

POLAND ON THE

SEAS

*Incl. 25. 10. 01. 11
1946*



POLSKA NA

Moryzach

ROK VI.

ZESZYT 3-4/1946



CZYSTY KADŁUB zaoszczędza PALIWO



Używaj mieszanek i Farb
BRITISH ANTI-FOULING
MARINE COMPOSITION

Dostawy do Bryt. Admiralicji
Agenci korony dla kolonii it.d.
Agencje i składy we wszystkich
ważniejszych portach świata

TORPEDO  ZNAK FABR.

THE
BRITISH ANTI-FOULING
COMPOSITION & PAINT COMPANY LTD.

ROYAL MAIL HOUSE, E.C.3 Phone: Mansion House 8874

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

SAMUEL WHITE

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

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 na MORZACH

Organ poświęcony zagadnieniom
morskim i kolonialnym

Price 1/6 Cena

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

Rok VI.

Marzec-Maj 1946

No. 30

POLAND on the SEAS

Polish Naval Monthly

Business Address : 28, Wimpole Street, London,
W.1

Advertising Offices : (Ogłoszenia przyjmują) :
The Carlton Berry Co., 437, Grand Buildings,
Trafalgar Sq., W.C.2. Tel. ABBEY 5108.

Distributors (Kolportaż) : ORBIS (LONDON) Ltd.
9, New Oxford Street, London, W.C.1.
31a, Castle Street, Edinburg.
24a, Cowgate, Dundee.

POLSKA MARYNARKA WOJENNA W WIELKIEJ BRYTANII.

THE POLISH NAVY IN BRITAIN.

By

BRIAN TUNSTALL.

Współdziałanie Polskiej i Brytyjskiej Marynarek Wojennych w czasie wojny, należące już do Historii, wywołuje dziś naturalne pytanie: jak będzie wyglądał rezultat tej współpracy w przyszłości?

Zobaczymy najpierw w jaki sposób współpraca ta powstała i jaki był jej charakter. Potem dopiero będziemy mogli łatwiej rozstrzygnąć pytanie — czy warunki, które stworzyły współdziałanie w czasie wojny, wciąż jeszcze istnieją.

Przesunięcie części Polskiej Marynarki Wojennej do W. Brytanii w przededniu wojny (1939) było w dużym stopniu aktem wiary i zaufania ze strony polskiego dowództwa morskiego. A to w tym sensie, że gdy Admirał Świrski wydał rozkaz dotyczący przesunięcia, ani on sam, ani nikt inny w Polsce nie wiedział, czy W. Brytania zdecyduje się na natychmiastowe wypowiedzenie wojny. Gdyby się nie zdecydowała, okręty polskie musiałyby zostać internowane w portach brytyjskich.

Jednakże Kierownictwo Marynarki Wojennej wzięło ryzyko na siebie i dzięki temu stworzyło Polską Marynarkę Wojenną na wodach brytyjskich. Skutkiem tego było wciągnięcie polskiej marynarki wojennej do wspólnego oceanicznego wysiłku wojennego, w którym marynarki W. Brytanii, Kanady, Australii, N. Zelandii, Indji Wschodnich i Francji współdziałały jako jedna potęga morska. W tym okresie nie było innych marynarek, sprzymierzonych po stronie Aljantów przeciwko Niemcom, natomiast w r. 1940 marynarka francuska oficjalnie wycofała się z wojny. Dopiero później honor Francji na morzu podtrzymany został przez okręty „Francji Walczącej.” Jednakże jest prawdą twierdzenie, że Polska Marynarka Wojenna jest jedyną marynarką sprzymierzoną, działającą pod własnym

The co-operation of the Polish and British Navies during the war (a co-operation which is now part of the material of Polish and British History) naturally raises the question of what will be the result of this co-operation in the future. First let us consider the general nature of this co-operation and how it came about. After that we can decide more easily on the question of whether the conditions which favoured co-operation during the war still hold good.

The transfer of part of the Polish Navy to Britain on the eve of the war in 1939 was largely an act of faith on the part of the Polish Naval Command. It was an act of faith in this sense, that when Admiral Swirski gave the order, neither he nor anyone in Poland knew for certain that Britain would immediately declare war on Germany. If Britain had not declared war, the Polish warships might well have been interned when they reached British ports. Nevertheless, the Polish Naval Command took the risk, and were thus able to establish the Polish Navy in British waters. The effect of this was to merge the Polish Navy in an ocean-wide naval effort, in which the Royal Navy of Great Britain, together with the Royal Navy of Canada, Australia, New Zealand and India, plus the French Navy, acted together as one great force. At that time there were no other navies engaged on the allied side against Germany, while in 1940 the French Navy was officially withdrawn from the war. Later the honour of French arms at sea was upheld by the warships of “Fighting France.” Nevertheless, it is true to say that the Polish Navy is the only allied navy, acting under its own official command, which was in the war with the Navies of the British Empire

oficjalnym dowództwem, która od początku do końca uczestniczyła w działaniach wojennych u boku marynarek Brytyjskiego Imperium.

Gdyby Polska Marynarka Wojenna pozostała całkowicie na Bałtyku w r. 1939, z pewnością uległaby zniszczeniu lub internowaniu w portach neutralnych. Zresztą schronienie do portów Danii, czy Norwegii nie ocaliłoby okrętów polskich choćby na rok od wpadnięcia w niemieckie ręce. Jednakże łatwo zrozumieć, że powzięcie decyzji o przesunię-

from beginning to end.

Had the whole Polish Navy remained in the Baltic in 1939, it must inevitably have been destroyed ship by ship or driven to seek internment in neutral ports. Nor would refuge in the neutral ports of Denmark or Norway have saved Polish ships from capture less than a year later. Nevertheless, it is easy to understand that the decision to send part of the Polish Navy to Britain, was as previously stated 'an act of faith on the part of the Polish Naval

Zamieszczając w numerze tym artykuł, omawiający sprawy współpracy i serdecznych więzów łączących Polską Marynarkę Wojenną z Royal Navy, napisany specjalnie dla „Polski na Morzach” przez znanego brytyjskiego historyka i pisarza morskigo Briana Tunsdalla, umieszczamy na okładce jedno z historycznych zdjęć.

Przedstawia ono inspekcję Polskiej Marynarki Wojennej dokonaną przez króla Jerzego VI-go we wczesnych dniach minionej wojny. Widzimy króla Jerzego VI-go przechodzącego przed frontem podchorążych. Wielu z nich obecnie, jako zasłużeni i doświadczeni bojowo oficerowie Mar. Woj., posiada bardzo wysokie odznaczenia bojowe polskie i brytyjskie. Niektórzy zaś oddali swe życie za Ojczyznę i wspólną z W. Brytanią sprawę.



We are publishing in this issue an article on co-operation and cordial bounds linking the Polish Navy with the British Royal Navy, written specially for "Poland on the Seas" by a known British historian and naval writer — Brian Tunsdall.

The photograph on the cover of this issue commemorates these cordial bounds. It shows the inspection of the Polish Navy made by King George VI in the early years of war. King George VI is just passing before the midshipmen lined on attention. Many of them now as Polish Navy officers are men of merit and operational experience and were awarded high British and Polish decorations. Great numbers of them have given their lives for the common cause.

ciu części marynarki do W. Brytanii, było — jak uprzednio wskazano — aktem zaufania ze strony Polskich władz morskich. Nie tylko bowiem istniała wątpliwość co do stanowiska W. Brytanii, ale też powstawała wątpliwość inna: powzięcie trudnej decyzji strategicznej co do celowości Polskiej Marynarki Wojennej w działaniach bojowych z baz poza Bałtykiem.

Wielu ludzi w Polsce z pewnością myślało, że pierwszym obowiązkiem polskiej Marynarki Wojennej jest przeszkodzenie lub przynajmniej opóźnienie niemieckiej inwazji na Gdańsk i Gdynię. Pozatym wydawało się, że polska Marynarka Wojenna powinna pozostać na Bałtyku jaknajdłużej, aby współdziałać z Wojskiem i Lotnictwem w obronie kraju. Jednak Kierownictwo Marynarki Wojennej słusznie sądziło, że wojna morską przeciwko Niemcom szybko rozwinie się w wojnę światową na wszystkich oceanach; i że na dłuższy dystans będzie lepiej, gdy polska Marynarka Wojenna kontynuować będzie walkę na oceanach niż miałaby stać się przymusową i bezużyteczną ofiarą poświęcenia na zamkniętych wodach Bałtyku. Oczywiście decyzja ta została w W. Brytanii mile przyjęta. Jednakże — my Brytyjczycy — powinniśmy uprzytomnić sobie, że był to akt wiary i zaufania, zarówno z politycznego jak i ze strategicznego punktu widzenia.

Stąd wynikało, że polska Marynarka Wojenna została przeznaczona do odegrania poważnej roli w całokształcie wojny — to znaczy zarówno na morzach, jak na oceanach i w każdym rodzaju walki morskiej. W artykule tym nie będziemy omawiali szczegółów wszystkich słynnych działań bojowych — na szczeblu okrętu, eskadry, floty czy konwoju —

Command. Not only was there the doubt as to Britain's future action, but there was also the very difficult strategical decision to be made as to the usefulness of Poland's Navy attempting to fight from bases outside the Baltic. To many in Poland it must have seemed that the first duty of the Polish Navy was to prevent or at any rate delay German invasion movements at Gdynia and Danzig. Apart from this it must have seemed that the Polish Navy ought to have remained as long as possible in the Baltic, so as to co-operate with the Polish Army and Air Force. To the Polish Naval Command, however, it seemed that the naval war against Germany must very quickly become a world-wide war, fought on all oceans, and that in the long run it was better that the Polish Navy should continue the war by fighting on the oceans than face inevitable and useless sacrifice in the enclosed waters of the Baltic. Naturally the decision was welcomed in Britain. Nevertheless, we in Britain should realise that it involved an act of faith, both from the political and the strategical standpoint.

Thus it came about that the Polish Navy was destined to play a valuable part in the naval war as a whole, the war, that is to say, as seen in terms of oceans as well as seas, and including every type of sea fighting. In this article we are not concerned with the details of all the famous single-ship, squadron, fleet, and convoy actions in which the ships of the Polish Navy took part, but rather with the future of the two Navies, Polish and British as they are related to each other at this moment. In the year 1934, the late President Roosevelt sent a private message to the late King George V, suggesting that the peace of the world might well depend

w których okręty polskiej Marynarki Wojennej uczestniczyły. Natomiast pragniemy raczej zająć się przyszłością obydwu marynarek — Polskiej i Brytyjskiej — wychodząc z założenia ich obecnego stosunku.

W r. 1934 Prezydent Roosevelt przesłał Królowi Jerzemu V. propozycję sugerującą, że pokój światowy będzie zależał od brytyjskiej i amerykańskiej marynarek, współdziałających zgodnie ze wspólnych baz w obu państwach. Biorąc pod uwagę datę propozycji musimy zgodzić się, że Prezydent Roosevelt miał dalekowzroczny pogląd na te sprawy. Tym niemniej, gdy wojna wybuchła, marynarka amerykańska wzięła w niej udział dopiero po przeszło dwóch latach. Tymczasem Marynarka Polska oyla u boku Brytyjskiej od pierwszej chwili.

Stąd wyciągnąć możemy pożyteczną lekcję o stosunku wzajemnym marynarek brytyjskiej i polskiej w obecnej chwili. Pokój światowy wciąż zależy od brytyjskiej i amerykańskiej współpracy na morzu. To jednak nie znaczy, że W. Brytania czy Ameryka może lekceważyć wartościowy wkład do wspólnej polityki morskiej, wkład jakim jest niewątpliwie marynarka polska. Ameryka jest daleko od Europy, a jej główne zainteresowania leżą obecnie na Pacyfiku, włącznie z demilitaryzacją Japonii i odrodzeniem Chin. Amerykańskie siły morskie na Atlantyku zostały znacznie zmniejszone. Co zaś się tyczy marynarek Imperium Brytyjskiego, to kanadyjska, po odegraniu wybitnej roli w walce z okrętami podwodnymi, również została zredukowana, — pozatym zaś tysiące marynarzy z Australii i Nowej Zelandii, przydzielonych do obrony wybrzeży Zjednoczonego Królestwa, powraca obecnie do swych krajów na Południowym Pacyfiku.

W końcu, w samej Anglii, Marynarka Królewska jest demobilizowana bardzo szybko i wkrótce stanie wobec trudnego zagadnienia nowej rekrutacji. Dodać jeszcze można niepewność przyszłej sytuacji strategicznej na Oceanie Indyjskim, wynikająca z okresu przejściowego, poprzedzającego udzielenie Indjom całkowitego samorządu.

Z tych powodów W. Brytania powinna chętnie przyjąć każdy stały wkład siły morskiej do systemu pokojowego Zjednoczonych Narodów. Szczególnie jeśli wkład ten posiada tak wypróbowaną wartość, jak w danym wypadku polska marynarka. W. Brytania, poza Dominiami i Koloniami, jest zasadniczo państwem europejskim i europejską potęgą morską. To też W. Brytania posiada zainteresowania na morzach otaczających Europę, oraz na morzach, które, jak Bałtyk lub Śródziemne morze, mieszczą się w ramach europejskiego kontynentu.

Polska Marynarka jest z pochodzenia, tradycji i przedwojennego wykszolenia — marynarką czysto bałtycką. Jedynie poprzez wymogi wojny stała się również marynarką oceaniczną, zebrawszy znaczny zasób doświadczenia bojowego w walkach na Oceanach Atlantyckim i Arktycznym, a także na Morzu Śródziemnym. Dziś więc posiada wszystkie

on the British and American Navies working together in co-operation, and sharing the use of each others bases. Considering the year in which that suggestion was made, we must agree that President Roosevelt was thinking a long way ahead. Nevertheless, when the war came there was a lapse of more than two years before the American Navy took an effective part in it. Yet the Polish Navy was with Britain from the first moment.

From this we can draw a useful lesson as regards the relations between the British and Polish Navies as they stand to-day. As things are to-day the peace of the world still depends on British and American naval co-operation. But this does not mean that either Britain or America can afford to neglect valuable reinforcements to their joint policy of co-operation, such as can be provided by the Navy of Poland. America is far from Europe, and her main preoccupation, at the moment, is with the affairs of the Pacific Ocean, including the demilitarising of Japan and the rehabilitation of China. In any case her naval forces in the Atlantic have already been greatly reduced. In the case of the Navies of the British Empire, the Canadian Navy which played such a decisive part in the Battle of the Atlantic against the German U-boats, is also being much reduced. Thousands of Australian and New Zealand personnel, lent to the Royal Navy, and employed with particular success in the Coastal Forces, are now going back to their homes in the South Pacific.

Finally in Britain itself the Royal Navy is being demobilised very rapidly and will soon be facing a quite important recruitment problem. Added to this there is the great uncertainty surrounding the future strategical situation in the Indian Ocean, arising from the transition period, now beginning, in connection with the setting up of a system of self-government in India.

For all these reasons, therefore, Britain should welcome any permanent accession of naval strength to the United Nations peace system, especially when it is of the well-tested quality provided by the Polish Navy. Britain, moreover, as apart from the British self-governing Dominions, India, and the British Crown Colonies, is essentially a European state and a European naval power. For this reason Britain has an interest in the seas surrounding Europe and in those seas, such as the Baltic and Mediterranean which are themselves enclosed by the European Continent. The Polish Navy is by origin, tradition and pre-war training, a purely Baltic navy. Through the exigencies of the war it has become an ocean navy as well, with considerable experience of fighting in the Atlantic and Arctic Oceans as well as in the Mediterranean. To-day, therefore, it has all the qualities and experience necessary for working in close co-operation with the personnel and ships of the British Navy, under what we call "all conditions of service." Though the exigencies of the war,



Bandery wojenne na nokach rej masztów polskich okrętów mówią o tym, że jednostki te dopiero co powróciły do portu po zwycięskiej akcji bojowej, w której brały udział wspólnie z jednostkami brytyjskimi.

The naval Ensign flying on the tops of the masts shows that these Polish ships have just returned from a successful engagement fought together with the ships of the Royal Navy.

zalety oraz doświadczenie potrzebne dla współpracy z personelem i okrętami Marynarki Brytyjskiej, we wszystkich warunkach wymaganych przez służbę na morzu.

Ze względu na te same wymogi wojny polska marynarka jest dziś bazowana w portach brytyjskich i zależna od marynarki brytyjskiej pod względem zasobów, napraw i sprzętu. Czyż byłoby zbyt wygórowane żądać, aby te ułatwienia były nadal dla niej stosowane, możliwie w jaknajszerszym zakresie, a w tym samym duchu, jak głosiła propozycja Prezydenta Roosevelt'a z r. 1934? Zasadniczo kwestja polskiej Marynarki Wojennej przedstawia się nawet w lepszym świetle ze względu na kolosalne ofiary poniesione przez Naród Polski dla sprawy sprzymierzonych, ofiary wykraczające daleko poza wszelkie porównania.

I nawet jeśli przyjąć, że takie wspólne korzystanie z baz i ułatwień morskich (zasobów, sprzętu itp) byłoby w pewnym stopniu jednostronnym, bo polska Marynarka Wojenna musiałaby przyjąć gościnę nie mogąc się zapewne zrewanżować, — to jednak my, Brytyjczycy, winniśmy być dumni z udzielenia tej gościnny, w uznaniu męstwa i dzielności naszych polskich sprzymierzeńców.

Patrząc dalej w przyszłość musimy też pamiętać, że przyszłość Polski zależy od jej dostępu do morza, w pierwszym rzędzie do Bałtyku, a potem pośrednio do Oceanu Atlantyckiego. Polska, jak wiele

moreover, the Polish Navy finds itself to-day based on British ports, and dependent on the British Navy for its supplies, repairs, and general equipment. Is it too much to ask that these facilities shall continue to be provided in the most generous manner possible, in the same spirit as prompted President Roosevelt's foresighted suggestion in 1934? As a matter of fact, the case for according the Polish Navy continued facilities in Britain is even stronger, in view of the tremendous sacrifices made by the whole Polish nation to the Allied cause, sacrifices going far beyond all considerations of comparative effort. Hence even if this sharing of bases and naval facilities in general, is a somewhat one-sided business, with the Polish Navy being compelled to accept hospitality without being able to return it, we in Britain should be proud to accord such hospitality in recognition of the great valour of our Polish Allies.

