

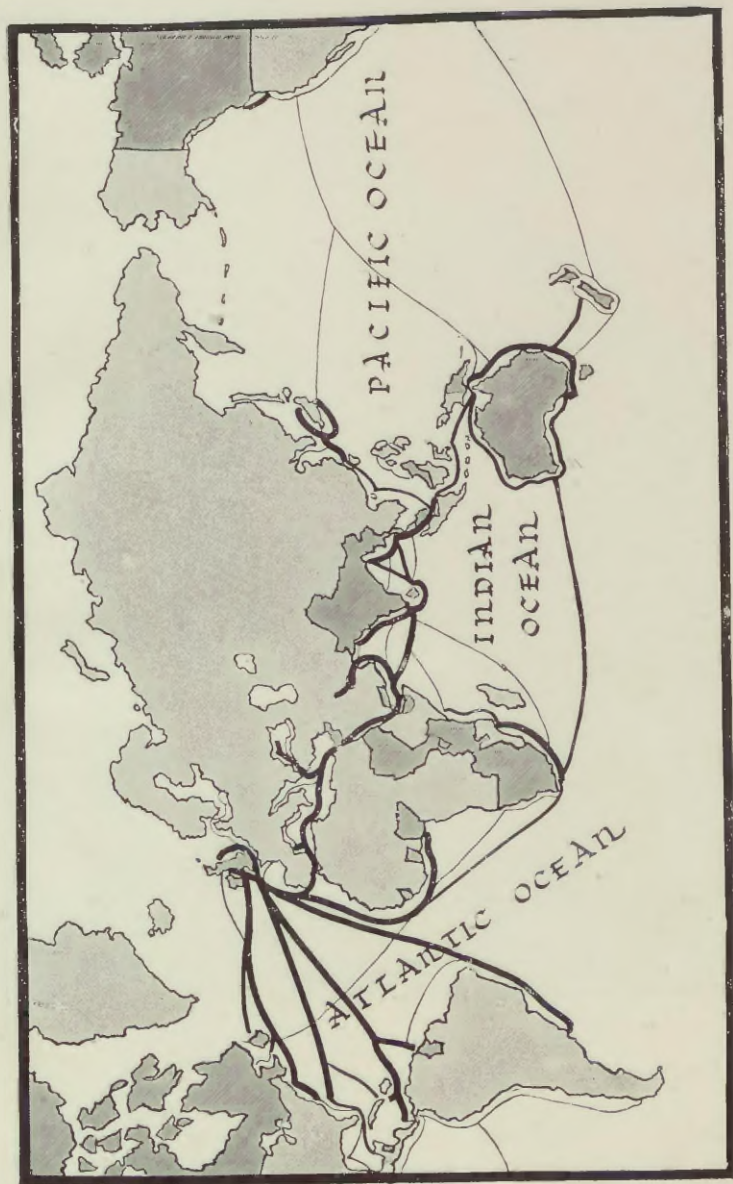
SIR ARCHIBALD HURD

TŁOM. J. GRODZICKI

# WALKA O MORZA







Brytyjskie światowe szlaki żeglugowe. (str. 3, 8)  
(Rys. A. Hudson, Elgin Studios)



Statki handlowe strzeżone przez statki wojenne, (str. 4, 14)  
(Fot. Central Press)



### Powrót z pod Dunkierki.

Kilka godzin pierwej te maleńkie jednostki morskie złączone były w jedną całość z niezliczoną ilością wielkich okrętów wojennych, statków handlowych, przybrzeżnych, holowniczych, rybackich, jachtów i barek, które kursowały tam i z powrotem pomiędzy W. Brytanią a Dunkierką, aby wyewakuować stamtąd około 300.000 wojsk brytyjskiej armji ekspedycyjnej. Nigdy przedtem nie notowały tradycje marynarki brytyjskiej podobnie spontanicznego i bezpośredniego działania floty. (str. 3)

(Fot. Keystone)



**Koniec niemieckiej łodzi podwodnej.**

Przy pomocy nader precyzyjnych instrumentów brytyjski krążownik wytropił niemiecką łódź podwodną i ugodził ją miną głębinową.  
(str. 4) (Fot. Fox)

# WALKA O MORZA

SIR ARCHIBALD HURD

TŁOMACZYŁ JANUSZ GRODZICKI



KSIĄŻNICA POLSKA  
242 HOPE ST., GLASGOW, SZKOCJA

Printed in Great Britain by  
William McLellan & Co. Ltd.  
240 Hope Street, Glasgow, C.2.  
Nineteen hundred and forty-two

0010637





# T R E Ś Ć

|   |    |
|---|----|
| Przedmowa   | 3  |
| I. <b>Marynarze w walce</b>   | 7  |
| Zwykły cywil na morzu. — Wojna z korsarzami i kaprami. — Wprowadzenie systemu konwojów.   |    |
| II. <b>Inny świstek papieru</b>   | 16 |
| Niemiecka marynarka wojenna. — Niemcy pokonane. — Nieślawnie poczęta flota. — Wyzwanie prawa.   |    |
| III. <b>Żeglarski egzamin</b>   | 25 |
| Zatopienie "Empress of Britain". — Saga nieznanych marynarzy. — Bezpośrednia walka i zwycięstwo. — Niezrównana przygoda. — Samoposwiecenie "Jervis Bay'a". — Wyratowanie się "San Demetrio". — Dzieje "Sussex" i "Western Prince". — Zatopienie statku z dziećmi. |    |
| IV. <b>Statek cudów i statek użyteczności</b>   | 39 |
| Flota angielska w zaniku. — Problem transportu morzem. — Statki handlowe specjalnych typów. — Tankowce i inne typy. — Pomysłowość Holendrów.  |    |
| V. <b>Przeznaczenie trampa</b>  | 48 |
| Handlowa izba rozrachunkowa. — Podróż z węglem na wschód. — Problem właściciela i następna podróż. — Inny bok trójkąta. — Kto jest właścicielem ładunku? — Niebezpieczeństwa mórz. — Człowiek świata.   |    |
| VI. <b>Romantyzm linjowca</b>   | 57 |
| Fatalny cios. — Możliwości parowca. — Odkrycie południowej Afryki. — Od rybaka do dyrektora towarzystwa okrętowego. — Opowieść Morza Karaibskiego.  |    |
| VII. <b>Osaczeni wyspiarze</b>  | 66 |
| Inwazja na Anglję. — Przeznaczenie angielskich marynarzy. — Ktokolwiek panuje na morzach. — Potęga morska i powietrzna. — Przewaga statku.  |    |

## SPIS ZDJĘĆ

|   | Str.  |
|---|-------|
| 1. Brytyjskie światowe szlaki żeglugowe ... ..  | I     |
| 2. Statki handlowe strzeżone przez statki wojenne ... ..                              | II    |
| 3. Powrót z pod Dunkierki ... ..  | III   |
| 4. Koniec niemieckiej łodzi podwodnej ... ..  | IV    |
| 5. "Athenia", statek pasażerski Tow. Donaldson ... ..                                 | 20—21 |
| 6, 7. Krążownik powietrza, hydroplan "Short Sutherland" ... ..                        | 20—21 |
| 8. Korweta Royal Navy ... ..  | 20—21 |
| 9. Na pokładzie korwety na Atlantyku ... ..   | 20—21 |
| 10. "Empress of Britain" ... ..   | 20—21 |
| 11. Niemiecka łódź podwodna ... ..  | 20—21 |
| 12. Ratunek z powietrza ... ..  | 28—29 |
| 13. Konwój brytyjski ... ..   | 28—29 |
| 14. Słynny "Jervis Bay" ... ..  | 28—29 |
| 15. Resztki niemieckiego samolotu na brytyjskim handlowcu ... ..                      | 28—29 |
| 16. Niemiecki "rajder" przy pracy ... ..  | 28—29 |
| 17. Statek dzieci — "City of Benares" ... ..  | 36—37 |
| 18. Tonący niemiecki handlowiec ... ..  | 36—37 |
| 19. Walka z łodziami podwodnymi ... ..  | 36—37 |
| 20. Wybuch miny głębinowej ... ..   | 36—37 |
| 21. Przepołowiony tankowiec ... ..  | 36—37 |
| 22. Dobudowana część dziobowa tankowca ... ..   | 36—37 |
| 23. Sztorm na morzu ... ..  | 36—37 |
| 24. "Queen Elizabeth", "Queen Mary", "Mauretania" i "Normandie" w dokach Clyde ... .. | 44—45 |
| 25. Statek do przewozu wojsk ... ..   | 44—45 |
| 26. Linjowiec w służbie wojennej ... ..   | 44—45 |
| 27. Nowoczesny brytyjski statek pasażersko-towarowy ... ..                            | 44—45 |
| 28. Nowoczesny tankowiec brytyjski ... ..   | 48—49 |
| 29. Uzbrajanie marynarki handlowej ... ..   | 48—49 |
| 30. Trawler w służbie Royal Navy ... ..   | 48—49 |
| 31. Ofiara min, statek pasażerski "Dunbar Castle" ... ..                              | 48—49 |
| 32. Ogień na zbombardowanym trampie ... ..  | 48—49 |
| 33. Ratunek rozbitego okrętu ... ..   | 48—49 |
| 34. Tropienie nieprzyjacielskich samolotów ... ..                                     | 56—57 |
| 35. "Regent Tiger" w płomieniach ... ..   | 56—57 |
| 36. Hydroplan w eskorcie konwoju ... ..   | 56—57 |
| 37. Obsługa karabinu maszynowego na statku eskortującym ... ..                        | 56—57 |
| 38. Wyławiacz min ... ..  | 56—57 |
| 39. Budowa niszczyciela łodzi podwodnych ... ..                                       | 64—65 |
| 40. W stoczni brytyjskiej ... ..  | 64—65 |

## PRZEDMOWA.

Niemcy, wygrawszy „Bitwę o Francję”, która zmusiła Anglię do wycofania z Kontynentu Brytyjski Korpus Ekspedycyjny, ze stratą całego jego bojowego wyposażenia, wierzyli, że potrafią tak samo szybko wygrać „Bitwę o Anglię” przeprowadzając inwazję naszych wysp z dwóch stron: morzem i powietrzem, podczas gdy Włochy doprowadzą do szybkiego i zwycięskiego końca „Bitwę o Grecję”, jak również przeprowadzą pomyślnie inwazję Egiptu, uzyskując kontrolę nad kanałem Suezkim, tak ważną arterią Imperjum Brytyjskiego.

Sytuacja jednak odmieniła się biegunowo i pomieszała niemiecko-włoskie plany.

Mocna choć milcząca presja potęgi morskiej, Royal Navy, odczuwana jest przez Niemcy i Włochy stale i bezlitośnie. Giętki łańcuch stalowych ogniw ciągnie się od Arktyku wdół przez Morze Północne, potem wzdłuż Kanału La Manche i przez całą długość Morza Śródziemnego. Blokada ta podobna jest do szczypiec, których używa chirurg celem zahamowania przyływu krwi do tej części ciała ludzkiego, która jest operowana.

Łańcuch ten ma długość około 4.000 mil a z każdym dniem, w którym nowe okręty wojenne splywają ze stoczni na wodę — wzmacniając flotę wojenną — staje się coraz mocniejszy. Niemcy i Włochy są w ten sposób odcięte od rynków handlowych świata, od zapasów zboża, kukurydzy, gumy i kauczuku, ropy, rud mineralnych i innych surowców, które są niezbędne do prowadzenia wojny. Obydwa te kraje stają się pod względem ekonomicznym coraz to słabsze, a im szerzej rozczłonkują swoją siłę militarną, im bardziej wydłużą swoje linje komunikacyjne i gwałtowniej będą walczyć o uniknięcie swego przeznaczenia, zużywając swoje rezerwy żywności, ropy i amunicji — tem bardziej się osłabiają.

Z drugiej strony marynarka handlowa naszego kraju, z pomocą flot państw sprzymierzonych i neutralnych, dowozi do naszych portów pod osłoną Royal Navy transporty żywności i surowców, wspierając oprócz tego i oddziały walczące środkami transportowymi i innymi pomocami. Dzięki tej służbie floty handlowej — my w naszym kraju lepiej zasilani niż jakikolwiek naród na Kontynencie — stajemy się coraz to silniejsi. Posiadamy obecnie przewagę na morzu, przewagę tę wywalczymy w powietrzu, a jako dodatek do naszej Obrony Narodowej posiadamy obecnie nową armję w liczbie około 3.000.000 ludzi, która w krótkim czasie gotowa będzie do każdego zadania w kraju czy też za morzem.

Straty nasze są stałe, jednak niekończący się sznur naszych statków handlowych płynie bez przerwy po wszystkich morzach i oceanach świata, pomimo nieprzyjacielskiej „całkowitej blokady” o której, chcąc wyrzucić wrażenie na chwiejnych państwach neutralnych, z dumą głosiły Niemcy. Marynarze, którzy w zeszłych wiekach pokonali piratów, pokonywują obecnie nowe korsarstwo, prowadzone działami „rajderów”, ukradkowymi torpedami łodzi podwodnych, tajemniczą bronią Hitlera — minami magnetycznymi, rozrzucanymi na szlakach handlowych i bombowcami — spadającymi z nieba.

Oficerowie i marynarze Royal Navy idą na morze z dodającą otuchy świadomością, że mają oni nie tylko potężne działa o rozmiarach do 16 cali, z pociskami ważącymi od 2.000 f. wdół, ale jak na większych okrętach wojennych — mają też opancerzenie pokładów i boków kadłuba sięgające poniżej linii wodnej, które w wypadku pancernika dochodzi do 16 cali grubości.

Okręty wojenne budowane są celem przeciwstawienia się całej gwałtowności walki, podczas gdy załoga statków handlowych ma tylko kilka dział małego kalibru, którymi musi przeciwstawić się atakom nieprzyjacielskich dział, torped albo min a statki ich budowane są z cienkich płyt stalowych.

Dla frachtowca albo statku pasażerskiego o pojemności 10.000 — 15.000 tonn przeciętna grubość arkuszy na burtach wynosi około pół cala. Arkusze blachy na statku pasażersko-frachtowym o pojemności około 3.000 tonn mają na śródkręciu około 0,45 cala a na dziobie i rufie 0,38. Grubość płyt burtowych na statkach pasażerskich o pojemności około 15.000 tonn wynosi na śródkręciu 0,62, na dziobie i rufie zaś po 0,48 cala.

Angielscy marynarze floty handlowej chociaż statki ich odpowiadają tylko pokojowym wymaganiom bezpieczeństwa, a oni sami nie są wyszkoleni w sztuce wojennej, walczyli przez wszystkie wieki z siłami Natury i podstępami nieprzyjaciela.

Obecne jednak doświadczenia ludzkości przewyższają w swoim charakterze i w swoich konsekwencjach to wszystko na co była ona narażona w przeszłości.

Walka ta może być określona raczej jako „Bitwa o Morza” aniżeli „Bitwa o Atlantyk”, gdyż jest ona prowadzona na wszystkich

oceanach i morzach całego świata — tak na Morzu Śródziemnym, jak na Pacyfiku lub Oceanie Indyjskim.

Książka niniejsza opisuje przewrotność Niemców, którzy uroczyście zobowiązali się do nieuciekania się w żadnym wypadku do polityki zeszłej wojny topienia statku bez powodu, a które to zobowiązanie stało się teraz „świstkiem papieru”. Opisuje ona wielką przewagę z którą marynarze stale spotykają się i mówi także o bohaterskich walkach, które stoczyli oni z nieprzyjacielem.

Praca ta jest skromnym hołdem dla doświadczenia, wytrzymałości i odwagi — nawet do śmierci — walczących marynarzy o mężnych sercach; oni przywożą nam żywność bez której nie moglibyśmy żyć, surowce do produkcji sprzętu wojennego, bez którego nie mogli byśmy walczyć, pozatem przewożą nasze oddziały wojskowe przez morza i zaopatrują je we wszystko co one potrzebują, jak również przywożą materiały pędne, bez których Royal Navy, armja i lotnictwo zmuszone byłyby do bezczynności.

ARCHIBALD HURD



## R o z d z i a ł I.

# MARYNARZE W WALCE.

Jesteśmy świadkami największej walki o panowanie na morzach, o której historia posiada wszystkie dokumenty i w której marynarze floty handlowej biorą doniosły udział, stojąc w pierwszym szeregu walczących, narażając siebie ze wspaniałą odwagą i walcząc z podziwu godną wprawą i pomysłowością.

Na swoich słabych statkach, które nie są budowane w celach przeciwstawiania się gwałtownościom wojny, walczą oni w dzień i w nocy o żywność, bez której wielka ludność Wysp Brytyjskich nie mogłaby żyć, o surowce z których robiona jest broń i amunicja. Przewaga jest po przeciwnej stronie — miążżąca przewaga, zwłaszcza na ważnych punktach dookoła naszych brzegów, jak np. z zachodniej strony, gdzie nieprzyjaciół używa łodzi podwodnych uzbrojonych w torpedy i działa oraz rozrzuca po szlakach handlowych miny magnetyczne, podczas gdy samoloty z ładunkiem bomb spadają z nieba; uzbrojony „rajder” wędruje w tym samym czasie po najbardziej odległych morzach.

Wojna obecna jest daleko bardziej doniosła, aniżeli ta która zakończyła się rozbięciem Hiszpańskiej Armady, jak również przewyższa w swojej ważności 22 lata różnych powodzeń i niepowodzeń, których punktem szczytowym była bitwa pod Trafalgarem.

Kiedy Nelson umierał w godzinie swego tryumfu, wyspa nasza miała ludności około 16.000.000 żyjącej w dostatku z uprawy własnej ziemi. Imperjum, o rozmiarach które znamy dzisiaj, wtedy jeszcze nie istniało. Emigranci w okresie tym zaczęli dopiero osiedlać się na Nowo-Fundlandji jak również na brzegach Zatoki Hudsonskiej. Flaga angielska dopiero została podniesiona w prowincjach Ontario, Quebec, Alberta a niektóre rodziny angielskie zaczęły dopiero osiedlać się w Nowej Południowej Walji. W tym więc okresie zaledwie zaczęto kłaść fundamenty pod Imperjum Brytyjskie.

Kiedy rozpoczęła się obecna wojna, ludność Wysp Brytyjskich potroiła się od tamtego okresu, osiągając liczbę 50.000.000 i stając się zależną w dziedzinie środków żywnościowych w 50% a w dziedzinie surowców prawie w 100%. Imperjum Brytyjskie stało się największym w dziejach historii ośrodkiem handlowym połączonym morzami w jedną całość.

Imperjum nasze porównane być może do wielkiego rozczłonkowanego systemu nerwowego i żylnego, mającego swoje serce — króla, swoje płuca — skarb i swój mózg — Radę Obrony Imperjum, Radę Ekonomiczną Imperjum i Radę Marynarki Handlowej Imperjum ze swoją centralą na Wyspach Brytyjskich i ze swoimi bazami w Kanadzie, Australji, Nowej Zelandji, Południowej Afryce i Indiach; a Kolonje i Protektoraty są jego komórkami nerwowymi.

Przez główne arterje, które można śledzić na wszystkich mactach mórz i oceanów całego świata, płynie ta niby życiodajna krew, składająca się z ładunków przewożonych na statkach.

Jak jest to życie podtrzymywane?

Na końcowych punktach cywilizacji gromadzone surowce, przemieszane są na statkach do serca, które skolei wykorzystawszy wszystko, co potrzebne jest do utrzymania przy życiu rozmnażającej się ludności Wysp Brytyjskich, stwarza nowe wartości, zwraca je przez główne kanały i rozprawdza przez odgałęziające się włókna, aż po najdalej zamieszkane zakątki ziemi. Imperjum Brytyjskie jest żyjącym organizmem, którego części zależne są od siebie ekonomicznie a ich egzystencja zależna jest od dwóch flot — Dostawy i Obrony.

Morze jest naszą mocą w czasie pokoju, zabezpieczając wszystkim ludziom mieszkającym w najdalszych nawet punktach Imperjum — najtańszą formę transportu, daleko tańszą aniżeli transport drogowy lub też kolejowy i, jest naszą słabą stroną w czasie wojny, podczas której setki ciężko ładownych statków nie posiadających żadnej broni poza małemi działami, są doskonałym celem dla nieprzyjaciela na przeszło 30.000 mil morskich szlaków handlowych.

W dniach korsarstwa, napadającego bezprawnie lub mającego prawo zatrzymania statków nieprzyjacielskich celem zdobycia łupu i zabrania załogi do niewoli, marynarze statków handlowych walczyli o swoje życie i swoją wolność jak również o bezpieczeństwo swoich statków i ładunku który przewozili.

Jako żołnierz, marynarz floty handlowej ma swoją historję, ciągnącą się przez wiele wieków, dłuższą aniżeli marynarz floty wojennej, który jest przysposobiony wojskowo i służy na statkach, specjalnie przeznaczonych do wojny a nie do innych celów.

Marynarka Handlowa jako starsza wiekiem może być uważana za matkę Marynarki Wojennej.

Statki handlowe istniały od zamierzchłych czasów i bywały przeważnie wyposażone dla samoobrony w broń aż do okresu wiktoriańskiego, kiedy to zaczęto wierzyć, że handel morski stał się już wolny od groźby piratów. Od tego czasu statki handlowe zaczęły pływać bez uzbrojenia.

Okręty wojenne powstały dopiero w XV wieku, kiedy wynaleziono i poczęto produkować działa o rozmiarze i mocy, które nie mogły być montowane na zwykłych statkach handlowych. Wtedy Henryk VII założył Królewską Marynarkę Wojenną (Royal Navy). Chociaż kraj nasz posiadał i posiada od zarania dziejów podstawy zostania potęgą morską, przodkowie nasi zdawali sobie sprawę, że Royal Navy nie była budowlą wzniesioną celem wywal-



czenia tej potęgi, lecz poto aby stała się strażą budowli wzniesionej przed tem — Marynarki Handlowej.

Rozbicie Hiszpańskiej Armady spowodowane było nie tyle wskutek działania Royal Navy Królowej Elżbiety, która to flota była wtedy mała, lecz dzięki marynarzom floty handlowej, którzy byli przymusowo zwerbowani do służby Narodowi. To było ich zwycięstwo, zwycięstwo które zmieniło bieg historii całego świata. Celem podtrzymania tego twierdzenia podaję skład floty, która uratowała nasz kraj od najbardziej groźnego od czasów podboju Normanów — napadu.

|  | statki | ludzie |
|--|--------|--------|
| Okręty wojenne ... ..  | 34     | 6.289  |
| Statki handlowe pod dowództwem<br>Sir Francis Drake ... ..                             | 34     | 2.394  |
| Statki handlowe wynajęte przez<br>miasto Londyn :                                      |        |        |
| na 8 tygodni ... ..  | 8      | 530    |
| na całą kampanję ... ..  | 10     | 221    |
| Statki handlowe dostarczające żywność ... ..   | 15     | 810    |
| Statki handlowe w żegludze przybrzeżnej pod dowództwem Wysokiego Lorda Admiralicji ... | 20     | 993    |
| Statki handlowe pod rozkazami<br>Lorda Henry Seyman ... ..                             | 23     | 1.090  |
| Statki handlowe ochotnicze ... ..  | 23     | 1.044  |
|  | 167    | 13.371 |

Dopiero w późniejszych wiekach Royal Navy stała się główną bronią obronną naszego kraju, a statki handlowe były tylko od czasu do czasu, gdy nastawała potrzeba, rekwirowane do służby Royal Navy.

Te dwa oddzielne i różne typy statków rozwijały się stopniowo tak w Royal Navy jak i w marynarce handlowej. Obowiązkiem pierwszej służby utrzymywanej przez Państwo, było chronienie drugiej służby, zorganizowanej i prowadzonej przez prywatne przedsiębiorstwa, które w czasie wojny jak i w czasie pokoju zaspakajaly potrzeby ludności naszej wyspy. Zanim jednak marynarz floty handlowej przestał być zasadniczym obrońcą Wysp Brytyjskich, był on stale zatrudniany w rzemiośle wojennym celem obrony swego statku i swego życia.

## ZWYKŁY CYWIL NA MORZU.

Ronald Cross, członek parlamentu będąc Ministrem Floty złożył hołd odwadze, wytrzymałości i doświadczeniu marynarzy, którzy są w pierwszych szeregach walczących o wolność w obecnej wojnie i zauważył, że marynarz nie jest wyszkolony wojskowo, lecz jest „zwykłym cywilem przy swoim zwykłym warsztacie pracy tak, jak w czasie pokoju”.

Marynarze jednak, którzy pływali szlakami handlowymi całego świata byli zawsze żołnierzami w potrzebie. Prowadzili oni nigdy niekończącą się walkę przeciwko siłom Przyrody — sztormom i mgłom, przeciwko nieoznaczonym skałom podwodnym i niespodziewanym prądom, jak również przeciwko lądowi, mieliznom, które są przyczyną tylu nieszczęść; a niebezpieczeństwo pożaru, zwłaszcza w okresie gdy statki budowane były z drzewa, było ich stałą groźbą.

Oprócz tego — aż do roku 1841, kiedy to ostatni korsarz powieszony został w Londynie, musieli oni zwalczać korsarstwo na morzach, będąc przygotowanymi na to, że mogą zostać schwytani i sprzedani jako niewolnicy. Natomiast w czasie wojny między morskimi krajami a zwłaszcza podczas wojen napoleońskich i amerykańskiej wojny cywilnej, byli oni zmuszeni prowadzić poważną grę o własną skórę i unikać korsarzy oficjalnych.

Bosswell mówi nam o wyrażeniu się dr. Johnson'a że „żaden człowiek, który ma sposobność zamknięcia siebie w więzieniu, nie będzie marynarzem, gdyż statek sam jest więzieniem z tą tylko różnicą, że więzienie to może zatonać”.

Zew morza sięga jednak dalej — do początku wszystkiego. Morze już istniało, kiedy ląd zaczynał się dopiero tworzyć. Dociekania te poparte są porządkiem zdarzeń podanych nam w Biblii. „Bóg powiedział: niech wody pod niebem zgromadzą się na jednym miejscu i niech ukaże się suchy ląd”. Ślona woda pokrywa prawie dwie trzecie całej powierzchni kuli ziemskiej, opływa dookoła niezliczoną ilość wysp i oddziela od siebie pięć kontynentów, które z kolei poprzerywane są wielkimi rzekami — jak Missisipi, Amazonka, Nil, z których każda sięgająca od brzegu morskiego na odległość 3 albo 4 tysięcy mil wgląb, dostępna jest do nawigacji nawet dla wielkich statków.

Nie dziwnego wobec tego, że człowiek — osobliwe, awanturnicze i zdobywcze stworzenie, — udał się już od najwcześniejszych wieków na morze.

Człowiek morza był pionierem handlu i cywilizacji. Jego zawodem była wymiana dóbr jednego kraju na dobra drugiego; wymieniał on także idee i, jako marynarz należał do najbardziej postępowej klasy ludzkości, która rozpowszechniała wiedzę w rozmiarach mało obecnie jeszcze docenianych. Jest nieszczęściem, że historia dziejów pisana była przez ludzi z lądu o małej znajomości morza i jego wpływu na ludzkość. Opisywali oni powstawanie i upadek królestw, instygi dworów, manewry polityków i wojny pomiędzy armjami i marynarkami, ale wielu z nich przeoczyło wkład marynarzy a zwłaszcza marynarzy floty handlowej w odkrywaniu nieznanych lądów na świecie. Świat powinien mieć ogromny dług wdzięczności w stosunku do ludzi morza, zwykle ludzi milczących i skromnych — ludzi czynu raczej aniżeli mówców lub pisarzy.

Pełne uznanie nigdy nie było udziałem dawnych poszukiwaczy przygód — rzeczywistych ojców myśli i czynów demokratycznych, którzy ryzykowali wszystko na pokładach tych statków, ja-

kie istniały w dawnych czasach. Były to najpierw — proste tratwy, koryta zrobione z wydrążonego pnia drzewa, albo czółna ze skóry czy kory; potem łodzie wiosłowe ustąpiły miejsca statkom żaglowym z drzewa — takim, jakimi wielcy odkrywcy przeorywali ocean, zakładając fundamenty pod obecną wspólnotę narodów świata, którą dzięki nim morza nie dzielą teraz lecz łączą.

## WOJNA Z KORSARZAMI I KAPRAMI.

Statki posiadające wartościowy ładunek były oczywiście, w dawnych czasach pozbawionych praw, objektem napaści. Do momentu zorganizowania flot wojennych przez — jeżeli użyje się powiedzenia Nelsona — „uprzejme narody”, flota handlowa i jej marynarze byli bez obrony, pomijając tę, którą mogli oni sami zorganizować. Powieściopisarze przyozdobili korsarzy w męstwo, które pociągając wyobraźnię, robiło z nich postacie pełne romantyzmu, podczas gdy przeważnie byli oni bandytami bez litości i miłosierdzia.

Znani są nam korsarze, opisani przez Marryat'a, Scott'a, Stevenson'a, Barrie'go i innych pisarzy, ale prawdziwy korsarz był zwykle nie tylko odważny i przebiegły ale i często bezlitośnie okrutny względem tych, którzy wpadli w jego ręce.

Ludzie morza, uprawiający swój legalny zawód, mogli być w każdym momencie zmuszeni do walki tak o swoje życie jak i o bezpieczeństwo swego statku i ładunku.

Uczciwy kupiec — marynarz był zawsze w niebezpieczeństwie niespodziewanej napaści i pokonania przez tych rozbójników morza.

Jedną z przyczyn dlaczego okręt wojenny jest statkiem przeznaczonym tylko do walki a pozatem do niczego innego było to, żeby morza chronione były od korsarzy, którzy corocznie brali ciężki haracz od transoceanicznego handlu. Bardzo wolno i stopniowo gangsterzy mórz wypierani byli przez prawo a na ich miejsce wprowadzany był porządek.

W okresie kiedy korsarstwo było już w stanie zaniżu, marynarz nie posiadający żadnych innych zamiarów poza tylko przywieszeniem swego ładunku bezpiecznie, puszczany był wolno przez kapra, jeżeli dwa ich narody nie prowadziły ze sobą wojny. Kaperstwo było w rzeczywistości zalegalizowaniem korsarstwem i było uznane jako uprawnione do zajęcia każdego statku, który mógłby być podejrzany o pomaganie nieprzyjacielowi.

Kaperstwo było jedną z łatwych dróg na której odważni ludzie mogli szybko zdobyć fortunę; był to dżentelmeński zawód. Choć kaper posiadał przeważnie zwykły statek handlowy, miał on jednak lepsze uzbrojenie aniżeli statek przeznaczony do przewozu ładunku lub pasażerów.

Według prawa międzynarodowego statek kaperki posiadając upoważnienie królewskie do zatrzymywania statków cudzoziemskich, mógł żądać od kapitana zatrzymania jego statku celem dokonania rewizji. Jeżeli papiery jego wskazywały na to, że był on zaangażowany w handlu z nieprzyjacielem, mógł taki statek być wzięty do najbliższego portu jako zdobycz, albo jeżeli to kłopotliwe, mógł

być zatopiony po przedsięwzięciu jednak wszystkich środków ostrożności co do bezpieczeństwa znajdujących się na pokładzie.

Kapitan statku kaperskiego próbował zwykle zahaczyć się o napadany statek, aby wykorzystać przewagę większej liczby swoich ludzi, którzy byli przyzwyczajeni do używania broni i szybcy w zabezpieczaniu zdobyczy. Marynarze natomiast statków handlowych byli przeważnie w mniejszej liczbie i nie tak wyćwiczeni pod względem wojskowym.

W krönikach morskich zeszłych wieków mamy opisanych mnóstwo wypadków, gdzie ataki takich korsarzy odpięane były z wielką odwagą przez angielskich marynarzy.

Naval Chronicle — zawiera wiele opowiadań o wspaniałem bohaterstwie. Można przytoczyć jedno z nich jako typowe.

W roku 1799 angielski statek PLANTER doganiany był przez mocny żaglowiec. Dowódca jego, kapitan JOHN WATTS obrócił statek z wiatrem i przygotował się na przyjęcie nieprzyjaciela. Załoga wydała trzykrotny okrzyk. „Stwierdziłszy”, mówił kapitan, „że był to kaper o 22 działach — dwunasto-dziewięcio- i sześćcio funtowych z małym stosunkowo uzbrojeniem na masztach i pełen ludzi. Zaczęliśmy strzelać używając z wielkim powodzeniem kartaczy”. Kaper oddalił się celem naprawienia swoich uszkodzeń. Walka rozpoczęła się jednak wkrótce na nowo i była prowadzona aż do schyłku dnia. Kapitan WATTS dodał jeszcze, w swoim liście do właściciela — „W końcu zrozumiał on (kaper), że nie poddali byśmy się tak łatwo i gdy noc zapadła odszedł od nas kierując się na południowy-zachód. Nasz ogień musiał być widocznie bardzo skuteczny. Załoga mego statku sprawowała się z taką odwagą, że w zupełności zasłużyła na odznaczenia. Nie mogę też pominąć dzielnego zachowania się podczas tej walki moich pasażerów Mr. Mc.KENNON i Mr. HODGSON, którzy chociaż słabo uzbrojeni, skierowali się odrazu na swoje miejsca z oznakami szlchetnego męstwa. Moje dwie pasażerki Mrs. Mc.DOWELL i Miss MARY HARTLEY przenosiły natomiast amunicję z magazynu na pokład i były bardzo troskliwe o rannych tak podczas walki jak również i po jej zakończeniu, bandażując i organizując dla nich całą pomoc, jaka się mogła na statku znaleźć. Była ona tak jak na każdym statku handlowym — mizerna. W czasie gdy kaper oddalał się, widzieliśmy jak z jego pokładu wyrzucano do wody wielką ilość trupów. Nasze straty wynosiły: 4 zabitych i 8 rannych”. Na uzbrojenie „PLANTE'a” składało się 12-cie dziewięcio- i 6 sześćcio funtowych dział. Załoga zaś składała się z 43 ludzi.

List z Barbados z dnia 1.12.1789 roku opisuje walkę, która została stoczona pomyślnie przez statek Liverpool'u „BARTON”. Statek ten ścigany był przez francuskiego kapra, posiadającego 18 dział dziewięcio i sześćcifuntowych. Pogoń trwała 2 i pół godziny. Kaper zmieniał od czasu do czasu swój kurs, aby móc zahaczyć się burtą, ale celny ogień angielskich marynarzy nie dopuścił kapra tak blisko, aby mógł on swoje zamiary skutecznie. Ogołocony ze swego ożaglowania nieprzyjaciel oddalił się.

