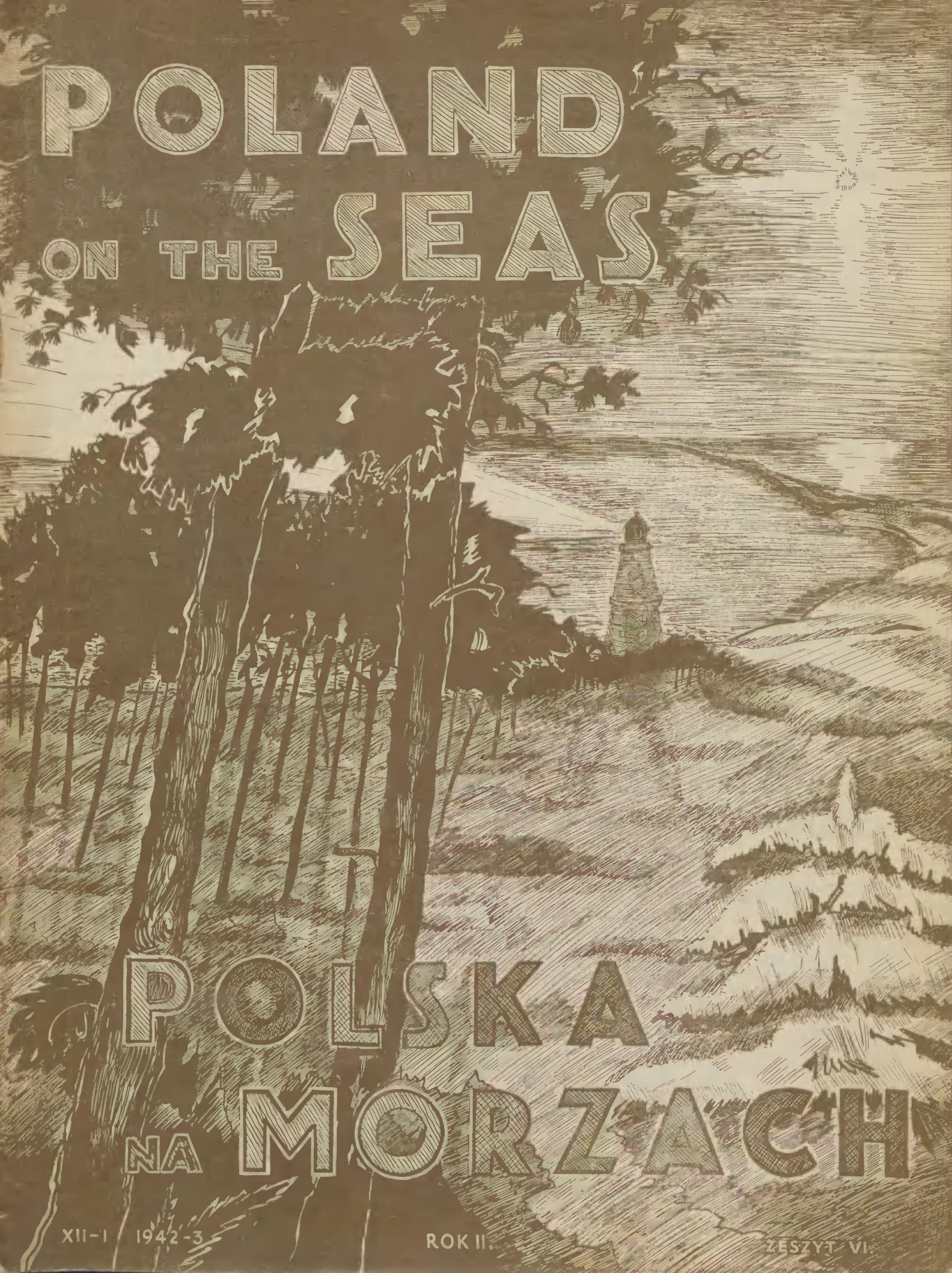




POLAND ON THE SEAS

POLSKA
NA MORZACH

MINISTERSTWO PRZEMYSŁU, HANDLU I ŻEGLUGI mieści się obecnie w lokalu przy 43, LOWNDES SQUARE, LONDON, S.W.1 (w pobliżu Knightsbridge Station). Tel. SLOane 9844 do 9848.
w tym samym lokalu mieści się także DZIAŁ SPRAW MORSKICH, wraz z INSPEKTORATEM ŻEGLUGOWYM
które dotychczas urzędowały w Morley House, 320, Regent Street.

TREŚĆ—CONTENTS

Życzenia świąteczne Ministra Żegluga.—Christmas Greetings from
the Polish Minister of Shipping.

O program morski	...	...	...	...	...	...	Inż. J. Ginsbert
Wrogom morza—na gwiazdkę	...	...	...	...	...	...	Kapitan Nemo
Dalsza emancypacja Marynarki Wojennej ?	...	...	...	...	...	...	J. Gr . . . i
Rosja—Madagaskar—Afryka.—Russia—Madagascar—Africa	...	...	...	...	...	...	Wiesław Waligórski
Zagadnienie tonażu okrętowego w Europie Środkowo-Wschodniej— Central Eastern Europe's problem of shipping tonnage	...	...	...	...	...	...	S. Bachórzewski
Nowe okręty Rzeczypospolitej—New Polish Ships.							
Polski Dom Rezerwy Marynarki w Birkenhead—The Polish Merchant Navy Reserve Home in Birkenhead	...	...	...	...	...	...	W. W.
Polka w wyprawie Sojuszników na Afrykę	...	...	...	...	...	...	W. W.
Wiadomości ze świata							
Wróg niedoceniany—a groźny							

ZALOZONA 1860

COUBRO & SCRUTTON LTD.

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

Telephone :

Royal 4005 — 5 lines

Telegrams :

Coubro, London

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

OKRĘTOWE SKŁADY FABRYCZNE

Dostawcy do Światowych Kompanii
Okrętowych. Wykonują zlecenia
dla Wszystkich Państw i Eksporterów,
we wszystkich częściach świata

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

RED HAND

will ensure

ECONOMY IN FUEL
CONSUMPTION

and

EFFICIENTLY PROTECTED
HULLS FROM CORROSION
AND FOULING

The Red Hand Compositions Co.

Witley Court, Witley, Surrey

PHONE: WORMLEY 280-4

City Office:

14, BILLITER STREET, E.C.3

PHONE: ROYal 1497

TRADE MARK



Ogłoszenia przyjmują : Advertising Offices :

THE CARLTON BERRY CO.,

437, Grand Buildings, Trafalgar Square, W.C.2 Tel. ABBey 5108.



Price (Cena) 1/6

Prenumerata Roczna

w Anglii

£0, 17, 0

w innych krajach

\$5

Redagują :

Janusz Grzywiński

Wiesław Waliński

POLSKA NA MORZACH

ORGAN POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM
MORSKIM I KOLONJALNYM

POLAND ON THE SEAS
POLISH MONTHLY

Rok II Nr. 6
GRUDZIEŃ 1942
STYCZEŃ 1943

Editor :

Janusz

Grzywiński

Editorial Office &
Business Adresse :

5, Bulstrode Street,
London, W.1

Redakcja

i Administracja

Zyczenia Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi Christmas Greetings from the Polish Minister of Industry, Trade and Shipping

Z okazji Bożego Narodzenia i Nowego Roku, Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi, p. Jan Kwapiński, przesyła za pośrednictwem "Polski na Morzach" życzenia wszystkim pracownikom morza :

Drodzy Przyjaciele! Tradycja święta Bożego Narodzenia głęboko tkwi w naszych sercach i zwyczajach. To też niewymownie ciężko jest pisać o tym, gdy jest się pozbawionym możliwości spędzenia tego wielkiego święta w Kraju rodzinnym.

Jest to przecież już czwarta Gwiazdka, którą będziemy obchodzić zdala od swoich, już poraz czwarty witać będziemy Nowy Rok bez swych najbliższych.

Smutne to przypominanie. Zwłaszcza smutna myśl, jaka to będzie Gwiazdka tam w Kraju — wśród zgłiszczy, nędzy, śmierci i na chwilę nieustającej walki.

Jednak smutne te myśli niech nas jeszcze bardziej wzmocnią na duchu, niech jeszcze więcej zwiększą naszą wolę jaknajszybszego osiągnięcia zupełnego zwycięstwa, któreby wszystkim ludziom, a więc i Polakom pozwoliło znów spędzać Boże Narodzenie w nastroju wolnym od trosk, w nastroju szczerej wzajemnej miłości i wśród najbliższych. Zwłaszcza, niech nas wszystkich podniesie na duchu oczywisty dziś fakt, że największe nasze marzenie, szybki powrót do Kraju — przybiera bardziej realne kształty. Wielka ofensywa, którą Sprzymierzeni z tak dużym już sukcesem obecnie prowadzą, uzasadnia nasz optymizm.