Taking a longer view we must also remember that Poland's future depends on her having access to the sea, firstly to the Baltic Sea, and secondly to the Atlantic Ocean beyond. Poland, like so many other countries in Europe, is extremely short of food, and it is good to know that Poland's Merchant Navy much of which also left the Baltic in 1939, is now bringing food to Polish ports. The Polish Merchant Navy, unlike the Polish Fighting Navy, has ever since its revival, at the end of the war in 1918, been a navy of ocean service. It is, therefore, highly

innych krajów Europy, cierpi na brak żywności. To też dobrze jest wiedzieć, że polska Marynarka Handlowa, której większa część również opuściła Bałtyk w r. 1939, przywozi obecnie żywność tę do polskich portów. Polska Marynarka Handlowa, w przeciwieństwie do wojennej, od zarania swego odrodzenia w r. 1918 — była zawsze marynarką oceaniczną. Posiada więc wiele doświadczenia w dalekomorskich, oceanicznych przewozach.

Powracając raz jeszcze do sprawy polskiego dostępu do morza stwierdzić można, że W. Brytania jest zainteresowana tym, aby Polska mogła swobodnie handlować po świecie, a szczególnie aby mogła korzystać swobodnie z wyjścia i wejścia na Bałtyk. Dlaczego? Dlatego, bo W. Brytania jako mocarstwo o szeroko rozwiniętym handlu morskim, jest zainteresowana w wolnej żegludze wszystkich statków handlowych świata, włączając jej własne. Dobrobyt innych krajów Europy jest równocześnie dobrobytem W. Brytanii.

Te sprawy wywołują jednak na światło dzienne szereg zagadnień politycznych i ekonomicznych, których w artykule tym bezpośrednio poruszać nie będziemy. "Jeśli Polska poddałaby się bez boju w r. 1939, prawdopodobnie Niemcy uzyskałyby hegemonję nad Europą," — pisał Peter Matthews w książce "Równowaga Europejska." To oświadczenie — jak dziś wiadomo — jest prawdą. Wysyłając swe okręty do Anglii, Polska Marynarka powiększyła ogólną siłę strategiczną dla wspólnej sprawy sprzymierzonych i to znacznie więcej niż Niemcy się spodziewali. Polska Marynarka Wojenna stała się częścią wielkiego zespołu oceanicznego. Dziś, pozostali przy życiu członkowie polscy zespołu, wciąż jeszcze znajdują się w W. Brytanii.

Pozwólmy W. Brytanii ich przyjąć, pamiętając nie tylko o ich czynach i zaletach ludzkich, ale także pamiętając o wspólnym interesie, który w latach następnych będzie musiał ściśle z wiązać marynarzy obu narodów.

— Autor ma niewątpliwie na myśli nie tyle potęgę czy ilość polskich okrętów, ile znaczenie moralne wynikające z niezaprzestania walki przez Polskę ani na chwilę i z przybycia okrętów polskich do Anglii. Z drugiej zaś strony taktyczne zalety polskich okrętów i załóg. (przyp. Redakcji)

MOUNTSTUART DRY DOCKS, LTD.

znajdują się w:

**CARDIFF,
BARRY,
NEWPORT,
AVONMOUTH**

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

experienced in the business of long-distance ocean transport.

Now returning once more to the question of Poland's access to the sea, it is obvious that Britain has an interest in Poland being able to trade freely throughout the world, and in particular having free passage into and out of the Baltic. Why? Because Britain as a great sea-trading country, is interested in the free navigation of all merchant shipping, including her own. For Britain, the prosperity of other countries in Europe means prosperity for Britain as well.

These things, however, involve problems of politics and economics with which we are not in this article directly concerned. "If Poland had decided to surrender without a fight in 1939, it is very possible that Germany would have achieved the hegemony of Europe." So writes Peter Matthews in his book entitled *European Balance*. This statement we know is true enough. By sending her warships to Britain, the Polish Navy increased the general strategical power of the allied cause far beyond anything that the Germans had expected. The Polish Navy thus became part of a great ocean "team," to use a British sporting expression. To-day the surviving members of the Polish part of that team are still in Britain. Let Britain continue to receive them, mindful not only of their deeds and qualities as men, but of the close interests which must in years to come bind the seamen of our two nations together.

ORBIS

ORBIS (LONDON) LIMITED
KSIĘGARNIE POLSKIE

LONDYN: 9, NEW OXFORD STREET,
i Kiosk w Klubie Orła Białego 2, Albert Gate, Knightsbridge.

EDINBURGH: 31a, CASTLE STREET.

DUNDEE: 24a, COWGATE oraz księgarnie objazdowe w Szkocji

posiadają na składzie duży wybór wszelkich polskich nowości wydawniczych i książek angielskich o Polsce. Podręczniki szkolne, techniczne i do nauki języków, słowniki, nuty, dzienniki i czasopisma polskie.

Kiosk w Klubie Orła Białego i księgarnie w Edinburghu i Dundee są ponadto bogato zaopatrzone w wyroby artystyczne, upominki dystynkcje wojskowe i t.p.

Zamówienia pocztowe są wykonywane natychmiast.

—Z ZAPISEK . . . *

—(Kapitulacja Francji.)

Po zakończeniu kampanii polskiej, statki polskiej Marynarki Handlowej, współpracując z Marynarką Handlową Brytyjską, — są zatrudnione w przewozach związanych z potrzebami wojennymi i obsługują porty brytyjskie i francuskie.

Statki rybołówstwa morskiego, po wybuchu wojny, znalazły się częściowo w portach brytyjskich, częściowo zaś w portach holenderskich. Do portów brytyjskich zawinęły mianowicie trawlerzy Tow. Dalekomorskich Połowów "Pomorze" S.z O.O., a więc: "Adam," — "Barbara," — "Cezary," — "Dorota," — "Eugeniusz" i "Franciszka" oraz trawler "Ławica," należący do firmy "Ławica" S. z O.O. W portach holenderskich zatrzymano 15 ługrów firmy Tow. Połowów Dalekomorskich "Mewa" S.A., 4 statki Tow. Połowów Dalekomorskich "Korab" S. z O.O. oraz 4 statki Tow. Połowów Dalekomorskich "Delfin" S.A.

Najpilniejszym zadaniem stało się więc wyprowadzenie tych statków z portów neutralnej Holandii i włączenie ich do wspólnego morską wysiłku wojennego sojuszników.

W pierwszym rzędzie postanowiono sprowadzić do Francji najbardziej nowoczesne statki Tow. "Korab" i "Delfin," odkładając na później sprawę sprowadzenia statków Tow. "Mewa," starych i o słabych motorach.

Pomimo niezwykłych trudności zarówno natury finansowej, ze względu na konieczność uregulowania zadłużeń tych statków w portach i firmach holenderskich, jak i politycznych oraz technicznych, z braku pełnych stanów załóg, — w końcu 1939 r. udało się sprowadzić przy poparciu i pomocy finansowej i technicznej Francuskiego Ministerstwa Marynarki Handlowej oraz Admiralicji Francuskiej a także przy poparciu francuskiego Attaché Morskiego w Holandii, najpierw 4 statki firmy "Korab" następnie zaś 4 statki firmy "Delfin," — bazując je w porcie Boulogne sur Mer.

Trzy ze sprowadzonych statków, a mianowicie "Korab IV," "Deltra I," i "Deltra II," t.j. trawlerzy, zostały wkrótce uruchomione w dzierżawie firm francuskich w połowach dalekomorskich.

Pozostałe 5 statków, a mianowicie: "Korab I," "Korab II," "Korab III," oraz "Delfin I" i "Delfin II," ciągle leżały w porcie Boulogne sur Mer, gdyż ze względu na typ tych statków (ługry śledziolówce), nie znajdowały one zastosowania w innych rodzajach rybołówstwa morskiego, rybołówstwo zaś śledziowe przy pomocy ługrów napotykało na bardzo poważne trudności ze względu na działania wojenne i zamieszanie wód.

Z kolei, w pierwszych miesiącach 1940 r., podjęto starania sprowadzenia do portów francuskich również i statków Tow. "Mewa." Niestety rozpoczęcie ofensywy niemieckiej i błyskawiczna inwazja Holandii uniemożliwiły ponysłne załatwienie tej sprawy.

W związku z rozpoczęciem ofensywy niemieckiej została wydane polecenie w dniu 10 maja 1940 r., niezwłocznego przeprowadzenia stacjonowanych w Boulogne sur Mer, 5-ciu statków Tow. "Korab" i Tow. "Delfin" do La Rochelle.

Władze francuskie, stawały jednak cały szereg trudności przy wydaniu zezwolenia na wyjście statków z portu, uważając zamiar wywakuowania statków za defetyzm. Prócz tego poważną trudnością było skompletowanie załóg. W międzyczasie port w Boulogne sur Mer podlegał coraz to silniejszemu nalotom niemieckim i zachodziła obawa zatopienia statków. Specjalnie silny nalot miało miejsce w nocy z 12-go na 13-go maja. Wreszcie dnia 13 maja udzielono zezwolenia na wyjście statków na redę portu, lecz bez prawa wychodzenia na pełne morze. Pomimo tego zakazu, — dowódca flotylli zarządził opuszczenie redy portu o 9-ej wieczorem dnia 13 maja 1940 r.; około godziny 10.30 wieczorem, z odległości około 7-miu mil od portu, załogi statków obserwowały niezmiernie silny nalot na Boulogne sur Mer, łuny pożarów i odbłaski bombardowania.

W dniu 15 maja statki przybyły na redę portu w La Pallice ;

FROM A NOTEBOOK

—(Capitulation of France.)

After the conclusion of the Polish campaign the ships of the Polish Merchant Navy, in collaboration with the British Merchant Navy, were employed in war transport serving both British and French ports.

After the outbreak of hostilities Polish fishing vessels were lying partly in British and partly in Dutch ports. To British ports went the trawlers of the Pomorze Deep Sea Fishing Co., namely, *Adam*, *Barbara*, *Cezary*, *Dorota*, *Eugeniusz* and *Franciszka*, as well as the trawler *Lawica*, belonging to a firm of the same name. In the Dutch ports were held 15 luggers of the Mewa Deep Sea Fishing Co., 4 vessels of the Korab Deep Sea Fishing Co., and 4 vessels of the Delfin Deep Sea Fishing Co.

Most urgent problem was, then, to bring out those vessels from the ports of the neutral Holland and include them in the common war effort.

It was decided in the first instance to bring over to France the most modern ships of the Korab and Delfin Companies, postponing till later the bringing of the vessels of the Mewa Co., which were old and equipped with small motors.

In spite of unusual difficulties, both financial—as these vessels were mortgaged and had first to be cleared in Dutch ports and firms—and technical and political owing to the shortage of full crews, they were brought over in the end, thanks to the support as well as financial and technical assistance of the French Ministry of Merchant Marine and the French Admiralty and the help of the French Maritime Attache in Holland. First came the ships of the Korab Co.; then 4 ships of the Delfin Co., and were based on the port of Boulogne-sur-Mer.

The remaining 5 ships, namely, *Korab I*, *Korab II*, *Korab III*, *Delfin I* and *Delfin II* were still lying in Boulogne-sur-Mer as, owing to their type (herring fishing luggers) they could not be employed in other forms of fishing while herring fishing with luggers was encountering great difficulties because of the hostilities and minefields.

Next, in the first months of 1940, steps were taken to bring over to the French ports also the vessels of the Mewa Co. Unfortunately the German offensive frustrated these plans.

In connection with the opening of the German offensive an order was issued on May 10, 1940, to the effect that the 5 ships of the Korab and Delfin Companies stationed in Boulogne-sur-Mer be brought immediately to La Rochelle.

The French authorities, however, put forward many difficulties when giving permission for the ships to leave the port as the plan to evacuate them was treated as defeatism. Furthermore, the depleted crews presented another serious difficulty. In the meantime the harbour at Boulogne-sur-Mer was subjected to ever-growing German air raids, and it was feared that the ships might be sunk. Particularly heavy air raids took place on the night of May 12/13. Finally, on May 13 permission was given for the ships to anchor in the outer harbour, without the right to sail into the open sea. In spite of this prohibition the officer commanding the flotilla ordered the ships to leave the harbour at 9 p.m. on May 13, 1940, at about 10.30 p.m., when some 7 miles from the harbour, the crews watched an exceptionally heavy air raid on Boulogne-sur-Mer, glare of fires and flashes of explosions.

On May 15 the ships entered the port of La Pallice, and on the night of May 15/16 berthed in the port of La Rochelle.

In the meantime the German offensive became more and more threatening. Polish ships which were then in the French ports in the north, viz., S/S *Katowice* at Calais, M/S *Rozewie* with M/S *Oksywie* at Rouen, and S/S *Poznan* at Havre, took active part in the evacuation of these ports. M/S *Oksywie*, after sailing from Rouen on her way to Great Britain, even managed to call at Cherbourg and then at Brest where she embarked troops and civilians.

On June 14, 1940, the Polish Government moved from Angers to Libourne, near Bordeaux.

w nocy z dnia 15 na 16 maja — zostały ocumowane w porcie La Rochelle.

Tymczasem ofenzywa niemiecka przybierała coraz groźniejsze rozmiary. Statki polskie, które wówczas znalazły się w północnych portach Francji, a mianowicie S/S "Katowice" w Calais, M/S "Rozewie" i M/S "Okisywie" w Rouen, oraz S/S "Poznań" w Le Havre przyjęły aktywny udział w ewakuacji tych portów. Statek M/S "Okisywie" po wyjściu z Rouen zawiązał nawet jeszcze po drodze do Wielkiej Brytanii do Cherbourg'a, a stamtąd do Brest'u, zabierając żołnierzy i ludność cywilną.

W dniu 14 czerwca 1940 r. Rząd R.P. ewakuuje się z Angers do Libourne pod Bordeaux.

Sytuacja wojenna staje się coraz groźniejsza, Niemcy zajęli Paryż i kierują się na Brest i Poitiers.

Dowódca flotyli rybackiej w La Rochelle czyni starania przeprowadzenia statków do Bordeaux, lecz w dniu 18 czerwca władze francuskie kategorycznie odmówiły zezwolenia na wyjście statków.

W Bordeaux w dniu 15 czerwca 1940 r. znajdowały się dwa polskie statki, a mianowicie S/S "Chorzów" i S/S "Kmicic." Nadto Polskie Statki znajdowały się również: w Sete pod Marsylią — S/S "Wilno," w Tonnay Charante — M/S "Morska Wola," oraz w St. Nazaire, wzgl. w Nantes — M/S "Lechistan" i M/S "Lewant." Wszystkie te statki wzięły czynny udział w ewakuacji żołnierzy i ludności cywilnej. Prócz tego w portach Afryki francuskiej znajdowały się następujące statki handlowe: S/S "Modlin," M/S "Lida," S/S "Słask," M/S "Stalowa Wola," S/S "Pułaski," S/S "Kromań," S/S "Cieszyn," M/S "Rozewie" i M/S "Okisywie." Na statek S/S "Chorzów," oprócz zaokrętowanych żołnierzy polskich i polskiej ludności cywilnej, załadowano w dniu 17 czerwca 1940 r. skrzynie zawierające arasy i inne skarby wywakuowane z Wawelu.

W dniu 18 czerwca 1940 r. radio nadało polecenie Admiralicji Brytyjskiej, przekazane przez Polski Komitet Transportowy w Londynie, dla statków polskich-niezwłocznego opuszczenia portów francuskich, względnie nie zachodzenia do tych portów.

Ponieważ wykonanie tego polecenia uniemożliwiłoby statkom polskim przeprowadzenie, w granicach ich technicznych możliwości skutecznej ewakuacji, Gen. Sikorski wydał szereg odpowiednich zarządzeń, by ją zapewnić. Przedewszystkiem więc polecił wysłać kapitanom statków M/S "Lewant," M/S "Lechistan" i M/S "Morska Wola" pisemny rozkaz niezwłocznego udania się, pomimo sprzecznego z tym polecenia przez Radio, do Bordeaux — port Verdon sur Mer.

Rozkaz ten miał być doręczony w drodze lotniczej przez specjalnego kuriera, względnie przez Admiralicję Francuską, lecz nie został otrzymany i statki, zabrawszy na pokład setki ewakuujących się do Wielkiej Brytanii żołnierzy i cywilnych, — wyszły z portów wprost do Wielkiej Brytanii.

Prócz tego w tym też dniu została wysłana depesza do Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej w Londynie, w której General Sikorski prosił o wyjednanie u Anglików możliwie dużej ilości odpowiednich statków dla przeprowadzenia masowej ewakuacji, zwłaszcza zaś wojska, oraz o spowodowanie w Admiralicji brytyjskiej odwołania polecenia radiowego do polskich statków, a w szczególności do tych jednostek, które są w zasięgu dwóch dni drogi od portu Verdon sur Mer.

Nadto, ponieważ w międzyczasie władze francuskie zabroniły statkom polskim opuszczania portów francuskich, została nadany telefonogram Generała Sikorskiego do Admirala Darlana, z prośbą o cofnięcie zakazu dotyczącego opuszczania portów francuskich przez statki polskie, oraz o okazanie tym statkom wszelkiej możliwej pomocy.

Admiral Darlan, wydał odpowiednie polecenie, które jednak otrzymano jedynie w porcie Bordeaux i w portach Francji, położonych na południe od Bordeaux.

Polecenie to nie dotarło do portów na północ od Bordeaux oraz do portów Afryki francuskiej. W nocy z 18-go na 19-go czerwca statki S/S "Kmicic" i S/S "Chorzów," opuściły port w Bordeaux zabierając każdy około 300 pasażerów.

Statek S/S "Wilno" opuścił Sete z kilkuset ewakuowanymi w dniu 18 czerwca.

The war situation was becoming still more menacing, the Germans took Paris and were moving on Brest and Poitiers.

The officer commanding the fishing flotilla at La Rochelle attempted to move the ships to Bordeaux, but on June 18 the French authorities categorically refused permission for the ships to sail.

On June 15 there were at Bordeaux two Polish ships, viz., S/S *Chorzow* and S/S *Kmicic*. Moreover, Polish ships were also at Sete, near Marseilles (S/S *Wilno*), at Tonnay Charante (M/S *Morska Wola*) and at St. Nazaire, respectively at Nantes (M/S *Lechistan* and M/S *Lewant*).