Po naprawie rozpoczął on jednak w południe drugi atak, dążąc za wszelką cenę do zaczepienia się burtą. Pomimo nieustannej kanonady z naszego statku doszedł do naszej burty i śmiało rzucił swoich ludzi na pokład „Barton’a”. Znalazł on jednak całą naszą załogę dobrze przygotowaną na jego przyjęcie. Załoga „Barton’a” zgrupowana była na śródokręciu pod dowództwem swego dzielnego kapitana, który był równie dzielnie sekundowany przez swoich pasażerów. Rozpoczęła się walka wręcz z mieczami w rękach i nieprzyjaciel został z wielkimi stratami odrzucony z powrotem. Wielu z napastników zabitych zostało już na burcie i olinowaniu „Barton’a”, jak również przez dobrze kierowany ogień z dział między pokładem, a wielka ich ilość zmieciona została z ich własnego pokładu, znaczna zaś część ożaglowania kapra porwana była przez pociski. Pośród zwycięskich wiwatów angielskich majtków kaper zaczął zostawać w tyle, a kapitan „Barton’a” wzywał ze swego mostku zwyciężonych republikanów z powrotem do walki. Pasażerowie „Barton’a” zostali odpowiednio odznaczeni razem z kapitanem.

Podczas wojen napoleońskich położenie geograficzne wysp francuskich Indyj Zachodnich ułatwiało działanie ich kaprów — przerobionych statków handlowych — dając im bazy gdzie mogli oni wylądowywać zdobycz i skąd mogli robić szybkie wypady na szlaki handlowe, posiadając na nich również dobry schron i zorganizowaną naprawę statków.

Dookoła tych wysp wojna morska pomimo dzielności angielskich marynarzy prowadzona była z coraz większymi stratami angielskimi w ładunku i statkach.

Podczas tej długiej wojny — wschodnie szlaki handlowe na Indie i Chiny — były także scenami wielu takich beznadziejnych walk, w których marynarz musiał się zmagać ze znacznie silniejszym przeciwnikiem. Największe jednak niebezpieczeństwa które groziły mu, były na wodach otaczających Wyspy Brytyjskie, gdyż tam znajdowała się zawsze największa ilość angielskich statków. MAHAN podał nam z tego okresu obraz życia na morzach, który daje trochę wyobrażenia o tem na co narażeni byli angielscy marynarze. („Wpływ potęgi morskiej na rewolucję francuską”).

„Szybkie fregaty i sloopy z zastępem mniejszych statków rozrzucone były po wszystkich morzach i oceanach na szlakach, które zostały stworzone przez potrzeby handlu morskiego. Do każdego takiego statku przydzielony był rejon działania o wielkości zależnej od możliwości ryzyka walki, jak również od grupowania się floty handlowej w poszczególnych obszarach, jak na Morzu Północnym, przy zbliżaniu się do Kanału La Manche i zasadniczo w punktach, gdzie zbiegały się szlaki handlowe.”

„Jednostki morskie przeznaczone specjalnie do tych obowiązków patrolowania, bardzo często wzrastały do wielkiej ilości statków żeglujących tam i z powrotem pomiędzy Anglią a swymi miejscami przeznaczenia. Pozatem przechodziły przez te miejsca statki kurjerskie, statki wchodzące do naprawy albo wracające z niej

tak, że morza dookoła Europy pełne były angielskich żaglowców z których każdy pilnie rozglądał się za zdobyczą.”

„Do nich z kolei dodani byli liczni kaprowie, których rejon pływania nie był zasadniczo wyznaczony przez Rząd, ale którzy byli uzależnieni w wyborze miejsca temi samemi warunkami, które wyznaczyły odrazu kurs statku handlowego i legowisko niszczyciela handlu.”

„Wskutek tego zagęszczenia przyjaciół i wrogów, niechroniony przez nikogo kupiec musiał i mógł wierzyć tylko swoim „własnym piętom”. W wypadku złapania, nie wszystko jednak było stracone, gdyż pozostawała jeszcze możliwość że będzie on odbity przez przyjazny okręt wojenny. W tym jednak wypadku ratunek ten pociągał za sobą wielkie świadczenia na rzecz ratującego, które odbijały się oczywiście na zyskach z tego rejsu.”

### WPROWADZENIE SYSTEMU KONWOJÓW.

Wskutek nastania podobnych warunków, wprowadzony został system konwojów z którym ludzie morza zapoznali się na początku obecnej wojny; jak również i w końcowym stadium wojny 1914—18.

Wielu jednak właścicieli statków wołało puszczać nadal swoje statki samodzielnie, pomimo ryzyka na które narażona była ich załoga, gdyż czekanie na konwój powodowało zwłokę, jak również szybkość najprędszego statku w tym różnorodnym zespole była obniżona do szybkości najwolniejszego. Oprócz tego przybycie wielkiej ilości statków do jednego portu rzucało wielką ilość towaru na rynek, co powodowało niżkę cen i zmniejszenie się zysków. Ciężkie jednak i ciągłe straty w statkach i załogach, zmusiły w końcu do wydania rozporządzenia zmuszającego kapitana do płynięcia w konwoju.

Wprowadzenie tych zarządzeń przyczyniło się do spadku stawek ubezpieczeniowych i do zmniejszenia się ofiar w ludziach, oraz strat w ładunku i tonnażu.

Eskortowana flotyła statków osiągała często olbrzymie rozmiary. Admiral Sir WILLIAM PARKER, będąc w 1794 roku młodym oficerem na pokładzie „ORION’a”, tak opisuje w liście do swojej matki konwój składający się z 600 statków żaglowych, nie licząc 36 okrętów wojennych. „Wiatr był zupełnie niezły a wieczór ładny. Skoro cały konwój wyszedł powstała tak świeża bryza, że robiliśmy po 8 mil na godzinę pod tak pełnem ożaglowaniem, że nie brakowało ani jednego ściegu żagla. Wskutek tak dobrego wiatru cały konwój w ciągu trzech dni był już tak daleko na południu, że znalazł się poza możliwością jakiegokolwiek niebezpieczeństwa ze strony nieprzyjaciela. Z taką szybkością żeglowaliśmy i dalej”.

W październiku tego samego roku, większy jeszcze konwój — około 1.000 statków — zakotwiczony był w Bełcie. Eskadra okrętów wojennych pod dowództwem admirała Sir James (później Lord) DE SAUMAREL, którego flaga podniesiona była na okręcie

„VICTORY” eskortowała ze szwedzkich wód do Anglii to wielkie zgrupowanie statków. Z pamiętników jednego z oficerów ze statku z tego konwoju, możemy mieć trochę wyobrażenia o bogactwie i potędze angielskiego narodu. „Najbardziejzie wspaniały i cudny widok. Dzień był bardzo ładny. Flotyła zakotwiczona była bardzo blisko siebie, z „VICTORY” pośrodku, noszącym czerwoną flagę admirałską na fok-maszkie, otoczonym przez 6 linjowców i 6 fregat przeznaczonych do ochrony konwoju. Jacht pod szwedzką banderą z Następcą Szwedzkiego Tronu na pokładzie, przeszedł wzdłuż konwoju, który wkrótce potem odkotwiczył się a królewski cudzoziemiec miał przyjemność oglądania wszystkich statków, płynących pod żaglami do swoich portów przeznaczenia bez zwracania uwagi na nieprzyjaciela, który znajdował się tuż na przeciwległym brzegu”.

Chociaż marynarze byli cywilami nie podlegającymi bezpośrednio Państwu, nie tylko musieli oni przeciwstawiać się korsarzom i kaprom, gdy znajdowali się na pokładach statków, ale żyli również pod nieustanną groźbą przymusowego werbunku na brzegu i na morzu. Na ulicy, w tawernie, w swoim własnym domu, marynarz był zawsze pod groźbą zaarrestowania, od którego odwołania nie było. W nocy mógł być zwleczony z łóżka, stłoczony z tłumem innych czekających na przydział na Królewskie Okręty. Podobnie do tego polowania na ludzi na brzegu i nie mniejsze w swojej gwałtowności były też i na morzu.

Żeglarze w marynarce handlowej walczyli od jednego końca świata do drugiego stale o swoją wolność. Angielskie okręty wojenne miały prawo, przy spotkaniu się ze statkiem handlowym, w jakiegokolwiek części globu ziemskiego, wziąć z jego pokładu najlepszych żeglarzy, pozostawiając na nim tylko tyle ludzi, ilu było koniecznie potrzebnych do doprowadzenia statku do ojczystego portu. Przy zbliżaniu się do angielskich brzegów, okręty wojenne chodzące tam we wszystkich kierunkach — mogły zabrać resztę.

Jeden z kapitanów na służbie portu w Liverpoolu, wspominając o nieuniknionym werbunku w tym porcie, podaje, że taki był strach przed zawsze działającym na brzegu patrolem przymusowego werbunku, że wracający do domu żeglarze często wsiadali do swoich łodzi po drugiej stronie BLACK ROCK tak, że mogli ukryć się w CHESHIRE i wiele statków wskutek tego przyprowadzanych było do doków przez robotników portowych wysłanych w tym celu przez właściciela.

Wielu marynarzy, którzy podani bywali jako ochotnicy, byli w rzeczywistości ludźmi zwerbowanymi w ten sposób, że po otrzymaniu zasiłku od Rządu nie mogli już się cofnąć przed werbunkiem a jedynie co mogli zrobić — to właśnie zaciągnąć się do Royal Navy.

Okrucieństwo z którym werbunek ten często był przeprowadzany, opisany jest przez dwie ówczesne gazety: „Przymusowy werbunek przeprowadzony ostatnio w stolicy i większych miastach, był w wyniku niezwykle zyskowny jeżeli chodzi o ilość zatrzymanych doskonałych żeglarzy. Przychód Admiralicji w zwerbowanych we wtorek w nocy wynosił 1.000 ludzi z których nie mniej

niż  $\frac{2}{3}$  uważane jest za pierwszorzędnych marynarzy. Tej samej nocy taki werbunek miał miejsce i w Portsmouth, Portsea, Gosport i Cowes. Każdy statek handlowy w porcie i na Spithead obdarty był ze swojej załogi, jak również przyprowadzeni byli wszyscy przełożnicy uważani za zdolnych do służby Jego Królewskiej Mości. Podczas tej tak szybko przeprowadzonej oblawy zwerbowanych było ponad 600 żeglarzy.”

„Rząd” — pisze dalej ta gazeta — „zainteresowany jest, my rozumiemy to, we wzroście naszej floty wojennej o 10.000 żeglarzy tak ochotników jak i przymusowo zwerbowanych w czasie najbliższych dwóch tygodni”. Również w tym samym czasie wiele fregat i brygantyn pozęgłowało na wyspy Jersey i Guernsey w tych samych celach.”

„Sobotni werbunek na Tamizie tak powyżej jak i poniżej mostu, był większy aniżeli jakikolwiek przedtem. Szczególnie czynne były łodzie należące do statków w Deptford i można przyjąć, że dostarczyły one więcej niż 200 ludzi. Zwerbowani w ten sposób marynarze, dla których w tę sobotę nie było miejsca na pokładzie „ENTERPRICE”, wsadzani byli do Tower, którego bramy zostały zamknięte celem uniemożliwienia ucieczki.”

Dzięki sukcesom Royal Navy w ostatnich dziesiątkach XVIII wieku i na początkach XIX wieku, których punktem kulminacyjnym była Bitwa pod Trafalgarem, marynarz floty handlowej wskutek zaniku piratów, kaprów i przymusowego werbunku cieszył się przeszło przez wiek wolnością, aż do 4.8.1914 roku, kiedy to rozpoczęła się Wojna Światowa. Z jej morskiej strony odróżniała się ona nową formą korsarstwa wprowadzonego przez Niemcy, przy pomocy tajemniczych łodzi podwodnych z ich śmiertelnymi torpedami, oraz „rajderów”, robiących z nieprzyjacielskich portów wypadu na odległe wody Północnego i Południowego Atlantyku oraz Pacyfiku.

## R o z d z i a ł II.

### INNY ŚWISTEK PAPIERU.

Marynarz, żeglujący po wszystkich morzach świata w swoich pełnoprawnych i pokojowych interesach, był zawsze jak wspominaliśmy już, zmuszony do stawiania się w pewnych okolicznościach żołnierzem, chociaż do swojej obrony nigdy nie miał nic poza słabemi działaniami. Nie narzekał on jednak tak długo, jak tylko mógł mieć choćby najmniejszą szansę do korzystnego przeciwstawienia się korsarzowi lub, w okresie statków żaglowych, kaprowi czy fregacie. Był on pewny, że walka prowadzona będzie zawsze z zachowaniem praw wielkiego braterstwa mórz, względem których żeglarze wszystkich narodów byli lojalni.

Żeglarze ci zgrupowali prawa wojny w specjalnym międzynarodowym kodeksie, który przyjęty został przez wszystkie morskie kraje. Było przyjęte, że statek handlowy nie mógł być wzięty do niewoli dopóki nieprzyjaciel nie sprawdził jego papierów i ładun-



ku, aby się upewnić czy rzeczywiście jest on w stosunkach handlowych z drugą stroną wojującą; jeżeli statek taki stawiał opór przeciwko przeszukaniu, wówczas krew żeglarzy niestosujących się do tego morskiego kodeksu spadała na ich własne głowy. W wypadkach, kiedy załoga odmawiała wzięcia do niewoli, tylko majątek — statek i jego ładunek był zatrzymywany. Marynarze mogli zostać uwięzieni na czas trwania wojny, lecz nie byli oni skazani na utopienie się razem ze swoim statkiem, albo na śmierć z wyczerpania z głodu lub chłodu w otwartej bezpokładowej łodzi daleko od ładu. Prawa morskie srogie były dla majątku, miłosierne jednak dla życia ludzkiego.

Takie to było prawo wojny na morzu, honorowane w całości przez wszystkich, aż dopóki Niemcy zafascynowani możliwościami stworzonymi przez łodzie podwodne z ich nieublaganymi torpedami — nie uciekli się — gdy znaleźli się w tragicznym położeniu podczas drugiej fazy wojny 1914 — 1918 — do tego co było słusznie nazwane — jako nowe korsarstwo.

Torpeda jest bronią, która może być użyta efektywnie tylko przez statek specjalnie do tego przeznaczony. Nazwa jej pochodzi od ryby, mającej specjalne narządy w głowie, które spowodować mogą przez dotknięcie elektryczny wstrząs u swojej ofiary. Torpeda pomysłu ludzi jest samodzielnie poruszającą się bronią ofensywną. Podobna jest do dużego cygara i ma ładunek wybuchowy w przedniej swojej części — w głowie. Porusza się ona pod wodą niewidocznie i bezszelestnie z szybkością 30/40 mil/godz., tak więc szybko jak pociąg pośpieszny i ma mechanizm, który odpowiednio nastawiony nie pozwala jej zboczyć z drogi. W momencie kiedy torpeda po wypuszczeniu osiągnie swój cel, jej nos z 330 f. silnie wybuchowego materiału — w wypadku torpedy 21 cal. — rozrywa się. Nikt z ludzi morza w momencie jej wynalezienia w połowie zeszłego wieku, nie popierał tego rodzaju broni. Angielscy oficerowie marynarki wojennej i załoga również nie lubili tej broni, tak jak Nelson potępił podpalanie statków, które z masą palącego się materiału puszczane były w kierunku nieprzyjacielskiej floty w nadziei jej podpalenia.

Kiedy ukazały się łodzie podwodne, torpeda stała się groźbą dla wszystkich okrętów wojennych lecz nie dla statków handlowych; łódź podwodna nie mogła zatrzymać, sprawdzić papierów i przeszukać statku bez narażenia się samej na niebezpieczeństwo, jak również nie mogła przed wytrzeniem torpedy ulokować załogi swojej ofiary we własnych pomieszczeniach.

Prawo braterstwa mórz, które wszyscy — nawet i korsarze — respektowali, ochraniało od zniszczenia statki handlowe, i ładunek, jak również ochraniało od śmierci oficerów i załogę. Marynarze nie potrzebowali obawiać się łodzi podwodnych — tak też oni i sądzili nie znając niemieckich sposobów myślenia.

Takie było prawo walki na morzu aż do wejścia Niemców do pierwszej wojny światowej 1914 — 1918 r. Niemcy nigdy nie należeli do wielkiej rodziny morskich narodów, które uznawały braterstwo mórz i nie rozumieli oni, że potęga morska jest narzędziem

wolności a nie środkiem do uzyskania panowania nad innymi narodami.

Zanim Bismarck stworzył Niemieckie Cesarstwo polityką krwi i żelaza, żywiły Niemcy ambicje handlowe, morskie i kolonialne. Był to okres, kiedy niemieccy kupcy mieszkali w ufortyfikowanych dzielnicach naszych miast, jak np. w znanej dzielnicy STEEL-YARD w Londynie. Zajmowali oni okolicę CANNON STREET RAILWAY STATION. Aroganccy w swoich postępowaniach rządzili się sami bez liczenia się z Lordem MAYRONEM, radnymi miejskimi i doradcami. Pochodząc początkowo z KOLONJI, później jednak napływając i z innych niemieckich miast, kupcy ci żądali od angielskich królów wyłącznych przywilejów handlowych. Finansowali oni wojny z Francją, dostarczając pozatem królom od czasu do czasu pieniędzy na ich własne potrzeby. Stworzyli oni ośrodki handlowe w YORK, HULL, BOSTON i w innych miastach na wschodnich wybrzeżach Anglii. Zorganizowali z biegiem czasu faktyczny monopol handlu morskiego z północnej Europy. W obronie swego stanu posiadania rozwijali oni potęgę swego państwa, niszcząc na wiele lat wysiłki angielskich i innych kupców szczególnie w handlu bałtyckim. Prawdziwym sukcesem angielskiej polityki było zlikwidowanie tych kupców, gdyż stawali się oni coraz bardziej aroganccy i samowładni, sięgając nawet do wewnętrznych spraw politycznych krajów, w których zakładali swoje placówki, aż wreszcie ci na których oni tak długo „tuczili się” powstałi przeciwko nim a Królowa Elżbieta wygnała tyranizujących Niemców z Anglii.

### NIEMIECKA MARYNARKA WOJENNA.

We wczesnych latach XIX wieku paru wielkich niemieckich kupców z dużych ośrodków handlowych rozpoczęło akcję celem stworzenia floty wojennej dla celów jak oni twierdzili obrony ich handlu. Prawdziwym jej jednak zadaniem miało być zniszczenie Duńczyków, aby w ten sposób otrzymać bezpośredni dostęp do morza Północnego zamiast przechodzenia przez trudne wyjście z Bałtyku.

Flota ta była budowana bardzo wolno, chociaż popierana była silnie przez opinię publiczną. Tak wielki był zapal wśród społeczeństwa, że pieniądze na tę budowę ofiarowywane były nawet przez prywatne osoby. Rząd zdecydował wkońcu stworzyć flotę składającą się z nie mniej niż 15-stu 60-cio działowych fregat, 5 parowych fregat, 20 parowych korwet, 5 szkunerów i 30 sloopów. Wykonanie tego programu oddane zostało przeważnie stoczniom angielskim.

Flota ta była na pięknej drodze do osiągnięcia wielkiego znaczenia, lecz w roku 1852 z polecenia „Zjednoczonych Rządów” została sprzedana. Jest to pierwszy takiego rodzaju wypadek w historii marynarki wojennej wszystkich krajów. Początkowo robione były próby, aby flota ta została sprzedana prywatnie bez zgłosu i rzeczywiście wiele z tych statków zakupionych zostało przez

firmy również i angielskie. Wielu jednak z nich nie udało się sprzedać w ten sposób.

Celem wybrnięcia z tego beznadziejnego położenia rozesłane zostały oferty do Francji i Anglii, które podawały między innymi, że statki te zostaną sprzedane na publicznej licytacji. Ostatecznie kupcy zostali znalezieni a niemiecka marynarka wojenna przestała istnieć.

Zapoczątkowana druga flota wojenna osiągać zaczęła coraz większe znaczenie po koronacji Wilhelma II na króla Prus i Cesarza Niemiec. Będąc wnukiem królowej Wiktorji Wilhelm II często przyjeżdżał jako następca tronu na dłuższy pobyt do naszego kraju. Podczas pobytu w OSBORNE HOUSE, letniej rezydencji królowej, wędrował on po stocznjach w PORTHMOUTH, zwiedzając okręty wojenne i oglądając statki w rozmaitych stadjach ich budowy. Najwspanialszą chwilą w jego życiu był moment, w którym jako w dniu uzyskania pełnoletności został mianowany honorowym admirałem Royal Navy, będąc pierwszym cudzoziemskim władcą, który otrzymał ten tytuł. Upoważniało to jego, jak on sam uważał, do wydawania rozkazów angielskiej flocie wojennej i w rzeczywistości pewnego razu wywiesił on swoją flagę na okręcie flagowym Angielskiej Floty Śródziemnomorskiej ku wielkiemu zakłopotaniu Głównodowodzącego tą flotą, który okazał się admirałem niższym rangą i w ten sposób znalazł się formalnie pod jego komendą.

Nasiąknięty wielkimi ambicjami, Wilhelm II, pod wpływem ksiązek admirała MAHAN'a o wpływie potęgi morskiej na historję, rozpałił wyobraźnię Niemców, którzy rozpoczęli budowę dwu wielkich flot — jedną dla przewozu ładunków po morzach całego świata a drugą do walki na wszystkich oceanach. Popzednie wolne miasta BRÉMEN i HAMBURG zachęczone były również do budowania statków handlowych.

Niemiecka flota handlowa zaczęła tak pomyślnie rósć, że stała się wkrótce drugą w tonnażu po angielskiej. Równocześnie Cesarz przeprowadził przez Reichstąg szereg ustaw dotyczących floty wojennej — a ostatnia z nich przewidywała budowę 61 pancerników, odpowiednią ilość krążowników oraz wielką flotyllę kontrtorpedowców i łodzi podwodnych. W ten sposób Niemcy wyraźnie zasachowali angielską przewagę we flocie wojennej i handlowej.

Cesarz pretendował do tytułu „Admirała Atlantyku” i twierdził, że przyszłość Niemiec leży na morzach. W chwili wybuchu wojny 1914-1918 na budowę niemieckiej floty wojennej wydanych zostało £. 300.000.000. Flota ta rywalizowała swoją mocą jak i nowoczesnością z Royal Navy a niemiecka bandera handlowa noszona była, jak marynarzy mówili, przez wiele najlepszych statków tak pasażerskich jak i towarowych, które znaleźć było można we wszystkich większych portach świata.

Kiedy w czasie wojny światowej Cesarz wybrać miał pomiędzy użyciem tych dwu flot z których chwały był on tak dumny, nie miał serca narażać ani statków handlowych, które przysporzyły mu chwały — ani okrętów wojennych z których wiele, jak mówiono, on sam zaprojektował.

Wskutek tej polityki, wielkie statki pasażerskie i handlowe skierowane zostały do najbliższych bezpiecznych portów, a flota wojenna trzymana była w bazach Morza Północnego i Bałtyku w nadziei, że przez politykę tarć, prowokowanych wewnątrz Royal Navy, stworzone zostaną korzystne warunki, w których bitwa morska mogła być stoczona bez ryzyka poważniejszych strat.

Polityką tą Niemcy wyrzekli się korzystania z mórz całego świata, na których byli oni najświeższymi przybyszami. W końcu jednak, w ostatnich dniach maja 1916 r. Admiralicja Angielska podsłuchiła niemiecką depeszę radiową, z której po odszyfrowaniu, dowiedziano się, że ich flota Pełnego Morza wychodzi z portów, nie spodziewając się — jak później historycy stwierdzili — spotkania się z potęgą angielskiej Wielkiej Floty będącej pod dowództwem JELLICOE. W zapadającym zmroku wieczora 31.5. Bitwa Jutlandzka wygrana była przez Anglję, a Niemcy celem uniknięcia całkowitego zniszczenia swojej floty zarządzili odwrót i osiągnęli wkrótce dobrze chronione swoje bazy.

### NIEMCY POKONANE.

Niemcy zaczęły wojnę przegrywać. Jak się z tego położenia wyratować? Doprowadzony do ostatecznej rozpaczki ktoś, TIRPITZ albo ktoś inny z jego sztabu zdecydował, że jedyną szansą na wygranie wojny jest zignorowanie reguł prawa morskiego i miłosierdzia dla ludzi, względem których wszystkie inne narody były lojalne i użyć swoich łodzi podwodnych przeciwko statkom, wszystkim statkom jakiejkolwiek narodowości idących do — albo z angielskich portów. Wojna ta znana jest jako „polityka topienia wszystkiego co „widać”.” Od początku do końca wojny Niemcy zniszczyły 12.850.000 tonn statków angielskich, amerykańskich, francuskich, norweskich, włoskich, greckich, japońskich, rosyjskich, belgijskich, szwedzkich, duńskich, hiszpańskich, rumuńskich, portugalskich i wielu innych państw.

Wskutek tych gangsterskich metod wojny nieprzyjaciela, każde z pastw posiadających flotę, zapłaciło ciężki okup. Tysiące marynarzy rozmaitych narodowości zostało bezlitośnie zabitych przez wybuch torpedy lub ogień z dział. Wielu innych zginęło wskutek przebywania w odkrytych łodziach lub też przez utopienie.

Pomimo tak okrutnych metod walki na morzu jak i oczywiście i na lądzie Niemcy wojnę przegrały. W listopadzie 1918 roku poprosiły one o pokój i ogłoszone zostało zawieszenie broni. Przedstawiciele zainteresowanych państw zebrali się celem omówienia warunków tego zawieszenia broni. Delegaci niemieccy warunki te podpisali. Później podpisany został również i przez nich Traktat Wersalski.

Marynarze całego świata, którzy tak ciężką zapłacili cenę za niemieckie wyparcie się praw braterstwa mórz, zażądali stanowczo aby została nałożona na nich kara i uzyskane odszkodowanie.

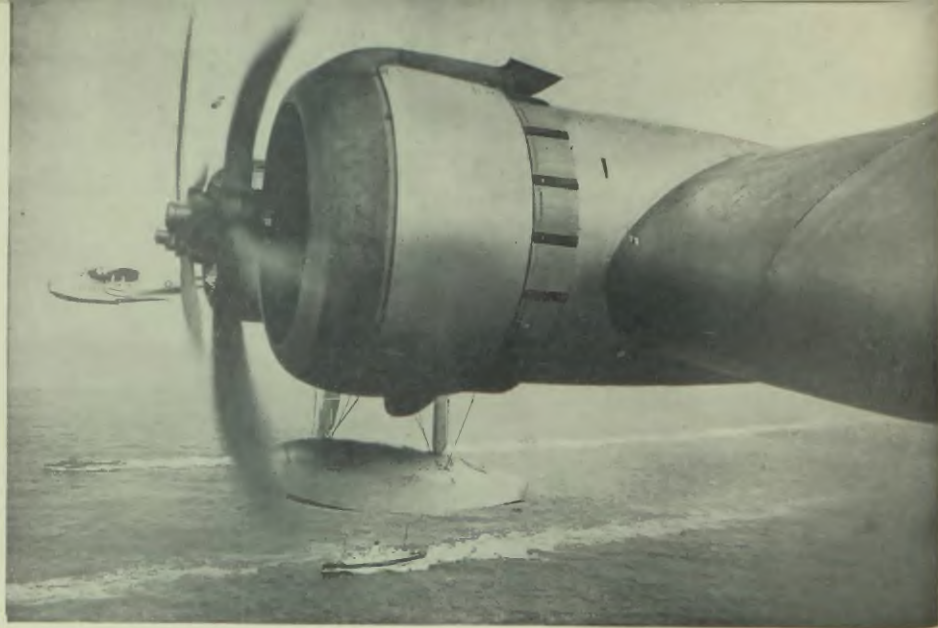
Pełnomorska flota wojenna miała być przekazana Komisji Państw Sprzymierzonych a wszystkie łodzie podwodne oddane.

„Athenia”, statek pasażerski Tow. Donaldson. Sторpedowany bez ostrzeżenia w dniu 3 września 1939 r., statek „Athenia” był pierwszym z handlowców zatopionych w obecnej wojnie; zginęło na nim 112 osób.

(str. 24—26)

(Fot. Wide World)





„Krażownik powietrza”, hydroplan „Short Sunderland”.  
Hydroplan ten ma zasięg blisko 2.000 mil, to też jego usługi w eskortowaniu konwojów są nieocenione.



„Short Sunderland” nisko nad wodą, wyprzedza konwój, tropiąc za łodziami podwodnymi. (str. 14)

(Crown Copyright reserved)



### Korweta Royal Navy.

Ze wzmagającą się aktywnością niemieckich łodzi podwodnych zwiększała się konieczność eskortowania konwojów. Ten typ małego, szybkiego w budowie statku, okazał się bardzo użyteczny

W walce z łodziami podwodnymi, (str. 14)

(Crown Copyright reserved)



Na pokładzie korwety na Atlantyku.

Korwety, z załogą tylko 50—60 osób, uzbrojone są w te same środki obrony przeciwko łodziom podwodnym co i kontrtorpedowce. (str. 14)

(Fot. Planet News)



„Empress of Britain”.

Okręt ten był statkiem flagowym kanadyjskiej floty na Pacyfiku. Zapalony od bomb niemieckich, 150 mil od wybrzeży Irlandji, okręt ten był storpedowany przez łódź podwodną w czasie holowania ratowniczego. (str. 26, 27)

(Fot. przez grzeczność „Canadian Pacific Steamship”)



Niemiecka łódź podwodna, 500-tonowa U-35. (str. 4, 17, 24, 26, 29, 30)

(Fot. Topical Press)



Niemcom nigdy nie miało się pozwolić na posiadanie chociażby jednej łodzi podwodnej. W wyniku tego 16 pancerników, 8 lekkich krążowników i 50 kotłorpedowców przepłynęło przez Morze Północne i zakotwiczyło się w Scapa Flow, a w południe 21.XI.1918 roku angielski dowódca całości wydał rozkaz, że niemiecka flota zostanie opuszczona o zachodzie słońca i bez specjalnego pozwolenia nie będzie mogła być już więcej podniesiona.

Zaufanie co do opieki nad statkami na których Niemcy się poddali, oparte było na ich honorze; tymczasem 21.6.1919 r. przedziurawili oni dna wszystkich okrętów i zatopili je. W ten sposób druga flota niemiecka znalazła swój koniec więcej niesławny niż pierwsza. Pierwsza została sprzedana na licytacji — druga popelniała samobójstwo.

Admiralicji angielskiej przez myśl nawet nie przeszła możliwość zniszczenia przez Niemców floty, która przecie przestała być już ich własnością. Był to akt zemsty. Anglja jednak nie potrzebowała okrętów wojennych. Wybudowane zostało 2.000.000 tonn okrętów wojennych jako wzmocnienie podczas wojny i faktycznie Rząd był zakłopotany tak wielką mocą Royal Navy, której utrzymanie powodowało wielkie koszty.

Kiedy wojna skończyła się, wiele z angielskich okrętów wojennych zostało przekazane stoczniom na rozbiórkę. Jediną różnicą spowodowaną zatopieniem przez Niemców ich okrętów było to, że zanim zostały one oddane na łom, musiały być przedtem wyciągnięte z dna Scapa Flow. Chociaż statki już przeminęły, żyje jednak w Anglii pamięć tego aktu zdrady.

Żądane odszkodowania rozciągnęły się również i na niemiecką flotę handlową. Co rzeczywiście zdarzyło się po niemieckiej prośbie o pokój nie jest ostatecznie wyświetlone. W okresie tym niemieckie statki były albo w niemieckich portach, albo pod niemiecką kontrolą w portach neutralnych i ponieważ żadne zastrzeżenie nie zostało wstawione do warunków zawieszenia broni z 11.XI.1918 roku, mogły być one oddane do użytku Sprzymierzeńcom tylko przez pertraktacje. Warunek w odnowionem zawieszeniu broni z 16.I.1919 roku i Traktat w Treves z 17.I.1919 roku zastrzegają, że niemieckie statki powinny być oddane.

Piętrzące się trudności zostały w końcu pokonane Umową Brukselską z 14.4.1919 roku, na skutek której przekazywanie statków zaczęło postępować szybciej. Tonnaż austriacki znajdował się w portach zajętych przez Włochy i na podstawie warunków zawieszenia broni przeszedł natychmiast pod włoską kontrolę.

W okresie zawieszenia broni statki te użyte były do celów, do których szczególnie nadawał się tonnaż nieprzyjacielski.

Najważniejszym problemem była sprawa repatrjacji ogromnej ilości jeńców wszystkich prawie sprzymierzonych narodów. Rozwiązanie tego zagadnienia połączone było z wielkimi trudnościami, gdyż ciężko było wydostać informacje (mało dokładne i niewyraźne) o ilości jeńców, dokąd trzeba było ich wysłać i jakim środkiem lokomocji — na przykład łądem.

Na drugim miejscu jako mniej pilna potrzeba, było wycofanie do własnych krajów oddziałów wojskowych poszczególnych Sprzymierzeńców.

Zasadniczym rezultatem umowy podpisanej przez Niemcy było to, że Sprzymierzeńcy mieli na tych statkach w powrotnej drodze do Europy dostarczać żywności Niemcom, które znajdowały się wtedy u kresu swoich możliwości aprowizacyjnych.

Na podstawie Traktatu Wersalskiego zostało wtedy przeprowadzone, że wszystkie oceaniczne statki niemieckie mają być przekazane Komisji Odszkodowań. Niemcy zniszczyły prawie 13.000.000 tonn floty Sprzymierzeńców trzymając w tym samym czasie bezpiecznie w swoich lub neutralnych portach własne statki handlowe. Po wykorzystaniu ich w przewozie oddziałów i jeńców oraz przy dowożeniu żywności, miały być one oddane państwu sprzymierzonym na zastąpienie chociaż tylko w części tonnażu zniszczonego. Zażądano od Niemców przekazania wszystkich statków od 1.600 tonn rej. wzwyż wybudowanych lub będących w budowie oraz czwartą część ich floty rybackiej. Niemcy obiecały również zrobić wszystko co było w ich mocy, aby odzyskać statki, które były potajemnie odstąpione państwu neutralnym na czas trwania wojny, jak również zobowiązały się wybudować i oddać Komisji Odszkodowań 1.000.000 tonn w ciągu najbliższych 5 lat.

W ten sposób Niemcy po Traktacie Wersalskim przestały istnieć jako potęga morska, chociaż zachowały jeszcze porty Morza Północnego, które w 1864 roku zrabowały Danji.

## NIESŁAWNIE POCZĘTA FLOTA.

Flota niemiecka istniejąca w dniu 3.9.1939 roku stworzona została niesławnie tak, jak flota biorąca udział w wojnie 1914—1918 umarła w niesławie.