Dlatego składając Wam wszystkim z okazji Bożego Narodzenia i Nowego Roku gorące życzenia, by święta w roku bieżącym były obchodzone na niepolskiej ziemi już poraz ostatni, czynię to w

For Christmas and the New Year, Mr. Jan Kwapiński, the Polish Minister of Industry, Trade and Shipping, sends greetings through the columns of "Poland on the Seas" to all seamen and marine workers :

Dear Friends,

The tradition of Christmas is deeply rooted in our hearts and in our habits, so it is extremely difficult to write of it at a time when we are deprived of the possibility of spending this great festival in our native land.

This is already the fourth Christmas we must spend far from our homes and families ; for the fourth time we shall greet the New Year without our dear ones.

This is a sad recollection. It is especially sad to think what this Christmas will be like in Poland, amidst ruins, misery and death, at a time of unceasing struggle.

And yet, may these sad thoughts strengthen our spirits still more, may they increase still more our will to achieve, as speedily as possible, the complete victory which will enable all people, the Poles among them, to spend Christmas once more in an atmosphere free from care, an atmosphere of sincere mutual love and among their dear ones. In particular may they encourage us in the spirit of the fact which is obvious to-day, that our greatest dreams of a speedy return to Poland are taking on a more actual shape. The great offensive which the Allies are now carrying on with such splendid success is the basis for our optimism.

Therefore, in sending you all, for Christmas and the New Year, the warmest wishes that this may be

głębokiej wierze, iż tym razem rzeczywiście już jesteśmy bardzo bliscy chwili powrotu do Kraju i do ukochanych.

Niech ta myśl rozjaśni Wasze twarze w czasie Świąt. Ale niech zarazem przyczyni się do wzmożenia wysiłków w pracy i walce, która jeszcze trwa, tak, aby wspólne życzenia już wkrótce stały się realne. Taki nowy wysiłek będzie zarazem najlepszym darem dla naszych najbliższych w Kraju.

Specjalnie ^{*}gorące ^{*}życzenia ^{*}przesyłam tym z pośród Was, którzy święto Bożego Narodzenia obchodźcie na swych stanowiskach służbowych, płynąc po niebezpiecznych morzach z żywnością, bronią, amunicją i wojskiem. W noc wigilijną, gdy na Waszych statkach rozpamiętywać będziecie narodziny Chrystusa, wiedźcie, że myślą będziemy z Wami, a przystępując do wieczerzy wigilijnej pamiętać będziemy, że ją Waszej pracy, Waszej walce zawdzięczamy.

Także naszym braciom na okrętach wojennych Rzeczypospolitej przesyłam w imieniu Polskiej Marynarki Handlowej serdeczne życzenia. Już sławna bandera Waszych okrętów niech okryje się nowym blaskiem, a działa Wasze niech usuną już ostatnie przeszkody, które się jeszcze znajdują na drodze, która nas razem znów zaprowadzi na polskie wody Bałtyku.

Wreszcie naszym przyjaciółom ze sprzymierzonych flot handlowych przesyłam gorące życzenia Polskiej Marynarki Handlowej. Przede wszystkim Brytyjskiej Flocie Handlowej, która tak serdecznie nas wszystkich gości w swych portach, troszcząc się, byśmy się tu czuli jak w swoim Gdańsku, w swojej Gdyni.

Wszystkim w imieniu Polskiej Marynarki Handlowej życzę, aby ich bohaterskie wysiłki, uwieńczone ostatnio tak pięknymi sukcesami na wodach północnej Afryki, przyczyniły się już prędko do wskrzeszenia wolności, sprawiedliwości i wzajemnego szacunku pomiędzy narodami.

Jan Kwapiński.

Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi.

the last Christmas spent on soil which is not Polish, I do it in the firm faith that this time we really are very near to the moment of return to Poland and our loved ones. May this thought brighten your faces during the festival, but may it contribute at the same time to an increase in effort in work and in the fight which is still going on, so that our common wishes may shortly be realised. Such new effort will be simultaneously the best gift to our dear ones at home.

* * *

I send especially warm wishes to those among you who will spend Christmas at your posts, sailing the dangerous seas with food, munitions and troops. On Christmas night, when the birth of Christ will be commemorated in your ships, you will know that we shall be with you in our thoughts and that, sitting down to the Christmas Eve supper, we shall remember we owe it to your work, to your struggle.

I also send cordial greetings on behalf of the Polish Merchant Navy to our brothers on the warships of the Polish Republic. May the already glorious flag of your ships be covered with new splendour and may your deeds overcome the last difficulties which still lie before us on the road which will lead us back again to the Polish waters of the Baltic.

Finally, I send the warmest wishes from the Polish Merchant Navy to our friends of the Allied Merchant Fleets, above all to the British Merchant Navy, which gives all of us such cordial hospitality in its ports, trying to make us feel at home there as in our own Gdańsk, our own Gdynia.

On behalf of the Polish Merchant Navy, my wish for all is that their heroic efforts, crowned recently with such splendid successes in North African waters, may contribute quickly to the restoration of freedom, justice and mutual respect among nations

Jan Kwapiński.

Minister of Industry, Trade and Shipping

MUIR YOUNG, LTD.

CHARTERING AGENTS & SHIPBROKERS

LICENSED VALUERS * INSURANCE BROKERS

Managers of

TENAX STEAMSHIP CO. LTD. SIRE STEAMSHIP CO. LTD.

CREE STEAMSHIP CO. LTD. MUIR STEAMSHIP CO. LTD.

Telephone :

AVENUE 3616 (4 lines)

Telegrams :

MURISAGE, ALD, LONDON

CREECHURCH HOUSE

CREECHURCH LANE

LONDON, E.C.3

MOUNTSTUART DRY DOCKS LTD.

znajdują się :

CARDIFF,

BARRY,

NEWPORT,

AVONMOUTH

Z okazji Bożego Narodzenia i Nowego Roku "Polska na Morzach" przesyła wszystkim swym Czytelnikom gorące życzenia jaknajszybszego powrotu do Kraju.

Szczególnie zaś gorące życzenia "Polska na Morzach" przesyła w imieniu swych Czytelników i własnym tym wszystkim, którzy okres świąt spędzą na posterunkach służbowych — na okrętach Rzeczypospolitej i na statkach Polskiej Marynarki Handlowej.

PROGRAM MORSKI RZECZYPOSPOLITEJ

Motto : Navigare necesse est, vivere non necesse.

I.

Umówmy się co do terminologii. W Polsce bowiem termin "program morski" bardzo często łączono z pojęciami w rodzaju budowy schroniska dla rybaków, zawodów yachtowych, albo przydługich rozważań nad turystyką na wybrzeżu. Nie przeszkadzało to zresztą ludziom, rozumiejącym zagadnienia, pracować i działać.

Programem morskim państwa nazywany całokształt jego poczynania na morzu w dziedzinie wielkiej polityki — a więc międzynarodowej, militarnej, ekonomicznej . . . Wchodzi w to i wielkie przynierza i rozwój gospodarczy, i bezpieczeństwo dróg morskich oraz wybrzeży — jednym słowem wszystkie sprawy związane nie tylko z morzem, ale z istnieniem politycznym, rozwojem ekonomicznym i bezpieczeństwem militarnym całego kraju.

Wiążą tu się w jedną całość taktyczną posunięcia polityki zagranicznej, osiągnięcia dziedziny gospodarczej, konieczności natury strategicznej. Zainteresowany jest w tych sprawach cały naród, bo "wolnością morską państwo ku górze się wznosi," jak pisała jeszcze Anna Jagiellonka.

Zdawałoby się dziecinnie jasnem, że wszystkie te poczynania w dziedzinie polityki międzynarodowej, ekonomicznej, czy ciałniej — gospodarczej, muszą być przede wszystkim oparte na mocnym podłożu militarnym. Taka już jest koniunktura w dzisiejszych czasach, mimo niepoprawnych utopistów rozbrojenia . . . Raz wreszcie trzeba sobie wbić w głowę, że :

1) naród rozbrojony, to nie dobry przykład, lecz zachęcająca gratka dla zaborezo usposobionego sąsiada,

2) że wojen nie prowokuje sama siła zbrojna, lecz przeciwnie — agresywna polityka, częstokroć prowadzona przez ludzi niewojskowych (Hitler, Mussolini),

3) że narody agresywne istnieć będą równie długo, jak narody usposobione pokojowo ; i te ostatnie zawsze padać będą ofiarą pierwszych, o ile się nie zabezpieczą,

4) że jedynym hamulec zaborezych instynktów może być pełnowartościowa siła zbrojna,

5) że nawet najbardziej pokojowej polityki nie można prowadzić bez środków militarnych, jak nie można uniknąć pożarów bez straży ogniowej, albo waleczyć z przestępczością bez policji,

6) że błędy zagorzałych pacyfistów kosztowały zwykle więcej krwi, niż zachłanność najdzikszych kondotierów (nie byłoby i obecnej wojny, gdyby sojusznicy byli należycie uzbrojeni),

7) że wszelkie poczynania polityczne, czy ekonomiczne

będą jałową gadaniną lub kruchym domkiem z kart, o ile ich kierownicy nie będą posiadali odpowiedniego autorytetu oraz gwarancji bezpieczeństwa ; a te daje dziś tylko realna i pełnowartościowa siła zbrojna,

8) że tworzenie takiej siły zbrojnej kosztuje zawsze taniej od przegranej wojny.