All these ships took active part in the evacuation of troops and civilian population. Apart from that, in the ports of the French Africa, there were the following Polish merchant ships: S/S *Modlin*, M/S *Lida*, S/S *Słask*, M/S *Stalowa Wola*, S/S *Pulaski*, S/S *Kroman*, S/S *Cieszyn*, M/S *Rozewie* and M/S *Okisywie*. The S/S *Chorzow*, in addition to Polish troops and Polish civilians, took on board on the 17th June boxes containing tapestries and other valuables evacuated from the Wawel Castle.

On June 18 a message from the British Admiralty was radioed through the intermediary of the Polish Transport Committee in London instructing Polish ships to leave the French ports immediately or alternatively to avoid these ports.

As the carrying out of this instruction would prevent Polish ships from executing within their technical means of an effective evacuation, General Sikorski issued a number of appropriate orders with a view to safeguarding such evacuation. First of all he demanded that the masters of M/S *Lewant*, M/S *Lechistan* and M/S *Morska Wola* be ordered in writing to proceed immediately, notwithstanding the radio instruction to the contrary to Bordeaux—the port Verdon-sur-Mer.

This order was to be delivered by plane through a special courier, or alternatively by the French Admiralty, but was not received at all, so that the ships, after embarking hundreds of evacuated troops and civilians, sailed for Great Britain.

Apart from that a telegram was sent on the same day to the Chief of the Polish Navy in London, in which General Sikorski requested the British authorities to provide greatest possible number of suitable craft to carry out mass evacuation, primarily of troops, and to cause the British Admiralty to revoke the radio instruction for Polish ships, particularly those within two days' reach from the port of Verdon-sur-Mer.

In addition, because the French authorities have in the meantime prohibited Polish ships to leave French ports, a telephonogram was sent by General Sikorski to Admiral Darlan requesting that the order preventing Polish ships from leaving French ports be cancelled and the ships accorded all possible assistance.

Admiral Darlan issued an appropriate order which, however, was received only in Bordeaux and French ports situated south of Bordeaux.

This order never reached ports north of Bordeaux and French African ports. On the night of June 18/19 the S/S *Kmicic* and S/S *Chorzow* left Bordeaux each taking about 300 passengers.

S/S *Wilno* left Sete on June 18 with several hundred evacuees on board.

French authorities at La Rochelle issued permission on June 19, a few hours before the entry of the Germans, for only three ships to leave. In view of that it was decided to leave behind the two ships, most unreliable owing to their motors, namely *Korab III* and *Delfin I*, in the care of the firm Compagnie Rochellaise de Chantiers after repumping their oil to the remaining ships.

The ships, lying in a port closed by a sluice, could not, however, leave without opening of the sluices, which the French authorities stubbornly refused to do. All attempts to sail in the wake of a British ship were unsuccessful. It was planned to seize the sluices by force. At last, on the night of June 19/20 permission to open sluices was obtained, and, in spite of an air raid, with the assistance of a pilot, *Korab I* and *Delfin II* left La Rochelle at 5 a.m. filled with

Władze francuskie w La Rochelle — w dniu 19 czerwca wydały zezwolenie, na kilkanaście godzin przed wkroczeniem Niemców, wypuszczenia trzech tylko statków. Wobec tego zdecydowano pozostawić dwa najmniej pewne ze względu na stan ich motorów, a mianowicie "Korab III" i "Delfin I" pod opieką "Companie Rochelesse de Chalutiers," — po przepompowaniu z nich ropy do statków pozostałych.

Statki jednak, leżąc w porcie zamkniętym służą, nie mogły wyjść bez otwarcia śluz, czego władze francuskie uporczywie odmawiały. Wszelkie próby wyjścia za statkiem angielskim nie powiodły się. Projektowano opanowanie śluz siłą. Wreszcie w nocy z 19-go na 20 czerwca uzyskano zezwolenie na otwarcie śluzu i, pomimo nalotu lotniczego, przy pomocy pilota, o godz. 5-ej rano dnia 20 czerwca 1940 r., wyprowadzono z La Rochelle statki "Korab I," "Korab II" i "Delfin II," wypełnione żołnierzami i osobami cywilnymi.

Dnia 23 czerwca statki przybyły na redę portu Cardiff. Tymczasem na skutek depezy oraz osobistej interwencji w Wielkiej Brytanii Generała Sikorskiego, — do portów francuskich Verdon sur Mer, Bayonne i St. Jean de Luz, zaczynają nadchodzić statki brytyjskie i polskie, celem ewakuacji wojska polskiego i ludności cywilnej. W tej akcji biorą udział M/S "Sobieski" i M/S "Batory." W dniu 24 czerwca, po kapitulacji Francji i otrzymaniu wiadomości, że Niemcy w najbliższych godzinach zajmą całe wybrzeże francuskie aż do granicy hiszpańskiej, — odchodzi z St. Jean de Luz ostatni ewakuacyjny transportowiec brytyjski. Z portów Afryki Francuskiej wychodzi w końcu czerwca bez specjalnych przeszkód S/S "Modlin," mając na swoim pokładzie kilkaset osób oraz, pod dowództwem oficera Polskiej Marynarki Handlowej, żaglowiec szkolny marynarki wojennej "Iskra"-S/S "Modlin," pomimo uszkodzenia kotłów, zawija szczęśliwie do Wielkiej Brytanii; "Iskra" zawija do Gibraltaru. Pozostałe statki polskie, które zawinęły do portów Afryki Francuskiej, są zatrzymane przez władze francuskie i tylko dzięki wielkiej odwadze i determinacji ich załóg — udaje im się, pomimo zdemontowania części maszyn, zagrożenia wyjść z portów sieciami, pomimo postawionych wart i baterii brzegowych — wymknąć szczęśliwie z tych portów.

M/S "Rozewie" ucieka z Dakaru w dniu 28 czerwca 1940 r.; również z Dakaru ucieka 6 lipca M/S "Stalowa Wola" i S/S "Kromań"; S/S "Pułaski" ucieka z Konakry w dniu 9 lipca; tegoż dnia z Koalak ucieka S/S "Cieszyn" i "Śląsk"; wreszcie S/S "Lida" ucieka z Casablanca dnia 4 sierpnia 1940 roku.

Jedynie tylko statek M/S "Oksywie" zostaje rozbrojony przez władze francuskie, które obsadzają go własną załogą. Statek ten wraca pod polską banderę po inwazji Afryki francuskiej przez sprzymierzonych w 1943 r.

F-ux.

Por. artykuł p.t. "Z zapisek . . . "w zeszytach 5-6/1945 wydawnictwa "Polska na morzach".

troops and civilians.

On June 23 the ships reached the port of Cardiff.

In the meantime, as a result of General Sikorski's telegram and his personal intervention in Great Britain, British and Polish ships began to make calls at French ports for the purpose of evacuating the Polish troops and civilian population. The M/S *Sobieski* and M/S *Batory* participated in this operation. On June 24, after the capitulation of France and hearing the news that within the next few hours Germans will occupy the whole French coast right down to the Spanish frontier, the last British evacuation transport ship steams out of St. Jean de Luz. At the end of June the S/S *Modlin* sails, without special hindrance, from the ports of the French Africa, having several hundred persons on board, as well as the sailing vessel *Iskra*, the training ship of the Polish Navy, which sails under the command of an officer of the Polish Merchant Navy. S/S *Modlin*, in spite of damaged boilers, reaches safely Great Britain; *Iskra* reaches Gibraltar. The remaining Polish ships, which called at the ports of the French Africa are detained, and only thanks to great bravery and determination of their crews they manage, in spite of dismantling of the parts of their machinery, blocking of the harbour with nets as well as placing of sentries and coastal batteries, to escape safely from these ports.

The M/S *Rozewie* escapes from Dakar on June 28, 1940; also from Dakar slip out on July 6 M/S *Stalowa Wola* and S/S *Kromań*; S/S *Pułaski* escapes from Konakra on July 9; on that day S/S *Cieszyn* and S/S *Śląsk* escape from Koalak; finally, S/S *Lida* escapes from Casablanca on August 4, 1940.

Only the M/S *Oksywie* is disarmed by the French authorities, who man her with their own crew. This ship returns under the Polish flag after the Allied invasion of the French Africa in 1943.

F-ux.

GEORGE PULMAN
AND SONS LIMITED

Commercial Stationery
and
Printing of Fine Quality

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

WORKS: THE CRANFORD PRESS WEALDSTONE

S. A. INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

109, EATON SQUARE,

LONDON, S. W.1

Tel. Address, SAIT Knightsbridge

Telephone: SLOane 2241/2

- **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.

“MEWY” I “MEWKI”

POMOCNICZA MORSKA SŁUŻBA KOBIECI.

Pomocnicza Morska Służba Kobiet narodziła się w ostatnich tygodniach 1943 roku — po mieczu z potrzeb organizacyjnych Marynarki Wojennej, po kądzieli zaś wywodzi się od t.zw. popularnie Wrenek — Women Royal Naval Service (W.R.N.S.).

Marynarka Wojenna cierpiąca swego czasu na braki chroniczne w uzupełnieniach — postanowiła powołać do życia kobiecą służbę, któraby zwolniła marynarzy z prac na lądzie do służby na okrętach. Z drugiej strony, korzystając z doświadczeń angielskich i możliwości wyszkoleniowych w ramach W.R.N.S. — miała być przygotowana kadra instruktorów specjalistek na okres powojenny celem szkolenia następnych pokoleń „Mew” i „Mewek”. Załączek utworzony w W. Brytanii miał się rozrosnąć w Polsce do służby o szerokim zakresie pracy i dużej ilości personelu.

Bieg politycznych wydarzeń nie pozwolił na wprowadzenie w życie wszystkich zamierzeń zarówno co do linii rozwoju jak szkolenia P.M.S.K. „Mewy” zostały zużytkowane do pracy w administracji, a więc w biurach, kantynach, świetlicach, w obsłudze kuchni i mess oficerskich. Szkolenie techniczne w ramach planowania na przyszłość zostało odłożone na inne lepsze czasy, które może kiedyś nadejdą. . . . Jego miejsce zastąpiło w drugiej połowie 45 roku przygotowanie do zawodów cywilnych, popularne dziś : EVT.

Uzupełnienia dla P.M.S.K. napływały stopniowo w miarę posuwania się wypadków wojennych. Z pierwszych transportów ze Wschodu do P.W.S.K., została wyodrębniona mała grupka ochotniczek dla Marynarki. Szkolenie rekruckie i specjalizacja odbywało się początkowo u Wrenek. Dopiero następny transport dziewcząt, które w miarę posuwania się frontu zachodniego były uwalniane z prac rolnych w Niemczech — zawitał do czysto już polskiego ośrodka szkoleniowego na północy Londynu — do Obozu PMSK. Po kursach rekruckich przyszły kursy podoficerskie, szkolenie pisarek, gospodyń i stołowych, kursy kroju i szycia. Obóz PMSK zapelniał się powoli. Nadszedł ostatni transport, transport — widmo. Wbrew wszystkim trudnościom i niepowodzeniom po trzech długich miesiącach zwątpienia i nieomal rozpaczcy — obrończynie Warszawy dołączyły do marynarskiej rodziny.

Skąd „Mewki” przyleciały i jakimi szlakami przygnała je zawierucha wojenna do angielskich brzegów? Spytajmy się Jadzi D., która w 22-gim roku życia ma za sobą dobrych kilkanaście tysięcy mil lądowych i morskich przymusowej wę-

WYJĄTKI Z KRONIKI OBOZU P.M.S.K.

„W miasteczku Woodford Green, w hrabstwie Essex, na skrzyżowaniu dróg stał sobie czerwony, dwupiętrowy dom. Latające bomby i inne ‘V’ wypędziły z niego mieszkańców, wyszczerbiły okna; festony pajęczyn zdobiły wnętrza, lekki londyński pył umorusał ściany i resztki mebli. Ten bezpański, opuszczony dom pewnego dżżystego dnia marcowego został przekazany polskimi Mewom. I z tymże dniem rozpoczyna się historia Obozu P.M.S.K.

W księdze tej kronikarz, chętny choć nieumiejętny, spisze wydarzenia i wypadki, radości i smutki żołnierzy płci odmienniej (i zmiennej), zwanych zresztą niesłusznie przez laików — Wrenkami tak, by dzieci i wnuki mogły poznać historię bojowych mam i babek z P.M.S.K., a dziejopisarze mogli dodać jeszcze parę stron pergaminu do swych sprawozdań historycznych.

Na początku Pan Bóg stworzył Adama. . . .

Ta sama kolej rzeczy została zachowana przy organizacji naszego Obozu. Pierwsi przejechali nasi mężczyźni — bo się

rowki. Zaczyna się jej historia właściwie banalnie — wywieźli ją wraz z milionem innych do Rosji. Rąbała drzewo w Świerdłowskiej „oblastji.” A potem jakimś cudem wydostała się do Persji. Z Persji już tylko jeden „skok” do Indii. Dobrzy ludzie zorganizowali zbiorową wycieczkę na inną półkulę — popłynęła więc naokoło Cap of Good Hope do Meksyku. I jeszcze trochę podróży lądem i morzem; wreszcie poprzez komisję poborową w Kanadzie wylądowała wraz z pierwszym narybkiem ochotniczek do PMSK w Anglii. So simple, isn't it?

Jane Z. jest urodzona i wychowana w Glasgow. Tam też poznała bawiącego na urlopie polskiego marynarza. Gdy O.R.P. Orkan w parę miesięcy później zawiązał po akcji na Atlantyku do pobliskiego portu — w małym kościółku pod Glasgow odbył się ślub Jane. Pewnego dnia, w pół roku potem Orkan poszedł w morze na zadanie, z którego więcej nie powrócił.

„Jestem obywatelką polską i chcę pracować dla Marynarki.” Taki motyw podała Jane stając na komisję poborową do PMSK.

Irenę L. Niemcy zabrali wraz z siostrą z małej wioski pod Krosnem w jakiejś łapance 1941 roku. Miała wtedy 14 lat. Pojechała włąb Niemiec na służbę u westfalskiego „bauer” a. Póki mu nie zabrali syna na front sowiecki — był znośny i bronił nawet przed złością gospodyni. Potym to już o byle co bił, bo że mu syna zerwał przy wybuchu transportu amunicji gdzieś pod Lwowem — winni byli Polacy.

Na Święta 1944 Irenka postanowiła działać. Wraz z siostrą pracującą na sąsiedniej farmie — wyszły na zachód na spotkanie alianckiego frontu. Nocami sły, dniami kryły się jak zwierzątka po lasach. Potym Irenka pamięta już tylko fragmenty. Podeszły pod miasteczko. Może to był trzeci, a może dziesiąty dzień wędrówki. Marysia nie chciała iść dalej. Bolały ją odmrożone nogi. Irenka błagała, ciągnęła, tłumaczyła, że za tym miasteczkiem już Anglicy. A potym był nalot. . . . Szpital, sny i majaki wymieszane z rzeczywistością. Ręka się zagoiła i władze alianckie odesłały Irenkę do obozu dla wysiedlonej ludności. W Marcu 1945 zgłosiła się do służby dla Marynarki Wojennej.

Koleżanki z kabiny opowiadają, że Irenka często budzi się w nocy z płaczem. Sni się jej, że naprzóżno szuka swej siostry w ruinach zbombardowanego miasteczka.



Życie w świetlicy.
At the recreation room.

znają na rzeczy, bo silni, bo pomogą. I pomogli, po kole żeńsku, serdecznie i bez urazy, że "obsługują" kobiety (jak twierdziły złośliwe języki).

Przed dom zajeżdżały ciężarówki obciążone przeróżnym sprzętem, często bardzo niemarynarskim (360 luster!). Stosy mebli, które narosły na podwórku do przeraźliwych rozmiarów, rozpoczęły maleć w pierwszych dniach kwietnia. Zato pokoje nabierały charakteru i osobowości. Tu miało mieszkać 10, a tam 6, tu kadra, a tam sama Pani Komendantka. "Element" kobiecy snuł się po domu i rozmieszczał — pozostające jeszcze ciągle w sferze domysłów i kalkulacji — ochotniczki.

Sobota — Przybył pierwszy kobiecy rzut — kadra Obozu. 73 walizki, 54 pakunki, 15 worków marynarskich, 22 różnych przedmiotów oraz 7 żołnierzy P.M.S.K., które miały tchnąć ducha w zamarły dom. Rzeczywistość jednak wymagała — wymycia podłóg i okien, dopasowania blackoutów, rozmieszczania mebli tam i spowrotem. . . . Zakasały więc rękawy, poprawiły make-up, zaprosiły do pomocy 6 marynarzy ze Ślązaka i szorowały, szorowały. A dom ożywał się, młodził i nabierał ducha kobiecego, choć kadra sądziła, że może już tylko ducha wyzionąć. Dom błyszczał się; zato książkę chorych wypełniły od 1 do 7 nazwiska kadry. Skierowań do szpitala — 1, skierowań do specjalisty — 2, ad 3 — 7 temblaki we własnym zakresie.

Gdy kadra powoli odzyskiwała siły i kategorię "A" — gruchnęła wieść, że transport w porcie!

Poniedziałek. — Na molo w Southampton oczekuje od rana 1 oficer P.M.S.K., w Obozie — 50 posłanych łóżek i 10 litrów środka dezynfekcyjnego. Wtorek. Przyjechały . . . zjadły . . . wykąpały się . . . poszły spać. Tej nocy kadra nie spała.



Dame Laughton-Mattiew's w czasie wizyty w ośrodku P.M.S.K.

Dame Laughton-Mattiew's inspecting the Polish W.R.N.S.

Środa. Dom trzęsie się od krzyku, tupotu nóg, nawoływania. Odbywa się przemiana ochotniczek na Mewkę. Ogonek do oględzin lekarskich, ogonek do ewidencji, ogonek do "interview" z Panią Komendantką.

W tych dniach — strój Mewek stanowiły swetry i spodnie marynarskie; mundury trzeba było przymierzyć, dopasować, odprasować, guziki przyszyć, czapki obszyć wstążką. A tymczasem jeszcze włosy piętrzyły się nad czołem modą a la Parisienne, opadając przydługimi lokami na plecy. Zmęczenie podróży z dalekiego Kontynentu zeszło z twarzy, ale uśmiech się jeszcze na nich nie pojawił.

