

POLAND ON THE SEAS



POLSKA NA

MORZEACH

ROK VI.

ZESZYT 7 / 1946



SERDECZNE ŻYCZENIA

ŚWIĄTECZNE I NOWOROCZNE

składa

CZYTELNIKOM "POLSKI NA MORZACH"

REDAKCJA

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. „Drykowanie“ (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

Wydawnictwo 11.03.46
Centralna Biuro Księgarskie w Gdańsku
27.862

POLSKA na

MORZACH

Organ poświęcony zagadnieniom
morskim i kolonialnym

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.

Price 1/6 Cena

PRENUMERATA ROCZNA :
w W. Brytanii £0.17.0
poza W. Brytanią - \$5

Rok VI.

Październik-Grudzień
1946

No. 32

POLAND

on the SEAS

Polish Naval Monthly

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

BĘDZIEMY DALEJ TRWAĆ I WIERZYĆ.

WE SHALL STILL ENDURE AND TRUST.

Akt końcowy działalności na morzu naszej Marynarki Wojennej poza granicami Kraju odbył się w dniu 28 września 1946 r.

Na żądanie Admiralicji Brytyjskiej przekazaliśmy nieprzekazane poprzednio wszystkie okręty.

Żałogi zeszyły na ląd — i tak zakończyła się pełna chwala dla Marynarki i dla Polski epopea.

Pozostanie ona w pamięci i w kartach historii naszego Narodu nie tylko jako godny wkład również i w morskiej dziedzinie w zmaganiach o odzyskanie Niepodległości dla Polski — ale również jako potwierdzenie słuszności dążeń i wysiłków dla budowy siły Polski na morzu.

Polska Marynarka Wojenna mimo, że istniała do wybuchu wojny w 1939 r. zaledwie lat kilkanaście, że w chwili jej powstawania nie posiadała ani tradycji, ani okrętów, ani portów i arsenałów, a budować się mogła z minimalnych środków pieniężnych — powstała i trwała — a podczas wojny walczyła i rozwijała się.

Dała ona przez to możliwość poznania jej przez wszystkie na morzu walczące nacje, sojusznice i wrogie, zyskując ich uznanie, a u sojuszników również i sympatię.

W bezpośrednim działaniu przy boku Brytyjczyków nasza Marynarka była pierwsza z pośród wszystkich innych marynarek sprzymierzonych jak i z pośród pozostałych części naszych Sił Zbrojnych.

Uznanie i sympatia ze strony Marynarki Brytyjskiej objawiała się w darzeniu jej całkowitym zaufaniem i traktowaniem przez brytyjskie władze morskie naszych okrętów i personelu na równi z okrętami i personelem brytyjskim — przy równoczesnym całkowitym uznaniu autonomicznej odrębności, wynikającej z uprawnień sojuszniczej Bandery, reprezentującej naszą suwerenność państwową.

The final act of our Navy's activities at sea far from our country's shores was played on September 28, 1946.

At the request of the British Admiralty we handed over all ships not already surrendered.

The crews went ashore — and so ended an epos full of fame for the Navy and for Poland.

It will remain in the memory and in the pages of the history of our Nation not only as a worthy contribution in the naval sphere also towards the struggle for Poland's independence, but also as a proof of the wisdom of our endeavours and efforts to build Poland's power at sea.

Although up to the outbreak of war in 1939 the Polish Navy had existed only a few years and that at the moment of its creation possessed neither tradition, nor ships, nor ports and arsenals and could develop with a minimum of financial funds, it did nevertheless grow and endure and during the war fought and expanded.

Thus all nations fighting at sea had the chance of knowing the Polish Navy, allies as well as enemies. It won their respect and from the allies sympathy as well.

Our Navy was the first of all the allied navies to be in direct action beside the British, just as it was the first of the other Polish Armed Forces.

Respect and sympathy on the part of the Royal Navy was evidenced by complete confidence and the treatment of our Navy by the British naval authorities on the same level as British ships and personnel. At the same time complete autonomy was recognised based on the rights attached to an allied ensign representing our state sovereignty.

This British attitude towards us supported by feelings of comradeship and friendship, was expressed by the handing over to us of British ships, often

Ten stosunek Brytyjczyków do nas, poparty uczuciami koleżeństwa i przyjaźni, przejawiał się w przekazywaniu nam brytyjskich okrętów, często wprost z budowy — w okresach, gdy zwiększały się nasze możliwości personalne.

Staliśmy wiernie od samego początku do końca zmagani światowych w szeregach tych, których udziałem było zwycięstwo.

Niestety, jego skutki nie dały nam oczekiwanych możliwości wpłynięcia naszych okrętów okrytych chwałą zwycięstwa na Bałtyk i naszej współpracy w obsadzeniu i zagospodarowaniu naszego wybrzeża. Wręcz przeciwnie:—My z tą zwycięstwa chwałą musieliśmy złożyć broń, musieliśmy spuścić Bandery, oddać okręty.

Jakąś tragiczną igraszkę spletał nam los.

Jesteśmy jednak pokoleniem marynarzy polskich, którzy z niczego potrafili ująć ideę morską w Polsce, i przy bardzo ograniczonych środkach stworzyć i zwiększać kadrę zawodowych oficerów i podoficerów, rozbudować niewielkie porty z ich urządzeniami i zapoczątkowaną obroną, stoczną, flotę, flotyllę i przyskalać tysiące ochotników i poborowych.

A atmosfera wewnętrzna Kraju na szczeblach decydujących nie była przychylna — nacisk moralny na jej polepszenie szedł od dołu, od mas społeczeństwa, — w które sączenie świadomości potrzeby stworzenia polskiej siły zbrojnej na morzu pochodziło od Marynarki Wojennej.

A kiedy pożoga wojenna załała nasz kraj — wybrzeże oraz okręty dopisały się złotymi głoskami w naszą wrześnieją tragedię.

I potem, gdy się zdawało, że już koniec wszystkiego w Kraju — a poza Krajem istniała tylko nadzieja na odtworzenie zbrojnego ramienia Polski na lądzie i w powietrzu — serca Polaków przyjmowały jako jedyną pociechę, że u boku Królewskiej Marynarki są i walczą polskie okręty!

Mimo strat, było ich coraz więcej, bo mimo pokaźnych ilości poległych i rannych marynarzy, było ich coraz więcej.

Twarda, ciężka służba.

Walka z żywiołem i wrogiem przez długie pięć lat. Ciężkie straty okrętów i ludzi. Zaszczytne uznania, pochwały, odznaczenia — a to wszystko z jedyną myślą; przyczynienia się do odzyskania Polski.

Tymczasem wyszło inaczej. Ale trudno. Zahartowane umysły, dłonie i charaktery polskiego marynarza, choć z goryczą w sercach — zniosą brzemień zawodów — złamać się nie dadzą — wierzyć nie przestaną!

Wierzyć w sprawiedliwą odmianę losów, wierzyć w dobro przeznaczeń i wpływ na nie wagi zmagani, poświęceń i cierpień Polaków tych w Kraju przedewszystkim, co w nim trwali i działali i tych z lagrów niemieckich i sybirskich tajg i tych co sławę oręza polskiego nieśli po świecie "za naszą niespełnioną i waszą wolność" — na lądzie, na morzu i w powietrzu.

straight from construction, at times when our manning possibilities increased.

From the very beginning to the end of the world struggles we stood faithfully in the ranks of those to whose share fell victory.

Unfortunately its results did not give us the awaited opportunity of sailing our ships covered with glory into the Baltic and of participating in the taking over and administering our coastline. On the contrary—with the glory of that victory we have had to lay down our arms, lower our Ensign, surrender our ships.

Fate has played us some tragic trick.

We are however a generation of Polish sailors who out of nothing managed to instil the naval idea in Poland, and with very limited means create and expand the corps of professional officers and petty officers, develop the small ports, their installations, their new defences, shipyards, fleet, flotillas, and train thousands of volunteers and conscripts.

And the internal atmosphere of the country in the spheres whence decisions came was not favourable. The moral pressure for its improvement came from below from the mass of the community. Awareness of the necessity for forming a Polish armed force at sea permeated into this mass from the Navy.

Then when the deluge of war flooded our country the coast and the ships contributed in golden letters to the pages of our September tragedy.

And later when it appeared that everything was at an end in the Homeland, and outside it remained only the hope of reforming a Polish armed force on land and in the air, the hearts of Poles found their only consolation in the fact that at the side of the Royal Navy stood and fought Polish ships.

In spite of losses, there were even more of them, in spite of severe losses in killed and wounded sailors, there were ever more of them.

A hard, arduous service.

Battle against the element and the enemy throughout five years. Heavy losses in ships and men. Proud appreciation, praise rewards—and all with one thought: to help regain Poland.

But it turned out differently. However—the hardened minds, hands and characters of the Polish sailors, though they have bitterness in their hearts, will bear the burned of disappointment, will not be broken, will not cease to trust.

To trust in the just turn of fate, to trust in a fair destiny and the influence upon it of the strife, sacrifice and suffering of, foremost, those Poles who remained in the Homeland, who endured and worked there, and those from the German concentration camps and Siberian camps, and those who carried with fame over the world on land, sea and in the air, the Polish challenge "for our unfulfilled and your freedom."

This feature of our Nation, this weight of manliness and devotion and sacrifices together with the Calvary

Ta postawa naszego Narodu, ta waga męstwa i ufności i poświęceń wraz z gehenną cierpień fizycznych i moralnych, jest tak wielka, jest tak w dziejach niebywała, że muszą one przeważyć szalę wyroków przeznaczeń ludzkości Najwyższą i Sprawiedliwą kierowanych Wołą.

To niewiele — czego od Niej oczekujemy i o co się do Niej modlimy: to ludzkie prawo do równorzędnej z innymi narodami możności posiadania własnego Domu — Ojczyzny, w której wolnym gospodarzem będzie Jej własny Naród i nikt więcej.

Tej wiary nie straci prawdziwy Polak w żadnej okoliczności, tej wiary nie straci w żadnych, choćby bardzo bolesnych okolicznościach, zahartowany duchowo polski marynarz

Takie właśnie bolesne chwile przeżywali polscy marynarze, gdy żegnali swoje okręty.

Słowom ich pożegnania, zawierającym również ich najważniejsze wyczyny wojenne — ujętym w historycznych Rozkazach Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej — wydawnictwo "Polska na Morzach" numer niniejszy poświęca.

K.M.

of-physical and moral sufferings is so great, is so untold in any epics, that it must weigh the scales of the judgements of human destiny guided by the Highest and Just Will.

It is not much, that which we expect, that for which we pray—it is the human right to possess equally with other nations the means of having our own Home, our own Homeland, in which the free dwellers will be our own Nation and no one else.

The real Pole will not lose this faith in any circumstances. This faith the spiritually hardened Polish sailor will not lose even in very painful circumstances.

Such painful moments were survived by the Polish sailors when they bade farewell to their ships.

To the words of their farewells, containing also their most important naval deeds, and expressed in the historical orders of the Chief of the Polish Navy, the publishers of POLAND ON THE SEAS devote this number.

PERSONEL MARYNARKI W KORPUSIE PRZYSPSOBIENIA NAVAL PERSONNEL IN THE POLISH RESETTLEMENT CORPS.

Wiele osób interesuje się losem marynarzy, którzy nie powrócili lub nie powracają obecnie do Polski. Będą oni mieli możność (w czasie nieustalonym jeszcze ale niedługim) przejścia do Korpusu Przysposobienia.

Ze względu na szczupłą liczebność marynarzy, Admiralicja nie podjęła się organizacji odrębnego korpusu, lecz w porozumieniu z Bryt. Min. Wojny przy podlegającym mu korpusie utworzona będzie Sekcja Morska Korpusu.

W biurze ewidencyjno-statystycznym (Record Office) dla całości korpusu jest również odrębna komórka morska.

Na czele Sekcji Morskiej Korpusu (Naval Branch) stać będzie kontr-admirał, jeden z dwóch zastępców Inspektora Korpusu, z odpowiednim skromnym organem pracy.

Prócz tego będzie przez jakiś czas działać podległa Admiralicji komisja morska likwidacyjna.

W terenie będzie dowództwo skrzydła morskiego (Naval Wing) na czele z Commodorem. Jemu podległe będą dwie grupy, w które wchodzić będzie cały personel marynarki.

Jedna z nich — Grupa "A" — składać się będzie z personelu, który w "Grupach Wydzielonych" pracować będzie w instytucjach i obiektach należących do Admiralicji brytyjskiej — a druga Grupa "B" będzie szkolić swój personal na kursach technicznych zawodowych oraz będzie obejmować resztę personelu nie wchodzącego do Grupy "A".

Oczywiście personel będzie między grupami wymienny, w myśl zasady Korpusu Przysposobienia, którą jest przygotowanie do zawodów cywilnych.

Grupy będą miały swe rozmieszczenie zasadnicze w dotychczasowych koszarach Marynarki w Devonport i Okehampton.

Many people are concerned with the fate of those sailors who have not or who are not yet returning to Poland. They will be able—within a time not yet specified, but not distant—to be transferred to the Polish Resettlement Corps.

As the numbers of the Polish sailors are not so large, the Admiralty has not undertaken the organisation of a separate corps, but in consultation with the War Office, a Naval Section will be formed beside the corps under the command of the War Office.

In the Record Office formed for the whole corps will also be a separate naval branch.

At the head of the Naval Branch of the Corps will be a Rear-Admiral, one of the two deputies of the Corps Inspector, and having a modest working staff.

Besides this there will also be for some time a naval liquidation commission, subordinate to the Admiralty.

Personnel is to be contained in the Naval Wing, with a Commodore at its head. To him will be subordinate two groups between which will be divided all naval personnel.

One of them—Group "A"—will consist of personnel who as "Selected Groups" will work at institutions and establishments of the British Admiralty. The second—Group "B"—will train its personnel at technical courses and will contain the remainder of the personnel not coming under Group "A".

Of course, personnel will be interchangeable between the groups in accordance with the principle of the Resettlement Corps, which is to prepare men for civilian employment.

The groups will be mainly situated in the present barracks of the Navy at Devonport and Okehampton. K.M.



POŻEGNANIE OKRĘTÓW

ROZKAZ DZIENNY
SZEFA KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ
Nr. 31

Londyn, dnia 25 maja, 1946 r
DO DOWÓDCY, OFICERÓW, PODOFICERÓW I
MARYNARZY O.R.P. "BŁYSKAWICA"

Marynarze !
Sytuacja polityczna jest pełna tragicznych dla nas konsekwencji, bolesnych ciosów i gorzkich zawodów.