* * *

Jednakże w Polsce i w wielu innych krajach (nie wyłączając W. Brytanii) te to proste prawdy rzadko znajdowały zrozumienie. I tym się też tłumaczy obecny kataklizm wojenny, z jego wszystkimi nieszczęściami.

W Polsce nie rozumiano także, że wszystkie nasze poczynania morskie wisiały wprost w powietrzu, z braku odpowiedniego zabezpieczenia. Program morski miał bowiem czysto ekonomiczny kierunek i ograniczał się do spraw gospodarczych, zaniedbując zupełnie arcyważną sprawę bezpieczeństwa, od której należało zacząć. Zbudowano wspaniały port — pierwszy na Bałtyku, — przez który szło 80% naszego handlu zagranicznego ; stworzono piękną i owocnie pracującą marynarkę handlową . . . Ale wbrew rozpaczliwym nawoływaniom ludzi niebezpieczeństwa świadomych (charakterystyczne, że w wielu wypadkach do racjonalnej obrony morza nawoływało społeczeństwo cywilne, podczas gdy czynniki wojskowe raczej przeciwstawiały się . . .), nie uczyniono prawie nic, aby portowi i żegludze, a zatem i całemu krajowi, dać choć minimum gwarancji bezpieczeństwa, łączności ze sprzymierzeńcami i możliwości obrony strategicznej, nie tylko na nadmorskich, ale i wszystkich odcinkach.

Gdy wojna wybuchła, niewralgiczny punkt jej leżał właśnie nad morzem i tu zapadł też wyrok w dziedzinie wielkiej strategii. Niemcy, zapanowawszy na Bałtyku, zwyciężyli Polskę, nawet bez jakiegoś Trafalgaru, bo Trafalgarem był poprostu brak odpowiedniej do naszych potrzeb marynarki wojennej. Niedarmo Fryderyk II pisał, że kto ma Gdańsk i ujście Wisły, ten jest więcej panem Polski niż ten co panuje w Warszawie !

Powie ktoś, że to wszystko rzeczy przebrzmiałe, bo upiórów się nie wskrzesza, a w przyszłości — Bałtyk, jako morze wewnętrzne, nie potrzebuje marynarki wojennej : wystarczy na nim silne lotnictwo ! Ba — gdybyśmy miliony (!) wkładane w marynarkę przed wojną, wkładali w te lotnictwo — operacje miałyby inną przebieg . . .

Jest to jedna z klasycznych pomyłek, poniekąd pełnych tragizmu, bo dowodzących, że mimo klęski

mentalność niektórych ludzi pozostała taką jak była: niczego ludzie ci nie pojęli, niczego się nie nauczyli, a rozumują wciąż dawnymi kategoriami myślowymi. Niewątpliwie bowiem brak lotnictwa był jedną z przyczyn niepowodzeń naszych, ale przecież brak marynarki wojennej w jeszcze bodaj większym stopniu — i to nie tylko taktycznie, czy operacyjnie, ale przede wszystkim strategicznie.*). Zresztą, kto mówi dziś wojsko, czy marynarka, ten musi myśleć i lotnictwo (lądowe czy morskie), bo ani pierwsze ani druga działać bez lotnictwa nie mogą. Ale, że i samo lotnictwo, bez wojska i marynarki, nie decyduje, świadczy o tem, obok wielu innych przykładów, choćby bitwa o Anglię!

Całokształt siły zbrojnej państwa musi więc zawierać wszystkie trzy składniki w odpowiedniej proporcji strategicznej. Jeśli proporcja przesuwana się na niekorzyść jednego ze składników (wojsko w Anglii, lotnictwo we Francji, marynarka i lotnictwo w Polsce) rezultaty bywają tragiczne. Aby dominująca dziedzina nie odnosiła się do pozostałych nierzeczowo, czy nieprzychylnie, nie majoryzowała wszystkiego dla siebie, traktując swe "siostry" po macoszemu, trzeba, aby wszystkie trzy posiadały pewną niezależność taktyczną, organizacyjną i finansową, gwarantującą fachowe podejście celem owocnego rozwoju. Inaczej stworzymy dziedziny "drugorzędne," wegetujące, z jałową stratą wkładów i podważeniem bezpieczeństwa państwa. Powiązanie następować winno dopiero na najwyższym szczeblu strategicznym, co nie przeszkadza bynajmniej współpracy operacyjnej na niższych, a przeciwnie — ułatwia ją.

Przejdźmy do kwestii "mórz wewnętrznych." Gdyby w istocie na morzach tych miało wszechwładnie, a wyłącznie panować lotnictwo, to jak wyglądałaby sytuacja z listopada 1942 na Morzu Śródziemnym, Czarnym, na Bałtyku? Czy zdołano by obronić Leningrad, ewakuować Sewastopol, dostarczać sprzętu do Archangielska, wylądować w Algierze i Tunisie? Co jest warte więcej: czy lotnicze transporty "osi" z Sycylii do Tunisu, czy przerzucenie potężnego korpusu desantowego sprzymierzonych, wzdłuż wybrzeży Afryki?

Powtarzamy: lotnictwo jest niewątpliwie bronią władczą, bez której żadna operacja obejść się nie może. Ale nie jest ono bronią decydującą, bo takich broni, czy dziedzin dziś nie ma. Decydująca jest tylko współpraca wojska, marynarki i lotnictwa pospołu! A współpracy tej nie będzie nigdy tam, gdzie dla jednej z dziedzin nie ma należytego zrozumienia.

To też lotnictwo nie wiele zmieniło w strategii mórz wewnętrznych. Lotnictwo potrafi ewentualnie morze takie zamknąć, nie potrafi jednak samo go otworzyć, a to było, jest i będzie głównym zadaniem strategicznym na Bałtyku! Fakt, że lotnictwo operujące z lądu ma zwykle przewagę ilościową nad lotnictwem operującym z okrętów, nie tu nie zmienia, bo na morzu bez okrętów obejść się nie można, tak samo zresztą, jak bez lotnictwa.

Conajwyżej wynika stąd pewien plus — nie trzeba budować wielkich i kosztownych lotniskowców.

Błąd polega wciąż na tym, że ludzie nie rozumiejący zagadnienia, widzą po jednej stronie tylko lotnictwo, po drugiej tylko marynarkę, zamiast widzieć obie dziedziny z obu stron. Na rok przed wojną Mussolini twierdził, że o powodzeniu decydować będzie marynarka i lotnictwo, podczas gdy wojsko wykorzystywać będzie stworzoną przez obie te dziedziny sytuację strategiczną. Jak wielką powiedział prawdę, przekonał się na własnej skórze!

Położenie na Bałtyku — jakiegokolwiek mielibyśmy granice, — wymagać będzie zawsze silnej marynarki wojennej. Bez niej nie będzie można ani korzystać z dobrodziejstw pokoju i rozbudowywać strony gospodarczej, ani odeprzeć ewentualnej napaści wroga.

Jeśli minister obrony narodowej i wybitny znawca historii — gen. Kukiel — pisał ostatnio, że "wojna musi się skończyć tak, aby panowanie niemieckie na Bałtyku skończyło się raz na zawsze, a pozycja Polski stała się nie do zwalczenia" — to... noblesse oblige! Hymnami o morzu, ani nawet handlem morskim, pozycji takiej nie osiągniemy.

II.

U podstaw czynu morskiego stoi program morski marynarki wojennej. Obejmować on musi na całe lata naprzód — to, co w tej dziedzinie stworzyć należy. A więc okręty, samoloty, podstawy operacyjne i techniczne, obronę wybrzeży itd. O rozmiarach tych poczyniń stanowić mogą li tylko czynniki fachowe, odpowiedzialne za obronę morską. Te też czynniki, określiwszy konieczne minimum, muszą samodzielnie bronić własnego budżetu w najwyższych instytucjach państwowych, bo inaczej — budżet biurokratycznie zreferowany i pozbawiony rzeczowego obrotu — skreślany będzie chrońcie, z wielką dla państwa i narodu krzywdą. Rola Naczelnego Dowódcy Marynarki w takich razach będzie znów podobną do historii słynnego hiszpańskiego admirała Cervera, co wysłany przez króla i parlament z kilkoma bezwartościowymi okrętami, na bój z nowoczesną flotą amerykańską, odpłynął mówiąc:

"Chciałem, by Bóg oddalił odemnie ten kielich goryczy, ale dziś nie pozostaje mi nic innego, jak zginąć wraz z ludźmi, którymi dowodzę."

