zjednoczonych do Australji, przez Kanał Panamski i Pacyfik.

SS. „Bałtyk” był pierwszym polskim statkiem handlowy, który przepłynął Kanał Panamski z ładunkiem. Przed SS. „Bałtyk” bandera polska ukazała się na Kanale Panamskim tylko raz jeden, kiedy statek szkolny „Dar Pomorza” w czasie swej szkolnej podróży dokoła świata przeszedł przez Kanał w 1935 roku. Wraz z „Darem Pomorza” przepłynął wówczas przez Kanał Panamski yacht „Zjawa,” na którym harcerz polski Wagner odbywał swą samotną podróż dokoła świata.

TRANSPORT BAWELNY DLA PRZEMYSŁU FRANCUSKIEGO NA POLSKIM STATKU

W pierwszych dniach czerwca r.b. do portu w Boulogne przybył statek polski SS. „Kromań.” W fakcie tym nie ma właściwie nic osobliwego, bowiem od roku wiele polskich statków zawija do portów francuskich. A przecież zjawienie się SS. „Kromań” w Boulogne było w pewnym sensie-wydarzeniem. Statek polski przybył bowiem z Egiptu przywoząc duży ładunek bawełny dla francuskiego przemysłu włókienniczego. Przemysł francuski odczuwa wielki głód surowców, a bawełna, dostarczona pod polską banderą, była jednym z pierwszych transportów surowców włókienniczych, otrzymanych we Francji po wyzwoleniu. Nic więc dziwnego iż SS. „Kromań” był statkiem mile widzianym w Boulogne.

OSTATNIE ZADANIE „SOBIESKIEGO” W WOJNIE Z NIEMCAMI

W ostatnim numerze „Polski na Morzach” pisaliśmy, iż jeden z polskich statków pasażerskich spełnia rolę tramwaju, kursującego tam i z powrotem, pomiędzy Anglją a Francją. Dziś możemy już ujawnić, iż mowa była wówczas o MS. „Sobieski.” Statek ten w ciągu szeregu tygodni pływał wielokrotnie pomiędzy Anglją a Francją, przewożąc w tym czasie jak się zdaje ponad 50.000 wojska. Nie było to bynajmniej podróżą bezpieczną. Niemcy w swym ostatnim wysiłku, używając miniaturowych okrętów podwodnych, atakowali uporczywie, choć niezawsze skutecznie, żeglugę sojuszniczą na Kanał. Zatopiono przytem szereg statków, przyczem jeden z nich zatonął tuż w pobliżu MS. „Sobieski.”

ODZNACZENIA W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ

Dzisiejszy numer „Polski na Morzach” przynosi listę 95 osób odznaczonych Krzyżem Zasługi z Mieczami za zasługi położone w Polskiej Marynarce Handlowej podczas wojny w niebezpiecznych warunkach i z narażeniem życia. Lista odznaczeń omówiona jest na innym miejscu. Obejmuje ona kapitanów i kucharzy, marynarzy i mechaników, oficerów i stewardów, bosmanów, cieśli, palaczy, prowiantowych, smarowników, stolarzy, ochmistrzy, rzeźników, cukierników i szereg specjalistów z różnych dziedzin, zatrudnionych

w żegludze. Lista ta jest wymownym świadectwem tego, jak bardzo praca w marynarce handlowej jest — pracą zbiorową ludzi różnych specjalności. Ludzi, którzy zbiorowym wysiłkiem, dokładając swoje umiejętności i trud, przyczyniając się do tego, by statek nie zawiódł i mógł sprawnie i pomyślnie wykonywać swe zadania. Statki Polskiej Marynarki Handlowej w czasie wojny nigdy nie zawiódły oczekiwania. Jest to więc chyba dobrym dowodem, iż pomimo różnych nieraz wyrzekań organizm marynarki handlowej pracuje zgodnie i sprawnie. A ostatnie odznaczenia, które przypadły w udziale ludziom pracującym w żegludze na najróżniejszych stanowiskach i w najróżniejszych specjalnościach, świadczą, iż zasługi położone w tej pracy zbiorowej, niezależnie od tego na jakim szczeblu i w jakim zakresie, są zauważane i oceniane.

