

POLAND ON THE

SEAS

Jul. do.

MO 501 II

WE



POLSKA NA

MORZACH

ROK VI.

ZESZYT 5/6/1946



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 —



53, HAYMARKET, LONDON, S.W.1.

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.

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.

Czerwiec-Wrzesień 1946

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.

No. 31

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

TRAGICZNE PIERWSZENSWTO.

A TRAGIC PRIORITY.

Spuszczenie bandery, zejście załogi i oddanie Admiralicji Brytyjskiej (na jej żądanie) Okrętu Rzplitej Polskiej „Błyskawica” — boleśnie zostało odczute przez każdego Polaka. Przypuszczać należy, że również i każdy Brytyjczyk, gdyby wiedział o tym co zaszło — odczuwałby przynajmniej taki sam niesmak, który odczuwał z powodu braku reprezentacji Polskich Sił Zbrojnych w uroczystościach obchodu zwycięstwa. I to pomimo wszelkich pozorów usprawiedliwiających te posunięcia władz Brytyjskich, w konsekwencji deklaracji ministra Bevin'a i t.p.

Z tych Sił Zbrojnych, które rozsiały po lądach i po oceanach wielu, bardzo wielu poległych w walce o Polskę, ale zarazem o Wielką Brytanię i Sprawę Sprzymierzonych — właśnie O.R.P. „Błyskawica” był jednym z pierwszych trzech okrętów wojennych Polski, które bez zastrzeżeń, z całą ufnością i lojalnością stanęły bezpośrednio przy boku Wielkiej Brytanii, gdy nad jej Imperium zagrzmiął 3 września 1939 r. alarm bojowy.

Ze sprzymierzeńców rozpoczynających wojnę, bezpośrednio wspierających Siły Zbrojne Wielkiej Brytanii, nasze trzy kontrtorpedowce były pierwsze.

Dołączyły w ciągu września i października polskie okręty podwodne „Wilk” i „Orzeł”.

W skali wielkości Floty Brytyjskiej tych pięć okrętów wojennych wygląda zaledwie jako jej ułamek. To też istnieje u osób mniej bliskich zagadnieniom morskim tendencja do umniejszania udziału naszych okrętów w działaniach przy boku Floty Brytyjskiej.

Jest to jednak połączone z umniejszaniem rzeczywistości na naszą własną niekorzyść.

Dla naszych tutejszych Sprzymierzeńców przybycie do W. Brytanii w dniu 1 września 1939 r. naszych trzech kontrtorpedowców z O.R.P. „Błyskawica” na czele — posiadało walory natury

The lowering of the ensign, the departure of the ship's company and the handing over to the Admiralty—at their request—of the Ship of the Republic of Poland BŁYSKAWICA caused pain to every Pole. One imagines that also every Briton, were he to know what took place, would feel at the least the same distaste as he felt when the Polish Armed Forces were not represented in the victory celebrations. And that in spite of all appearances of justification of such action that followed the declaration made by Mr. Bevin.

Of these Armed Forces that have sown over land and sea many, very many dead, killed in the battle for Poland and at the same time for Great Britain and the Allied cause, ORP BŁYSKAWICA was one of the first Polish warships which unconditionally, with complete faith and loyalty stood right at the side of Great Britain, when “action stations” was sounded throughout the Empire on September 3, 1939.

Of the Allies entering the war, of the Armed Forces directly supporting Great Britain, our three destroyers were the first.

During September and October 1939 the Polish submarines WILK and ORZEŁ joined them.

On the scale of the British fleet these five ships seem barely a fraction. Hence there exists among persons not so well acquainted with naval problems a tendency to minimise the part played by our ships in action beside the Royal Navy.

But this tends also to minimise the actual facts, to our own disadvantage.

For our Allies here, the arrival to Great Britain on September 1, 1939, of our three destroyers with ORP BŁYSKAWICA at their head, had political and moral value—

(a) in that Poland believed entirely that Great



polityczno — moralnej :

a) że Polska całkowicie wierzy w wypełnienie zobowiązań W. Brytanii i przystąpienie jej do wojny w razie napadu na Polskę przez Niemcy lub inne mocarstwo,

b) że Polska nie waha się w swej również głębokiej wierze, iż w wojnie, mimo czekających Polskę ciosów i przejść, — ostateczne zwycięstwo i jego owoce oczekują tę stronę, po której stanęła W. Brytanii, (ostoją najwyższych wartości moralnych i materialnych narodów),

c) i wreszcie, że Marynarka Królewska jest sprawdzianem i najdoskonalszym przedstawicielem rychłe wartości, budzącym podziw i będącym wzorem dla innych garnących się pod jej skrzydła marynarek.

Są rzeczy nie dające się odmierzyć miarą, ni odważyć wagą — niemniej jednak posiadające głębszą wartość, zwłaszcza w chwilach przełomowych, wytrącających człowieka, czy naród z normalnego trybu życia, z zażywanego błęgiego pokoju.

I to bez różnicy, czy chodzi o człowieka biednego i o naród żyjący w niebezpieczeństwie — czy o dumnego i zadowolonego bogacza i naród z poczuciem własnej wartości i potęgi.

Człowiek, czy naród nie gardzi, a raczej pragnie objawów zewnętrznego potwierdzenia słuszności swej decyzji i swego postępowania. Choćby pochodziło ono ze strony przedstawiającej nie najwybitniejszy ciężar gatunkowy w układzie sił naszej planety.

W sytuacji Brytyjsko — Polskiej, w początkach września 1939, przyłączenie się Polskich okrętów do morskich Sił Brytyjskich było widocznym symbolicznym sprawdzianem słuszności decyzji Rządu J.K.M., dotyczącej zerwania z uprzednią polityką ustępstw wobec Hitlera, a rozpoczęcia polityki zbrojnego oporu w Europie. I to przez Kraj, który Hitler usiłował do swego rydwanu wprzęgnąć.

Wreszcie, zjawienie się przy boku Brytyjskim naszych najlepszych okrętów było widowym dowodem zaufania z naszej strony do W. Brytanii i jakimś może drobnym czynnikiem unaoczniającym Brytyjczykom konsekwencję decyzji Rządu Brytyjskiego w dniu 3 września, deklarującego wojnę w wypełnieniu gwarancji udzielonych Rządowi Rzplitej.

Prócz powyższych rozważań natury moralno — politycznej, które w rozmyślaniach dotyczących końcowego etapu naszej wędrówki w latach ubiegłej wojny, nie mogą być pominięte, — przybycie 1 września 1939 do W. Brytanii naszych okrętów z „Błyskawicą“ na czele, posiadało dla W. Brytanii nie lekceważone w sferach morskich znaczenie materialne, którego umniejszać nam samym nie wolno.

a) Właściwości i zalety „Błyskawicy“ jako kontrtorpedowca były wymieniane w Dz. Polskim i Dz. Żołnierza w dniu 5 czerwca b.r. — Były one bardzo wysokie i nowoczesne. Takież same były zalety O.R.P. „Grom.“ O.R.P. „Burza“ ustępował im nieco, jednak posiadał również wysoką klasę w swym

Britain would fulfil her obligations and enter the war should Poland be invaded by Germany or some other power ;

(b) in that Poland did not waver in her equally firm belief that in the issue of the war, in spite of the affliction and disaster Poland would have to suffer, the final victory and its fruits would await the side upon which stood Great Britain (the bastion of the highest moral and material values, among other nations) ;

(c) and finally in that the Royal Navy was the proof and the finest representative of these values, which commanded admiration and which was a pattern for other navies sheltering under its wing.

There are things which may not be measured with a yard-stick nor weighed in a pair of scales. They have, however, high value, especially at times of crisis, when a man or a nation is shaken out of the normal way of life, out of the enjoyment of blessed peace.

And that equally whether the man be poor or the nation living in danger—or the man be proud and contentedly wealthy and the nation having confidence in its own merit and power.

A man or a nation does not scorn, rather desires, signs of outward proof of the soundness of his decisions, of his actions. Even were such proof to come from a source not carrying the greatest weight in the life of our planet.

In the British-Polish situation at the beginning of September, 1939, the attachment of the Polish ships to the British naval forces was an obvious symbolical proof of the soundness of the decision of H.M. Government to break with the former policy of appeasement towards Hitler and to begin a policy of armed opposition in Europe. And that through a country which Hitler had endeavoured to yoke to his chariot.

Finally the arrival at the side of the British of our finest ships was visible proof of confidence on our part towards Great Britain and perhaps some minor factor that helped to reveal to the British the consequences of the British Government's decision of September 3 to declare war in the fulfilment of the guarantee given to the Polish Government.

Apart from the above considerations of a moral and political nature, which cannot be excluded from reckonings relating to the final stage of our wanderings in the war years, the arrival on September 1, 1939, to Great Britain of our ships with BŁYSKA-WICA at their head, had for Great Britain a material importance which was not overlooked in vanal spheres and which we ourselves should not minimise.

(a) The assets and qualities of the BŁYSKA-WICA as a destroyer were specified in the Polish daily of June 5 last. They were very good and modern. Such also were the qualities of ORP GROM. ORP BURZA did not quite reach their level, but was of a high-class in her type.

(b) The cost of a ship of the BŁYSKA-WICA

typie.

b) Cena okrętu typu „Błyskawica“ wynosiła 13 milionów złotych,

c) Budowa kontrtorpedowca trwa aż do momentu postawienia go do służby — normalnie 2 lata.

d) Wyszkolona załoga, zgrana i obeznana z okrętem, na którym jest zaokrętowana, a przede wszystkim jej duch — są czynnikiem znacznie przewyższającym materialną wartość okrętu.

To wszystko stanowiły trzy nasze kontrtorpedowce, które przybyły jako realna pomoc do Wielkiej Brytanii i to w czasie, gdy prócz Floty Francuskiej, działającej w oderwaniu od Floty Brytyjskiej, nie było innych Sił Sprzymierzonych przy boku Floty Brytyjskiej. Ponadto niebawem wystąpiła olbrzymia potrzeba posiadania kontrtorpedowców — co nieco później ujawniło się w transakcji między W. Brytanią a Stanami Zjednoczonymi w długoletnim wydzierżawieniu baz na Atlantyku za 50 amerykańskich kontrtorpedowców. I, w braku innych, takich które spełniły już swój obowiązek podczas poprzedniej wojny światowej.

Więc trzy nasze kontrtorpedowce, które z wybuchem wojny były już u boku Floty Brytyjskiej, były nabytkiem bardzo pożądanym i cennym wraz z ich zaletami technicznymi i wyszkolonymi załogami, a nadewszystko z ich duchem.

Dla „Błyskawicy“, „Gromu“ i „Burzy“ w dniu 1 i 3-im września 1939 przypadło zaszczytne pierwsze miejsce reprezentowania Okrętów Polskich i Polskich Sił Zbrojnych u boku Wielkiej Brytanii.

Ich trud i walka sześćioletnia z żywiołem i z wrogiem, okupiona stratą „Gromu“ i dużej części jego załogi, szeregiem zabitych i rannych na „Błyskawicy“ i „Burzy“ — uwieńczone zostały zwycięstwem Sprzymierzonych — które jednak nie powiodło naszym okrytych sławą wojenną okrętów z ich załogami do Polski.

Odrotnie : O.R.P. „Błyskawica“, który przybył w dniu 1 września 1939 na czele dwóch innych okrętów do brzegów W. Brytanii, zyskując zaszczytne wówczas pierwszeństwo — w dniu 28 maja 1946 znów był pierwszym reprezentantem Polskiej Marynarki i Polskich Sił Zbrojnych — w opuszczeniu bandery, pod którą walczył.

Załoga zesła na ląd.

Da Bóg, że O.R.P. „Błyskawica“ przetrwa i to tragicznie tym razem pierwszeństwo. K. M.

Class amounted to 13 million zlotys.

(c) The construction of a destroyer lasts until the time she is commissioned for active service—normally 2 years.

(d) A qualified crew, teamed together and acquainted with their ship and above all with her spirit—are an element far exceeding the material value of the ship.

All these were possessed by our three destroyers which arrived as tangible help to Great Britain, and that at a time when apart from the French Fleet operating independently of the British Fleet, there were no other Allied Forces at the side of the British Fleet. Moreover, there arose an enormous need for destroyers—which some time later was revealed in the transaction between Great Britain and the United States concerning the lease of Atlantic bases in return for 50 American destroyers. And, from lack of any others, there were among them some that had already fulfilled their duties during the former world war.

So our three destroyers which at the outbreak of war were already at the side of the British Navy, were a very desirable and valuable acquisition, together with their technical qualities, their trained crews and above all their spirit.

To the BŁYSKAWICA, GROM and BURZA fell, on September 1 and 3, 1939, the honourable priority in representing the Polish warships and the Polish Armed Forces beside Great Britain.