Cerverę — ciężko rannego pod St. Jago, postawiono potem przed sąd wojenny, który go zresztą uniewinnił. A przecież przed sąd ten należało raczej postawić tych, którzy przeciwstawiali się rozbudowie marynarki wojennej. Bo jakaż może być odpowiedzialność dowódcy, co pozbawiony niezależności, podlega niekompetentnym czynnikom, lekceważącym jego ostrzeżenia i przeciwstawiającym się jego poczynaniom?

To też, aby marynarka wojenna mogła osiągnąć odpowiedni do rozwoju klimat, musi ona mieć pewną niezależność organiczną, a jej program morski musi być zawczasu swobodnie, a fachowo ułożony i realnie przystosowany do potrzeb obrony państwa. Potem zaś

*) Łączność ze Sprzymierzonymi i pomoc.

parlament uchwalić musi odpowiednie Kredyty, zabezpieczone na długie lata. Ten to "żelazny budżet" nie może być naruszany "in minus," pod groźbą zniszczenia całego, z trudem wznoszonego dzieła, — i to nie tylko w dziedzinie militarnej, ale właśnie ekonomiczno-gospodarczej. Jeśli Gdynia — tak wielkim kosztem zbudowana — nazywa się dzisiaj Gotenhaven, to przyczyna tego nieszczęścia leży niewątpliwie w braku bezpieczeństwa na morzu . . . Ale, niestety, brak odpowiedniej do naszych potrzeb marynarki wojennej, spowodował nie tylko utratę Gdyni . . .

Raz uchwalony program morski wykonywać trzeba z żelazną wytrwałością, aby stworzyć pewną ciągłość i jednolitość taktyczną, bez której nie ma floty. W Polsce programu zaakceptowanego przez ministerstwo spraw wojskowych i uchwalonego przez parlament nigdy nie było i dlatego nie mieliśmy floty wartościowej taktycznie, nie mieliśmy też samodzielnej bazy, a tylko zbiór kilku okrętów, budowanych "na odczepne," od przypadku do przypadku, oraz jedną baterię dalekonośną na Helu! Że w tych warunkach część okrętów przedarła się do Anglii, a Hel bronił się prawie 5 tygodni, — to już nie zasługa tych, co przeciwstawiali się idei . . .

W tych warunkach polska marynarka wojenna, ze swoim miniaturowym lotnictwem morskim, była jeszcze jedną hodowlą męczenników narodowych, umiających waleczyć i umierać, ale nie mogących ani zwyciężyć, ani nawet wpłynąć poważnie na bieg wydarzeń strategicznych. Nie było marynarki, więc nie tylko skrzydło wojska, oparte o morze, zawisło w powietrzu (Gdańska zdobyć się nie udało, bo Niemcy panowali na morzu), nie tylko natarcie niemieckie wyszło z Pomorza i Prus Wschodnich, ale też cały kraj znalazł się w potrzasku. Odcięto go od Bałtyku, kędy wiodła jedyna naturalna droga pomocy, której wypatrywało tak niecierpliwie całe społeczeństwo, do tego stopnia ufne, że tamtędy pomoc ta nadejdzie, iż sługębna fama głosiła już o przybyciu okrętów angielskich do Gdyni.

Okręty te oczywiście nie przybyły, bo w tych warunkach (brak należytej bazy i brak floty sojuszniczej) — przybycie ich byłoby równoznaczne z ich stratą. Ale przybyła za to lekcja historii, której lekcważyć nie należy.

* * *

Prób stworzenia programu morskiego Rzplitej było kilka. Światłe umysły niektórych Polaków już w r. 1918-20 proponowały, aby przejąć część należnych nam flot po b. państwach zaborezych. Było tego tak dużo, że wiele nowoczesnych okrętów poszło na złom, lub służyło za cel dla morskich strzelan ćwiczebnych w Anglii, Francji, Ameryce. Rosja — po traktacie Ryskim — chciała nam podobno odstąpić część floty wojennej. Ale woleliśmy zamiast niej, nie tyle "bajońskie," ile "ryskie" sumy, których de facto obywatel polski nigdy nie zobaczył. Wzięliśmy też, zamiast nowoczesnych okrętów niemieckich czy austriackich, — 6 ex-niemieckich starych, małych torpedowców, darowanych nam laskawie przez Radę Ambasadorów. Ostatni

z nich — "Mazur" — zginął bohatersko w obronie Gdyni, przeżywszy 23 lata — wiek prekluzyjny dla krążownika!

Potem były jeszcze próby. Marynarka wojenna w pierwszych latach niepodległości złożyła program, obejmujący budowę 2 krążowników, 12 kontrtorpedowców, 12 torpedowców i 18 okrętów podwodnych. Potem mówiono o programie morskim za czasów premierostwa gen. Sikorskiego, przy czym — rzecz godna uwagi — w tych to czasach zapoczątkowano starania o budowę pierwszych nowoczesnych polskich okrętów wojennych — kontrtorpedowców "Wieher" i "Burza," oraz okr. podwodnych "Wilk," "Ryś" i "Żbik". Jednak wypadki majowe poza zamówieniem tych okrętów na długo przerwały dalszą rozbudowę floty i dopiero po roku 1931 przybywać zaczęły nowe okręty, — w minimalnej ilości. W r. 1929 przedstawiciel polskiej marynarki wojennej na konferencji rozbrojeniowej w Genewie, określił tonaż potrzebny dla bezpieczeństwa Polski na 150 000 tonn i cyfrę tę — tak słuszną — bez wahania Polsce przyznano! Jąłowy tryumf na forum zagranicznym, bo w kraju nie osiągnięto nigdy ponad 10% tej wymownej cyfry. Nazywało się, że nie ma pieniędzy! . . .

W r. 1938, jeden z senatorów, zdając sobie sprawę z położenia, zainterpelował w czasie komisji wojskowej senatu — ministra spraw wojskowych, dlaczego Polska nie ma programu morskiego. Otrzymał odpowiedź:

"— Pan senator jest w błędzie. Program jest i proszę spraw tych nie poruszać".

Nie wiadomo czy sam minister był w błędzie i przypadkową budowę okrętów uważał za program morski, czy też poprostu było to uchylenie się od konkretnej odpowiedzi, pod pozorem tajemnicy wojskowej. Fakt jednak, że od odzyskania niepodległości w r. 1918 do jej utraty w r. 1939 — programu takiego nigdy w Polsce nie uchwalono . . . I to mimo, że Marynarka Wojenna, a także Liga Morska i Kolonialna, przedstawiała realne możliwości finansowe, podczas gdy szereg firm polskich i zagranicznych podejmował się współpracy nad stworzeniem "armaty morskiej."

Prawda — była jeszcze jedna próba . . . prywatna. Próba poruszenia sumień i umysłów, próba rzeczowego przekonania. W latach 1931-38 na łamach prasy polskiej, a także w innych publikacjach, ukazały się wywody, domagające się wykonania owych 150.000 tonn, przyznanych w Genewie, pod groźbą utracenia nie tylko gwarancji bezpieczeństwa, ale też i prestiżu państwowego Polski. Przecież "Pakt Bałtycki" nie stanął ze względu na słabość Polski na morzu.

Analizując jak rozdzielić taktycznie owe niewykorzystane 150.000 ton, autor przewidywał w ciągu 10 lat stworzenie morsko-powietrznej siły zbrojnej, złożonej z następujących czynników:

1) Flota:

3 okręty liniowe po 20.000 tonn.

2 krążowniki "uniwersalne" po 6.000 tonn, służące równocześnie za transportowce wo-
dnosamolotów.

4 duże kontrtorpedowce po 2.000 tonn.
 16 mniejszych kontrtorpedowców po 1.000 tonn.
 12 eskortowców po 600 tonn.
 21 okrętów podwodnych różnych typów (3 podw. stawiacze min po 1.000 tonn, 6 podw. krążowników po 1.200 tonn, 12 po 500 tonn).
 2 stawiacze min.
 16 poławiaczy min (traulerów).
 16 ścigaczy.
 10 okrętów szkolnych i pomocniczych.

II) Lotnictwo :

łącznie 203 samolotów różnych typów.

III) Bazy :

3 porty : Gdynia, Hel, Władysławowo, kanał przez międzymorze, silnie ufortyfikowany rejon Gdynia-Hel.

IV) Koszt :

1½ miliarda złotych bez inwestycji natury czysto lądowej (twierdza, jej załoga i uzbrojenie) — ogółem zaś coś ponad 2 miliardy. Rocznie 150 do 200 milionów złotych, z których należało odjąć miliony wydatkowane inwestycyjnie i tak na marynarkę i lądową obronę wybrzeża.

Widzimy więc, że nie były to sumy tak wielkie aby kosztem ich nie warto było zabezpieczyć się przed klęską. A jasną jest rzeczą, że nawet część tej siły pozwoliłaby już otworzyć Bałtyk, uzyskać połączenie ze sprzymierzeńcami, oraz ich pomoc, utrzymać Gdynię, i uwolnić wojsko na lądzie od straszliwych kleszczy z północy i północnego-zachodu. Oczywiście — przy odpowiednich warunkach taktycznych i dobrze przeprowadzonych operacjach.