Piątek. Komendantki oddziałów i sekcyjne biedzą się nad wstajaniem rekrutów w magię kostki i postawy zasadniczej. Telefon z Londynu! Pan Admiral przyjeżdża na inspekcję. Właśnie w piątek i trzynastego. Sobota. Podczas inspekcji Szefa Kier. Mar. Woj. pierwsze uśmiechy pojawiły się na twarzach Mewek. Przed inspekcją fryzury paryskie zniknęły i koleżki z uszu też. Pojawiły się skromne walki, tak zwane uczesania fasowane. I wbrew wszelkim pozorom —

okazało się, że walek ułożony zgodnie z regulaminem — dodaje wdzięku, ba — nawet odnładza.

A tymczasem szła wieść między ludem, że KOBIETY przyjechały. Polki i tyle ich naraz. Od rana do bardzo późnego wieczora ciągnęły tłumy ciekawych a stęsknionych rodaków. W tych dniach wydawało się, że twierdza zostanie zdobyta, a obrońcy (komendantki, służbowe, kontrolne) rozszarpani.

Pewnego jednak dnia oblegający opuścili swe pozycje. . . . Okrety poszły w morze. Piosenka o marynarzu i dziewczynie rozlegała się w opuszczonym Obozie. Oficerowi pocztowemu przybyło pracy. . . .

Wtorek. Dyrektorka W.R.N.S., Dame Laughton-Mattiew's odwiedziła nasz Obóz. Kostki, wyfroterowane posadzki i marynarska postawa Mewek wzbudza podziw. Numery z Oświęcimią wywołują łzę w oku.

Niedziela. Naszych dwu podchorążych powróciło z kursu oficerskiego W.R.N.S. w Greenwich. Poza "wzmocnionym" samopoczuciem z powodu wielkiej przemiany z marynarza na prawie-oficera przywozily z sobą bardzo miłą pamiątkę w postaci fotografii z królową Mary (fotografia).



Królowa Mary w rozmowie z polskimi Wrenkami.

Queen Mary chatting with two Polish Wrens.

Usamodzielnianie się kosztuje niektóre z nas gorzkie łzy. Odchodzi podoficer-instruktor. Narzeczona, ze zbolalym sercem wykonuje komendy podane kobiecym głosem. Dla zachowania równowagi we wszechświecie — kucharz obozowy (oby jak najdłużej nam gotował . . . bez pieprzu) nakłada pierścien zaręczynowy na rękę przyszłej oblubienicy w obecności Komendantki Obozu.

Czwartek. Kurs dobiega końca. Egzamin. Mewki udawadniają, że posiadły już sztukę żeglowania po . . . lądzie. Choć mieszają jeszcze radary z fregatami, kary z enotami, lecz i wykładowcy i słuchaczki wiedzą, że te osiem tygodni kursu nie poszło na marne. Z brzydkich kaczątek wylęgły się srebrnopióre mewki.

Wieczorami Mars ustępuje miejsca Terpsychorze. Przygotowania od ogniska w pełni. Zaczyna się mówić o przydziałach. Komendantki szepczą tajemniczo po kątach.

Sobota. Już po defiladzie i uroczystościach zakończenia kursu. Ognisko się udalo. Jak powiedziała konferansjerka "dobre — bo krótkie." Tańce też się udaly. Był tylko jeden wypadek hysterii i to przez własnego narzeczonego.

Poniedziałek. Rozpoczęła się pierwsza kolejka urlopów. Dwie lokalne komendantki są też na urlopie. Postacie ich snują się po Obozie w malowniczych, strojach na cywila. Nawet pożar w Obozie nie może ich wyprowadzić z transu. W okolicznych krzakach, nad stawem, znajdziesz ich "zwłoki," wyczekującego upragnionego słońca. Pst. . . . Pani Julia i panna Halina odpoczywają. Kronikarz przestaje się nimi interesować na okres dni siedmiu.

* * *



Defilada.
March past.

"MORSKA ZJAWA" ZOSTAJE COMMODOREM JAN MROZOWICKI

Widok niknących drapaczy Nowojorskich, których ostre kontury zamażały się zwolna lekką mgielką, budził w wielu sercach niczym niewytłumadzalny dreszczyk, coś jakby fala niezabomnianej tęsknoty, odbiła o daleki Przeg, w tym niejsu właśnie wracała. kotem dopiero przypominało się, że ciedyś przed laty, po niknących drapaczach Nowojorskich, po krótkich wygodnych dziesięciu dniach podróży, ukazywały się białe strzeliste budynki Gdyni. Zdawało się teraz, że było to tak bardzo dawno, w jakimś innym zapomnianym istnieniu. Wspomnienie urywało się nagle, gdy przypominało się, że właśnie formuje się konwój statków z amunicją i sprzętem wojennym, którego kurs całkiem nie prowadził do Gdyni.

Pogoda była mglista i 2-gi Oficer Zarzecki z trudem odczytywał sygnały na statkach formującego się konwoju. Kapitan Szczerberowicz tkwił na mostku w swoim tradycyjnym kozuchu, którego, jak twierdzili marynarze nie zdejmował przez miesiąc—to znaczy tak długo, jak statek był w morzu.

— Panie Władysławie, czy numer 24 zbliża się do nas? — pytał Kapitan 2-go Oficera.

— Nie, nie panie Kapitanie, idzie równoległym kursem.

— Co robi „Holender”?

— Wchodzi za „Wielorybnika.”

— Który numer jest „Wielorybnik.”

— Widać tylko pierwszą flagę-trójką.

— Niech pan weźmie trzy stopnie w lewo i doda pół kreski.

Na „Moskiej Zjawie” zmiany szybkości regulowało się przy pomocy „kreski,” a nie obrotów śruby, jak na zwyczajnych statkach. Co to były „kreski,” tego prawdę powiedziawszy

nikt nie wiedział z oficerów pokładowych, wiadano tylko, że jedna kreska odpowiada 6 obrotom; — ale nie zawsze — jak zwykły podkreślał Starszy Mechanik, który potrafił z obsługiwanego maszyni stworzyć prawdziwe misterjum, otoczone nimbem tajemniczości, dla zwykłego śmiertelnika z pokładu. Przypuszczam, że gdyby Starszy Mechanik Kuklaszewski urodził się nieco wcześniej, — o jakies dwa tysiące lat; byłby niechybnie został kapłanem egipskim strzegącym tajemnic jakiejś świątyni. Miał już poprostu w krwi takie usposobienie. Jeżdżono więc na kreski, co nie nie przeszkadzało, że „Morska Zjawa” przez długie lata służyła konwojowej wyrobiła sobie opinię statku idealnie trzymającego swoją stację w konwoju.

Konwój powoli się formował; gdy się nieco rozjaśniło — 2-gi Oficer rozpoznał Commodora. Był to duży statek przedwojennej budowy z wysokimi masztami. Na przednim maszcie powiewała flaga Commodora, biała z niebieskim krzyżem.

— Jesteśmy na miejscu — z zadowoleniem stwierdził Kapitan — niech pan się nieoddala od poprzednika, panie Władysławie—i uważać na „Odysseusza.”

„Odyszeusz” był na całe nieszczęście sąsiadem z prawej burty. Kapitan Szczerberowicz zauważył to odrazu po otworzeniu koperty z tajnymi instrukcjami, jeszcze na długo zanim z brudnej mgły wynurzyła się ohydna sylweta tego współczesnego statku-widma. „Morska Zjawa” już od blisko trzech lat spotykała niemal w każdym konwoju „Odysseusza.” Był to stary grek z płaskimi pokładami, jedną tylko nadbudówką, nad którą sterczał śmiesznie wysoki komin wiecznie zadymiony.

„Odyszeusz” był zawsze najgorszym statkiem w konwoju; co do tego zgadzali się wszyscy marynarze. Nigdy nie uważał na sygnały, podczas zwrotów konwoju wykonywał jakies dziwaczne manewry nie mające nic wspólnego z instrukcjami Admiralicji, a w czasie ataków torpedowych, które „Morska Zjawa” i „Odyszeusz” przeżyły wspólnie, „Odyszeusz” z reguły porzucał swoje miejsce i pakował się w sam środek konwoju, nie zwracając najmniejszej uwagi na zasadnicze przepisy o rozmięciu się statków, groząc kolizją każdemu napotkanemu po drodze sąsiadowi i wprowadzając większy zamęt niż całe stado okrętów podwodnych. „Odysseusza” nigdy nie można było być pewnym, nigdy nie było wiadomo co mu strzeli do głowy i jakiego figla wyplata. Spędzał więc on sen z oczu wielu kapitanom, a zwłaszcza kapitanowi Szczerberowiczowi, który miał może najwięcej zająć z „Odysseuszem.” Z lewej burty widniała majestatyczna sylweta „Wielorybnika.” Przed wojną była to poprostu pływająca fabryka, na której jeszcze w morzu przetwarzano upolowanego wieloryba na półfabrykaty. Dwa kominy sterczały obok siebie, a na rufie znajdowała się specjalna pochylnia, po której wciągano wieloryba do wnętrza statku. Teraz „Wielorybnik” został zagoniony do zwykłej służby transportu wojennego i na jego wysokim pokładzie widać było 30 dużych bombowców, które z odjętymi skrzydłami wylądowały śmiesznie i niezgrabnie.

„Holender,” piękny półpasażer, o niezrównanej sylwecie pieszczącej oko każdego marynarza zyskał sobie zasłużony przydomek „Przystojnego Holendra.” Przykro było patrzeć na ten rasowy szybki statek tłoczący się w pos-

półstwie takiego na przykład "Odysseusza." Kilka "Empire'ów" budzących zaufanie swoimi maszynami sylwetami, szarych w swym codziennym trudzie, roztracono pracowicie fale swoimi tępmi dziobami. Nie zyskały sobie żadnych specjalnych przydomków, oprócz jednego, który szedł w kolumnie "Morskiej Zjawy" — ten był "Czarnym Empire'em"; malowany był farbą ciemno szarą, zupełnie nieprzepisową i jak się potem okazało — w świetle księżyca był bardziej widoczny od innych.

Gdy 2-gi Oficer zdawał swoją wachtę, była mgła. Przyszła kilkanaście minut przed czwartą i Starszy Oficer mógł zobaczyć tylko zamglony dziób "Morskiej Zjawy." Punkt o czwartej rozległ się ryk syreny. Kapitan Szczerberowicz, w mokrym kożuchu i w futrzanej kanadyjskiej czapie, podniósł wysoko palec do góry. Obaj oficerowie zamienili się w słuch.

— Commodore . . . — powiedział Kapitan z zadowoleniem — uważajcie na leadera.

Tymczasem zaczęli gwizdać leaderzy kolumn. Przez kilkanaście minut zlewały się z sobą odgłosy rozmaitych syren trąbiących znakami Morse'a go numery swoich kolumn.

Mgła osiadła drobnymi kropkami na ubraniach i twarzach, wszystko stawało się lepkie i obrzydliwe. Pod koniec wachty przyszedł silny wiatr z SW i zaczął siać drobny deszczyk pożerając mgłę. Było ciemno, brudno, wilgotno. "Morska Zjawa" zaczęła zataczać się jak pijany marynarz po wyjściu z baru. Commodore zapalił błęde, niebieskie światelko na rufie i gdy wszystkie statki zrobiły to samo, dopiero było widać w jakim rozgardzaju znajdował się konwój.

Była dokładnie godzina za piętnaście ósma, gdy na Commodorskim statku zapaliły się czerwone i zielone światła "choinki."

— "Emergency" sygnał — sztormowanie.

Kapitan Szczerberowicz wzruszył niechętnie ramionami.

— Najlepszy sposób na rozproszenie się konwoju. —

Rzeczywiście trudno było dociec, dlaczego Commodore użył tego, w ostrożności używanego sygnału, gdy statki podczas ciężkiego sztormu, nie są w stanie sterować kursu i pozwala się każdemu statkowi sterować tak, żeby jak najmniej był narażony na uderzenia fali. Rozpoczynający się sztorm nie był jeszcze wcale groźny.

Krótko potem, gdy zgasy kolorowe światła "choinki," zauważono z mostku "Morskiej Zjawy," że Commodore zaczyna odstawać zupełnie jak gdyby zatrzymał maszyny. Chwilę potem na Commodorskim statku zapaliły się dwa czerwone światła.

"Nieodpowiadam za swoje ruchy." Commodore popsuł się, rzekł lakonicznie Starszy Oficer.

Kapitan Szczerberowicz uśmiechnął się złośliwie. Do tej pory pierwsza

w konwojach psuła się zawsze "Morska Zjawa."

Wachta upływała powoli i leniwie; statek kiwał się coraz więcej i wysokie strome brzygi zalewały szumiącą się pianą, czolgi stojące na przednich pokładach. Starszy Oficer wszedł do kabiny nawigacyjnej i z niesmakiem zauważył, że barometer opada coraz niżej. Napełniło go to obrzydzeniem do całego świata, do wojny na morzu, hitlerowców i Bogu ducha winnej "Morskiej Zjawy." Kilka podróży przedtem, podczas takiej samej pogody, urwało się zamocowanie czolgu, który zaczął chodzić i trzeba go było mocować z narażeniem zmycia człowieka za burtę. Pierwszy poszedł bosman, ale pierwsza fala rzuciła go między czolgi i tak potłukła, że wyciągnięto go ledwo żywego. Bosman oprzytomniał dopiero po wypiciu pół butelki whisky i przez trzy dni leżał w koi smarując się jakimiś sobie tylko znanymi maściami. Czolg zamocował Starszy Oficer, któremu coprawda nic się nie stało, ale wyszedł mokry do nitki i taki wściekły, że przez dwie godziny wszyscy bali się z nim rozmawiać. Od tego czasu sztormowa pogoda zawsze kojarzyła się w umyśle Starszego Oficera z urwanym czolgiem i z wszystkimi kłopotami, które potem następują.

Dwie pełne doby upłynęły w szarudze, mgle, deszczu i sztormie. Wachty zmieniały się sepejne i żadna nie przynosiła zmiany na lepsze. Od czasu do czasu w pobliżu „Morskiej Zjawy” pojawiała się niewyraźna sylweta, któregoś ze statków z rozprósnego konwoju, a raz "Odysseusz" o mało nie spowodował kolizji.

Kapitan Szczerberowicz, w swym przemoczonym kożuchu, wydawało się, że skamieniał, trwając bez przerwy na mostku.

Na trzecią noc, pod wieczór sztorm przybrał na sile. Deszcz i brzygi fal tworzyły jeden słony pył wodny. "Morska Zjawa" raz po raz zarywała dziobem w olbrzymią górę wodną, i Starszy Oficer cały ociekający wodą, większą uwagę zwracał na czolgi zamocowane na przednich pokładach, niż na nawigację.

Wtem uchyliły się drzwi kabiny nawigacyjnej i ostrożnie wychylił głowę służbowy radiotelegrafista.

— Depesza panie Kapitanie . . .

— Kapitan Szczerberowicz odwrócił się gwałtownie.

— Co takiego? —

— "I am torpedoed" — pozycja i sygnał rozpoznawczy . . .

— Niech pan wykreśli na mapie — zwrócił się Kapitan do Starszego Oficera. Starszy Oficer wrócił po chwili.

— Sto mil za nami — to nie z naszego konwoju . . .

Kapitan wszedł szybko do nawigacyjnej.

— Niech pan dobrze uważa — rzekł jeszcze zamykając drzwi.

Za kilka minut Kapitan wrócił na mostek. Stał przez chwilę w milczeniu i wreszcie rzekł cicho.

— A wie pan kto to był? —

— To był nasz Commodore — sygnał rozpoznawczy się zgadza, — powinien pan to zauważyć.

Starszy Oficer nie zdążył nic odpowiedzieć, gdyż z lewej burty zapaliły się jakieś światła i obaj znieruchomieli, z lornetkami przy oczach. Zjawisko trwało kilka minut i wreszcie wszystko znikło.

Minęło kilka minut w oczekiwaniu na coś nieznanego, gdy głowa radio-telegrafisty znowu wysunęła się z nawigacyjnej.

— Depesza, panie Kapitanie — "Jestem w kolizji" — numer 31 to rearcommodor z naszego konwoju . . .

W pół godziny potem przyszła jeszcze jedna depesza od rearcommodora.

"Statek tonie, ratujcie się na tratwach."

Wzrok Starszego Oficera prześliznął się mimowoli po tratwach zawieszonych na watach i po rozszalałym morzu; — "ratujcie się na tratwach" — brzmiało to jak wyrok śmierci.

Poranek wstał szary, brudny i sepejny, ale sztorm zelżał trochę i widzialność się nieco poprawiła. W południe naliczono dwanaście statków z całego konwoju, rozsypanych w pięciomilowym polu widzenia; po obiedzie zobaczono nawet jednego z sześciu eskorterów — małą korwetę.

Kapitan Szczerberowicz kazał zaraz morsować lampą Aldisa:

"Gdzie jest Commodore — jaki jest kurs konwoju" — rozumiało się samo przez się że po stracie Commodora i Rearcommodora, Vicecommodor obejmuje dowództwo konwoju.

Odpowiedź, którą odebrano po dziesięciu minutach, była całkiem nieoczekiwana.

"Objąć dowództwo nad statkami i doprowadzić do głównych sił konwoju."

Kapitan Szczerberowicz uśmiechnął się trochę drwiąco i trochę bezradnie. "Morska Zjawa," Commodorem, tego jeszcze nie było — świat się kończy . . .

Na przednim maszcie załopotała bandera polska podniesiona do szczytu. Kapitan stał długo nad mapą Północnego Atlantyku, bawiąc się machinalnie cyrkłami. Pożyci nie było od wyjazdu z New Yorku — i gdzie u diabła mogły znajdować się główne siły konwoju? . . .

Pierwszym rozkazem nowego Commodora było wyprowadzić statki z dryfu. Podniesiono sygnał: "Kurs konwoju jest 043" i zaraz potem drugi sygnał: "Trzymać swoje stacje" — Trwało dobre pół godziny zanim wszystkie statki powtórzyły sygnały. "Szybkość konwoju 5 węzłów" — rozkazywała dalej "Morska Zjawa." Konwój zaczął się zwolna formować.