Their six years of hardship and battle against the elements and the enemy, bought by the price of the GROM and most of her crew, many killed and wounded in the BŁYSKAWICA and the BURZA—were crowned by the Allied victory, which, however, has not brought our fame-covered ships and their crews back to Poland.

On the contrary—ORP BŁYSKAWICA, who arrived on September 1, 1939, leading two other ships to the shores of Great Britain, gaining such honoured priority for herself, on May 28, 1946, was again the first representative of the Polish Navy and the Polish Armed Forces to lower the ensign under which she had fought.

The crew went ashore.

May God grant that ORP BŁYSKAWICA will survive this tragic priority.



ENERGIA ATOMOWA A WOJNA NA MORZU

ATOMIC POWER AND NAVAL WARFARE

By Brian Tunstall

OD REDAKCJI.

Do licznych brytyjskich przyjaciół naszej Marynarki Wojennej takich bez zastrzeżeń — do grona najwybitniejszych z pośród nich — mamy zaszczyt zaliczyć autora tak niniejszego, jak i umieszczonego w poprzednim numerze artykułów.

Olbrzymia liczba oficerów, podoficerów i marynarzy Królewskiej Marynarki, która zetknęła się z naszą Marynarką w swej wojennej pełnej chwały działalności — widziała trud naszych marynarzy, ich postawę a często krew.

Dla tych członków Królewskiej Marynarki — nasza Marynarka jest Marynarką bratnią — adoptowaną na szczebel równorzędnej oceny i całkowitego zaufania.

Pan Brian Tunstall, wybitny brytyjski pisarz morski i historyk, autor szeregu książek, oraz licznych prac publicystycznych w periodykach morskich, z głęboką fachowością utrwała działanie morskie, rozważa i ocenia przejawy tej działalności, zjawiska im towarzyszące ich wpływy i konsekwencje.

Śledząc działalność brytyjską na morzu w ubiegłej wojnie pan Tunstall zauważył a potem począł śledzić i interesować się szczerze naszą niewielką Marynarką, powstałą w dalekiej Polsce na wodach Bałtyku — którą los złączył podczas wojny tak bezpośrednio z Marynarką Królewską.

Pan Tunstall ocenił ją tak, jak ci z pośród Brytyjczyków, którzy mieli bezpośrednio z Marynarką naszą do czynienia. Nie tylko praktycznie ale ze szczerą sympatią i uznaniem.

Dał tego wielokrotnie dowody w swych książkach — a teraz, poraz wtóry ozdabia nasze wydawnictwo morskie fachowymi, tak bardzo cennymi artykułami, czyniąc to całkowicie bezinteresownie.

Teraz, gdy Marynarka nasza poza granicami Kraju zostaje rozwiązana, cenimy tym więcej dobrą wolę, ocenę i sympatię pana Tunstalla. Jest on dla nas poniekąd rzecznikiem Narodu Brytyjskiego w stosunku do Polaków, którzy wiernie i z pełnią poświęcenia wypełniali na morzach swe obowiązki patriotyczne i swe sojusznicze zobowiązania.

W przeszłości, kiedy ukazała się nowa broń, nowy materiał wybuchowy, nowy środek napędowy w dziedzinie wojny morskiej, zjawisko takie powodowało przeważnie dwie reakcje. Z jednej strony ludzie mówili — „Ten nowy wynalazek zrewolucjonuje wojnę morską,“ — tak gdy Duke of Wellington oświadczył, że napęd parowy stosowany w okrętach wojennych stworzył most poprzez Kanał Angielski. Z drugiej strony ludzie o bardziej konserwatywnych pojęciach mówili, „ten nowy wynalazek może rzeczywiście spowodować wielkie zmiany w strategii morskiej oraz w konstrukcji okrętów wojennych, lecz nie może wyrzucić żadnej zmiany w zasadniczych podstawach wojny na morzu, gdyż dotyczy one wykorzystania morza jako środka transportu.“

Jeżeli więc spojrzymy wstecz poprzez minione pięćdziesiąt lat, zastanawiając się nad wprowadzeniem torpedy, okrętu podwodnego, pancernika typu H.M.S. *Dreadnought* oraz samolotu bombowego o długim zasięgu, przewidzianego dla działań morskich, zobaczymy, że komentarze i spekulacje odnośnie ich, przeważnie trzymały się tych dwóch głównych linii. Po upływie kilku lat, kiedy nowe wynalazki stały się starymi, zgodziliśmy się, że dany wynalazek — jako przykład wźmy torpedę — istotnie zrewolucjonował *sposób prowadzenia* wojny na morzu w odniesieniu do budowy okrętów wojennych, taktyki, obrony portów, wyszkolenia personelu. Jednakowoż, zgadzamy się również, że zasadnicze podstawy wojny na morzu nie uległy zmianie, gdyż cel wojny na morzu pozostał ten sam. To znaczy że siły morskie muszą jeszcze walczyć, aby zapewnić statkom handlowym i transportom woj-

In the past the appearance of a new weapon, a new explosive or a new form of propulsion in naval warfare has generally produced two main reactions. On the one hand the people have said, “This new invention will revolutionise naval warfare,” as when the Duke of Wellington declared that steam propulsion applied to warships had “bridged” the English Channel. On the other hand, more conservatively minded people have said, “this new invention may indeed cause great changes in naval strategy and in methods of warship construction, but it cannot make any change in the basic principles of naval warfare, since these are concerned with the use of the sea as a means of transport.”

Now if we look back over the past fifty years and consider the introduction of the torpedo, the submarine, the all-big-gun battleship (H.M.S. *Dreadnought*), and the long-range bombing aircraft for use at sea, we see that comment and speculation about them has generally tended to follow these two main lines. After a few years have expired and the new invention has become old, we have generally agreed that the invention in question, say, for instance, the torpedo, has admittedly revolutionised the *conduct* of naval warfare, that is as regards warship construction, tactics, harbour defence and training of naval personnel. Nevertheless we have also agreed that the basic principles of naval warfare have not been changed, since the purpose of naval warfare still remains the same. By this we mean that naval forces must continue to fight in order to ensure the use of the sea for their own merchant ships and military transports and those of their allies while denying a similar use of the sea to the enemy.

skowym własnym oraz alianckim, swobodę ruchu, przy jednoczesnym uniemożliwieniu tego ruchu nieprzyjacielowi.

Obecnie, przy zastosowaniu energii atomowej w dziedzinie wojny na morzu, ponownie stawiamy sobie pytanie, „Czy wobec użycia tego nowego wynalazku siły morskie staną się przestarzałe, czy też poprostu znajdzie się on w długim szeregu rewolucyjnych wynalazków, stosowanych w wojnie morskiej od czasu zastąpienia, w szesnastym wieku, galer przybrzeżnych oceanicznymi żaglowcami?”

Starając się odpowiedzieć na powyższe pytanie, trzeba przede wszystkim wyjaśnić, że nawet gdyby energia atomowa wyzwalana przy pomocy samolotów, z pilotami lub bez, oraz rakiet wyrzeliwanych z brzegu, mogła unieruchomić siły morskie, transport morski trwałby nadal. A to z powodu tego, że dopóki nie zostanie wybudowany samolot mogący unieść ładunek o tysiąc razy cięższy niż obecnie, wielkie światowe ładunki tak jak zboże, ropa, węgiel, rudy i drzewo, muszą jeszcze być przewożone za pomocą statków handlowych. A światowy handel nie mógłby istnieć bez tych olbrzymich ładunków, stanowiących wymianę między-oceaniczną pomiędzy różnymi kontynentami oraz wybrzeżami tego samego kontynentu. Stąd wniosek, że jeżeli energia atomowa zastąpi całkowicie siły morskie, będzie można jeszcze twierdzić, że zasady wojny na morzu pozostały te same, aczkolwiek środki wykonawcze opierają się na lotnictwie bazowanym na wybrzeżu oraz na artylerii raketowej. Byłoby to jednak skutkiem krańcowym. Krańcowym z dwóch powodów — po pierwsze — nie można sobie wyobrazić by okręty wojenne zostały zmyte z powierzchni morza, tym bardziej, że one same mogą używać broni atomowej, czy to jako lotniskowce, czy to jako bazy raketowe. Po drugie — szerokie rozproszenie tonażu handlowego w czasie wojny powoduje, że w wielu wypadkach można go wykryć i zaatakować jedynie za pomocą okrętów wojennych, a wobec tego tonaż handlowy ciągle korzystałby z okrętów wojennych dla swej bezpośredniej obrony.

Wynikałoby więc, że siły morskie, czy uzbrojone w broń atomową czy nie, muszą w dalszym ciągu odgrywać ważną rolę w wywalczeniu, zdobywaniu i wykorzystywaniu władzy nad morskimi drogami transportowymi i komunikacyjnymi. Jednakowoż wydawałoby się, że bazy operacyjne i remontowe marynarek wojennych, jak również wszystkie porty handlowe i stocznie, muszą od chwili obecnej stawać się coraz cenniejszymi, wobec zwiększonej możliwości wykonania ataków za pomocą energii atomowej. Stąd wynikałoby, że o ile możliwości, porty, bazy i stocznie jak również znajdujący się w nich lub w pobliżu tonaż handlowy, winny być szeroko rozproszone. Istotnie — im bardziej wnikamy w ten problem, tym więcej okazuje się, że prawdziwe niebezpieczeństwo dla żegluga wynikać będzie z ataków atomowych, wykonanych na główne ośrodki przemysłu i zaludnienia, z których żegluga czerpie ła-

Now, with the application of atomic power to naval warfare, we ask ourselves the old question once again. “Will this new invention render naval forces practically obsolete, or will it merely take its place in that long list of revolutionary inventions applied to naval warfare, ever since the substitution of ocean sailing ships for coastal galleys in the sixteenth century.”

In attempting to answer this question, let us first clear the way by saying that even supposing atomic power, projected by means of piloted or pilotless aircraft, and rockets fired from the shore, rendered naval forces useless, sea transport would go on as before. The reason for this is that until aircraft can be built to carry cargoes a thousand times heavier than at present, the great bulk cargoes of the world, in terms of agricultural crops, oil, coal, metal ores, and timber, must still be carried by means of merchant ships. Nor can world trade continue unless these huge bulk cargoes are the subject of transoceanic exchange between different continents and the coasts of the same continent. Hence if atomic power was to render naval forces no longer necessary, we could still say that the principles of naval warfare remained the same, though the means of execution depended on shore-based aircraft and rocket artillery. This, however, would be an extreme result; extreme for two reasons—first, because we can hardly imagine warships being swept off the sea, considering that they themselves can use atomic weapons, either as aircraft carriers or rocket carriers; and second, because the wide dispersal of merchant shipping in war means that in many cases it can only be located and attacked by means of warships, in which case merchant shipping would still require warships as a means of short-range defence.

It would seem, therefore, that naval forces, whether armed with atomic weapons or not, must continue to play an important part in the business of disputing, gaining and exercising the command over lines of sea transport and communication. Yet it would also seem that naval repair and operating bases, as well as all commercial ports and ship-building yards, must from now onwards become more and more valuable, owing to the increased facility for making attacks with atomic explosives. This would suggest that wherever possible, there must be a great dispersal of ports, bases and shipyards, as well as a dispersal of merchant shipping in and around them. Indeed, the more we look into the problem, the more it seems that real danger to shipping will come from atomic attacks on the main centres of industry and population on which shipping depends for its cargoes and also for its construction, repair and manning. Naturally the strategic problem differs very much according to the geographical factors influencing the forces and shipping concerned. The Baltic and its exits, through the Kattegat and the Kiel Canal, for instance, present a different problem to that of the long south and south-eastern coast

dunki, a również środki budowy, remontu i obsługi. Zadanie strategiczne oczywiście różni się bardzo z powodu czynnika geograficznego wpływającego na daną żeglugę. Na przykład Morze Bałtyckie i jego ujścia przez Kattegat i Kanał Kiloński stanowią zadanie całkiem odmienne od tego, które stanowią długie południowe i południowo-zachodnie wybrzeża Australii i Afryki Południowej, skierowane ku Biegunowi Południowemu. Jednak nawet porty jak Sydney, Melbourne, Adelaide, Durban, Cape Town, mogą wkrótce stać się również przedmiotem ataków bomb atomowych wykonanych za pomocą rakiet względnie samolotów automatycznych—jak porty i bazy położone w bardziej tradycyjnych zasięgach wojny morskiej. Niema pozatym podstawy do przypuszczenia, że nawet zachodnie brzegi Stanów Zjednoczonych lub Ameryki Łacińskiej zachowają swą tradycyjną niedostępność.