Ciekawe, że powyższy "prywatny" program wywołał bardzo rzeczowe i poważne uznanie, zarówno wśród naszych naturalnych sprzymierzeńców, jak i wśród wrogów. Ci ostatni wzięli go nawet za . . . dobrą monetę, nie spodziewając się, aby podobna publikacja mogła mieć czysto prywatny charakter, sądząc natomiast że jest to realna próba zabezpieczenia polskiego stanu posiadania na Bałtyku, rozpoczęta pod wpływem Francji i Anglii. Natomiast w Polsce znów szereg ludzi zawołało "nie pozwalam," poczem jak w słowach poety — "uciekło na Pragę . . ." czy nawet dalej ! Autorowi projektu zarzucono utopię, militarizm, imperializm i . . . prowokowanie pokojowo usposobionych sąsiadów (!), i narażanie Polski na niewspółmierne wydatki, powodujące nędzę i niedolę (!!!).

"Armata morska jakby potrzebną nam była, jeno

szalony nie widzi" — wołano na Sejmie r. 1600. Ale Sejmy w latach 1929-39 wołały twierdzić, że "marynarka nam nieporzebna," albo że "nie mamy na nią pieniędzy . . ." To było łatwiejsze . . .

* * *

Cudów w strategii niema. "Cud Marny" był błędem von Klucka. "Cud Wisły" był lekkomyślnością czy niekompetencją Tuchaczewskiego. Mówiono w Polsce też o "cudzie Gdyni." Zamiast niego — przyszła klęska i zmarnowano wysiłek rąk i umysłów, dorobek kulturalny i gospodarczy, tyle twórczej a kosztownej pracy, dlatego tylko, że zlekceważono obronę morską. A przecież od niej trzeba było zaczynać.

U podstaw odrodzonej powtórnie Rzeczypospolitej podobne błędy zaistnieć już nie mogą, chyba że klątwa ignorancji dalej ciążyłaby nad nami; bo przecież szwedzki najazd XVII wieku, rozbiory, i rok 1939 — wszystko to miało za podstawę zaniedbanie spraw morskich w Polsce. — "Tak wielki błąd, tak wielki występki, ani potrzebuje obrony, ani wymaga rozgrzeszenia" — pisano w tej sprawie już przed 450 laty. Czyżbyśmy się niczego nie nauczyli ?

Czy znów będziemy twierdzić, że jeśli nieprzyjacieli wylądować, to go nasza jazda z powrotem do morza kopiami wżenie ? Czy znów osłabimy swe położenie strategiczne i gospodarcze przez oddanie morza w obce ręce ? Czy znów będziemy wynajdywali recepty na zastąpienie marynarki "tańszym" lotnictwem, tak jak przedtem chcieliśmy je zastąpić jazdą ? Czy znów powiemy, że jesteśmy za biedni ?! Czy znów odstraszymy przyjaciół, a zachęcimy wrogów ? Czy znów zaczniemy od końca, od kultury i obrotu handlowego, od pięknych portów, gmachów i wytwórni, oddając je na łaskę pierwszego lepszego najeźdźcy ? I czy ci co zginęli na Helu i Westerplatte, ci co walczą teraz na Morzu Śródziemnym, Atlantyku czy Oceanie Lodowatym — czynią to na darmo ?

W odrodzonej Rzeczypospolitej jedną z pierwszych potrzeb narodu, jednym z naczelných zadań rządu, będzie stworzenie, bez fałszywej wstydlivosti, siły zbrojnej na morzu, zarówno przez uzyskanie gotowego tonażu po pobitym wrogu, jak i przez zagwarantowanie rzeczowego programu morskiego na długie lata. Od tego zależy byt i dobrobyt Polski. Od tego zależy pokój i równowaga Europy. Błędy roku 1918-20 nie mogą się powtórzyć.

Oto co w roku 1943, który może będzie już rokiem zwycięstwa, uprzytomnić sobie winniśmy.

inż. Julian Ginsbert.

WROGOM MORZA — NA GWIAZDKĘ

W poważnym, opisującym całokształt polskich spraw państwowych, elaboracio, znaleźliśmy takie zdanie :

"Polska posiadała też parę statków wojennych i okrętów handlowych."

Tyle tylko o polskiej pracy dla morza i na morzu, tyle tylko o znaczeniu tego morza w życiu Polski, no, a przytem w jednym zdaniu dwa błędy.

W rozmowie z pewnym wyższym wojskowym usłyszeliśmy :

"Tyle wydaliśmy na tę polską marynarkę, a co ona zrobiła ? — Nie." Tu już bez komentarza. Przypomina się, jako żywo, ten reporter polskiego radia, co w dniu przybycia m/s. "Piłsudski" wołał w mikrofon :

"Na dziobie stoi kapitan okrętu. Na niebie latają hydroplany (!). Hydroplany to są takie samo samoloty, jak te, co państwo widzieli na challenge'u, tylko, że zamiast kół, to mają płozы (!!). Szkoda, że państwa tu niema . . . O, teraz

„Piłsudski” dał całą parą w tył, aż wielki balwan wyprysnął z pod rufy . . .”

— Możeby ten wielki balwan wyprysnął z polskiego radia, — powiedział wtedy jeden z marynarzy. I te to, może niebardzo kurtuazyjne, ale dobitne słowa, były niewątpliwie szeroko sięgającą opinią. „Cała para” na motorowcu, płoży na wodnosamolotach, które nazywają się „hydroplanami” (hydroaeroplan lata — hydroplan nigdy!), kapitan na dziobie i balwan pod rufą. Oto kryterium pojęć morskich w Rzeczypospolitej 1936.

Albo ta miła balzakowska pani, co na rok przed wojną pisała powieść „morską,” bo to było modne i poczytne. Przyszła do Kierownictwa Marynarki Wojennej i . . . prosto z mostu:

— Piszę powieść o morzu, więc chciałabym odbyć wycieczkę na statku wojсковym. Ci marynarze są przecież tacy interesujący.

Fama głosi, że oficer flagowy — trochę „z cicha pęk” — odpowiedział:

— Owszem. Może pani odbyć wycieczkę „Bajką” — 4 godziny za dwa złote. Będzie tam z pewnością wielu wojskowych. Niech Pani nie zapomni środków przeciwko morskiej chorobie! . . .

— Jakto? Czy ja będę chorować? . . .

— Pani nie, ale za to ci, co będą czytać pani powieść! . . .

Se non e vero e ben trovato. Powieść wyglądała mniej więcej tak:

— „Białopióre mewy miały się nad kominami z miłosnym zawrozczeniem. Śruby na dziobie miarowo trzęsły okrętem.

Wielki srebrny księżyc ciekawie oglądał szturmujące pokład balwany. Ryczała syrena i dzwonił gong, wzywający nas na marynarski posilek. Gdy zaś po niezliczonych porcjach whisky i rumu, wilki morskie skończyły ciekawe opowiadania o spelunkach portowych i dziewczętach mdlejących w tatuowanych ramionach, natenczas Zbigniew wyprowadził podnieconą Danutę na mostek . . . Stali tam długo, patrząc na buchające dymem i iskrami kominy motorowca, aż wreszcie i ich upoił czar morza. Zeszli do kajuty i legli w dryf na obitej ecerą kanapce . . .”

Ba — przecież usłyszeliśmy niedawno zdanie pewnego polityka, że „polska marynarka handlowa nie wytrzyma konkurencji z innymi państwami.” — Oto więc nowoczesne wydanie Klonowicza — „może Polak nie wiezieć co morze, gdy pilnie orze.”

Ale Klonowicz zmarł przed wiekami i szkody już nikomu nie przyniesie, a taki polski „wróg morza” niestety żyje oraz wygłasza swe poglądy, — i rzeczywiście . . . „nie wytrzymuje konkurencji” . . .

A no trudno. Mimo to jakoś polska marynarka wojenna i handlowa . . . *fluctuat nec mergitur*, — na złość ludziom o ciastkach, przestarzałym poglądom.

Nie wątpimy w zdrowy rozsądek narodu polskiego, a wyczyny „wrogów morza” zajmą kiedyś miejsce w muzeum morskim, jako „curiosa,” budzące śmiech przyszłych pokoleń odrodzonej Rzeczypospolitej.

Kapitan Nemo.

DALSZA EMANCYPACJA MARYNARKI WOJENNEJ?

Na marginesie utworzenia Ministerstwa Obrony Narodowej

W drugiej połowie tego roku przemianowano Ministerstwo Przemysłu i Handlu, na Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi. Gdy na ten temat pojawił się artykuł w „Polsce na Morzach,” posypały się słowa krytyki, że to nie wypada, aby w czasie wojny zajmować się takimi zmianami, że to praktycznego znaczenia niema, że . . . można było Ministerstwo przeorganizować, ale nie należało zmieniać tytułu. I takich „że” było wiele. Wszystkie to jednak były argumenty emocjonalne, lecz nikt na rzeczowe się nie zdobył.