Obecnie zmuszeni jesteśmy oddać w ręce władz Brytyjskich nasz wspaniały okręt Rzeczypospolitej Polskiej "Błyskawica".

Dla załogi był on potężnym narzędziem walki z Niemcami oraz domem zastępującym dom rodzinny — dla nas wszystkich marynarzy i dla Polaków w Kraju i po świecie rozsianych był on podczas wojny z Niemcami również jednym ze szczytów terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na których schroniła się niepodległość i suwerenność naszej Ojczyzny.

W pełni poczucia tego, wy, jego załoga i poprzednicy wasi na nim zaokrętowani, — spełniliście wasz chlubny obowiązek, pełniąc na nim służbę w dobrych i złych, w spokojnych i niebezpiecznych chwilach — zawsze gotowi do ofiary krwi i życia dla chwały naszej bandery i czynnego udziału w walce o Wolność i Niepodległość Polski.

Dzisiaj — okręt ten przestaje być okrętem naszym. Służył on długo i wiernie.

Zbudowany, wraz z bratnim O.R.P. "Grom" według naszych polskich planów, a częściowo i z polskich materiałów na angielskiej stoczni SAMUEL WHITE — spuszczonej na wodę w roku 1936 — w rok później przybył do Polski, jako jeden z dwóch najlepszych i największych kontrtorpedowców na Bałtyku.



O.R.P. "BŁYSKAWICA"

1-go września 1939r. przybywa do Wielkiej Brytanii.
Od 3-go września 1939r. rozpoczyna wojnę przy boku floty brytyjskiej.

Cały czas bierze udział w bitwie o Atlantyk, a poza tym :
W roku 1940 bierze udział w operacjach pod Narwikiem, gdzie ma w walce wielokrotne uszkodzenia i rannych. Walczy w obronie Skielfordu.

W pamiętym maju tegoż roku walczy pod Dunkierką, gdzie ratuje załogę francuskiego ktopr. "Sirocco" oraz odholowuje do W. Brytanii uszkodzony ktopr. brytyjski "GREYHOUND".

W końcu 1942r. osłania desant amerykański na Afrykę, operuje pod Algierem i Bougie, gdzie ma straty w załodze i uszkodzenia.

W roku 1943 bierze udział w bombardowaniu Tunisu.
W roku 1944 łącznie z O.R.P. "PIORUN" w zespole z Home Fleet operuje u brzegów Norwegii.

Bierze udział w osłonie operacji desantowej na Francję, walczy z niemieckimi kontrtorpedowcami, z których dwa zostały zniszczone przez zespół, do którego należał.

W lipcu tegoż roku pod La Rochelle w zespole brytyjskim bierze udział w zatopieniu dwu niemieckich transportowców i 1-go poławiacza min.

Później z O.R.P. "PIORUN" przewozi broń dla walki

podziemnej we Francji — wysadza desanty na wyspach Kanału.

Okręt wypełnił szlachetnie i pomyślnie swą bojową służbę dla Polski pod banderą z Białym Orłem — symbolem Jej wolności i prawdziwej niepodległości.

Okręt i jego załoga, tak jak my wszyscy, którzy staliśmy pełni zaufania przy boku Wielkiej Brytanii, wypełnił wiernie i do ostatka rolę lojalnego i oddanego sojusznika.

Rola jego jest dziś dla nas skończona.

Z sercem pełnym zawodu, bólu i żalu wszyscy polscy marynarze przeżywają wraz z wami, ostatnią załogą O.R.P. "BŁYSKAWICA" chwilę spuszczenia na nim naszej bandery i wyokrętowania załogi.

Nie oznacza to jednakże dla nas rezygnacji i pożegnania Błyskawicy na zawsze.

Świat jeszcze drży w swych podstawach, a upragniony przez ludzką rację rzeczywisty pokój wydaje się jeszcze odległy.

Wierzmy, że nadejdzie czas, może niedługo, że Błyskawica, którą dziś pod naciskiem warunków jesteśmy zmuszeni opuścić, przetrwa okres męki i troski, którą przeżywamy, i będzie znowu okrętem prawdziwie wolnej i niepodległej Rzeczypospolitej.

Niech żyje Polska !

SZEF KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ
— ŚWIRSKI, wice-admirał.

ROZKAZ DZIENNY
SZEFA KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ
Nr. 41

Londyn, dnia 25 lipca, 1946 r

DO DOWÓDCY, OFICERÓW, PODOFICERÓW I
MARYNARZY O.R.P. "DZIK"

Marynarze !

Zgodnie z żądaniem władz brytyjskich zmuszeni jesteśmy oddać do dyspozycji Admiralicji Brytyjskiej O.R.P. "Dzik". Okręt ten podobnie, jak O.R.P. "Błyskawica" spełnił szlachetnie swe zadanie, walcząc od grudnia 1942 roku przy boku aliantów zachodnich za "wolność naszą i waszą".



O.R.P. "DZIK"

Podczas szeregu długich patroli przy wybrzeżach Kalabrii Sycylii w Zatoce Taranto i na Adriatyku w pobliżu Korsyki, czy na Morzu Egejskim jego celne torpedy dosięgły osiemnastu różnych typów okrętów i statków nieprzyjaciela, topiąc ogółem 35.080 ton i uszkadzając 10.000 ton.

Wyczyny wojenne O.R.P. "Dzik" krzepiły wiarę zarówno wśród cierpiącej pod butem najeźdźcy ludności w Kraju, jak i wśród milionowych rzesz polskich w Stanach Zjednoczonych, czy skupisk polskich w państwach Ameryki Południowej, czy też w różnych częściach europejskiego kontynentu.

Dzisiaj w zmiennej kolei losu bohaterska epopeja "Dzika" dobiegła końca. Byłoby ludzką rzeczą dać wyraz zawodu i żalu, że tak pięknie zaczęta historia ma tak smutne zakończenie, ale cechą wielkości jest siła ducha, który jest nieśmiertelny. Siła ducha, która jedyna warunkuje odporność na niepowodzenia. Ostatecznie nie kadłub, działa, czy torpedy, ale ludzie decydują o wartości okrętu.

Jeśli potrafiliśmy utrzymać ducha niezłomnego w walce

pełnej sukcesów i zaszczytów, potrafiemy zachować go również w niepowodzeniu. Wierzmy wszak głęboko, że nadejdzie czas, kiedy znów poczujemy pod stopami stalowy pokład i znów w cieniu bandery Białego Orła będziemy udowodniać światu, że "Jeszcze Polska nie zginęła".

SZEF KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ
(na urlopie)
w/z -J. UNRUG, kontr-admirał.

* * *

ROZKAZ DZIENNY
SZEFA KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ
Nr. 42
Londyn, dnia 27 lipca 1946 r.

DO DOWÓDCY, OFICERÓW, PODOFICERÓW I
MARYNARZY O.R.P. "SOKÓŁ"

Marynarze!

Po ubiegłej wojnie, która spowodowała rozrost Floty Polskiej pomimo strat bojowych, weszliśmy w okres kurczenia się jej z powodów od nas niezależnych. Ubył już z naszego grona O.R.P. "Błyskawica" i O.R.P. "Dzik", dziś przychodzi kolej na O.R.P. "Sokół". Okręt ten zapisał jedną z pięknych kart w historii Polskiej Marynarki Wojennej w tej wojnie.

Był on jednym z tych nielicznych okrętów, którego śladem szło stale powodzenie. Od zaczątku kampanii w styczniu 1941 r. szedł on od jednej przygody wojennej w drugą, mając zawsze szczęście przy sobie.



O.R.P. "SOKÓŁ"

Operacje jego obejmowały zatokę Biskajską, morze Arktyczne, Morze Libii, zatokę Neapolitańską i Taranto, morze Adriatyckie i morze Egejskie.

Okres postoju uszkodzonego okrętu na Malcie w okresie najsilniejszych bombardowań tej wyspy, akcja w porcie Navarino, zatopienie statku Giuseppina, wreszcie organizacja wycofania okrętów włoskich po poddaniu się części floty włoskiej w Brindisi, są szczegółami w bogatym rekordzie O.R.P. "Sokół".

W wyniku 3-ch letnich operacji O.R.P. "Sokół" spowodował straty nieprzyjaciela w postaci jednego kontrtorpedowca, 4-ch statków, jednego ścigacza, 10-ciu szkunerów i 4-ch kutrów o łącznej pojemności 33.400 ton, nadto uszkodził jeden krążownik pomocniczy o pojemności 5.400 ton oraz prawdopodobnie zniszczył 2 statki o łącznej pojemności 8.500 ton.

Cechą tego okrętu była stale zawzięta chęć walki, nieustraszonego ducha i niepoddający się zwątpieniu optymizm. Dzisiaj, kiedy zbieg okoliczności zamyka ostatnią kartę chlubnej historii okrętu, Dowódca i załoga opuszczając jego pokład, zabierze ze sobą te wszystkie wartości, których zniszczyć się nie da, ani postawieniem okrętu do rezerwy, ani jego rozbrojeniem. Zabiorą ze sobą te wszystkie zalety ducha, które są w stanie odradzać na nowo formy materialne

— kiedy czas przyjdzie.

Feniks odradza się nawet z popiołów.

SZEF KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ
(na urlopie)
w/z J. UNRUG, kontr-admirał.

* * *

ROZKAZ DZIENNY
SZEFA KIEROWNICTWA MARYNARKI
WOJENNEJ
Nr. 51

Londyn, dnia 19. września 1946 r.

Marynarze!

Po oddaniu na żądanie Admiralicji Brytyjskiej O.R.P. "BLYSKAWICA" w maju i po zwrocie Marynarce Brytyjskiej O.O.R.P. "DZIK" i "SOKÓŁ" w lipcu, dnia 24 września zwracamy władzom brytyjskim O.O.R.P. "GARLAND" a dnia 28 września zwracamy O.O.R.P. "KRAKOWIAK" "SŁAZAK" "PIORUN" "CONRAD" i oddajemy przybyłe w 1939r. z Polski O.O.R.P. "BURZA" i "WILK".

Tym samym zamyka się pełna chwała istnienia naszej Marynarki Wojennej jako siły zbrojnej polskiej na morzu.

Pozostajemy my, jej personel, pozbawieni Ojczyzny i naszych okrętów. W sercach naszych pozostanie ta pełna chwała przeszłości i dumna pamięć o naszych okrętach, które były dla nas częścią Ojczyzny i naszym domem.

Spuszczamy banderę na O.R.P. "GARLAND", który był naszym od 3 maja 1940 r.

Po służbie na morzu Śródziemnym, brał udział w październiku 1940 r. w bombardowaniu Cherbourga, był w 1941r. w wyprawie na Spitzbergen, przeszedł ciężki konwój na Malte. W 1942r. ciężko się skrwawił przy konwoju niosącym pomoc Związkowi Sowieckiemu do Murmańska. Dziewięciokrotnie przebył Atlantyk, był w Kanadzie i Stanach Zjednoczonych w osłonie konwojów. Dwukrotnie przechodził również w osłonie konwojów idących na południe. Do końca wojny przebył 217.000 mil morskich. Zatopił wespół z bryt. okrętem 1 okręt podwodny, 1 okręt podwodny uszkodził i prawdopodobnie zestrzelił 2 samoloty.



O.R.P. "GARLAND"

O.R.P. "KRAKOWIAK" — w naszej służbie po przejęciu od stoczni od maja 1941r. Brał udział w wyprawie na



O.R.P. "KRAKOWIAK"

Lofoty. Wielokrotnie sam lub w zespole walczył w kanale Angielskim. Był czynny przy inwazji Sycylii w cieśninie Messyńskiej i na morzu Tyrreńskim. Operował w rejonie wysp Dodekaneskich. Brał czynny udział w inwazji Europy. Do końca wojny przebył 146.000 mil morskich. Prawdopodobnie zatopił 1 statek niemiecki i stracił 3 samoloty.

O.R.P. "ŚLAZAK" — wszedł do służby pod polską banderą 30.4.1942r. i w dwa miesiące później prowadził ciężką służbę konwojową i walczył wielokrotnie z lotnictwem nieprzyjacielskim. W kilka dni po rozpoczęciu działań bojowych "ŚLAZAK" był d-cą eskorty konwoju, którego komandorem był polski statek s/s "MODLIN" (były O.R.P. "WILIA"). "ŚLAZAKOWI" stale towarzyszy wielki trud wojenny i wojenne szczęście. Jest on w głośnie i krwawej wyprawie na Dieppe. Jest on w operacji inwazyjnej na Sycylię. Walczy pod Salerno, gdzie osłania brytyjski pancernik "WARSPITE", dowodząc sojuszniczym zespołem eskortującym. Walczy z lotnictwem, znowu jako dowodzący dużym zespołem sojusznicznych okrętów. Gdy rozpoczyna się wielka akcja inwazyjna we Francji — "ŚLAZAK" jest też tam obecny. Ogień jego dział skutecznie wspiera lądowanie wojsk sojusznicznych. "ŚLAZAK" pierwszy bierze do niewoli operatora tajemnej broni niemieckiej t. zw. żywej torpedy. Przebył 104.000 mil morskich. Uszkodził napewno 1 okręt nawodny, zestrzelił napewno 4 samoloty i napewno uszkodził 3.



O.R.P. "ŚLAZAK"

O.R.P. "PIORUN" — w naszej służbie od listopada 1940r. Odbywa konwoje i operuje na Atlantyku, zachodzi do Grenlandii i Islandii. W maju 1941r. bierze udział w poszukiwaniu i pościgu za niemieckim pancernikiem "BISMARCK". Jako pierwszy z ścigającej sojuszniczej floty, dostrzega "BISMARCKA" i otwiera doń ogień, nie zważając na ogromną dysproporcję w tonażu i uzbrojeniu. Jak wiadomo "BISMARCK" w rezultacie sojuszniczego pościgu zostaje zatopiony. W tymże 1941r. osłania konwoje do Gibraltaru i na Maltę. Później 6-krotnie przepływa Atlantyk, operuje u brzegów Norwegii, osłania konwoje do Murmańska.