Z wyników ostatnich amerykańskich prób w Bikini, wydawałoby się, że chociaż okręty próbnie odniosły mniej szkody na skutek bomby zdetonowanej w powietrzu, aniżeli spodziewano się, wszystkie okręty w rejonie kilku tysięcy jardów byłyby unieruchomione na skutek wspólnego działania podmuchu, gorąca, blasku i radio-aktywności. Działanie to zniszczyłoby wszelkie niechronione urządzenia i zabiły lub obezwładniły wszelki niezabezpieczony personel—łącznie z załogami dział przeciwlotniczych. Wyniki wybuchu bomby zdetonowanej pod wodą wykazują, że uszkodzenia kadłubów przy tego rodzaju ataku byłyby poważne i daleko idące. A nie można przypuszczać, że próby w Bikini przedstawiają choć w przybliżeniu pełną potęgę ataku atomowego tak jak istnieje ona obecnie lub wkrótce istnieć będzie, gdyż bomby użyte w próbach były tylko tego samego kalibru co bomby użyte przeciwko Japonii rok temu. Od czasu tego zrobiono bezwzględnie duże postępy tak w konstrukcji jak w samej produkcji bomb atomowych. Można więc przyjąć, że jako materiał wybuchowy energia atomowa rzeczywiście może zrewolucjonować przyszłe sposoby prowadzenia i warunki wojny morskiej. W tej chwili trudno jest przepowiedzieć, czy przyniesie to korzyści wielkim potęgom morskim, czy tym państwom dotąd przeważnie uważanym jako potęgi lądowe. Na pierwszy rzut oka wydawałoby się, że potęgi lądowe, posiadające olbrzymie terytoria i szeroko rozproszone miasta i centra przemysłu, osiągnęłyby największe korzyści. Ale możemy również wyobrazić sobie, że potęgi morskie, posiadające lotniskowce zaopatrzone w broń atomową, zdobędą przewagę przy pomocy różnorodnych i daleko sięgających środków ataku.

lines of Australia and South Africa, facing towards the South Pole. Yet even ports such as Sydney, Melbourne, Adelaide, Durban and Cape Town may soon become as vulnerable to atomic bombs carried by rockets or pilotless aircraft as ports and bases situated within the more traditional orbits of naval warfare. Nor is there any reason to suppose that even the western coasts of the United States or Latin America will retain their traditional immunity from attack.

As regards the recent American experiments at Bikini, it would seem that even if less damage was done to the experimental ships by the bomb exploded in the air, than was expected, all ships within several thousands yards would have been put out of action by the combined effect of blast, heat, flash and radio-activity. These together would have wrecked all exposed fittings and killed or incapacitated all exposed personnel including anti-aircraft gun crews. The results of the bomb exploded below the surface of the sea suggest that the underwater damage to hulls by such a form of attack would be widespread and severe. Nor can it be assumed that the Bikini experiments represent anything like the full strength of atomic attack, as it now exists or will exist very soon, since the bombs were only of about the same calibre as those used against Japan a year ago. Since then great strides have doubtless been made, both in the design and actual production of atomic bombs. We can therefore assume that as an explosive, atomic power is indeed likely to revolutionise the future conduct and conditions of naval warfare. As yet, however, it is impossible to forecast whether this will be to the advantage of the traditional sea power states or of those states hitherto mainly regarded as land powers. At first sight it might seem that the land powers, with their huge territories and widely dispersed towns and industrial areas, would reap the main advantage. But we can also visualise the sea powers, possessing aircraft carriers equipped with atomic weapons, gaining great advantages by means of varied and widely dispersed means of attack.



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.

O MARYNARZACH, KTÓRZY NAPEWNO NIE UJRZĄ POLSKI

Wrzesień 1946-go roku przyniósł smutne rozpamiętywanie. Oto siedem lat tułaczki, jaka rozpoczęła się z powodu zdradzieckiego napadu Hitlera na Polskę. Siedem lat ciężkich. Siedem lat tułaczki po „siedmiu morzach“ . . . w drodze do Polski.

Wiara, wiara w sensie nadziei, jest uczuciem najwięcej dającym sił człowiekowi. W najtrudniejszych opresjach, człowiek tylko zawdzięczając nadziei, ma możność przetrwania, nie upadając na duchu i wydobywając ukryte zapasy sił.

Marynarze, którzy dziś jeszcze, w siódmym, tragicznym wrześniu nie zakończonej drogi, dławiąc wielką gorycz w sercu . . . mają jednak jakąś nadzieję. Dojdziemy . . . Dopłyniemy jeszcze do naszej, do wolnej Polski.

Lecz iluż marynarzy już nie powróci.



Fragment pokładu O.R.P. DRAGON z zewnętrznymi skutkami uszkodzeń spowodowanych wybuchem torpedy.

1. *Glance on the deck of DRAGON with a view of exterior damages caused by the explosion of the torpedo.*

Ich pamięci poświęcamy tę stronę. Ginęli Oni na Bałtyku, na Morzu Północnym, na Oceanie Atlantyckim, na Morzu Arktycznym, na Morzu Śródziemnym i wszędzie gdzie tylko polska bandera powiewała, gdzie polskie działa grzmiały . . .

Ginęli idąc na dno morskie razem ze swymi Okrętami. Oddawali życie za wolność swojej ojczyzny i za wolność innych narodów.

Na stronie tej zamieszczamy kilka zdjęć z bojowej epopei pierwszego polskiego krążownika, O.P.R. DRAGON.

Marynarze, którzy na nim zginęli, walczyli o Polskę . . . to jasne. Lecz zginęli przy bezpośrednim oswoadzeniu



Ciała niektórych z pośród poległych na O.R.P. DRAGON. Okrywa je bandera okrętu na którym walczyli i zginęli w boju.

2. *Bodies of some of the men who fell in the O.R.P. DRAGON. They are covered with the naval ensign of their ship.*

SAILORS WHO WILL NEVER SEE THEIR COUNTRY AGAIN.

September, 1946, brings sad reflections. . . . Seven years of hardship which begun after the treacherous attack of Hitler on Poland. . . .

Faith and hope are the feelings which give strength and endurance to human beings and thanks to them, even in the most difficult moments, one could stand all strains and hardships, still keeping high spirits . . .

Sailors who on this seventh tragical September of unfinished wandering have bitter thoughts and feelings still have some hope.

WE SHALL ARRIVE . . . WE SHALL RETURN TO OUR COUNTRY. . . . Not all—alas. . . .

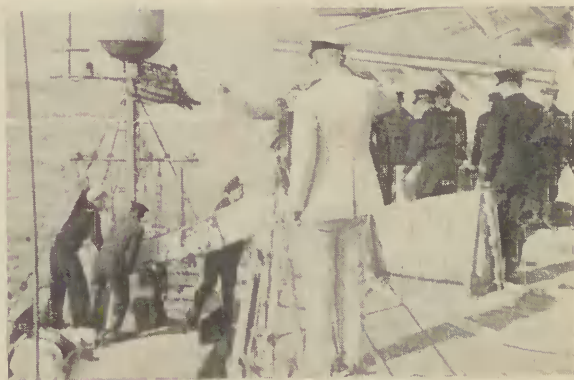
To the memory of those sailors who will never return, this page is dedicated. . . . They fell in the Baltic Sea, the North Sea, the Atlantic Ocean, the Arctic Ocean and the Mediterranean . . . everywhere where the Polish naval ensign flew and the Polish guns were heard. . . .

They are gone with their sunken ships. . . . They gave their lives for the freedom of their country as well as the freedom of other nations. . . .

Here are some pictures from the fighting epos of the Polish Cruiser O.R.P. DRAGON.

Sailors who fell there were fighting for Poland, but at the same time they gave their lives for the other people's freedom. . . . They fell in sight of the French coast—for the liberation of France. . . . The ships' artillery effectively supported action of allied forces fighting on the northern coast of France. . . . A German torpedo cut DRAGON'S work.

Explosion of a torpedo produced such a break in the side of the cruiser that it was only due to superhuman effort of the commanding officer and crew that the ship was not completely lost, though she became unfit for further fight. . . . About 40 members of the crew, officers, petty-officers and men lost their lives. . . .



Oddawanie ciał zabitych na O.R.P. DRAGON, na pokład ścigacza amerykańskiego, który ma przewieźć je dla oddania morzu. („Dragon” stoi na płytkim miejscu).

3. *An American motorboat receives the bodies of those who fell in action on O.R.P. DRAGON to take them for burial at sea.*

Francji . . .

Artylerja „Dragona” efektywnie i skutecznie wspierała z morza akcję wojsk sojusznicznych na brzegach północnej Francji. Niemiecka torpeda spowodowała taką wyrwę w kadłubie krążownika, że tylko nadludzkiem wysiłkiem dowódcy i całej załogi, okręt nie został całkowicie stracony, aczkolwiek stał się niezdolnym do służby bojowej. Około czterdziestu członków załogi, oficerów, podoficerów i marynarzy znalazło na nim śmierć.

SYLWETKI WOJENNE NIEKTÓRYCH STATKÓW

„... the British Navy is full of admiration for the fine spirit displayed by the Polish Captains and crews in their determination not to allow their ships to fall into enemy hands . . .”—A. V. Alexander, First Lord of Admiralty to Gen. Sikorski. (July 31, 1940).



KORDECKI



KROMAŃ



WILNO



KATOWICE



LECHISTAN



MORSKA WOLA



SOBIESKI



BAŁTYK



NAJADZINA



BORYS



MODRZYCA

Skala: 1 cal

Zgodnie z planem dyslokacyjnym Marynarki Handlowej, opracowanym i wprowadzonym w życie przed napadem niemieckim na Polskę w dniu 1-y września 1939 roku, — prawie cała pełnomorska flota handlowa znalazła się w tym dniu poza Bałtykiem. Po zakończeniu kampanji Polskiej dołączyły do niej jeszcze trzy statki, pozostawione, w myśl powyższego planu, na Bałtyku dla zapewnienia Polsce w czasie wojny komunikacji ze Szwecją, oraz dalszych pięć, — które zgodnie z planem, — zgrupowały się w Göteborgu.

Na zasadzie specjalnego porozumienia o współpracy we wspólnym wysiłku wojennym przeciwko Niemcom, zawartego pomiędzy Rządem R. P. i Rządem Wielkiej Brytanii w dniu 12 października 25 listopada 1939 roku, cała polska flota handlowa, znajdująca się poza Bałtykiem, a licząca 42 statki handlowe i 15 statków rybołówstwa morskiego o ogólnym tonażu ponad 125.000

ÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

50 stóp



HEL

KI



LWÓW

K



KRAKÓW

RWIK



KMICIC

ŁAW



LECH

N



STALOWA WOLA

T.R.B., — przyjmuje bezpośredni udział w tym wspólnym wysiłku wojennym. Statki polskie, podobnie jak i sojusznice, zostały odpowiednio uzbrojone i zabezpieczone, głównie dla obrony przeciwko atakom lotnictwa nieprzyjacielskiego. Sylwetki statków Polskiej Marynarki Handlowej uległy więc w czasie wojny znacznym zmianom w stosunku do ich sylwetek pokojowych. Cechą charakterystyczną sylwetek wojennych, jest, jak widzimy, zjawienie się stanowisk przeciwlotniczych, odpowiednio opancerzonych, a także silne opancerzenie mostku kapitańskiego. Niektóre ze statków polskich zyskały sobie specjalny rozgłos nie tylko wśród swoich, lecz i obcych, a w szczególności wśród Brytyjczyków. Do takich należał w pierwszym rzędzie s.s. „KROMAŃ”, który pomimo nieprawdopodobnych trudności i niebezpieczeństw, wyrwał się w dniu 6-ym lipca 1940 roku z

Dokończenie na str. 10

portu Konakry, będącego, po kapitulacji Francji, pod kontrolą niemiecką ; o ucieczce tego statku, pomimo cenzury wojennej, podawano przez radio Brytyjskie, by w ten sposób dać inicjatywę i wskazać na konieczność próbowania ucieczki z portów francuskich pod kontrolą niemiecką innym statkiem sojuszniczym. Na osiem polskich statków, zatrzymanych w portach Afryki Francuskiej, jednemu tylko, a mianowicie, m/s „Oksywie“ ucieczka się nie udała. Zostaje on rozbrojony przez władze miejscowe, które obsadzają go własną załogą i podnoszą na nim banderę francuską. Statek m/s „Oksywie“ wraca pod polską banderę po zajęciu Afryki Francuskiej przez Sprzymierzonych. Statek m/s „SOBIESKI“ pełnił służbę w czasie wojny jako statek transportowy wojska, uczestniczył we wszystkich sojuszniczych operacjach wojenno-morskich i zakończył wojnę z opinią jednego z najszcześniejszych statków w tej wojnie. Na statku umieszczono liczne plakety pamiątkowe od uczestników operacji, zaokrętowanych na m/s „SOBIESKI“, podające szczegóły tych chwil niezapomnianych. Wreszcie, w czasie masowej inwazji kontynentu statek s/s „MODLIN“ (ex O.R.P. „Wilja“) otrzymuje wraz z innymi statkami sojuszniczymi, specjalne zadanie i sam zatapia się, z podniesioną banderą Polską, u wybrzeży Normandii w miejscu wyznaczonym przez Admiralicję Brytyjską w dniu 8 czerwca 1945 roku, dla utworzenia, wraz z innymi zatopionymi statkami, — improwizowanego falochronu dla osłony miejsca lądowania. W czasie wojny z Niemcami statki Polskiej Marynarki Handlowej obsługują wszystkie wojenne szlaki zaopatrzenia, nie wyłączając jednego z dwu najbardziej niebezpiecznych, a mianowicie arktycznego szlaku zaopatrzenia do Murmańska i Archangielska z dostawami wojennymi dla Z.S.R.R.