A dlaczego?

Prostu dlatego, że tego wszystkiego co dotyczy spraw morza, Polacy przeważnie rzeczowo krytykować nie potrafili.

Obecnie, stała się aktualna nowa zmiana. Gdy powstaje Ministerstwo Obrony Narodowej i gdy znów krytycy zaczynają szeptać, na przekór im podejmuje się bronić tej inicjatywy, a to z dwóch powodów: że projektowana zmiana dostosowuje strukturę Ministerstwa do obecnych potrzeb wojny, że dotyczy naszej Marynarki Wojennej.

Pod pojęciem obrony narodowej, rozumiemy udział całego narodu w walce. Walczy pilot, marynarz i żołnierz, ale walczy także dzisiejszy londyński warden, strażak, robotnik w fabrykach pracujących dla potrzeb wojska. Słowem za walczącego należy uznać każdego kto wchodzi w skład maszyny wojennej.

W szeregach walczącego narodu pada na posterunku telefonistka, maszynista parowozu, siostra w szpitalu, ginie chłop orzący nieraz pod bombami, narażony jest każdy, którego obrona narodu powołuje do spełnienia obowiązku na rzecz ojczyzny.

Otóż tworząc Ministerstwo Obrony Narodowej spełniamy tylko zadanie narzucone nam logiką nowoczesnej wojny.

Podstawowe elementy tego Ministerstwa to przede wszystkim Wojsko, Marynarka i Lotnictwo, oraz Cywilna Armia Pomocnicza, wraz z przemysłem Wojennym.

Kwestja pokrycia tego, tą czy inną nazwą, jest już drugorzędna, niemniej skoro się przeorganizowujemy, dlaczego przy okazji nie załatwić i tej sprawy?

Jeżeli chodzi o Marynarkę Wojenną należy przypuszczać, że tak samo jak Lotnictwo, stanowiąc samodzielny trzon tego Ministerstwa zwiększy swoje kompetencje. Jest to tembardziej uzasadnione, gdyż bodaj po za Rosją marynarka wojenna nigdzie nie stanowiła skrzydła armii. Nigdy nie były linearnym przedłużeniem frontu na lądzie. A jedyne tego rodzaju odchylenie miało miejsce w obronie Petersburga, gdzie marynarka podporządkowana gen. Ruskiejemu (6 Armia) — poniosła klęskę.

Stowem w działaniach wojennych marynarka występować winna jako jeden z trzech elementów ofensywnej

sily zbrojnej każdego państwa, na którą to składa się lotnictwo, marynarka i armia lądowa.

Druga Rzeczpospolita po rok 1939 przy całym swoim pozytywnym stosunku do zagadnień morskich nie zdobyła się na roztrzygnięcie omawianego tutaj zagadnienia. Marynarka Wojenna wyodrębniona w „Kierownictwo” tkwiła nadal w resortach nie związanych ściśle z morzem, co nareszcie, jak wyczuwa się z krążących wiadomości — zmieni się na lepsze.

Łądowi stratedzy po uprzedniej wojnie starali się przeprowadzić tezę że Niemcy popełnili błąd budując marynarkę, gdyż za tę cenę wyposażając kilka korpusów zdobyliby Paryż, przesądzając wynik ówczesnej wojny. Dziś na tę tezę mamy już odpowiedź. A pomyślny coby było z Anglią gdyby Hitler rozporządzał większą flotą.

Obserwując zaś naszych gospodarzy, ostatnie posunięcia afrykańskie, przeżywszy sami bohaterstwo Westerplatte, Oksywie, Helu, przeżywając sławę naszych morskich zagończyków, już dziś silniejszych niż przed wojną i pamiętając że Polska bez Bałtyku nie będzie istnieć, musimy posiadać odpowiednią flotę — i tylko należy się cieszyć że w ślad za Marynarką Handlową, poprawi się narazie, chociaż strukturalna strona Marynarki Wojennej.

Oby tylko góra, nie urodziła myszy.

J. Gr . . . i.

Rosja — Madagaskar — Afryka

Wracalem niedawno ze Szkocji do Londynu. W wagonie prócz mnie znajdowało się dwóch oficerów Brytyjskiej Marynarki Handlowej. Jak często w takim wypadku, poznaliśmy się wzajemnie i ucieliśmy rozmowę na tematy . . . morskie.

Moi towarzysze uznali za właściwe, że należałoby także coś powiedzieć o Polskiej Marynarce Handlowej . . .

— Ciekawe, że tak mała polska flota handlowa jest jednak wszędzie w obecnej wojnie — rzucił jeden z nich — w Norwegji, we Francji, w Grecji, w Syrii i w Libii, w Indiach, w Australii, na Madagaskarze, teraz w północnej Afryce, a poza tem niemal w każdym konwoju są polskie statki, czy to w konwoju "Jervis Bay'a," czy też w konwoju do północnej Rosji.

— Tak, tak — dodał pod moim adresem mój drugi towarzysz — sam, gdziekolwiek idę, spotykam wasze statki. Aż mi się wierzyć nie chce,

że wasza flota handlowa ma zaledwie milion ton . . .

Rozumiem, że wobec 18 milionów ton, które Brytyjska Flota Handlowa posiadała w dniu 1 września 1939 r., flota o pojemności miliona ton nie jest duża. Tym niemniej tak niespodziane powiększenie tonażu naszej Marynarki Handlowej zaskoczyło mnie.

— Chciałbym doczekać się rozbudowy Polskiej Marynarki Handlowej do miliona ton — wtrąciłem się do rozmowy — bo mniej więcej tyle po wojnie będziemy potrzebować, jeśli Polska, Czechosłowacja i inne kraje środkowo-wschodniej Europy mają ustabilizować swą pozycję gospodarczą w świecie, przede wszystkim zaś, jeśli mają się całkowicie uniezależnić od Niemiec, które również przy pomocy swojej żeglugi morskiej wpływały na nasze życie gospodarcze, a nawet i życie polityczne.

— Niestety — dodałem — Polska

Marynarka Handlowa nie ma miliona ton. Jest znacznie, znacznie mniejsza . . .

Tu zdradziłem swym towarzyszom, jaki jest obecnie tonaż naszej floty handlowej, wyjaśniając przytem, że choć przed wojną posiadaliśmy plan na budowę floty o 650.000 tonn, to wybuch wojny pozwolił nam zrealizować zaledwie piątą część tego projektu.

— Jeśli tak jest — podjął znów pierwszy z oficerów — to jeszcze bardziej zastanawia fakt, że wasze statki są niemal wszędzie. W ostatnich miesiącach na przykład: płynąłem w konwoju do północnej Rosji — a z nami płynął polski statek, potem byłem w wyprawie na Madagaskar — i tam znów znalazłem polski statek, teraz wracam z północnej Afryki, gdzie widziałem nawet kilka waszych statków. Nie więc dziwnego, że niejeden się pomyli i szacuje was na milion ton . . .

W dalszym ciągu rozmowy już tylko ja mówiłem. Towarzysze zmusili mnie do opowiedzenia paru szczegółów o Polskiej Marynarce Handlowej. Rekapituluje je poniżej pokrótce . . .

* * *

Niedawno jeden z polskich statków handlowych wrócił z północnej Rosji. Jego powrót był niespodzianką dla wszystkich, mówiono bowiem już o nim, że go należy uważać za straconego, że uszkodzenia, które poniósł w czasie licznych niemieckich ataków lotniczych, nie pozwolą mu już powrócić do



*Typical appearance
of the deck of a
Polish ship bound
for Northern
Russia.*



Wielkiej Brytanii. Tymczasem wrócił i to w tryumfie . . .

Owa podróż polskiego statku do północnej Rosji była jego "dziewiczą podróżą." Kilka tylko dni bowiem przed jej rozpoczęciem został przez Polaków przejęty ze stoczni brytyjskiej, która go wybudowała.

Duch załogi nowego statku był doskonały. Cieszyła się przytem, że poszła na trasę, gdzie spotkanie z Niemcami jest "murowane," bo o innych trasach tego tak powiedzieć nie można.

Jednak długo jakoś Szwaby się nie zjawiały. Eskortą konwoju wprawdzie raz poraz sygnalizowała to samoloty niemieckie, to niemieckie okręty podwodne, ale do spotkania nie dochodziło.

Wreszcie bombowce niemieckie przyleciały i to akurat wtedy, gdy statek polski płynął już niedaleko wybrzeży rosyjskich zupełnie sam, dwa dni przedtem bowiem z powodu bardzo silnej śnieżyey, połączonej z gęstą mgłą, stracił kontakt z resztą konwoju.

Bombowce niemieckie, w liczbie czterech, z miejsca zaatakowały. Pokolei zaczęły nurkować. Obrona przeciwnicza statku powitała je silnym ogniem ze wszystkich karabinów maszynowych . . .

Pierwszy atak odparto. Bomby spadały przyzwocie daleko od statku.