W r.1943 z flotą brytyjską operuje na morzu Jońskim w związku z działaniami na Sycylię. Walczy przy brzegach Kalabrii, potem w cieśninie Messyńskiej, pod Salerno, na wybrzeżach Dalmacji, Albanii i Grecji. Przebył 218.000 mil morskich. Zniszczył napewno 4 okręty nawodne, uszkodził napewno 2, a prawdopodobnie 3. Uszkodził prawdopodobnie 1 okręt podwodny i napewno zestrzelił 1 samolot.



O.R.P. "PIORUN"

O.R.P. "BURZA" — należał do pierwszej trójki polskich

wojennych okrętów, które na samym początku wojny przybyły dla wspólnej walki obok potężnej marynarki brytyjskiej. Toteż jest jednym z najstarszych towarzyszy bojowych marynarki brytyjskiej. Odrazu bowiem wchodzi do operacyjnej służby, pełniąc służbę patrolową i należąc do pierwszych w ostatniej wojnie konwojów. I potem idzie szlakami bojowych operacji, a więc działania u wybrzeży Norwegii, w szczególności pod Narwikiem, potem w trudnej operacji pod Calais. Potem znów widzimy "BURZĘ" w eskorcie konwojów w Kanale i na Atlantyku, na morzu Irlandzkim, w konwojach do Islandii i po tamtej stronie Atlantyku pod New Foundland. Widzimy ten okręt ratującym ogromne ilości rozbitków z zatopionych statków i okrętów. Widzimy go w operacjach wzdłuż zachodnich brzegów Afryki, u ujścia rzeki Kongo. O.R.P. "BURZA" przebył 98.000 mil morskich. Zatopił (współ z angielskim okrętem) — 1 okręt podwodny niemiecki, uszkodził prawdopodobnie dwa okręty podwodne, zestrzelił napewno jeden samolot i uszkodził prawdopodobnie dwa samoloty.



O.R.P. "BURZA"
(w otoczeniu mniejszych okrętów)

O.R.P. "WILK" jest pierwszym polskim wojennym okrętem, który powoduje rozgłos Polskiej Marynarki Wojennej. "WILK" przerywa się przez blokadę niemiecką na Bałtyku i w Sundzie i przybywa niespodziewanie do Anglii w dniu 20 września 1939r. Po przeprowadzeniu niezbędnych remontów O.R.P. "WILK" wchodzi do akcji czynnej, zasilając niezbyt liczną podówczas flotę podwodną W. Brytanii. Aczkolwiek okręt ten jest już 10 lat w służbie, wykonuje on patrole operacyjne, atakuje nieprzyjacielski okręt podwodny, który prawdopodobnie mocno uszkadza, walczy z lotnictwem nieprzyjacielskim. Po przebyciu ponad 10.000 mil w pływaniu operacyjnym przechodzi do służby szkoleniowej, dając możliwość zasilania innych walczących okrętów podwodnych nowymi marynarzami.



O.R.P. "WILK"

O.R.P. "CONRAD" jest spadkobiercą tradycji pierwszego polskiego krążownika O.R.P. "DRAGON," na którym liczni nasi towarzysze broni oddali życie za Polskę i za wolność innych narodów podczas inwazji Francji i którego załoga w dużej części przeszła na O.R.P. "CONRAD." Wymieniając więc O.R.P. "CONRAD," należałoby raczej połączyć go z czynami dokonanymi przez pierwszy polski krążownik, którego niema przy tym ostatnim apelu powojennym Polskiej



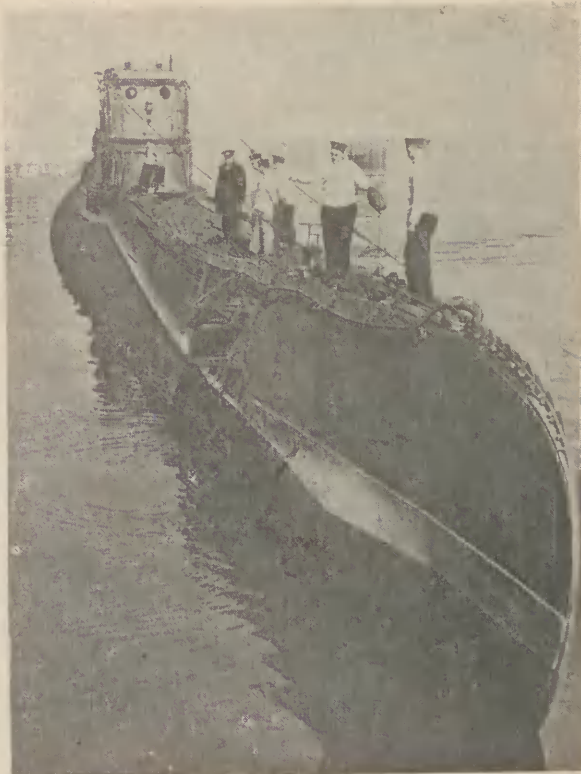
O.R.P. "DRAGON"



O.R.P. "CONRAD"

Marynarki Wojennej, a którego wojenną pracę kontynuował O.R.P. "CONRAD".

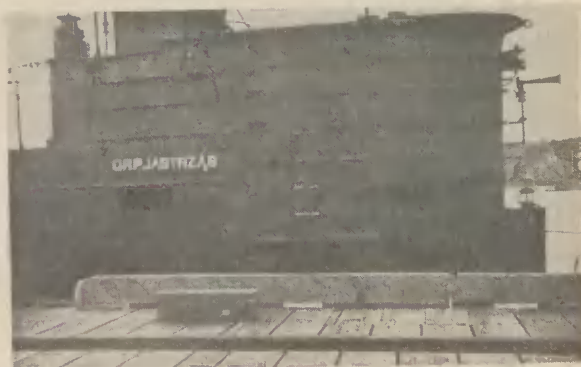
Do tych okrętów, które były okrętami naszymi aż do chwili obecnej, doliczyć trzeba 6 ścigaczy, które zdaliśmy w okresie wcześniejszym.



O.R.P. "ORZEL"



Jeden z naszych ścigaczy



O.R.P. "JASTRZĄB" (kiosk)

Wspominam również o okrętach (poza O.R.P. "DRAGON"), które utraciliśmy w działaniach wojennych poza krajem :

- O.R.P. "ORZEL"
- O.R.P. "JASTRZĄB"
- O.R.P. "KUJAWIAK"
- O.R.P. "ORKAN"
- O.R.P. "GROM"

oraz o okrętach które przejściowo były wcielone do naszej floty : "GDYNIA" "OURAGAN" "MEDOC" "POMEROL" "CH 11" "CH 15" i 12 trawlerach.

Składamy hołd oficerom, podoficerom i marynarzom, którzy w walce lub przy pełnieniu swych obowiązków służbowych oddali życie; z uznaniem myślimy o tych wszyst-



O.R.P. "KUJAWIAK"



O.R.P. "ORKAN"



"POMEROL"



O.R.P. "GROM"



"CH 11"



"OURAGAN"

kich, którzy w różnolitych okazjach spełniali swe obowiązki tak, jak na marynarza polskiego przystało. Ich umiejętność, ich trud i poświęcenie pozwoliło flocie rozwijać się przed wojną i podczas wojny i zdobyć jaknajlepsze uznanie dla naszej Marynarki u swoich i u obcych.

Sława wojenna, którą dzięki zaletom swego personelu zdobyła Marynarka Wojenna, pozostanie trwałą wartością dla Polski, tak jak trwałą wartością pozostanie powszechny entuzjizm naszych rodaków w Kraju do spraw morskich rozbudzony przez Marynarkę Wojenną.

Staliśmy w tej wojnie jako pierwsi, bezpośrednio przy boku naszych brytyjskich sojuszników i z pełnią zaufania wnieśliśmy odział w walce tak materialny, jak i moralny.

Wypełniliśmy wiernie i ofiarnie nasze sojusznicze obowiązki do samego końca.

Personel marynarki brytyjskiej, który był dla nas wiernymi towarzyszami broni, na których zawsze mogliśmy polegać we wszystkich operacjach i okolicznościach życia wojennego, jest świadkiem tego.

Ale walka i trud nie dały nam wyników, jakich spodziewaliśmy się od tej wojny.

Kraj nasz jest wciąż w sytuacji politycznej, udaremniającej większości z nas obecnie powrót do Polski.

Wkrótce przestaniemy być Marynarką, jednak świadomość całkowitego wypełnienia naszych obowiązków tak względem Polski, jak i względem naszych sojuszników opromienia nam gorzyc rzeczywistości.

Nie my jesteśmy dłużnikami przy sporządzaniu końcowego bilansu rozrachunków sojuszniczych.

Złączeni nadal silną więzią ideową — my marynarska rodzina — będziemy nadal żyć i działać dla Polski, wierząc, że odzyskamy naszą Ojczyznę i że większość z nas w wolnej Polsce odda swe usługi Marynarce Wojennej.

Obecnie, przejściowo przeżywamy kres naszej wojenno-morskiej działalności.

Niech Bóg sprawiedliwy ma nas wszystkich w Swej opiece i oszczędza nam cierpienie i rozczarowań i do wolnej Polski nas zaprowadzi!

NIECH ŻYJE POLSKA !

SZEF KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ

-- J. ŚWIRSKI wice-admirał



POLSKIE POSTULATY W DZIEDZINIE EKONOMICZNO-MORSKIEJ

W okresie, gdy, jak należy się spodziewać, Europa zacznie 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 przez 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 Gdynia-Gdańsk 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 związały 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, powinno 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 rzeczno i zapewnienie Polsce możliwości uzyskania go od Niemiec tytułem odszkodowań.

C. *Zapewnienie portom polskim odpowiedniego wyposażenia osobowego, technicznego i handlowego przez*:

1. Opracowanie i wprowadzenie w życie szczegółowego planu przejścia z rąk niemieckich placówek gospodarczych na terenach nadbałtyckich, inkorporowanych do Polski, i przygotowanie oraz przygotowywanie w przyszłości odpowiednich zespołów oraz wogóle sił fachowych dla ich obsadzenia.

2. Ustalenie potrzeb w zakresie urzędzeń i instalacji portowych oraz zabezpieczenie Polsce możliwości ich uzyskania tytułem odszkodowań w jaknajkrótszym czasie.

3. Zapewnienie Polsce pomocy ze strony państw, które wejdą do Organizacji Zjednoczonych Narodów, w stworzeniu z portu Gdynia-Gdańsk pełnowartościowego ośrodka komunikacji i handlu morskiego dla ich naturalnego zaplecza, jakim są rynki środkowo-europejskie.

D. *Związywanie krajów środkowo-europejskich, stanowiących naturalne zaplecze portów polskich, — z tymi portami, przez*:

1. Doprowadzenie do zastąpienia przez Wielką Brytanię, Stany Zjednoczone i inne kraje — pokonanych Niemiec w ich handlu zagranicznym na rynkach środkowo-europejskich oraz do skierowania przewozów towarowych w tym obrocie, ze szczególnym uwzględnieniem towarów wysokowartościowych, — na porty polskie, a w szczególności Gdynię-Gdańsk.

2. Umożliwienie w drodze odpowiednich umów wszystkim zainteresowanym krajom zaplecza portów polskich, a w szczególności portów Gdynia-Gdańsk, — odpowiedniego wykorzystania dla ich morskich przewozów wspomnianych wyżej portów oraz statków polskiej marynarki handlowej, nawet w wypadku kierowania tych przewozów przez inne porty.

E. *Zapewnienie Polsce odpowiedniej floty rybołówstwa morskiego oraz warunków pracy dla tego rybołówstwa przez*:

1. Stworzenie jaknajdogodniejszych warunków dla rozbudowy własnego rybołówstwa morskiego w takim zakresie, aby mogło ono skutecznie odciążyć bilans płatniczy Polski na odcinku importu ryb i tłuszczów zwierzęcych w drodze:

(a) uzyskania w ramach odszkodowań ok. 200 statków dla połowów dalekomorskich, jednego zespołu wielorybniczego i większej ilości kutrów dla połowów przybrzeżnych.

(b) zapewnienia również i Polsce korzystania z własnych baz rybołowców przy Morzu Północnym drogą spowodowania przyznania takich baz przez Niemcy, lub na terytorjach poniemieckich.

(c) uzyskania w ramach odszkodowań odpowiedniej ilości portowych i przetwórczych urzędzeń dla przemysłu rybnego.

Aby wprowadzić w życie powyższe postulaty we właściwym czasie, Rząd R.P. ustalił na chwilę zakończenia działań wojennych i na okres bezpośrednio powojenny, — doraźny plan postępowania w celu realizacji w jaknajkrótszym czasie poszczególnych zagadnień objętych tymi postulatami, a w szczególności:

1. Konieczność dotożenia wszelkich starań celem niedopuszczenia do przywrócenia portom niemieckim ich przedwojennych przywilejów, godzących w możliwości konkurencyjne portów polskich Gdynia-Gdańsk w obsłudze ich naturalnego zaplecza, jakim są rynki środkowo-europejskie, oraz konieczność uzyskania uznania przez kraje morza portu Gdynia-Gdańsk za — "BASE PORT". Wszystkie inne

OBITUARY

We regret to announce the death of Mr. Hubert Stanley Holden, Chairman of Ellerman Lines, Limited, and of Ellerman's Wilson Line, Limited, which occurred at Grosvenor House, Park Lane, on Sunday evening, Nov. 3, 1946.

Mr. Holden was closely connected with Hull, having joined the staff of Thos. Wilson, Sons and Co., Ltd., in 1889. He was for many years the Coal Manager of the Company, and shortly after the acquisition of the Line by the late Sir John Ellerman he was appointed the Secretary in February, 1919, becoming in turn Managing Director in 1927 and Chairman of the Line in October, 1933.

He left Brough, where he had resided for many years, to become Managing Director of Ellerman Lines in 1934 and Chairman of that Company and of its numerous subsidiary companies in March, 1944.

He was also the Vice Chairman of the Polish British Steamship Co., Ltd., from its formation in 1929, and took the closest possible interest in its development, particularly in respect of the Gdańsk-Gdynia to London and Hull services.

powojenne porty polskie, łącznie ze Szczecinem, pełniłyby — obok głównego ośrodka komunikacji i handlu morskiego — Gdynia-Gdańsk, — rolę portów pomocniczych.