Na mocy Traktatu Wersalskiego przyznana została Niemcom mała tylko flota do obrony a nie do agresji. Mieli oni prawo mieć tylko 6 pancerników, z których żaden nie mógł mieć więcej niż 10.000 tonn wyporności, 6 krążowników, 12 kontrtorpedowców i 12 torpedowców. Nie mieli oni natomiast prawa posiadać ani jednej łodzi podwodnej, gdyż wypadki ostatniej wojny dowiodły, że używali oni tych okrętów jako korsarzy przeciwko statkom handlowym.

Sprzymierzeni zdecydowali, że Niemcom nie można powierzyć łodzi podwodnych. Później jednak Niemcy twierdziły, że nigdy już nie oburzą opinii świata i prosili o rewizję warunków Traktatu Wersalskiego co do ograniczenia budowy floty wojennej. Rząd angielski odpowiedział na to w przyjaznym duchu. Według umowy podpisanej przez delegatów Anglii i Niemiec w lipcu 1935 roku, Rząd Angielski aktem łaski zezwolił na to, żeby Niemcy mogły posiadać flotę w stosunku 35% do całkowitego tonnażu floty wojennej Brytyjskiej Wspólnoty Narodów, powiększając jednocześnie dozwoloną wyporność do 35.000 tonn. Pozwolono Niemcom także raz jeszcze budować łodzie podwodne. W 1936 roku na marginesie

tej umowy, która okazała się tak ważna w związku z następnymi wypadkami, BRASSEY'S NAVAL ANNUAL, tak pisał:

„Rząd Angielski przyjaźnie ustosunkował się do tej sposobności nawiązania stałych i określonych stosunków z Niemcami, gdyż w jego opinii, w przeciwnym wypadku, na skutek istnienia ograniczeń morskich powstałoby trudności zawarcia całkowitego porozumienia. To odejście od postanowień Traktatu Wersalskiego silnie było krytykowane przez idealistów angielskich jak również i z państw leżących na Kontynencie. Wywołało to też częściowe oburzenie we Francji. Krytyka ta spowodowana była tem, że Niemcy od momentu wystąpienia z Ligi Narodów i dojścia do władzy reżimu hitlerowskiego, zorganizowały się i zaczęły budować flotę wojenną przekraczającą w swoich rozmiarach ramy przyznane Traktatem, jak również zaczęły właśnie tworzyć nową armję i (zabronione) lotnictwo. Protesty słowne były daremne i krótko mówiąc zbrojenia przeprowadzane były na taką skalę, jakiej ani Anglja ani Francja ani żaden z późniejszych sprzymierzeńców nie mógł zaryzykować. Zostało wobec tego tylko jedno wyjście — stwierdzić własną niemoc w zabronieniu Niemcom zbrojeń, a ograniczyć te zbrojenia przez umowę.”

Odnosnie do niebezpieczeństwa wojny z łodziami podwodnymi, niemieccy eksperci morscy upoważnieni przez swój Rząd, przyjęli warunki ogłoszone w 1930 roku w Londyńskim Traktacie Morskim, bez względu na to czy będą one przyjęte lub nie przez inne mocarstwa poza pięciu początkowymi sygnatarjuszami. Podczas 1936 roku Francja i Włochy właściwie przyjęły warunki tego traktatu z 1930 r., chociaż nie ratyfikowały go, wstrzymane słowami protokółu o „nieograniczonej wojnie podwodnej”, powodu których żądano aby Wielka Brytania spowodowała przyjęcie tego przez wszystkie inne mocarstwa morskie. Projekt umowy został należycie opracowany i prawie natychmiast przyjęty przez Niemcy i później przez Rosję. Punkty tego porozumienia były następujące:

1.—W walce ze statkami handlowymi łodzie podwodne muszą się stosować do punktów międzynarodowego prawa, których podmiotem są statki pływające na powierzchni wody.

2.—W szczególności (za wyjątkiem wypadku upartej odmowy zatrzymania albo czynnego sprzeciwiania się przeglądnięcia papierów lub przeszukania statku) okręt wojenny czy zwykły czy też łódź podwodna nie może zatopić lub uczynić niezdolnym do żegluga statku handlowego, bez przeniesienia w bezpieczne miejsce pasażerów, załogi, i papierów okrętowych. Łodzie ratunkowe nie są uważane za bezpieczne miejsce, jeżeli bezpieczeństwo pasażerów i załogi nie zabezpieczone jest stanem morza, warunkami pogody i bliskością lądu, albo obecnością innego statku, który jest w stanie wziąć ich na pokład.

Punkty te mniej były sprecyzowane aniżeli przygotowane przez Mr. ELIHU ROOT rozwiązanie tego zagadnienia na waszyngtońską konferencję w grudniu 1921 roku. Projekt Mr. ROOT'A absolutnie wykluczał użycie w czasie wojny łodzi podwodnych przeciwko statkom handlowym, motywując to tem, że jest praktyczną niemożli-

wością dla łodzi podwodnej być posłuszną ludzkim względom podczas atakowania statku handlowego.

Na tej Konferencji Waszyngtońskiej delegacje Francji, Włoch i Japonji odmówiły przyjęcia propozycji Mr. ROOT'a, która wobec tego pozostała martwą literą. Niemiec natomiast delegaci poszli w Londynie w 1935 r. tak nawet daleko, że zadeklarowali gotowość Niemiec na dopomożenie Wielkiej Brytanji w usunięciu groźby łodzi podwodnych, żądając jednak aby i inne narody zrobiły to samo. Żadna taka umowa nie doszła jednak do skutku.

Jednocześnie z tworzeniem nowej floty wojennej, Niemcy wzięli się do budowy floty handlowej. Rząd twierdził, że jest zbyt biedny by móc płacić odszkodowania wojenne, stosownie do umowy, którą ich przedstawiciele podpisali, ale mieli mnóstwo pieniędzy nie tylko na budowanie okrętów wojennych włączając trzy kieszonkowe pancerniki (najdroższe proporcjonalnie do tonnażu okręty) lecz również subsydjowali budowę nowych statków handlowych.

Rok za rokiem stocznie niemieckie stale były przepracowane, spuszczać na wodę nie tylko kontrtorpedowce, minowce, krążowniki i pancerniki, a później łodzie podwodne, lecz również i statki handlowe najrozmaitszych rodzajów, obciążając Skarb Państwa, usiłujący obudzić swą biedą współczucie całego świata.

W 1919 roku Niemcy, które pięć lat przedtem posiadały 5.5 milj. tonn floty handlowej — z masą małych statków o łącznym tonnażu 672.671 — weszły do obecnej wojny z flotą składającą się z 2.406 statków o łącznym tonnażu 4.492.708 t.

W ten sposób posiadając nowe i wydajne statki kierowane z charakterystyczną dla Niemców dokładnością a nawet drobiazgowością, otworzyli oni sobie drogę do opanowania handlu światowego.

## WYZWANIE PRAWA.

Obecna wojna rozpoczęta została przez Niemcy powrotem do ich poprzedniej polityki korsarstwa. Zobowiązania do przestrzegania kodeksu braterstwa mórz potraktowane zostały jako świstek papieru, podarty z cynicznym lekceważeniem tych, którzy wierzyli, że będzie to zobowiązanie przez Niemcy honorowane.

Statek pasażerski „ATHENIA” zatopiony został bez ostrzeżenia. 112 osób straciło życie. W ten sposób nowe stosunki na morzu, którym marynarze wszystkich kulturalnych narodów musieli się podporządkować, oparte zostały znów na całkowitym pominięciu prawa i zobowiązań uznawanych przez starodawne żeglarskie narody świata.

Wszystkie statki bez względu na flagę niszczone były bez wahania, bez miłosierdzia dla pasażerów i załogi. Nieszczęśliwe istoty ludzkie zostawiane były na łasce — przeważnie nieprzyjaznych mórz.

Niemcy posiadając więcej łodzi podwodnych pod swoją banderą niż mieli w wojnie 1914 — 1918 i z pomocą małych ścigaczy o wielkiej szybkości, jak również min rozsiewanych bez wyboru miejsca i deszczu bomb z szybkich samolotów, rozpoczęły drugą

barbarzyńską wojnę nie tylko przeciw flocie brytyjskiej, lecz również przeciw statkom pływającym wszystko jedno pod czyją banderą, zbierając coraz to wyższą daninę ludzkich istnień.

Bieżące wypadki dowiodły, że Niemcy dzisiejsze, tak jak byli w przeszłości, są bezwstydne. Niemcy w 1914 roku zagwarantowały nienaruszalność Belgji, lecz gwarancja ta okazała się nie znaczącym świstkiem papieru wtedy, kiedy niemiecka racja stanu zażądała tego aktu wiarołomności. Tak samo było w ich polityce morskiej, gdyż pierwsze porty morskie ukradzione zostały Danji w bezczelnej napaści raczej niż w wojnie, a wielka flota wojenna stworzona została dopiero później.

Kiedy Niemcy byli — jak oni myśleli — gotowe złamać angielską przewagę morską, zapoczątkowane zostały ataki na flotę brytyjską przy pomocy łodzi podwodnych.

Pobici w listopadzie 1918 roku, wyrażali oni skruczę za ten rodzaj „nowego korsarstwa”.

Jako pretekst, że są oni w niebezpiecznym położeniu w stosunku do Rosji, uzyskali oni w 1935 roku zgodę Anglii na rewizję Traktatu Wersalskiego w tym duchu, aby pozwolono im budować raz jeszcze łodzie podwodne przyrzekając przytem solennie, że nigdy nie będą one użyte w ten sposób, w jaki były używane w gonitwie za mordercą i rozbojem w czasie wojny światowej.

Kiedy nadszedł odpowiedni moment, niemieckie zobowiązania, że nigdy nie zatopią ani jednego statku handlowego bez ostrzeżenia i bez miłosierdzia względem znajdujących się na pokładzie, stały się również nic nie znaczącym świstkiem papieru, podartym z cynicznym lekceważeniem innych narodów, wierzących w to, że zobowiązania te będą honorowane.

Niemcy rządzone czy to przez Hitlera, czy Cesarza Wilhelma II lub Fryderyka Wielkiego były zawsze wierne tym samym metodom walki jakie stosują i w obecnej wojnie o panowanie nad morzami, gloryfikując brutalność i przemoc jako dowód, że są wyższe ponad prawo szanowane w stosunkach między sobą przez inne narody.

### R o z d z i a ł III.

## Ż E G L A R S K I E G Z A M I N.

Wojna nie trwała jeszcze dnia. Upłynęło zaledwie parę godzin, kiedy angielscy marynarze zetknęli się z barbarzyńskimi metodami walki Niemców. Rozpoczął się ich egzamin, a wielu z nich wchodziło do tej walki ze stojącymi jeszcze świeżo w pamięci przygodami wojennych lat 1914 — 1918. Wszyscy jednak pozostali nieustraszeni.

„ATHENIA” okręt pasażerski o 13.600 tonn, należący do Towarzystwa DONALDSON, owego fatalnego dnia 3.9.1939 roku płynęła z Anglii do Stanów Zjednoczonych z 1.418 pasażerami na pokładzie — przeważnie kobietami i dziećmi. Więcej niż 1/4 pasażerów,

byli to wracający Amerykanie. Statek ten został zaatakowany. „ATHENIA” była nieuzbrojona. Nie wiozła żadnych materiałów wojennych ani amunicji. Prowadzona była przez swoją zwykłą z czasów pokoju załogę — pasażerowie jej byli pod opieką praw Boskich i ludzkich. Bez ostrzeżenia o 7.45 wieczorem został ten statek przez łódź podwodną storpedowany. Łódź podwodna strzeliła torpedę w burtę statku. Wskutek siły wybuchu statek natychmiast przechylił się potężnie na lewą burtę. Świała zgasły. Paniki jednak nie było żadnej. Pasażerowie kierowani byli w doskonałym porządku do swoich łodzi ratunkowych i w mniej niż godzinę 26 tych łodzi opuszczonych zostało na wodę a pasażerowie powiadali do nich. Łódź podwodna wynurzyła się opływając tonący statek dookoła i oddała jeden strzał z działa, który wybuchł na pokładzie „C”. Wtedy dopiero dowódca niemieckiej łodzi podwodnej pelen satysfakcji, że zwycięstwo stało się jego udziałem, pozostawił w odległości 200 mil od wybrzeży irlandzkich bezradnych mężczyzn, kobiety i dzieci.

Na „ATHENII” zginęło 112 ludzi. Z tego pasażerów 93 i 19 członków załogi. Reszta została odszukana podczas nocy przez statek ratunkowy, który odebrał sygnały S.O.S. wzywającej pomocy „ATHENII”. Jest charakterystyczne, że propaganda niemiecka zaprzeczyła natychmiast temu, żeby niemiecka łódź podwodna miała być w to wplątana i podawała do wiadomości, że to Mr. CHURCHILL storpedował statek w celu wplątania Niemcy w wojnę ze Stanami Zjednoczonymi. Jest to najbardziej potworne przekręcenie faktów do jakiego zdolna była kiedykolwiek niemiecka propaganda.

Okazało się, że nie było nic nowego w polityce „topienia statków na pierwszy ich widok”. Niemcy przysięgali, że nie powrócą już nigdy do tego sposobu walki. W krytycznych jednak dniach, kiedy widać już było, że wojna jest już nieunikniona, Admiralicja wątpiąc w szczerść Niemiec, poczyniła szereg przygotowań. System wysyłania statków w konwojach eskortowanych przez okręty wojenne, tak długo opóźniany zanim oddany został celem wypróbowania w ostatniej wojnie światowej, przyjęty został już w zaraniu wojny obecnej. Statki handlowe zostały wyposażone w obronne uzbrojenie tak szybko, jak tylko działa mogły być dostarczane na pokład. Powstały jednak nowe metody ataków, które uczynić nieszkodliwymi mogła Royal Navy i flota handlowa tylko po przejściu szeregu doświadczeń. W wojnie morskiej 1914—1918 roku bombowce mały brały udział. Samoloty wtedy nie mogły zabierać ze sobą bomb, lub też rzucać torpedy. Również rozrzucone po morzach miny były teraz bardziej niebezpieczne, Admiralicja wkońcu jednak otrzymała całkowite informacje o charakterze tych min magnetycznych.

## ZATOPIENIE „EMPRESS OF BRITAIN”.

Stało się wkrótce wiadome, że łodzie podwodne i miny potężnie zostały wzmocnione przez bombowce. Zniszczenie statku pasa-

żerskiego „EMPRESS OF BRITAIN”, duma Kanadyjczyków, znanego we wszystkich ważniejszych portach świata, było pierwszą widoczną ofiarą tej nowej formy ataku. Był to flagowy statek Towarzystwa „CANADIAN PACIFIC”, który odwiózł do Anglii Króla i Królową z ich podróży do Kanady.

Statek ten o 42.348 tonn brutto, był w październiku 1940 roku na Atlantyku, 150 mil od Irlandji z 643 ludźmi na pokładzie, kiedy z porannego nieba spadła na niego bomba.

Kobiety i dzieci natychmiast zostały zebrane na niższych pokładach. Załoga działała walczyła z nieprzyjacielem aż dopóki wszyscy nie zostali zabici lub unieszkodliwieni ogniem karabinów maszynowych, które ostrzeliwały pokłady.

Niemieccy piloci zawrócili wtedy, aby zbliżyć się do ataku i przelatując nad statkiem zrzucili bomby o dużej sile wybuchowej. Jedną z nich trafiła prosto w statek. Zapalające bomby poszły za wybuchowymi i wkrótce „EMPRESS OF BRITAIN” zaczął się na śródokręciu palić.

Niektóre z jego łodzi wisząc na szlupbelkach zapaliły się również. Kapitan statku CHARLES HOWARD SAPWORTH postawiony przed pierwszym tego rodzaju w kronikach wojny sposobem atakowania, okazał zimną krew i stojąc na mostku, który palił się pod nim pozostał tam aż do ostatka. Statek ten został ostatecznie zatopiony przez torpedę wystrzeloną z niemieckiej łodzi podwodnej, aby przez zaholowanie nie można było go uratować. Ta sama łódź podwodna przypadkowo sama się później zatopiła a jej komendant został wzięty do niewoli.

Przeciwno tym dodatkowym niebezpieczeństwom na które narażeni są marynarze podczas swoich pełnoprawnych zajęć, stworzonych zostało szereg rozmaitych zabezpieczeń.

Posiadamy obecnie lotniczą służbę obrony wybrzeża, którego siła gwałtownie wzrasta, a która strzeże konwoje płynące z dalekich krajów od chwili, gdy zaczynają się one zbliżać do naszych wysp.

Celem obrony statków zostało również zorganizowane lotnictwo morskie a zamiast wolnego, wypełnionego gazem, starego „BLIMP'A” posiadamy obecnie samoloty poruszające się z szybkością 300 mil/godz., które mogą daleko zapuszczać się w morze.

Nieprzyjaciel ma jednak przewagę atakującego. Uchwycił on inicjatywę wiedząc, że wielka ilość statków handlowych, rozrzuconych szeroko po szlakach handlowych, nie posiada obrony i że dużo minie czasu zanim znajdą się one w konwojach.

Wszystko zależy od samych marynarzy. Ich doświadczenie morskie, duch i nieustraszone męstwo samo musi zdecydować czy przedsięwzięte środki doprowadzą do wygranej — czy to klęski. Bez wojennej tradycji Royal Navy jak również bez wyszkolenia wojennego, które mają „niebieskie bluzy”, pędzili oni życie pełne ryzyka, ale w służbie pokoju, gdy nagle wciągnięci zostali w wir wojny na morzu. Wielka ilość marynarzy była już poza granicą wieku, do której mężczyźni powoływani są do służby wojskowej. Mogli oni zostać bezpiecznie na lądzie. Nie zrobili jednak tego, ani nie szukali łatwiejszej pracy. Zdecydowali, że będą pracować dalej tam,

gdzie się znajdowali, a kroniki wojny pełne są natchnionych przykładów ludzi, którzy po przejściu śmiertelnych niebezpieczeństw i trudów wymagających najwyższej wytrzymałości, powracali stale i stale na morze, celem wzięcia ponownego udziału w wielkiej Bitwie o Panowanie Nad Morzami, stając jeszcze raz w obliczu niebezpieczeństwa nowego ataku, mając za sobą w wielu wypadkach po osiem zatopionych pod nimi statków.

## SAGA NIEZNANYCH MARYNARZY.

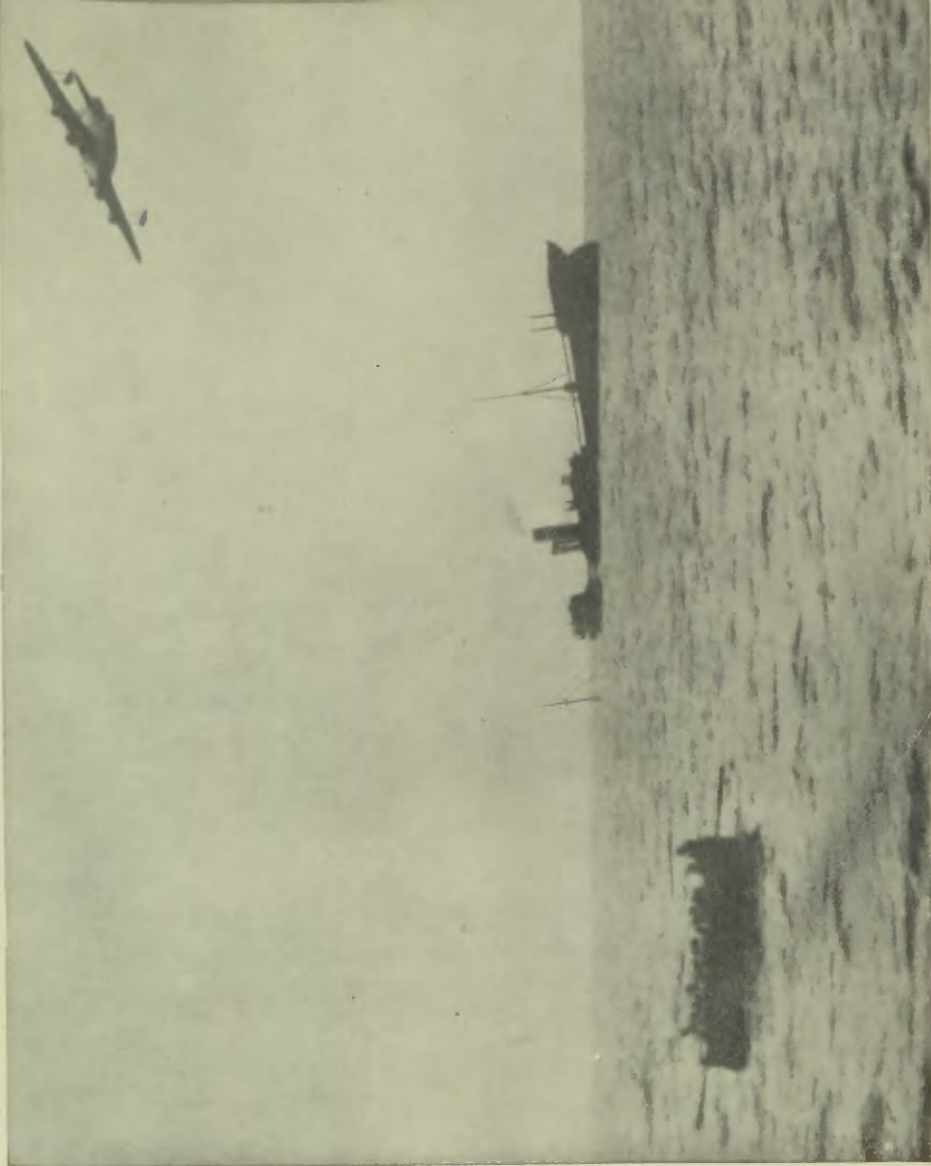
W bardzo wielu wypadkach bohaterskie czyny ludzi morza, ich doświadczenie morskie i wszystko to czego dokazali, nie zostaje przekazane potomności. Tylko od czasu do czasu można się cośkolwiek dowiedzieć o ich podróżach pełnych przygód, o odważnych czynach dokonywanych często z narażeniem życia. Wszyscy pamiętają ten dreszcz radości który przeszedł przez kraj, kiedy przyszły wiadomości o uwolnieniu załóg wziętych do niewoli po zatopieniu ich statków przez niemiecki kieszonkowy pancernik „ADMIRAŁ, GRAF SPEE” i oddanych przez niego na statek wzięcie „ALTMARK”. Traktowani byli oni jako więźniowie przez ciężkie tygodnie i miesiące, lecz nigdy nie stracili nadziei, że przyjdzie wyzwolenie. Gdy „ALTMARK” został wreszcie dogoniony w pokrytym krą fiordzie koło norweskich wybrzeży przez H.M.S. „COSSACK”, załoga angielskiego okrętu gdy weszła na „ALTMARK” krzyczała wdół do jeńców „Royal Navy jest na morzach”. Zlikwidowanie „ALTMARK’u” jest opowieścią, która nigdy nie zamrze. Nie zapomni też świat bohaterskiej śmierci statku pasażerskiego Towarzystwa PENINSULAR & ORIENT „RAWALPINDI”, zawróconego ze swego pokojowego rejsu na WSCHÓD, celem przemienienia go na uzbrojony pomocniczy krążownik Royal Navy.

„RAWALPINDI” zostawiła po sobie nieśmiertelną opowieść o walce którą stoczyła koło Islandji z niemieckim okrętem wojennym.

„To jest „DEUTSCHLAND” all right” powiedział komandor KENNEDY z Royal Navy, jej dowódca, gdy pierwszy ujrzał nieprzyjaciela. Zdając sobie sprawę z beznadziejności nierównej walki — miał on w rzeczywistości dwa okręty przeciwko sobie — walczył on przez 40 minut zanim nie zostały rozbite jego działa i dopóki cały statek nie stanął w płomieniach. Z banderą stale powiewającą, statek ten wyrzucił się dnem do góry i poszedł na dno z całą pozostałą jeszcze przy życiu załogą. Około 40 ludzi z jego załogi, która składała się w przeważnej części z marynarzy floty handlowej uratowało się na trzech pozostałych łodziach, które szczęśliwie nie zostały rozbite przez pociski artyleryjskie.

To nie jest żeglarski zwyczaj pozwalania sobie na załamanie się, „jutro jest śliczny dzień” śpiewała załoga, której statek został storpedowany a oni zostali sami na łodziach podczas sztormu. Nieustraszone męstwo podtrzymało ich, kiedy w innym wypadku angielski frachtowiec „CARLTON” zatopiony został po długiej po-

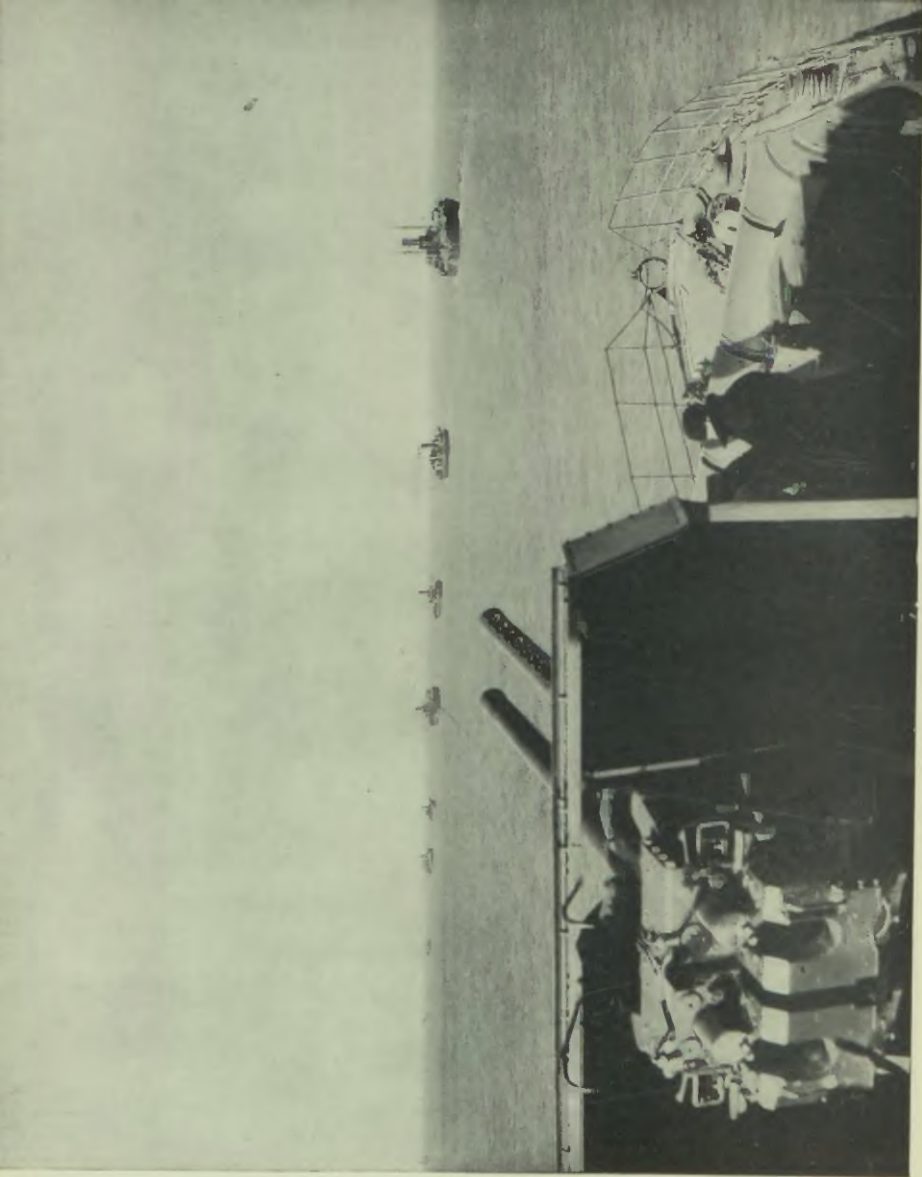




Ratunek z powietrza.  
Hydroplan R.A.F. odnaj-  
duje rozbitków zatopione-  
go „Kensington Court”.

(str. 27)

(Crown Copyright  
reserved)



Konwój brytyjski.

(str. 4, 14, 26)

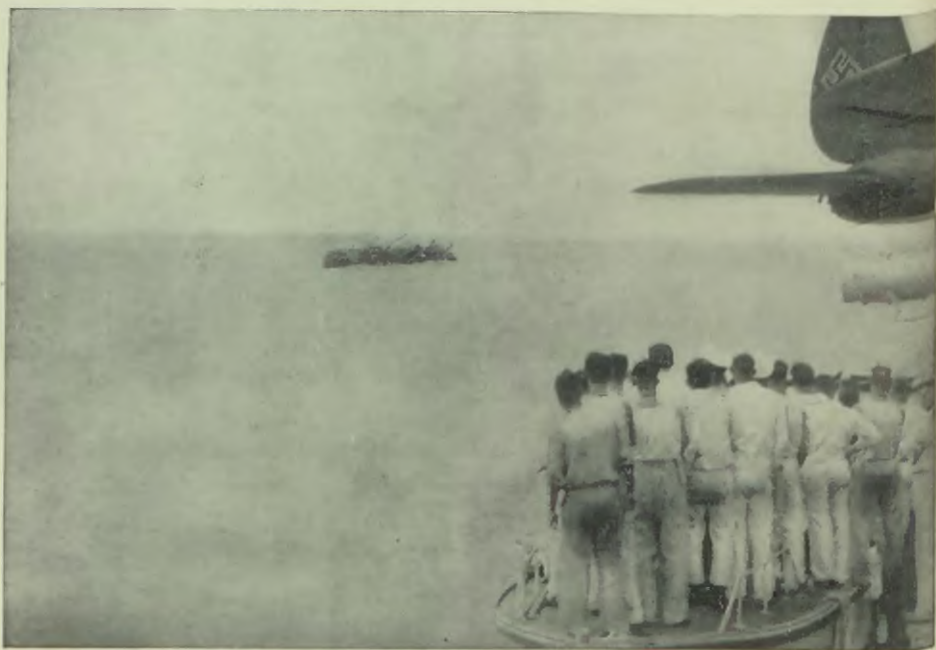
(Fot. Fox)

Słynny „Jervis Bay”.  
Jego historia będzie nieśmiertelna. Aby uratować konwój, w którego szedł eskortcie, „Jervis Bay”, uzbrojony statek handlowy, popłynął wprost na linję ognia, atakującego okrętu wojennego niemieckiego. Silnie przewyższającego go w wielkości, szybkości i uzbrojeniu rajdera, powstrzymał „Jervis Bay”, przez dwie godziny, umożliwiając konwojowi rozproszenie się w ciemności. Statek zatonął a 65 ludzi załogi uratował szwedzki okręt. (str. 31—33)  
(Fot. przez grzeszność Aberdeen & Commonwealth Line)





Resztki niemieckiego samolotu na brytyjskim handlowcu.  
Zestrzelony przez statek przybrzeżny „Highlander”, samolot niemiecki runął na jego pokład. (str. 31)  
(Fot. Planet News)



Niemiecki „rajder” przy pracy.

Marynarze z „Admirała Graf von Spee” obserwują tonięcie jednej ze swych ofiar. (str. 7, 16, 28)

(Fot. Planet News)

goni przez włoską łódź podwodną na Atlantyku. „Wkońcu łódź wyszła na powierzchnię morza” opowiadał młodszy marynarz AMAS PEARSON, a komendant jej krzyknął: „gdzie jest kapitan”, „odpowiedzieliśmy mu: idź do piekła”.

Moment wybuchu wojny przyszedł nagle wtedy, gdy wszystkie wysiłki Sprzymierzonych Mocarstw skierowane były na utrzymanie pokoju. Konieczne uzbrojenie statków handlowych zajęło dużo czasu, zwłaszcza że wiele z nich było na odległych morzach. Jako przykład tego co nieodwrotnie musiało się stać, można przytoczyć historję s. s. „BAHARISTAN” statku handlowego o 5.479 tonn z South Shield. Statek ten w momencie zaatakowania go w nocy z bardzo małej odległości koło LAND'S END nie miał jeszcze swoich dział. Kapitan T. A. FARRAR dowódca tego statku, posiadając tak męstwo jak i pomysłowość zdecydował skierować się w stronę brzegu i nawet zdruzgotać statek o skały, niewątpliwie z wielkim dla ludzi niebezpieczeństwem. W tej krytycznej sytuacji nikt nie mógłby zawstydić go, gdyby nawet zatrzymał i opuścił statek. Natychmiastowe jego manewry spowodowały, że ogień dział łodzi podwodnej poszedł na rufę. Wszystkie jej strzały były nietrafne. Przez śmiałą decyzję i zręczność kapitana „BAHARISTAN’U” statkowi udało się uciec i zakotwiczyć w MOUNTS BAY celem oczekania dnia.

Innym nieuzbrojonym statkiem, który przeszedł bezpiecznie koło gorącego kotła, był duży statek Towarzystwa SHAW SAVILL AND ALBION — „KARAMEA” o tonażu 8.457.

Nieprzyjacielska łódź podwodna, która pierwsza zobaczyła przez peryskop „KARAMEA’ę” wynurzyła się tak blisko, że znalazła się sama w niebezpieczeństwie najechania przez statek. Kapitan E. T. GRAYSON dowódca załogi tego statku, zdecydował się na zaczepkę i na śmiałą próbę rozbicia nieprzyjaciela. Dookoła nie było żadnej pomocy, lecz spróbował on skontaktować się z angielskim okrętem wojennym. W swoim nieustrasżonym postanowieniu zaatakowania łodzi, wspomagany był przez całą swoją załogę. „KARAMEA” skręcając się i manewrując wytrzymała przez parę godzin. Łódź podwodna oddała około 30 strzałów z których wiele przeszło o parę zaledwie stóp od burty. Kontrtorpedowiec Royal Navy ukazał się wreszcie na horyzoncie i łódź podwodna znikła.

## BEZPOŚREDNIA WALKA I ZWYCIĘSTWO.

Pierwsza w wojnie bezpośrednia walka pomiędzy uzbrojonym w celach obrony statkiem handlowym a łodzią podwodną stoczona została przez „STONEPOOL”, wolno idący statek o 4.803 tonn, będący własnością WEST HARTLEPOOL.