STATKI POLSKIE POD OPIEKĄ BRYTYJSKICH SZKÓŁ

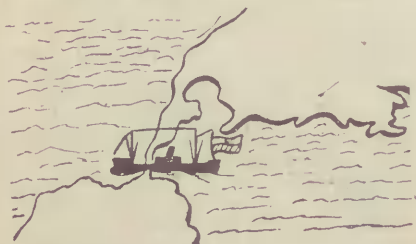
Pisaliśmy już kiedyś o tem, iż British Ship Adoption Society adoptuje również statki sojusznicze i że brytyjska młodzież szkolna opiekuje się między innymi kilkoma statkami polskimi. Statków takich jest 6: MS. „Lewant” adoptowany jest przez Senior Girls School, Andover, SS. „Hel” przez Orange Hill Central Boys School, Edware, „Słask” przez Barkers Butts School, Coventry, SS. „Kmicie” przez Peckham Central School, London, SS. „Lech” przez Moorside Senior Girls School, Swindon, Manchester, wreszcie MS. „Bug,” który w chwili obecnej pływa z angielską załogą-przez Sehurst Grammar School for Boys, Croydon.



Barkers Butts School, Senior Girls Department, która niedawno adoptowała SS. „Słask,” jest jedną ze szkół, należących do inicjatorów tego ruchu. Szkoła ta, która szczęśliwie ocalała z bombardowania

Coventry, przez długie lata opiekowała się jednym i tym samym statkiem brytyjskim. Kiedy statek ten zatonął wraz z całą załogą, szkoła na znak żałoby przez długi czas nie adoptowała innego statku. Następnie zgłosiła się z prośbą o przydzielenie jej statku polskiego i adoptowała SS. „Chorzów.” Kiedy wkrótce potem „Chorzów” został stracony, szkoła objęła pod opiekę SS. „Słask.”

Należy zaznaczyć, iż cały szereg szkół oczekuje na przydzielenie statków i chętnie adoptowałyby statki polskie. Ze względu na miłe stosunki przyjaźni, łączące załogi adoptowanych statków ze szkołami brytyjskimi warto byłoby by więcej polskich statków zgłosiło swe przystąpienie do tej akcji. Ad.



WIADOMOŚCI, KTÓRE WOLNO DZIŚ UJAWNIĆ...

STRATY SOJUSZNICZEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Admiralicia Brytyjska ogłosiła dane dotyczące strat sojuszniczej marynarki handlowej od chwili wybuchu wojny do zakończenia wojny w Europie.

Ogółem straty na skutek działań nieprzyjacielskich wyniosły 4,280 zatopionych alianckich statków handlowych, o ogólnej pojemności 19,720,000 BRT. Wielka Brytania straciła 2,570 statków o pojemności 11,380,000 BRT., co stanowi znacznie ponad połowę ogólnych strat sojuszniczych. St. Zjednoczone straciły 538 statków o ogólnej pojemności 3,310,000 BRT. Straty wojenne Polskiej Marynarki Handlowej, według nieoficjalnych danych polskich, wyniosły około 60,550 BRT., z czego około 47,700 BRT. — po opuszczeniu przez Polską Marynarkę Handlową Bałtyku. Państwa neutralne straciły w czasie wojny na skutek działań nieprzyjacielskich 490 statków o pojemności 11,380,000 BRT.

Straty na skutek działalności okrętów podwodnych wyniosły 2,770 statków, w tem 1,360 brytyjskich, 440 amerykańskich, 670 statków innych narodów sprzymierzonych (w tem 6 statków polskich) oraz 300 statków neutralnych.

Na minach zginęło 520 statków, w tem 340 brytyjskich i 15 amerykańskich. Istnieje możliwość, iż dwa ze statków polskich — m/s Piłsudski i SS. Częstachowa zginęły nie od torped, ale na minach.

Nawodne okręty korsarskie zatopiły ogółem 330 statków, w tem 210 brytyjskich i 13 amerykańskich.

Samoloty zatopiły 750 statków, w tem 440 brytyjskich i 58 amerykańskich. Straty Polskiej Marynarki Handlowej spowodowane przez samoloty wyniosły 5 statków, w tem m/s Chrobry.

Nieznane są powody zatonięcia 400 statków, w tem 220 brytyjskich i 12 amerykańskich. Z pośród statków polskich nie jest pewne w jakich okolicznościach zatonął s/s Zagłoba. Poza tem nie podpada pod żadną z wyżej wspomnianych kategorii strata s/s Modlin, zatopionego podczas inwazji Normandji w celu stworzenia falochronu, tz. „Goosberry.”