2. Wychodząc z założenia, że przy przeprowadzaniu demilitaryzacji Niemiec, stocznie okrętowe będą traktowane jako przemysł wojenny, na równi z przemysłem lotniczym,

Od Redakcji: W poprz. drzm. ze zycie 5/6 m'es'eznik: "Polska na Morzach," przez przeoczenie drukarni, (puszczono część tekstu w "Polskich postulatach w dziedzinie ekonomiczn. -morskiej," co niżej prosimy podjąć ponownie p e l n y t k t k postulatów.

MUSZKIETER RATUJE ROZBITKÓW ORKANA

Torpeda trafiła w okręt kilka minut po szóstej. Właściwie była jeszcze noc i zimne, ośligłe fale Północnego Atlantyku zaledwie rozpoczęły zmieniać kolor czarny na szaro-stalowy. Od wschodu niebo jaśniało słabym braskiem pochmurnego październikowego ranka.

Marynarz Adam, w chwili gdy torpeda trafiła, siedział przy aparacie podsłuchowym. Okręt podwodnego nie zdołał wykryć. Pewno był dość daleko za rufą i praca śrub potężnego kontrtorpedowca przeszkadzała w podsłuchu. Ale zdążył jeszcze krzyknąć przez tubę: "torpeda!" i podać namiar.

Co się działo potem było dziełem czterech minut. Najpierw głuchy wstrząs, potem stłumiony lecz silny huk, fontanny wody bijące z góry, z dołu, z boku, dławiący zapach prochu i ropy, krzyki ludzkie, ogień, przechrzył okrętu tak gwałtowny i wielki, że wszystkie przedmioty, jakby pechane ręką niewidzialnego tytana, zaczęły spadać, tłuc się, łamać, a ściana stała się pokładem.

Marynarz Adam rozpaczliwym wysiłkiem otworzył na pół zacięte drzwi i wypelził na pokład. Pas ratunkowy miał na sobie, ale przez myśl mu nie przyszło aby okręt, jego nowy, dumny okręt, miał zatonać . . . Dopiero gdy wiatr dmuchnął weń gorącym płonącej ropy, zorientował się, że jest źle, bardzo źle.

Czekał chwilę na jakiś rozkaz czy wskazówkę "co czynić". Był sam jeden. Morze ognia z jednej, potrząskany, wypaczony i pochylony pokład z drugiej strony, odgrodziły go od przełożonych i kolegów. Dopiero później dowiedział się, że dowódca i oficerowie (prócz jednego) zginęli w czasie wybuchu.

Czyje ręce ukazały się w otworze pękniętego pokładu i niepodobny do człowieka, umorusany i poparzony marynarz wypelził na wierzch.

i jako takie będą podlegały przeniesieniu do państw sojusznicznych, — konieczne jest zabezpieczenie Polsce, w ramach odszkodowań polskich, odpowiedniego udziału w zakresie potrzebnego jej wyposażenia stoczniowego.

3. Mając na względzie tendencje pozabawienia Niemiec w okresie powojennym ich dalekomorskiej floty handlowej — niezbędne jest zapewnienie Polsce należytego udziału zarówno w zakresie tonażu światowego, jak i w zakresie udziału Polski w międzynarodowych konferencjach żeglugowych — po usunięciu z nich Niemiec.

4. Konieczność jaknajszybszego przedsięwzięcia wszelkich kroków, celem odszukania i wyrewindykowania 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 wymiary 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.

"Czego czekasz? Skacz! Okręt tonie!"

Adam jeszcze się ociągał. Ale przechrzył stał się tak wielki, że za chwilę mogło być za późno. W słabym brasku widać było unoszone na fali ciemne kropki — głowy ludzkie. To byli ci, co już skoczyli w mroźne wody Atlantyku.

Marynarz Adam przechrętnął się i skoczył. W jednej chwili skostniał i stracił przytomność, zanurzony się głęboko. Ale ciężka, słona woda wyrzuciła go szybko na wierzch, a jakaś litościwa fala plusnęła w twarz.

Marynarz Adam właściwie nie umiał pływać. Na powierzchni trzymał go pas oraz ciężar gatunkowy słonej wody. Jest takie przysłowie, że prawdziwy marynarz nie umie pływać, dlatego nie tonie. To niekoniecznie prawda, w tym jednak wypadku słaba umiejętność pływania sprawiła, że Adam przedwcześnie nie wyczerpał sił i nie uległ w walce z żywiołem, jak to się stało niestety z wieloma innymi; podtrzymani przez pasy, pływali jeszcze, lecz nieżywi.

Na innych, co skoczyli późno lub wcale, przewrócił się z trzaskiem spadających wież działowych, szumem uchodzącej pary i sykiem gasnących w morzu płomieni — nieszczęsny okręt. Jeszcze innych zmógł ogień. Luna płonącej ropy oświeciła straszliwy obraz ginącego okrętu i tonących ludzi pośrodku pustynnego, postrzępionego w strome i spienione grzbiety górskie oceanu.

Wyniesiony na wierzchołek fali, Adam widział to wszystko, ale nie miał czasu się zastanawiać. Za chwilę zapadał już głęboko, głęboko w dół, między dwie góry wodne. Ta, która szła naprzeciw wydawała się nieubłaganą siłą zagłady. Już, już i zdusi pływaka w swych zimnych odmetach.

Ale pas pracował dobrze i za chwilę Adam znów był na wierzchołku, już dalej od kałuży lepkiej, smrodliwej ropy,

która oblepiła go w czasie skoku. I tak przychodziły fale jedna po drugiej, a każda wydawała się ostatnią.

Myślić Adam nie mógł. Ropa i sól przyprawiały go o mdłości. Chwilami modlił się, raczej wewnętrznie niż słowami. Chwilami tracił przytomność. Raz z grzbietu fali zobaczył na wodzie światło . . . kilka światełek. Przypominał sobie, że i jego lampka przy pasie świeci.

Ale któż mógłby mu przyjść z pomocą. Łodzie i tratwy okrętowe przepadły, prócz tej jednej, którą widział skacząc, a która nie wiedzieć gdzie jest. Co zaś do należących do zespołu brytyjskich kontrtorpedowców, jeśli nawet któryś dostrzegł pożar i zgon "Orkana", to i tak wątpliwe czy zechce podzielić los polskiego okrętu. Od wczoraj pełno wokół Niemiaszków, a by ratować rozbitków trzeba zatrzymać maszynę. To grozi niechybną zgoną.

Kwadrans, długie jak dni, miały jeden po drugim. Przytomność wracała coraz rzadziej. I jeszcze jedna tylko myśl kołatała się uparcie: Boże zbaw! . . .

Naraz, gdy oczy otwierały się już z trudem i wszystko zdawało się stracone, wyrosła z boku jakaś szara ściana. Minęła chwila spora zanim Adam uprzytomnił sobie, że to nie żłuda ale rzeczywistość i nie nowa jakaś zagłada lecz pomoc. Na fali kołysał się wielki, podobny do "Orkana" kontrtorpedowiec.

Dalej poszło już dość szybko. Co prawda — strach był aby zostać rzuconym przez falę i zgniecionym, jak karuluch, o burtę okrętu. Adam nie miał jednak czasu o tym pomyśleć gdy czyjaś silna ręka chwyciła go za włosy!

"Are you all right?" — usłyszał poprzez szum fali.

"Yes", odparł z trudem. Woda zalała mu usta. Ale pływający obok w wodzie marynarz brytyjski dociągnął go szczęśliwie do zwisającej z okrętu siatki ratunkowej.

"Pull him out".

Inne ręce chwyciły Adama i wyciągnęły na pokład. Inne zdarły zeń ubranie. Inne napiły rumem. Inne roztarły zsiniałe z zimna ciało. Po kwadransie leżał już szalenie okryty w hamaku, popijając gorącą kawę.

"A tamci?" spytał swoją łamaną angielszczyzną.

"Zrobiliśmy wszystko co można", odpowiedział podoficer brytyjski. "Sorry. Zdaje się, że tylko coś około czterdziestu wyciągnęliśmy żywych".

Teraz dopiero Adam wyczuł, że wbrew zasadom własnego bezpieczeństwa, okręt angielski krąży małą szybkością, zatrzymując od czasu do czasu maszynę. Dopiero po pewnym czasie miarowy i szybszy pomruk turbin oraz wzrastająca wibracja wskazały, że okręt, po już bezowocnych poszukiwaniach, ruszył w dalszą drogę. Adam odetchnął, bo wcale nie miał ochoty być storpedowanym po raz drugi.

Potem dopiero dowiedział się od uratowanych kolegów, że około dwudziestu oficerów i marynarzy brytyjskich skoczyło do wody, by ratować ginących Polaków. Gdyby nie to, prawdopodobnie i tych czterdziestu nie uratowanoby, byli już bowiem zbyt słabi, by mogli liczyć na własne siły.

Okrętem brytyjskim, który 8 października 1943 r. nie zawahał się, mimo groźby zatopienia, przyjść z pomocą polskiemu rozbitkom, był okręt Jego Królewskiej Mości "Musketeer".

ARGO

NA MARGINESIE OPISU POMOCY UDZIELONEJ ZAŁODZE O.R.P. "ORKAN" PRZEZ H.M.S. "MUSKETEER"

Tak się złożyło, że niniejszy, numer 32-gi "Polski na Morzach" jest numerem jakby żegnającym Okręty Polskiej Marynarki Wojennej, które po pełnych chwale działaniach wojennych, zamiast wrócić do wolnej, niepodległej Polski, musiały być przekazane Admiralicji Brytyjskiej.

W numerach poprzednich omawiano często wszelkie etapy pracy bojowej i podawano różne elementy informacyjne dotyczące naszych okrętów. A więc omawiany był skład Floty Polskiej, operacje poszczególnych okrętów, wykaz naszych strat i t.p. Nie była wspomniana jeszcze jedna strona z his-

torii wojennej naszych okrętów — mianowicie nie zamieszczona była lista — nazwijmy ją — pomocy ratowniczej udzielonej sojusznikom.

Wobec tego, że powyżej zamieściliśmy artykuł opisujący wspomnienie z ostatnich chwil kontrtorpedowca O.R.P. "ORKAN", a to na tle ratowania polskich marynarzy przez ich brytyjskich kolegów — pragniemy poniżej podać szerzej znane wypadki udzielenia pomocy przez Polskie Wojenne Okręty, okrętom sojuszniczym w jakiejś ciężkiej opresji bojowej lub zalogom tych okrętów (lub samolotów sojuszniczych).

Okręt Sojuszniczy :

H.M.S. DUKE OF YORK (pancernik)
H.M.S. INDOMITABLE (lotniskowiec)
H.M.S. NELSON (pancernik)
H.M.S. BIRMINGHAM (krążownik)
H.M.S. BADSWORTH (kontrtorpedowiec)
H.M.S. WARSPITE (pancernik)
H.M.S. GREYHOUND (kontrtorpedowiec)
H.M.S. TUSCAN
H.M.S. UNSHAKEN (okręt podwodny)
H.M.S. GIPSY (kontrtorpedowiec)
H.M.S. ROCKWOOD (kontrtorpedowiec)
H.M.S. SCYLLA (krążownik)
H.M.S. FROBISHER (krążownik)
H.M.S. P 39 (okręt podwodny)
H.M.S. UNISON (okręt podwodny)

U.S.C.G.C. CAMPBELL

SIMOUN (kontrtorpedowiec francuski)
SIROCCO (kontrtorpedowiec francuski)
PLUTON (stawiacz min francuski)

Okręt Polski biorący udział w ratowaniu, osłonie i t.p.:

O.R.P. PIORUN
O.R.P. PIOKUN
O.R.P. PIORUN I GARLAND
O.R.P. KRAKOWIAK
O.R.P. KUJAWIAK
O.R.P. ŚLAZAK
O.R.P. BŁYSKAWICA
O.R.P. ORKAN
O.R.P. DZIK
O.R.P. BURZA
O.R.P. KRAKOWIAK
O.R.P. KRAKOWIAK
O.R.P. KRAKOWIAK
O.R.P. SOKÓŁ
O.R.P. KRAKOWIAK

O.R.P. BURZA

O.R.P. BŁYSKAWICA
O.R.P. BŁYSKAWICA
O.R.P. ISKRA

Nadto 2 ścigacze brytyjskie i 1 trawler brytyjski.
Ratowano załogi zgorą 35-ciu samolotów sojuszniczych (przez różne O.O.R.P.). Najwięcej miał szczęścia w ratowaniu lotników O.R.P. ŚLAZAK.

IN THE MARGIN OF THE STORY OF THE RESCUE BY H.M.S. "MUSKETEER" OF SURVIVORS FROM O.R.P. "ORKAN"

It has now so come about that this 32nd number of POLAND ON THE SEAS is, as it were, a farewell number for the ships of the Polish Navy, which after their wartime activities full of fame, have, instead of returning to a free, independent Poland, had to be transferred to the British Admiralty.

In preceding numbers were often described the various stages of naval activity and all sorts of information regarding our ships was given. The structure of the Polish Navy was described, the operations of each ship, the extent of our losses, and so on. But one side of the wartime history of our

ships has not yet been mentioned—namely, we have not included a list, let us call it, of rescue assistance brought to the allies.

As we have above printed an article describing the recollections of the last moments of the destroyers ORP ORKAN, with the rescue by British sailors of their Polish colleagues as its background, we should like to give here the better known cases where Polish warships afforded assistance to allied ships during some heavy action or to the crews of the ships or to allied aircraft.

Allied ship :

H.M.S. DUKE OF YORK (battleship)
H.M.S. INDOMITABLE (aircraft carrier)
H.M.S. NELSON (battleship)
H.M.S. BIRMINGHAM (cruiser)
H.M.S. BADSWORTH (destroyer)
H.M.S. WARSPITE (battleship)
H.M.S. GREYHOUND (destroyer)
H.M.S. TUSCAN
H.M.S. UNSHAKEN (submarine)
H.M.S. GIPSY (destroyer)
H.M.S. ROCKWOOD (destroyer)
H.M.S. SCYLLA (cruiser)
H.M.S. FROBISHER (cruiser)
H.M.S. P 39 (submarine)
H.M.S. UNISON (submarine)

U.S.C.G.C. CAMPBELL

SIMOUN (French destroyer)
SIROCCO (French destroyer)
PLUTON (French minelayer)

Polish ship taking part in rescue action screening, etc. :

O.R.P. PIORUN
O.R.P. PIORUN
O.O.R.P. PIORUN and GARLAND
O.R.P. KRAKOWIAK
O.R.P. KUJAWIAK
O.R.P. ŚLAZAK
O.R.P. BŁYSKAWICA
O.R.P. ORKAN
O.R.P. DZIK
O.R.P. BURZA
O.R.P. KRAKOWIAK
O.R.P. KRAKOWIAK
O.R.P. KRAKOWIAK
O.R.P. SOKÓŁ
O.R.P. KRAKOWIAK

O.R.P. BURZA

O.R.P. BŁYSKAWICA
O.R.P. BŁYSKAWICA
O.R.P. ISKRA

Also 2 British motor torpedo boats and 1 British trawler.