Statek ten przy pomocy swego 4-calowego działka wmontowanego na rufie, okazał wspaniałą opór. W wyniku tej walki łódź podwodna została zatopiona. Udając się w zamorski rejs z ładunkiem węgla, „STONEPOOL” o szóstej rano ujrzał na powierzchni

wody oddaloną o jakieś trzy mile łódź podwodną. Otworzyła ona ogień prawie natychmiast. Kapitan ALBERT WHITE obrócił swój statek, wysłał wezwanie radjowe i w ciągu dwóch minut otworzył również ogień. Pociski wystrzelone z łodzi podwodnej przedziurawiły statek ponad linią wodną a inne pociski latały dookoła niego, podczas gdy „STONEPOOL” zygzakował z pełną szybkością. Lewa łódź ratunkowa została rozbita. Obsada działa strzelała stale. Była to załoga weteranów. Działonowy — JOHN HAYTER — emeryt morski, JOHN SHIPMAN — 62-u letni steward i Mr. CORNEY — III oficer. Odpowiadali oni strzałem na strzał. Łódź podwodna miała całą przewagę i tę szansę, że jako mała przedstawiała sobą mały i przez to trudny do trafienia cel. Łódź podwodna posiadając większą szybkość niż uszkodzony „STONEPOOL” poszła do przodu, zanurzyła się i wystrzeliła torpedę w stronę statku, potem wynurzyła się na chwilę ponad wodę i znikła.

Walka na powierzchni wody wkrótce rozpoczęła się jednak na nowo. Marynarze potracili już głowy i czekali już tylko na łaskawość przeciwnika, mając lewą łódź roztrzaskaną a prawą uszkodzoną. Łódź podwodna zygzakowała z pełną szybkością za rufą statku i strzelała bez przerwy. „STONEPOOL” odpowiadał. Lecz kiedy „STONEPOOL” wystrzelił swój w tej nierównej walce 15-ty pocisk, łódź podwodna nagle zanurzyła się. 5 minut później nieprzyjaciel pojawił się znowu. Przez lornetkę zobaczył kapitan WHITE, że działo jest przewrócone. Dostała ona dobry strzał. Oczywiście „STONEPOOL” miał również dziury w burcie, ale statek był wysoko nad wodą. Był to punkt kulminacyjny walki. Łódź podwodna odeszła w pośpiechu pozostawiając załogę silnie przeciekającego „STONEPOOL’a” opatrującą jego rany i sterującą do portu. Radjowy jego sygnał odebrany został przez angielski kontrtorpedowiec. Przeszukując morze dookoła statku okręt ten znalazł łódź podwodną, która nie mogła się zanurzyć ani też walczyć. Skoro kontrtorpedowiec zaczął się zbliżać, Niemcy zaczęli w pośpiechu przygotowywać swój okręt do zatopienia. Zanim łódź podwodna zatонуła, jej oficerowie i załoga zostali jeńcami wojennymi. „Dobra robota” sygnalizował kontrtorpedowiec do rozbitego lecz zwycięskiego „STONEPOOL’a”. Przyznane zostały odznaczenia. Przez swoją odwagę i mądrą akcję — mówił wniosek — kapitan uratował statek. Dyscyplina była wspaniała i celowniczy oraz obsługa działa pracowała bardzo dobrze. Tak jak i w wielu wypadkach walka prowadzona była przez zwykłych marynarzy, z których jeden tylko JOHN HAYTER — działonowy — był szkolony wojskowo.

Siostrzany statek tej samej kompanji „ROCKPOOL” z kapitanem WILIAMEM HARLAND miał później podobny pojedynek na Północnym Atlantyku. Okoliczności złożyły się tak, że musiał on odpaść od konwoju. Walczył on z łodzią podwodną na przestrzeni 10 mil, aż wreszcie wyrwał się do przodu i uciekł, dowiadując się potem, że jego sygnał radjowy przywołał angielski okręt wojenny, który zniszczył Niemca.

## NIEZRÓWNANA PRZYGODA.

Angielska odwaga wspólnie z natychmiastową gotowością do walki nie może być lepiej przedstawiona aniżeli przez sensacyjną przygodę przybrzeżnego parowca „HIGHLANDER” o 1.220 tonn. Oto kapitan przyprowadził bezpiecznie do portu swój statek oraz przywiózł ze sobą to wszystko co zostało z niemieckiego samolotu, którego resztki leżały wciąż tam gdzie upadły na rufie statku. Kapitan WILLIAM GIFFORD był szczególnym bohaterem tego czynu. „HIGHLANDER” przechodził wzdłuż wschodniego brzegu Anglii, około 3.5 mil od lądu, kiedy około północy dał się słyszeć huk motoru nisko lecącego samolotu. Mógł to być samolot angielski jak początkowo myślano, ale kapitan nie ryzykował. Dwa karabiny maszynowe znajdujące się na statku zostały obsadzone, a szybkość zwiększona. Po paru minutach samolot odkrył swoją narodowość. Kule z jego karabinów maszynowych zaczęły odbijać się o nadbudówki, dziurawiąc komin, pokład i burty. Wypadku z ludźmi nie było. Samolot przeleciał nad rufą, zatoczył koło i ponowił swój atak tym razem na mniejszej już wysokości. Skoro nieprzyjacieli zaczęła się zbliżać „HIGHLANDER” otworzył ogień i prawdopodobnie strzał trafił w pilota, ponieważ samolot zaczepił się o lewą szalupę ratunkową statku, okręcił się dookoła po tym zderzeniu i rozbił się na pokładzie statku. Dwa krany zostały zdemolowane, karabin zaś maszynowy przygnieciony do pokładu a dwaj marynarze, którzy obsługiwali go zostali przewróceni, na szczęście bez poważniejszych obrażeń. Lewe skrzydło samolotu roztrzaskało się i resztki zostały na pokładzie, reszta zaś poleciała siłą rozpędu dalej i w odległości około 100 jardów wpadła do wody znikając momentalnie. Była to dobra nocna robota, lecz jeszcze nieskończona.

„HIGHLANDER” rozpoczął płynąć zygzakami. W ciągu następnych 10 minut nadleciał drugi samolot, który miał na skrzydłach boczne światła i leciał nisko. I znów „HIGHLANDER” był celem dla ognia karabinów maszynowych, które jednak oddał mu z nadwyżką ze swego pozostałego karabinu. Kule „HIGHLANDER'A” widać było jak trafiły w samolot. Kilka sekund później samolot ten wpadł z wielkim pluskiem do Morza Północnego, bardzo blisko za rufą. W ciągu 10 minut — 2 nieprzyjacielskie samoloty — wielki to sukces dla małego, słabo uzbrojonego przybrzeżnego statku. „HIGHLANDER” zgruchotany i podziurawiony przywiózł swoje trofeum do portu.

## SAMOPOŚWIĘCENIE „JERVIS BAY'A”.

Wiele wspaniałych czynów dokonanych przez statki handlowe podają kroniki walk na morzu. Historia zaś „JERVIS BAY'A” jest jedną z najbardziej bohaterskich, jakie kiedykolwiek były słyszane.

„JERVIS BAY” był parowcem o turbinowym napędzie o 14.164 tonn, należącym do ABERDEEN COMMONWEALTH LINE, zamienionym w czasie wojny na uzbrojony pomocniczy

krążownik. Szedł on w eskorcie atlantyckiego konwoju 38 statków. Komandor FOGARTY FEGAN z Royal Navy był jego komendantem (syn kontradmirała F. F. FEGAN'A i jeden z trzech braci służących w Royal Navy). Było to w listopadzie 1940 roku. Ponieważ noce zimowe stawały się coraz to dłuższe, brano była pod uwagę możliwość, że niemieckie okręty wojenne będą próbowały wyskoczyć na Atlantyk. Niezbędna była wobec tego silniejsza eskorta. Upadek jednak Francji i wejście Włoch do wojny spowodowały wzrost odpowiedzialności Royal Navy za pilnowanie naszego handlu na tyłu morzach. Admiralicja nie mogła celem zwiększenia stopnia bezpieczeństwa, zrobić nic więcej, niż na to pozwalały warunki.

5 listopada 1940 roku gdy konwój znajdował się w połowie drogi pomiędzy Nową Szkocją a Irlandją, został zauważony z lewej burty, w kierunku północnym okręt wojenny.

Był to słoneczny wieczór, trochę więcej niż jedna godzina przed zmrokiem. Z odległości 7 albo 8 mil — na jakiej znajdował się ten okręt — otworzył on ogień. Pierwsze pociski, które z powodu małej odległości nadleciały bardzo szybko, skierowane były na Nowo Zelandzki linjowiec RANGITIKI o 16.698 tonnach, największy statek w konwoju. Bez wątpienia nieprzyjaciel wziął ten statek za statek eskortowy i miał zamiar najpierw uwolnić się od niego. Ogień dział był bardzo dokładny i ciężki. „RANGITIKI” została trafiona, ale skierowała się do ucieczki i choć uszkodzona — doszła do angielskiego portu.

„JERVIS BAY” — jak odpowiada kapitan jednego z konwojowanych statków — wyszedł prosto na spotkanie niemieckiego okrętu — doskonały cel. Każdy wiedział co mu gotuje los. Załoga jego stojąc w obliczu pewnej śmierci zastosowała się do najwyższych tradycji angielskich marynarzy. Konwojowane statki pod dowództwem kontradmirała MALTBY na statku „CORNISH CITY” skrzyły w prawo, aby znaleźć się dalej od nieprzyjaciela stworzyły zasłonę dymną, która przy lekkiej bryzie stała się skuteczną. W ciemnościach nocy udało się im zniknąć. Te statki które znajdowały się na lewym skraju kolumny, położonej najbliżej „rajdera”, otworzyły ogień ze swych małych dział, obracając się tyłem do niemieckiego okrętu. Ogień ten wskutek wielkiej odległości nie był skutecznym, tak samo jak wątpiwem jest czy doniosły też pociski z 6 cal. działa „JERVIS BAY'A”.

Ponieważ „JERVIS BAY” płynął na spotkanie — został trafiony, jak niektórzy mówią, już trzecią salwą Niemca. Wkrótce „JERVIS BAY” został unieszkodliwiony wskutek porwania przewodów sterowych, lecz działa jego strzelały w dalszym ciągu. Statek został trafiony poniżej linii wodnej; zaczął się palić i wkrótce też i tonąć. W dalszym jednak ciągu walczył. Została zestrzelona flaga, lecz jeden z marynarzy wdrapał się z nową banderą na wanty i przybił ją gwoździem do masztu. Powiewała ona na maszcie aż do momentu, kiedy „JERVIS BAY” ostatni raz się zanurzył i zniknął pod wodą.



Wspaniała walka kapitana FEGAN'a uratowała, wskutek związania się z „rajderem” — cały konwój. Komandor Fegan zginął śmiercią bohatera, tonąc razem ze swym płonącym statkiem którego dowódcą był aż do końca.

Wielu marynarzy z wycofujących się statków, było przez pewien okres czasu świadkami walki i odpływając coraz dalej mogli oni widzieć w coraz większych ciemnościach na odległym horyzoncie ogień dział.

Pośmiertny Victoria Cross nadany został komandorowi FEGAN'owi i nigdy to požądania godne odznaczenie nie było bardziej zasłużenie otrzymane. Oto słowa komunikatu Admiralicji „Dzięki uzbrojonemu statkowi handlowemu „JERVIS BAY”, który eskortując konwój przyjął — trwającą 2 godziny — walkę z niemieckim „rajderem” wysoko przewyższającym go w kalibrze i zasięgu dział, i poświęcił siebie, uratowane zostały statki z konwoju, które przez ten czas mogły odpłynąć na bezpieczną odległość”.

Jest również dodający otuchy dalszy ciąg tej historii najwyższego poświęcenia.

65 pozostałych z tej walki przy życiu, przywiezionych zostało do Anglii. Uratowani oni zostali wskutek bohaterskiej akcji kapitana SVEN OLANDER'a ze szwedzkiego statku, który szedł w tym samym konwoju. „To było wspaniałe” mówił prosto ten kapitan, gdy znalazł się na brzegu „Nigdy nie zapomnę bohaterstwa angielskiego kapitana, płynącego wprost na spotkanie wroga. To oni nas uratowali, nie mogłem więc ich opuścić. Z serdeczną aprobatą wszystkich swoich ludzi, kapitan OLANDER zawrócił swój statek z powrotem na miejsce walki, narażając się na atak i zatopienie przez „rajdera” i wyszukał z pośród fal tych z oficerów i załogi „JERVIS BAY'a”, którzy byli przy życiu.

Niemcy szybko rozgłosili, że zatopili cały konwój. W rzeczywistości jednak, 34 statki — wszystkie za wyjątkiem 4; osiągnęły ze swoim ładunkiem angielskie porty.

## WYRATOWANIE SIĘ „SAN DEMETRIO”.

Ocalenie „SAN DEMETRIO” dało okazję do bohaterskich czynów, które nie mogą być czytane bez dreszczu.

Statek ten był jednym z konwoju eskortowanego przez „JERVIS BAY'a”. Był to motorowy tankowiec o 8.073 tonn brutto, z pełnym ładunkiem paliwa. Uciekał on razem z innymi statkami, lecz goniący go rajder skoncentrował swój ogień na nim, uszkadzając go ciężko i powodując wybuch pożaru. Na rozkaz kapitana, statek został opuszczony a paru minutach został on trafiony przez nową salwę i cały stanął w płomieniach.

Załoga opuściła go w 3 łodziach ratunkowych, lecz straciła kontakt ze sobą. W ciągu nocy pociski nieraz przelatywały nad ich głowami, gdyż „rajder” w dalszym ciągu gonił za statkami i starał się je zatopić. Uciekli oni przed złem.

W ciągu całego pierwszego dnia łódź pod dowództwem II oficera z „SAN DEMETRIO” Mr. ARTHURA GODFREY

HAWKINSONA z 15 innymi członkami załogi starała się płynąć w kierunku na południe. Po 2 dniach zauważyli oni znów tankowiec, który stale się jeszcze palił. Stan pogody i brak wiatru uniemożliwiały bezpośrednie zbliżenie się do statku i łódź stała na miejscu przez całą noc. Skoro warunki atmosferyczne zmieniły się, podniesiony został żagiel i około południa niebezpieczny zamiar wejścia na pokład został dokonany.

Ogień szalał na rufie i dziobie, a tankowiec wyglądał jak jeden rozżarzony piec.

Marynarze o mniejszej odwadze i pomysłowości mogliby uważać tę sytuację za beznadziejną. Mostek został zniszczony kompletnie razem z całą nadbudówką. Kompas, przewody sterowe, mapy i radio leżały w kupie nie nadającego się rozpoznać rumowiska. Ster rufowy — zapasowy na wypadek, gdy ster na mostku lub przewody sterowe zepsują się — częściowo też był zniszczony, a koło sterowe na rufie miało tylko 4 szprychy. Dziury zrobione w przedgradach opierały się wszystkim wysiłkom, aby je pozatykać. Pokład nad zbiornikiem rufowym podziurawiony był w wielu miejscach przez pociski i odłamki. Przy każdym przechyle statku wydostawała się benzyna na wierzch i spływając po pokładzie powodowała dalsze rozszerzanie się ognia. Pomimo tego jednak statek został przyprowadzony do portu.

Przez całą noc z 7 na 8 listopada załoga łodzi walczyła z ogniem, osiągając po 6 godzinach pracy ten wynik, że do dalszej akcji mogła już użyć węże przeciwpożarowe. Przed południem ogień został opanowany i stopniowo potem ugaszony. Tego popołudnia rozpoczęły pracę główne maszyny. Zagadnienie sterowania rozwiązane zostało w ten sposób, że skonstruowana została prowizoryczna sterowa platforma (urządzenie podobne do deszczułki wyrzucanej za burtę przy logu ręcznym).

Z 4 tylko ludźmi umiejącymi sterować, bez ognia, w nieustannym niebezpieczeństwie wybuchu benzyny lub gazu, które uniemożliwiało użycie naftowej lampy, statek płynął samotnie. Szybkość stopniowo wzrosła do 9 węzłów. Ratujący się nie mieli sekstan-su a wschodniego kursu trzymali się przy pomocy Gwiazdy Polarnej, kontrolując kurs również księżycem i słońcem.

Uważano, że będzie zbyt niebezpiecznie rozpalić ogień w kuchni i przez cały czas żywiono się jednostajnymi posiłkami z zimnych jarzyn, „lecz od czasu do czasu przychodził kubek gotowanych cebul i ziemniaków, gotowanych na wodzie gorącej odchodzącej z maszyn”, Mr. HAWKINS dodał później.

W maszynowni praca była pełna samozaparcia się. Normalnie stan załogi maszynowej wynosił 14 ludzi. Zdolnych do pracy było jednak tylko 4. Tych 4 pracowało przewyciężając wszystkie trudności. Jeden z nich JOHN BOYLE, smarownik, nie doczekał się momentu dojścia statku do portu. Został on ciężko ranny przy opuszczaniu „SAN DEMETRIO”, ale pracował w maszynowni przez 3 dni, zanim siły go zupełnie opuściły. Koledzy jego zaprowadzili go jednej z niewielu kabin, które zostały po pożarze, ale następnego poranka zastali już tylko trupa.

Uszkodzony statek z podciągniętym do góry kawałkiem płótna lnianego, sygnałem wzywającym pomocy, ujrzał 13 listopada ład.

Angielski oddział marynarzy z oficerami wszedł na pokład i wziął udział w przyprowadzeniu „SAN DEMETRIO” do portu na CLYDE 16 listopada. W przedniej ładowni było 16 stóp wody po 700 milach żeglugi od punktu skąd poraz drugi statek zaczął płynąć, i z 10.000 tonn drogiego ładunku benzyny znajdującego się jeszcze na nim. Nic więc dziwnego że Mr. JUSTICE LANGTON i ELDER BROTHERS of TRINITY HOUSE rozszedli pretensje co do ocalonego towaru w ten sposób, że przyznał £ 14.700 Mr. HOWKINS i jego towarzyszom, winszując im tego wspaniałego poczucia obowiązku, wykazanego przez nich.

## DZIEJE „SUSSEX” i „WESTERN PRINCE”.

Historja floty handlowej przepełniona jest pięknymi opowieściami. „SUSSEX” o 13.647 tonn, był statkiem P. & O. Linji pod dowództwem kapitana CLARK. Miał on ładunek głównie pszenicy i wełny, lecz przewoził również około 40 tonn materiału wybuchowego, zapakowanego w stalowych cylindrach, dla których wybudowane zostało w międzypokładzie specjalne drewniane pomieszczenie.

Długa droga z Nowej Zelandji przez Przylądek Dobrej Nadzieji prawie już się skończyła i statek był niedaleko irlandzkich wybrzeży, gdy o świcie jednego z ostatnich dni podróży, dostrzeżony został lecący wysoko w górze samolot.

Samolot ten zaatakował lotem nurkowym statek i rzucił 2 bomby. Przyjęty został ciężkim ogniem przeciwlotniczych karabinów maszynowych, ale nieszczęśliwie bomby jego okazały się celne. Jedna wybuchła na kominie, który zwałił się na pokład powodując ciężkie szkody. Druga wybuchła w ładowni, powodując zapalenie się wełny. Strzelając wściekle obsada karabinu maszynowego 3 razy odrzuciła ataki samolotu, starającego się jeszcze bardziej skutecznie zaatakować i zmusiła go ostatecznie do zrezygnowania z dalszej walki. W tym czasie jednak, gdy na pokładzie walczone, ogień w międzypokładzie wybuchł z poważną siłą. Wymagało to rzużenia wszystkich ludzi celem zapobieżenia niebezpieczeństwu rozszerzenia się ognia. Załoga wiedziała, co ją w przeciwnym wypadku czeka. Ładunek materiałów wybuchowych był tuż ponad ogniem i płomienie zaczęły już skakać po oszalowaniu. Węże przeciwpożarowe skierowane zostały na stalowe cylindry aby obniżyć ich temperaturę. Pomimo tego jednak — jeden z cylindrów wybuchł. Szczęśliwie tylko jeden. Chłopiec okrętowy FREDERICK TRUNDLEY wspiał się na wierzch całego ładunku i z niebezpiecznego tego miejsca, dowcipkując podczas tej pracy, kierował swego węża tam, gdzie ogień był najbardziej intensywny.

Długa walka skończyła się lecz popołudniu ogień znów się ukazał. Wspaniała załoga uratowała ostatecznie swój statek od rozerwania go na kawałki a swoje własne życie od wielkiego niebezpieczeństwa.

Kompasy, chronometry, radjo, wszystko na mostku i w kabine nawigacyjnej zostało zniszczone, lecz maszyna stale pracowała. Wśród burzliwego morza kapitan CLARK trzymał swój kurs wyznaczając go ze słońca, pomagając sobie małym kompasem z szalupy ratunkowej. We mgle uszkodzony „SUSSEX” zderzył się z trawlerem rybackim, ale szczęśliwie nie został przedziurawiony. Mgła była zasadniczo korzystna, gdyż ukrywała ona słup iskier, które sypały się z dziury po kominie. Spotkany kontrtorpedowiec położył wreszcie statek na odpowiedni kurs i port został szczęśliwie osiągnięty.

Koniec „WESTERN PRINCE”, statku o 10.926 ton, storpedowanego na Atlantyku w połowie grudnia, będzie miał wieczne miejsce w kronikach morskich, dzięki spełnionemu z poświęceniem przez kapitana obowiązku.

Samotna istota, kapitan JOHN REID, widziany był na mostku, gdy krzyczał ostatnie słowa pożegnania do pasażerów i załogi, którzy szczęśliwie dostali się do łodzi ratunkowych. Odmówił on miejsca w ostatniej szalupie, ponieważ sądził, że jest już ona obciążona do granic swojej wyporności. Na moment przed ostatniem zanurzeniem się statku, kapitan REID dał na pożegnanie 3 sygnały syreną okrętową. Pomiędzy pasażerami znajdującymi się na „WESTERN PRINCE” był Mr. C. D. Howe kanadyjski minister amunicji i zapasów, który powiedział, że dzięki wspianiałej sztuce żeglarskiej pokazanej przez kapitana w przeprowadzeniu opuszczenia statku i odprowadzenia łodzi daleko od niebezpiecznego miejsca, wszyscy znajdujący się na statku uratowali życie.

Zaczepny instykt dzielnie był uwydatniony przez „CLAN MACHEAN” 5.000 tonowy statek, będący o zmroku celem dla torpedy, która jednak przechodząc mimo poszła dalej w morze. Wkrótce potem łódź podwodna ukazała się blisko statku na powierzchni morza celem zaatakowania go ogniem z działa. Kapitan ERNEST COULTAS nie zбочzył ze swego kursu, sterując prosto na łódź w ogień. 3 pociski gwizdnęły obok ale nie trafiły. Szybkiem zanurzeniem się łódź podwodna ratowała siebie przed rozbięciem ją przez statek, pozostawiając załogę swego działa w wodzie. Łódź ratunkowa opuszczona z „CLAN MACHEAN” wzięła ją do niewoli i statek poszedł dalej. Niemcy nie wiedzieli, że „CLAN MACHEAN” był zupełnie nieuzbrojony.

## ZATOPIENIE STATKU Z DZIEĆMI.

Kilka tylko niemieckich zbrodni na morzu jest bardziej nikczemnych aniżeli to zatopienie „CITY of BENARES”, znajdującego się na Atlantyku z dziećmi, przeszło 600 mil od lądu. Atak został przeprowadzony bez ostrzeżenia i po zapadnięciu ciemności. W wyniku tego ataku 77 dzieci ewakuowanych z Anglii do Kanady — zatonoło razem ze swymi opiekunami i nauczycielami tak, że pełna lista tych co stracili życie zawierała 260 nazwisk. W dniach następujących po pierwszych otrzymanych wiadomościach, 6 innych dzieci znalazło się znów wśród żyjących. Było to tak: zostali oni



„Statek dzieci” — „City of Benares”.

Storpedowany bez ostrzeżenia na wodach Atlantyku, 600 mil od lądu, statek „City of Benares” wiozł ewakuowane przez rząd brytyjski dzieci szkolne do Kanady. (str. 36, 37)

(Fot. W. Ralston, Glasgow)



Tonący niemiecki handlowiec.

Podobnie jak wiele innych niemieckich okrętów handlowych, które chciały przerwać brytyjską blokadę, załoga „Idarwald” zatopiła go, napotkawszy okręt wojenny.

(Crown Copyright reserved)



Walka z łodziami podwodnymi.

Przygotowywanie min głębinowych na pokładzie krążownika. Ładuje się je do katapult po obu stronach krążownika a prócz tego mogą być zrzucane poza rufę. (str. 4, 26)

(Fot. Picture Post)



Wybuch miny głębinowej.

(Fot. Fox)



**Przełożony tankowiec.**

Rekonstrukcja tankowca „Imperial Transport”, którego połowa została po storpedowaniu przyprowadzona o własnej sile, przy pomocy tylko szkolnego atlasu, do suchego doku, gdzie dokonano naprawy. (str. 37)

(Fot. J. Hall)



**Dobudowana część dziobowa tankowca.**

Powyższy tankowiec otrzymał nowiutką drugą połowę, którą tu widzimy przed złączeniem w jedną całość.

(Fot. J. Hall)

**Sztorm na morzu.**

Mając przed sobą wszelkie niebezpieczeństwa wojenne — torpedy, miny, bomby, granaty, łodzie podwodne, działa przybrzeżne — marynarz musi się też zawsze przeciwstawić nieobliczalnym niebezpieczeństwom przyrody. (str. 10)

(Fot. Daily Mail)





znalezieni przez łódź ratunkową, w której było już 40 osób i która pierwsza została zauważona przez samolot z eskorty konwoju. Łódź ratunkowa znajdowała się pod żaglami albo przy pomocy wiosel w ciągu 8 dni, częściowo podczas dzikiej pogody, pod doświadczoną opieką 4 oficera, 22-letniego Szkota Mr. E. M. COOPER'a. Wszyscy zeznają, że był on „cudowny”. Dzieci trzymane były przy zdrowiu dzięki poświęceniu się Miss MARY CORNISCH, młodej nauczycielki muzyki z Londynu, która masowała ich zziębnięte ręce i nogi, zabawiła je opowiadaniem i gram i starała się by mogły zasnąć. Obydwoje otrzymali wyrazy uznania od Rządu — IV oficer za swoją wiedzę żeglarską i zdecydowane męstwo.

Nawet latarniowce również nie były wolne od morderczych ataków, chociaż są to statki nie biorące udziału w wojnie, zakotwiczone i noszące światła, mające misję pokazywania drogi statkom wszystkich narodowości. Zamiast nich po zbombardowaniu i ostrzeleniu z karabinów maszynowych latarniowca EAST DUDGEON założone zostały światła automatyczne dookoła brzegów. 7 z załogi tego latarniowca liczącej 8 ludzi zginęło, kiedy ich łódź wywróciła się do góry dnem blisko brzegu.

Ropa gra wielką i żywotną rolę podczas wojny. O wszystkich tankowcach, płynących od samego początku wojny przez oceany w kierunku Anglii, można opowiedzieć niesamowite historie. Poświęcenie się, męstwo ich załóg wybija się szczególnie w przygodzie jaką miał motorowy statek „SAN ALBERTO” należący do EAGL OIL & SHIPPING Company z Londynu.

W połowie zimy, w środku burzliwego oceanu, został on storpedowany, gdy konwój w którym on płynął — rozsypany się.

Wydany został rozkaz opuszczenia statku. Kadłub przełamał się na dwie części, z którego tylko tylna utrzymywała się na wodzie.

W chwili gdy statek rozłamywał się, na przedniej jego części nie było nikogo z oficerów. Dowództwo nad dziobem objął bosman MALCOLM ABAIN. Gdy przednia część jeszcze pływała, pracował on energicznie aby zabezpieczyć ładzie będące w trakcie opuszczania i umożliwić im odplynięcie od statku ratując w ten sposób wielu ludzi. Sam jednak utonął, gdyż nieszczęśliwie nie zdążył wyratować siebie.

Po wielkim borykaniu się łodzi ratunkowej, kapitan GEORGE WAITE zdecydował wrócić się na statek w nadziei uratowania go.

Starszy mechanik THOMAS ROBSON i 3 i 4 mechanik poszli również z nim. W pozostałej części statku, gdzie znajdowały się maszyny — podnieśli oni parę i przy lepszej pogodzie mogli nawet posuwać się do przodu, ale walka z tą niesforną resztą, chociaż obsadzoną ludźmi — wyglądała beznadziejnie. Po dwóch dniach od storpedowania statku, wszyscy zostali uratowani z tej reszty skacząc do wody i używając tratwy CARLEY'a na linie. Kapitan i starszy mechanik byli ostatnimi, którzy opuścili tylną część, kierowaną przez nich z wielką odwagą, umiejętnością i doświadczeniem przy straszliwych warunkach, zabezpieczając w ten sposób życie tych wszystkich, którzy byli razem z nimi na statku.

Inna zasługująca na uwagę morską opowieść jest o „ANGLO-SAXON'ie”. Statek ten zaginął podczas swej drogi do Anglii. Sądzono, że statek i wszyscy na pokładzie są już straceni. Jednego dnia w październiku 1940 roku, kolonista na wyspie ELUTHERA na BAHAMACH, zobaczył 2 ludzi płynących wpoprzek zatoki. Ciała obydwóch opalone były przez słońce na czarno. Dowodzili oni, że są marynarzami z grupy 7 z „ANGLO-SAXON'a” który został zatopiony przez niemiecki „rajder”. Dryfowali oni w otwartej łodzi nie mniej niż 55 dni, przebywając nie do wiary odległość 2.500 mil. Kiedy ubogi zapas żywności skończył się, rozbitkowie utrzymywali się przy życiu łapiąc i jedząc ryby latające i wodorosty. Przypadkowy deszcz zbierany był do pustych puszek, ale przez 8 dni podczas tych strasznych tygodni, byli oni bez wody do picia, chociaż otoczeni wodą, której jednak wypicie mogło być śmiertelne. Ludzie, po otrzymaniu pierwszej pomocy i nakaźmienu, przewiezieni zostali samolotem do NASSAU, gdzie w szpitalu przyszedli do siebie. Jeden z nich ROBERT GEORGE TAPSCOTT z NEWPORT, MON. miał jeszcze inną przygodę, chociaż sam nie przeżył jeszcze 19 lat. Był on na statku, który przerwał się przez blokadę hiszpańską, a później był na statku, który został zbombardowany i zatopiony.

Bezlitosne metody niemieckich ataków spowodowały inną tragiczną podróż w otwartej łodzi. Kapitan RICHARD TOWNSEND PAYNE miał przygodę, która szczęśliwiej się skończyła niż u innych.

Oficjalny komunikat odczytany przy nadawaniu mu GEORGE MEDAL, za poświęcenie i męstwo, był następujący :

Statek kapitana PAYNE został storpedowany w nocy i zatopiony w ciągu 15 minut. Kapitan postanowił spróbować dostać się do brzegu odległego o kilka setek mil. Wydzielał on każdemu ze swojej załogi, składającej się z 16 marynarzy z których wielu było niedostatecznie ubranych, dzienną rację składającą się z 3 suchych biszkoptów i warząchwii wody. Żeglował na pełnym morzu przy ciężkich deszczach i silnych zachodnich wiatrach przy pomocy jedyne go tylko nawigacyjnego instrumentu — kompasu z łodzi raktunkowej.

Spotykały ich przez cały czas nieszczęścia i sztormy z dziobu. Po 6 dniach skończyła się im słodka woda i ludzie byli zbyt słabi, aby móc jeść suche biszkopty. 8-go dnia zobaczyli oni statek, który ich uratował.

Takie są opowieści o sposobach, przy pomocy których marynarze, niewyszkoleni w sztuce wojennej i żeglujący na słabych statkach, które nie były tak jak krążowniki pancerniki i kontrtorpedowce budowane celem przeciwstawienia się pociskom armatnim, torpedom albo minom krzywoprzysięgającego nieprzyjaciela. Wykazują oni najwyższe męstwo i wytrzymałość — do śmierci.

I nikt nie potrzebuje wątpić, że będą oni stale prowadzić statki, wymanewrowywać z zasadzek i przetrwają najgorsze — nawet to, co niemiecka złośliwość i pomysłowość może wymyślić.

Nie powinno też być zapomniane, że oficerowie i marynarze

flot handlowych i innych Demokracji — jak Norwegowie, Polacy, Duńczycy, Holendrzy, Belgowie jak również i Wolni Francuzi, biorą udział w tej walce o morza.

## R o z d z i a ł I V .

# STATEK CUDÓW I STATEK UŻYTECZNOŚCI.

Mało jest podobieństwa pomiędzy okrętem wojennym a statkiem handlowym za wyjątkiem tego, że obydwa budowane są ze stali i obydwa pływają na wodzie. Okręt wojenny przeznaczony jest do noszenia tylko 2 rodzaji uzbrojenia: dział i torped. Stosunek w jakim nosi on to uzbrojenie, rozmiary opancerzenia przeciwko atakom nieprzyjaciela i szybkość bojowa z którą okręt może się poruszać, wyznaczają 4 klasy: zasadnicze okręty jak pancerniki i krążowniki linjowe, krążowniki, kontrtorpedowce i łodzie podwodne; w ostatnich latach budować zaczęto lotniskowce jak również stawiacze min i trawlerzy. Statek handlowy zaś przeznaczony jest do przewożenia pasażerów mających dobrze wypchane lub też puste portfele, jak również wiele jest najrozmaitszych typów statków do przewozu różnorodnego towaru, żywności rozmaitego rodzaju, surowców i wyrobów przemysłowych, ropy i węgla, maszyn i narzędzi od lokomotywy do szpilki do włosów i igieł. Wszystko to przewożone jest morzem.

Oprócz różnicy w budowie, zależnie od ładunku, który statek będzie przewozić stale, są też różnice zależnie od trasy, którą dany statek będzie przebywać, przez zimne strefy lub ciepłe, zależnie od wielkości morza w rejonach przez które będzie przepływać, czy przez małe od krótkiej zmiennej fali, czy przez Atlantyk z jego długimi falami. Statki dla żeglugi przybrzeżnej i rzecznej powinny natomiast posiadać zupełnie inne zalety. Naród wyspiarski, którego szlaki handlowe są jego arterjami życia, powinien mieć doskonale zrównoważoną flotę, zawierającą wszystkie wyżej przytoczone rodzaje statków. Doświadczenie właścicieli statków, których oczy skierowane są na rynki świata uwydatnia się w podaży statków, na które właśnie jest w danym momencie największe zapotrzebowanie. Bez takiej kompletnej floty, prowadzonej odpowiednio przy pomocy właściwych ludzi, ani Rząd Angielski ani któregoś z Dominjów nie mógłby przełamać przewagi dyktatorów.

Przed rozpatrzeniem rozmaitych typów statków dobrze może będzie powiedzieć coś niecoś o statkach handlowych narodów morskich na początku obecnego konfliktu.

Jest tu jeden wyróżniający się fakt. Podczas gdy od końca zeszłej wojny floty handlowe rosły wciąż w wielkości, flota naszego kraju zmniejszała się. Jak Lloyds Register of Shipping podaje na początku wojny, pomiędzy czerwcem 1914 roku a czerwcem 1939 roku wzrost netto światowego parowego i motorowego tonażu wynosił 23.105.555 ton to jest równo 50%.