Drugim również niebezpiecznym szlakiem był szlak zaopatrzeniowy Malty.

Polska Marynarka Handlowa bierze również aktywny udział w bitwie o Atlantyk. Straty jej są bardzo ciężkie i wynoszą, poza Bałtykiem, siedemnaście jednostek, — w tym nowoczesne linowce pasażersko-towarowe m/s „Piłsudski“ i m/s „Chrobry“, — o łącznym tonażu 60.322 T.R.B. Straty te zostały ilościowo pokryte z pewną nadwyżką przez zakup w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych, względnie przez uzyskanie w ramach Lease and Lend Act i od Marynarki Wojennej, — ogółem 16 jednostek o łącznym tonażu 76.058 T.R.B. Statki : s/s „Bałtyk“, s/s „Borysław“ i s/s „Narwik“, których sylwetki wojenne widzimy wśród sylwetek innych statków, zostały właśnie nabyte, wraz z czterema innymi, w czasie wojny w Wielkiej Brytanii.

NOWE ŚRODKI WOJNY NA MORZU

Sposoby prowadzenia akcji na morzu uległy w czasie minionej wojny wielu zmianom. W szczególności nowy rodzaj operacji desantowych morskich narzucił konieczność użycia odmiennych, dostosowanych do tego rodzaju walki, jednostek i środków. Do jednej z najbardziej charakterystycznych „nowości“ w tej dziedzinie zaliczyć można L.S.D. — Landing Ships Dock — którego krótki opis oraz zdjęcia zamieszczamy, korzystając z tego, że fotografie te zostały



Landing Ships Dock (brytyjski) w czasie przyjmowania ładunku samochodów na morzu.

ostatnio zwolnione do opublikowania.

L.S.D. — Landing Ships Dock — zaprojektowano jako jeden z pierwszych okrętów operacji desantowych tej wojny, w celu transportu mniejszych landing crafts (okrętów desantowych) w stanie załadowanym, na odległe od baz tereny operacyjne.

L.S.D. może być użyty dla transportu większej ilości tanków samochodów i t.p. sprzętu, z tym że przeładunek na mniejsze okręty desantowe może odbywać się w morzu.

Okręt ten spełnia również rolę pływającego doku i warsztatów remontowych dla mniejszych uszkodzeń, względnie bardziej uszkodzone jednostki mogą być w nim transportowane do dalej położonych baz remontowych.

L.S.D. nie jest przystosowany do wyładunku sprzętu wprost na plażę, ze względu na swoje zanurzenie. Wyporność własna L.S.D. wynosi około 6.000 ton, w stanie załadowanym około 8.000 ton.



Ogólny widok L.S.D.

Przy spełnianiu roli doku pływającego, okręt ten może przyjąć jednostki o zanurzeniu do 10-ciu stóp.

Szybkość jego wynosi 15 węzłów, rejon działania ponad 5.000 mil. Okręty tego typu brały udział w operacjach lądowania na wybrzeżach Normandii, transportując uszkodzone jednostki z wybrzeża do Anglii.

Jeden z inżynierów okrętowych naszej Marynarki Wojennej, wyspecjalizowany w budowie okrętów desantowych, brał udział w niezmiernie ciekawych próbach przedoperacyjnych L.S.D. i wyraża się o tym typie okrętu z największym uznaniem.



W operacjach desantowych użyte były małe jednostki desantowe morskie, wyposażone w miotacze ognia (podobne jak na czołgach). Oto jedna z nich przy brzegach Francji.

LIST Z TROPIKÓW

List, który zamieszczamy poniżej, otrzymaliśmy od jednego z naszych najbardziej oddanych Czytelników, z sugestją opublikowania go na naszych łamach. Pisany jest on przez marynarza, w sposób żywy i oddaje wrażenia bezpośrednio i realnie, dając przytem obraz fragmentów życia w tropikach. Temat ten niewątpliwie zainteresuje naszych Czytelników.

Redakcja.

W drodze z Beira do Lourenco Marques.
28 marca 1946.

Po dość skomplikowanej wólczędze po całym szeregu portów Afryki Południowej dotarliśmy wreszcie do końca naszej obecnej wędrówki do Beira w Mosambiku. I tu dopiero dostaliśmy naprawdę „dobrą szkołę”. Już po dwudziestu czterech godzinach postoju w tym porcie mieliśmy go dosyć — tak jest tam gorąco.

Trudno byłoby właściwie opisać tamtejsze warunki klimatyczne, bo żaden ze znanych mi elementów meteorologii nie daje wiernego obrazu. Ja osobiście najchętniej zrzuciłbym własną skórę, aby ochłodzić się nieco i pozbyć dokuczliwego swędzenia po ukąszeniach moskitów. Dziwię się jak tu ludzie żyją. Widocznie jednak do wszystkiego można przyzwyczać się, bo 7000 białych jakoś daje sobie radę.

Coprawda, to nasze miejsce postoju w B. było wyjątkowo fatalne. Urządzenia portowe bowiem, wybudowane są na długim molo, wcinającym się w błotniste brzegi zatoki. Po stronie nabrzeża, gdzie stoimy jest głęboka woda, wystarczy jednak przejść szerokość mola, jakieś 25 metrów, by stanąć nad ogromem rozlewiskiem błotnym, ludzaco przypominającym Pinę lub Stochód. Jest to siedlisko malarii i gorących wyziewów błotnych. Złudzenie Polesia byłoby tym większe gdyby nie motyle, ptactwo i kwiaty, mające typowo tropikalny charakter. Stada pelikanów, flamingów, śmiesznych biało-czarnych wron unoszą się nad mangrowcami lub brodzą szukając żeru. Różnokolorowe motyle o skrzydłach świecących jak niebiesko barwiony metal, lub przypominających bogato złożony czarny aksamit, co chwila przelatują nad statkiem. Któregoś dnia przyniosłem do kabiny kilka kwiatów. Żółtych, wielkich jak róże, o płatkach karbowanych, sztywnych i szeleszczących przy dotyku, jak krochmalona kryza. Nieopatrznie postawiłem je pod wentylatorem i za chwilę w całym pokoju, było pełno drobniotkiego złotego pyłu, o zapachu delikatnym, nietłwym do określenia; powiedziałabym podobnym do zapachu jakiegos pudru. Czego się nie było dotknąć w kabynie, wszystko pachniało pyłem kwiatowym: książki, poduszka nawet ołówek.

Kiedy przysglądałem się tym wszystkim dziwom pierwotnej natury, wierzyć mi się nie chciało, że jest ona tak blisko cywilizacji; że styka się z nią poprostu i współżyje z obywatelami największego jej wykuitu. Wystarczy bowiem odwrócić się tylko plecami do mangrowców, by stanąć twarzą w twarz z techniką dwudziestego wieku: nowoczesnymi kranami, stalowymi okrętami i wodo-samolotami — utrzymującymi komunikację z Europą.

Pewnego dnia usiadł właśnie na wodę, niedaleko nas, taki pocztowo-pasażerski Clipper. Rozpędził ptactwo wodne torując sobie drogę, ale gdy zatrzymał swe śmigła, za chwilę pelikany znów siedziały, tym razem nawet na jego skrzydłach. Clipper wyładował pocztę, pasażerów i poleciał dalej. Tyle tylko, że zanim wystartował dwie motorówki musiały mu oczyścić drogę między masą murzyńskich piróg, łodzi i kryp zalegających rozległe wody zatoki. Wszystkie te małe, większe i duże stateczki, spływają z głębi kontynentu Afryki, przywożąc do Beiry ziemne orzeszki, skóry, kość słoniową, tytoń i inne produkty interioru.

Kiedyś Beira była małą faktorią, dużej kompanii handlowej, eksploatującej bogactwa Mosambiku i handlującej negrami. Dziś, wokół rozpadających się budynków faktorii z zakratowanymi oknami i łańcuchami do kucia czarnych, powstało małe, lecz bogate miasteczko handlowe, tonące w zieleni, poprzecinane siecią gładkich asfaltowych ulic, szczytujące się pięknymi nowoczesnymi budowlami i willami.

Te ostatnie są nietylko oryginalne stylem, lecz i siatkami. Od dachu do piwnic pokryte są one gęstą siatką zamykającą dostęp moskitom. Ludzie żyjący wewnątrz wyglądają jak ptaki w klatkach. Wille wybudowane są nad morzem, ciągną się wzdłuż plaży długim szeregiem, tonąc w powodzi pnących kwiatów. W ich ogródkach, za fantastycznych kształtów ogrodzeniem, rosną pierzaste palmy, pachnące mimozą i akacje. Na głębokich cienistych werandach siedzą Portugalczycy, wolno poruszający wachlarzami. Pracują niewiele, natomiast dużo mówią o urlopach, kiedy będą mogli wyjechać w chłodniejsze strony. Zdawałoby się raj.

Załatwiałem tu pewne zlecenie i dzięki temu miałem możliwość poznać jedną z portugalskich rodzin. On, plantator — Ona młoda francuzka i syn mały, paroletni Maria. Siedziałem kiedyś u nich do późna wieczór i między innymi zapytałem jak ludzie dają sobie radę, jak wygląda ich życie. „Życie” — zapytał on. „Jakie życie, interesu, życie rodzinne, czy małżeńskie — naprzykład?” Skolei ja nie zrozumiałem i byłem trochę zaskoczony. U nas rozumie się to wszystko jako pewną całość, tu natomiast jakoś tak dziwnie dzieli. Zapytałem przez ciekawość o te dwa ostatnie. „Rodzinne” podchwyciła ona. Maria chodzi przez cały dzień z murzynką, bo ja nie mogę na takim upale być z synem. On przecież w swoim wieku nie umie inaczej jak biegiem się poruszać. To jest oczywiście wykluczone dla dorosłego europejczyka. Dopiero wieczorem mogłabym mu więcej czasu poświęcić, ale wtedy on śpi. Mąż w dzień pracuje w biurach cukrowni, wieczorem natomiast obejżda plantacje, bo to jedyna pora gdy można przebywać poza cieniem domów. Więcej z dzieckiem przebywam, gdy wyjeżdżam do Transwaalu na najgorętszy tutaj okres. Ale zato męża wtedy niema, bo nie może bez opieki zostawić interesów. Przylatuje tylko sporadycznie, na dzień lub dwa. Tak więc nasza rodzina żyje osobno, każde swoim życiem. Maria, ja i mąż, mimo że mieszkamy pod wspólnym dachem. On potwierdził właściwie słowa żony. Może to wydawać się panu dziwnem, zwrócił się do mnie — ale miesiące w Transwaalu są jedynym dla nas okresem w roku, kiedy żyjemy tak jak ludzie w strefie umiarkowanej. Tam dopiero nabiera jakichś wyraźnych cech nasza rodzina i nasze małżeństwo. Ale niestety trwa to zaledwie kilka dni w roku. Współczuję im. Wyjeżdżać tysiące kilometrów, by przeby parę dni tylko cieszyć się rodziną, czy małżeństwem, to chyba zbyt wysoka cena mieszkania w tych luksusowych klatkach z wonnymi ogrodami Beiry. A wszystkiemu jest winne słońce, które pali niemiłosiernie przez cały dzień, przewracając cały porządek rzeczy. Dzięki pewnemu przypadkowi, posłyszałem również trochę o życiu tutejszej młodzieży. Też jest oryginalne, choć nacechowane raczej wpływem Portugalii niż klimatu. Rodziny portugalskie są naogół bardzo ekskluzywne. Stąd naprzykład młoda dziewczyna nie może sama wybrać się na dancing, czy do kina. Nie może jej również zaprosić jej kolega biurowy, czy znajomy. Do kina też nie może jej wziąć, chyba że z całą rodziną (jej). To znaczy również i rodzeństwem, od najmniejszego do największego. Coprawda potem rodzina siedzi na parterze, a młodzi idą na balkon, ale nikt nie może powiedzieć, że córka była sama z młodym człowiekiem w kinie. Nieprawda.. Bo z rodzicami. (Podobnie jest i w Brazylii.)