Crews of over 35 allied aircraft were rescued by various Polish ships. O.R.P. ŚLAZAK was the most fortunate in rescuing airmen.

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.

O TAJNYCH – DZIŚ UJAWNIONYCH – URZĄDZENIACH NA OKRĘTACH

ABOUT SECRET BUT NOW DISCLOSED EQUIPMENT ABOARD SHIPS

JULIUSZ ERLICH.

Mija już półtora roku od chwili zakończenia działań wojennych naszej Marynarki Wojennej, współpracującej z Marynarką Brytyjską. Wiele napisano już na temat jej wyczynów, zwycięstw i strat, wiele pięknych słów uznania dla niej wypowiedziano, zarówno przez Rodaków jak i Aliantów naszych, mało natomiast albo też prawie nic niesłyszeliśmy dotychczas o narzędziach, które umożliwiły temu ramieniu zbrojnemu Rzeczypospolitej osiągnięcie tak pięknych rezultatów w walce z wrogiem. Przyczyny tego stanu rzeczy leżą w obowiązującej do niedawna konieczności zachowania tajemnicy wojskowej oraz w braku własnej produkcji sprzętu. Pierwsza przyczyna nie wymaga wyjaśnienia, co do drugiej natomiast należy podkreślić, że korzystając z okrętów oraz sprzętu dostarczanego przez gospodarzy brytyjskich, nie było siłą rzeczy podjęty do pochwalenia się nim. Każdy człowiek chętniej dostrzeże zalety własnego dziecka niż obcego. Musimy sobie jednak zdać sprawę z tego, że aczkolwiek część okrętów naszej Marynarki Wojennej biorących udział w wojnie była pochodzenia polskiego, to jednak całe ich wyposażenie stopniowo zmienione zostało na brytyjskie. Było to koniecznością wynikającą bynajmniej nie z niższości sprzętu polskiego, a tylko z potrzeby ujednolicenia współpracujących ze sobą flot pod względem technicznym oraz zastosowania osiągniętych udoskonażeń konstrukcyjnych i nowych wynalazków. Ogólnie biorąc, należy stwierdzić, że wszelkie osiągnięcia wojenne w Marynarce w większym stopniu zależne są od jej poziomu technicznego, niż w innych Siłach Zbrojnych. Nie należy przez to rozumieć, że jakość materiału ludzkiego pod względem wykszolenia czy charakteru — jest bez znaczenia. Tak na pewno nie jest, czego przykładem może być flota włoska, której poziom techniczny był bardzo wysoki, a mimo to jej wyniki pracy w czasie wojny było pożałowania godne. W tym więc wypadku poprostu zawiódł duch personelu. Z drugiej jednak strony ożywione jaknajwspanialszym duchem bojowym załogi nie działałyby nie, gdyby kazano im pływać na okrętach z czasów królowej Wiktorii i strzelać z dział ładowanych od przodu albo korzystać jedynie z porozumiewania się przy pomocy semaforu, lub sygnalizacji flagami.

Polska Marynarka Wojenna przed wojną była zespołem zbyt słabym liczebnie i zbyt ubogim w pieniądze by móc przeprowadzać na większą skalę badania nad nowymi broniąmi czy urządzeniami. Oczywiście nie należy sądzić, że flota nasza była przestarzała, lub zacofana. O.R.P. BŁYSKAWICA spuszczony na wodę w roku 1936 — do dziś dnia pod względem konstrukcji kadłuba uważany jest za okręt najbardziej nowoczesny. Przed wojną wszystkie ulepszenia i postępy znajdowały zastosowanie w naszej Marynarce o tyle tylko, o ile były one przez inne, potężniejsze państwa morskie ujawnione. Jasnym jest, że naprawdę ważne i decydujące wynalazki trzymane były w ścisłej tajemnicy i tym samym nie mogły być zastosowane na naszych okrętach. Szczęśliwy pod tym względem przebieg wypadków sprawił, że w czasie wojny Marynarka nasza znalazła się we współpracy z najbardziej doświadczoną i najlepiej technicznie wyposażoną marynarką świata — Marynarką Brytyjską. Fakt ten umożliwił nam stanicie odrazu pod względem technicznym na równej stopie z tym kolosem morskim i dogonienie za jednym zamachem tego, co Brytyjczycy osiągnęli w ciągu wieków ciepłej pracy. Jest rzeczą notorycznie znaną, że potężny aliant — Rosja Sowiecka nie

A year and a half have already elapsed since the end of the wartime activities of our Navy working beside the Royal Navy. Much has already been written about its deeds, victories and losses. Many fair words of appreciation have been expressed by fellow countrymen as well as by the Allies. But little or almost nothing has been heard so far of the instruments which enabled this armed force of the Polish Republic to attain such fine results in the struggle against the enemy. The cause of this lies in the necessity of guarding war secrets, which was operative until recently, and also in the lack of our own production of these instruments. The first cause needs no explanation. As to the second it should be stressed that as we used ships and equipment supplied by our British hosts, there was not the urge to boast about them. Every man will find virtue sooner in his own child than in someone else's. We must however realise that although some of the ships of our Navy taking part in the war were of Polish origin, their entire equipment was gradually replaced by British equipment. This necessity arose not in the least from the inferiority of Polish equipment, but only because the navies working together had to be made uniform technically and constructional developments and new devices had to be installed. Generally speaking it may be stated that any successes of the navy depend more upon its technical standard than is the case in the other services. It should not be understood from this that the quality of the human element as regards training or character is without meaning. It is assuredly not so, an example being the Italian fleet whose technical standard was very high, yet the results of its work during the war were lamentable. In that case the spirit of the personnel simply failed. On the other hand crews inspired with the most magnificent spirit of battle would achieve nothing were they ordered to sail in ships from the time of Queen Victoria and fire muzzle loaded guns or use only semaphores and flags for communication.

Before the war the Polish Navy was too weak an organisation numerically and too poor in funds to be able to carry out on any large scale research in new weapons and equipment. Of course it should not be thought that our fleet was obsolete or backward. O.R.P. BŁYSKAWICA launched in 1936 is to this day regarded as a most modern vessel as regards hull construction. Before the war every improvement and progress were applied in our Navy as far as they were made available by other more powerful maritime countries. It is clear that the really important and decisive inventions were kept in close secrecy and hence could not be applied in our ships. In this respect a fortunate turn of events found our Navy during the war in co-operation with the most experienced and best technically equipped navy of the world—the Royal Navy. This fact enabled us to stand at once on the same technical level as that naval colossus and catch up in one step on that which the British had attained through ages of patient work. It is a fact notoriously known that the powerfully Soviet Russia did not receive from Great Britain all the technical improvements of which we were permitted to make use. To consider the political aspect of the matter would lead us too far afield. We therefore limit ourselves to stating the fact that when handing to Russia during the war a certain number of warships, Britain first removed from them certain most secret installations. But as regards the Polish Navy there were no reservations in this connection on the British

otrzymała od Wielkiej Brytanii tych wszystkich udoskonaleń technicznych, z których nam pozwolono korzystać. Rozważania politycznego aspektu tej sprawy zaprowadziłyby nas zbyt daleko, dlatego też ograniczamy się do stwierdzenia faktu, że oddając Rosji w czasie wojny pewną ilość okrętów, Wielka Brytania poprzednio usunęła z nich niektóre najbardziej tajne urządzenia. Jeżeli natomiast idzie o Polską Marynarkę Wojenną to żadnych zastrzeżeń ze strony brytyjskiej w tym względzie nie było. Tak n.p. O.R.P. BURZA był w r. 1942 drugim czy trzecim z kolei okrętem, który został wyposażony w tak zwane "hedgehog" (po polsku "jeź") — niezwykle skuteczną broń przeciw okrętom podwodnym. Broń ta wówczas była tak dalece tajna, że montowanie instalacji odbywało się pod namiotem płóciennym, pomimo, że okręt znajdował się w pilnie strzeżonej stoczni w Portsmouth. Poszczególne części tej instalacji przewożone były oddzielnie i w szczególnym opakowaniu, które otwierano wewnątrz wspomnianego wyżej namiotu. Nawet ówczesny dowódca okrętu nie był początkowo poinformowany o szczegółach tej broni. Oświadczono mu tylko, że jest to broń przeciw okrętom podwodnym i że nazywa się "hedgehog".

Szczegółowe instrukcje zostały dostarczone dopiero przed samym wyjściem okrętu na morze. Broń ta, jak się później okazało, nie zawiodła pokładanych w niej nadziei i stała się postrachem niemieckiej floty podwodnej. Okazało się również, że tajemnicza była tak dobrze zachowana, że jeszcze w dwa lata później, bo w 1944 r. Marynarka Niemiecka nie posiadała żadnych informacji o tej broni, poza nabytym na własnej skórze doświadczeniu o jej skuteczności. Kiedy w roku tym O.R.P. GARLAND zatopił m.i. przy użyciu "hedgehog'u" niemiecki okręt podwodny, wzięty do niewoli dowódca oświadczył, że słysząc dużą ilość wybuchów podwodnych domyślił się, że użyto tej właśnie broni i wtedy na podstawie znanych mu poprzednich meldunków zdecydował, że okręt jego jest stracony. Załoga zaś od tego momentu upadła na duchu, domagając się poddania. Obecnie już można ujawnić, że obawy tego dowódcy, aczkolwiek uzasadnione, były jednak przesadzone, gdyż "hedgehog" mimo dużej skuteczności nie jest jednak bronią niezawodną. Składa się on z dużej ilości (przeważnie 24-36) małych miotaczy wyrzucających jednocześnie lub seriami po 12 sztuk małych bombek z zapalnikami uderzeniowymi w dużym polu rozrzutu. Bombki wybuchają uderzając o atakowany okręt, lub o dno morza. W ten sposób duża bardzo przestrzeń podwodna zostaje jednocześnie wstrząśnięta siłą wybuchów, stwarzając wielkie niebezpieczeństwo dla kadłuba okrętu podwodnego. Prawdopodobieństwo skuteczności jest bardzo duże, gdyż bezpośrednie trafienie zwłaszcza na niezbyt głębokich miejscach nie jest wcale potrzebne do poważnego uszkodzenia kadłuba, a dzięki dużemu polu rozrzutu salwy o bliski wybuch jest bardzo łatwe. W konkretnym, wyżej opisanym wypadku już po odpaleniu pierwszej salwy zgłosiło światło wewnątrz okrętu i kadłub zaczął przeciekać.

Drugim, bodaj czy nie ważniejszym przykładem całkowitego dzielenia się Marynarki Brytyjskiej z naszą swymi osiągnięciami technicznymi jest *radar*. Ten sławny obecnie na cały świat wynalazek prawdopodobnie najbardziej ze wszystkich przyczynił się do zwycięskiego zakończenia wojny. Nie ma wątpliwości, że bez radaru W. Brytania nie wygrała sławnej "Battle of Britain". Aczkolwiek prace nad radarem prowadzone były w W. Brytanii już na wiele lat przed wybuchem wojny, były one tak ściśle tajne, że świat cały nie, prócz mętnych pogłosek krążących wśród fachowców, o nich nie wiedział. Z chwilą wybuchu wojny W. Brytania natychmiast przystąpiła do montowania radarów na swoich okrętach, a już w 1940 roku wszystkie okręty zarówno brytyjskie, jak i współpracujące z nimi polskie wyposażone były w rozmaite typy tych aparatów. W ten sposób flota brytyjska znalazła się odrazu w przewadze technicznej nad flotą niemiecką, która dopiero w 2-3 lata później doszła pod tym względem do dość wysokiego poziomu, daleko jednak niższego od brytyjskiego. W ogólnych zarysach *radar* jest urządzeniem wysyłającym specjalnego rodzaju fale radiowe, które natrąfiwszy na swej drodze na przeszkodę stają n.p. okręt, samolot, skałę, boję lub t.p. odbijają się

part. Thus for example O.R.P. BURZA was in 1942 the second or third ship to be equipped with the so-called "Hedgehog", an unusually effective weapon against submarines. At that time this weapon was so secret that its installation was carried out under a canvas tent even though the ship lay in a carefully guarded dock at Portsmouth. The various parts of the installation were brought to the ship in separate packages securely sealed. They were opened inside the tent. Even the captain of the ship was not at first informed of the details of the weapon. He was told only that it was an anti-submarine weapon and that its name was "Hedgehog".

Detailed instructions were issued only before the ship was to sail. This weapon as it later turned out, did not let down the hopes placed in it and became the terror of the German submarine fleet. It also appeared that the secret was so well kept that even two years later, in 1944, the German Navy did not possess any information of the weapon apart from the proofs of its effectiveness experienced on their own skin. When in that year O.R.P. GARLAND sank among others a German submarine by using the "Hedgehog" the submarine's Commanding Officer who was taken prisoner stated that when he heard several under-water explosions he guessed that this weapon was being used and then on the basis of reports he had read, decided his ship was doomed. The crew from that moment lost spirit, demanding surrender. Now it can be revealed that the fears of this Commanding Officer although justified were nevertheless exaggerated, since the "Hedgehog" in spite of its great effectiveness is not a full-proof weapon. It consists of a large number—usually 24-36 small ejectors firing within a large field simultaneously or in series up to 12 small bombs with contact fuses. The bombs explode when hitting the ship attacked or the bottom of the sea. In this way a very large area under water is simultaneously shaken by the force of the explosions, thus forming great danger for the hull of the submarine. Probability of success is very great, since a direct hit especially in fairly shallow waters is not necessary to inflict severe hull damage and thanks to the wide area over which the bombs are dispersed, near explosions are easy to attain. In the actual case mentioned above lights went out inside the submarine already after the first salvo and the hull began to leak.