W tym okresie jednak spadek netto w parowym i motorowym tonażu należącym do Wielkiej Brytanji i Irlandji wynosił 1.000.955 ton, czyli 5,3%, a liczba statków w tym samym okresie zmniejszyła się o 1.865. W angielskich Dominjach, kolonjach i t. p. był od roku 1914 wzrost o 1.479.174 ton (90,4%) i o 719 statków.

Wzrost w tonażu w Dominjach małe miał znaczenie z punktu widzenia wojennego, gdyż wszystkie prawie te statki były typu przybrzeżnego. Były one albo niewyposażone do pracy na oceanach albo do niej niezdolne.

Wzrost tonażu w innych krajach podczas tego samego okresu wskazuje więcej niż 90% w stosunku do tonażu przedwojennego, prawie dwa razy więcej niż przy wybuchu wojny 1914 — 1918. Największy przyrost wykazały Stany Zjednoczone (6.882.984) potem Japonja (3.921.459), Norwegja (2.876.460), Włochy (1.994.329), Holandja (1.497.868), Francja (1.011.647), i Grecja (959.805). Jedynie zmniejszenie się spowodowane innymi przyczynami niż w Wielkiej Brytanji miało miejsce w Niemczech gdzie, chociaż ilość statków wzrosła o 369 całkowity tonaż wynosił 4.492.708 ton brutto — stale mniej niż w czerwcu 1914 roku.

### FLOTA ANGIELSKA W ZANIKU.

Wiek XX jest świadkiem niesłychanego wzrostu floty całego świata. Tonaż statków motorowych i parowych wzrósł z 24.009.000 ton w 1901 roku do 68.509.000 w 1939 ze znaczną zmianą we wzajemnym stosunku do siebie handlowych potęg morskich, jak pokazuje to poniższa tablica :

Procent parowego i motorowego tonażu w stosunku do tonażu światowego

|                                  | 1901 | 1914 | 1939 |
|----------------------------------|------|------|------|
| Wielka Brytanja i Irlandja ...   | 50.2 | 41.6 | 26.1 |
| Stany Zjednoczone (tonaż morski) | 4.2  | 4.5  | 13.0 |
| Japonja ... ..                   | 2.2  | 3.8  | 8.2  |
| Norwegja ... ..                  | 3.4  | 4.3  | 7.1  |
| Niemcy ... ..                    | 10.1 | 11.3 | 6.5  |
| Włochy ... ..                    | 2.7  | 3.1  | 5.0  |
| Francja ... ..                   | 4.4  | 4.2  | 4.3  |
| Holandja ... ..                  | 2.1  | 3.2  | 4.3  |

Statystyki są zawsze w najlepszym razie przyćmione, ale ten obraz zmiany w stosunku wzajemnym flot miał niesłychany wpływ na „walkę o oceany”.

Dzięki subsydyjom obcych państw mających charakter nacjonalistyczny i wskutek zastrzeżenia handlu przybrzeżnego praktycznie przez wszystkie morskie kraje dla własnych statków — współzawodnictwo do którego angielscy armatorzy zostali zmuszeni — nie było uczciwe.

Angielska żegluga pracowała bez pomocy Państwa w jakiegokolwiek postaci lub formie. Każdy obcy statek mógł współzawodniczyć nawet w handlu imperjalnym a przewóz towaru dookoła wysp brytyjskich był otwarty dla wszystkich. Tylko na krótko przed wojną Rząd uświadomił sobie, że żegluga angielska zanika, powodując ewentualne wielkie zmniejszenie, w wypadku wojny, naszych szans na zwycięstwo.

W lipcu 1939 roku uchwalona została przez Parlament ustawa o angielskiej żegludze. Miała ona przy pomocy subsydjów ożywić budowę okrętów i przez zapewnienie pożyczek i zasilków umożliwić armatorom prowadzenie dalej nierównej walki. Akcja ta jednak podjęta została zbyt późno. Rozpoczęła się wojna i ustawa ta stała się bez znaczenia.

Ponieważ nowe korsarstwo nabierało zaczęło coraz większych cech dzikości a straty w tonażu stale wzrastały, kraj nasz zaczął pokładać coraz większe nadzieje na tonażu innych krajów. Sukces Niemców w zajęciu Polski, Norwegji, Danji, Holandji i Belgji i większej części Francji spowodował przyprowadzenie większości statków tych krajów do portów angielskich, a kiedy Włochy napadły na Grecję, kraj ten ze swoją wielką ilością statków handlowych zamienił się z neutralnego na aljancki. W ten sposób stało się, że nowo założone Ministerstwo Żeglugi kieruje ze swoich biur w Londynie największą flotą handlową, jaka kiedykolwiek była pod jednym zarządkiem. Jest to flota o tonażu głównie angielskim, posiada jednak również i statki następujących narodowości: norweskie, holenderskie, belgijskie, duńskie, polskie, francuskie, greckie, panamskie, szwedzkie, estońskie, łotewskie, węgierskie, egipskie, jugosłowiańskie i rumuńskie.

Możemy teraz wrócić do omówienia typów statków mając dokładne wyobrażenie o ich ilości, a posiadanych przez Anglię w chwili wybuchu wojny.

Pełno-morskiego tonażu, to jest statków powyżej 2.000 ton — posiadaliśmy w porównaniu z 1914 rokiem mniej o około 2.000.000 ton — ciężka przeszkoda. Chociaż spowodowało to osłabienie — angielska flota handlowa pozostała nadal jedyną w swojej różnorodności typów statków, posiadanych celem zaspokojenia potrzeb wyspy, potrzebującej dla swojej egzystencji wielkiej ilości żywności z za morza i wielkiej różnorodności surowców dla produkcji.

Oprócz tego kraj nasz musi eksportować wielką ilość wyrobów gotowych jako zapłatę, chociaż tylko częściową za swój import. Bilans w handlu widocznym wyrównywany był w dawnych czasach eksportem niewidocznym, jak również wielkimi zarobkami przedsiębiorstw żeglugowych, wynoszącymi £ 3.340.000.000 w 1920 roku. Czeki z banków i towarzystw ubezpieczeniowych podnosiły ten niewidoczny eksport.

Chociaż tonaż statków pływających pod angielską banderą był mniejszy aniżeli w poprzednich okresach, równowaga w typach statków utrzymywana była przez dalekowzroczność, doświadczenie i przedsiębiorczość angielskich armatorów. Równowaga ta obejmuje statki dziwów i statki przepychu jak „QUEEN ELIZABETH”

i „QUEEN MARY”, linjowce obsługujące Południową Afrykę, Australję, Nowo-Zelandję, Indje oraz statki użyteczności jak statki towarowe o wielkim rodzaju typów od drobno-towarowo-pasażerskiego linjowca na szlakach Południowej Ameryki i Wschodu — do trampów, tankowców i węglowców.

Statki tych najrozmaitszych typów zajęte były w chwili rozpoczęcia wojny przewożeniem nie mniej niż 40% całego transoceanicznego handlu świata.

## PROBLEM TRANSPORTU MORZEM.

Transport morzem rozważany być może z wielu punktów widzenia. Logicznem będzie podzielenie go na trzy części: transport oceaniczny, morski i pomocniczy.

Pierwszy obejmuje statki zdolne do odbywania podróży ponad 3.000 mil i zdolne do przeciwstawienia się pogodzie i innym klimatycznym warunkom, które mogą się zdarzyć podczas tak długiej drogi. Przeważnie nie jest to sprawa tylko wielkości statku, lecz również wytrzymałości i zdolności do przebycia pewnej ilości mil bez potrzeby ponownego bunkrowania.

Dzięki ulepszeniom mechanizmów napędowych a w szczególności wskutek użycia ropy zasięg ten wzrósł. Nowoczesne statki osiągają szybkość, która była nie do pomyślenia 20 — 30 lat temu, mając przytem mniejsze zużycie ropy, nafty lub węgla na jednostkę przebytych mil. Ekonomja ta była wynikiem nieustannych i cierpliwych prób.

Jeden szczególnie typ statku wypełnia całkowicie wyobraźnię każdego. Jest to olbrzymi transatlantyk którego przykładami są „QUEEN MARY”, „QUEEN ELIZABETH” i „NORMANDIE”. Kiedy „QUEEN MARY” robiła swoją pierwszą dziewiczą podróż do Nowego Yorku, rozwiązała ona jeden z największych problemów jakie kiedykolwiek miało przedsiębiorstwo żeglugowe do rozwiązania. Szybkie połączenie przez Atlantyk zorganizowane zostało przy pomocy trzech statków. Ponieważ „MAURETANIA”, duma floty „CUNARD LINE” i posiadaczka przez kilka dziesiątków lat błękitnej wstęgi Atlantyku, bliska była końca swojej długiej — 33 letniej kariery, sądzono, że 2 linjowce mogą w przyszłości wykonać pracę trzech. Czy mogło to być praktyczne? Komitet ekspertów, reprezentujących świat inżynierów zdecydował, że tak. Przystąpiono więc do budowy dwóch nowych linjowców. „QUEEN MARY” zbudowana została przez Messrs. JOHN. BROWN & Co. — właścicieli sławnych stoczni okrętowych na CLYDE.

Po zapadnięciu decyzji co do budowy, zaczęły być rozważane plany tej budowy. Rozpoczął się cały szereg doświadczeń w eksperymentalnym firmowym basenie, gdzie odtwarzane były wszystkie cechy pogody na Atlantyku. Jeden za drugim — razem 22 — woskowych modeli było zrobionych i przeszło 8.000 doświadczeń przeprowadzonych było przy ich pomocy. Z prób tych wylaniał się stopniowo typ statku, który miał być wybudowany. Miał to być

statek o 81.235 ton brutto z 12 jeden nad drugim pokładami, o długości 1.020 stóp, szerokości 118 stóp, zagłębieniu 38'10".

„QUEEN MARY” jest potomkiem „BRITANII” statku o 1.150 ton, która rozpoczęła w 1.840 roku służbę w Cunard Line. Każda z ratunkowych łodzi motorowych na pokładzie szalupowym „QUEEN MARY” może być spuszczone na wodę przez jednego człowieka w ciągu kilku sekund z odpowiednią ilością pasażerów i zabiera więcej pasażerów aniżeli pierwszy linjowiec tej kompanji mógł przewieźć.

Statek ten jest olbrzymem we wszystkich swoich proporcjach. Zużywa on energii elektrycznej taką ilość, jaka mogłaby podolać zapotrzebowaniu miasta o 150.000 mieszkańców. Gdyby statek ten został postawiony na Trafalgar Square, czubek pierogu admirałskiego Nelsona, byłby trochę ponad pokładem szalupowym, rufa jego byłaby na Charing Cross Road zagrażając Teatrowi Garrick, podczas gdy dziób zatrzymałby ruch uliczny gdzieś w dół Whitehall.

Taki jest poprzednik „QUEEN ELIZABETH”. Statek ten nie tylko jest statkiem, który może poruszać się z szybkością 28,5 węzła, mając na pokładzie 2.000 pasażerów, z załogą w liczbie 1.000 oficerów i marynarzy. Jest on czemś znacznie więcej. Statek ten ma ginnazjum, kort tenisowy, ulicę sklepów, kawiarnie i dancingi, cocktail bar, bibliotekę z 1.700 książkami, pokój-czytelnię, studio-pracownię, dziecinny pokój do zabaw, restauracje, kąpiele tureckie i kuracyjne i oczywiście baseny kąpielowe. Faktycznie „QUEEN MARY” przeszła swojemi najrozmaitszemi atrakcjami wszystkie hotele jakiegokolwiek kraju świata i rozpruwa fale Atlantyku pędzona na wspaniałemi maszynami z szybkością prawie 33 mil lądowych na godzinę.

Czy jest to przesadą nazwać taki statek statkiem dziwów?

Statki te — „QUEEN MARY” i „QUEEN ELIZABETH” wybudowano nie dla samej tylko ambicji wielkości, lecz raczej dlatego, że były one najmniejszymi statkami zdolnymi robić najszybsze, nie przerywane podróże z najmniejszą w porcie stratą czasu dla przygotowania się do podróży następnej.

Jest regułą, że zwykły statek wskutek straty czasu jakiego wymaga jego załadowanie i wyładowanie jest na morzu tylko połowę swego życia. To samo dotyczy i luksusowego statku pasażerskiego, przewożącego ładunek.

„QUEEN MARY” dzięki starannie opracowanej organizacji za- i wyładunku potrzebuje tylko 24 godzin albo nawet i mniej na postój w porcie pomiędzy przybyciem z jednego transatlantycznego rejsu a wyruszeniem w następny.

Szybkość statków handlowych zależna jest do pewnego stopnia od wielkości i jeżeli wymagana jest większa szybkość, wielkość musi być proporcjonalna do szybkości.

Te same zasady choć w mniejszym stopniu stosowane są i do najmniejszych typów statków handlowych. Statek pasażerski z lukami na ładunek, ze wspaniałemi kabinami dla więcej niż 100 pasażerów jest typem pośrednim pomiędzy zwykłym statkiem hand-

lowym a statkiem pasażerskim. W kategorii tej są wszystkie stopnie zależnie od pracy, którą dany statek ma wykonać. Naprzykład wielka ilość statków chodzących na wybrzeżu Pacyfiku przy Ameryce Północnej ma szybkość 16 węzłów, posiada całkowite lub częściowe urządzenia chłodnicze dla przewozu owoców, ma tonaż około 5.000 ton i luksusowe urządzenia dla przewozu 12 pasażerów. Z drugiej strony są też i 10.000 tonowe statki zdolne do przewozu tak ważnych produktów jak pszenica, wyroby drzewne i owoce jak również i konserwy na Północno Zachodnim Pacyfiku. Wszystkie te statki są statkami przewożącymi ładunek na regularnych liniach — różnią się jednak swoją wielkością, budową, kształtem, zależnie od tego jakie czynności wykonywują. Wszystkie te statki podobne są do siebie, gdyż przewożą one ładunek i paru pasażerów, z najwyższą — zależnie od szlaku, którymi one płyną — szybkością.

### STATKI HANDLOWE SPECJALNYCH TYPÓW.

W bliskim stosunku do statku przewożącego ładunek na regularnych liniach w oceanicznych transportach jest właściwy statek towarowy albo tramp. Obecnie jednak różniczkuje się budowę statków zależnie od ich przeznaczenia, wobec tego przyszłość statków — trampów jest zagrożona.

Jako przykład wyspecjalizowanego typu statku mamy statki przewożące owoce. Jest to klasa, która w latach bezpośrednio poprzedzających wybuch obecnej wojny wzrosła do większych rozmiarów aniżeli jakkolwiek inna za wyjątkiem może klasy tankowców.

Najwcześniejszymi statkami do przewozu owoców były statki wiozące banany. W ostatnich latach jednak, zapotrzebowanie na łatwo psujące się owoce — świeże na czyjeś śniadanie, lunch albo obiad wzrosło do takich rozmiarów, że zaczęto budować statki od 180.000 stóp sześciennych pojemności wzwyż (pojemność małego domu składowego), specjalnie do przewozu pomarańcz i grapefruit'ów.

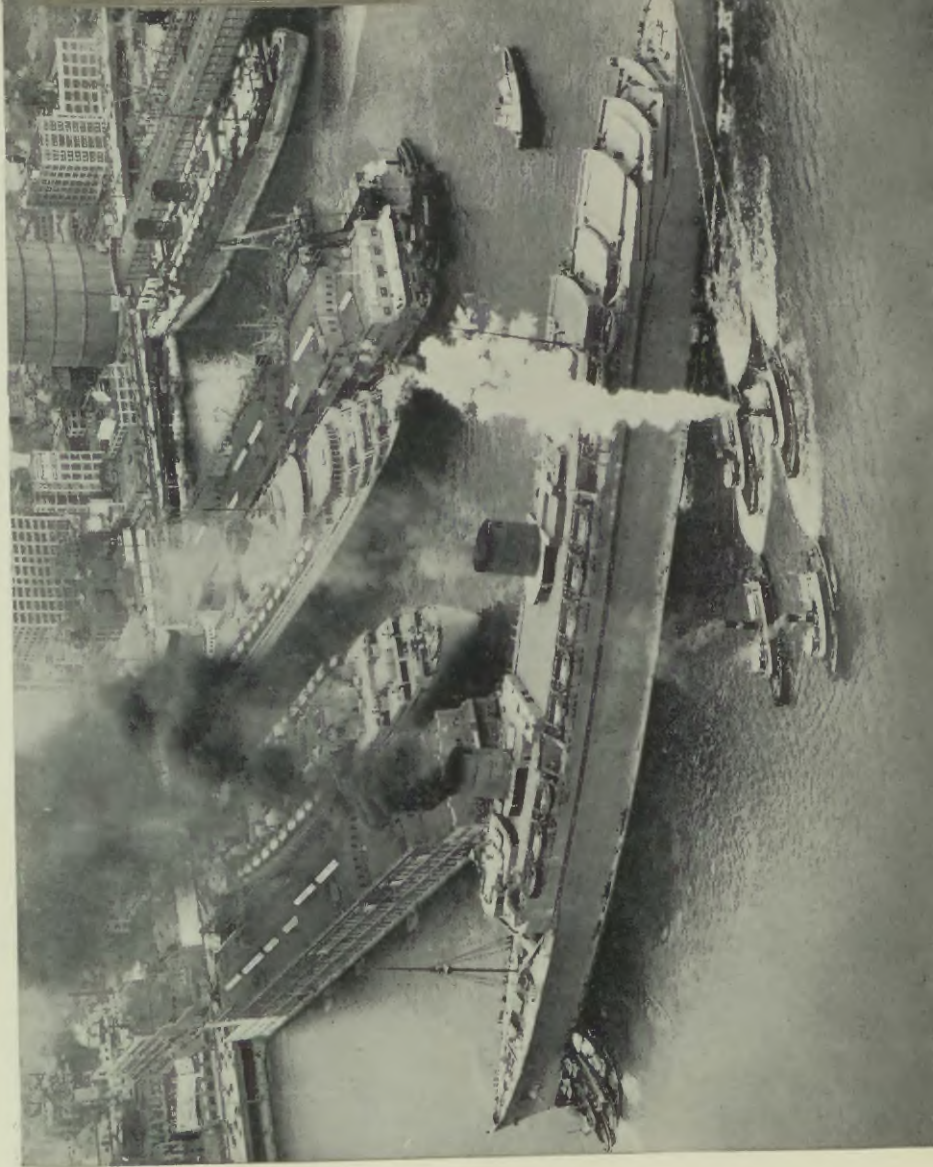
Statki do przewozu mięsa, były nawet typem, który wcześniej się wyspecjalizował, a rozwój ich spowodowany był znacznym udoskonaleniem chłodni (gałąź budownictwa okrętowego, która zawdzięcza swoje powstanie naukowym badaniom) pracujących mechanicznie.

Wielkie statki przewożące obecnie mięso, mają urządzenia do pomieszczenia od ćwierć miliona stóp sześciennych wzwyż zamrożonego lub chłodzonego ładunku.

Wypracowano tak dokładną metodę chłodzenia dla tych specjalnych typów statków, że ładunek może być ściśle poddany takim a nie innym metodom chłodzenia zależnie od rodzaju towaru.

Inaczej znów budowane są statki, przeznaczone do masowego transportu — powiedzmy rudy żelaznej. Wskutek nieodłącznych właściwości takiego ładunku, a mianowicie jego ciężaru, mają one tak budowane ładownie, aby środek ciężkości był możliwie — zależnie od warunków bezpieczeństwa — wysoko.

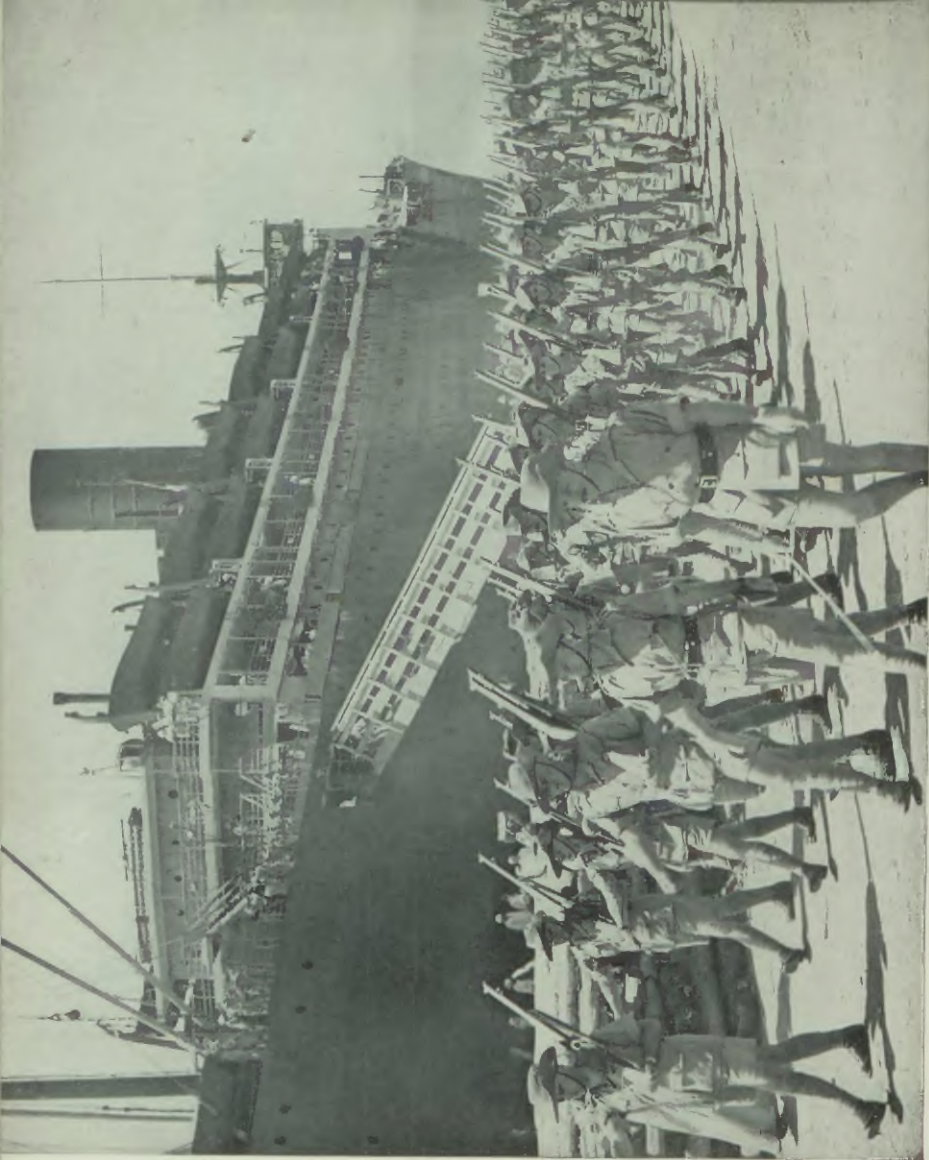




**„Queen Elizabeth”, „Queen Mary”, „Mauretania” i „Normandie”.**

Trzy największe transatlantyki brytyjskie z francuską „Normandie” pośrodku, widoczne tutaj w porcie no-wojskim. Wszystkie trzy okręty pełnią obecnie służbę transportów wojsk.

(str. 42, 43, 72) (Fot. Fox)



Statek do przewozu  
wojsk.

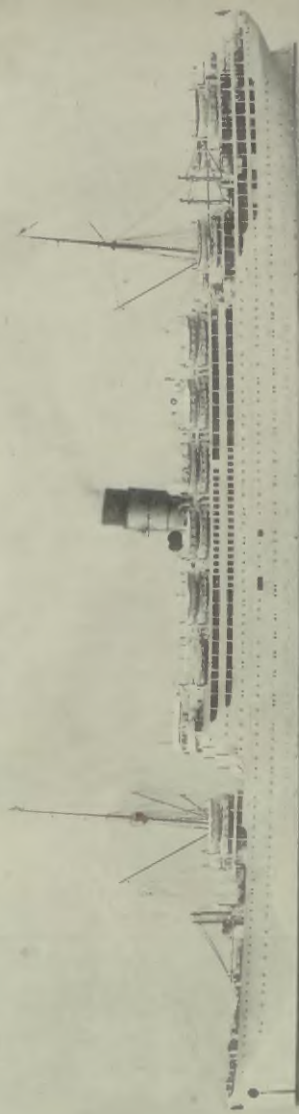
Przybycie pierwszego  
kontyngentu wojsk ro-  
dezyjskich na środkowy  
wschód.

(Crown Copyright re-  
served)

Linjowiec w służbie wojennej.

„Carinthia” została za-  
topiona przez nieprzyja-  
ciela, kiedy pełniła służ-  
bę jako uzbrojony statek  
handlowy. Wiele innych  
linjowców zostało rów-  
nież wcielonych do floty  
brytyjskiej.

(Fot. przez grzeszność  
„Cunard White Star  
Line”)





Nowoczesny brytyjski statek pasażersko-towarowy.

„Suffolk” jest typowym statkiem pasażersko-towarowym imperjum brytyjskiego. Budowany w r. 1939 na Clydzie, ponad 11.000 ton wyporności, rozwija szybkość 17 węzłów.

(Fot. przez grzeczność New Zealand Shipping Co.)

W ogólności ruda może być przewożona przez wszystkie tram-py, lecz w niektórych wypadkach, kiedy transport ten jest stały, albo kiedy towarzystwa eksploatujące kopalnie rudy żelaznej, bu-dują statki dla siebie — starają się one mieć takie statki, któreby naj-lepiej odpowiadały takiemu rodzajowi transportu.

Przed wybuchem obecnej wojny rozwijał się także i inny ro-dzaj statku o kranach przystosowanych do ciężkich ładunków. Nie-dawno zmarły kapitan norweskiego statku, odznaczający się wielką pomysłowością, podniósł zdolność ładunkową swoich kranów do 100 ton, kładąc ładunek na pokładzie albo w ładowniach statku i przewożąc go na dystansie przeszło 6.000 mil. W rzeczywistości pożyczył on od zwykłego transportowca jedną z jego funkcj i za-stosował ją na własnym statku. Jest to dalszy przykład w specjali-zacji przewożenia ładunków.

Węglowiec jest innym typem o wielkim znaczeniu, chociaż od chwili, gdy statki zaczęły być pędzone ropą potrzeby przewożenia w wielkich ilościach węgla przez morza stały się znacznie mniejsze niż przedtem. W 1913 roku niemniej niż 73.400.000 ton węgla wy-lączając koks i inne produkty uzyskiwane z węgla było eksporto-wanych z angielskich portów i pomagało płacić za sprowadzane dla nas surowce i żywność. W 1938 roku ilość ta wynosiła tylko 38.200.000 ton.

Pomimo tego zmniejszenia się handlu węglem, statki zdolne do przewożenia ponad 6.000 ton ładunku węgla są stale wartościowym majątkiem dla każdej handlowej floty, szczególnie gdy mogą one poruszać się wzdłuż brzegu oraz iść daleko w górę rzeki np. Tami-zy, przechodząc pod mostami przeszkadzającymi normalnej żeg-ludze.

## TANKOWCE I INNE TYPY.

Ze wszystkich statków przewożących materiały pędne, tanko-wiec do przewozu ropy jest najbardziej charakterystyczny. W chwili wybuchu obecnej wojny, flota tankowców (najrozmaitszych pojem-ności i wszystkich krajów) miała około 11.000.000 ton brutto. Wzrosła ona o trochę mniej niż 1,5 miliona ton od stanu posiada-nia na początku wojny 1914 — 1918. Tankowiec jest najbardziej niezbędnym tonażem, gdyż marynarka wojenna, armja i lotnictwo, tak samo jak i transport w państwach i miastach zależny jest od je-go przybycia do portu.

Statek ten może być z łatwością rozpoznany, gdyż posiada swo-ją maszynę na rufie a jego nadbudówki i mostek jest lekko w przo-dzie w stosunku do środka statku.

Ropa przewożona jest we wmontowanych w kadłub zbiornikach, które stworzone są przez burty, dno, przednią i tylną przegrodę i przegrody wodoszczelne w samym kadłubie.

W wielkim tankowcu, który ma 2 przegrody wodoszczelne na przodzie i 2 na rufie może być ze 30 oddzielnych zbiorników, któ-rych łączna pojemność może wynosić około 12.000 ton płynnego ładunku.

Z maszyną o sile 8.000 H. P. statek taki załadowany po markę, może niezależnie od rodzaju pogody poruszać się po morzach z szybkością około 14,5 węzłów. Poza tankowcami o takich rozmiarach istnieje jeszcze wiele typów mniejszych, które pracują tylko \*wzdłuż wybrzeży.

Omawiane były dotychczas statki, w największej części — długodystansowe. Statki pracujące w handlu na małych odległościach jak na Morzu Północnym, Kanale Angielskim, Bałtyku i Morzu Śródziemnym — mogą one być potraktowane jako miniatURY tych, które pływają po oceanach.

Ścisłej granicy pomiędzy tymi statkami wyprowadzić nie można. Jeszcze dziś istnieje jeden mały statek, o tonażu tylko 2.250 ton, który regularnie pływa przez Pacyfik pomiędzy San Francisco a Sydney.

Z drugiej strony amerykański handel przybrzeżny wiążący porty zatoki Meksykańskiej z Nowym Yorkiem, używa wielkich tankowców o zdolności ładunkowej powyżej 10.000 ton.

Bardziej interesujące są jednak szybkie statki, chodzące pomiędzy Anglią a Kontynentem, które w normalnych czasach kursują pomiędzy Dover a Calais, Harwich — Hook of Holland, Harwich — Antwerpja, Newcastle — Bergen, Newcastle — Oslo a które tworzą własną klasę pomiędzy morskimi a oceanicznymi statkami.

Są to transatlantyki w minijaturze. Cuda pomysłowości, odpowiadające wszelkim wymaganiom i znane z posiadanych doskonałych urządzeń.

Oprócz nich są jeszcze specjalne statki, chodzące według rozkładu jazdy pomiędzy Hull a Kopenhagą a które mają wiele wspólnego z wielkimi statkami łączącymi Liverpool albo Londyn z Vancouver.

Podobieństwo stanie się większe, gdy porównamy morski statek o 3.000 ton albo mniej, mający conajmniej jedną ładownię — chłodnię dla przewozu produktów mlecznych i innych produktów wiejskich albo dla przewozu ryb. Podobieństwo pomiędzy morskimi a oceanicznymi statkami nie może być lepiej uwydatnione aniżeli w wypadku małego przybrzeżnego statku Coast Line Ltd., który przed wojną pracował pomiędzy Londynem a Liverpool'em. Statki te są podobne do tankowców, gdyż mają maszyny na rufie a mostki lekko przed środkiem statku.

Urządzenia w każdym z nich umożliwiają przewóz w 2 ładowniach prawie 116.000 stóp sześciennych ładunku. Jeszcze ważniejszym jest to, że w nadbudowce śródokręcia znajdują się kabiny dla 12 pasażerów. Komfort tych kabin jest na poziomie rzadko spotykanym gdziekolwiek poza statkami oceanicznymi.

## POMYSŁOWOŚĆ HOLENDRÓW.

Przeciwstawieniem oceanicznego trampa o 9.000 ton jest **statek przybrzeżny** małego typu, w którym w ostatnich latach tak wyspecjalizowali się Holendrzy, znajdując zatrudnienie w przewozie ładunków dookoła wysp Brytyjskich. Statki tego rodzaju prze-

wożą ładunek trochę poniżej 18.000 stóp sześciennych. Gdy są załadowane po markę, wymagają tylko 8'6" wody pod kilem. Szybkość ich wynosi 8,5 węzła a pojemność bunkrów około 8 ton nafty.

Takie poręczne małe statki wtargnęły nawet do przybrzeżnego transportu węgla. Wskutek małych rozmiarów statek taki może przycumować wzdłuż wielu nabrzeży, które są zbyt małe dla większego statku.

Wskutek także małej stosunkowo ilości przewożonego ładunku, postój jego w porcie jest krótki.

Mały **przybrzeżny motorowiec**, który ukazał się na wodach europejskich — można powiedzieć — zrewolucjonizował cały przybrzeżny handel we wszystkich częściach świata od Nigerji do Australji.

Zaczęły rozwijać się typy tych statków odpowiadające warunkom lokalnym. Nie oznacza to jednak wytworzenia na całym świecie standartowego typu statku przybrzeżnego. Ameryka np. zawsze postępująca indywidualnie w takich sprawach, używa statków, które tradycyjnie są dziwne. Nie mają one luków, lecz biorą ładunek przez boczne otwory, przekazując go z pokładu na pokład przy pomocy elewatorów albo wind w miejscach, które normalnie zajęte byłyby przez otwarte luki. Pokład górny jest ciągły od burty do burty.

Żaden z tych statków nie mógłby pracować w trzeciej grupie statków — **statków pomocniczych**. Grupa ta zawiera wiele typów, koniecznych dla współdziałania i pomocy innym statkom. Są więc **statki kablowce**, bez których istniejące przekazywanie wiadomości pomiędzy głównym biurem towarzystwa a jego oddziałami zamorskimi nie mogłoby być utrzymywane. Istnieje również wiele typów **holowników**, które spotykają statki mające jakieś awaryje na morzu, holują je do doku albo do nabrzeża i zwrotne **barże**, na które wyładowywany jest towar z wielkich statków.

Są jeszcze **statki ratownicze**, wyposażone w potężne pompy elektryczne, **statki-dragi**, bez pracy których wejścia do portów nie mogłyby być utrzymywane w stopniu używalnym. Niektóre dragi pracują przy pomocy niekończącego się łańcucha koszów, które dosłownie wyczerpują ziemię wysypując ją z boku do innego typu statku, — **barki z otwieranym dnem**, które holowane są potem na morze celem wyładowania.

Są też **dragi ssące**, które pracują przy pomocy olbrzymich ssących pomp. Pracują one zwykle tam, gdzie gromadzi się piasek, zagrażając kanałom żeglutowym.

**Dragi ryjące** są innym typem a oprócz nich są rozmaite kombinacje tych trzech typów zależnie od rodzaju pracy jaką w danym miejscu należy wykonywać.

**Łamacze lodów** są w pewnych szczegółach pokrewne dragom gdyż statki te trzymają kanały wejściowe otwartymi dla żeglugi. Praca ich zależna jest od ich wagi, dosłownie od ich mocy przebijania drogi przez pola lodowe. Ich praca tak jak i drag jest dorywcza.

Są jeszcze **statki — latarniowce**, które są zawsze w pracy podczas pokoju a wślad za idącą stale naprzód nowoczesną wiedzą morską, budowane są statki służące do coraz to bardziej różnych i skomplikowanych celów.