Cyfy podane przez Admiralicję Brytyjską obejmują całkowite straty Francuskiej Marynarki Handlowej do chwili

kapitulacji Francji, następnie zaś jedynie straty marynarki handlowej Wolnej Francji. Obejmują one również straty marynarki włoskiej od chwili przystąpienia Włoch do wojny przeciwko Niemcom. Straty polskie podane są

według obliczenia nieoficjalnego, gdyż polskie władze nie ogłosiły jeszcze oficjalnego zestawienia strat. Przy obliczaniu strat według przyczyn zatonięcia statku, uwzględnione zostały jedynie statki, które zatonięły po opuszczeniu przez Polską Marynarkę Handlową Bałtyku.

Warto zanotować, iż niezależnie od strat poniesionych na skutek akcji nieprzyjacielskiej sojusznicy stracili w ciągu wojny na skutek zdarzeń naturalnych, związanych z normalnym ryzykiem żeglugi morskiej, 610 statków o ogólnej pojemności 1,120,000 BRT. W tej liczbie były 2 statki polskie — s/s Wigry (2,018 BRT.), który zatonął w czasie sztormu u wybrzeży Islandji w styczniu 1942 roku, oraz s/s Chorzów (845 BRT.), który zatonął w czasie sztormu u południowych wybrzeży Anglii w grudniu 1944 roku. Z s/s Wigry uratowało się tylko dwóch członków załogi, z s/s Chorzów uratowała się cała załoga.

STRATY NA MORZU WOJSK AMERYKAŃSKICH.

Amerykański War Department ogłosił, iż podczas wojny z Niemcami i Włochami tylko 3,604 amerykańskich żołnierzy zginęło na skutek zatonięcia lub uszkodzenia statku.

Z 4,453,061 żołnierzy amerykańskich, którzy wyruszyli z Ameryki przez Atlantyk, zginęło 1,094, czyli 0.024%.

Następnie jednak, po przekroczeniu Atlantyku, żołnierze amerykańscy transportowani byli przez morze z Wielkiej Brytanji do Północnej Afryki, do Włoch i do Francji, oraz z Północnej Afryki na Sycylię, do Włoch i do Południowej Francji. Biorąc pod uwagę przekroczenie Atlantyku i te wszystkie dalsze podróże morskie ogółem w ciągu 41 miesięcy udziału Stanów Zjednoczonych w wojnie w Europie zginęło na morzu 3,604 żołnierzy, co czyni 0.04%.

Pomimo zaostreżenia, w stosunku do Pierwszej Wojny Światowej, akcji okrętów podwodnych i udziału lotnictwa w atakach na żeglugę, straty armji Amerykańskiej w czasie przewozów morskich były podczas Drugiej Wojny Światowej — niższe. Na 10,000 żołnierzy, których załadowano na statki podczas Pierwszej Wojny Światowej zginęło 7 żołnierzy, zaś podczas Drugiej Wojny Światowej tylko 4 żołnierzy. Świadczy to, iż pomimo znacznego wzrostu siły ataku, środki obrony transportów morskich wzrosły jeszcze bardziej.

W. B. M.

WYDAWNICTWA DZIAŁU SPRAW MORSKICH Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi.

W ostatnich dniach ukazała się z druku książka :

Inż K. Bielski : Cena
Mechanika Teoretyczna 10/0
Poprzednio wydane książki :

Inż K. Bielski :
*Prawidła Wykonywania
Rysunków Maszyno-
wych* .. 1/6

*Mechanizmy Okrętowe
(Rozrząd Pary)* .. 5/0

*Mechanizmy Okrętowe
(Moc i Sprawność Ma-
szyn Parowych)* .. 7/6

*Mechanizmy Okrętowe
(Atlas Części Maszyn i
Kotłów Parowych)* .. 12/6

Turbiny Parowe .. 9/6
M. Kisieliński :
*Kotły Okrętowe (Ich Ob-
sługa, Uszkodzenia i
Naprawy)* .. 12/6