The second, perhaps the more important example where the Royal Navy has completely shared with us its technical achievements is *Radar*. This now world-famous invention has probably more than any other contributed to the victorious end of the war. There is no doubt that without *Radar* Great Britain would not have won the famous "Battle of Britain". Although work on *Radar* had been carried on in Great Britain already for many years before the outbreak of war, they were so closely secret that the whole world knew nothing of them apart from some vague rumours circulating among specialists. At the outbreak of war, Great Britain immediately began installing *Radar* in her ships and by 1940 all British ships and the Polish ships co-operating with them had been equipped with various types of this apparatus. In this way the British fleet found itself at once superior to the German Navy which only 2 or 3 years later arrived at a standard high enough—and this was far lower than the British standard. In general terms *Radar* is an instrument emitting special radio waves which when they hit some object in their path, as for example a ship, plane, rock, buoy, etc., return from it to the place whence they were emitted, indicating their return by special signals. Further improvements have made it possible for the returning wave to describe not only the direction in which the object is found but also its distance and even the speed and direction in which it is proceeding. Later stages of improvements enabled not only an aircraft to be distinguished from a ship but even the size of the object to be indicated. Particularly interesting also is the additional arrangement which enables the object discovered to be identified as friend or foe. In this way *Radar* has become a real "magic eye" working at distances of many miles.

Among other excellent innovations introduced during the war into our Navy in turn after the Royal Navy we should mention "degaussing". This is an anti-magnetic cable which

od niej i wracają do miejsca nadania, zdradzając swój powrót odpowiednim sygnałem. Dalsze udoskonalenia doprowadziły do tego, że wracająca fala pozwala określić nie tylko kierunek, w jakim dany przedmiot się znajduje, ale i jego odległość, a nawet szybkość i kierunek w jakim się on posuwa. W dalszych fazach ulepszeń doprowadzono do możliwości nie tylko odróżniania samolotu od okrętu, ale nawet określenia wielkości danego obiektu. Niezwykle ciekawie przedstawia się również urządzenie dodatkowe, pozwalające na rozpoznanie, czy wykryty obiekt jest nieprzyjacielski, czy własny. W ten sposób radar stał się prawdziwym "magicznym okiem" działającym na odległość dziesiątków mil.

Z pośród innych znakomych innowacji, wprowadzonych w czasie wojny w Marynarce naszej w ślad za Brytyjczykami, należy wymienić "degaussing" — t.j. kable antymagnetyczne mające na celu unikania niebezpieczeństwa min magnetycznych. Miny te zostały użyte przez Niemców na samym początku wojny. Urządzenie ich polegało na zastosowaniu zapalnika uruchamianego działaniem pola magnetycznego wytwarzanego przez stalowy kadłub okrętu. Mina taka nie może być wytrawiona w zwykły sposób, gdyż stawiana jest nie pod powierzchnią morza, lecz na dnie, w miejscach niezbyt głębokich. Pod wpływem przesuwającego się nad nią pola magnetycznego okrętu włącza się zapalnik, który powoduje wybuch miny. Dzięki nieścisłości wody wstrząs wywołany wybuchem dochodzi w prawie niezmięnionej sile do powierzchni wody.

Natychmiast po wyłowieniu pierwszej takiej miny zrozumiano, że unieszkodliwienie jej jest możliwe tylko przez zneutralizowanie pola magnetycznego okrętu. Byłoby to osiągalne tylko przez budowanie okrętów z materiałów niemagnetycznych lub przez stworzenie pola magnetycznego o tej samej mocy, lecz odwrotnym kierunku. Pierwsza alternatywa, jako zbyt trudna do przeprowadzenia, została odrzucona, druga zaś po szeregu eksperymentów dała w rezultacie kabel antymagnetyczny, w który w ciągu kilku miesięcy wyposażono tysiące okrętów i statków marynarek alianckich, dając im całkowite zabezpieczenie przed minami magnetycznymi. Biorąc pod uwagę, że instalacja taka składa się z prądnicy wytwarzającej prąd o wielkim natężeniu i uzwojenia otaczającego cały okręt oraz odpowiednich przyrządów pomiarowych, tablic rozdzielczych i t.p. jak również, że zaistalowanie jej wymaga przeprowadzenia uprzednio pomiarów pola magnetycznego wytwarzanego przez okręt, należy uznać zaopatrzenie tysięcy jednostek pływających w rekordowym czasie w urządzenia te za nielada wyczyn techniczny. Trzeba tu jeszcze zaznaczyć, że z powodu zmian natężenia pola magnetycznego okrętu jak n.p. skutkiem przeniesienia okrętu pod inną szerokość geograficzną, przeróbek lub zainstalowania dodatkowych urządzeń, zachodziła potrzeba częstego ponawiania pomiarów. Pomiaru te przeprowadzane były na specjalnych punktach pomiarowych, gdzie na dnie basenu portowego lub t.p. umieszczane były przyrządy pomiarowe. Stacji takich istniało bardzo wiele — rozsypanych po całym świecie — wszędzie gdzie marynarka brytyjska miała swoje bazy. Dzięki temu wynalazkowi ani jeden polski okręt wojenny nie zginął od miny magnetycznej. Prócz min magnetycznych w okresie późniejszej wojny zaczęli Niemcy stosować miny akustyczne, wybuchające pod wpływem drgań dźwiękowych wytwarzanych przez śrubę napędową okrętu. Ta broń okazała się bardzo niebezpieczną i zwalczenie jej wymagało wielu wysiłków wynalazców. I tu jednak w stosunkowo krótkim czasie, została znaleziona odpowiedź w postaci tak zwanego "S/A GEAR" — urządzenia składającego się z membrany stalowej z uderzającym w nią młotem, umieszczonej na dziobie okrętu. Drgania dźwiękowe słyszalne membrany wytwarzały dźwięki powodujące eksplozowanie min przed dziobem okrętu w bezpiecznej odległości. Urządzenie to wymagało bardzo dużo pracy i przeróbek przy instalowaniu, zaś huk młotów bijących w membrany bardziej jeszcze "uprzyjemniał" życie będącym już i tak w wysoce niewygodnych warunkach załogom okrętów. Mimo to urządzenie to spełniło pomyślnie swoje zadanie na wielu

is used to avoid the danger of magnetic mines. These mines were used by the Germans at the beginning of the war. Their functioning depended on the use of a detonator worked by the action of the magnetic field formed by the steel hull of the ship. Such a mine cannot be trawled in the usual way, since it is laid not on the surface of the sea but on the bottom in not very deep places. The magnetic field of the ship moving across it causes the detonator to be connected and explode the mine. Owing to the incompressibility of water the blast caused by the explosion reaches the surface with almost undiminished force.

As soon as the first of these mines was fished out it was realised that it could be combated only by neutralising the magnetic field of the ship. This could be achieved only by building ships of non-magnetic material or by forming a magnetic field of the same power but of opposite direction. The first alternative was too difficult of realisation and discarded. The second after many experiments finally produced an anti-magnetic cable with which within a few months thousands of ships and vessels of the allied navies were equipped and given complete protection against magnetic mines. Considering that such an installation consists of a generator producing current of high voltage and cables surrounding the entire ship and suitable meters, switchboards and so on and that its installation demands previous measurements to be made of the magnetic field formed by the ship, it must be acknowledged that the equipping of thousands of units afloat in record time with this apparatus is no mean technical feat. It should also be noted here that owing to changes in the intensity of the magnetic field of the ship caused for example by the ship's moving into different latitudes, by alterations or by the installation of additional equipment, the need for making fresh measurements often arose. These measurements were carried out at special stations where on the bottom of the dock, etc., were placed measuring instruments. There were very many such stations scattered all over the world, everywhere where the Royal Navy had its bases. Thanks to this invention not one Polish warship was lost by magnetic mine. Apart from magnetic mines the Germans in a later stage of the war began to use acoustic mines, detonating as a result of sound vibrations created by the ship's propellers. This weapon turned out to be very dangerous, and its combating required the efforts of many inventors. And here, too, in a comparatively short time was found the answer in the form of the so-called "S/A GEAR" — a device consisting of a steel membrane hit by a hammer. It was installed in the bow of the ship. The audible vibrations of the membrane made sounds that caused the mine to explode ahead of the ship at a safe distance. This device required much work and alteration to be installed while the noise of the hammers beating the membranes made even more "enjoyable" the life of the crews who already suffered under highly uncomfortable conditions. Nevertheless this device successfully fulfilled its purpose in many ships—Polish ships also. Convinced that acoustic mines had found an antagonist, the Germans applied the acoustic principle to torpedoes in such a way that a fired torpedo did not proceed upon its usual path but, guided by the sound of the propellers of the ship attacked, chased it and finally hit it in the stern. The acoustic device instead of acting upon the detonator, as in the mine, controlled the steering gear of the torpedo, altering its direction in the wake of the attacked ship. There was untold danger in this weapon, but even so an answer was found to it in the form of the so-called "foxer", that is a rattle of iron rods towed on a steel line astern of the ship. This rattle was set in motion by the current of the water and caused the acoustic torpedo to follow not the ship but the rattle which gave out stronger sounds than the propeller. When it hit the rattle the torpedo exploded at a safe distance from the stern of the ship.

Of other devices and improvements introduced during the war one should also mention all damage control devices, that is those designed to salvage a damaged ship and prevent damage, particularly fire. In this sphere great progress has been attained both as regards technique and organisation. For the first time a damage control service was created and its

okrętach — również i polskich. Przekonawszy się, że miny akustyczne znalazły przeciwnika, Niemcy zastosowali zasadę akustyczną do torped w ten sposób, że wystrzelona torpeda nie szła swoim torem, a pod wpływem dźwięku śruby napędowej zaatakowanego okrętu, ścięła go, trafiając wreszcie w rufę. Urządzenie akustyczne zamiast działać na zapalnik, jak w minie, poruszało stery torpedy, zmieniając jej kierunek w ślad za atakowanym okrętem. Była to broń niesłychanie niebezpieczna, lecz i ona znalazła odpowiedź — pod postacią tak zwanego "foxera", czyli grzechotki z prętów żelaznych holowanej na linie stalowej za rufą okrętu. Grzechotka ta napędzana była prądem wody i powodowała, że torpeda akustyczna zamiast okrętu, ścięła grzechotkę wydającą dźwięk silniejszy, niż śruba okrętowa. Przy uderzeniu o grzechotkę torpeda eksplodowała w bezpiecznej odległości za rufą okrętu.

Z innych urządzeń i ulepszeń wprowadzonych w czasie wojny należałoby jeszcze wymienić wszelkie urządzenia przeciwawaryjne, czyli zmierzające do ratowania uszkodzonego okrętu i zapobiegania uszkodzeniom, a zwłaszcza pożarom. W tej dziedzinie osiągnięto olbrzymie postępy techniczne jak i organizacyjne. Stworzona została po raz pierwszy planowo przemysłowa organizacja służby przeciwawaryjnej, obejmująca wszystkie możliwe niebezpieczeństwa grożące okrętowi, jak pożar, zatopienie poszczególnych przedziałów wodoszczelnych, wyrównywanie przechyłów i t.p. Sposoby gaszenia pożarów oraz zapobiegania im uległy gruntownej rewizji, przy czym drogą prób praktycznych wyjaśniono wiele kwestii dotyczących skuteczności poszczególnych systemów gaszenia. Jednym z najważniejszych postępów w tej dziedzinie jest niewątpliwie zastosowanie dwutlenku węgla do tłumienia ognia. W dziedzinie ogniotrwałości okrętów osiągnięto również wielki postęp, eliminując z konstrukcji lub ograniczając użycie materiałów łatwo-palnych. Niektóre najnowsze okręty, prócz osobistych rzeczy załogi oraz paliwa, smarów i amunicji, nie posiadają nic palnego.

Również w dziedzinie uzbrojenia postępy były ogromne — opis ich jednak wykracza poza ramy niniejszego szkicu i powinien stać się przedmiotem osobnej pracy.

Wszystkie te udoskonalenia stały się udziałem Polskiej Marynarki Wojennej, stawiając ją, mimo słabości liczebnej, na pierwszym miejscu pod względem doskonałości technicznej — wraz z Marynarką Brytyjską.

Nie można jednak pominąć milczeniem faktu, że tylko wysoki poziom wyszkolenia i niezachwiana lojalność załóg polskich wpłynęły na decyzję Admiralicji Brytyjskiej dzielenia się z nami wszystkimi zdobyciami technicznymi.

Tak więc korzyści techniczne, jakie nasza Marynarka osiągnęła ze swej współpracy z Brytyjczykami, były olbrzymie. Nie należy jednak przypuszczać, że były one całkowicie jednostronne. Prawie od samego początku wojny Marynarka nasza oddała do pracy Admiralicji Brytyjskiej wielu najlepszych swoich fachowców — zwłaszcza radiotechników, którzy pracując w laboratoriach badawczych dołożyli niejedną cegiełkę do wielkiego gmachu postępu technicznego na morzu. Z dumą możemy stwierdzić, że szereg typów aparatów radarowych będących obecnie w użyciu Marynarki Brytyjskiej jest produktem mózgów i rąk polskich.

Choć więc pozbawieni własnych warsztatów pracy, potrafiliśmy przyczynić się i my nietylko w czynnej walce z wrogiem ale i wysiłkiem naukowym do zwycięstwa. Oby owoce jego i naszym stały się udziałem.

organisation thoughtfully planned. It dealt with every possible danger threatening a ship, as fire, flooding of various watertight compartments, correcting lists, etc. Methods of fire extinguishing and prevention underwent thorough revision and many questions concerning the effectiveness of various systems of extinguishing were explained in practice. One of the most important steps forward in this sphere was undoubtedly the introduction of carbon dioxide in fire extinguishing. Great progress has also been made in the field of fireproof ships by eliminating from construction or limiting the use of inflammable materials. Some of the newest ships carry nothing inflammable apart from the personal belongings of the crew and fuel, lubricants and ammunition.

Also in the sphere of armament was enormous progress made. Its description, however, goes beyond the scope of this sketch and should be the subject of a separate article.

All these improvements became the share of the Polish Navy, placing it in spite of numerical weakness in the first rank as regards technical perfection—together with the Royal Navy.

But we cannot pass in silence over the fact that only the high standard of training and the unshaken loyalty of the Polish crews influenced the decision of the British Admiralty to share with us all their technical achievements.

And so the technical advantages which our Navy acquired from its co-operation with the British were enormous. It should not, however, be supposed that they were entirely one-sided. Almost from the very beginning of the war our Navy had given to the Admiralty many of its specialists, especially radio engineers, who worked in research laboratories and added more than one brick to the great edifice of technical progress at sea. We can with pride state that many types of radar apparatus now being used in the Royal Navy are the product of Polish brains and hands.