Minęła noc i znowu dzień, nie przynosząc nic nowego. Twarz Kapitana zbladła i zszarzała, a oczy zapadły gdzieś głęboko — niespał już od pięciu nocy. Pod wieczór konwój liczył już 23 statki; dołączył też "Wielorybnik" i "Przystojny Holender," a starszy marynarz Rudko, odznaczający się

sokolim wzrokiem, w jakimś odległym zamazanym kształcie rozpoznał "Odysseusza," ale odnalezienie głównych sił konwoju wydawało się coraz bardziej beznadziejne. Otrzymał jeszcze dwie depesze. "I am torpedoed," ale bez pozycji i sygnałów rozpoznawczych i wydawało się coraz więcej prawdopodobne, że prędzej, czy później, okręty podwodne dobiorą się do pozabawionego eskorty konwoju "Morskiej Zjawy."

Była godzina pierwsza po północy, gdy obudzono Starszego Oficera.

— Pan Kapitan prosi zaraz na mostek.

Starszy Oficer ubrał futrzane długie buty i kanadyjskie futro i idąc szybko na mostek zauważył z przyjemnością, że widzialność znacznie się poprawiła.

— Wiatr przeszedł na Nord—mówił Kapitan Szczerberowicz—widzialność ma pan dobrą, niech pan jedzie i sam sobie daje rady—ja idę spać do nawigacyjnej i proszę mnie nie budzić; chyba, że zaczną torpedować—albo . . . albo jak znajdzie pan konwój. Drugi Oficer też pójdzie spać—

Starszy Oficer został sam; powoli i dokładnie obejrzał przez lornetkę wszystkie statki szczupłego konwoju i posłał marynarza wachtowego sprawdzić zamocowanie czółgów.

— Jest kiepsko . . . — meldował starszy marynarz Sorged—wszystkie czółgi chodzą, a przy środkowym, pod fok-masztem naderwało się ucho przy ścią-gaczu.

W tej chwili nowa fala uderzyła z taką siłą, że potężny bryzg oblał stojących na mostku, a "Morska Zjawa" zaczęła drzeć całą, jak bity piec. Potem przyszła druga i trzecia taka sama; wiatr przeszedł całkiem wyraźnie jeszcze dwa rumbly w prawo, i wzrósł na sile.

Starszy Oficer zajął ostrożnie do nawigacyjnej, — może Kapitan jeszcze nie śpi . . . — jedyny sposób, żeby ratować ładunek pokładowy—to zmienić kurs cztery rumbly w lewo; pod wiatr i fałę. Lecz Kapitan Szczerberowicz leżał, skulony na wąskiej kanapce, w swym przemocznym kożuchu i głośno chrapał.

Przez lornetkę widać było, jak jeden z Empire 'ów zarywał dziobem w fałę aż po pierwszy luk; on też miał ładunek pokładowy . . . Starszy Oficer wszedł do sterówki i położył rękę na włącznikach elektrycznych od „Choinki.“ Ostatnie skrupuły ustępowały—i tak niewiadomo jaka jest pozycja i gdzie szukać głównych sił konwoju.

Zwolna przekreślił kontakty. Na "choince" "Morskiej Zjawy" zapaliły się kolorowe sygnały. — "Emergency" zwrot 45 stopni w lewo." Na moment nad całym konwojem zapaliły się światła i zgasyły—konwój wykonał zwrot. Boczne kołysanie od razu się zmniejszyło.

Mijały długie monotonne godziny wachty, w których nic się nie działo. Konwój na nowym kursie trzymał się znacznie lepiej. Była godzina siódma rano, gdy pierwszy poranny brzask rozjaśnił nieco widnokrąg. Starszy Oficer był już zmęczony i przeziębiony; jego wzrok przesiłzgiwał się machinalnie po całym widnokręgu nie spostrzegając nic nowego przez długich sześć godzin.

Nagle stało się coś, co zelektrykowało zziębniętą postać oficera; — dokładnie na kursie "Morskiej Zjawy" odkrył się statek. Oczy całej wachty przywarły do lornetek. Tak, — widać było coraz wyraźniej rufę dużego statku i charakterystyczne maszty Empire'a. Szedł tym samym kursem.

Różowe chmurki na wschodzie przybrały kolor rubinu.

— Konwój . . . wykrzyknął Starszy Oficer z zachwytem.

Tak, był to konwój; główne siły konwoju—a statek przed dziobem był "Czarnym Empire'em"—Statki "Morskiej Zjawy" dołączały według wszelkich prawideł sztuki commodorskiej.

Starszy Oficer przetarł oczy.

"Too good to be true."

Jednak konwój nie zniknął jak miraż; lecz przeciwnie w rodzącym się brzasku sylwety statków stawały się ostre i wyraźniejsze.

Starszy oficer wszedł do nawigacyjnej.

— Dołączamy do konwoju . . . — panie Kapitanie—głośno zameldował.

Kapitan Szczerberowicz otworzył jedno oko; potem zerwał się na równe nogi.

— Co pan powiedział? . . .

— Dołączamy do konwoju . . .

Kapitan Szczerberowicz wypadł na mostek. Jednym spojrzeniem ogarnął cały konwój i na bladej zmęczonej twarzy zajaśniał uśmiech.

— Co pan steruje?

— Od drugiej w nocy steruję się North.

Kapitan Szczerberowicz spojrzął na swego zastępcę ze zdziwieniem i ciekawością.

— Hm . . . — mruknął tylko.

Gdy się rozjaśniło, na maszcie "Morskiej Zjawy" zatrzepotały flagi sygnałów. — "Morska Zjawa" ze swoimi statkami oddawała się pod rozkazy nowego Commodora.

Gdy oba konwoje już się połączyły przyszła na "Morską Zjawę" depesza z kontrtorpedowca Senior Oficera Konwoju:

"Well done—excellent navigation."



WILLIAM McGEACH & 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 CAMBELL STREET, GLASGOW, C.2

Telegrams: McGeach, Birmingham, 10, England

Depesze: OUGHTRED

Oddziały:

Grimsby,
Immingham,
Goole and
Selby

OUGHTRED & HARRISON, Ltd.
HULL

Maklerzy
Agenci Okrętowi
Spedytorzy

Właściciele Składow i
Agenci Ubezpieczeniowi

MORSKA ŻEGLUGA ŚWIATOWA W OKRESIE POWOJENNYM

Światowy tonaż handlowy statków ponad 100 T.R.B., bez uwzględnienia statków w budowie, wynosił w czerwcu 1939 roku, opierając się na danych Chamber of Shipping of the United Kingdom, — 69.445.623 TRB.

Dzielił się on w następujący sposób pomiędzy poszczególne kraje :

1)	Wielka Brytania	—	17.984.158	czyli 25.80%	tonażu światowego.
	Dominia Brytyjskie	—	3.231.103	,, 4.65	,, „ „ „
		razem :	21.215.261	,, 30.45	,, „ „ „
2)	Stany Zjedn. A.P. :				
	tonaż dalekomorski	—	9.336.155	,, 13.44	,, „ „ „
	tonaż na wiel. jeziorach	—	2.538.229	,, 3.66	,, „ „ „
	Filipiny	—	128.644	,, 0.19	,, „ „ „
		razem :	12.003.028	,, 17.29	,, „ „ „
3)	Niemcy	—	4.498.708	,, 6.57	,, „ „ „
4)	Japonia	—	5.629.843	,, 8.11	,, „ „ „
5)	Kraje Skandynawskie :				
	Norwegia	—	4.834.902	,, 6.96	,, „ „ „
	Danja	—	1.176.173	,, 1.69	,, „ „ „
	Szwecja	—	1.581.919	,, 2.28	,, „ „ „
		razem :	7.592.994	,, 10.93	,, „ „ „
6)	Włochy	—	3.448.453	,, 4.97	,, „ „ „
7)	Francja	—	2.952.975	,, 4.25	,, „ „ „
8)	Holandia	—	2.972.877	,, 4.28	,, „ „ „
9)	Grecja	—	1.780.666	,, 2.56	,, „ „ „
10)	Z.S.R.R.	—	1.315.766	,, 1.89	,, „ „ „
11)	Kraje Bałtyckie :				
	Finlandia	—	625.531	,, 0.90	,, „ „ „
	Łotwa	—	191.848	,, 0.28	,, „ „ „
	Estonia	—	200.410	,, 0.29	,, „ „ „
		razem :	1.017.789	,, 1.47	,, „ „ „
12)	Polska	—	137.785	,, 0.20	,, „ „ „
13)	Jugosławia	—	411.384	,, 0.59	,, „ „ „
14)	Inne kraje	—	4.468.094	,, 6.47	,, „ „ „
	(W tym : Belgja — 431.826 TRB.)				
	(i Hiszpanja — ok. 950.000 TRB.)				

O g ó ł e m :

69.445.623 czyli 100.00% tonażu światowego.

Gigantyczna produkcja w czasie wojny stoczni Stanów Zjednoczonych, a także, — w odpowiednio zmniejszonej skali, — stoczni brytyjskich, sprawiły, że handlowy tonaż światowy, pomimo niebывałych strat wojennych, nie tylko nie uległ zmniejszeniu, lecz przeciwnie, po zakończeniu wojny, wykazał bardzo poważny wzrost osiągając w 1945 r. cyfrę 78.000.000 TRB. w porównaniu do 69.445.623 TRB. z roku 1939.

Oczywiście obie powyższe cyfry są cyframi absolutnymi i nie dają właściwego obrazu porównawczego, gdyż nie uwzględniają wydajności (zdolności) przewozowej tonażu światowego w każdym z tych okresów, tembardziej, że budowane w czasie wojny statki towarowe były typu standaryzowanego. W Stanach Zjednoczonych, na przykład, na 35.000.000 TRB statków, wybudowanych w czasie wojny, około 17.000.000 TRB przypada na statki standartowe typu "LIBERTY", powolne i nieekonomiczne w eksploatacji handlowej, oraz

około 8.000.000 TRB na statki — tankowce, o wysokiej wydajności (zdolności) przewozowej, lecz odznaczające się przeważnie wielką pojemnością, dużym zanurzeniem i wielką szybkością (16.500 TRB, 16 węzłów, zanurzenie — 30 stóp), a więc mało ekonomiczne i mało przydatne dla potrzeb europejskich.

Na wzrost światowego tonażu handlowego w okresie powojennym składa się przede wszystkim imponujący wzrost dalekomorskiego tonażu handlowego Stanów Zjednoczonych z 12.003.028 TRB do 40.000.000 TRB, to jest o przeszło 28 milionów TRB, z czego jednak, jak już wyżej zaznaczono, około 50% przypada na statki typu "LIBERTY."

Krajem, który utrzymał swój przedwojenny stan posiadania w zakresie tonażu handlowego jest Szwecja. Tonaż jej w czerwcu 1939 roku wynosił 1.581.919 TRB, obecnie zaś wynosi 1.571.000 TRB. Drobnym niedoborem ilościowym wyrównuje

z nadwyżką fakt, że flota szwedzka jest obecnie najbardziej nowoczesną ze wszystkich flot handlowych na świecie, zarówno pod względem swej wydajności (zdolności) przewozowej, wynikającej z bardzo wysokiej szybkości handlowej statków i wielkiej ich pojemności, jak i z nawszkroś nowoczesnej konstrukcji tych statków. Przed wojną Szwecja posiadała 840.000 TRB statków parowych, których po wojnie posiada zaledwie 450.000 TRB, przyczym zmniejszenie tonażu statków parowych zostało pokryte przez wzrost tonażu wysokowartościowych nowoczesnych statków motorowych z 592.000 TRB przed wojną do 937.000 TRB po wojnie.

Stan polskiej floty handlowej, — która jednak w chwili wybuchu wojny znajdowała się dopiero w początkowym stadium rozwoju i nie zdążyła osiągnąć poziomu odpowiadającego potrzebom gospodarczym Polski, a więc nie może być porównywana z innymi flotami handlowymi państw morskich rozbudowanymi w granicach ich potrzeb gospodarczych, — uległ bardzo nieznacznej niższe. W dniu 1 września 1939 r. Polska Flota Handlowa liczyła 137.785 TRB, na 6-go lipca zaś 1945 r. — 136.820 TRB. W działaniach wojennych Polska Flota Handlowa straciła ogółem 59.906 TRB, pełnomorskich statków handlowych, a nadto 3.557 TRB. pełnomorskich statków rybackich zatopionych lub zajętych przez Niemców poza Bałtykiem oraz około 10.000 TRB pełnomorskich i różnych innych statków handlowych i rybołówstwa morskiego zajętych w czasie inwazji wybrzeża polskiego przez Niemców. Wśród statków utraconych na skutek działań wojennych znajdowały się również, jak wiadomo, nowoczesne liniowce pasażersko-towarowe M/S "Piłsudski" i M/S "Chrobry."



S/S "PADEREWSKI," statek towarowy 4.426 TRB, zbudowany w stoczni Shipbuilding Co., Missisipi, St Zjedn. A.P. w okresie czasu 1920-1940 r., zatonił storpedowany u wybrzeży wyspy Trindad 31 grudnia 1942 r.

Niedobór tonażu Norwegii w stosunku do stanu posiadania z 1939 r. wynosi około 2.000.000 TRB, Holandji około 1.000.000 TRB, Grecji — około 600.000 TRB., Danii około 500.000 TRB., a Z.S.R.R. — około 200.000 TRB.

Floty handlowe Niemiec i Japonii mają ulec likwidacji w drodze podziału ich tonażu handlowego pomiędzy państwa sojusznicze, przyczym Niemcy i Japonia mają być wogóle pozbawione prawa odbudowy tonażu dalekomorskiego.

Tonaż handlowy floty niemieckiej podlegający podziałowi wynosi obecnie około 1.200.000 TRB. Co się tyczy tonażu handlowego Japonii, to brak o nim bliższych danych, należy jednak przypuszczać, że zmalał on na skutek strat wojennych bardzo poważnie i nie powinien przekraczać 1.000.000 — 1.500.000 TRB.

Natomiast cała flota handlowa Włoch nie tylko ma być pozostawiona pod banderą włoską, lecz nawet zarówno Wielka Brytania jak i Stany Zjednoczone mają okazać wydatną pomoc przy jej odbudowie. W chwili obecnej flota handlowa włoska składa się ze statków o ogólnym tonażu około 500.000 TRB, które pracują normalnie, około 300.000 TRB statków w reperatury i około 280.000 TRB statków w budowie. W ten sposób ogólny tonaż handlowy włoski w chwili obecnej wynosi około 1.000.000 TRB w porównaniu do 3.448.453 TRB z roku 1939 i ma być w najbliższym czasie doprowadzony do poziomu przedwojennego.

Ogólną tendencją, przejawiającą się we wszystkich krajach morskich jest dążenie jaknajszybszej odbudowy tonażu handlowego do poziomu conajmniej z roku 1939-go, lecz bardziej nowoczesnego a więc o znacznie większej wydajności (zdolności) przewozowej.

Francja naprzykład planuje doprowadzenie już w roku 1955 swego tonażu handlowego do poziomu 3.500.000 TRB. Ma on być złożony wyłącznie ze statków nowoczesnych, wybudowanych po wojnie; stare statki budowy przedwojennej lub standartowe budowy wojennej będą stopniowo wycofywane.

Stany Zjednoczone dążą zdecydowanie do powiększenia swego tonażu handlowego, złożonego wyłącznie ze statków wybitnie nowoczesnych, do poziomu około 15.000.000 TRB, tak by zapewnić sobie conajmniej 50 procent przewozów w obrotach zamorskich pod własną banderą.

W wykonaniu tego programu Stany Zjednoczone planują zakonserwowanie około 13.000.000 TRB statków standartowych budowy wojennej (głównie typu "Liberty"), lub typów przestarzałych budowy przedwojennej, w zatokach słodkowodnych (jak: Wilmington, Północna Karolina oraz Houston i Beaumont, Texas), jako rezerwę strategiczną na wypadek ewentualnej wojny. Reszta tonażu handlowego standartowej budowy wojennej ma być sprzedana innym krajom (Wielka



M/S "PIŁSUDSKI," statek pasażersko-towarowy 14.294 TRB, zbudowany w stoczni Monfalcone, Italia, W 1936 zatonił storpedowany u wybrzeży W. Brytanii 26 listopada 1939 r.

Straty Polskiej Marynarki Handlowej zostały uzupełnione w drodze zakupu statków przedwojennych oraz statków standartowych budowy wojennej w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych a także w drodze uzyskania statków standartowych w ramach Lease and Lend Act od Stanów Zjednoczonych.

Ogólny tonaż statków nabytych i uzyskanych w ramach Lease and Lend Act w czasie wojny do dnia 6-go lipca 1945 roku — wyniósł 72.489 TRB.

Wszystkie inne kraje morskie, — które poniosły równie ciężkie straty w swoim stanie posiadania, sięgające od 35 procent do 50 procent ich tonażu przedwojennego, — nie zdołały wyrównać swych strat wojennych, wypełniając je jedynie tylko częściowo tonażem pochodzącym ze standartowej produkcji wojennej.

Tonaż handlowy Wielkiej Brytanii, — na skutek strat wojennych i pomimo intensywnego uzupełniania tych strat statkami budowanymi w stoczniach brytyjskich oraz statkami produkcji amerykańskiej, — wykazuje niższkę o 4.000.000 ton w stosunku do stanu przedwojennego i liczy obecnie około 17.000.000 TRB. w porównaniu do 21.215.261 TRB. z czerwca 1939 r.

Francuska Flota Handlowa posiada obecnie około 1.915.425 TRB, w porównaniu do 2.952.975 TRB. w roku 1939.



Część rezerwy strategicznej statków handlowych Stanów Zjednoczonych, zakonserwowanych w zatokach słodkowodnych U.S.A.

Brytania ma nabyć około 2.800.000 TRB), względnie przeznaczona na złom.

Natomiast statki nowoczesne budowy wojennej typu "Victory" a zwłaszcza statki klasy "C," typów opracowanych już przed wojną, mają wejść w skład projektowanej powojennej floty handlowej Stanów Zjednoczonych.

Statków obu tych typów wybudowano w Stanach Zjednoczonych dla własnych potrzeb w czasie wojny około 6.000.000 TRB. — Obecnie budowane są statki jeszcze bardziej nowoczesne, dostosowane do zadań wynikających z programu rozbudowy marynarki handlowej, opracowanego przez Komisję Morską Stanów Zjednoczonych, i mające doprowadzić pokojowy tonaż handlowy Stanów Zjednoczo-

nych, — w miarę wycofywania statków przestarzałych, względnie typu "Liberty," — do planowanego poziomu t.j. około 15.000.000 TRB.