A. Ledóchowski :
Astronomia Żeglarska .. 7/6
Dewjacja Kompas .. 6/0
Nawigacja Żeglarska .. 10/6

W. Milenuszkin :
Przepisy Drogi Na Morzu 8/6

Inż W. Morgulec :
*Wytrzymałość Materia-
łów* .. 5/6

Zb. Żebrowski :
*Rybolóstwo Morskie.
Przemysł Trawlerowy
(skrypt ilustr.)* .. 5/9

*Ponadto Dział Spraw Morskich
posiada na składzie książkę :*

M. Pożaryski :
*Przystępna Elektrotech-
nika Prądów Silnych* .. 7/0

*Wszystkie te książki są do nabycia
w Dziale Spraw Morskich Minis-
terstwa Przemysłu, Handlu i
Żeglugi :*

43, Lowndes Sq., London, S.W.1.

Na zamówienie Referat Wy-
dawnictw Działu Spraw Mor-
skich wysłała książki z pocztą
po nadesłaniu należności w
„Postal Order” (niewypełniony) i
załączeniu 6d. na opłatę pocztową.

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

W DNIU 8 MAJA 1945 OGŁOSIŁ PREMIER CHURCHILL OFICJALNIE ZAKOŃCZENIE DZIAŁAŃ WOJENNYCH NA TERENIE EUROPY.

Wielcy amerykańscy ujawnili dopiero w ciągu ostatnich dni, utrzymywany w tajemnicy fakt, że niemieckie łodzie podwodne zdolały zamować w listopadzie 1942 r. wejście do portu w New Yorku tak skutecznie, iż port ten został „zakorkowany” na przeciąg szeregu dni. Stało się to w dniu 13 listopada 1942 r. i w wyniku tego zablokowania żaden statek nie mógł wyjść z portu nowojorskiego aż do dnia 21 listopada 1942, kiedy ostatnia mina niemiecka została wywołana.

Niemieckim U-boatom udało się również zaminować kilka innych portów amerykańskich jak: Chesapeake Bay, Jacksonville, Charleston i Wilmington w okresie czasu 1942-43, wskutek czego żegluga w tych portach została wstrzymana do chwili oczyszczenia wód. W związku z tym zdarzyło się szereg wypadków uszkodzenia lub zatopienia statków wskutek najechania ich na miny.

Wejście do Kanału Panamskiego oraz wody okalające Zachodnie Indie Brytyjskie zasiane były też minami niemieckimi.

W dniu 5 czerwca b.r. dowiedzieliśmy się z przemówienia Premiera Churchilla w Izbie Gmin o fakcie zaistniałym od przeszło roku, że Marynarki W. Brytanii i Stanów Zjednoczonych przekazały Rosji w kwietniu 1944 r. następującą jednostkę floty: Pancernik Brytyjski „ROYAL SOVEREIGN”, 33,500 ton, uzbr. w 15 cal. działa — obecnie noszący nazwę „ARCHANGIELSKI”.

Krążownik U.S. „MILWAUKEE” 7,050 ton, uzbr. w 6 cal. działa — obecnie noszący nazwę „MURMANSK”.

Ośiem ex-amerykańskich kontrtorpedowców, z 50-ciu przekazanych W. Brytanii przez Stany Zjednoczone w zamian za bazy a to: CHURCHILL, BRIGHTON, CHELSEA, GEORGETOWN, LEAMINGTON, RICHMOND, ROXBOROUGH, i ST. ALBANS.

Kontrtorpedowiec LINCOLN, z tej samej klasy co powyższe, który, nie będąc zdolnym już do służby liniowej, dostarczony został jako materiał na części zamienne.

Cztery słynne brytyjskie łodzie podwodne: SUNFISH, UNBROKEN, UNISON i UR-SULA.

Wszystkie te okręty, po których odbiór załogi rosyjskie zgłosiły się w kwietniu 1944 r. w Firth of Forth i Clyde, zostały Rosji odstąpione na skutek noty Stalina, w której domagał się on oddania przypadającej Rosji, jako aliantowi, części zdobytej floty włoskiej.

Wszystkie te odstąpione Rosji okręty pełniły od roku służbę w arktycznych konwojach ochronnych.

Nadto otrzymała Rosja od W. Brytanii i Stanów Zjednoczonych statki handlowe w ilości co 20,000 ton od każdego z tych państw.

Gen. MacArthur ogłosił, że w ciągu pierwszych czterech miesięcy 1945 r. zostało w sumie zatopionych 1,892,082 ton żeglugi japońskiej.