W drugim ataku jednak jedna z bomb trafiła w statek. Nastąpił silny wstrząs, a potem . . . spokój. Statek płynął dalej.

Okazało się, że wybuch bomby nie był groźny i choć wyrządził pewne szkody, to jednak nie naruszył cennego ładunku wojennego statku, ani też nie zahamował prac maszyn.

Za to napastnikowi, który bombę rzucił, gorzej się powiodło. Po zrzuceniu ładunku, lewy jego silnik nagle zadymił, potem stanął w płomieniach, a w kilkadziesiąt minut później, ku radości polskiej załogi i na oczach sowieckiego kontrtorpedowca, który od dziobu, w odległości kilku mil, szedł na spotkanie Polaków — maszyna niemiecka runęła do morza.

Atak jednak nie był jeszcze skończony. Pozostałe bombowce znów zaczęły nurkować . . .

Polakom w tym dniu szczęście sprzyjało. Dalsze bomby nie tylko spadały nieszkodliwie do wody, ale nadto od celnych strzałów marynarzy polskich jeszcze jedna maszyna niemiecka stanęła w płomieniach. Czy spadła — tego nie wiadomo. Znikła za horyzontem, z silnie dymiącym lewym silnikiem.

The Captain (centre) of one of the Polish merchant ships discussing details of the raid with officers of the British Navy and the American Army on the deck of his ship.



A równocześnie Niemcy zrezygnowali z dalszego ataku.

Gdy przybyto do portu przeznaczenia, załoga sowieckiego kontrtorpedowca gratulowała pewne strącenie jednego bombowca, a prawdopodobnie drugiego.

Później dla statku nastąpił mniej szczęśliwy okres. Znajdował się pod nieustającym niemal bombardowaniem z powietrza, odnosząc przytem takie uszkodzenia, iż niektórzy wydali wówczas wyrok, że statek nie będzie już mógł powrócić do Wielkiej Brytanii.

Załoga statku polskiego była jednak innego zdania. Wpiero pomogła wylądować tak cennie dla Rosji samoloty, czołgi, działa, amunicję itp. ładunek, potem zabrała się, wspólnie z robotnikami stoczni rosyjskiej, do prowizorycznej naprawy statku, która pozwoliła im powrócić do Wielkiej Brytanii, by kontynuować pracę i walkę.

Kapitan statku twierdzi, że do Wielkiej Brytanii powrócił nie tylko dzięki dobremu zachowaniu się załogi, ale również dlatego, iż z Rosji wypłynął 13-go dnia miesiąca, a statkowi jego w konwoju dano numer 13.

Prawdopodobnie także "feralna 13" miała tu swój wpływ.

* * *

Inny znów statek polski wziął udział w słynnej wyprawie na Madagaskar. Załoga tego statku, była z tego specjalnie zadowolona, dla Madagaskaru bowiem Polacy mają szczególny sentyment. Przecież Polak, hrabia Maurycy Beniowski, był pierwszym białym królem Madagaskaru, a różne pamiątki, między innymi główne ulice imienia Beniows-

kiego w Antsirananie i w Antananarivie, świadczą, iż pamięć o nim na Madagaskarze jeszcze nie zagaśniała.

Statek polski, współdziałający w zdobywaniu Madagaskaru, przypominał tubylcom na wyspie, że ich pierwszy król pochodził z "kraju dalekiej północy."

Rola tego statku w wyprawie na wyspę była poważna. Był w składzie pierwszej linii atakującej, a z jego pokładu właśnie zeszli "commandosi," którzy następnie w ciągu kilku godzin zdobyli całą Courrier Bay, opanowawszy przez zaskoczenie wybrzeża i jego silne fortyfikacje niemal bez walki.

Potem statkowi polskiemu przypadł zaszczyt, że jako pierwszy z pośród jednostek handlowych Sojuszników przybił do wybrzeża Antsiranany, głównego portu Madagaskaru w zatoce Diego Suarez.

* * *

W największym z przedsięwzięć morskich Sprzymierzonych, w ataku na Algier i Marokko, również nie zabrakło statków Polskiej Marynarki Handlowej. A jeżeli weźmiemy pod uwagę, iż w ekspedycji afrykańskiej byliśmy reprezentowani przez 25% całego obecnego tonażu Marynarki Handlowej — to wówczas wkład nasz do wyprawy na północną Afrykę można śmiało uważać za bardzo poważny.

Dodatkowo wogóle wypadło dla Polskiej Marynarki Handlowej ogólne zsumowanie jej działalności w roku 1942. Udział w konwojach do północnej Rosji, w wyprawie na Madagaskar i w obecnej ofensywie afrykańskiej jest chyba wystarczającym tego dowodem.

Wiesław Waliński.

Russia—Madagascar—Africa

Not long ago I was returning from Scotland to London. In my compartment, besides myself, there were two officers of the British Merchant Navy. As often happens in such cases, we soon made acquaintance and began a talk on maritime themes.

My companions considered it appropriate to say something about the Polish Merchant Navy, too.

"It's strange; the Polish Merchant Navy is so small and yet you come across it everywhere in this war," put in one of them, "in Norway, France, Greece, Syria and Lybia, in India, Australia, Madagascar, and now in North Africa, and besides all those there are Polish ships in practically every convoy, whether it's in the 'Jervis Bay' convoy or in those to Northern Russia."

"Yes, yes," said my second companion, addressing himself to me, "wherever I go I meet your ships, until I can scarcely believe that your Merchant Navy has hardly a million tons."

I can understand that in comparison with the 18 million tons which the British Merchant Navy possessed on 1st September, 1939, a million-ton fleet is not a large one. Nevertheless, such an unexpected increase in the tonnage of our Merchant Navy was a surprise to me.

"I should like to see the Polish Merchant Navy brought up to a million tons," I interjected, "for we

shall need about that amount after the war if Poland, Czechoslovakia and the other countries of Central-Eastern Europe are to stabilise their economic position in the world and, above all, if they are to make themselves completely independent of Germany, who also, with the help of her Merchant Navy, influenced our economic life and even our political life. Unfortunately," I added, "the Polish Merchant Navy hasn't got a million tons. It is much, much smaller. . . ."

Here I disclosed to my companions the present tonnage of our Merchant Navy, explaining that although before the war we had had a plan for building a fleet of 650,000 tons, the outbreak of war had only permitted us to realise a bare fifth part of that project.

"If that's the case," the first of the officers took up the conversation again, "it is still more of a surprise to me that your ships are practically everywhere. In the last few months, for example, I was sailing in convoy to Northern Russia and there was a Polish ship with us; afterwards I was in the attack on Madagascar—and there, again, I found a Polish ship; now I am just back from North Africa where I saw even more of your ships. It's no wonder, then, that many a man makes the mistake of reckoning you at a million tons."

For the rest of the journey it was only I who spoke. My com-

panions forced me to give them some details about the Polish Merchant Navy of which a short summary is given below. . . .

* * *

Not long ago one of the Polish Merchant ships returned from Northern Russia. Her return was a surprise to everybody, for it had already been said that she was to be considered lost and that the damage she had sustained during the numerous German air attacks would make it impossible for her to return to Great Britain. In the meantime, she returned—and in triumph!

That trip made to Northern Russia by this Polish ship was her maiden voyage. Only a few days before she had sailed she had been taken over by Poles from the British shipyard where she had been built.

The spirit of the new ship's crew was splendid. They were delighted, too, that they were going on a route where they were bound to come across the Germans, which could not be said of other routes.

However, for a long time the Huns did not show themselves. The convoy's escort had signalled time after time, it is true, that there were German planes or German submarines about, but it never came to a fight.

At last German bombers appeared, and that just at a time when the Polish ship was not very far from the Russian coast, quite alone, for two days before, on account of a very heavy snowstorm and thick fog, she had lost contact with the rest of the convoy.

The German bombers, numbering four, attacked at once and began to dive in turn. The ship's A.A. defences greeted them with strong fire from all her machine-guns.

The first attack was driven off. The bombs fell a good way from the ship. However, in the second attack one of the bombs got her. There was a severe shock and then . . . quiet. The ship sailed on.

It turned out that the bomb explosion had not been serious and, although it had caused some damage, had not touched the ship's valuable war cargo nor affected the work of the engines.

With the aggressor, who had dropped the bombs, things had gone worse. After he had dropped his load his left engine suddenly began

Natives unloading cargo from one of the Polish merchant ships in West Africa.



to smoke and then burst into flames, and some twenty seconds later, to the joy of the Polish crew and in view of a Soviet destroyer which was coming up ahead, some miles distant, to meet the Poles, the German 'plane crashed into the sea.

However, the attack was not over yet. The remaining bombers began to dive again.

That day the Poles' luck was in. The rest of the bombs fell harmlessly into the water, but on top of that one more German 'plane was set on fire by the Polish seamen's well-aimed fire. Whether it crashed is not known. It disappeared over the horizon with thick smoke coming from the left engine.

After that the Germans made no further attacks.

When the appointed port was reached, the crew of the Soviet destroyer congratulated the Poles on bringing down one German 'plane for certain and a probable second.