W ten więc sposób cały pokojowy tonaż handlowy Stanów Zjednoczonych ulegnie powiększeniu w okresie powojennym o około 3.000.000 TRB, w stosunku do stanu przedwojennego, wynoszącego, jak podano na wstępie, 12.003.028 TRB.

Rozbudowany tonaż, według wspomnianego wyżej programu Komisji Stanów Zjednoczonych, ma być użyty w pierwszym rzędzie do uruchomienia i eksploatacji w szerokim rozmiarze szeregu dalekomorskich linii regularnych.

Najważniejsze z tych projektowanych linii podaje poniższa tabela :

Ilość statków	Typ Statku	Połączenie
3 —	szybkie pasażersko-towarowe	New York — Southampton.
4 —	pasażersko-towarowe (C.3)	New York — Liverpool i Glasgow
4 —	" " (C.3)	New York — Antwerpia i Rotterdam.
3 —	pasażerskie (C.3 ulep.)	New York — Oslo i Kopenhaga
8 —	towarowe (C.3)	New York — Skandynawia i Bałtyk.
3 —	" (C.1-B)	Stany Zjednoczone — Francja i Hiszpania.
13 —	" (C.1-B)	Połudn. wybrzeże Stan. Zjedn. — Wielka Brytania, — kontynent i Skandynawia.
25 —	" (C.2)	Połudn. wybrzeże Stan. Zjedn. — Wielka Brytania, kontynent i Skandynawia.
26 —	" (C.2)	Wybrzeże Pacyfiku Stanów Zjednoczonych — W. Brytania, kontynent i Skandynawia.
9 —	statki chłodnicze	—ddto—
2 —	pasażerskie (28 węzłów)	Stany Zjednoczone — Marsylia, Neapol, Aleksandria i Palestyna.
9 —	towarowe (C.3)	St. Zjedn. — Francja, Włochy, Północna Afryka itp.
7 —	" (C.2)	Południowe wybrzeże St. Zjedn. — porty śródziemnomorskie.
20 —	towarowe	Daleki Wschód.
4 —	pasażerskie	St. Zjednocz. — Japonia i Chiny.
2 —	"	St. Zjednocz. — Australia i Nowo-Zelandia.
60 —	towarowe	Wschodn. wybrzeże St. Zjedn. — Dal. Wschód.
81 —	"	Stany Zjedn. — Porty Morza Karaibskiego.
41 —	"	Stany Zjedn. — Ameryka Połudn.
14 —	pasażerskie	—ddto—
7 —	pasażersko-towarowe (C.3)	Naokoło świata.
345 —	razem.	

Jak widać z powyższego, — nawet w założeniu, że w okresie powojennym ani Niemcy ani też Japonia nie będą miały prawa utrzymywania własnej żeglugi dalekomorskiej, — ogólny tonaż światowy, przekraczający obecnie o przeszło 8.500.000 TRB. stan tonażu światowego z czerwca 1939 roku, ustabilizuje się zapewne w nadchodzącym okresie pracy pokojowej na poziomie z roku 1939, posiadając jednak większą wydajność (zdolność) przewozową. Lukę po dalekomorskim tonażu Niemiec i Japonii wypełni przede wszystkim przyrost nowoczesnego, wysoko kwalifikowanego i o wielkiej wydajności (zdolności) przewozowej tonażu pokojowej floty handlowej Stanów Zjednoczonych; przyrost ten, jak podano wyżej, wynosi, nawet po wycofaniu całego przestarzałego tonażu przedwojennego i standartowego budowy wojennej, — około 3.000.000 TRB. ponad poziom przedwojenny; nadto do

wypełnienia wspomnianej luki przyczyni się przyrost również nowoczesnego tonażu, na skutek projektowanej rozbudowy ponad stan posiadania z roku 1939, floty handlowej Wielkiej Brytanji (obecnie w budowie ponad 1.500.000 TRB. nowoczesnych statków) i innych krajów morskich, nie wyłączając Z.S.R.R. (zapowiedzi rozbudowy floty handlowej na bardzo szeroką skalę.)

Należy się zatem liczyć w okresie powojennym z bardzo ostrą walką konkurencyjną, na międzynarodowych morskich szlakach komunikacyjnych, przyczym głównym partnerem, który będzie dążył do ekspansji na tym terenie jest flota handlowa Stanów Zjednoczonych.

Te państwa morskie, które nie będą w stanie w jaknajkrótszym okresie czasu odzyskać i obsadzić przedwojennych szlaków komunikacyjnych obsługiwanych przed wojną w całości

lub częściowo przez własną banderę, względnie nie będą w stanie opanować w odpowiednim rozmiarze szlaków komunikacyjnych pomieckich lub pojapońskich, będą wyrugowane z tych szlaków, względnie nie będą na nie dopuszczane przez swych bardziej przedsiębiorczych konkurentów, a w pierwszym rzędzie, przez Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię i Szwecję.

Pewne sfery fachowe wypowiadają wątpliwości czy handlowa marynarka Stanów Zjednoczonych będzie w stanie konkurować skutecznie z flotami innych krajów, głównie ze względu na prawie dwukrotnie wyższe obciążenie armatora, wynikające zarówno z wysokości plac marynarskich jak i innych świadczeń na rzecz marynarza.

Wiadomym jest jednak, że przed wojną żegluga morską Stanów Zjednoczonych korzystała, głównie właśnie z powyższych względów, z wydatnych subwencji rządowych i należy przypuszczać, że stan ten prawdopodobnie nie ulegnie zmianie co pozwoli Stanom Zjednoczonym prowadzić tym bardziej skuteczną walkę konkurencyjną z innymi krajami morskimi.

Niezależnie od tego Stany Zjednoczone dążą jednak do zwiększenia opłacalności swej żeglugi morskiej drogą unowocześnień tonażu i powiększenia jego wydajności, mając nadzieję, że w ten sposób subwencje staną się zbędne, względnie będą być mogły bardzo wydatnie obniżone.

Interesującym jest fakt, że zarówno w Stanach Zjednoczonych jak i w Wielkiej Brytanii, pomimo imponującego rozwoju lotnictwa komunikacyjnego planuje się budowę nowoczesnych statków pasażerskich o wysokiej przeciętnej szybkości handlowej. Statki te, opierając się na dotychczasowym doświadczeniu, mają, wbrew tendencjom przedwojennym, posiadać możliwie wielki tonaż gdyż z jednej strony daje to możliwość osiągnięcia większej długości statków co, ze względu na fakt, że opór wody w czasie ruchu statku maleje przy wzroście jego długości, wpływa na łatwe uzyskanie wielkich przeciętnych szybkości handlowej przy nieproporcjonalnie małym wzroście sprawności (siły) maszyn i związanej z tym ekonomii paliwa, z drugiej zaś — eksploatacja wielkotonażowych statków pasażerskich jest znacznie oszczędniejsza od małotonażowych ze względu głównie na mniejszy, wysoko płatny personel kierowniczy i fachowy oraz mniejsze ogólne koszty eksploatacyjne.

Zainteresowane sfery żeglugowe są zdania, iż pomimo rozwoju lotnictwa a nawet dzięki temu rozwojowi, — w najbliższym dziesięcioleciu statki pasażerskie mają zapewnione przewozy, gdyż ruch pasażerski i turystyczny ulegnie niezwykłemu wzrostowi w porównaniu z okresem przedwojennym, zapewniając wysoką rentowność statkom tego typu.

L. M.

CONVOY

Three Days in Africa

By Eryk Sopoćko

Tuesday.

At 10 a.m. I went on duty as officer of the watch. I was to spend the greater part of the day on deck, which was to have a drastic effect on my skin. The sky was cloudless; the pitiless sun penetrated everywhere. Until noon there was work to be done on board. It was performed slowly, and little wonder—the climate of Central Africa dictates its own laws. In the afternoon leave to go ashore was given. Those of the crew who remained on board either slept or tried some fishing. However, their labours were crowned with little success, for all they brought up were some specimens horrible in appearance, and—more important—quite unsuitable for the frying-pan. A small flotilla of negro boats passed us, coming from the shore. They were returning from the market in the town. The coloured canvas in imitation of sails, the half-naked figures, the peculiar method of rowing and the absolutely indescribable hubbub all combined to form a characteristic picture of those parts. The tide turned. Slowly and majestically the ship swung round at her anchor. The current of the river in whose estuary we were moored dragged at the anglers' floats. The men returned from shore; all brought some kind of fruit. Souvenir hunters carried native bows, spears or tom-toms. The native trades continue to thrive despite civilisation and the twentieth century. Now and then, no doubt through an oversight, the exotic objects bore the modest in-

scription "Made in England." Still, even that did not deter their purchasers, for after all it was a British colony and every negro is a fellow-citizen of the British Commonwealth of Nations.

On our former visit to that port the whole crew, as one man, had bought skins. Snake skins, antelope hides, even leopard skins, but afterwards . . . Well, it is not always the white man who gets the better of the black. Before the ship had reached her home port somewhere on the coast of Scotland there was not enough left of these skins to make even a small purse. Some had lost their hair; in others swarms of voracious maggots had made their nests; others again were beginning to rot and diffusing all the many and varied smells which accompany that process.

In the evening we had a film show on deck. On either side of the river fires could be seen blazing; the jungle was burning. The rainy season was drawing to its close—that was the reason for them. The fires enveloped larger and larger areas. Clouds of smoke rose. The smell of burning drifted over, and so did vast swarms of flies and mosquitoes. Malaria and sleeping sickness and only two of the fevers carried by those insects.

Only the watch remained on deck.

The ship slept . . .

Wednesday.

On being wakened before six I realised vaguely that it was my birthday, but the only logical conclusion that I could draw, apart from a quantity

of sentimental reminiscences, was that we do not get any younger.

Reveille for the crew. The decks were swabbed down. Before eight I was relieved of duty and an hour later set off in the company of one or two other officers on a shopping expedition. No luck! We had to return with empty bags. Apart from dried fish, wild tomatoes the size of cherries, a mixture of ground corn in the form of cutlets, sweet potatoes and other similar edibles, there was nothing to be had. At that early hour even the souvenir sellers had not taken up their positions, well aware that the crew would not get leave to go ashore until the afternoon. We dropped into the so-called European Hotel for a glass of beer, and were served by quite a handsome negress in whom were united the graces of a courtesan and the majesty of a superstitious priest. She threw unmistakable glances in our direction, struck eloquent poses, and yet crossed herself piously after every sneeze.

We decided to lunch on board. The motorboat churned up the yellow-grey water, on which floated hundreds of dead fish. The stench took away our appetite entirely.

In the afternoon we set off for a bathe. The road wound for a time along the coast, then turned inland. The countryside in that neighbourhood is varied—apparently an exception in those parts. In one place the ground is marshy, thickly overgrown with dense brush and interspersed here and there

with pools of stagnant dirty water infested with snakes and other creatures. In another the grass stands three feet high, burnt to the colour of straw by the sun; here and there are clumps of palms or a few deciduous trees, unfortunately bare at that season. There are also palm forests, but they are more frequent inland, about twenty miles from the coast.

It is a marshy land, the home of crocodiles and hippopotami and the breeding ground of deadly malaria. Masses of birds everywhere, hundreds of different species, all the colours of the rainbow. Few flowers at that season nearer the township oleander and another kind of shrub, here with reddish purple there with violet blossom, were in flower. We passed some native soldiers. They love soldiering; they salute on every possible occasion, at any distance and in any place. It is not only the white daughters of Eve who are to be ensnared by the charm of a uniform. Black girls—I lack information about the married ones—also like the Army, and it is not without a kind of snobbism that they like to show themselves off with a soldier equally black and perhaps only slightly less dirty than themselves. We passed a few villages. They were not typical settlements, however, but more in the line of temporary labour camps for native workers and their families.

We were approaching our destination. The car whirled up clouds of reddish-brown dust behind it. Through the thinning jungle patches of blue sky became visible; the ocean was still hidden from us by dense bush and tangle lianas, but not for long. Now we could see the horizon. The furrowed surface of the water was divided from the golden, sandy beach by a white line of breaking foam. The car stopped. We went down to bathe. Sunshine. The cold water was very refreshing. There were thousands of multiformed and multicoloured shells; the skeletons of ocean molluscs; seaweed. The beautiful and little-known undersea world is jealous of unveiling even the fringe of its secrets.

A few hours later we returned on board. We passed crowds of native women and children returning from the town and hastening homewards before nightfall. The vast majority of them were pregnant and the enormous numbers of black children confirmed that observation. A funeral passed led by a black priest. We stopped the car, saluted.

The sun was sinking beyond the horizon as we reached the ladder.

Attention! The flag was being lowered.

Thursday.

All the morning we were taking in fuel oil. Weather as usual—heat and sun. Immediately after breakfast we went ashore. In every patch of shade round the harbour and in the town a few natives were sleeping. They did not

take the trouble to find more aesthetic spots, but simply lay down anywhere. Sometimes the lack of ambition as regards living conditions displayed by the black races surprises me. They merely vegetate from day to day, taking no thought for the morrow. The future? A word unknown. To wear a suit is a privilege. It is not only for the white man; it is worn also by the black soldier, official, merchant or servant. The rest go about in pieces of cloth, a mosaic of colour.

We went to visit the Air Force Station, half-an-hour's drive by road from the town. On entering we were served with iced drinks. Friendly chatter. A walk round the camp. All living in tents. Inside each canvas dwelling was a camp-bed, thickly hung with mosquito netting, a washbasin and desk. All very simple and monotonous. A negro batman is detailed to each tent. It is the boy's job to maintain order and cleanliness, but only in theory. In practice "Massa," or, if it is somebody more important in appearance, "Chief" or "Captain," has to hound his boy from morning to night. And quite without result. Those two apparently simple duties are against the black man's nature, and nature is difficult to change.

The airmen have a pretty dull life. The beauty of African nature palls with time. Any newspapers I saw in the mess were two months old. The only faithful companion is the wireless. Not much variety about the food; butter tasting of stale palm-oil, bread, baked in that heat, a solid, glutinous mass; water, after undergoing several disinfections and infiltration processes, tastes like medicine; potatoes out of tins; the same with most other provisions. The climate prohibits any kind of sport; it even limits movement. On the mess tables are salt, pepper and quinine—the most of the latter. I noticed how delighted our guests were at the sight of a loaf of white, more or less European, bread which we had brought from the ship. The fresh potatoes which we had brought, intending them for supper, were a subject of great interest to everybody.

The camp was full of parrots and monkeys; they can be tamed very effectively, and this provides a slight source of amusement. There is no lack of humour in the camp. Sometimes a hunt is arranged in the neighbourhood of the aerodrome, but for big game one has to go further inland. Crocodile are favourite game, then come antelope and hippopotamus. Lion and elephants make a valuable bag; they are found in the largest numbers in the Congo Basin, but that is a long way from here. I tried some palm wine, which tasted rather like sour cocoanut milk; the older it is the stronger and sourer it becomes. The white men do not share the blacks' high opinion of this beverage; they prefer their more prosaic gin, whisky or beer. In any case it's

all alcohol; the only difference is in the price.

The airmen have a cinema where the programme is changed every week. There is also a piano. The spiteful declare it is the only one in the colony and in my opinion there is not its like in the world. An old, warped, groaning frame with a sad list to starboard, the front, back and lid missing, was all that remained. They had been taken away in self-defence after the last invasion of termites, which were preceded only a few weeks by a swarm of vicious African hornets. I missed a lot, not hearing that piano in action. Bad luck, but I could not find anybody to play it. From the shooting range near by came the sound of firing. They startled the drowsy vultures reposing in the palm tops and sent them circling silently, searching for their prey. In the southern sky, above the dense wall of jungle, heavy laden clouds were gathering.

"The beginning of the rainy season," announced the airmen.

Rain. The parched plants drank it in delightedly.

Time to go back. It was going to pour torrentially. We took another road, by-passing the village. Once again we reached the harbour.

The next morning we heaved anchor. Homeward bound.

The brownish yellow coasts, burnt by the equatorial sun, dropped behind. The green palm tops slowly lost their fresh colour and became merged into the clear blue tropic sky. Black points here and there indicated a few circling vultures, but they too disappeared, diminishing slowly as the ideal cupola formed by the measureless blue over the heaving expanse of ocean was closed.

The view which was to accompany us from that moment onwards for nearly three weeks slowly came into being. To starboard moved, in equal lines, the many merchant ships forming the convoy we were escorting. The smoke from their funnels rose as though over a factory town; it went straight up—there was no wind—nature was at peace—peace was in our hearts. A sense of blissful laziness, the effect of the hot climate, took possession of our bodies.

The convoy sailed slowly. It dragged. Even the gulls, those levers of movement, seemed disappointed in us; they wheeled for a moment, then flew off, bored, into the far dim distances of ocean.

The first days at sea were interesting. We learnt the names of the ships steaming near us, their nationality and tonnage. We tried to estimate their cargoes, the ability of their officers of the watch—from their behaviour during manoeuvres—and the energy of their masters—from their outward appearance; even their construction helped us in determining their age and perhaps even the yards from which they had

come. The monotonous, long hours on watch could be made less irksome by observing sea flora and fauna.

On putting to sea after those few days in one of the West African ports life on board began to undergo a change. More and more letters flowed into the ward-room for censorship—absolute proof that we were homeward bound. Our link with the world was the radio. The news was not printed, yet everybody knew it and conversations were always on topical themes; the comments always had a personal flavour without being tinged with the doubtful suggestions of some paper or other.

Fruit in plenty: known kinds, kinds of which one has only read and yet others whose names, unfortunately, must be taken from the vocabularies of the natives selling them. In that climate it is practically impossible to eat meat, thus fruit took first place on our tables, to the enormous delight of the ship's doctor, who undoubtedly felt himself in a fairy tale vitamin mine. The men's quarters looked like fruit shops, and they had added satisfaction of knowing it was all their own property.

Nights—black, tropical nights. Their enchantment, unutterable poetry, deep mystery, constricted and therefore more powerful elemental passion—all that surrounded us, flowing out on the hot land wind, the land of jungles, wild and childishly naive in its attitude towards the laws of nature. Astern in the deep blue firmament hung the Southern Cross. Below it our wake, sea-green and phosphorescent, marked the ship's course, a broad, unbroken track. A school of careless dolphins disported themselves around the ship and again the phosphorescent depths of ocean glittered with sparkling skeins of light, intercrossing innumerable times in that three-dimensional, mazy labyrinth.