Hence although we are deprived of our own workshops we have been able to contribute to victory not only in active battle with the enemy, but also by our scientific enterprises. If only its fruit were to fall also to our share.

KONOPNE I METALOWE LINY

—WYRABIANE—

dla wszystkich potrzeb okrętowych

R. HOOD HAGGIE & SON LTD.

NEWCASTLE-ON-TYNE

also at

LONDON
CARDIFF

LIVERPOOL
& HULL

GLASGOW
BRISTOL, etc.

NOWOŚĆ WYDAWNICZA. Wyszła z druku seria 6 ciu książeczek, omawiających możliwości osiedlenia się, a w szczególności warunki życia i pracy w następujących krajach:

AFRYKA POŁUDNIOWA str. 116. cena sh. 3/6

AMERYKA POŁUDNIOWA (bez Brazylii) str. 104. cena sh. 3/-

NOWA ZELANDIA str. 76. cena sh. 3/-

BRAZYLIA str. 124. cena sh. 4/-

KANADA „ 104. „ „ 3/-

AUSTRALIA „ 104. „ „ 3/-

Każda z tych publikacji zawiera w teście szereg tablic i mapek.

Do nabycia w większych księgarniach polskich.

Zamawiać można (z jednoczesnym dołączeniem należności oraz 3 d. na koszty przesyłki) w firmie
ALMA BOOK COMPANY LTD., 52, Halton House, 20/23, Holborn, LONDON, E.C.1

MARYNARKA WOJENNA

A

LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Przyznany Polsce przez Traktat Wersalski skrawek wybrzeża z paru przystaniami rybackimi — nie przedstawiał dla olbrzymiej większości Polaków realnej wartości. Chyba letniskowe.

Wszelkie rachuby ekonomiczne były pokładane na wykorzystanie przyznanego Polsce praw w W. M. Gdańsku.

Byli tacy entuzjaści, którzy w wydawnictwach swych przepowiadali, że Gdańsk po latach dziesięciu poprostu się spolszczy, bo otwierają się dla niego zawrotne możliwości jedyne go portu dla całego polskiego zaplecza.

Inni — a w tym sfery kierownicze Marynarki Wojennej były zdania, że Wolne Miasto będzie funkcją stanowiska w świecie Rzeszy Niemieckiej — bynajmniej nie zdruzgotanej po I-szej wojnie światowej i w ówczesnej konstelacji politycznej mającej wszelkie szanse szybkiego odrodzenia się.

Wychodząc z tego założenia, było do przewidzenia, że Wolne Miasto stanie się przedmurzem tysiącletniego "Drang nach Osten" i bezką prochu w stosunkach polsko-niemieckich.

Od stosunkowo korzystnego dla Polski brzmienia Traktatu w artykułach regulujących współżycie Polski z Gdańskiem — wszelkie pochodne akty międzynarodowe względnie bilateralne, akceptowane przez mocarstwa, wybitnie pogarszały sytuację Polski, gwarantując niemiecki charakter Gdańska i najlepsze korzyści ekonomiczne dla niego. Taka była i umowa paryska i umowa polsko-gdańska i wszelkie dalsze ich pochodne. Pomimo tych niekorzystnych faktów wyjściowych dla spraw morskich w Polsce — szczupła garstka ludzi myśląca kategoriami morskimi — starała się rozwiązać z początku teoretycznie możliwości jak najlepszego wykorzystania tego a priori niekorzystnego położenia.

Osobą centralną tej garstki był ś.p. wice-admirał Porębski.

Za jego inicjatywą powstała instytucja społeczna "Liga Morska i Rzeczna", która wchłonęła poprzednie zawiązki towarzyszących pokrewnych. Zasadniczym celem tej instytucji było sianie wśród społeczeństwa informacji o morzu i możliwościach jego wykorzystania w warunkach posiadanych przez Polskę.

Idea została przyjęta przychylnie, szeregi członków i sympatyków Ligi się powiększały, powstały okręgi, oddziały i koła. Z czasem przekształciła się L.M.R. na Ligę Morską i Kolonialną.

Jej hasła i imprezy cieszyły się entuzjastycznym przejęciem, mimo często niefortunnych, niekompetentnych prób nieudanych zwłaszcza w dziedzinie kolonialnej.

Ożywienie działalności Ligi było jej przestawieniem na wzmoczenie dziedziny wojenno-morskiej w roku 1934-35 pod wpływem inspiracji i trudu oficerów Marynarki Wojennej.

W dziedzinie tej prócz akcji propagandowej rozpoczęta została robota rzeczynista przez zbieranie pieniędzy na rozbudowę naszej floty.

Powstał "Fundusz Obrony Morskiej" z niezależnym od Ligi Morskiej i Kolonialnej komitetem nadzorującym organizację i samą akcją zbiórkową oraz dysponującym zebranym funduszem.

Akcja zbiórki, jej organizacja, administracja i propaganda prowadzone były przez Centralę Ligi — przyczyną po niedopuszczalnym szybko rozroście akcji zbiórkowej, czynności te zostały zdecentralizowane na okręgi Ligi odpowiadające organizacji wojewódzkiej Państwa.

W Centrali Ligi t.j. w jej Zarządzie Głównym, został kreowany Wydział Obrony Morskiej z odpowiednio rozbudowanym aparatem biurowym, a przy okręgach powstały sekcje Funduszu Obrony Morskiej".

Wydział Obrony Morskiej przy Centrali rozwinął swą pełną

działalność w latach 1937-39, mając na celu przede wszystkim uświadamianie i propagandę konieczności posiadania przez Polskę obrony morskiej i jej rozbudowę i dopiero na tle tego działania, zachęcanie do zbiórki na tę obronę.

Czynnik społeczny Zarządu Ligi i zajmujący się tymi sprawami, wspomniany "Wydział Obrony Morskiej", podzielony został na:

- a) Sekcję zbiórki, czuwającej nad organizacją i administracją akcji zbiórkowej,
- b) Sekcję propagandową idei i zbiórki, w prasie i ulotkach.
- c) Sekcję artystyczno-literacką z podziałem na podsekcje:

plastyków, literacką i muzyczną — mające przez słowo drukowane oraz plastykę i muzykę popularyzować ideę morską a wśród niej "siłę zbrojną na morzu" wśród społeczeństwa.

Sekcja ta rozwijała żywą, lecz niestety zbyt krótkotrwałą działalność — mogącą mieć bardzo duże znaczenie poprostu wychowawcze w dziedzinie przerabiania lądowej psychiki społeczeństwa na przynajmniej częściowo morską.

Prócz rzeczy pomniejszych i doraźnych wspominam z zadowoleniem i serdecznym uczuciem dla tych wszystkich, którzy z takim entuzjazmem i poświęceniem sprawili, że w ciągu dwóch lat odbyły się trzy wystawy plastyczno-marynistyczne (w całości gmachów wystaw bieżących) dwukrotnie w Zachęcie w stolicy — i raz (czerwiec 1939) w Towarzystwie Sztuk Pięknych w Krakowie z ceremonialnym wernisażem.

W dziedzinie literackiej, wojna zdaje się zniszczyła rękopisy gotowy do druku dzieła opisujące barwnie przeszłość i teraźniejszość Zachodniego Pomorza ze Szczecinem i Rugią p.t. "Od Winety do Gdyni". Miało ono budzić w społeczeństwie myśl o straconych wówczas dziedzinach piastowskich, kierować myśl na nieprzedawnione nasze do ziem tych prawa i konieczność budowania Siły, która oparła się w pierwszym okresie dalszym zakusom nienasyconego niemieckiego "Drang nach Osten" — a w dalszym — mogła upomnieć się o zagrabione w ciągu wieków ziemie.

W dziedzinie muzycznej, za pomocą konkursów uzyskano szereg utworów i pieśni poświęconych morzu i Marynarce.

Niestety wojna nie dała możliwości ich spopularyzowania. Dla dziennikarzy — w ramach sekcji propagandowej — został zorganizowany Klub Dziennikarzy, którzy korzystali z parokrotnie powtarzanych kursów w Gdyni, połączonych ze zwiedzeniem okrętów na postoju i na morzu.

Na kursy zapraszani byli prócz członków klubu również dziennikarze z wszystkich większych miast polskich i z czasopism wszystkich kierunków politycznych.

W ramach Wydziału Obrony Morskiej była jeszcze Sekcja historyczna, która skupiała grono poważnych historyków przebywających w Warszawie.

Celem Sekcji było badanie wysiłków Polski na morzu w przeszłości. Sekcja zbierała się okresowo dla wysłuchania referatów jej członków.

Jednym z ciekawych było odczytanie oryginału współczesnego opisu bitwy pod Oliwą odkrytego w archiwum w Gdańsku — choć zdaje się wykorzystanego już poprzednio przez profesora Czołowskiego w jego arcyciekawej i pożytecznej książce, która doczekała się kilku nakładów p.t. "Marynarka w Polsce".

Tyle o działalności w dziedzinie uświadamiania i propagandy.

Sama zbiórka pieniędzy na "Fundusz" dawała, mimo kryzysowego stanu ekonomicznego, poprostu wspaniałe

rezultaty.

Czytanie sprawozdań miesięcznych z terenu całej Polski dawało dowody, że zbiórki są rzeczywiście dobrowolne i rozciągające ofiarnością i powszechnością wśród społeczeństwa.

Były uchwały urzędników opodatkowujące się dobrowolnie, były także uchwały robotników, oddziałów wojskowych, ale również i zbiórki doraźne, często po szkołach powszechnych w nieznanach wioskach czy miasteczkach.

Pęd miłości do morza i wycucie jego wielkości dla życia i przyszłości Polski był coraz to wspanialszy, coraz to powszechniejszy.

Zaledwie po roku trwania zbiórki — Komitet Funduszu mógł zdecydować pokrycie kosztów jednego okrętu podwodnego bez uzbrojenia — a po dalszym roku serii ścigaczy.

Okrętem podwodnym ufundowanym przez dobrowolną ofiarność polskiego społeczeństwa był O.R.P. "ORZEL", który tak wspaniale rozślawił imię Polski na świecie, którego wyczyni zostaną nazawsze jedną z pięknych kart w historii bohaterstwa marynarce świata.

Z serii ścigaczy zamówiony był na stoczni w Anglii jeden — który łącznie z drugim opłaconym z budżetu Marynarki —

działał również podczas ubiegłej wojny.

Zbiórka na ścigacze stała się okazją do współzawodnictwa pomiędzy okręgami wzgl. kołami i wrożyła najlepsze rezultaty.

Należało przypuszczać, że z końcem 1939 r. bylibyśmy w stanie zamówić już na własnej stoczni w Gdyni 10—12 ścigaczy według wzorów pierwszego ścigacza zamawianego w Anglii, wraz z którym zakupione były w stoczni również jego rysunki techniczne i prawo budowy w Kraju.

Artykuł niniejszy napisałem z myślą o tych wszystkich, którzy swą pracą powodowali te piękne wyniki. Byli to ludzie dobrej woli, pracujący w centrali lub okręgach, kołach i oddziałach Ligi — byli to ofiarodawcy z wszystkich sfer naszego społeczeństwa.

Byli ich miliony.

Ich wysiłek i inicjatywa nie poszły na marne — wprowadziły społeczeństwo w dziedzinę myśli i zainteresowania morzem i potrzebą jego obrony. — Są to wartości stałe, które już nadal w Polsce będą się rozwijać w teorii czy też praktycznie, zależnie od sytuacji w jakiej Kraj nasz będzie.

K. MORA

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

Radio warszawskie podało, że rokowania Polsko-Sowieckie w sprawie niemieckich odszkodowań w naturze doprowadziły do ustalenia spisu ponemieckich statków handlowych, które mają być odstąpione przez Z.S.R.R. — Polskiej Marynarce Handlowej na podstawie porozumienia Polsko-Sowieckiego w sprawie odszkodwań niemieckich.

Spis ten zawiera nazwy 19 statków ponemieckich. Wśród odstępowanych statków specjalnie wymieniono następujące statki: s/s DUALA, trajekt kolejowy MECKLENBURG, statki pasażerskie ATHEN i RHEINFELS, jeden tankowiec, sześć trampów i trzy wielki holowniki. Statki te mają być przekazane Polskiej Marynarce Handlowej niezwłocznie po zatwierdzeniu spisu tych statków przez Polsko-Sowiecką Mieszana Komisję Odszkodowań, która miała się zebrać w Berlinie w dniu 5-ym października r.b. Statek o nazwie DUALA figuruje w Lloyd's Register i jest to statek zbudowany w stoczni A.B Gotaverken, Göteborg w 1938 roku, o tonażu 1.800 TRB i 814 TRN.; klasyfikowany przez Norwesk Veritas. Statek ATHEN został zbudowany, jako statek pasażerski, w stoczni Deutsche Werf Hamburg w 1936 roku dla Deutsche Levante Linie Hamburg A. G. Jest klasyfikowany przez Germanischer Lloyd. Jego tonaż wynosi: 4.450 TRB i 2.618 TRN. Statek RHEINFELS zbudowano w stoczni Deutsche Sch.-u. Mesch A. G. — Weser — Bremen dla towarzystwa żegludowego Deutsche Dampfs. Ges. "Hansa" — Bremen. Jest klasyfikowany również przez Germanischer Lloyd, a tonaż jego wynosi 7,600 TRB.

Prasa fachowa donosi, że firma brytyjska The Furness Shipbuilding Company's Haverton Hill Shipyard w Middlesborough wykończyła dok pływający na zamówienie firmy szwedzkiej Aktiebolaget Fumiboda Varf w Sztokholmie.