Na dancingu, nie wolno poprosić panią do tańca jeśli się nie jest dobrze znanym rodzicom (jej). To znaczy gdzie się pracuje, ile zarabia (b. ważne), jak familia itd. Jeśli się jest „szczęśliwcem” i wszystko to jest znane, można tańczyć. Ale trzy, cztery tańce wystarczą, by być uważanym za starającego się. Jak tu „żyć.” Skutki tego są proste, wśród młodzieży

spotyka się tylko same narzeczone i narzeczonych. Młódziej jest wszędzie jednakowa i wszystkie zwyczaje i rytuały obejdzie.

Moja znajoma z Beiry — urzędniczka naszej agencji, ma na przykład narzeczonego w Lourenco Marques, mają się z zamiar pobrać niedługo. W Beirze natomiast ma drugiego narzeczonego — a substitute — powiada. Inaczej byłabym skazaną na nudę i przebywanie w nieciekawym towarzystwie. Tylko bowiem z narzeczonym ma się trochę swobody w tym kraju — wyjaśnia. Wprawdzie, ten w L.M. prędzej czy później dowie się o „tym” tutejszym (z Beiry do L.M. jedzie się przez Johannesburg pięć dni, stąd plotki długo idą), ale to nic, wyjaśnię mu o co chodzi i napewno zrozumie. Przekonana

bowiem jestem, że robi to samo co ja. No a co myśli ten „tutejszy” — zapytałem. Nie ma żadnych złudzeń. Woli uchodzić za mego narzeczonego, dopóki się naprawdę nie zaręczy — inaczej byłby skazany na wyłącznie męskie towarzystwo.

W tym całym skomplikowanym związku, tylko jej rodzice nie bardzo się orientują i wszystko biorą na serio. Ale to „ich” stosunkowo najmniej obchodzi wobec faktu, że mogą się dobrze bawić i poruszać stosunkowo swobodnie. Tak więc jeden drugiego oszukuje i żyje na cudzy rachunek. Taka jest Portugalia, za nią Mosambik i Beira. Tylko my jesteśmy inni i dziwimy się ich zwyczajom. Ale czy słusznie — tego bym nie potrafił powiedzieć . . .

ODSZKODOWANIA WOJENNE

Na konferencji odszkodowawczej, jaka miała miejsce w sierpniu 1945 w Moskwie, tymczasowy rząd warszawski zgłosił straty poniesione przez Polskę na odcinku morskim, określając ich wysokość na 300 milionów złotych, stanowiących równowartość 60 milionów dolarów. Kwota ta została wówczas przyjęta i uznana jako żądanie Polski do pokrycia tych strat w drodze reperacji.

W związku z konferencją moskiewską rząd warszawski powołał do życia specjalną Komisję Odszkodowań Morskich, której zadaniem było dokładne ujęcie i oszacowanie szkód spowodowanych wojną. Komisja zakończyła swe prace rejestracyjne w grudniu ub.r. i ostatnio został ogłoszony wynik badań, przyczym ogólna suma strat na odcinku morskim została obliczona na zł.301,756.000 — według wartości z 1939 roku.

Porównując obydwie cyfry trudno jest oprzeć się pewnemu zdziwieniu, gdyż różnica pomiędzy pierwszym prowizorycznym i opartym jedynie na przypuszczeniach ujęciem, a dokładnym szacunkiem Komisji wynosi zaledwie 0,59%. Różnica ta jest tak nieznaczna, że albo musi tu zachodzić jakiś nadzwyczajny zbieg okoliczności, albo, co jest znacznie bardziej prawdopodobne, Komisja Odszkodowań Morskich oparła się po prostu na cyfrze już z góry uzgodnionej przez rząd warszawski z rządem Z.S.R.R. Przypuszczenie to jest tymbardziej uzasadnione, że na wspomnianej konferencji w Moskwie nie tylko przyjęto do wiadomości zgłoszone przez Polskę pretensje, ale i postanowiono, że tytułem odszkodowania Polska otrzyma 15% statków i urządzeń z ilości jaka przypadnie Rosji Sowieckiej przy rozdziale majątku po-niemieckiego.

Oczywiście możnaby się spierać czy stosunek 15 : 85 jest słuszny z punktu widzenia strat poniesionych na odcinku morskim przez oba państwa, tymniemniej jednak należy stwierdzić, że zasadniczą zgodę na tego rodzaju załatwienie sprawy odszkodowań dla Polski Z.S.R.R. wywalczył sobie od Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych na Morskiej Konferencji Trzech Mocarstw (Tripartite Merchant Marine Commission) w Berlinie, która odbyła się w czasie od 7 lipca do 2 sierpnia 1945. Na konferencji tej rządy trzech mocarstw postanowiły, że cała po-niemiecka flota handlowa, za wyjątkiem statków przeznaczonych do żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej, które przez Aliancką Komisję Kontrolną zostaną uznane za niezbędne dla niemieckiej pokojowej gospodarki powojennej, zostanie rozdzielona w równych częściach pomiędzy trzy ustanawiające się państwa.

W dalszym ciągu uzgodniono wówczas, że Wielka Brytania i Stany Zjednoczone odstąpią ze swych części odpowiednie działy innym alianckim państwom morskim, które poniosły straty we wspólnej walce przeciw Niemcom, za wyjątkiem Polski, której straty mają być pokryte z części otrzymanej przez Z.S.R.R.

W czasie od 1 września do 7 grudnia, specjalnie wyłoniona Komisja Międzypaliancka opracowała szczegółowy szacunek

istniejącego tonażu niemieckiego w ilości 1,189.000 tonn brutto. Wartość ocenianych statków określono na sumę 20 milionów funtów. Zgodnie ze wskazówkami Alianckiej Komisji Kontrolnej, z podziału zostało wyłączonych około 200 tysięcy ton, jako niezbędnych dla pokojowej gospodarki Niemiec. Pozostała ilość około 900 tysięcy ton zostanie rozdzielona pomiędzy trzy mocarstwa w równych częściach czyli po około 300 tysięcy ton.

Pierwszym państwem, które w wyniku uchwał Morskiej Komisji Trzech Mocarstw (Tripartite Merchant Marine Commission) otrzymało część przypadającego na nie udziału był Z.S.R.R. Z końcem lutego 1946 zostało przekazanych Z.S.R.R. pierwszych 10 statków o łącznym tonażu blisko 40 tysięcy ton, a mianowicie :

s.s. Heidberg	..	1714 ton brutto,	zbudowany w 1943 r.
„ Wadai	..	4707 „	„ „ 1922 „
„ Patria	..	17870 „	„ „ 1938 „
„ Mars	..	2471 „	„ „ 1939 „
„ Hercules	..	2883 „	„ „ 1929 „
„ Heinrich	..	1560 „	„ „ 1936 „
„ Wilhelmshaven	..	1925 „	„ „ 1943 „
„ Marie Fisser	..	1237 „	„ „ 1937 „
„ Inkonturm	..	1925 „	„ „ 1944 „
„ Benue	..	2682 „	„ „ 1944 „

Zgodnie z postanowieniami wspomnianej na wstępie konferencji w Moskwie, Polska powinna z tej ilości otrzymać przysługujące jej 15%, co stanowiłoby bądź co bądź około 6000 ton brutto, a zatem 2 lub 3 z wymienionych statków. Jest chyba zbytecznym dodawać w jak wysokim stopniu tonaż ten przydałby się Polsce w chwili obecnej, zwłaszcza jeśli się uwzględni, że cały dzisiejszy tonaż polski (po sprzedaniu s.s. „Kościuszko” i s.s. „Pułaski” i ubytku tonażu po 6. lipca 1945 r.) wynosi niecałe 110.000 ton. Tymczasem o wykonaniu umowy moskiewskiej jakoś narazie nie słychać i zachodzi uzasadnione przypuszczenie, że Z.S.R.R. zrobi to dopiero wtedy, kiedy otrzyma cały, przypadający jej udział i będzie miał z czego wybierać. Statki, które otrzymał w lutym są widocznie wdg. Z.S.R.R. zbyt dobre aby dzielić się nimi z Polską. Rząd warszawski nie interweniował w tej sprawie w Moskwie i najwidoczniej nie chce komplikować sytuacji, pominał nawet milczeniem sam fakt otrzymania przez Z.S.R.R. pierwszej raty reperacyjnej. Również jak dotąd przeszło bez echa, że Z.S.R.R. na poczet reperacji na odcinku morskim wywozi z Niemiec całe urządzenia stoczni i inne materiały. Naprzykład, wyszedł z Bremy sowiecki statek „Aleksander Puszkina” (2332 ton), wiozący do Rosji ładunek w postaci kompletnego wyposażenia stoczni niemieckiej, która produkowała masowo okręty podwodne. Ładunek ten (z górą 1800 ton) zostaje, według oficjalnych oświadczeń, zaliczony na poczet reperacji. —

ANDRZEJ OLBRYCH.

POLSKIE POSTULATY W DZIEDZINIE

EKONOMICZNO-MORSKIEJ

W okresie, gdy w Paryżu obraduje konferencja pokojowa i gdy, jak należy się spodziewać, Europa zaczyna wracać do normalnych warunków i do normalnej pracy pokojowej, — wydaje się celowym przypomnienie polskich postulatów gospodarczo-morskich ustalonych w czasie wojny w Londynie na okres powojenny przez Rząd R.P.

Postulaty te zostały oparte na opracowaniach i wynikach szeregu dyskusyj w Radzie Morskiej, organie doradczym, funkcjonującym w czasie wojny przy Ministrze Przemysłu, Handlu i Żeglugi, w założeniu, że przedwojenny obszar Polski zostanie powiększony przez włączenie Prus Wschodnich oraz dawnych ziem polskich na zachód od granicy Rzeczypospolitej z roku 1939.

Postulaty te, w streszczeniu, przedstawiają się jak następuje :

I. *Postulat zasadniczy* : Przywrócenie Bałtykowi charakteru morza otwartego, przez pozabawienie Niemiec wszelkiej kontroli nad wyjściami z tego morza.

II. *Postulaty gospodarczo-morskie* :

A. *Zapewnienie Polsce odpowiedniej floty handlowej przez* :

1. Doprowadzenie tonażu polskiej floty handlowej do niezbędnej dla Polski, ze względów gospodarczych, wysokości wyrażającej się cyfrą ok. 850.000 TRB, w założeniu, że ok. 50% zamorskich obrotów Polski odbywać się będzie pod polską banderą ; specjalny nacisk powinien być przy tym położony na statki linii regularnych.

2. Doprowadzenie do zaopatrzenia portów polskich w sieć komunikacji regularnej już od samego początku kształtowania się po wojnie szlaków zaopatrzeniowych Europy a to w celu umożliwienia tym portom wyzyskania przejściowego okresu nieustabilizowanych stosunków w światowym handlu morskim dla skanalizowania obrotów towarowych ich naturalnego zaplecza, jakim są rynki środkowo-europejskie, i niedopuszczenia aby drogą starych nawyków zwały się one ponownie z portami niemieckimi. Z tego powodu jest rzeczą szczególnie istotną, aby zwiększenie naszego tonażu do potrzebnej wysokości było dokonane w możliwie najkrótszym czasie po zakończeniu wojny i dlatego też należy starać się uzyskać go w pierwszym rzędzie w formie gotowej, częściowo z podziału floty niemieckiej oraz z nadprodukcji tonażu Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii.

3. Zabezpieczenie polskiej marynarce handlowej, podobnie do flot innych krajów, należytego udziału w regularnych przewozach międzynarodowych. Dla uniknięcia w tym zakresie kolizji z interesami żeglugowymi państw sojuszniczych, po-

winno to być dokonane przede wszystkim kosztem Niemiec w formie umownego zagwarantowania polskim liniom regularnym części przedwojennego udziału bandery niemieckiej w obrotach jej własnych portów oraz portów obcych, traktując to jako część niemieckich świadczeń reparacyjnych.

B. *Usprawnienie połączeń komunikacyjnych portów polskich z zapleczem środkowo-europejskim przez* :

1. Przeprowadzenie w najkrótszym czasie przez tereny w dorzeczu górnej Odry, po ich włączeniu do Rzeczypospolitej, jak najkrótszych połączeń kolejowych i kanałowych pomiędzy portami Gdynia-Gdańsk a Czechami właściwymi i Zagłębiem Śląsko-Morawskim.

2. Przeprowadzenie kanału Opole-dolina Prosnys-Konin, co po wykończeniu kanału Odra-Dunaj, da połączenie portów Gdynia-Gdańsk z całym basenem naddunajskim.