Rodzina statków liczy sobie bardzo wielu członków, którzy nieustannie biorą udział w oceanicznym handlu świata. Kiedy we wrześniu 1939 roku rozpoczęła się wojna o oceany, angielscy armatorzy trzymali w służbie kraju statki wszystkich tych typów. Była to mniejsza flota handlowa, aniżeli ta z sierpnia 1914 roku, kiedy pierwsza wojna światowa wybuchła na pokojowo usposobionym świecie, lecz bardziej nowoczesna, aniżeli flota handlowa jakiegokolwiek innego kraju.

Wyłączając statki o mniejszym niż 1.000 ton brutto flota angielska obejmowała prawie 2.500 pełnomorskich statków o tonażu brutto więcej niż 15.250.000 ton.

Bez tej wielkiej ilości tonażu kierowanego przez prywatnych kapitalistów w najbardziej ryzykownym, skomplikowanym i zawilym ze wszystkich przemysłów, kraj nasz otoczony ze wszystkich stron morzem, nie mógłby przeciwstawić się niemieckiemu sprzyśnięciu przeciwko wolności myśli, słowa i czynów i wskutek swego silniejszego uzbrojenia, byłiby Niemcy w stanie narzucić swoje panowanie całemu światu.

## R o z d z i a ł V.

### PRZEZNACZENIE TRAMPA.

Pozwólcie nam złożyć hold przed trampem — życiodawcą ogromnej rzeszy ludności wysp Brytyjskich. Przywozi on połowę konsumowanej przez nas żywności i wielką ilość surowców potrzebnych naszemu przemysłowi a wywozi z Anglii miliony ton węgla i innych towarów masowych, które eksportujemy.

Niektórzy armatorzy nazywają typ takiego statku — „trampem”, od słowa „tramp”, które oznacza kogoś, kto podróżuje jako włóczęga (błądzi bez celu), a włóczęga określony jest w encyklopedji, jako „leniwa i nieporządna osoba”, albo jako „żebrak”.

Statki te jednak wolą być nazywane poszukiwaczami — gdyż idą one do wszystkich portów, biorąc ładunek który przewożą gdzieś indziej. Bardziej jednak są one znane jako trampy, — statki o ogólnej użyteczności chodzące nieraz po całym świecie, albo też zaangażowane w transporcie pomiędzy sąsiednimi krajami.

Tramp chodzący w oceaniczne rejsy ma znaczenie największe.

Właściciel trampa postępuje wprost przeciwnie niż towarzystwa okrętowe, gdyż nie robi żadnych publicznych ogłoszeń co do swoich przyszłych rejsów.

Wchodzi on w kontakt z tym, „który wynajmuje statek” iypożycza statek na jedną podróż; zakres i charakter teje jest przedmiotem układów, kończących się podpisaniem umowy najmu statku. Krótko mówiąc, właściciel pożyczka swój statek pożyczającemu,



Nowoczesny tankowiec  
brytyjski.

„Regent Tiger” zbudowany na rzece Tyne w r. 1938, jest to typowy tankowiec dla przewozu benzyny, o wyporności 15.000 tonn, wyposażony w wszelkie wygodę dla załogi, jak pływalnia i kort tenisowy. (str. 45)

(Przez grzeczość „Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd.”, fot. J. H. Cleet, F.R.P.S.)





**Uzbrajanie marynarki handlowej.**

Od chwili wybuchu wojny wszystkie statki handlowe zostały uzbrojone w celach obrony przy pomocy armat, umieszczanych na rufie.  
(str. 4, 26)

(Fot. Associated Press)



**Trawler w służbie Royal Navy.**

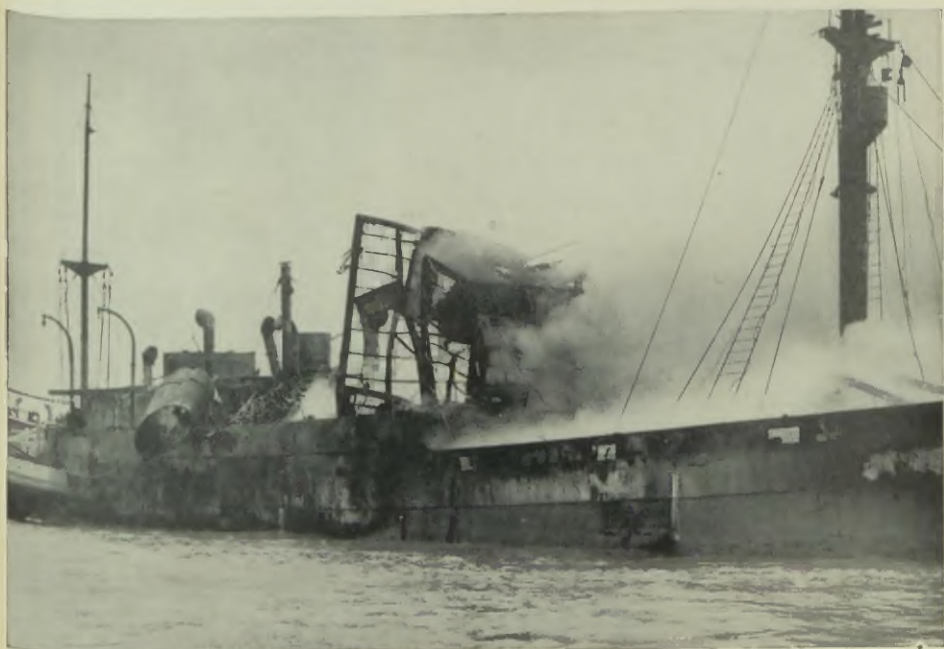
Statki rybackie wraz z ich załogami oddają nieocenione usługi Royal Navy. Uzbrojony w działo, trawler ten wraca z patrolu nocnego.

(Fot. Fox)

WYDAWCA: GOSPODARSTWO  
DZIAŁ: WYDAWACTWO  
KRAJ: POLSKA



Ofiara min, statek pasażerski „Dunbar Castle”.  
Wrak okrętu pasażerskiego, który został storpedowany u południo-  
wo-wschodnich wybrzeży angielskich. (Fot. Fox)



Ogień na zbombardowanym trampie.  
Widok pożaru na zbombardowanym parowcu „Barn Hill”, który  
wytropiony został w Kanale przez bombowce niemieckie. (Fot. Fox)



Ratunek rozbitego okrętu.

Sekcja ratownicza Admiralicji Brytyjskiej przy pracy. (str. 37)

(Fot. Topical Press)

dla celów przewiezienia ładunku z jednego portu do drugiego albo do portów pewnej strefy, albo do portów bliżej jeszcze nieokreślonych.

Poco — mogą niektórzy się pytać — wszystkie te niewyraźne określenia. Przejdziemy więc teraz do podania zasadniczej różnicy pomiędzy statkiem kursującym na regularnej linii, a trampem.

Ładunek, znany jako „przesyłka” dostarczany na pokład statku w żegludze regularnej w jednym porcie, przeznaczony jest do innego, zgóry wyznaczonego portu zgodnie z trasą i czasem. W wypadku trampa natomiast ładunek może być wzięty na pokład bez określonego swego miejsca przeznaczenia — za wyjątkiem wtedy, gdy jest ono określone w różnych punktach zastrzeżonych w umowie najmu statku.

Przyczyną tego jest to, że towar przewożony trampami jest przeważnie ładunkiem jednorodnym, jak np. ziarno, drzewo, ruda, fosfaty, lub inne. Towar ten może być sprzedany przez swego właściciela wtedy, gdy jest jeszcze w drodze, kupiec ten może go odsprzedać komuś innemu w tym samym lub sąsiednim kraju a ten znów dalej może go przekazać, zależnie wszystko od geograficznych zastrzeżeń w umowie najmu.

Odpowiedzialność za naładowanie statku spoczywa na wynajmującym a nie na właścicielu, jak to jest na liniach regularnych a niedotrzymanie w tym względzie umowy, nakłada na niego obowiązki zapłacenia właścicielowi wyrównania tak, jakby przewoził on pełny ładunek, co nazywa się „martwym ładunkiem”.

Wszystkie te punkty umowy najmu i zastrzeżenia, powodują to, że czas wymagany na podróż takiego trampa wskutek nieokreślonej marszruty musi być rozmaity, podczas gdy statki linii regularnych trzymają się ściśle swoich dni przybycia i odplynięcia z portów.

## HANDLOWA IZBA ROZRACHUNOWA.

Jak pracuje tramping? W tej dziedzinie handlu morskiego najważniejszą jest Giełda Bałtyckiej Żeglugi w Londynie. Jest to miejsce spotkań maklerów, pracujących w imieniu właścicieli, wynajmujących statki oraz w imieniu kupców tak angielskich jak i zagranicznych.

Miejsce to może być określone jako serce świata handlowego. Prawie każdy ważniejszy kupiec jakiegokolwiek handlowego kraju reprezentowany jest tutaj, tak jak i każdy właściciel statku.

Z chwilą powstania zapotrzebowania na statek celem przewiezienia masowego ładunku, powiedzmy z Londynu do Buenos Aires lub odwrotnie, z Hong-Kongu do Sydney, lub New South Wales, z Kalkuty do Nowego Yorku — maklerzy zebrani w Londynie dowiadują się o tem, albo używając fachowego wyrażenia — „zapotrzebowanie jest notowane”.

W dobrych handlowych czasach, giełda ta jest przepelniona a transakcje ożywione. Są tam setki zapotrzebowań i setki statków gotowych podjąć się danego zadania. Pracą maklerów jest wybra-

nie jaknajlepszych ofert, gdyż każdy właściciel statku chce znaleźć ładunek najbardziej dla niego opłacający się.

Cała sprawa leży w tem, aby statek został wynajęty tam gdzie popyt na środki transportowe jest równy lub większy od podaży, niezależnie od tego w jakiej części świata miejsce to się znajduje.

Oczywiście światowe zbiory, zwyczki lub spadki znaczenia danych rynków światowych rządzą w znacznym stopniu wyborem tego miejsca. Właściciel tak jak generał lub admirał, musi być strategiem i mieć swój statek w odpowiednim miejscu i w odpowiednim czasie, aby móc załadować odpowiedni towar, którego transport przyniesie mu zysk.

Podróż trampa może być ograniczona do tego tylko co nazywa się podróżą tam i z powrotem, jak np. ładunek węgla z Walji do Buenos Aires i powrót z ładunkiem ziarna. Podróże te mogą być zakontraktowane w tym samym albo w krótkich odstępach czasu.

Jeżeli statek idzie z Walji do Port Said z ładunkiem węgla, potem z solą z portu Czerwonego Morza do Burmy, następnie z ładunkiem rudy do Nowego Yorku, potem z ładunkiem węgla amerykańskiego do Rio de Janeiro, z La Platy ze skórą do Odessy, znów do Indji i t. d., całość ta nie jest oczywiście zakontraktowana na samym początku, lecz sposób przeprowadzania poszczególnych tranzakcyj jest taki sam, gdyż kontrakty na poszczególne podróże są przez maklerów układane i zawierane w Londynie.

## PODRÓŻ NA WSCHÓD Z WĘGLEM.

Warto zapoznać się ze szczegółami typowej podróży trampa. Weźmiemy np. statek o 8.000 ton, o szybkości 9 węzłów, zużywający 20 ton węgla na dobę, tyle ile zużywa się w dużym domu w ciągu całego roku.

Właściciel decyduje się na następującą kombinację: wyśle swój statek z węglem z Anglji na Wschód, gdzie przypuszcza że będzie duże zapotrzebowanie na tonaż wtedy, gdy statek jego tam doplynie.

Odpowiednio do tego informuje on swego maklera, który ma ustalić jakie zapotrzebowanie (czasem nazywa się to frachtem) oferowane są z Wielkiej Brytanji na Wschód.

Może on wybrać jedną taką ofertę na rejs z Cardiff do Port Said z ładunkiem węgla. W tym wypadku przyjmuje on, że podróż jego tam i z powrotem zajmie przypuszczalnie około 4 miesiące, wskutek czego robi on odpowiednie do tak długiego rejsu przygotowania.

Kapitan angażuje załogę, która podpisuje umowę przed Oddziałem Żeglugowym Ministerstwa Handlu (angażowanie nowej załogi przed każdą podróżą jest ogólnie praktykowane). Inspektor pokładowy właściciela poleci prawdopodobnie, aby statek poszedł do suchego doku, celem wymalowania podwodnej części farbą patentową, jako zapobieżenie przeciwko morskim wodorostom na wodach południowych a główny intendent dopatrzy aby dostarczone zostały żywność na drogę jak również farby i inne pokładowe rzeczy.

Właściciel zwykle wyznacza agenta, który zajmuje się załadowaniem statku i odjazdem jego z portu.

Makler na giełdzie „Baltic” w Londynie działający w imieniu właściciela, zawiera w międzyczasie umowę z wynajmującym i podpisana zostaje umowa najmu z zastrzeżeniami, że pomiędzy wymienionymi datami statek znajdzie się w Cardiff, weźmie kompletny ładunek węgla i przewiezie go w odpowiednim terminie do portu przeznaczenia.

Wynajmujący dogląda, aby statek załadowany został w zastrzeżonej ilości godzin. Koszt załadunku płaci właściciel, jak również koszty wyładunku na końcu podróży. Wynagrodzenie, które właściciel otrzymuje za przewóz ładunku węgla, zastrzeżone jest w umowie najmu w stosunku do ilości dostarczonego towaru z płatnością przy dostawie.

Gdy statek został załadowany, ma żywność, bunkier i zapasy na pokładzie, kapitan podpisuje konosament na dowód, że ma ładunek na statku, a przez przekazanie duplikatu tego konosamentu odbiorcy ładunku w Port Said, będzie on mógł wiedzieć, czy ładunek dostarczony jest właściwej osobie.

Papiery okrętowe oraz wykaz ładunku podaje się Urzędowi Celnemu, gdzie brane są rozmaite szczegóły potrzebne Ministerstwu Handlu. Gdy wszystkie te niezbędne formalności zostały zakończone, kapitan otrzymuje swoje papiery z powrotem i po zapłaceniu przez agenta na rachunek właściciela opłat portowych i innych, statek gotowy jest do żeglugi. Makler zamawia holowniki, cumowników dla oddania cum i t. d. oraz pilota do wyprowadzenia statku na głęboką wodę.

## PROBLEM WŁAŚCICIELA — NASTĘPNA PODRÓŻ.

Podróż do Port Said powinna zająć przypuszczalnie około 15 dni a wyładunek po przybyciu na miejsce jeszcze tydzień. Właściciel statku pisze do swego agenta w Port Said zawiadamiając go o bliskim przybyciu statku. Pociąga to za sobą zorganizowanie wyładunku statku, zamówienie pilotów i holowników i oczywiście nowe formalności u władz portowych i w Urzędzie Celnym.

Po przybyciu statku makler idzie z kapitanem do odbiorcy ładunku, celem sprawdzenia konosamentu, którego kopja znajduje się obecnie u odbiorcy i stwierdzenia, że odbiorca jest prawnym posiadaczem ładunku. Po sprawdzeniu papierów kapitan upoważnia maklera do rozpoczęcia wyładunku.

Musimy teraz wrócić do Londynu.

Jakie przygotowania robi właściciel do następnej podróży? Dowiedział się on, że jest odpowiedni ładunek z Czarnego Morza do Wielkiej Brytanji albo na kontynent europejski i że jest też popyt na statki dla przewozu rudy z POTI do Stanów Zjednoczonych, jak również możliwe jest otrzymanie ładunku bawełny z Aleksandrii do Hull. Jest też ładunek soli z Czarnego Morza do Burmy.

Robi on kalkulację tych podróży, biorąc pod uwagę opłaty portowe, koszty za- i wyładunku, ilość dni przypuszczalnego rejsu

(dni — które zawierają place załogi, ubezpieczenie statku, wyżywienie i konserwację), cenę bunkru. Porównywu je następnie sumę tych wszystkich kosztów z frachtem, który można dostać odpowiednio do notowanych rynkowych cen. Być może że dojdzie on do wniosku, że żaden z tych rejsów nie jest tak korzystny jak np. wysłanie statku do Indji celem wzięcia ładunku ziemnych orzeszków z Wybrzeża Madras do Wielkiej Brytanji albo na kontynent europejski. W związku z tem właściciel może zdecydować, że to jest właśnie to co najwięcej odpowiada jego statkowi, poczem upoważni swego maklera z „Baltic” do wynajęcia statku na taką podróż.

Wszystkie te umowy zajęły kilka dni i statek w międzyczasie przybył do Port Said i wyładowuje węgiel. Nie ma więc czasu do stracenia. Właściciel, używając cod’u, którego kopję ma kapitan, przekazuje mu pełne instrukcje udania się przez Kanał Suezki do Wybrzeża Madras i przy zbliżaniu się tam depeszować do maklera z zapytaniem o dokładne miejsce załadunku.

Oczywiście właściciel poda również wyjątki z umowy najmu będącej obecnie w jego posiadaniu oraz rozmaite inne szczegóły ważne dla kapitana, jak również poda mu nazwisko agenta z Wybrzeża Madras, który zobowiązał się do przeprowadzenia załadunku statku. Żeby kapitan był lepiej poinformowany, wysyła właściciel pocztą lotniczą do Madras kopię umowy najmu.

W tym czasie statek został już całkowicie wyładowany w Port Said i może żeglować dalej, ale dopiero po uregulowaniu wszystkich należności.

Podczas postoju statku w Port Said poczynione zostały wydatki do wysokości kilkuset funtów, która to suma musi być zapłacona przed wypłynięciem statku. Właściciel o tem nie zapominał. Albo przekazuje on telegraficznie tę sumę albo załatwia to w ten sposób, że jego makler, który otrzymał pieniądze za cały fracht od odbiorcy węgla, przekaże odpowiednią kwotę na pokrycie tych wydatków przed wysłaniem telegraficznym uzyskanej sumy za fracht do banku właściciela w Londynie.

Wtedy dopiero statek może przejść przez Kanał Suezki. Dla statku o jego pojemności płynącego pod balastem wyznaczona jest opłata kanałowa około £800 i statek nie może wypłynąć do śluz zanim pieniądze nie zostaną wpłacone. Właściciel upoważnia maklera do uregulowania tych opłat i statek przechodzi przez kanał bez zwłoki, kontynuując swoją podróż.

## INNY BOK TRÓJKĄTA.

Statek idzie do Madras pod balastem. Co dzieje się na pokładzie? Jedno jest pewne, że ładownie statku są dokładnie wymyte i wyczyszczone, gdyż przed wzięciem ładunku orzechów ziemnych, wszystkie ślady po węglu muszą być usunięte. Oprócz tego cała załoga skrobie, czyści i maluje statek doprowadzając go znów do porządnego stanu.

Po przepłynięciu przez Morze Czerwone, w poprzek Morza Arabskiego i dookoła Ceylonu, statek skręcił na północ do Wybrze-



za Madras. W okresie monsunów kapitan przy wyborze drogi po minięciu Aden'u, musi wziąć pod uwagę warunki atmosferyczne. Na odcinku tym jest możliwość upałów i jeżeli jest to możliwe, będzie rozpostarty brezent nad pokładem, praca jednak pomimo gorąca musi postępować naprzód. Podczas ostatniego tygodnia przed dojściem do Wybrzeża Madras, starszy oficer każe załodze sprawdzić urządzenia ładunkowe statku; renerzy zostaną natłuszczone a windy i bloki naoliwione. Windy będą sprawdzone również i przez mechaników okrętowych.

Kapitan musi też przewidzieć trudności, jakie mogą się zdarzyć w porcie, gdzie statek będzie ładowany. Wie on z doświadczenia, że niewiele jest portów o jednakowych urządzeniach ładunkowych. Czasem jest to elewator, czasem transporter, czasem rynny ładunkowe albo krany na nabrzeżu. Często jednak statek musi brać ładunek przy pomocy własnych wind i urządzeń ładunkowych albo z nabrzeża, albo z bark i małych stateczków podchodzących pod burłę.

Wiele też będzie zależeć od miejsca, gdzie statek ma ładować i jest więcej niż prawdopodobne, że będzie nie tylko jedno ale dwa lub więcej miejsc, w których statek brać będzie ładunek. Porty te mogą być wyposażone we właściwe urządzenia ładunkowe tak jak w samym Madrasie, lecz równie dobrze urządzeń tych może i zupełnie nie być.

Tam gdzie niema portu, statek musi kotwiczyć na redzie a ładunek jest przywożony z brzegu przez tubylców niekończącym się sznurem małych czółen i łodzi.

Przy podchodzeniu do Wybrzeża Madras kapitan stwierdza, że nadszedł już czas wysłania depezy podającej jego zbliżanie się i żądającej wskazania pierwszego miejsca załadunku.

Po przybyciu na miejsce kapitan natychmiast nawiązuje kontakt ze swoim maklerem omawiając wszystkie sprawy dotyczące ładunku.

Okazuje się, że towar będzie ładowany w koszach i że potrzebuje silnej wentylacji podczas podróży a pewna ilość mat i bambusów musi być zamówiona na podściółkę. Kapitan musi dokładnie określić ile ton ładunku może jego statek unieść. Nie jest to tak prosta kalkulacja, jak to się może wydawać. Z jednej strony statek jest teraz na tropikalnych wodach i może być załadowany głębiej aniżeli w innych częściach świata tak, aby zanurzenie statku nie było większe niż dopuszczalne podczas przejścia do strefy innej niż tropikalna. Musi być wzięte pod uwagę i to, że podczas drogi bunkier statku jest zużywany i statek zmniejsza swe zagłębienie. Kapitan ma więc tutaj takie zadanie: określić ilość ładunku, który statek może załadować biorąc pod uwagę, że podczas pierwszej części powrotnej drogi, bunkier wzięty na statek w Cardiffie, będzie spalony i, że będzie go trzeba odnowić na którejś ze stacyj bunkrowych Morza Śródziemnego w Aden, Port Saïd albo Gibraltarze.

Musi też być wzięty pod uwagę termin jego ewentualnego przybycia do Anglii ponieważ, jeżeli przybędzie on w czasie zimowych

miesiący, zanurzenie statku musi być o 6" mniejsze niż latem. Jest to sprawa bezpieczeństwa.

Formalności portowe muszą być załatwiane w każdym porcie ładunkowym a wykaz ładunku i konosament — podpisany.

Właściciel może zdecydować przekazać gotówkę maklerowi na opłaty portowe i ładunkowe, albo może wydać instrukcję kapitanowi aby wziął zaliczkę nie przekraczającą  $\frac{1}{3}$  wysokości frachtu, do czego upoważniony on jest warunkami umowy najmu i zapisać ją na konosamencie oczywiście z odpowiednimi % dyskonta.

Skoro ładunek został zakończony, wszelkie formalności załatwione, wszystkie najrozmaitsze dokumenty podpisane, statek może wyruszyć w drogę powrotną, do portu Wielkiej Brytanji lub na kontynencie europejskim, jak jest podane w umowie najmu.

Powodzenie trampa zależy jak to widać od współpracy fachowców — każdego we własnym zakresie — właściciela i jego maklerów, jego pośrednika i ostatnie lecz nie najmniej ważne — od jego kapitana. Jeżeli praca ta jest na odpowiednim poziomie, wszystko idzie dobrze.

### KTO JEST WŁAŚCICIELEM ŁADUNKU ?

Ostateczna decyzja co do portu przeznaczenia nie będzie powzięta — zgodnie z umową najmu — aż dopóki statek nie przybędzie do Gibraltaru.

Jest to komplikacja, która nie zdarzyła się na prosto wytyczonej drodze z Cardiff do Port Said, gdzie kontrakt dotyczył ładunku węgla z jednego portu tylko i dla zgóry oznaczonego odbiorcy.

Ładunek orzeszków ziemnych, który statek ma w swoich ładowniach, został wysłany przez hurtownika i może być w tym czasie albo jeszcze nie być sprzedany. Jeżeli towar ten nie jest jeszcze sprzedany, właściciel będzie depešował do swego przedstawiciela w „Baltic” w Londynie zawiadamiając go, że tyle a tyle ton ładunku płynie i polecając mu znalezienie kupca.

Z drugiej strony ładunek może już być sprzedany komuś w Londynie, Hull lub Rotterdamie albo w innym jakimś miejscu w granicach określenia „Wielka Brytania lub Kontynent” wymienionego w umowie najmu.

Kupiec ten może mieć nadzieję, że podczas gdy statek odbywa swoją podróż z Indji w ciągu około 30 dni lub więcej, będzie mógł sprzedać ten towar z zyskiem innemu kupcowi.

To przypomina nam, że dla tej przyczyny konosament został wypisany na okaziciela i został wysłany do Londynu do banku właściciela towaru, jeżeli towar ten nie został jeszcze sprzedany, albo do pierwszego kupca, który może mieć zamiar towar ten odsprzedać.

W danym wypadku przypuścimy, że właściciel statku nie jest bezpośrednio zainteresowany przeznaczeniem ładunku. Zajęty on jest zorganizowaniem przy pomocy swoich zagranicznych odbiorców, dostarczeniem bunkru, który jest koniecznie potrzebny statkowi w jego powrotnej drodze, jak również oczywiście organizuje

i przesyła pieniądze do Port Said, celem zapłacenia opłat za przejście Kanału Suezkiego, które obecnie dla statku idącego pod ładunkiem wynoszą około £1200.

Ostatecznie statek dopływa do Gibraltaru i kapitan otrzymuje informacje co do portu wyładunku, jeżeli poprzednio informacje te nie zostały wysłane drogą radiową na statek.

Przypuśćmy, że odbiorca towaru znajduje się w Amsterdamie. Informacje te oczywiście otrzymał w tym samym czasie co i kapitan — właściciel statku, który wybiera maklera w Amsterdamie, wysyłając mu zaraz szczegóły warunków umowy najmu, włączając przypuszczalnie plan załadowania, który otrzymał drogą lotniczą od kapitana.

Makler posiada w ten sposób wszystkie wiadomości potrzebne przy wyładowywaniu statku. Zamówieni zostają robotnicy portowi, piloci morscy i portowi, holowniki i inne służby, włączając lekarza portowego, który odpowiada za przestrzeganie kwarantanny. Wszyscy ci ludzie zawiadomieni są o bliskim przybyciu statku.

Kapitan zaraz po przybyciu „wprowadza” swój statek do Urzędu Celnego, upewnia się, że wymieniony odbiorca jest obecnie pełnoprawnym właścicielem ładunku i pozwala na wyładunek towaru.

Kapitan musi także zawiadomić konsulat angielski i zrobić protest przed adwokatem. Makler w imieniu właściciela inkasuje fracht, albo jeżeli w umowie najmu podane jest, że fracht płatny jest w Londynie, makler depeszuje codziennie ile towaru zostało wyładowane a makler właściciela w Londynie inkasuje odpowiednie sumy.

Makler w Amsterdamie pokrywa wszystkie koszty statku a po wyładunku statek pójdzie prawdopodobnie do Tyne albo kanału Bristol celem wypłacenia załodze zarobków — znów przed Urzędem Żeglugi i zaczną się przygotowania do następnej podróży na Zachód, Południe albo znów na Wschód, zależnie od tego jak zdecyduje orjentujący się w podróży i popycie na tonaż właściciel statku.

## NIEBEZPIECZEŃSTWA MÓRZ.

Przybycie statku do swego własnego portu kończy podróż, podczas gdy każdy odjazd w nowy rejs ma charakter przygody.

Chociaż wyobrażona tu podróż odbyła się bez przygód, spotykane były bez wątpienia morskie niebezpieczeństwa.

Ciężka pogoda, mgła, podziemne trzęsienia ziemi, które zanim zostaną zbadane mogą niebezpiecznie zmienić głębokość morza, podwodne przeszkody, silne prądy — wszystko to stwarza niebezpieczeństwa przeciwko którym kapitan musi podjąć odpowiednie kroki.

Pomimo zastosowania wszelkich ostrożności zdarzają się wypadki i chociaż właściciel ubezpiecza statek, wypadek ciężkiego uszkodzenia może łatwo przynieść stratę, chociaż podróż kalkulowana była z zyskiem.

Co dzieje się na wypadek awarii?

Morskie towarzystwa asekuracyjne mają swoich inspektorów na całym świecie, z których wielu jest jednocześnie agentami Lloyd'u. Jeżeli zdarzy się awaria, uskutecznią się zwykle naprawę prowizoryczną, aby podróż mogła się dalej odbywać na podstawie certyfikatu o „tymczasowej zdolności pływania”.

W międzyczasie właściciel informuje swoje towarzystwo asekuracyjne o tem co się zdarzyło i po powrocie statku do Anglii wyznacza ono inspektorów celem określenia szkody. Uzgadniają oni razem z przedstawicielami właściciela jakie naprawy są konieczne i do jakiej sumy.

Wtedy spisuje się listę uszkodzeń dla towarzystwa asekuracyjnego według „prawa średniej”, która to lista zawiera zastrzeżenie, że statek zrobił „wszystko co było w jego mocy” aby awarii uniknąć. W ten sposób nakłada się na towarzystwo asekuracyjne obowiązek pokrycia strat w proporcjonalnym stosunku do statku i ładunku.

Towarzystwo ubezpieczeniowe od ładunku musi się dzielić odpowiedzialnością z towarzystwem ubezpieczeniowym statku.

— o —

Opowiadanie to utkane zostało dookoła wymyślonej podróży, tłumacząc zwykle metody pracy trampa. Kiedy jednak właściciel ładunku ma znaczną jego ilość do przetransportowania z jednego miejsca na drugie w ciągu określonego czasu a właściciel wielkiej ilości statków jest w stanie podpisać kontrakt na całą serję podróży, odda on swoje statki do miejsca załadowania na okres czasu podany w kontrakcie i z podanymi przerwami.

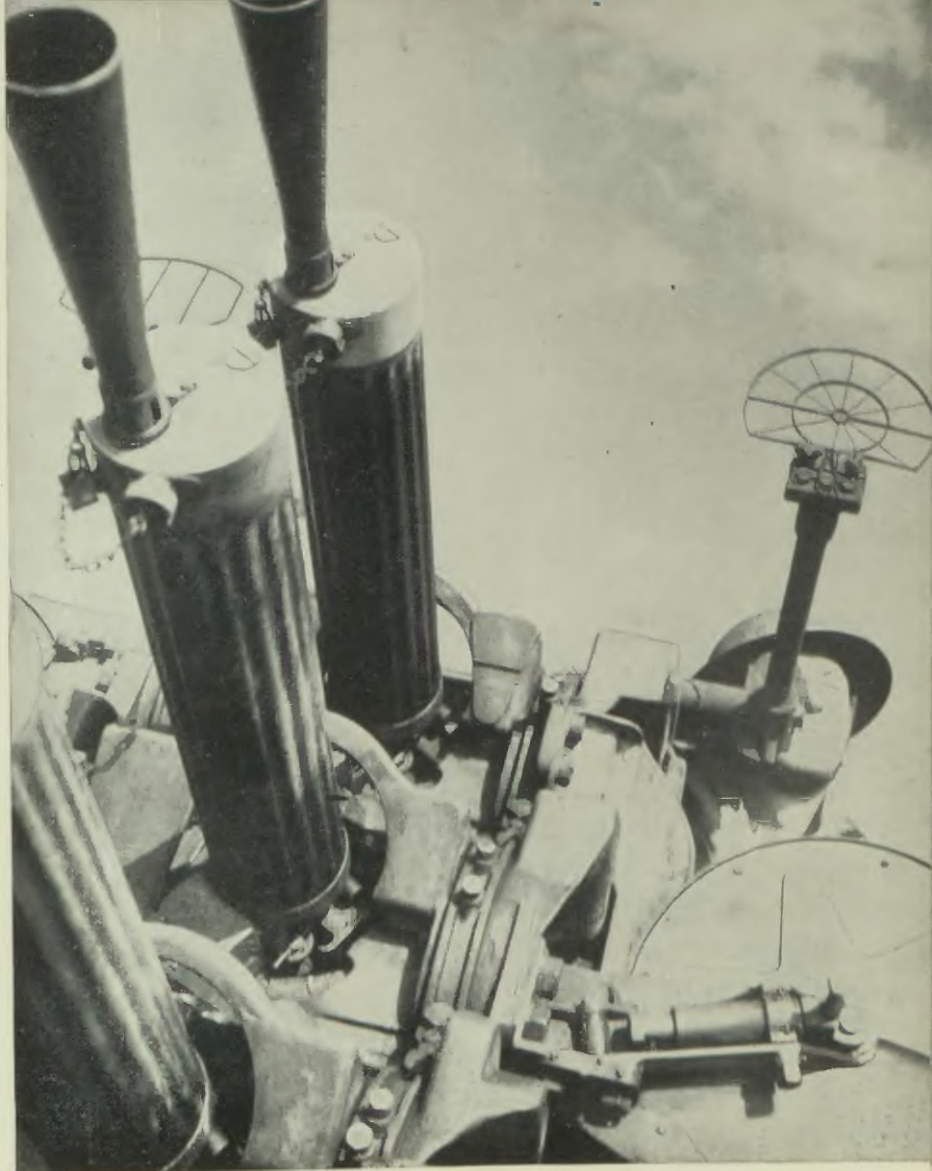
Postępowanie jednak odnośnie do każdego z tych statków które wykonywują taki kontrakt pozostaje mniej lub więcej takie, jakie jest przy zwykłej podróży trampa, która została opisana.

Będzie również brane pod uwagę i to, że pewne ładunki o rozmaitym charakterze, szczególnie co do zdolności ładunkowej statku, są więcej odpowiednie dla jednego statku niż dla drugiego, albo mówiąc inaczej, pewne statki z powodu swego szczególnego przeznaczenia mogą przewozić pewne ładunki znacznie więcej zyskownie niż inne statki, które nie są do takiego ładunku odpowiednio zbudowane.

Jest to właśnie przyczyna, dlaczego trampy mają w ostatnich latach tendencję do specjalizowania się i są budowane większe celem przewozu większych ładunków.

Zawsze też aktualną jest kwestja ilości i rodzaju paliwa, które zużywane jest w stosunku do przewozowej zdolności statku.

Inżynierowie morscy próbują wypracować taki typ statku, któryby przewoził największą ilość ładunku z najwyższą ekonomicznie szybkością przy najmniejszych jednocześnie kosztach eksploatacji. W kalkulacji kosztów handlowych każdego statku, opłata za bunkier jest zawsze ważnym czynnikiem. Można przyjąć jako regułę, że parowce z kotłownią opalaną węglem pracują na szlakach, gdzie węgiel jest tani, a parowce z paleniskami ropy na szlakach, gdzie ropa jest dużo a cena jej niska.



Tropienie nieprzyjacielskich samolotów.  
Wielokrotny karabin maszynowy, gotów do działania. (str. 27)  
(Fot. Fox)



„Regent Tiger” w płomieniach.