Według informacji prasowych, Rząd Meksykański nosi się z zamiarem stworzenia nowego połączenia pomiędzy Oceanem Atlantyckim i Oceanem Spokojnym w drodze pobudowania wieloszynowego szlaku przez przemyk Tehuantepec, po którym byłby przewożony, w każdym kierunku, jeden suchy dok o nośności umożliwiającej dokowanie statków do 15.000 ton. Projekt ten jest wysuwany przez Department Skarbu Rządu Meksykańskiego, który oblicza, że koszt budowy tego połączenia, szacowany na około £40.000.000, pozwoli zaoszczędzić około 1.500 mil. marek-ki-h w każdym statku utrzymującym połączenia pomiędzy portami Północnego Atlantyku i Pacyfiku, a w szczególności statkom

uprawiającym żeglugę przybrzeżną pomiędzy New Yorkiem i San Francisco. Suchy dok ruchomy ma być poruszany po szynach przy pomocy silnika Diesla o sprawności 22.000 H.P. Dwa tory szynowe, z których każdy składa się z wielu szyn, zapewniają możliwość jednoczesnego poruszania się doków w obu kierunkach i łączą ujście rzeki Coatzacoalcos koło Puerto, Mexico, nad Zatoką Meksykańską — z wybrzeżem Pacyfiku koła Salina Cruz. Projektowany "suchy kanał" stanie się poważną konkurencją Kanału Panamskiego.

Prasa podaje, że w skład Brytyjskiej Marynarki Wojennej wszedł ostatnio, po pomyślnym odbyciu prób, nowy kontrtorpedowiec H.M.S. "Saintes". Okręt ten został zbudowany w zakładach Hawthorn Leslie and Company, Hebburn-on-Tyne. Należy on do kontrtorpedowców klasy "Battle", budowanych specjalnie dla potrzeb wojennych na Pacyfiku. Po zakończeniu wojny z Japonią, budowa nierozpoczętych jeszcze okrętów tego typu została odwołana, lecz "Saintes", którego budowę rozpoczęto w lipcu 1944 roku, był już tak zaawansowany, że postanowiono go wykończyć i włączyć w skład Royal Navy.

Rząd Wielkiej Brytanii przekazał Królewskiej Norweskiej Marynarce Wojennej dwa kontrtorpedowce "Crystal" i "Croziers", należące do okrętów tego typu klasy "C". Są to okręty nowoczesne, gdyż jednostki klasy "C" były dopiero na wykończeniu w chwili zaprzestania działań wojennych.

Ostatnio z portu w Southampton wysłała wyprawa wielorybnicza, mając w swym składzie statek-przetwórnicy BALAENA oraz dziesięć statków-polawiaczy. Na statku BALAENA znajdują się trzy samoloty-amfibie typu Supermarine Walrus. Mogą one startować przy pomocy katapult umieszczonych na pokładzie i działających za pomocą ładunków cordytowych. Po zakończeniu lotu, samoloty wodują i są podnoszone na pokład specjalnym dźwigiem. Hangar zbudowany na rufie statku mieści je wygodnie. Samoloty te są oczami wyprawy, umiejscawiają one pozycje stada wielorybów, podając ją przy pomocy radia — statkom-polawiaczom. Po złowieniu wieloryba przy pomocy dział harpunowych, jest on holowany do BALAENA i wciągany do środka po pochylni przez otwór na rufie statku, poczym jest pod-

dawany odpowiedniej przeróbce w różnych działach przetwórczych statku. Statek BALAENA został wykończony już po zaprzestaniu działań wojennych i zakończył pomyślnie wszystkie próby dopiero we wrześniu r.b.

Duński statek szkolny, fregata "Danmark", plynac pod pełnymi żaglami w doroczną podróż ćwiczebną przez Kanał Panamski na Pacyfik — zawiął pod drożdże do Southampton. Załoga statku składa się ze 116 uczniów. Fachowa prasa brytyjska podkreśla piękno statku i stare morskie tradycje duńskie, znajdujące wyraz w zachowaniu się i sposobie bycia uczniów, stanowiących załogę statku.

Według fachowej prasy brytyjskiej, inżynierowie Marynarki Wojennej Z.S.R.R., przy pomocy inżynierów niemieckich, prowadzą prace nad podniesieniem pancernika niemieckiego "GNEISENAU", który w ostatniej fazie działań wojennych został zatopiony przez Niemców u wejścia do portu w Gdyni, celem zablokowania wejścia do tego portu. Po jego podniesieniu być może, iż będzie on użyty przez Marynarkę Z.S.R.R. jako przybrzeżna bateria pływająca. Prasa brytyjska przypomina, że po przedarciu się w lutym 1942 roku okrętów niemieckich "Gneisenau", "Scharnhorst" i "Prinz Eugen" przez kanał La Manche — pancernik "Gneisenau" został umieszczony w suchym doku gdzie obcięto jego część dziobową, celem przeróbki pancernika na okręt korsarski. Przeróbka ta nie została jednak wykonana i okręt został zatopiony bez swej części dziobowej. Nadto kadłub okrętu został rozzerwany na długości 80 stóp przy pomocy ładunku materiału wybuchowego przy zatopianiu okrętu.

Wyporność pancernika "Gneisenau", według danych zakumikowanych przez Rząd Rzeczypospolitej Brytyjskiej, zgodnie z umową morską z 1936 roku — miała wynosić 35.000 ton. Jednakże, jak to wynika z tajnych dokumentów niemieckich, które wpadły w ręce sojuszników po zakończeniu wojny — wyporność ta wynosiła w rzeczywistości 41.700 ton. Budowę pancernika rozpoczęto w 1934 roku a zakończono w grudniu 1936 roku. Załoga tego okrętu składała się z 1.461 oficerów i marynarzy.

Prasa podaje, że niemiecki okręt podwodny U-3505, który po kapitulacji Niemiec w maju 1945 roku został zatopiony przez własną załogę

w porcie Göteborg, lecz nie poniósł przytym poważniejszych uszkodzeń — został już podniesiony przy pomocy nurków Szwedzkiej Marynarki Wojennej, którzy zdołali zalać i uszczelnić wszystkie otwory. Okręt stoi obecnie na kotwicy w porcie w Göteborg. Prasa przypomina przy tej okazji, że pomiędzy 1935 i 1945 rokiem Niemcy zbudowały 1.174 okrętów podwodnych, z których 785 zostało zatopionych. Z pozostałych okrętów — 100 jednostek zatopiły ich własne załogi w Kiel i Wilhelmshaven. Po ich podniesieniu — okręty te zostały zniszczone.

Brytyjska Marynarka Wojenna przekazała Norweskiej Marynarce wojennej, odstąpionej przez Rząd Wielkiej Brytanii, trzy okręty podwodne, a.m.: "Venturer", "Votery" i "Viking", które otrzymały odpowiednio następujące nazwy norweskie: "Utstein", "Uthaug" i "Urvaer".

W czasie wojny wielka ilość statków rybackich była zarekwirowana przez Brytyjską Marynarkę Wojenną dla wykonywania rozmaitych zadań w związku z działaniami wojennymi. Wielka ilość tych jednostek uległa zatopieniu. Obecnie więc koniecznym jest uzupełnienie poniesionych strat w drodze budowy nowych jednostek. Okazję tę pragnie wykorzystać przemysł rybołówstwa dalekomorskiego w Wielkiej Brytanii, by zmodernizować swoją flotę rybołwczą. Są robione próby zastosowania na nowych statkach aparatów Asdic, które służyły dla wykrywania okrętów podwodnych — względnie urządzeń radarowych — dla umieszczenia ławic rybnych. Rybołwcze firmy islandzkie produkują w zakresie modernizacji flot trawlerowych, realizując już program odbudowy swego tonażu w drodze wydania zamówień na pierwszą serię 30 wielkich i szybkich dalekomorskich trawlerów, których koszt jednostkowy wynosi ok. 100.000 funtów szterlingów. Pomieszczenia załogowe na tych

statkach mają być znacznie wygodniejsze niż na statkach tego typu budowanych przed wojną.

Radio warszawskie podaje, że w Szczecinie prowadzone są rokowania polsko-owieckie w sprawie przekazania administracji polskiej zarządu nad całym portem w Szczecinie. W chwili obecnej w zarządzie polskim znajduje się około jedn. trzecia portu. W razie pomyślnych wyników prowadzonych rokowań, pozostałe dwie trzecie portu będą przekazane Polsce w ciągu najbliższych kilku tygodni. W tym też okresie będą przekazane Polsce również: wyposażenie portowe, instalacje, składy portowe, stocznie, wytwórnie portowe oraz cały portowy węzeł kolejowy. Specjalna komisja ma sporządzić inwentarz zdawczo-odbiorczy. Podpisany został nadto układ, mocą którego wszystkie zatopione w porcie szczecińskim statki oraz urządzenia portowe, których jeszcze nie podniesiono, względnie nie wydobyto z wody, stają się polską własnością. W porcie zostanie natomiast wydzielona specjalna sowiecka wolna strefa dla komunikacji tranzytowej z częścią Niemiec pod okupacją sił zbrojnych Z.S.R.R.

Według radia moskiewskiego tonaz marynarki handlowej Z. S. R. R. przekroczył już poziom przedwojenny. Pomimo to nowo zbudowane statki są nadal spuszczone na wodę w wielkich ilościach.

Codzienna prasa brytyjska podaje, że flota bałtycka Z. S. R. R. jest podzielona na dwie eskadry, przyczym jednej z nich za bazę służy Kronstadt, drugiej zaś — Królewiec (obecnie Kalingrad). Wielkie siły morskie Z. S. R. R., złożone z lekkich jednostek, są utrzymywane nadto w Libawie i Warnemuende. Port w Warnemuende został silnie ufortyfikowany i zamieniony na bazę marynarki wojennej Z. S. R. R.

W wydawnictwie Brytyjskiego Ministerstwa Informacji p. t. "Merchantmen at War" ("Marynarka Handlowa w czasie wojny"), zawierającym oficjalne dane dotyczące Brytyjskiej Marynarki Handlowej w czasie wojny 1939-1944, znajdujemy ciekawe informacje odnoszące się do obsługi północnego szlaku zaopatrzenia z dostawami dla Z. S. R. R. Szlak ten, obok szlaku zaopatrzeniowego zapewniającego dostawy Malcie, był jednym z najniebezpieczniejszych w czasie minionej wojny. Ta droga służyła zaopatrzeniu wszelkiego rodzaju z Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Kanady w najbardziej krytycznych momentach wojny, do Murmańska i Archangielska dla sił zbrojnych Z. S. R. R. oraz dla sowieckiej ludności cywilnej. Konwojom na tym szlaku groziło aż potrójne niebezpieczeństwo: od korsarzy nawodnych, włączając w to nawet pancerniki niemieckie, od okrętów podwodnych a wreszcie od bombowców i samolotów torpedujących niemieckich. Główne siły niemieckiej marynarki wojennej były skoncentrowane w północnych fjordach Norwegii, a około 350 najbardziej nowoczesnych i potężnych samolotów niemieckich przeznaczono wyłącznie do atakowania konwojów. Prócz tego — w okresie zimowym — znalezienie się w wodzie oznaczało śmierć a conajmniej bardzo ciężkie odmrożenia. Pierwszy konwój na tym szlaku wyruszył w sierpniu 1941 roku. Składał się on z sześciu parowych trampów brytyjskich, do których dołączył jeden statek owiecki. Konwój zawinął do Archangielska we wrześniu, nie będąc atakowanym w drodze. Dostarczył on 64 samoloty myśliwskie, 32 samochody specjalne oraz ponad 15.000 ton różnego materułu uzbrojenia. Do końca 1941 roku dostarczono tą drogą: 572 czolgiów, 799 samolotów myśliwskich, 1.404 różnych samochodów oraz około 100.000 ton różnego materułu uzbrojenia. Ładunek ten został przewieziony na 36 statkach brytyjskich i 6 owieckich. W następnych konwojach udział biorą również statki innych narodów sprzymierzonych, a więc: amerykańskie, holenderskie, norweskie i polskie. Długość tego szlaku wynosi około 2.500 mil morskich.

ERRATA DO SŁOWNICZKA OPISOWEGO "OKRĘTY I STATKI" dołączonego do dwóch ostatnich numerów "Polski na Morzach"

Str.	jest :	powinno być :
2 (wiersz 9 od góry)	Gefzss	Gefäss
2 (wiersz 11 od góry)	Fahre	Fähre
9 (wiersz 11 od dołu) 8a.	ang. Coast Guard Cutter	amer. Coast Guard Cutter
16 (wiersz 8, 9 i 10 od góry)	_____	dotyczą 27 (a nie 26)
19 (wiersz 3 od dołu)	ang. Mailsteamer	ang. Mailsteamer : Packetboat.
22 (wiersz 6 od dołu)	Awizo	(Awizo)
26 (wiersz 7 od góry)	Pocketboat	Packetboat

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
dystynkcyjne 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



LAMPOR & HOLT LINE LIMITED

Regularny przewóz towarowy do

Południowej Ameryki

oraz pomiędzy

Zjednoczonym Królestwem, Brazylią 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.

Żądanie 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:
AVEaue 5361 (4 lines)

Telegrams:
“Interkait, 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

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

*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
New York Office: Whitehall House 47, Whitehall, S.W.1.



II 0311

SWAN HUNTER & WIGHAM RICHARDSON LTD
NEWCASTLE UPON TYNE



SHIP & ENGINE BUILDERS.



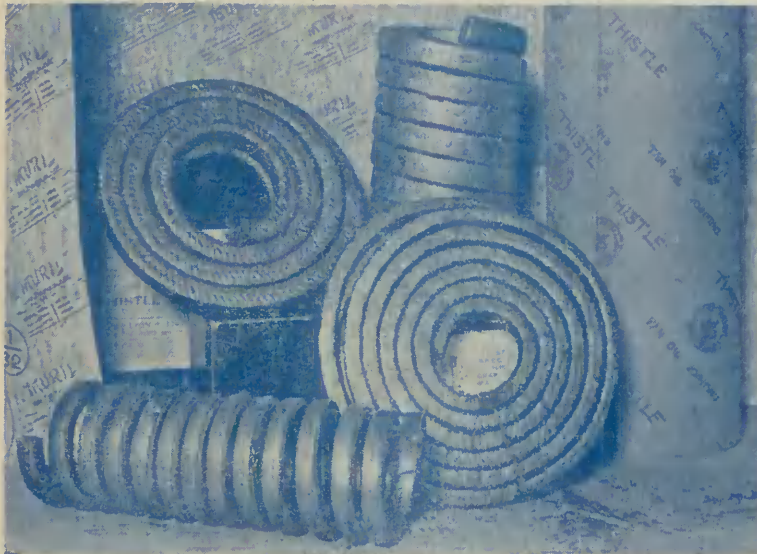
"THISTLE"
SZCZELIWO

na wszelkiego rodzaju
uzyrek

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"

tez w

LONDON

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

NEWCASTLE

LIVERPOOL

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

HULL

CARDIFF