3. Ustalenie potrzeb w zakresie taboru rzeczniczego i zapewnienie Polsce możliwości uzyskania go od Niemiec tytułem odszkodowań.

4. Konieczność jaknajszybszego przedsięwzięcia wszelkich kroków, celem odszukania i wywindykowania jednostek polskiej marynarki handlowej i rybołówstwa morskiego, które dostały się w ręce niemieckie na skutek zajęcia przez Niemcy terenów Rzeczypospolitej oraz innych krajów europejskich, a które znajdują się bądź w portach niemieckich okupowanych przez sojuszników, bądź też w innych portach europejskich.

5. Reparacje ze strony Niemiec w zakresie tonażu handlowego winny być tak obliczone, by jaknajbardziej zbliżyły tonaż polskiej marynarki handlowej do 850.000 TRB., t.j. do cyfry ustalonej w oparciu o rzeczywiste potrzeby życia gospodarczego Polski w założeniu, że 50% naszej wymiany towarowej odbywać się będzie pod polską banderą ; niemieckie reparacje w zakresie tonażu handlowego winny obejmować jednostki najbardziej odpowiadające projektowanemu planowi rozbudowy polskiej marynarki handlowej w okresie powojennym, opartemu na obsłudze przewidywanych powojennych regularnych połączeń morskich Polski oraz przewidywanemu zatrudnieniu statków typu trampowego.

6. Konieczność, niezależnie od powyższego, niezwłocznego przystąpienia do budowy tonażu specjalnego, celem zastąpienia strat w tym zakresie poniesionych w czasie działań wojennych, a w szczególności do budowy ściśle dostosowanych do potrzeb statków typu pasażersko-towarowego, niezbędnych dla utrzymania po wojnie regularnych linii transatlantyckich oraz linii regularnej pasażersko-towarowej łączącej Polskę z Wielką Brytanią.

S. A. INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

109, EATON SQUARE,

LONDON, S. W. 1

Telephone: SLOane 2241/2

Tel. Address, SAIT Knightsbr:dge

- 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.

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

Na ostatniej konferencji Ministrów Spraw Zagranicznych w Paryżu postanowiono, że przysła Marynarka Wojenna Italii będzie się składać z 44 jednostek zasadniczych, lecz w żadnym wypadku w jej skład nie może wchodzić żaden z nowszych i większych pancerników. Według decyzji Ministrów Spraw Zagranicznych Italia będzie miała prawo posiadać w szczególności dwa pancerniki, cztery kontrtorpedowce i sześćnastka torpedowców. Specjalna Komisja, złożona z fachowców-techników Marynarki Wojennej, obraduje obecnie celem ustalenia jakie okręty, uprzednio wchodzące w skład Marynarki Wojennej Italii, mają być przydzielone, jako kompensata, — Jugosławii i Grecji. Komisja ta ma również zdecydować co do losu jednostek, które, po zaspokojeniu Grecji i Jugosławii, pozostaną jako nadliczbowe.

Prasa Brytyjska podaje, że w Puget Sound, w Stanach Zjednoczonych (Stan Washington), przeprowadzane są próby z nowym systemem napędu statków, który może okazać się rewolucyjnym. Jedną z jednostek desantowych została zaopatrzona mianowicie w nietosowane dotąd śruby cykloidalne Kirstena, zamiast śrub normalnych. Śruby cykloidalne Kirstena posiadają średnicę 7 stóp i składają się z sześciu skrzydeł. Wał, na którym są osadzone wspomniane skrzydła śrub, jak twierdzi konstruktor, jest napędzany w ten sposób, że z mostku kapitańskiego ma się całkowitą kontrolę ruchów statku. Statki zaopatrzone w napęd cykloidalny mogą się poruszać nie tylko w przód i w tył, lecz również w bok, bez żadnych dodatkowych manewrów, co ma znaczenie ułatwiać cumowanie statków, tymbarndziej, że pomoc holowników jest zupełnie zbędna. Prócz tego napęd cykloidalny czyni zbytecznymi stery, zastępując je bowiem zmiana nasilenia parcia poszczególnych skrzydeł śruby cykloidalnej.

Według informacji prasowych pierwszą regularną linię żeglowną od chwili wybuchu drugiej wojny światowej do portów niemieckich uruchamiają Stany Zjednoczone. Linię tę będą obsługiwały statki „The United States Lines”. Pierwszy z tych statków „Chargers”, stosownie do oświadczenia Generała C. H. Kells, Dyrektora Urzędu Portowego w Bostonie, ma być skierowany do Bremy, zachodząc po drodze do Le Havre.

Cunard-White Star Line buduje obecnie na stoczni John Brown w Clydebank statek liniowy pasażersko-towarowy, 14.000 ton. Statek ten jest statkiem siostrzanym drugiego statku Cunard White-Star Line, przewidzianego w powojennym planie rozbudowy floty tego towarzystwa. Zamówienie na ten drugi statek otrzymała stocznia Harland and Wolff w Belfaście. Ostatnim statkiem wybudowanym dla Cunard White Star Line przez stocznię John Brown był linowiec pasażerski Queen Elisabeth.

Przed ostatnią wojną Wielka Brytania nie posiadała w ogóle pełnomorskich holowników. Obecnie rozporządza flotą holowników pełnomorskich nie ustępującą żadnej innej na świecie. Należy się spodziewać, że flota ta przejmie większość dalekodusznych oceanicznych prac holowniczych. Trzy 570-cio tonowe holowniki, należące do Overseas Towing and Salvage Co. w Londynie, wykonały już najdłuższe w historii pełnomorskie holowanie bez przerwy — z Kanady do Le Havre. Holowały one mianowicie wielkie dragi; szybkość średnia wyniosła 3 i pół węzła; holowanie trwało 88 dni w warunkach wyjątkowo niekorzystnych na Atlantyku. Najtrudniejsze chwile przeżyto w odległości 500 mil od wybrzeży Francji. W holowaniu tym uczestniczyli holowniki s.t. „Salvonia”, s.t. „Dexterus” i s.t. „Turmoil”.

Liczba statków w portach Gdyni i Gdańska w maju 1946 wyniosła 493 statki o ogólnej pojemności 461.152 NRT na wejściu oraz 477 statków o ogólnej pojemności 448.339 NRT na wyjściu. W maju po raz pierwszy po zakończeniu działań wojennych zaszły do portów Gdynia/Gdańsk statki francuskie. Od stycznia 1946 roku począwszy, ogólna liczba statków, które zaszły do powyższych portów, wyniosła 3.186 statki o ogólnej pojemności 3.833.793 NRT. W maju przez port Gdyni przyjechało 368 pasażerów przeważnie ze Szwecji i Belgii, przez port Gdański

zaś — 4.582 pasażerów, przeważnie żołnierze i wysiedleńcy z Wielkiej Brytanii. Oporty towarowe Gdyni i Gdańska wyniosły w maju, łącznie w obu portach, 776.000 ton, co stanowi wzrost o 125.000 ton w stosunku do kwietnia r.b. W imporcie 66% stanowią towary dostarczane przez UNRRA, a 34% — towary w obrocie clearingowym. W eksporcie, poza węglem i koksem, wywieziono 592 tony cynku, 600 ton ołowiu oraz 441 ton artykułów chemicznych. W maju UNRRA dostarczyła przez porty Gdynia/Gdańsk rekordową liczbę 4.000 koni i 3.000 krów. Od początku bieżącego roku oba porty wyładowały 28.000 koni i 5.900 sztuk bydła.

W czerwcu ogólny obrót towarowy w obu portach wyniósł 837.714 ton, z czego na import przypada 334.970 ton, na eksport zaś 504.743 ton. W imporcie nastąpiła w porównaniu z miesiącem poprzednim, zwiększa 28%, natomiast eksport wykazuje zmniejszenie wskutek spadku wywozu węgla i koksu. W cyfrach importu przybyło 240.734 ton w ramach dostaw UNRRA i 99.236 innych towarów w normalnym obrocie clearingowym. W eksporcie najważniejsze pozycje stanowią: 362.502 ton węgla eksportowego, 28.873 tony węgla bunkrowego oraz 71.833 tony koksu. Statków weszło 499 o ogólnej pojemności 509.126 NRT, wyszło zaś 482 o ogólnej pojemności 493.573 NRT. Ruch ten wykazuje 10% zwyki tonażu w porównaniu z majem r.b. Poza reprezentowanymi dotychczas banderami w porcie gdyniskim ukazała się po raz pierwszy bandera irlandzka.

Prasa Brytyjska podaje, że najnowszy brytyjski pancernik H.M.S. Vanguard, 42.500 ton, odbywał na północnych wodach Wielkiej Brytanii, w ciągu miesiąca, szereg prób, które wypadły całkowicie pomyślnie. H.M.S. Vanguard został wybudowany na stoczni John Brown w Clydebank. Przy jego budowie uwzględniano głównie uzbrojenie przeciwlotnicze. Posiada on mianowicie, oprócz uzbrojenia zasadniczego złożonego z ośmiu dział 15- to calowych, sześćnastka armat 5,25 calowych, umieszczonych po dwie w wieżach pancernych. Armaty te mogą prowadzić ogień zarówno pod małymi, jak i wielkimi kątami obstrzału. H.M.S. Vanguard był pomyślany jako jednostka, mająca towarzyszyć lotnikowcom w ich zadaniach i stanowić ich obronę przeciwlotniczą. Uzbrojenie przeciwlotnicze H.M.S. Vanguard uzupełnia najbardziej nowoczesny system radarowy i kontroli ognia. Sądzą, iż przeciwlotniczy ogień tego pancernika będzie równie skuteczny przeciwko celom widocznym i niewidocznym.

Ostatnio na Tamizie rozpoczął pracę statek węglowy s.s. Chessington, należący do Wandsworth and District Gas Company. Jest to największy, jak dotąd, statek z przechodzącymi pod mostami. Jest on w stanie przewieźć każdorazowo do Londynu z kopalni w Durham 2.700 ton węgla. Długość jego sięga 260 stóp. W czasie przechodzenia pod mostami, komin, zaopatrzone w normalną przeciwwagę, kładzie się na pokład, maszty zaś zbudowane w specjalny sposób z rur, zniżają się stosownie do potrzeby, przez wsuwanie się rur jedna w drugą. Dno ładowni, pod którym znajdują się tanki balastowe, tworzy spadek ku osi statku, skutkiem czego ładunek automatycznie zsuwa się w tym kierunku ułatwiająco znacznie wyładunek. Specjalną uwagę zwrócono na pomieszczenia załogowe rozmieszczone na rufie statku.

Według ostatnich danych Lloyd's Register of Shipping na stoczniach włoskich jest obecnie w budowie około 156.000 ton statków handlowych, przyczem nowe zamówienia ciągle napływają. Stosownie do oceny zainteresowanych sfer brytyjskich, Szwecja jest obecnie największym na kontynencie producentem tonażu handlowego, drugie zaś miejsce zajmują Włochy. Stocznie włoskie zajmują również drugie miejsce, pośrednio po stoczniach brytyjskich, jeśli chodzi o tonaż będących w budowie tankowców. Stocznie w Wielkiej Brytanii i wytwórnie maszyn okrętowych mają zapewnioną pracę, przy pełnym wykorzystaniu swoich możliwości, — na najbliższe dwa lata. Dalsza przyszłość przedstawia się mniej pomyślnie.