Pierwszą łodzią podwodną niemiecką, która w konsekwencji poddana się Niemiec, przybyła do Portland dla oddania się w ręce Brytyjczyków, była U 249. Zadanie rozbrajania tej łodzi, jak również nieco później przybyłej U 776, oraz przejmowania ich przypadło marynarzom i Polakom Marynarki Wojennej. (Fotografi na wstępie niniejszego numeru.)

Albert Forster, Gauleiter Gdańska, jeden z najbardziej aktywnych przywódców hitlerowskich z okresu gdańskich zamieszek, które miały być pretekstem napadu na Polskę w roku 1939 — oddał się w ręce dowódcztwa 53 — ciej Dywizji Brytyjskiej w Hamburgu.

Dostał się on, według własnego oświadczenia, statkiem z Gdańska do Lubeki, a stamtąd maszerował piechotą 35 mil do Hamburga aby dotrzeć do kwatery brytyjskiej.

Łońdyncyzy mają nową atrakcję. Jest nią U 776, jedna z niemieckich łodzi podwodnych, które ostatnio skańczolowały, znajdującą się na przeciąg kilku dni na odczajcu Tamuży w North Quay, Western Dock, London, dla umożliwienia jej zwiedzenia przez mieszkańców stolicy. Tysiące ludzi czeka cierpliwie swojej kolei, aby móc zobaczyć zbliżka tak groźną jeszcze do niedawna broń, która zagrażała tej wyspie przez przeciąg 5-ciu lat. (zdjęcie tej łodzi zamieszczamy na wstępie tego numeru.)

Kilka dni temu ujawniono dopiero po raz pierwszy, że około 1000 marynarzy niemieckich zginęło w momencie kiedy pancernik niemiecki TIRPITZ, 45,000 ton, został w dniu 13 listopada 1944 r. zatopiony przez bombowce R.A.F. w Tromsø, w półn. Norwegii.

Wiadomości te zostały dostarczone obecnie przez specjalną misję R.A.F., która niedawno została wysłana do Norwegii dla zbadania wszelkich szczegółów dotyczących zatopienia tego okrętu.

Z Waszyngtonu donoszą, że funkcje doradcy morskiego prez. Trumana objął kapitan James K. Vardaman z Missisipi.

Kapitan Vardaman jest weteranem poprzedniej wojny, podczas której odbył kampanię w Francji. W r. 1940 został powołany do służby czynnej jako Lt.-Comdr. rezerwy marynarki i brał udział w lądowaniach w poln. Afryce i na Sycylii. Jest on z zawodu finansista i prowadzi rozległe przedsiębiorstwa w Missourii.

W wyniku szeregu konferencji przeprowadzonych ostatnio w Londynie, przy współudziale przedstawicieli wszystkich działów transportu morskiego i organizacji pracowników żeglugi, powzięto ważne decyzje dotyczące uregulowania

spraw komunikacji morskiej W. Brytanii w chwili bieżącej

Trzy najważniejsze z pośród tych decyzji są:

- 1) Uruchomienie w jesieni b.r. regularnej komunikacji pasażerskiej na szlakach transatlantycznych.

- 2) Przyspieszenie rekonstrukcji przedwojennych linii żeglugowych i handlowych. Tylko sprawy związane z planem demobilizacyjnym oraz dotyczące działań wojennych przeciwko Japonii, w odniesieniu do żeglugi, mają podlegać kontroli Ministry of War Transport.

- 3) Natychmiastowe zawarcie nowych umów pocztowych z większymi liniami okrętowymi.

Mr. Alfred Edwards zainterpelował w Parlamencie Ministra Spraw Zagranicznych, w związku z żywotnymi interesami jakie w. Brytania posiada w dziedzinie spraw Kanału Suezkiego, czy i ile mu jest wiadomem o negocjacjach przeprowadzanych przez Rosję w kwestii nabycia przez nią akcji Kompanii Kanału Suezkiego.

Mr. A. Eden, odpowiadając na tę interpelację oświadczył, że nie wie nic o istnieniu tego rodzaju negocjacji.