On deck it was almost silent. Here and there scattered groups of men off duty tried to converse in undertones. Nobody ventured to profane the beauty and majesty of the tropic night. In my cabin it was too hot and close to sleep; I lay down on deck close to the after upper structure. As though through dreams I heard the wail of our siren, followed at short intervals by those of the ships leading the columns of the convoy. The night's virginity was a thing of the past. We made turn. A light touch on my arm and a voice "Half past three, sir," reminded me that I had the morning watch. In the eastern sky gloomy, threatening darkness slowly began to lift. The stars paled.

The morning was pretty cold and, still worse, horribly wet. The watch on the bridge awaited the rising sun. Again it would be hot and again we should gasp for the refreshing cool of evening and night.

The ship, in which I had been serving for three months, was a British escort

vessel with a crew composed chiefly of Englishmen, with a few Scots and Irishmen, two Canadians and myself. I was the only Pole on board, but at sea I was never aware of it. We all lived together and got used to one another—in a word, perfect harmony, almost idyllic, existed among us. In port, especially in the exotic African ports, relations cooled a little. My friends generally went to the clubs to round off the day, while I set off on long walks. I visited native villages, admired the luxuriant growth and delighted in the views, happy to be removed for a moment from wearying civilisation. On that point we could never agree, and each went his own way, the common beginning and end of which was on board ship.

It was Sunday. The crew's tropical uniforms were fresh as snow. At 10 a.m. there was an inspection of ship and men, followed by a few beautiful and inspiring prayers. The crew stood drawn up in a square on the aft deck, the Captain in the centre. He read the Gospel and then all sang a psalm; a psalm to the Lord of the seas and oceans, Ruler of the heavens. In the chart-house the small group of Catholics prayed; not many of them, but that did not prevent them from stressing their spiritual independence, modestly, quietly, but none the less determinedly.

Prayers over, we watched the black fins of numerous sharks. Sometimes the long, dim shadow of the whole body could be seen, grimly following the convoy.

Several days passed. Silence and calm faded into the past. Less and less seaweed floating on the ocean's surface; fewer and fewer sponges making bronze-green patches in its blue, but still whole schools of flying fish, leaping from beneath the bows of the moving ship, their wet scales flashing silver in the sunlight. A parching wind, hot and dry, brought clouds of ochre dust from the distant, burning Sahara. The seas rose. Snowy foam broke over the decks. The watch licked the salty grains of sand from their dry lips. Life on board reached the crucial phase. Boredom and something akin to apathy were written on the faces of all. Thicker and thicker veils of cloud covered the sky. In the quarters and ward-room everything movable was carefully made fast. Impossible to write, difficult even to sleep. The ship's cat, the cook's greatest friend, sat mournfully in the centre of my cabin. Evidently he had abandoned all hope of dozing. He moved oscillatingly from right to left, trying in vain to keep his balance. I did not look at him. I was angry with myself. A wastepaper basket had already scattered its contents all over the floor. The inkwell established a claim to immortality by spilling its entire contents over the carpet, forming a splendid, large patch with annoyingly irregular outlines.

It began to rain. I heard voices outside the door. To go on watch I donned my oilskins and put a pipe into my pocket instead of cigarettes. "Barometer still falling," remarked the man I was relieving. "That's to be expected," I replied shortly, trying to distinguish the outlines of the convoy—in vain. Somebody reckoned up the days before we should reach port. I began to doubt the waterproof quality of my oilskins more and more as the wet seeped through each article of my clothing in turn. The hours dragged. Darkness fell, black as pitch. I gave orders to the wheel; tried to get nearer the convoy.

The weather set in wet. It poured incessantly, then came fog, then the wind changed, but increased in force. Icy blasts straight from the frozen north seemed to strike us head on. No matter that we were in the latitude of sunny Spain—the Atlantic has its own laws. Sweaters, woollen stockings and gloves were taken from drawers and saw the light of day once again. Damp everywhere, even in the cabins, for here and there the portholes, unable to withstand the waves' constant onslaught from without, had begun to admit water. One night the stars appeared for a moment. The astronomic position as calculated from them showed when compared with the approximate position drawn that we were almost half a day behind schedule. It could not be worse. Nevertheless we kept on the same for another few days.

At last a change took place. The wind dropped. The swell subsided from day to day. The air was filled with patches of dense, grey-white fog. The convoy was forced to reduce speed. During the long-drawn-out night watch absolutely and literally nothing was visible. The four hours spent on the bridge were one long query as to where the rest of the convoy and the other escort ships might be. It was useless to burn navigation lights. The veils of fog enveloping the ship were unfortunately completely impenetrable. The A.A. gun-crews were among the exceptions on board for whom the state of affairs was definitely favourable. Air attacks were out of the question and so we were free from watch duty.

I could hardly believe my eyes when, emerging on deck the day before we put into port, I found it bathed in March sunlight. Under his enlivening rays all seemed restored to joyful life. Smiling faces, drops on the lines, deckhouses and railings glittering with rainbow hues, a flock of marauders—ordinary rapacious European gulls—following the convoy and the blue-grey, rocky coasts of Ireland visible in the distance caused me, too, to throw off gloomy thoughts. Another convoy had reached the British Isles safely. Two weeks' struggle against the inconstant elements could be put down among what had been, and would be again.

PRZEGLĄD PRASY

THE SHIPPING WORLD podaje następujące informacje dotyczące brytyjskiej polityki żeglutowej:

Po wzmiance o tym, że żegluga brytyjska poniosła w czasie wojny wielkie straty, stwierdza, iż obecnie, — gdy istnieje tendencja rozwijania w jaknajszyszym tempie eksportu brytyjskiego, — jedynie tylko eksport usług żeglugowych, oparty i związany ściśle z rozwojem żeglugi brytyjskiej, nie znajduje dotąd należytego zrozumienia.

Celem, do którego należy dążyć ze wszechmiar jest, by tonaż brytyjski został rozbudowany przynajmniej do poziomu z roku 1939, tymbardziej, iż należy mieć na uwadze niezwykle rozwój w czasie wojny tonażu handlowego w Stanach Zjednoczonych, który obecnie znacznie przekracza poziom tonażu z przed wojny. Rozwiązaniem tymczasowym byłoby kontynuowanie charterowania statków budowy amerykańskiej, jak to miało miejsce w czasie wojny. Jednakże Senat Amerykański stanął na stanowisku, jak wiadomo, że charterowanie statków amerykańskich nie może być kontynuowane i muszą one być bądź to zwrócone Stanom Zjednoczonym, bądź też zakupione przez państwa, które dotychczas z nich korzystały. Wielka Brytania posiadała w grudniu ub. roku 400 statków tego typu,

z 600, które w swoim czasie były jej przydzielone, Z.S.R.R. zaś około 120 takich statków.

Sytuacja wymaga więc zdecydowanej polityki rozbudowy tonażu brytyjskiego na własnych stocznicach, tymbardziej, iż już w niedługim czasie żegluga prawdopodobnie będzie zmuszoną pracować na warunkach konkurencyjnych, jak to miało miejsce przed wojną.

Przy odbudowie i rozbudowie tonażu brytyjskiego należy mieć przytym na uwadze postępy poczynione w czasie wojny w dziedzinie napędu. Należy mieć na widoku w szczególności różne typy lekkich motorów Diesel'a, niskopiętne turbiny, będące już w użyciu, a wreszcie, przewidywane w najbliższym czasie w zastosowaniu praktycznym do napędu statków, — turbiny gazowe. Zastosowanie tego rodzaju środków napędowych powiększy znacznie wydajność statków i powinno wpłynąć na obniżenie ich kosztów eksploatacyjnych. Dlatego też żegluga brytyjska winna dążyć stale do posiadania jaknajbardziej nowoczesnego tonażu handlowego. Jest to nieodzownym warunkiem, by mogła ona nadal zachować swoje dotychczasowe stanowisko w świecie. Jest rzeczą ważną również ustalenie w skali międzynarodowej warunków pracy i płacy oraz innych świadczeń w sto-

sunku do marynarzy handlowych, o czym dyskutowano już ostatnio na Międzynarodowej Konferencji Morskiej w Kopenhadze. Zagadnienie to ma bowiem zasadniczy wpływ na kształtowanie się kosztów eksploatacyjnych żeglugi.

Bez uwzględnienia powyższych postulatów i bez przeprowadzenia ich w sposób zdecydowany w jaknajkrótszym okresie czasu, żegluga brytyjska musi się liczyć z tym, że spadnie do roli trzeciorzędnej, a nawet jeszcze mniej znaczącej na rynku żeglugowym świata.

Z dokumentów opublikowanych obecnie, a które były przedłożone w czasie rokowań finansowych Wielkiej Brytanii ze Stanami Zjednoczonymi, wynikają następujące dane dotyczące strat wojennych żeglugi brytyjskiej oraz jej sytuacji w chwili zakończenia wojny w Europie. Dane te biorą pod uwagę statki wybudowane w czasie wojny oraz nabyte w czasie trwania działań wojennych, nie biorą natomiast w rachubę 3½ miliona ton statków handlowych Dominium Brytyjskich oraz statków, należących do obcych armatorów, lecz pracujących na charterze brytyjskim. Z danych tych wynika, że flota handlowa brytyjska na dzień 30 czerwca 1945 r. wynosiła mniej niż

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.

SIMPSON SPENCE & YOUNG

LONDON, GLASGOW & NEW YORK

Steamship Agents and Chartering Brokers

General Manager to

TEXAS TRANSPORT & TERMINAL CO., INC.

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

Personal Attention to Consignments

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

Wydawcy książek żeglarskich i księgarze

J. D. POTTER

Admiralty Chart Agent since 1830.

Publisher of Nautical Books and Bookseller
145 MINORIES, LONDON, E.C.3

Complete stocks kept of all Admiralty
Charts and other Hydrographic publications

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

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

Also

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

Any book still in print obtained at shortest notice

Phone:
ROYal 1369

Grams:
Potter, Minorities, London

3/4 stanu przedwojennego.

Jak wynika z dokumentów, o których mowa, stan tonażu brytyjskiego, biorąc pod uwagę statki 1600 TRB. i powyżej, przedstawia się jak następuje: 3-go sierpnia 1939 r. Wielka Brytania posiadała 17.700.000 TDW. statków zwykłych oraz 4.400.000 TDW. tankowców czyli razem 22.100.000 TDW. W czasie wojny tonaż ten powiększył się, dzięki budowie nowych statków, zdobyczy wojennej, zakupowi statków zagranicą oraz przydziałowi statków na zasadach Lease and Lend Act, — o 13.100.000 TDW. statków zwykłych i 2.200.000 TDW. tankowców t.j. razem o 15.300.000 TDW. W ten więc sposób tonaż handlowy brytyjski, nie licząc strat, wzrósł do 30.800.000 TDW. statków zwykłych, 6.600.000 TDW. tankowców, czyli razem do 37.400.000 TDW.

Straty wojenne wyniosły ogółem 15.200.000 TDW. statków zwykłych i 2.800.000 TDW. tankowców t.j. razem 18.000.000 TDW. Wobec tego stan na dnia 30 czerwca 1945 r. wynosił 15.000.000 TDW. statków zwykłych i 3.800.000 TDW. tankowców a więc razem 19.400.000 TDW., w czym 3.400.000 TDW. statków zwykłych i 100.000 TDW. tankowców, t.j. razem 3.500.000 TDW. statków, podlegających zwrotowi na zasadach Lease and Lend Act. Brytyjski tonaż handlowy, po odliczeniu tych zwrotów, wynosił więc, na 30 czerwca 1945 r., 12.200.000 TDW. statków zwykłych i 3.700.000

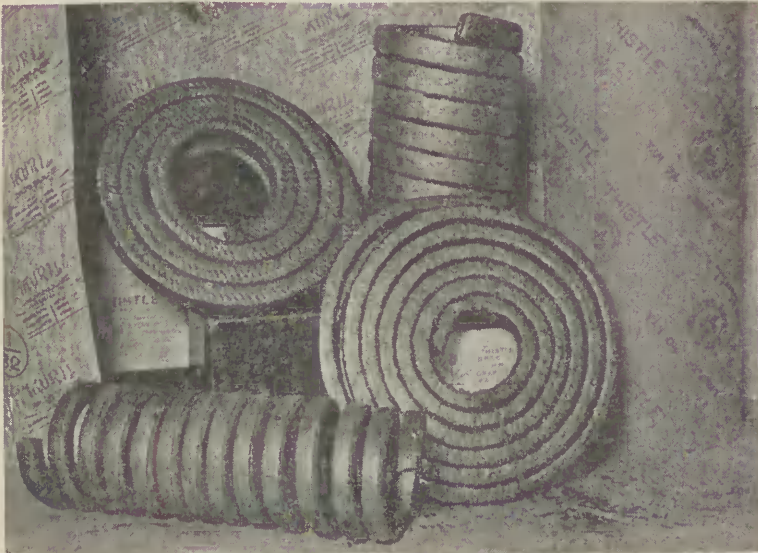
TDW. tankowców, t.j. ogółem zaledwie 15.900.000 TDW.

Jeden z ostatnich numerów The MOTOR SHIP podaje informacje, dotyczące dwu motorowców, które ostatnio zostały zamówione dla American Saint Line Ltd. Statki te mają stanowić pewnego rodzaju rewolucję w budownictwie powojennym liniowych statków towarowych. Szybkość handlowa tych statków ma wynosić 15 węzłów, przyczem ma być zwrócona specjalna uwaga na zdolność przewożenia statków zarówno pod względem nośności, jak i pojemności. Statki te będą wyposażone w specjalne, nowoczesne, o napędzie elektrycznym, urządzenia przeladunkowe, tak by wyładunek i załadunek odbywał się w możliwie jak najkrótszym czasie. Szczegółem charakterystycznym jest, że wszystkie pomieszczenia mają być objęte specjalną nadbudówką o liniach opływowych łącznie z kominem, który również będzie posiadał kształty opływowe. Prócz załogi statku przewidziano także pomieszczenia dla 12 pasażerów, — rozmieszczone w najwyższej kondygnacji nadbudówki. Wszyscy członkowie załogi, za wyjątkiem praktykantów, będą posiadać jednoosobowe kabiny. Statek jest napędzany motorem Diesla o mocy 5300 H.P.

Dotychczas *obecnie* zostały podane do wiadomości publicznej szczegóły, doty-

czące, zorganizowania przez Stany Zjednoczone dla walk na Pacyfiku, specjalnych baz czołowych, umożliwiających nawet poważniejsze reperacje okrętów i statków, biorących udział w tych operacjach wojenno-morskich, — bez potrzeby kierowania jednostek do stałych baz przedwojennych. Ciekawe informacje w tym względzie zawiera SHIPBUILDING and SHIPPING RECORD. Już w 1941 r. Stany Zjednoczone opracowały specjalne doki pływające, składające się z poszczególnych samodzielnych sekcji, które mogły być i były sprowadzane oddzielnie z różnych stron na wyznaczone zgóry miejsce, położone możliwie jak najbliżej terenu operacyjnego. Każda z tych sekcji posiada nośność od 8-miu do 10-ciu tysięcy ton; po sprowadzeniu na miejsce sekcje te były spawane ze sobą tworząc wielki dok pływający, o nośności 56 do 100 tysięcy ton, umożliwiający dokowanie w nim największych nawet okrętów; doki te posiadały wbudowane pomieszczenia dla ich obsługi.

Poszczególne sekcje były holowane na miejsce wyznaczone, — przez statki handlowe, przeważnie typu Liberty, — przyczem zarówno statek jak i sekcja holowana doku pływającego były wykorzystywane dla przewozu potrzebnych towarów; miejsca wybierane dla ustawienia wspomnianych wyżej doków pływających wymagały głębokości conajmniej 80 stóp i wolnej przestrzeni na około doku wynoszącej około 1 mili, dla umożliwienia manipulacji.



FERGUSON & TIMPSON

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

tez w

LIMITED
LONDON
155 Minories, E.C.3
Phone: Royal 6161
Grams: "Polaritora"

NEWCASTLE

LIVERPOOL
48 Stanley St.
Phone: Central 9051
Grams: "Needful"

HULL



"THISTLE" SZCZELIWO

na wszelkiego rodzaju
użytek

'TAURIL'

USZCZELNIACZ PŁYT

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

CARDIFF

RED HAND

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

The **RED HAND
COMPOSITION CO.**

15, Clifford Street, London, W.1

Phone: REGENT 0572-3

City Office:

14 BILLITER STREET, E.C.3

Phone: ROYAL 1497



TRADE MARK

MELESCO

MARINE SUPERHEATERS



THE SUPERHEATER COMPANY LTD.

Konstruktorzy i wytwórcy
przegrzewaczy pary maszyn okrętowych
wszelkiego rodzaju

— NAPRAWY —



Biuro Główne: ALTRINCHAM, CHESHIRE

LAMPOR & HOLT LINE LIMITED

Regularny przewóz towarowy do

Południowej Ameryki

oraz pomiędzy

Zjednoczonym Królestwem, Brazylią i La Plata

Również

Regularna komunikacja towarowa: Pasażer-
ska pomiędzy New Yorkiem, Brazylią i
La Plata.

Agenci w Zjednoczonym Królestwie i Południowej
Ameryce dla Gdynia-America Line.

Żądajcie szczegółowych informacji:

85. Gracechurch Street, London, E.C.3

Tel: MANsion House 7533

lub, Royal Liver Building, Liverpool.

Tel: ADVance 7431

lub od agentów.

R. & H. GREEN and SILLEY WEIR LTD.

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 żelugi były
zaopatrzone w te znane wirówki.