W dniu 1-maj lipca 1946 roku o godzinie 9 rano czasu lokalnego spowodowano wybuch czwartej

w historii świata bomby atomowej ponad flotą okrętów wojennych i statków handlowych, zgromadzonych w tym celu w atolu Bikini, na środku Pacyfiku. Użyta bomba atomowa, co do swej siły niszczącej, była silniejsza od użytej w czasie prób w pustyni w Nowym Meksyku, lecz słabsza od zastosowanej w czasie wojny dla zniszczenia Nagasaki. Celem dla bomby w atolu Bikini był okręt Nevada. Bomba wybuchła jednak w bok od tego celu. Podmuch zmiażdżył natomiast wszystkie samoloty z pokładu, — zakotwiczonego najbliższej okrętu Nevada i bliżej miejsca wybuchu bomby — lotniskowca Independence, wywołując pożary na tym lotniskowcu i innych w pobliżu leżących jednostkach. Ogółem mniejsze lub większe uszkodzenia odniosło 59 na 73 zgromadzonych w atolu Bikini jednostek. Pięć z nich uległo zatopieniu lub bardzo poważnemu uszkodzeniu, dziewięć — odniosło ciężkie uszkodzenia, dalsze pięć — uszkodzenia lżejsze, dziewięć następnych — uszkodzenia powierzchowne, a pozostałe 31 jednostek — uszkodzenia mechaniczne. Po dokładnym zbadaniu poddanych próbom jednostek, stwierdzono, że pancernik Nevada odniosł jedynie uszkodzenia powierzchniowe, sprowadzające się do zniszczeń, na skutek podmuchu, górnej części nadbudówek oraz urządzeń radarowych i innych. Znacznie silniej ucierpiał lotniskowiec Independence. Pokład tej jednostki został zupełnie sfaldowany, a pożar wzniesiony przez wybuch bomby na tym lotniskowcu zniszczył wszystkie konstrukcje i urządzenia wewnętrzne. Doprowadzenie do stanu używalności tego lotniskowca wymagałoby, według oceny fachowców Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, co najmniej 9 miesięcy pracy w normalnej stoczni tej Marynarki. Okręt podwodny Skate, zakotwiczony na powierzchni wody bezpośrednio za pancernikiem Nevada, był tak poważnie uszkodzony, iż wkrótce zatonął. Wszystkie jego nadbudówki zostały całkowicie zniszczone. Za Skate leżący kontrtorpedowiec Lamson, — ton przewrócił się na bok i wkrótce pomyślano. Lotniskowiec Saratoga i ex-niemiecki krążownik Prince Eugen, które leżały o niule od miejsca wybuchu bomby, nie ucierpiały zbyt mocno od wybuchu. Równie mało ucierpiały: pancernik New York, krążownik Salt Lake City oraz pancerniki Pennsylvania i Arkansas, — zakotwiczone zaledwie pół mili od miejsca wybuchu bomby. Ciężki krążownik Pensacola, który znalazł się 440 jardów od miejsca wybuchu — odniosł uszkodzenia w nadbudówkach. Według opinii Admirała Blandy, który miał sobie powierzone zorganizowanie i przeprowadzenie prób — prawie niektóre z członków załogi okrętów poddanych próbkom, — chyba, że byłyby specjalnie zabezpieczone, — nie uszłoby ofiarą śmierci, jeśli nie natychmiastowej, to wywołanej zaojczym działaniem promieni gamma. W dniu 24-ym lipca 1946 roku spowodowano wybuch piątej w historii świata, a drugiej w atolu Bikini, bomby atomowej, tym razem pod powierzchnią wody, przy takim samym, jak przy poprzedniej próbie, — rozmieszczeniu jednostek pływających, które nie zatonęły na skutek wybuchu poprzedniej, czwartej bomby atomowej. Wybuch podwodny bomby atomowej na połowie drogi pomiędzy lotniskowcem Saratoga i pancernikiem Arkansas, oddalonymi 1.000 jardów od siebie, — spowodował natychmiastowe zatoniecie siedmiu wielkich jednostek pływających z pośród tych, które pozostały po próbie poprzedniej, a między nimi pancernika Arkansas i lotniskowca Saratoga. Nadto wybuch ten uszkodził poważnie część podwodną szeregu okrętów i statków zgromadzonych w atolu Bikini, a w szczególności: pojątkowego pancernika Nagato, który wykazywał silny przechył boczny, pancernika Nevada, który po próbie również pochylił się na bok, pancernika New York, który wyszedł z próby z przechylem na rufę, pancernika Pennsylvania — z przechylem na dziób, kontrtorpedowca Talbot i transportowca Mayrant, — które po wybuchu stały pochylone. Szczegółowe wyniki obu prób nie są jeszcze znane. Wyniki te były rejestrowane przez szereg różnorodnych aparatów i urządzeń rozmieszczonych zarówno pod wodą, jak i nad jej powierzchnią, na wybrzeżu otaczających wysp oraz w kierowanych na odległość samolotach, które przelatywały nad celem natychmiast po wybuchu obu bomb. Działanie na żywe stworzenia, zarówno samego wybuchu, jak i promieni radioaktywnych gamma, badano obserwując skutki na przeszło 4.000 zwierząt (szczury, świny, kozy), które były rozmieszczone na jednostkach pływających w pomieszczeniach załogi i w miejscach obsługi

tych jednostek oraz ich uzbrojenia. Admirał Blandy stwierdza, że siła niszycielska wybuchu podwodnego bomby atomowej była czterokrotnie większa od wybuchu nad powierzchnią wody. Opinie fachowców co do przyszłości marynarki wojennej w świetle wyników przeprowadzonych prób z bombą atomową nie są jeszcze dość sprzeciwiane. Wypowiadane są zdania, że dla kontroli mórz niezbędne będą zawsze, nawet pomimo bomby atomowej jednostki wojenne, chodzi więc jedynie o to, by je jaknajlepiej przystosować do nowego, groźącego im niebezpieczeństwa. Według opinii fachowców wydaje się, że przyszłe floty wojenne powinny się składać raczej z mniejszych, lecz zato bardzo szybkich jednostek, przy niewielkiej liczbie lotników i pancerników; nadto w konstrukcji tych jednostek winno być stosowane, praktycznie biorąc, wyłącznie tylko spawanie, zwłaszcza jeśli chodzi o kadłuby okrętów. Główną obroną flot wojennych przeciwko bombie atomowej ma być ich wielka siła ognia, ruchliwość jednostek i ich rozproszenie. Wypowiadany jest jednak również pogląd, że bomba atomowa w ogóle nie będzie mogła być zastawiana w operacjach wojenno-morskich, gdyż wybuch takiej bomby nad powierzchnią morza, lub pod wodą, uczyni na wiele miesięcy niedostępnymi, zarówno dla wrogich, jak i własnych okrętów, całe wielkie połacie mórz, a że względu na prądy wodne oraz przypływy i odpływy — może nawet powodować niebezpieczeństwo w portach i na wybrzeżach, przyległych do jej miejsca wybuchu.

Prasa codzienna podaje, że pomimo znanych wyników prób przeprowadzonych z bombą atomową w atolu Bikini, został utworzony przez Admiralicję Brytyjską ćwiczebny dywizjon pancerników złożony z trzech okrętów, a mianowicie: H.M.S. Nelson, Howe i Anson pod dowództwem Kontr-Admirała Hickling, który podniósł swą flagę na H.M.S. Nelson. Decyzja ta jest uzasadniana koniecznością utrzymywania tych nowoczesnych okrętów w stanie stałej przydatności bojowej, bez potrzeby ponoszenia wydatków na pełny skład ich załóg, uzupełnianych uwagami, którzy będą się ćwiczyć zarazem w nawigacji, służbie marynarskiej, obsłudze dział, torped i.t.p.

Do portu Valetta na Malcie zawinęły trawlerzy wchodzące w skład marynarki wojennej Z.S.R.R. w liczbie dziewięciu pod dowództwem Kontr-Admirała Markowa. Są to dawne jednostki niemieckie przeprowadzane z Bałtyku na Morze Czarne, gdzie mają pełnić służbę.

Według londyńskiej prasy codziennej w najbliższym czasie stocznie brytyjskie mają rozpocząć budowę statków zarówno pasażerskich, jak i towarowych, do 10.000 ton włącznie, z specjalnego stopu aluminium, wynalezionej w czasie wojny. Stop ten, znacznie lżejszy od stali, odznacza się wielką wytrzymałością i trwałością, nie ulegając korozji. Statki budowane z tego materiału będą szybsze i lżejsze, a więc i pojemniejsze od dotychczasowych, nadto zaś mają wymagać rzadszego dokowania. Stop ten ma być również stosowany do budowy małych jednostek wojennych, do kontrolepów włącznie. Nowowynaleziony stop aluminium wazy załedwie jedną piątą ciężaru stali, co pozwoli na przewożenie identycznym statkiem odpowiednio większej ilości towaru. Będą one łatwiejsze w manewrowaniu, a trafione w część podwodną, — dłużej będą się utrzymywały na powierzchni.

Stocznie Brytyjskie są obecnie w posiadaniu zamówień na około £200.000.000, z czego zamówienia eksportowe stanowią około £45.000.000. Dostawy dla Norwegii określa się na około 200.000 ton, dla Portugalii — na około 137.000 ton, dla Francji — na około 100.000 ton, dla innych krajów, a mianowicie: Argentyny, Belgii, Brazylii, Chile, Danji, Holandji, Islandji i Szwecji — razem — na około 600.000 ton. Zamówienia eksportowe stanowią więc ogółem przeszło milion ton, z trzech milionów ton statków handlowych budowanych obecnie na stoczniach brytyjskich. Zamówienia te zapewniają pełne zatrudnienie stoczniom brytyjskim na najbliższe dwa lata. W końcu bieżącego roku w budowie będzie około 2.000.000 ton, a roku następnym dalsze milion ton.

Usuniecie z rynku światowego flot handlowych Niemiec, Japonii i Włoch zwiększa znacznie możliwości zarobkowe handlowej floty brytyjskiej, której dochody, według zdania fachowej prasy londyńskiej, są tak znaczne, że pozwolą zapewne pokryć obecny deficyt bilansu handlowego Wielkiej Brytanii, szacowany na £.300.000.000. Ekspersi Chamber of Shipping przewidują mianowicie czysty zysk z eksploatacji

statków dalekomorskich w bieżącym roku na około £.200.000.000. Zysk ten ma jednak stałą tendencję zwyżkową i niektórzy fachowcy twierdzą, że zysk w roku przyszłym będzie się kształtował na poziomie z roku 1920, który dotychczas był uważany za rekordowy, i wyniesie około £340.000.000.

Kompetentne władze Brytyjskie i Amerykańskie przeprowadziły ostatnio próby, z pomyślnym wynikiem, z szalupa ratunkowa nowego typu, która jest tak skonstruowana, że nie tonie, nie przewraca się i automatycznie opróżnia się z wody. Konstruktorem tej szalupy jest Mr. H. A. Gaskin z Londynu. Długość szalupy wynosi 45 stóp, a szerokość 10 stóp. Jest ona jakgdyby połączeniem dwu szalup, zwroconych dnami ku sobie, tak, że w każdym wypadku jedna z nich musi się znaleźć nad powierzchnią wody, gdy w drugiej, zanurzonej pod wodą, tworzy się poduszka z powietrza, uniemożliwiająca wyrzucenie się szalupy. Silnik Diesla i działa w każdej pozycji, a jednokierunkowe wentyle zapewniają usuwanie wody z szalupy. Szalupa może pomieścić 80 pasażerów oraz załogę szalupy a także zapasy wody i jedzenia na sześć miesięcy. Szalupa jest znana pod nazwą „Reliance”.

W dniu 2-m sierpnia do Portsmouth przybył największy pancernik Francuski Richelieu (35.000 ton) z dodatkową załogą złożoną z 780 marynarzy i oficerów dla obsadzenia wypożyczonego na przeciąg pięciu lat przez Admiralicję Brytyjską Wojennej Marynarki Francuskiej — lotnikowca Colossus. Pancernik Richelieu został wykończony w 1939 roku. Długość jego wynosi 792 stopy, a szerokość 31 węzłów. Jego główne uzbrojenie składa się z ośmiu dział 15-to calowych. Lotnikowiec Colossus został spuszczonej na wodę we wrześniu 1943 roku; jest to lotnikowiec lekkiego typu mogący pomieścić 33 samoloty. Colossus powrócił niedawno z Dalekiego Wschodu. Uroczyste objęcie okrętu przez załogę francuską i podniesienie na nim bandery Francuskiej odbyło się w Portsmouth w dniu 6-ym sierpnia r.b.

Dawny liniowiec pasażerski Europa, chluba Niemieckiej Marynarki Handlowej, przy podziale tonażu handlowego Niemiec, dostał się Francji. W tych dniach odbyło się uroczyste podniesienie na nim bandery Francuskiej z jednoczesnym przemianowaniem jego nazwy na „Liberte”.

Brytyjska prasa fachowa podaje, że dawny jacht luksusowy Hitlera — „Grille”, ofiarowany mu przez naród niemiecki, a znajdujący się obecnie w posiadaniu Admiralicji Brytyjskiej, — ma być wystawiony na sprzedaż. Koszt jego budowy i urządzenia miał wynieść około 2.000.000 funtów. Statek ten był zbudowany w Hamburgu i spuszczonej na wodę w grudniu 1934 roku. Posiada on, prócz licznych kabin, specjalne salony konferencyjne, bibliotekę i.t.p. W czasie wojny był on używany przez Niemiecką Marynarkę Wojenną jako stajacz min, krążownik do atakowania statków handlowych a wreszcie jako baza operacyjna dla okrętów podwodnych. Z jachtu Grille admirał Doenitz nadał radio o śmierci Hitlera.