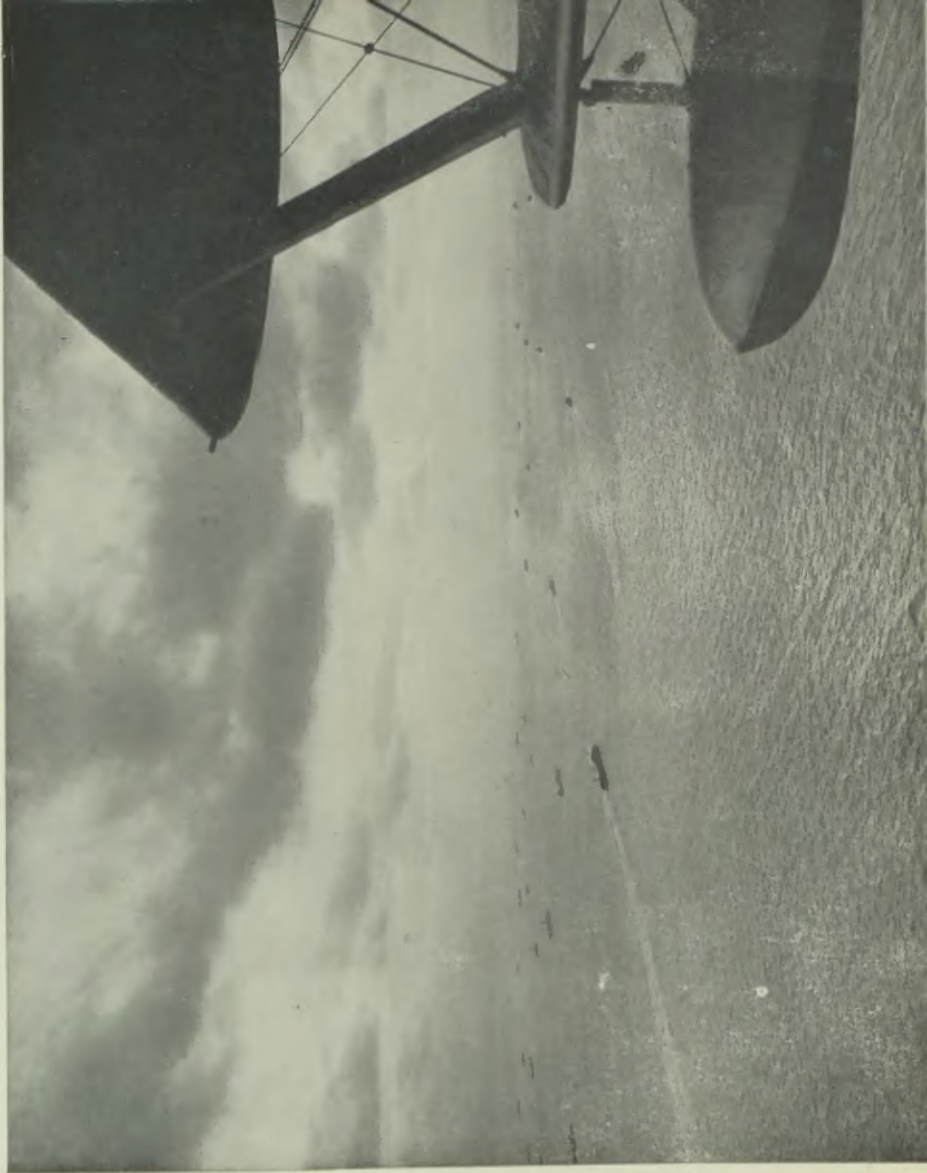
Tankowiec ten został zbombardowany na początku wojny przy wejściu do Kanału La Manche. Załoga została uratowana. (str. 45)

(Fot. Associated Press)

**Hydroplan w eskorcie konwoju.**

Samoloty używane są coraz częściej w eskortach konwojów, zwłaszcza od czasu okupowania portów francuskich przez Niemcy i urządzania w nich baz łodzi podwodnych. (str. 14, 27)

(Fot. The Times)





Obsługa karabinu maszynowego na statku eskortującym.  
W głębi bomby głębinowe, gotowe do wyrzucenia poza rufę okrętu.  
(str. 4, 26) (Fot. Associated Press)



Wyłwacz min.  
Na nim dwunastofuntowe działo przeciwlotnicze. (str. 4, 26)  
(Fot. Planet News)

Muzeum Morskie  
Biblioteka  
W Gdyni



## CZŁOWIEK ŚWIATA.

Właściciel statku-trampa musi być — jak było to już mówione — osobą znającą swój fach doskonale. Musi on znać technikę swego zawodu i mieć bardzo wiele z „człowieka świata”, siedząc w swoim biurze w Londynie, Glasgow, Liverpool czy Newcastle albo w Cardiff.

Musi on mieć zawsze jaknajświeższe informacje o panujących opłatach portowych, kosztach wy- i załadunku, cenach bunkru we wszystkich portach świata do których statek jego może wejść.

Oprócz tego musi on być dobrze poinformowany co do światowych zbiorów i co do najrozmaitszych przyczyn wrażliwości rynków towarowych.

Wyimagowana podróż, która została opisana, przeszła bez wypadku. Nie zawsze to się jednak zdarza. Przypuśćmy naprzykład, że w czasie gdy statek przybył do Port Said, znalazło się tam wiele statków czekających na ładunek, a spotyka to się często. W takich wypadkach właściciel musi albo trzymać statek w Port Said w oczekiwaniu na fracht, co oznacza rosnącą sumę kosztów portowych, albo poleci statkowi wrócić z powrotem pod balastem przyjmując poważne gotówkowe straty albo może on szukać okazji do zarobku wysyłając statek bez umowy najmu dalej, w nadziei znalezienia gdzieś korzystnego frachtu.

W otwieraniu nowych szlaków handlowych, niektórzy właściciele-pionierzy musieli wieźć swój pierwszy ładunek z niedostatecznymi wiadomościami o samej sprzedaży i o wydatkach podczas podróży.

Praca ta została wykonana w dawnych czasach przez właścicieli trampów a nie przez statki chodzące na regularnych linjach.

Wiele z potężnie rozbudowanych szlaków świata obsługiwanych obecnie przez linje regularne założone zostały dzięki przedsiębiorczości, inicjatywie i odwadze jednostek o których nawet nikt nie wie. Imiona ich nie znajdzie się w żadnej nawet książce źródłowej.

Stawiali oni na jedną szalę w wielu wypadkach wszystko, osiągając sukcesy, na których, skoro obroty się powiększyły, zarabiali inni i poszli do grobów, może bogatsi na skutek swoich przewidywań, wiedzy i energii, ale nieznanymi i zapomniani.

### R o z d z i a ł VI.

## ROMANTYZM LINJOWCA.

Pionierzy, którzy założyli linje regularne a flaga ich towarzystwa znana jest na całym świecie, podobni są do poławiaczy pereł Browning'a — ubogich ludzi, którzy z wielkim ryzykiem osiągnęli sukces.

Jeżeli przestudujemy historje wielkich towarzystw okrętowych aż do ich początku, znajdziemy tam — we wszystkich wypadkach — jednego tylko człowieka, człowieka przedsiębiorczego, pomyslowego i mądrego, z małym albo i zupełnie bez majątku.

Imiona tych pionierów znane są we wszystkich portach świata — Anderson, Bibby, Booth, Brocklenbank, Cunard, Donaldson, Furness, Henderson, Holt, Harrison, Shaw, Savill, Wilson i wiele innych. Żegluga była zawsze najbardziej indywidualistyczną gałęzią przemysłu.

Pomimo wzrostu faktycznego udziału Rządu w przemyśle i pomimo ustawy o ograniczonej odpowiedzialności, która umożliwia rozrzucić ryzyko przedsięwzięcia pomiędzy wielu udziałowców fakt ten pozostaje bez zmiany, że ważnym jest człowiek a nie tłum.

We wczesnych latach panowania cesarzowej Wiktorji kilku ludzi, każdy myśląc, planując i pracując osobno w małych biurach stało się założycielami wielkiej floty, która od tego czasu wzrosła do takich rozmiarów, jakie nigdy, w najśmielszych nawet marzeniach, nie były uważane za możliwe.

Byli to ludzie o skromnych zasobach finansowych, ludzie-zapalczycy, z głowami w obłokach, lecz stopami swymi mocno trzymający się ziemi.

Wierzyli oni, że z rozwojem maszyny parowej podróż morską zamiast być ryzykowną przygodą, stanie się przyjemnym spędzeniem czasu i, że powstanie tak wielki ruch pasażerski i towarowy, że przynosić będzie ogromne dochody.

Różne okoliczności dodały im odwagi do przetrwania. W czasie gdy parowa maszyna przerabiała istotę statków i w konsekwencji morski ruch pasażerski i towarowy, zjawiać się zaczęły i zmiany w organizacji żeglugi.

Pojedynczy kupiec, który wypracował w wiekach odkryć i ekspansji potęgę morską Anglii — znikł. Miejsce jego zajęte zostało przez armatorów, którzy ograniczyli swoje interesy głównie do przeprowadzenia swojej floty i przez domy handlowe, które już nie były właścicielami statków, ale przewoziły kupione lub sprzedane towary. Specjalizacja okazała się konieczną wskutek wzrastającego zapotrzebowania i potrzeby wyższej wydajności. Powstała ona jako zdrowe współzawodnictwo, które zjawiało się na rynkach światowych i wzdłuż szlaków handlowych.

Powodzenie armatorów wymagało nie tylko znajomości samego statku, handlu, prawa i finansów ale często i wysokiego stopnia doświadczenia handlowego. Nie mógł więc taki armator być jednocześnie i kupcem. Takie były przyczyny zaniku właściciela i kupca w jednej osobie.

Jeszcze inną przyczyną dla czego ludzie zwrócili się do maszyny parowej, była potrzeba rozwiązania problemu stałego wzrostu rynków świata posiadającego coraz większą ilość produktów — gdyż żagiel, z powodu zmiennych warunków atmosferycznych był niepewny, i nie mógł wyznaczyć terminów przyścia i odejścia z portów.

W 1815 roku Parlament angielski otrzymał raport, że poczta na odcinku HOLYHEAD — DUBLIN zatrzymana była ponad 9 dni z powodu przeciwnych wiatrów.

To samo zdarzało się wszędzie. Statki parowe próbowane były początkowo na krótkich szlakach, a choć było wiele niepowodzeń

opinia młodych handlowców zaczęła jednak przechylać się na stronę nowej formy siły napędowej, która mogła być stosowana na początku w żegludze przybrzeżnej.

Na długich szlakach oceanicznych maszyna parowa nie przyjęła się. Spoglądano tam na nią z niedowierzaniem.

## FATALNY CIOS.

Pomysł przejścia parowca przez Atlantyk uważany był przez wielu inteligentnych ludzi za absurd. W 1835 roku jeden z uczonych twierdził, że pomysł ten, przejścia Atlantyku pod parą, jest tak samo fantastyczny jak fantastycznym jest pomysł podróży na księżyc.

Admiralicja, która odpowiadała w tych czasach za przewóz poczty nie miała zamiaru wyrazić swojej na ten temat opinii. Projekty, aby parowiec mógł być próbnie użyty w przewożeniu listów pomiędzy Maltą a wyspami Jońskimi, będącymi wtedy jeszcze angielskimi, odrzucony został stanowczo.

Pierwszy Lord Admiralicji oświadczył, że Lordowie Komisarze nie wykonywują swoich obowiązków na narodowym i zawodowym gruncie, odrzucając ostatecznie możliwość użycia parowych statków, gdyż uważali oni, że wprowadzenie pary będzie fatalnym ciosem w morską przewagę Imperjum.

Wielu ludzi, jeżeli nie wszyscy, było w zgodzie z tym oświadczeniem i z tem, że nie było nic lepszego nad żagiel w wychowaniu ludzi morza.

Tymczasem jednak wmontowywanie maszyny na drewniany statek nie szło tak łatwo.

Kiedy dążono do tego, aby żelazo mogło zastąpić drzewo, jeden z najbardziej znanych w tych czasach konstruktorów morskich prowadził całą akcję przeciwko temu. „Nie mówcie mi o statkach z żelaza” oświadczył on „jest to sprzeczne z naturą”. Takim punktem widzenia odtworzony został w sztuce ARNOLDA BENNETTA „MILESTONES”, który opowiada dramatyczną historję w taki sposób, że po jej wystawieniu w rodzinie konstruktorów okrętowych nastąpił rozłam.

Na długo jednak przedtem, zanim żelazo stało się konkurentem drzewa, kilku pomyslowych Amerykanów zdecydowało się spróbować czy Atlantyk da się pokonać przez parowiec. Wybudowali oni statek „SAVANNAH”, 300 ton, wmontowali do kadłuba maszynę i wyposażyli go w pomyslowe łopatkę w środku statku, które kiedy nie były potrzebne mogły być złożone jak wachlarz i wyciągnięte na pokład.

W 1819 roku statek ten zrobił podróż do Liverpoolu w 21 i pół dniach, ale nie bez przygód. Kiedy „Savannah” znajdował się koło wybrzeży Irlandzkich, został dostrzeżony przez statek Admiralicji, który sądząc, że statek ten pali się, podszedł do niego celem udzielenia pomocy.

Statek ten był pod parą około tylko 80 godzin a przez resztę czasu posługiwał się żaglami. Nie było więc czem się chwalić.

Obrońcy maszyny parowej nie zostali jednak tem zniechęceni. W 1838 roku „SIRIUS” i „GREAT WESTERN” przeszły przez Atlantyk jeden z Londynu, drugi z Bostonu prawie jednocześnie. Wielkie w szczególności nadzieje pokładane były w „GREAT WESTERN” o 1.340 tonach, który został zbudowany specjalnie na Ocean Atlantycki. Statek ten był z drzewa, miał 236 stóp długości, był szerokości 35'6" i miał maszynę o sile 40 H. P.

Był to duży statek w porównaniu z tymi, które w tym okresie pływały po morzach. Dopłynął on do Nowego Yorku w 15 dniach. Właściciele tego statku, przyjąwszy wyzwanie BRUNNEL'a żeby przerzucić GREAT WESTERN RAILWAY przez Atlantyk, zadowoleni byli z tego sukcesu. Londyn został połączony z Nowym Yorkiem.

To oni stworzyli historję, którą tylko statki parowe mogły urealnić. Trudność była jednak w kosztach eksploatacji. Wielu właścicieli statków i innych ludzi interesów, było przekonanych, że tylko statki żaglowe mogą się opłacać, gdyż używały one wiatrów z nieba, za które nie trzeba było płacić. Nie było natomiast statku, któryby mógł przynieść dochód używając kosztownego węgla.

Była to odwrotna strona rewolucji w transporcie morskim. Morskie maszyny parowe miały jednak kilku przyjaciół, natomiast właściciele statków i stoczni byli przeciwnymi zastąpieniu drzewa przez żelazo w konstrukcji statku.

Z punktu widzenia interesu statek parowy, jak mówiono, został potępiony.

Pomimo jednak tej zniechęcającej postawy kół urzędowych i handlowych świata, kilku ludzi wierzyło w przyszłość statków parowych.

## MOŻLIWOŚCI PAROWCA.

Wśród pierwszych, którzy docenili wartości parowca na regularnej linii pomiędzy Starym a Nowym Światem był obywatel nie Londynu, Newcastle (on) Tyne czy Glasgow, ale Kanadyjczyk z Halifaxu w Nowej Szkocji.

Stwierdzając, że parowce odpowiednio zbudowane i właściwie wykorzystywane mogą wychodzić i przychodzić do miejsca swego przeznaczenia z punktualnością pociągów, SAMUEL CUNARD, stojący blisko żeglugi i budownictwa okrętowego, śledził z dużym zainteresowaniem już od swojej młodości początkowe rejsy parowców przez Atlantyk. Około 1830 roku powziął on myśl stworzenia linii pasażerskiej i pocztowej, któraby pracowała z większą regularnością i szybkością aniżeli linja obsługiwana przez statki żaglowe.

W planie jego Liverpool i Halifax były portami krańcowymi a Boston odgałęzieniem.

CUNARD miał wtedy 50 lat, wiek w którym wielu ludzi wahałoby się przed pójściem samemu na tak wielkie przedsięwzięcie, jak również nie był on bogatym człowiekiem, któryby mógł pozwolić sobie na ryzyko nieodłączne od takiego rodzaju przedsięwzięcia.

Nie miał on w Anglii nikogo wpływowego, lecz nie przerażał się jednak tem. Zapewnił on sobie widzenie się z ROBERTEM NAPIER, szkockim inżynierem — konstruktorem statków i płynął do Anglii.

Szkot zwyciężony został entuzjazmem CUNARD'a, logicznością i jego orientacją w dziedzinie handlu morskiego. Przeprowadzenie tego planu zależało tylko teraz od znalezienia większej ilości pieniędzy i Napier poradził, aby Cunard porozumiał się z GEORGE BURNS'em i z DAVID'em McIVER'em, prowadzącymi wtedy handel przybrzeżny pomiędzy Liverpoolem a Glasgow, a którzy zrezygnowali już z możliwości użycia statków parowych w żegludze.

Było to wtedy, kiedy Admiralicja żałując swojej krytyki maszyny parowej, szukała chętnych którzyby podjęli się przewozu poczty przy pomocy parowców. Ku oburzeniu BRISTOL Company — pracującej przy pomocy „GREAT WESTERN” oferta, którą złożył Cunard nie tylko była najniższa lecz dawała daleko lepsze warunki służby, żądając wzamian subsydjum w wysokości tylko £50.000 rocznie.

W maju 1839 roku podpisany został 7-letni kontrakt i w ten sposób założone zostało towarzystwo BRITISH & NORTH AMERICAN ROYAL MAIL STEAM PACKET, które później stało się znane jako CUNARD LINE.

Kontrakt przewidywał, że Burns i McIver otrzymają po £25.000 i będą mieć po pół udziału w kontrakcie pocztowym i w parowcach zatrudnionych w przewożeniu poczty.

Zastrzegli oni sobie prawo wprowadzenia do udziału w ich częściach jeszcze inne osoby. Zaczęli zaś pracować w ten sposób, że jako właściciele półudziałów stworzyli dwa oddzielne towarzystwa.

George Burns (później SIR GEORGE BURNS BT.), ojciec pierwszego LORDA INVERCLYDE i jego przyjaciel zrozumieli wkrótce, że będzie bardziej korzystne, jeżeli CUNARD przyjęty zostanie do nowego concernu, jako współnik i że cały kontrakt pocztowy a nie tylko połowa będzie majątkiem spółki.

W związku z tem w maju 1840 roku weszła w życie nowa umowa na mocy której kapitał spółki wynosił £270.000 w akcjach po £500 każda z których Cunard posiadał £67.000 a dwaj jego współnicy resztę, to jest £202.500 z tem że około £20.000 należało do grupy Burns'a i McIver'a (kupców z Glasgow).

Chociaż w ciągu już pierwszego miesiąca od uczynienia tej propozycji, James Burns i jego przyjaciel włożyli tę ogromną sumę do majątku i weszli do pierwszej spółki płacąc Cunardowi po £25.000 za ich udział w kontrakcie pocztowym, podchodzili oni jednak do tego przedsięwzięcia z roztropnem samozabezpieczeniem się.

Gdyby po 5 latach zysk netto nie był wystarczający aby można było wypłacić po odciążeniu 10% na amortyzację statków — 15% dywidendy, różnica do wysokości £50.000 zostałaby wyrównana przez Cunarda, którą to sumę kredytował on w książkach spółki jako wartość kontraktu pocztowego. Gdyby zysk netto wystarczał

tylko na pokrycie podanych 10% amortyzacji, wtedy Cunard traci swoje £50.000.

Te warunki finansowe są pełnym dowodem wiary Cunarda w podjęte przedsięwzięcie.

Z biegiem czasu wszystkie udziały zostały wykupione przez rodziny Cunarda, Burns'a i Mc Iver'a. Wynikiem ryzyka £50.000 została założona CUNARD LINE.

## ODKRYCIE POŁUDNIOWEJ AFRYKI.

Jak jeden ślub prowadzi do drugiego, tak przedsiębiorczość tych pionierów natchnęła i innych. Przed opisaniem jednak tych innych przedsięwzięć opowiedzieć trzeba o SIR DONALD CURRIE, który był w ostatnich latach swego życia przyjacielem GLADSTONE, lorda TENNYSON i innych wpływowych ludzi.

Był on chłopcem na posyłki w GREENOCK. Gdyby jednak przeszedł z elementarnej szkoły do średniej albo, gdyby był w czepku urodzony — z przygotowanej szkoły do Eton, Harrow lub Winchester — wszedłby do miejscowego biura żeglugowego obierając sobie najłatwiejszą drogę w życiu.

Zaczął on interesować się przemysłem żeglugowym i po przyjęciu do wniosku, że nie ma co robić w swoim własnym mieście, zdecydował się szukać szczęścia w Liverpoolu, najbardziej wtedy sławnym ze wszystkich angielskich portów, z jego handlowymi księżętami jak Gladstone, Ewarts, Rathbones, Croppers, Horsfalls. Pogłębki, które dosięgły chłopca o milach doków, o olbrzymich składach towarowych z bawelną i innymi towarami — stały się jego natchnieniem.

Mówiono, że kupiec John Brown, miał w jednym roku 1836 obrotów do wysokości £10.000.000. Jeżeli było to możliwe przy pomocy statków żaglowych, dlaczego nie miałoby to być osiągnięte przy pomocy parowców.

Mając 18 lat Currie opuścił GREENOCK i udał się do Liverpoolu. Los mu sprzyjał. Przez zwykły traf, jeden z członków Cunard Steamship Co. zainteresował się młodym i ambitnym chłopcem i zaangażował go jako urzędnika.

Przez kilka lat pracował on ciężko i obserwował wszystko co się działo dookoła niego, zanim został wreszcie zaawansowany na odpowiedzialne stanowisko a potem w związku z utworzeniem nowej linii okrętowej, został mianowany agentem w Havrze i zaspakajając nałożone na niego wymagania swoich chlebobadców — rozwinął pomyślnie tę placówkę.

W 1856 roku jako młody jeszcze człowiek, wezwany został z powrotem do Liverpoolu. Na swoim miejscu pozostawił swego brata.

Currie był ambitny, lecz będąc człowiekiem uczciwym zdecydowany był nie pracować na szkodę swoich chlebobadców.

Pomysły jego skierowane były nie w kierunku utworzenia konkurencyjnego przedsiębiorstwa, lecz na nowe zupełnie pole.

Postawił on parę statków żaglowych na linii biegnącej z Liverpoolu do Kalkuty, podając jednocześnie dokładny czas przyścia i odejścia statków. Inowacja ta przyjęta została z uznaniem przez angielskich i indyjskich handlowców.

W ciągu 2 lat przeniósł on swoje biuro z Liverpoolu do Londynu i wszedł w kontakt z innymi skromnymi przedsiębiorstwami żeglugowymi. Wtedy to zainteresował się on Południową Afryką, która jak twierdził, stawać się zaczęła ważną z punktu widzenia handlu.

Dlaczego nie dać na tej drodze do tej części Imperjum statków szybszych od istniejących? W 1872 roku jak później podawał „spodziewałem się, że kolonja na przyłładku Południowo-Afrykańskim będzie miała przyszłość i to spowodowało to, że stałem się świadkiem jej rozwoju”.

W owych czasach statki chodzące na tym szlaku posiadały przeciętną wyporność około 1.700 ton i nie wyróżniały się wcale swoją szybkością.

Currie był zupełnie pewny, że na swojej drodze napotka wiele przeszkód, gdyż silna finansowo UNION STEAMSHIP Co. była jedynym towarzystwem pracującym na tej linii, osiągającym wskutek tego wszystkie przywileje jakie dawało jej stanowisko monopolisty.

W krótkim jednak czasie nowa linja Currie — CASTLE LINE przywłaszczyła, i to skutecznie, przywilej dzielenia zadania przewozu poczty.

Od dnia w którym Currie osiągnął ten sukces, nigdy już nie oglądał się on w tył.

Współzawodnictwo stało się tak ostre, że w końcu starsze towarzystwo zgodziło się na fuzję i w ten sposób powstało Towarzystwo UNION-CASTLE STEAMSHIP Co., które obecnie posiada 30 najwyższej klasy linjowców o tonażu dochodzącym do 400.000 ton.

I tak chłopak z GREENOCK założył jedną z największych linii okrętowych Imperjum.

## OD RYBAKA DO DYREKTORA TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO.

Zasługujące na wyróżnienie dzieło Sir Donald Currie powstało kilkadziesiąt lat wcześniej kiedy już inne przedsiębiorstwa powstawały.

Z tych historia PENINSULAR & ORIENT LINE jest może najbardziej charakterystyczną ilustracją powodzenia innego „DICK'a WHITTINGTON'a” świata żeglugowego.

Towarzystwo to zostało założone nie przez Angielski lub Indyjski Rząd lecz przez 2 ludzi z małym kapitałem lecz dużą wiedzą. ARTHUR ANDERSON i BRODIE WILCOX byli pewni że pokonają potęgę EAST INDIA Co. Mając 32 lata opuścił Wilcox Newcastle-on-Tyne i otworzył w Londynie małe biuro maklerskie i pośrednictwa.

Wkrótce potem wszedł na scenę Anderson. Jako urodzony na wyspach Szetlandzkich miał on niewiele możliwości w życiu jak każdy inny młodzieniec z tych wysp. Został rybakiem, czyszcząc i myjąc ryby i przygotowując je na rynek. Woził też listy i wykonywał rozmaite drobne zlecenia.

Chłopiec był ambitny i poświęcał cały swój wolny czas studjom. Wkrótce jednak zaawansował na urzędnika w biurze fabryki należącej do lorda Dundas, miejscowego właściciela ziemskiego.

Po paru latach w ciągu których był bohaterem przygód spotykanych tylko w powieściach, dostał się w końcu do Londynu, miasta jego marzeń.

„Byłem młodzieńcem posiadającym małe zarobki i byłem rad, jeżeli mogłem zjeść na obiad dwu-pensowy chleb, sera za jednego penny a co drugi dzień wypić szklankę piwa”. Po wielu zmianach losu dostał się on do Wilcox'a, który zaangażował go jako urzędnika. Po 7 latach stał się on spółnikiem maklera.

Wilcox i Anderson oparli swoje przedsiębiorstwo na Hiszpanji Północnej i byli dyrektorami linii regularnej biegnącej z Londynu, lecz której właścicielem było towarzystwo okrętowe z Dublina.

W tym czasie poczta przewożona była przez Admiralicję statkami żaglowymi. Wspólnicy zdecydowali się dowieść wyższości pary nad wiatrem. Rząd w końcu dał się przekonać o słuszności ich projektu. Oferta została złożona i Wilcox z Andersonem otrzymali 22.8.1837 roku kontrakt na przewóz poczty.

Pierwsza przesyłka pocztowa przesłana została już we wrześniu tego roku i od tego zorganizowane zostały w przewożeniu poczty regularne rejsy, które odbywają się bez przerwy aż do obecnych dni.

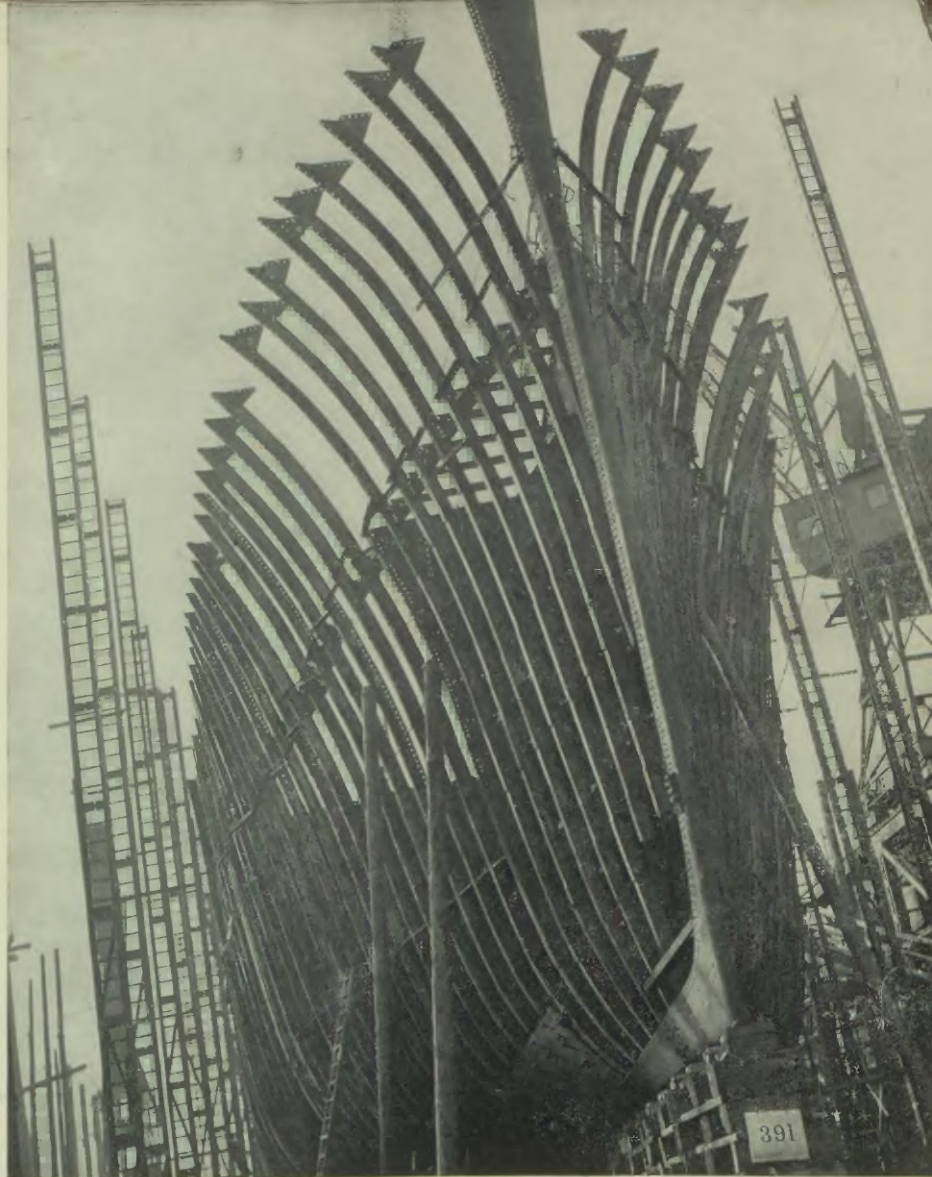
W okresie tym poczta do Indyj przewożona była z Półwyspu Pirenejskiego w sposób bardzo skomplikowany, gdyż lekkie przesyłki szły przez Francję do Marsylii skąd na pocztowcach do Malty, gdzie spotykały się z pocztowcami przewożącymi ciężką pocztę z Gibraltaru i już dalej szły razem do Aleksandrji. Wilcox i Anderson znów przekonali władze, że mogliby oni przewozić znacznie ekonomiczniej całą pocztę bezpośrednio z Londynu do Aleksandrji.

Plan ich został w końcu przyjęty. Jeden z nowych statków przeznaczony do tej służby nazwany został „ORIENTAL” i 31.12.1840 roku została zarejestrowana PENINSULAR & ORIENTAL STEAM NAVIGATION Co.

Za Aleksandrją, z Suezu do Bombaju istniało wtedy niewystarczające i nieregularne połączenie statkami linii EAST INDIA Co. Nieregularność tej linii była przeciwstawieniem dokładności P&O statków. Wskutek tego wielkie było niezadowolenie w Anglii z połączeń pocztowych do Indyj, jak również i z samej East India Co.

Nie patrząc na wielkie ryzyko, P&O wybudowało przed uzyskaniem jakiegokolwiek obietnicy co do udzielenia prawa przewozu poczty na linii wschodniej — piękny — nowy statek „HINDOSTAN” na nową linię pomiędzy Kalkutą, Madrasem, Ceylonem a Suezem. W czasie gdy drugi statek został zamówiony i towarzystwo podpisało umowę na budowę trzeciego, a „HINDOSTAN” gotów był już do żeglugi, towarzystwo P&O pomimo zawistnej opozycji East

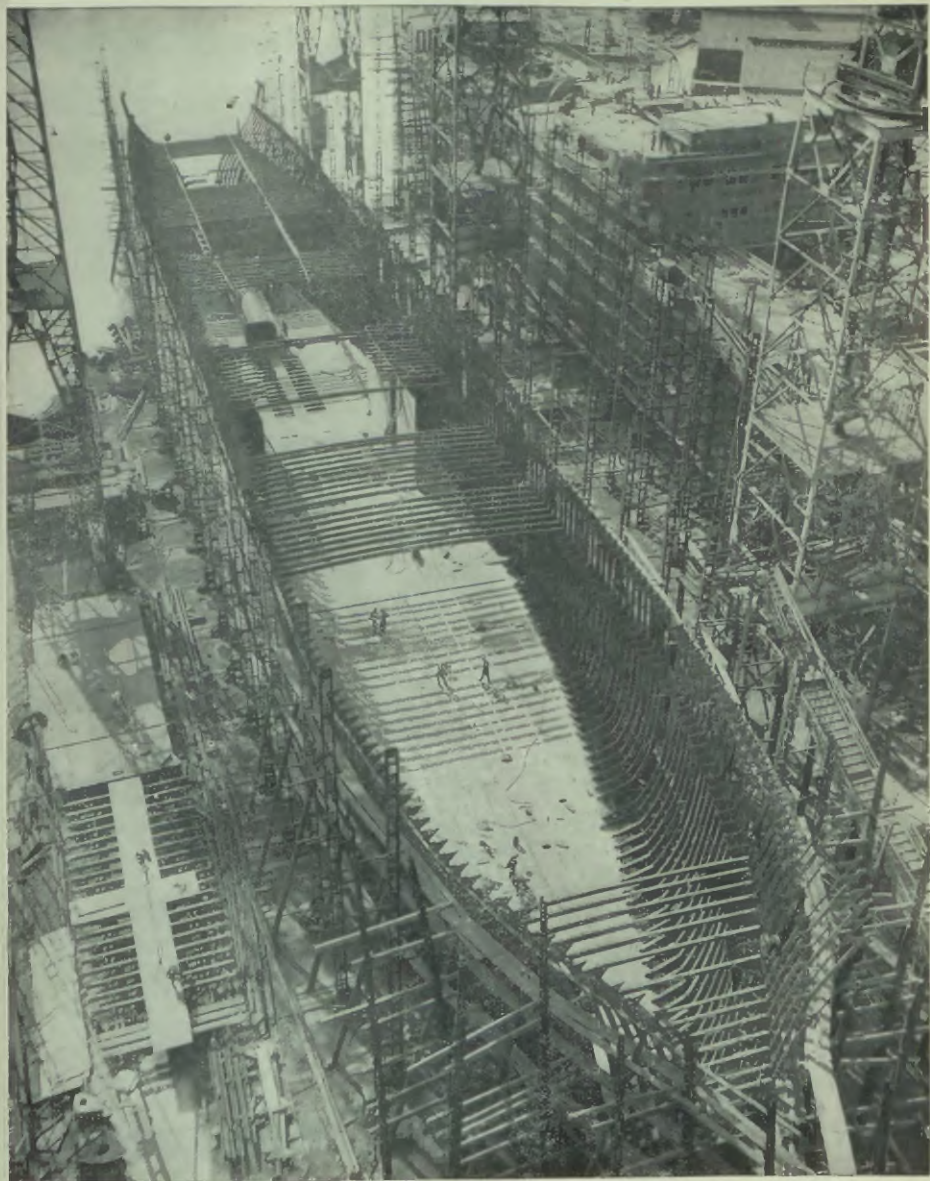




**Budowa niszczyciela łodzi podwodnych.**

Praca w stoczniach okrętowych jest niezbędna w walce o morza.  
Wszystkie stocznie w Wielkiej Brytanji pracują w pełnym tempie.  
(str. 72)

(Fot. Topical Press)



W stoczni brytyjskiej.  
Nowy okręt przybiera swe kształty. (str. 72)

(Fot. Fox)

India Co., które podlegało wtedy staroświeckiej i papierkowej administracji — uzyskało prawo przewozu poczty.