W związku z ostatnią rekonstrukcją gabinetu brytyjskiego nastąpiła również zmiana na stanowisko Pierwszego Lorda Admiralicji. Na miejsce dotychczasowego Pierwszego Lorda Admiralicji A. V. Alexandra, który ustąpił, wszedł Mr. Brendan Bracken będący poprzednio ministrem informacji.

Transatlantyk brytyjski QUEEN MARY przybył do portu New Yorku w dniu 20 czerwca br., po raz pierwszy od sześciu lat „oficjalnie,” przynosząc spowrotem 14,000 żołnierzy amerykańskich powracających do kraju po ukończeniu działań wojennych w Europie.

Wszystkie poprzednie rejsy, jakie odbyła QUEEN MARY, między Stanami Zjednoczonymi a W. Brytanią w czasie obecnej wojny były zawsze utrzymywane ze zrozumiałych względów w ścisłej tajemnicy — tym razem czas jej przybycia do New Yorku został publicznie ogłoszony, w związku z czym zgłowano jej owacyjne przyjęcie, w którym brało udział tysiące publiczności.

Przewiduje się, w związku z wypowiedzeniem przez Rosję Paktu Neutralności z Japonią, że wszelkie dostawy dla Z.S.R.R. z U.S.A. będą szły obecnie drogą przez Morze Śródziemne i Morze Czarne.

Reuter donosi z U.S., że firma John I. Hay oraz Illinois River Carriers' Association, w porozumieniu z Interstate Commerce Commission, opracowały plany na podstawie których holowniki rzeczne będą mogły być napędzane zapomocą urządzeń rakietyowych, podobnych w konstrukcji do maszyn rii bomb-robotów.

Tego rodzaju napęd, według orzeczeń powyższych czynników, byłby bardzo praktyczny dla lekkich jednostek rzecznych, gdyż zyskaloby się wiele przez wyeliminowanie ciężkich maszyn, przez co holowniki takie mogłyby pracować nawet na stosunkowo płytkich wodach.

Z chwilą, kiedy Argentyna zostanie członkiem Zjednoczonych Narodów, jej flota handlowa licząca około 150,000 ton zostanie prawdopodobnie oddana do dyspo zycji Pool'u Żeglugowego Zjednoczonych Narodów.

Nowy suchy dock w Cape Town, którego budowa jest na ukończeniu, będzie uruchomiony przypuszczalnie w ciągu tego roku. Będzie on jednym z największych doków Imperium. Rozmiary jego są: 1,200 stóp długości, 150 stóp szerokości i 50 stóp głębokości. Jest on większym znacznie od ostatnio otwartego doku w Sydney. Koszty jego budowy wyniosą około £.2,500,000. Posiada on urządzenia, które umożliwiają dokowanie w nim jednocześnie kilku statków rozmaitej wielkości. Uposażony będzie w jeden 50-cio tonowy, jeden 10-cio tonowy i dwa 5-cio tonowe dźwigi, wszystkie o napędzie elektrycznym.



By Appointment

Gieves

LIMITED

ROYAL NAVAL OUTFITTERS SINCE 1785

Invite Officers of
the Polish Navy
to call upon them
for their Uniforms

Portsmouth	Branches	Weymouth
Southampton	Plymouth	Blackpool
Liverpool	Chatham	Newcastle
Edinburgh	Bath	Thurso
Gibraltar	Greenock	Alexandria
	Malta	

80 PICCADILLY LONDON, W.1



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 bezwzględne 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,
NEWDIGATE • SURREY



PROSIMY ZAINTERESOWANYCH ZWRACAĆ SIĘ O SZCZEGÓLOWE INFORMACJE DO WYTWÓRCY

C. H. JOHNSON & SONS, LTD.

Contractors Plant Manufacturers (Est. 1790).

Dept., P.O.L., ADSWOOD ROAD, STOCKPORT
Tel.: STO. 2644/5.