Według prasy Brytyjskiej Szwecja wykarcza obecnie dwa swoje najbardziej nowoczesne krążowniki: „Gota Lejon” i „Tre Kronor”. Wyporność każdego z nich wynosi 7.500 ton, długość — 590 stóp, a załoga ma składać się z 580 marynarzy i oficerów. Ostateczne podpisanie umowy na budowę tych dwu jednostek nastąpiło dopiero w lutym 1943 roku, gdyż początkowe plany okrętów zostały gruntownie przerobione w 1942 roku. Będą to jednostki o bardzo wielkiej szybkości i rewolucyjnym rozwiązaniu głównego uzbrojenia. Uzbrojenie to składa się z siedmiu armat 5,9 calowych, rozmieszczonych w trzech wieżach: jedna na dziobie — z trzema armatami i dwie na rufie, z dwiema armatami każda. Obsługa tych wież, jak również dział i amunicji do nich — jest całkowicie automatyczna, kierowana z centrali, mieszczącej się pod pokładem poniżej mostka kapitańskiego. Rozwiązanie to pozwala podnieść szybkostrzelność do 15 a nawet do 17 strzałów na minutę, w porównaniu do 12-tu strzałów na minutę, jaką osiągają sześciocalówki na okrętach Brytyjskiej Royal Navy.

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>Słownictwo Warsztatowe Angielsko-Polskie w Ujęciu Rysunkowym</i>	3/6
Chudzyński J. :	
<i>Ryby Morskie na Rynku Angielskim</i>	3/6
Dr. W. Gorjaczkowski :	
<i>Gospodarki Sad Handlowy</i>	6/0
Inż. M. Mcd. Jałowicki :	
<i>Szczegółowa Uprawa Roślin Gospodarskich</i>	9/6
Inż. S. Jazwiński :	
<i>Technologia Stopów Żelaza</i>	16/0
A. Ledóchowski :	
<i>Dewiacja Kompas</i>	6/0
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>Rybołówstwo 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.

W tych dniach została ponownie otwarta i oddana do użytku największa na świecie śluza w Ijmuiden, zniszczona w czasie cofania się wojsk niemieckich pod naporem Sprzymierzonych. Leży ona przy wejściu do kanału prowadzącego do Morza Północnego i łączącego port w Amsterdamie najkrótszą drogą z morzem. Wspomniany kanał został zbudowany w 1865-76 roku; długość jego wynosi 15 mil.

W sierpniu 1946 roku Polski statek szkolny, fregata „Dar Pomorza,” w swej pierwszej po zakończeniu działań wojennych podróży ćwiczebnej, zawinął na redę portu w Southampton. Historia wojenna statku szkolnego „Dar Pomorza” przedstawia się jak następuje: W wykonaniu planu dylokacyjnego Polskiej Marynarki Hand-

lowej, opracowanego w roku 1939 na wypadek wybuchu wojny, „Dar Pomorza” wyszedł w sierpniu tegoż roku w podróż ćwiczebną po Bałtyku, zachodząc do portów Państw Bałtyckich. W dniu 24-go sierpnia 1939 roku otrzymał on, będąc w morzu, radiowe polecenie zejścia do Oxelosund. Po wybuchu wojny przechodzi do portu Stockholm, gdzie zostaje zakonserwowany na czas trwania działań wojennych, pod opieką kadrowej załogi konserwacyjnej z radiografistą Kwiatkowskim i bosmanem Leszczyńskim, a po jego śmierci, bosmanem Grzelakiem na czele i pod zwierzchnim nadzorem tamtejszego Poselstwa R. P. Wspomniana wyżej załoga konserwacyjna obejmuje również pieczę nad motorówką straży granicznej „Batory,” która przybywa do Szwecji z obrońcami Helu po jego kapitulacji a następnie także i nad żaglowcem ćwiczebnym

„Mariusz Zaruski,” zamówionym przed wojną w Szwecji, a wykupionym w 1944 roku przez Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi, przebywające czasowo w Londynie. Stan fregaty, oglądanej ostatnio w Southampton, wykazuje, co zresztą pokrywa się z opinią fachowców brytyjskich, że konserwacja statku „Dar Pomorza” w czasie jego przymusowego postoju w Szwecji przez prawie sześć lat wojny — była wzorowa a jakość użytych do tej konserwacji farb przewyższa znacznie jakość farb stosowanych w czasie wojny w Wielkiej Brytanii. Statek szkolny „Dar Pomorza,” jeden z niewielu już i jeden z najpiękniejszych żaglowców świata, przyszedł niestety — i odszedł z portu Southampton, nie pod żaglami, lecz przy pomocy motoru. Najbliższym portem docelowym fregaty „Dar Pomorza” miał być Gibraltar.

**WYDAWNICTWA TECHNICZNE
KOMITETU REDAKCYJNO-WYDAWNICZEGO
„PRZEGLĄDU MOTORYZACYJNEGO”**

Są do nabycia we wszystkich księgarniach i kioskach polskich na terenie W. Brytanii, Paryża i w „Księgarni Polskiej” w Meppen.

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 1. „Frezowanie“ (3 cie wyd.) A. Theegarten & M. Geyer (tłóm.) | cena 4/0 |
| 2. „Dryingowanie“ (3 cie wyd.) A. Theegarten & M. Geyer (tłóm.) | „ 4/0 |
| 3. „Produkcja WYROBÓW Bakelitowych“ (2 wyd.) A. Theegarten & M. Geyer (tłóm.) .. | „ 4/6 |
| 4. „Chromowanie“ (2 wyd.) A. Theegarten & M. Geyer (tłóm.) | „ 4/6 |
| 5. „Przegląd Motoryzacyjny“ (miesięcznik), w prenumeracie rocznej | „ 15/0 |

Książki w druku :

„Produkcja Odkuwek Foremnikowych“
Inż. J. Malanowski

„Tokarstwo“ część I
Inż. Cz. Fałkowski

„Koła Zębate“
Inż. Z. Kornberger

„Narzędzia do Obróbki Metali i Drzewa“
Inż. J. Obrębski

„Praca w Odlewni Metali i
Stopów Kolorowych“
Inż. J. Obrębski

Książki w opracowaniu :

„Prasy do Przerobu Blachy“
Inż. T. Zyliński

„Pomiary Warsztatowe i Trasowanie“
Inż. G. Bruheim (tłómacz.)

„Szlifowanie“
Inż. G. Bruheim (tłómacz.)

„Tokarstwo“ część II
Inż. Cz. Fałkowski

„Tokarstwo“ część III
Inż. Cz. Fałkowski

„Kalendarzyk Techniczny
Przeglądu Motoryzacyjnego“

Zamówienia na nowe wydawnictwa i prenumeratę miesięcznika „Przegląd Motoryzacyjny” przyjmuje :

KOMITET REDAKCYJNO-WYDAWNICZY „PRZEGLĄDU MOTORYZACYJNEGO”
Charleshill Camp, near Aberdour, Fife, Scotland

MOUNTSTUART DRY DOCKS, LTD.

znajdują się w :

**CARDIFF,
BARRY,
NEWPORT,
AVONMOUTH**

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

Depesze : OUGHTRED

Oddziały :

Grimsby,
Immingham,
Goole and
Selby

OUGHTRED & HARRISON, Ltd.
6, Silver Street, HULL

Maklerzy

Agenci Okrętowi

Spedytorzy

Właściciele Składow i

Agenci Ubezpieczeniowi

Phone: 36999

LAMPOR &
HOLT LINE
LIMITED

Regularny przewóz towarowy do

Południowej Ameryki

oraz pomiędzy

**Zjednoczonym Królestwem,
Brazylia i La Plata**

Również

Regularna komunikacja towarowa: Pasażerska pomiędzy New Yorkiem, Brazylią i La Plata.

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

Zadajcie 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 6,500,000 ton światowej żeglugi 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"

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

B
O
O
K
S

*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, Minories, London

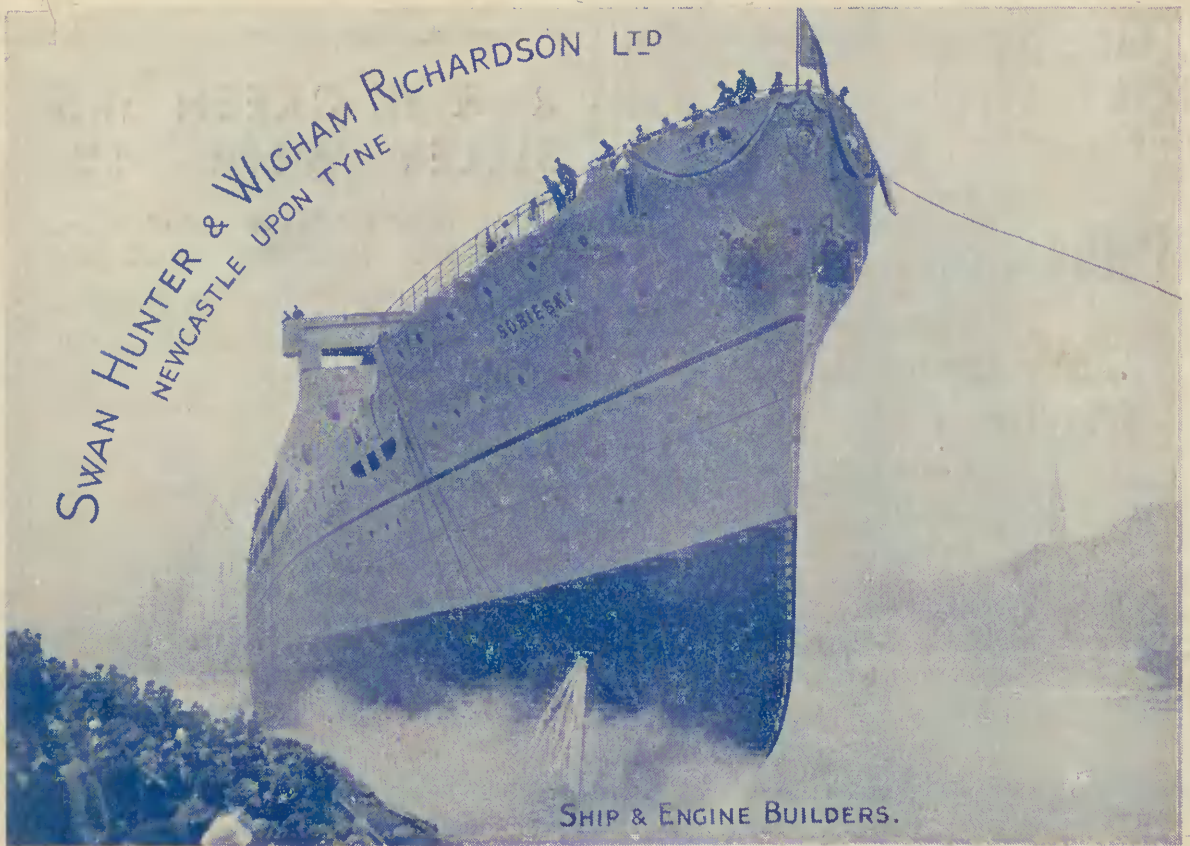
C
H
A
R
T
S

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

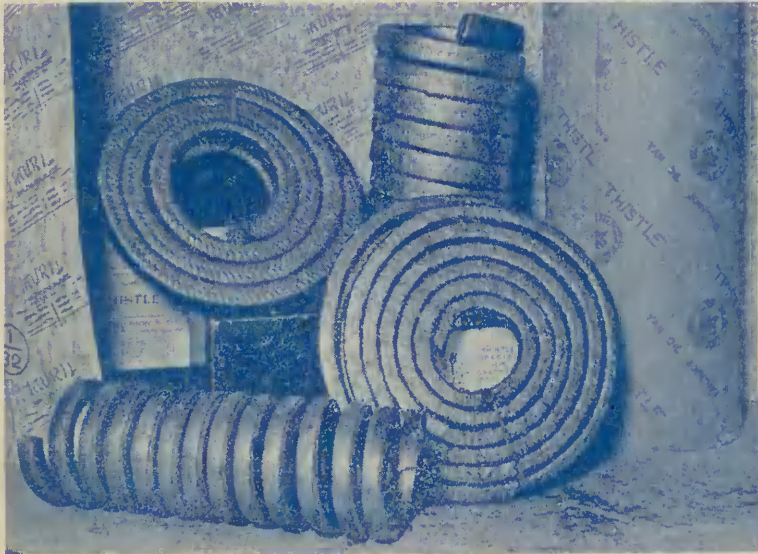
SAMUEL WHITE

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

SWAN HUNTER & WIGHAM RICHARDSON LTD
NEWCASTLE UPON TYNE



SHIP & ENGINE BUILDERS.



"THISTLE"
SZCZELIWO

na wszelkiego rodzaju
użytek

'TAURIL'

USZCZELNIACZ PŁYT

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

FERGUSON & TIMPSON

LIMITED

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

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

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

tez w

NEWCASTLE

HULL

CARDIFF