Był to prawie koniec kariery East India Co., które w swoim czasie stworzyło tak ważne rozdziały w historii handlu światowego.

Po 12 latach od założenia śródziemnomorskiej linii P&O Co. przewoziła już pocztę, pasażerów i towary na Bliski Wschód, do Indyj, Chin i Australji. Pod kierownictwem Sir Thomas'a Sutherland, późniejszego lorda Inchcape, towarzystwo to stało na poziomie swoich założycieli i rozszerza swoją działalność aż do dziś, posiadając przez pomocnicze koncerny największą „grupę” floty całego świata, gromadząc prawie 300 statków o łącznym tonażu prawie 2.000.000 ton brutto z Sir William Currie — prezesem.

Ostrożność w finansowaniu, zdolność do wykorzystywania nadarzających się okazji i wyczuwanie zmian w kierunkach handlu światowego — były sekretami powodzenia tego towarzystwa.

## OPOWIEŚĆ MORZA KARAIBSKIEGO.

Oto inna znów historia. W 1837 roku, w którym P&O uzyskała swój pierwszy kontrakt pocztowy, James Mc QUEEN, podróżnik, geograf, reporter i statystyk, człowiek o wszechstronnych zainteresowaniach, zaprojektował utworzenie linii regularnej pomiędzy Anglią a wyspami Morza Karaibskiego, potępiając chodzące na tym szlaku „małe trumny” Admiralicji — nazywając to hańbą kraju. Propozycje jego zostały odrzucone. Później jednak w tym samym roku wypracował on całkowity plan głównych linii żeglugowych z punktami węzłowymi i linjami bocznymi do wszystkich ważniejszych portów morza Karaibskiego. Planował on śmiało swoje szlaki handlowe i obliczył korzyści kanału przechodzącego przez między-morze Środkowej Ameryki, którego budowę przewidywał w bliskiej przyszłości, chociaż w rzeczywistości projekt ten został zrealizowany dopiero 75 lat później.

Mc QUEEN uzyskał pomoc wielkiego reformatora pocztowego Rowland HILL i West India Committee. Ostatecznie kontrakt został podpisany i we wrześniu 1839 roku ROYAL MAIL STEAM POCKET Co. otrzymało Królewski Patent.

Towarzystwo to zaczęło działać po zamówieniu 14 parowców, będących największymi w danym okresie.

McQUEEN wycofał się wkrótce, lecz inni, posiadający wielkie doświadczenie w sprawach handlowych ujęli ster towarzystwa.

Towarzystwo to w czasie swojej egzystencji, podlegało różnym kolejom losu, pokonało jednak wszystkie przeszkody i jako ROYAL MAIL LINES z flotą powyżej 316.000 pod przewodnictwem lorda Essendon, w czasie kiedy państwo jak nigdy przedtem potrzebowało jego usług — w 3 tygodnie po wypowiedzeniu wojny — 3.9.1939 roku, osiągnęło swoje stulecie.

Opowieść o zwycięstwie nieustraszonych ludzi intuicji nad pozornie niemożliwymi do przejścia barjerami może być rozszerzana prawie w nieskończoność.

Historja każdego towarzystwa okrętowego, których linje zaczynają się w Londynie, Southampton, Liverpool, Newcastle-on-Tyne albo Glasgow jest opowiadaniem o romantycznej karierze przeważnie jednego tylko człowieka.

Rząd w każdym wypadku stał zdaleka, robiąc nie więcej aniżeli kontrakty na przewóz poczty. Subwencje te były wartościową pomocą we wczesnych dniach istnienia towarzystw okrętowych ale stałyby się bezużyteczne, gdyby kierownictwo tych towarzystw nie pracowało nad zdobywaniem zaufania publiczności, pasażerów jak również i kupców.

Wskutek nacisku zagranicznej konkurencji linje zaczęły się łączyć w grupy, lecz stale najważniejszym jest czynnik osobowy, mający tak wielkie znaczenie w administracji.

W wielu wypadkach pielęgnowane są tradycje rodzinne, chociaż warunki handlu znacznie się zmieniły.

W wielkich portach nazwiska, które znane były na początku parowej żeglugi, mogą być jeszcze teraz widziane na biurach tych towarzystw.

## R o z d z i a ł VII.

### OSACZENI WYSPIARZE.

Ludność wysp Brytyjskich — jako przedmiot zazdrości mniej szczęśliwych krajów — zawsze żyła w niebezpieczeństwie. Czy zawsze tak będzie... To zależy od naszej floty.

Od wielu wieków możliwość inwazji ze strony morza była największem niebezpieczeństwem. Kiedy przewrót techniczny XIX wieku spowodował wielkie uzależnienie się Anglii od innych krajów w zakresie środków żywnościowych — możliwość głodu stała się również stałym niebezpieczeństwem.

Od czasu kiedy rozwiązane zostało praktycznie przewożenie wojsk samolotami — jak to miało miejsce w obecnej wojnie przy zajęciu przez Niemców Holandji — inwazja z powietrza zaczęła być też groźbą, chociaż groźba inwazji ze strony mórz pozostała nadal aktualna, a możliwość głodu jest bliższa aniżeli przedtem wskutek powiększenia przez Niemców zasięgu działania i wielkiej wartości oceanicznych łodzi podwodnych, jak również wskutek ruchliwości nieprzyjacielskich samolotów zrzucających bomby, miny magnetyczne lub akustyczne.

Wskutek tego stoimy obecnie przed niebezpieczeństwem tych dwóch gróźb.

Nietylko niebezpieczeństwo to jest podwójne ale i potrójne, gdy sama przyczyna zazdrości zwiększa się dzięki rozmiarom i pomysłności Imperjum Brytyjskiego, dla którego obywatele Anglii jest „domem rodzinnym”. — Home — to najśodsze słowo w języku angielskim.

Od wielu wieków ludność Anglii, rzadko i szeroko rozproszona, nigdy nie była wolna od niebezpieczeństwa inwazji ze strony morza.

„Cóż jest bardziej łatwego” — mówili mężczyźni i kobiety z okresu żagla — „aniżeli w wybranym momencie angielskiej słabości, kiedy będzie wiał korzystny wiatr, rzucić nieprzyjacielowi przez cieśninę Dover, mającej tylko 30 mil szerokości — tysiące wojsk.

Rzymianie, będąc większą potęgą morską — podbili Anglię i pozostali jej panami przez 4 wieki, a później Normanowie, którzy też posiadali tajemnicę potęgi morskiej, również przyszli do angielskich wybrzeży.

Dlaczego wyspa nasza nie miałaby jeszcze raz być pomyślnie zaatakowana?

Aż do czasów Henryka VII, kiedy została założona Royal Navy, obrona naszego kraju oparta była na statkach handlowych, portów kanału La Manche, a wzamian za tę służbę porty te i ich mieszkańcy otrzymywali cenne przywileje i nadania. Stróżami przesmyku tego było początkowo 5 portów: Hastings, Sandwich, Dover, Romney i Hythe, później zaś doszły: Rye i Winchelsea. Małe natomiast nadzieje co do skuteczności oporu mogły spoczywać na różnorodnych i nieorganizowanych wojskach.

Przez długi okres czasu nie wiedzieli Anglicy jak obronić się przed inwazją. Dopiero Sir WALTER RALEIGH, znając wartość współczesnego wojska, stworzył prawdziwą doktrynę obrony takiego państwa na wyspie — statki, statki i więcej jeszcze statków.

W swojej „Historji świata” omawia on „właściwą politykę” Anglii. „Jestem pewny, że najlepszą drogą jest trzymanie naszego wroga zdala od naszych brzegów, bo gdybyśmy w tem chybili, trzeba by się postarać, aby wróg pożałował szybko, że nie pozostał w swoim własnym domu”. I dodaje on, że „niema człowieka, któryby nie doceniał tego, że statki zupełnie łatwo prześcigną lądujących żołnierzy. A ja wiem, że flotylla statków widziana o zachodzie słońca przy przylądku LIZARD może następnego ranka osiągnąć już PORTLAND, podczas gdy armja nie byłaby w stanie przebyć tej odległości lądem w ciągu sześciu nawet dni. A kiedy te wojska nieprzyjacielskie wylądują na brzegu, mogą być zmuszone do przenoszenia się z miejsca na miejsce, poszukując napróżno swej floty, aż wreszcie usiądą zmęczone na środku drogi i zrezygnują z całego tego przedsięwzięcia”. W tych słowach określona została doktryna, która w późniejszych wiekach stała się znana jako „Szkoła błękitnej wody”. Raleigh był pionierem, któremu wszystkie pokolenia mają do spłacenia ogromny dług wdzięczności.

## INWAZJA NA ANGLJĘ.

Trafność tej doktryny pojmowana była tylko stopniowo, znajdując swój wyraz w dostatecznej obronie morskiej.

W okresie kiedy zmniejszała się potęga Royal Navy, zjawiała się automatycznie groźba inwazji. Więcej aniżeli 50 razy od podboju Anglii przez Normanów wyspy nasze najeżdżane były przez Francuzów, Duńczyków, Niemców, Włochów i Hiszpanów. Inwazja może nie jest właściwym słowem dla tych przedsięwzięć. Miały

one charakter raczej ataku. W każdym jednak razie dowiodły one, że wyspy nasze nie były nie do zdobycia.

W książce „The TRUMPET MAJOR” Thomas HARDY opisał stan zamieszania istniejący w pierwszych latach zeszłego wieku. Wzdłuż całego kanału La Manche, i dalej w głąb kraju aż po DORSETSHIRE, powołana została do życia obrona narodowa. Ochotnicy z szablami, kosami, łopatami, hakami i innymi narzędziami pracy ostrzeżeni byli przez Królewskie obwieszczenie, aby byli gotowi do służby wojskowej. Na wzgórzach wzdłuż brzegu przygotowane zostały ogniska, celem zapalenia na alarm w wypadku lądowania wojsk nieprzyjacielskich, a ludność żyła w ciągłym strachu.

W Dover, gdzie wąskość przesmyku dawała Napoleonowi największe możliwości pomyślnego lądowania, wojska angielskie były stałe na straży, a w celu pokazania, że było ich znacznie więcej, niż w rzeczywistości, zostały ubrane w czerwone mundury kobiety, które miały za zadanie spacerować po wzgórzach koło Dover, w polu widzenia komendantów czekającej przy brzegu francuskiej flotyli nieprzyjaciela.

Tak mało było obawy głodu, aż do ostatnich lat XIX wieku, że ustanowione zostały przepisy, które albo regulowały za pomocą cła import ziarna, albo zupełnie zabraniały wwozu. Majątki ziemskie były wówczas wszechpotężne, to też wolno wzrastająca ludność miast — podlegała im.

Parlament — w rzeczywistości — zatrzymywał wszystkie ładunki zagranicznego ziarna za wyjątkiem, kiedy głód rządził cenami.

Historja Ustawy Zbożowej jest jednym z najbardziej ciekawych studjów głupoty prawniczej, lecz pisanie o tem tutaj byłoby odbiegnięciem od tematu.

Interesującym jest jednak przypomnienie sobie tego jako wskazówki zmiany w ekonomicznych warunkach, w okresie, który zawarty jest między końcem Wojen Napoleońskich a początkiem wojny 1914 — 1918. Wskutek wpływu Ustawy Zbożowej, przeciętna cena angielskiej pszenicy osiągnęła poziom 119/ sh. w 1801 a trzy lata później, chociaż w poprzedzających 12 miesiącach cena nie spadła niżej 98/10 sh. zostały nałożone nawet prohibicyjne cła importowe.

Pomimo tego, że coraz szersze było oburzenie na tę Ustawę Zbożową uchylona została ona dopiero w 1849 roku, gdyż tak wolno Anglja pracowała istotę swego zagadnienia obrony.

Kiedy dzięki rozwojowi Royal Navy niebezpieczeństwo inwazji zmniejszyło się, upiór głodu z wolna rósł wskutek wzrostu zależności Anglji od zagranicznych zapasów żywności spowodowanego niesłychanym wzrostem ludności, która od 16.345.000 w 1801 roku wzrosła do 46.089.000 w 1914 roku to jest prawie trzykrotnie.

Czy byłoby ciężkim zadaniem dla nieprzyjaciela przerwać pływający do Anglji strumień statków handlowych?

Jest to zagadnienie, które od wielu lat dręczyło opinię publiczną.

Zanim powstał jakikolwiek pomysł o łodziach podwodnych, któreby mogły być używane w atakach na statki, Komisja Królewska opracowała to zagadnienie obrony i w konkluzji, która podana została do wiadomości publicznej na kilka lat przed wojną 1914 — 1918, stwierdziła niedociągnięcia w tej dziedzinie. W głównym raporcie zaznaczyła ona, że Anglja nie może liczyć na rezerwy pszenicy i mąki w Zjednoczonym Królestwie, gdyż wynoszą one nie wiele więcej niż 5½ tygodniowy zapas i, że w czasie wojny będzie z pewnością wielki wzrost cen na chleb, a bardzo możliwe, że nawet ogromny i że w następstwie tego, cierpienia wśród biednych—zwłaszcza jeżeli poziom tych wysokich cen utrzyma się w ciągu dłuższego okresu czasu — doprowadzą do niebezpieczeństwa nacisku na Rząd, tworząc nowy ośrodek niezadowolenia w momencie wielkiego kryzysu. Nowe korsarstwo znacznie podniosło niebezpieczeństwo całkowitej zależności Anglji od jej żeglugi.

### PRZEZNACZENIE ANGIELSKICH MARYNARZY.

Takie są w krótkości zarysy gróźb, pod którymi mieszkańcy Wysp Brytyjskich żyli w zeszyłych wiekach.

W jaki sposób stało się rzeczywistością to, że kraj o powierzchni tylko 121.000 mil kwadratowych, w czem wiele jest lasów, błot i jezior, stał się centrum Imperjum, które obejmuje 1/4 powierzchni ładu kuli ziemskiej a mieszkańcy którego walczą obecnie dla dobra ogólnego?

Sama Anglja mniejsza jest od Nowej Zelandji, ma tylko około połowy obszaru Francji lub Niemiec. Mało ma bogactw naturalnych, natomiast kupuje od innych krajów prawie wszystkie potrzebne surowce i połowę niezbędnej żywności.

Historycy, z oczyma wypełnionymi przepychem i intrygami dworów królewskich oraz działaniem armij i flot, jak również zagłuszeni mowami polityków, nie odpowiedzieli na pytanie, ani nie zdali sobie sprawy z udziału, jaki ludzie morza mają w rozszerzaniu cywilizacji na świecie.

W „Historji Europy”, która ma prawdopodobnie większy nakład niż jakakolwiek inna historia nowożytna, Mr H. A. L. Fisher opisał historję Półkuli Zachodniej od prehistorycznego człowieka aż do obecnych dni, bez najmniejszej wzmianki o udziale ludzi morza i statków a szczególnie angielskich statków i marynarzy, którzy odegrali w politycznym rozwoju tego wyspiarskiego kraju i jego sąsiadów na Kontynencie tak ważną rolę.

Zignorował on zupełnie wpływ przewrotu ekonomicznego na tej wyspie na żeglugę, jak również na budownictwo okrętowe, jakby te dwa przemysły nie spowodowały w czasach nowożytnych założenia podstaw handlu międzynarodowego, który przyczynił się do wzbogacenia ludzkości a zwłaszcza ludności Europy.

Nic tam nie jest powiedziane o przewadze, którą nad swymi konkurentami z Europy uzyskali angielscy kupcy, dzięki tanioci transportu morskiego przy zakupie żywności surowców i w eksporcie własnych fabrykatów.

Przodkowie nasi zajęci uspakajaniem własnego kraju nie byli pionierami. Ludzie morza innych narodowości powiększyli wiedzę ludzką wiadomościami o rozległych, dziwnych a bogatych nieeksplloatowanych rejonach świata.

Wzamian za odkrycie, żądali oni wyłącznego prawa eksploatacji tych mórz i lądów na które oni pierwsi wpłynęli i które oni pierwsi odkryli.

Rzeczpospolita Wenecka znaną była jako władczyni morza Adrjatyckiego a Republika Genueńska — jako władczyni morza Liguryjskiego. Portugalja ogłosiła się panią całego Oceanu Indyjskiego i Atlantyku na południe od Marocco. Hiszpanja dochodziła swych wyłącznych praw na Pacyfiku i w zatoce Meksykańskiej. Oba te kraje opierały swoje pretensje na dwóch bullach papieskich wydanych w 1493 roku przez papieża Aleksandra VI, który podzielił Nowy Świat pomiędzy te dwa Mocarstwa.

Szwecja i Danja ogłosiły całkowite objęcie pod swoją władzę morza Bałtyckiego a Wielka Brytanja objęła władzę nad Kanalem La Manche, morzem Północnym i Atlantykiem od Nord Cap'u do Cap Finisterre.

Jeszcze do końca XVI wieku mieszkańcy wysp Brytyjskich byli faktycznie więźniami. Mogli oni prowadzić handel tylko za zezwoleniem Kontynentu a angielskim kupcom nie wolno było pływać po bardzo odległych morzach. Dopiero w 1588 roku, który oznaczył się szczęśliwą stratą Calais, królowa Elżbieta po wejściu na tron, wyzwoliła Anglję od jej dawnych przeciwników.

„Prawo powszechnej używalności mórz i oceanów, wypływające z natury ich ogólnej powszechności, nie może należeć do jakiegokolwiek narodu ani prywatnej osoby. Nie mogą powstać z tego powodu żadne ograniczenia ani też przywileje”.

Była to pierwsza deklaracja ideji wolności mórz, którą dopiero w późniejszych wiekach angielscy marynarze wprowadzili w życie.

Deklaracja Królowej Elżbiety była punktem zwrotnym w historii Anglii. Z narażeniem własnego życia ale z nadzieją uzyskania bogatego łupu, angielscy marynarze wędrowali w zeszłych wiekach po oceanach, walcząc o prawo podziału bogactw świata.

Koło wybrzeży Devon można wciąż jeszcze widzieć Hayes Barton, gdzie urodzony został Sir Walter Raleigh, pierwszy żeglarz, który zatknął angielską flagę w Nowym Świecie, a niedaleko tego miejsca, kilka mil od Totnes, jest Darrington Hall \*), wspaniały dom jego matki Katarzyny Champer Nowne i również matki jego przyrodniego brata Sir Humphrey Gilbert'a założyciela Nowo-Fundlandji.

Wspominając takich ludzi nie zapomnijmy i o innych jak : Drake, Hawkins, Grenfell i Frobisher. Gdy kładzenie podwalin pod Imperjum Brytyjskie było pracą wolną i pełną ryzyka w okre-

---

\*) Darrington Hall było w stanie ruiny, gdy zakupione zostało w 1925 r. przez Mr. Leonarda H. Elmhirsta i jego żonę. Po kompletnem odnowieniu stało się obecnie centrem badań doświadczalnych nad wiejskim przemysłem i ośrodkiem szkoleniowym.



sie panowania królowej Elżbiety, Anglja nie posiadała poza Europą żadnych terytorjów, a plany kolonizacji od Hore za panowania Henryka VIII aż do Gilbert'a i Raleigh'a upadły. Szkocja była oddzielnem królestwem a Anglja ze swoją kolonją w Irlandji otoczona była przez obcą ludność.

Romantyzm jednak geografji zdobył wpływ na ludzi wieku elżbietańskiego, powiększając granice ich wiedzy i nadziei.

### KTOKOLWIEK PANUJE NA MORZACH...

Imperjum Brytyjskie powstało nie wskutek mądrości królów lub Parlamentu, albo rozważnie przyjętej polityki, lecz wskutek włóczęgowskiego, posiadanego przez ludzi morza — ducha.

Ktoś kiedyś powiedział, że historia powstania obecnej Aglji, jest historją wyspy, która zrywając stopniowo więzy łączące ją z Kontynentem, zaczęła stwarzać swoją własną politykę wyspiarską, a początkowo odrębne plemiona wytworzyły stopniowo jeden wyspiarski naród, posiadający w wielkim stopniu sztukę żeglarską i cechy niezależnych ludzi.

Podczas gdy Anglicy w Anglji kręcili się dookoła swoich codziennych spraw, oddzieleni od Kontynentu „fosą forteczną” — ich marynarze żeglowali po oceanach, podnosząc flagę brytyjską na rozmaitych lądach i prosząc Rząd w kraju — zwykle niechętny — o uznanie tych zdobyczy. Ci ludzie morza, agenci przedsiębiorstw handlowych, pierwsi uczynili morza wolnymi, a wtedy inni wyciągnęli korzyści z tej wolności mórz, którą oni wywalczyli.

Tak jak stworzona została przez Sir Waltera Raleigha prawdziwa teza obrony przeciwko inwazji, tak samo i przez niego stworzona została prawdziwa teza handlu, na której później oparli Anglicy swoją politykę. „Ktokolwiek panuje na morzach panuje nad handlem. Ktokolwiek panuje nad handlem światowym, panuje nad bogactwami świata i w konsekwencji nad samym światem też”. Brytyjczycy nie mają zamiaru panować nad światem, ani monopolizować jego handlu. Jako jednak rezultat męstwa angielskich ludzi morza, rozniesiona została po czterech rogach świata liberalna cywilizacja, przez co ludzkość stała się ich dłużnikiem.

Zagrożone inwazją 4 strony świata, skupiły się w celu walki o wolność w dwóch okresach światowego kryzysu.

Przez wszystkie wieki Brytyjczycy z ich domem znajdującym się na północnym morzu byli osaczeni, lecz teraz cały po angielsku mówiący świat stał się barjerą dla wroga tej cywilizacji, która począta została w Anglji a jest teraz wspólnem dziedzictwem i dobrem mieszkańców 1/4 globu ziemskiego. Marynarze w obliczu walki z łodziami podwodnymi, minami, „rajderami” i samolotami utrzymują tak ważne linje komunikacyjne największej handlowej wspólnoty kiedykolwiek istniejącej, jaką jest ten związek wolnych narodów.

Cała konstrukcja Imperjum spoczywa teraz jak i w przeszłości na tych ludziach morza, którzy ochraniani przez Royal Navy trzy-

mają otwarte szlaki morskie, bez których siła Brytyjskiej wspólnoty nie mogłaby być zmobilizowana dla celów pokoju czy wojny.

## POTĘGA MORSKA I POWIETRZNA.

Co stanie się w przyszłości? Czy statki nadal będą głównym czynnikiem w kształtowaniu przeznaczenia Anglików?

Lot samolotu ze Stanów Zjednoczonych do Anglii pomiędzy śniadaniem a podwieczorkiem, sprawa 8 i pół godzin, poddaje myśl, że podbój powietrza będzie miał daleko idący wpływ na żeglugę.

Bardziej możliwe dla Londyńczyka będzie, opuszczanie domu w sobotę popołudniu, spędzenie niedzieli na słońcu w Miami, i obecność w poniedziałek zpowrotem w swoim biurze w cieniu katedry św. Pawła, aniżeli dla jego dziadka było przed ukazaniem się samochodów — spędzenie week-end'u w Brighton.

Wiek XX jest wiekiem szybkości i jeszcze raz szybkości.

Odpowiedzią na ten postulat było zbudowanie „QUEEN MARY” i „QUEEN ELIZABETH” i postawienie szybszych statków pasażerskich na szlakach do Południowej Afryki, Australji i Wschodu.

Pomysłowość konstruktorów okrętowych i inżynierów-specjalistów w budowie maszyn okrętowych została również skierowana na wypracowanie takiego typu statku towarowego, któryby mógł odbywać swoją podróż szybciej niż dawniej, z większą oszczędnością materiałów pędnych, miejsca i kosztów.

Nowoczesna wojna stworzyła wyścig pomiędzy niszczeniem handlowego tonażu a spuszczeniem na wodę nowego. Sprawia to, iż w czasie wojny wszelkie wysiłki skierowane są nie w kierunku zwiększania szybkości okrętów — lecz ich ilości. To też buduje się okręty tylko wedle standartowych wzorów, aby jak najszybciej wyrównywać straty, spowodowane przez nieprzyjaciela na morzu.

W wypadku jednak samolotu, wciąż jeszcze będącego w początkowym swoim stadium rozwoju, wojna pobudza poszukiwania bez względu na koszty, gdyż we współzawodnictwie przemocy pieniądze nie mają takiego znaczenia, a ważnym jest tylko to, aby wyprodukowany nowy typ miał wyższą szybkość aniżeli jego poprzednik, celem szybszego podejścia do nieprzyjaciela i zniszczenia go. Ważne tu jest tylko jedno — zwycięstwo.

Jedną z wielkich przewag jaką kraj nasz posiadał dawniej, był tani transport morski. Dzięki niemu Anglja mogła była wysyłać na rynki świata swoje gotowe wyroby, jak również węgiel, bez narażania siebie na tak wysokie koszty przewozu kolejowego jakie musieli płacić konkurenci z Kontynentu.

Angielski podróżny zyskiwał też na proporcjonalnie niskim koszcie podróży morskiej w porównaniu z ceną biletu kolejowego.

Kiedy wojna się skończy, chcemy posiadać podobne korzyści z wyspiarskiego charakteru naszego Państwa. Podróż powietrzem będzie stale znacznie droższa niż morzem.

Statek pasażerski może przewozić setki pasażerów, podczas gdy

samolot nie będzie mógł pomieścić nigdy więcej aniżeli stosunkowo małą liczbę osób. Wskutek tego koszt podróży powietrzem będzie wyższy niż morzem.

Gdy nastanie pokój, względy ekonomiczne znów same docho-  
dzić zaczną swych praw. Uzyskana w czasie wojny szyb-  
kość samolotu oddziaływać będzie na szybkość podróży po-  
wietrzem w czasie pokoju. Będzie ona większa niż była przed woj-  
ną. Chociaż koszty przejazdu samolotem zostaną z pewnością obni-  
żone, stale będą jednak one przeszkodą dla przeciętnego podróżne-  
go. Świat bardziej będzie biedny, lecz przysłowiowe „czas to pie-  
niądź” znajdzie swój oddźwięk u stale śpieszących się ludzi intere-  
su. Kupiec taki jeżeli ma jechać na inny kontynent, pozostawiając  
swoje interesy na odpowiedzialność innych, będzie chciał osiągnąć  
jaknajszybciej swój cel na Kontynencie Amerykańskim, w Połud-  
niowej Afryce, Australji, Nowej Zelandji czy Indjach, aby wrócić  
zpowrotem w możliwie najkrótszym czasie. Czas, który zajmie mu  
ta droga może mieć dla niego taką wartość, że zaoszczędzenie kilku  
dni przez podróż powietrzem, chociaż koszty będą znacznie wyż-  
sze — będzie ekonomiczne.

Żegluga straci w tych ludziach swoich pasażerów, lecz więcej  
ludzi będzie podróżować i w ten sposób, tak statki jak i samolo-  
ty, będą mogły się rozwijać. Kiedy zostanie postanowione, że  
„poczta I klasy” jak Amerykanie nazywają ją, ma być przewożona  
do kraju drogą powietrzną zamiast morzem, towarzystwa żeglugo-  
we poniosą wtedy wielką stratę, lecz wzrost „poczty II klasy”,  
przesyłek i t. p. będzie tak wielki, że statki będą więcej przewozić  
niż przedtem.

## PRZEWAGA STATKU.

Kończąc opisywanie tych zalet i wad można dodać że statek  
pasażerski chociaż z szybkością tylko 20 — 22 węzłów służyć może  
lepszymi niż w samolocie urządzeniami, jak obszerne wentylowa-  
ne salony, wspaniałe kabiny, gry pokładowe, sale gimnastyczne, ba-  
seny kąpielowe, dobrze wyposażona biblioteka, sale muzyki i inne  
rozrywki, które czynią podróż przyjemną. Oprócz tego statek taki  
może zabrać setki pasażerów, mężczyzn i kobiet o najrozmaitszych  
własnych historjach życia, którym podróż taka da różne towarzyskie  
atrakcje, a których samolot — nawet największy jaki sobie umysł  
ludzki może wyobrazić — nie będzie mógł nigdy dać.

Wiele osób czuje się dobrze tylko wtedy, gdy znajdują się  
w dużym środowisku ludzkim. Lubią oni być wmieszani w tłum.

Współzawodnictwo między statkiem morskim a powietrznym  
będzie ostre, lecz niema powodu do przypuszczeń, że konkurencja  
ta usunie z mórz luksusowy statek, jaki widziany był w czasach po-  
koju na wielkich oceanicznych szlakach. Znajdzie się zawsze mnó-  
stwo pasażerów, którzy będą przekładać taniłość, komfort i stosun-  
kową powolność podróży morskiej nad bardziej kosztowną podróż  
i ograniczone wygody samolotu, nawet chociaż szybkość jego o ty-  
le jest wyższa. Konkurencja samolotu zmusi prawdopodobnie bu-

downicznych okrętowych i specjalistów od maszyn okrętowych do podwojenia dalszych wysiłków celem wypracowania typu statku o jeszcze większej szybkości i nawet z lepszymi urządzeniami od tych, które były na początku obecnej wojny.

A jaka może być przyszłość statku handlowego?

Waga ładunku, którą może samolot przenieść jest tak ograniczona, że nie może on nigdy współzawodniczyć w przewozie ciężkich ładunków takich jak ziarno, węgiel, ruda, kauczuk, ropa i t. d. Koszt przewozu tych ładunków jest czynnikiem ważnym a czas nie jest w tym wypadku istotny.

Bez wątplenia powstanie nastawienie w kierunku powiększenia szybkości statków towarowych i trampów, ale prace w tym kierunku ograniczone będą ze względu na koszty późniejszej eksploatacji. Kupiec z reguły nie wymaga szybkiego przewiezienia towarów, które kupił poza morzami, tak długo jak transport jest tani i bezpieczny. Najważniejszą podstawą handlu jest taniaść transportu.

W 1938 roku —ostatnim w którym dane są porównywalne, import przyniósł do portów Wysp Brytyjskich 67.300.000 ton, eksport zaś angielskich fabrykatów i wyrobów gotowych na rynki świata wyniósł 11.470.000 ton plus 38.200.000 ton wywiezionego również węgla. Czy można wyobrazić sobie że corocznie ładunek 117.000.000 ton mógłby być przewożony powietrzem?

Ogrom transportu, poza jego kosztami wyklucza taką możliwość. A co jest miarodajne dla brytyjskiego handlu zagranicznego, jest miarodajne także dla całego handlu pomiędzy Brytyjskim Imperjum jak również pomiędzy innymi państwami.

Pomimo subsydjowanego współzawodnictwa zagranicznej żeglugi, najczęściej uprzywilejowanej ustawami, takimi jak zastrzeżenie praw handlu przybrzeżnego w możliwie szerokim rozumieniu tego słowa — przybrzeżny — Brytyjska żegluga przewoziła przed wojną jeszcze około 40% całego oceanicznego handlu światowego.

Ponieważ jesteśmy wyspiarzami, żegluga jest naszym najbardziej zasadniczym przemysłem, podnoszącym nasz narodowy prestiż na wszystkich morzach. Daje ona naszym producentom najbardziej ekonomiczny transport, daje pośrednio i bezpośrednio zatrudnienie dla około 1.000.000 ludzi i przez swoje wielkie zarobki poza naszymi własnymi wodami, pomaga naszemu eksportowi. Chociaż proces ten jest niewidzialny, większy jest jednak od jakiegokolwiek innego eksportu wyrobów przemysłowych jak tkackich, wełnianych albo też węgla, żelaza i stali. Żegluga w jednym tylko roku osiągnęła nie mniej niż £340.000.000, wyrównując tą sumą nasz bilans handlowy. Do tej wysokości zapłaciliśmy za przywóz żywności i surowców.

Wielkie statki pasażerskie radują oczy patrzących i grają nie małą rolę we wzajemnych stosunkach pomiędzy ludźmi całego świata, lecz kośćcem przemysłu żeglugowego jest statek budowany dla przewozu ładunków w handlu międzynarodowym.

Pasażerski statek luksusowy może przeżywać zmiany spowodowane rywalizacją z samolotem, lecz zwykły statek towarowy będzie mieć zawsze swe stałe miejsce w międzynarodowej wymianie dóbr.

Gdyby pomoc w postaci subsydjów swojej żeglugi przez inne państwa została zabroniona, jest zupełnie możliwe że Brytyjski przemysł żeglugowy, chluba prywatnej przedsiębiorczości, będzie miał sposobność odzyskania swego dawnego naczelnego miejsca, które miał przed wojną.

Stojąc przed dwoma niebezpieczeństwami, przed głodem i inwazją, przed którymi statki handlowe chronione przez okręty wojenne są jedynym ratunkiem, utrzymamy się tak długo, jak długo nie zostaną przerwane nasze morskie szlaki handlowe.

Pomimo największych wysiłków celem zwiększenia powierzchni uprawnych, kraj nasz nigdy nie osiągnie nawet połowy tych pól, których ludność Anglii trzy razy większa niż na początku zeszłego wieku — żąda. Musi ona pozostać zależna od statków handlowych, przywożących surowce; wełnę, bawełnę, kaczuk, rudy jak również ropę.

I dlatego oficerowie i załogi statków handlowych są i będą zawsze decydującym czynnikiem w kształtowaniu naszego losu.