Codes: ABC and Bentley's Cables: Irkdale, Manchester

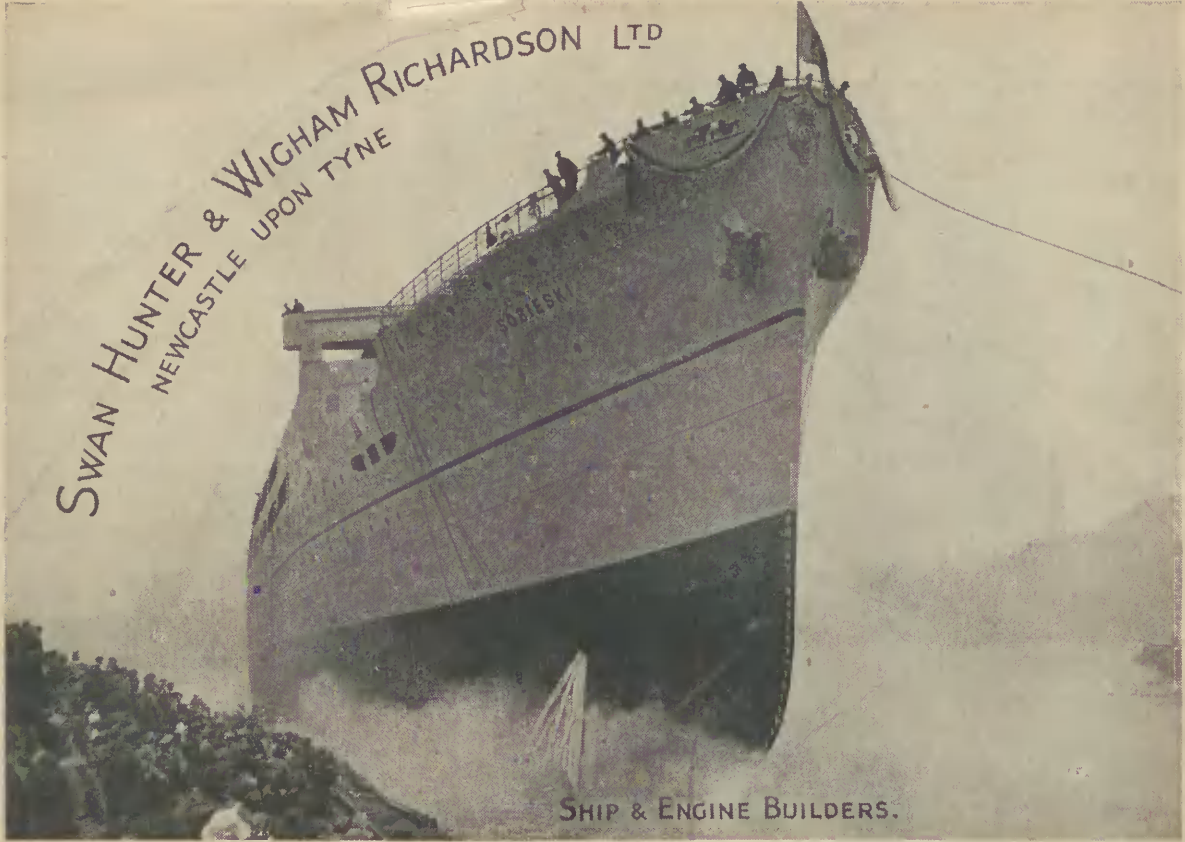
The
JOHNSON
O WŁASNYM NAPĘDZIE
WIBRUJĄCY
UBIJACZ RĘCZNY
(patent zgłoszony)

Z WIBRACJĄ O DUŻEJ
CZĘSTOTLIWOŚCI
STOSOWANY DO UBIJANIA
BETONU
WYPRZEDZA INNE

Ta nadzwyczaj wydajna maszyna nie wymaga powietrznej sprężarki rur ani przewodników, opiera się wyłącznie na własnym napędzie. Specjalnie wytrzymała na wielką częstotliwość drgań przy ubijaniu betonu. Prostota i zwartość budowy ręczy za sprawną i taną użytkowość.

JOHNSON MASZYNY
BUDOWLANE

SWAN HUNTER & WIGHAM RICHARDSON LTD
NEWCASTLE UPON TYNE



SHIP & ENGINE BUILDERS.

Specjalne statki



BUDOWA STATKOW O
KONSTRUKCJI STALOWEJ
I DREWNIANEJ

Statki o Konstrukcji Stalowej na export—
Odnawianie statków.

Posiadamy do dyspozycji naszych
polskich klientów personel techniczny
obznajomiony z ich
wymaganiami.

wiślane
i gdyńskie

ALDOUS

ALDOUS SUCCESSORS LTD., The Shipyard, Brightlingsea, Essex.

Tel.: BRIGHTLINGSEA 1
Teleg.: SLIPWAY Brightlingsea