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

130 LEADENHALL STREET, LONDON, E.C.3

Telephone:
AVENue 5361 (4 lines)

Telegrams:
"Interknit, Stock, London"

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

The Times z 30 maja r.b. donosi, że część handlowej floty niemieckiej, przypadającą do podziału pomiędzy 18 narodów sprzymierzonych, stała się ich własnością w dniu wczorajszym. Wspomniana wyżej część handlowej floty niemieckiej składa się z 249 statków o ogólnym tonażu 689.286 T.R.B. Wielka Brytania otrzymała 90 statków o ogólnym tonażu 354.512 T.R.B. Wśród nich znajdują się takie statki jak Potsdam (17.528 ton), Milwauke (16.754 ton), Pretoria (16.062 ton), oraz wielkie statki wielorybniicy. Francja uzyskała 60.142 T.R.B., łącznie z pasażerskim statkiem liniowym Europa (50.000 ton). Holandii przydzielono 20 statków, stanowiących 51.916 T.R.B. Stany Zjednoczone otrzymały 46.925 T.R.B., a Norwegia 77.598 T.R.B.—

Brytyjska prasa codzienna podaje, że Admiraliczja Brytyjska cofnęła, względnie zawiesiła budowę trzech wielkich i najbardziej nowoczesnych lotniskowców, po 40.000 ton każdy. Koszt każdego z nich oblicza się na conajmniej £8.000.000. Okrety te miały się nazywać: „Gibraltar”, „Malta” i „Africa.” Program budowy lekkich lotniskowców również uległ poważnym redukcjom. „Hercules” spuszczonej na wodę w sierpniu 1945 r. i „Leviathan” — spuszczonej w czerwcu roku ubiegłego zostały odho lo wane do doków Marynarki Wojennej, gdzie mają oczekiwać dalszych decyzji. Będą one rozebrane na złom lub też wykończone według nowych planów. Natomiast ulepszone typy lekkich lotniskowców są nadal w budowie, jak również wykańczane są lotniskowce ciężkiego typu klasy nowego „Ark Royal.” Należy przypuszczać, że omawiana przerwa w budowie lotniskowców stoi w związku z mającymi się odbyć w bieżącym roku doświadczeniami praktycznymi z bombą atomową. Wyniki tych doświadczeń niezawodnie wpłyną na ostateczną decyzję Admiraliczji Brytyjskiej.

Shipping Digest, pismo wychodzące w Stanach Zjednoczonych podaje, że Komisja Morska zamawia dwa statki pasażerskie do obsługi linii południowo-amerykańskiej. Koszt jednego statku oblicza się na około 30.000.000 dol. am. Szybkość handlowa zamawianych statków ma wynosić 28 węzłów.

Po raz pierwszy w historii żegluzi morskiej zaistalowano urządzenia radowe, — jak podaje fachowa prasa amerykańska, na handlowym statku pasażerskim „City of Richmond,” należącym do jednego z najstarszych amerykańskich przedsiębiorstw żeglugowych — Old Bay Line. Statki tej linii obsługują nocne połączenia długości 185 mil pomiędzy Baltimore i Norfolk. Urządzenie radarowe zapewnia posiadającym je statkom potrzebną im pomoc w nawigacji a także zabezpiecza od możliwości jakichkolwiek zderzeń w promieniu od 100 jardów do 32 mil, we wszystkich kierunkach, niezależnie od pogody nawet przy widzialności równej zeru.

Prasa amerykańska podaje, że przedsiębiorstwo żeglugowe States Marine Corporation wznawia komunikację pomiędzy Baltimore, Hampton Roads i New Yorkiem z jednej, a portami południowej i wschodniej Afryki — z drugiej strony. Pierwszy statek tego towarzystwa, a mianowicie ss. „Messenger,” statek typu C-2, ma odejść ze Stanów czerwcu r.b. Wspomniana linia ma być obsługiwana przez 7 statków tego typu. Przedstawicielem States Marine Corporation w Unji Południowo-Afrykańskiej jest Sir Arthur Harris, szef brytyjskiego lotnictwa bombowego z czasu wojny.

Do Buenos Aires przybyły cztery statki handlowe Z.S.R.R., z których jeden jest pięknym, nowoczesnym statkiem poniemieckim, objętym przez Z.S.R.R. z tytułu podziału handlowej floty niemieckiej pomiędzy sojusznice. Z.S.R.R.

otrzymać miał mianowicie z tego tytułu około 400.000 TRB., z tym, że ze swego przydziału zaspokoi również udział Polski, obliczany na około 60.000 TRB., t.j. 15% reperacji w naturze przypadających Z.S.R.R. od pokonanych Niemiec.

Prasa z Polski podaje, że w Gdyni znajduje się świeżycy statek żaglowy „Marjusz Zaruski.” Statek ten był zamówiony przed wybuchem wojny przez Ligę Morską i Kolonialną w stoczni Gustafsson, Landskrona, Szwecja. Przy zamówieniu wpłacono zaliczkowo część należności. Statek został wykonany w czasie wojny. Rząd R.P. w Londynie wpłacił resztę należności i statek stał się własnością Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żegluzi, które zamierzało użyć go do ćwiczeń morskich uczniów projektowanego Gimnazjum Morskiego oraz junaków i harcerzy morskich. Statek został zakonserwowany do chwili zakończenia działań wojennych obok „Daru Pomorza” w porcie w Stockholmie, a następnie sprowadzony do Gdyni razem z „Darem Pomorza.” Statek „Marjusz Zaruski” posiada pomieszczenia dla 28 osób załogi i uczniów.

Według prasy brytyjskiej świeżo wykończony pancernik brytyjski H.M.S. „Vanguard,” 42.500 ton, różni się całkowicie, pod względem swego wyglądu, od uświeconych tradycją w Brytyjskiej Royal Navy okrętów tego typu. Kadłub okrętu wykazuje dwie zasadnicze różnice, a mianowicie: linia pokładu wznosi się zdecydowanie ku dziobowi okrętu, co zapewnia mu „suchszy” pokład w czasie złej pogody; podobne wzniesienie jest również na rufie; nadto rufa okrętu jest ścięta, co ma być korzystne dla pracy śrub. Podniesione kotwice mieszczą się w specjalnych wgłębieniach w kadłubie, co też jest nowością w Royal Navy. Kominy posiadają w górnej swej części specjalną obudowę, obcą okrętom brytyjskim, a przypominającą kominy okrętów cudzoziemskich. Uzbrojenie główne składa się z czterech armat 15-to calowych, rozmieszczonych w dwu wieżach na dziobie oraz z czterech takichże armat, rozmieszczonych również w dwu wieżach, — na rufie. Artylerja przeciwlotnicza składa się z szesnastu armat 5.2-calowych. Wszystkie nadbudówki wyróżniają się prostotą i czystością linii, w odróżnieniu od budowanych dotąd okrętów brytyjskich. Wyposażenie radarowe nie zostało jeszcze ujawnione.

Komisja Morska Stanów Zjednoczonych podała do wiadomości, że stocznia Bethlehem Steel Co. w New Yorku otrzymała zamówienie od przedsiębiorstwa żeglugowego American Export Lines, Inc. na trzy statki liniowe pasażerskotowarowe dla obsługi połączeń pomiędzy Stanami Zjednoczonymi i portami morza Śródziemnego. Każdy statek obliczony jest na 650 pasażerów oraz wysokowartościowy ładunek i będzie miał szybkość handlową 22 węzły.

Po raz pierwszy w historii został zafrachtowany szybowiec dla przesyłania towaru w ekspozycje zamorskiej z Philadelphii do Havany na Kubie i San Juan w Puerto Rico. Będzie to również najdłuższy przelot szybowca nad morzem a także pierwszy w historii przewóz zamorski towarów drogą powietrzną w wymianie handlowej.

The Motor Ship, pismo fachowe, wychodzące w Wielkiej Brytanii, stwierdza, iż, pomimo niezwykłego rozwoju lotnictwa w czasie ostatniej wojny, statki pasażerskie w dalszym ciągu mają swoje uzasadnienie. Najlepszym dowodem tego jest fakt, że od maja do grudnia 1945 roku zamówiono 19 statków pasażerskich, w czym 13 wielkich liniowców pasażerskich i 6 statków do przewozu pasażerów pomiędzy Wielką Brytanią i kontynentem. Zainteresowane sfery żeglugowe przewidują, że ostatnia wojna i rozwój lotnictwa, a zwłaszcza komunikacyjnego, spowoduje masowy ruch pasażerski. „Lotnictwo odbierze coprawda żegludę lotniczym pasażerów, nie liczących się z kosztami lub mających do załatwienia niecierpiące zwłoki sprawy. Strata ta jednak zostanie z nadwyżką zrekomensowana przez pasażerów z tych sfer, które przed wojną nie marzyły nawet o podróży zamorskiej. Żegluga morska winna się jedynie należycie przystosować

WYDAWNICTWA MORSKIE, TECHNICZNE

i ZAWODOWE.

Inż K. Bielski :	Cena
<i>Mechanika Teoretyczna</i>	10/0
<i>Prawidła Wykonywania Rysunków Maszynowych</i>	1/6
<i>Mechanizmy Okrętowe (Rozrząd Pary)</i> ..	5/0
<i>Mechanizmy Okrętowe (Moc i Sprawność Maszyn Parowych)</i> ..	7/6
<i>Mechanizmy Okrętowe (Atlas Części Maszyn i Kotłów Parowych)</i> ..	12/6
<i>Turbiny Parowe</i> ..	9/6
Inż. W. Bastyr. Inż E. Paszkowski :	
<i>Stownictwo Warsztatowe Angielsko-Polskie w Ujęciu Rysunkowym</i> ..	3/6
Chudziński J. :	
<i>Ryby Morskie na Rynku Angielskim</i>	3/6
Inż. S. Jazwiński :	
<i>Technologia Stopów Żelaza</i>	16/0
M. Kisielewski :	
<i>Kotły Okrętowe (Ich Obsługa, Uszkodzenia i Naprawy)</i>	12/6
A. Ledóchowski :	
<i>Astronomia Żeglarska</i> ..	7/6
<i>Dewjacja Kompasów</i> ..	6/0
<i>Nawigacja Żeglarska</i> ..	10/6
W. Milenuszkin :	
<i>Przepisy Drogi Na Morzu</i>	8/6
Inż W. Morgulec :	
<i>Wytrzymałość Materiałów</i>	5/6
A. Rudzki :	
<i>Polska Polityka Komunikacyjna</i>	6/0
<i>Administracja Portów</i> ..	8/6
Inż. T. Zboński :	
<i>Małe Stawy Rybne i Hodowla Ryb</i>	6/0
Zb. Żebrowski :	
<i>Rybolstwo Morskie. Przemysł Trawlerowy</i>	5/9
Zamówienia pocztowe na powyższe książki, z dołączeniem należności, kierować należy pod adresem :	

“THE STUDIO”

23, The Avenue, Bedford Park,
LONDON, W. 4.

do tego zjawiska, powiększając odpowiednio liczbę miejsc na statkach i redukując do minimum pomieszczenia pasażerskie I-jej klasy. Jednocześnie wszystkim pasażerom winien być zapewniony należyty komfort.

Według informacji prasy londyńskiej Niemiecka Marynarka Handlowa, która w okresie największej swej świetności, t.j. przed pierwszą wojną światową 1914-1918, stała wśród marynek handlowych świata na drugim miejscu, bezpośrednio za Brytyjską Marynarką Handlową, — ma ulec likwidacji. W ciągu co najmniej najbliższych 25 lat niemiecka żegluga morska ma być ograniczona wyłącznie do żeglugi przybrzeżnej, śródlądowo-morskiej oraz morskiej floty rybołówczej. W skład morskiej żeglugi przybrzeżnej będą mogły wchodzić statki o tonażu nie przekraczającym 1.500 TDW.

Wszystkie inne statki, powyżej tej granicy tonażu, podlegają podziałowi pomiędzy kraj sprzymierzone. Stocznie niemieckie staną się stoczniami naprawczymi i będą miały prawo budowy, dla potrzeb Niemiec, jedynie tylko statków nie przekraczających 1.500 TDW. — Wielkie stocznie przedwojenne podlegają, podobnie jak statki żeglugi pełnomorskiej, podziałowi pomiędzy sprzymierzeńców.

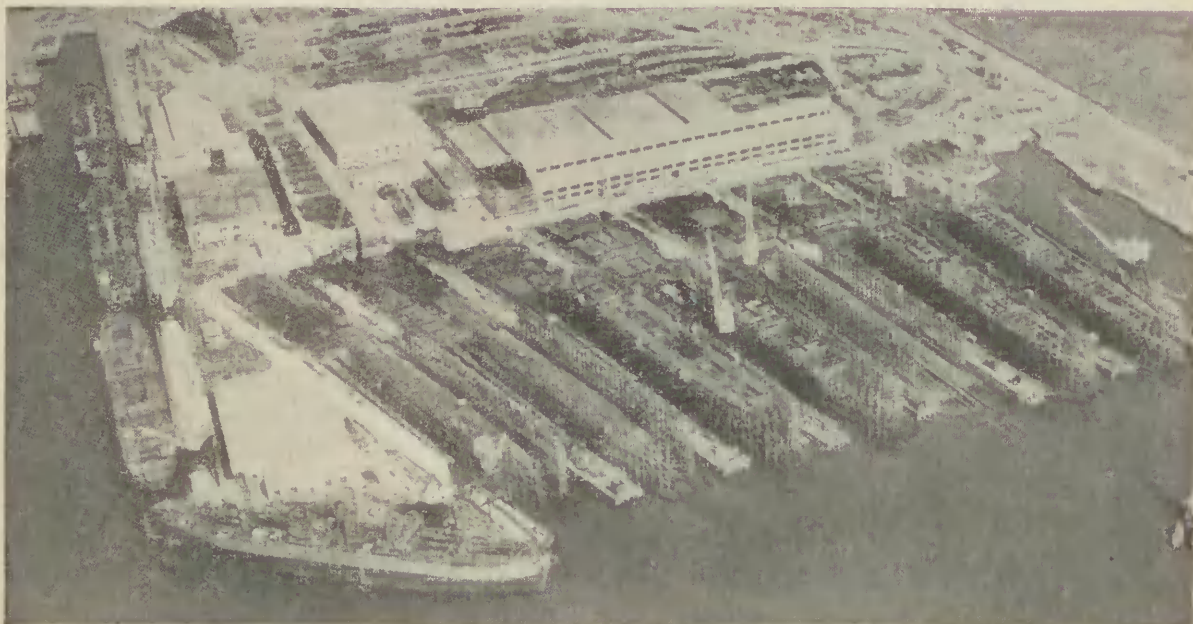
Prasa brytyjska podaje, że w obecnym okresie w Wielkiej Brytanii buduje się więcej statków handlowych, niż w Stanach Zjednoczonych, a liniowe statki towarowe są spuszczone w tempie jednego statku co tydzień. Przewiduje się, że w końcu bieżącego roku stocznie brytyjskie będą spuszczały na wodę codziennie jeden statek. Na 30 grudnia 1945 roku na stocznich brytyjskich znajdowało się w budowie 392

statków handlowych, czyli o 100 jednostek więcej niż w grudniu 1944 roku. Przewiduje się, że w ciągu dwu najbliższych lat stocznie brytyjskie będą zatrudniały co najmniej 350.000 robotników. Budowane statki będą większe i szybsze o około 1,5 do 2 węzłów od dotychczasowych w odpowiedniej klasie, lecz mają być ekonomiczniejsze w eksploatacji, dzięki zastosowaniu nowych metod napędu. Formy opływowe mają mieć szerokie zastowanie zarówno w części nad-, jak i podwodnej statków. Stocznie brytyjskie mają zamiar specjalizować się w budowie pośpiesznych chłodniczych statków towarowych („express cargo liners”) o tonażu 10.000 do 15.000 TDW. i szybkości co najmniej 15 węzłów. Konstrukcja budowanych statków przewiduje częściowo spawanie częściowo zaś nitowanie.

ZAWIADOMIENIE.

“Polska na Morzach” przystępuje do wydania drukiem słowniczka opisowego p.t. “OKRĘTY i STATKI” w opracowaniu kmdra A. Reymana, który zostanie opublikowany w kilku kolejnych numerach naszego miesięcznika. Pragnąc dać możliwość naszym Czytelnikom użytkowania w przyszłości tej publikacji w formie książkowej, będziemy drukowali ją na szpaltach naszego pisma w formacie normalnej książki tak, aby po złożeniu poszczególnych arkuszy, można je było razem zszyć w jedną całość. W zeszycie bieżącym drukujemy pierwszych osiem stron ; w dalszych, kolejnych zeszytach starać będziemy się, w miarę możliwości, zamieszczać większą ich ilość aż do wyczerpania całości tematu.

Redakcja.



Jedna ze stoczní w U.S.A., które w czasie wojny wyprodukowały zajmowały się “masową” produkcją statków.

ZAŁOŻONA 1860

COUBRO & SCRUTTON LTD.

23, 24, 25, BILLITER STREET, LONDON, E.C.3

Telephone: Royal 4005—5 lines

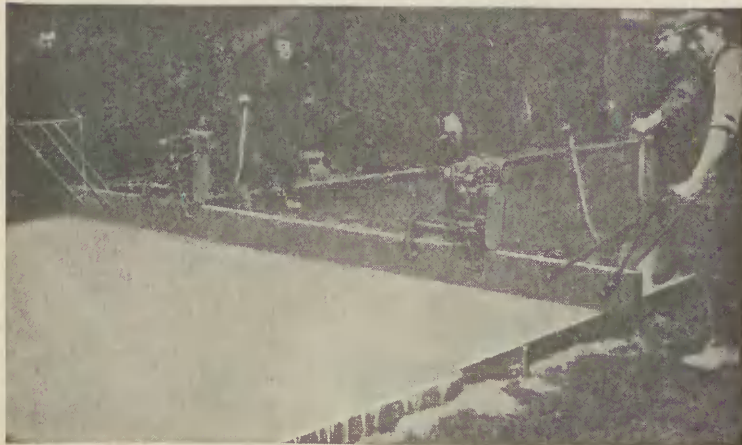
Telegrams: Coubro, London

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

SKŁADY FABRYCZNE CZĘŚCI OKRĘTOWYCH

DOSTAWCY DO ŚWIATOWYCH KOMPANII OKRĘTOWYCH. WYKONYWUJĄ ZLECENIA DLA WSZYSTKICH PAŃSTW I EKSPORTERÓW, WE WSZYSTKICH CZĘŚCIACH ŚWIATA.

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



PROSIMY ZAINTERESOWANYCH ZWRACAĆ SIĘ O SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DO WYTWÓRCY

C. H. JOHNSON & SONS, LTD.

Contractors Plant Manufacturers (Est. 1790).

Dept., P.O.L., ADS WOOD 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 użytkowność.

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 tech-
niczny obznajomiony z ich
wymaganiami.

wiślane
i gdyńskie

ALDOUS

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

Tel.: BRIGHTLINGSEA 1
Teleg.: SLIPWAY Brightlingsea