Later there came a less fortunate time for the ship. She was subjected to almost ceaseless bombardment from the air, sustaining such damage that several were of the opinion that she would not be able to return to Great Britain.

However, the crew of the Polish ship were of a different opinion. First, they assisted in unloading the 'planes, tanks, artillery, ammunition, etc., so valuable for Russia, and then set to work, together with Russian shipyard workers, to make temporary repairs to the ship which did enable her to return to Great Britain and continue her work and her fight.

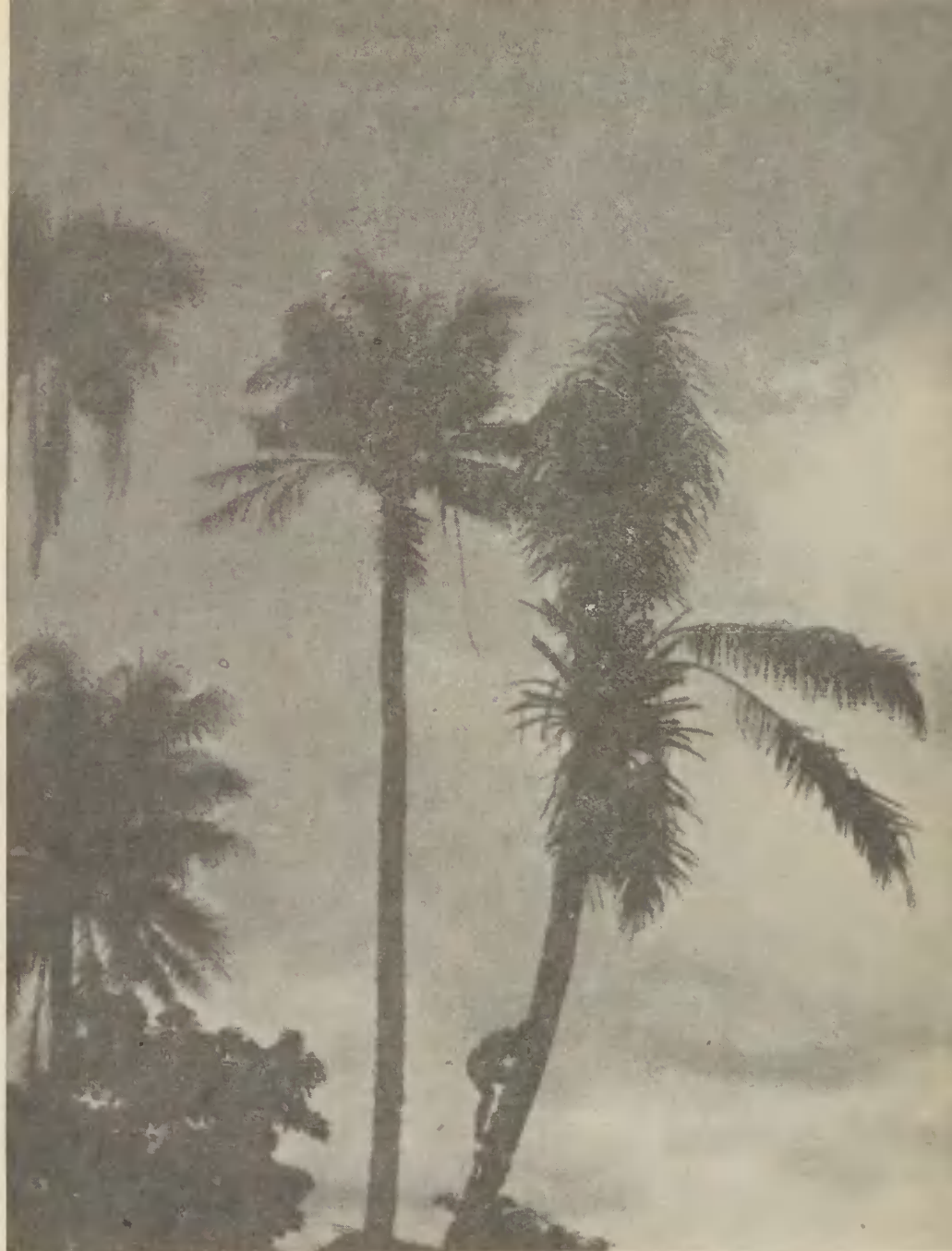
The ship's Captain declares that he returned to Great Britain, thanks not only to the crew's splendid bearing, but also because they sailed from Russia on the 13th day of the month and his ship was given the number 13 in the convoy.

Probably the "fatal 13" had its effect here, too.

* * *

Another Polish ship took part in the famous raid on Madagascar. The crew of that ship were particularly pleased about that because Poles have a special sentiment for Madagascar. It was a Pole, Count Maurycy Beniowski, who was the first white king of Madagascar, and various reminders, among them the main streets in Antsirana and Antananarivo, bearing Beniowski's name, are a proof that his memory has not yet perished in Madagascar.

The Polish ship which co-operated in the taking of Madagascar re-



Many of our seamen are already accustomed to these exotic conditions.

minded the natives of the island that their first king had come from "a country in the far north."

The part played by that ship in the raid on the island was an important one. She was in the first line of attack and it was from her decks that the Commandos landed who later, in the course of a few hours, took the whole of Courrier Bay having, by surprise, gained control of the coast and its strong fortifications almost without a fight.

Afterwards the Polish ship had the honour to be the first among the Allied merchant ships to enter Antsirana, the chief port of Madagascar on Diego Suarez Bay.

* * *

In the greatest of the Allies' naval

undertakings, the attack on Algiers and Morocco, there was no lack of ships of the Polish Merchant Navy either. And if we take into consideration the fact that in the African expeditions we were represented by 25% of the whole present tonnage of the Polish Merchant Navy, then our participation in the raid on North Africa might even be considered very large.

Indeed, a total summing up of the activities of the Polish Merchant Navy in the year 1942 falls much to its credit. Its participation in the convoys to Northern Russia, in the raid on Madagascar and in the present African offensive is surely sufficient proof of this.

Wiesław Waligórski.

BEZPIECZEŃSTWO ŻYCIA LUDZKIEGO NA MORZU

Uregulowanie kwestji zanurzenia statków.

Początek usiłowań poprawy bezpieczeństwa żeglugi morskiej przypada na ostatnie lata 18-go wieku, kiedy to w słynnym "Lloyd's Coffee House" został zapoczątkowany "Rejestr Okrętów," zawierający różne dane, dotyczące okrętów, a pomocne przy ich ubezpieczeniu; rejestr ten został nazwany "Zieloną Księgą." W parę lat później powstał drugi rejestr, nazwany w odróżnieniu od poprzedniego Rejestrem Armatorów, albo "Czerwoną Księgą."

Czerwona Księga zyskała większą popularność, gdyż była skrupulatniej prowadzona i zawierała więcej szczegółowe dane, to też w roku 1801 posiadała w swym rejestrze 9.540 statków, około 400 więcej niż "Zielona Księga."

W pierwszej połowie 19-go wieku, w którym to okresie przypadają pierwsze początki budowania okrętów z żelaza i pierwsze próby zastosowania maszyn parowych do napędu, opinia czynników zainteresowanych żeglugą wpłynęła na fuzję obu Rejestrów i w roku 1834 powstaje Lloyd's Register of Shipping, jako instytucja reprezentująca kupców, armatorów i towarzystwa ubezpieczeniowe. W tym czasie zostali również wyznaczeni inspektorzy dla klasyfikacji statków.

W ciągu 10 następnych lat instytucja ta posiadała już dane, dotyczące 12.000 statków. Chociaż większość przedsiębiorstw żeglugowych poddała się kontroli Lloyd'u, to jednak nie sumienni, żądni większych zysków armatorzy, wciąż przeładowywali statki, narażając na utratę życia tysiące marynarzy i pasażerów.

Armator James Hall w roku 1860 zapoczątkował publiczną akcję piętnującą właścicieli okrętów, którzy bez skrupułów szafowali życiem ludzkim. Podał on do publicznej wiadomości, że w roku 1867 zatono 2.000 statków, co stanowiło około 6 dniennic.

Poparł go energicznie poseł do Parlamentu, Samuel Plimsoll, który z prawdziwym fanatyzmem, tak na terenie Parlamentu, jak i ze wszystkich możliwych trybun zainteresował sprawą opinię publiczną i kiedy w roku 1875 Naczelny Inspektor Lloyds Register Benjamin Martell zaprojektował tabele "Wolnej Burty", które regulowały zapas pływerności

dla różnych typów statków, Parlament był zmuszony uchwalić obowiązki znakowania zanurzenia (znak ten został później przewany "Marką Plimsolla"), udzielając zezwolenia na określanie "Wolnej Burty" samym armatorom, jednak za aprobatą załogi przy podpisywaniu musterroli.

W roku 1890 Board of Trade powołał "Komisję Wolnej Burty," która w ciągu dwóch lat opracowała nowe tabele, nie wiele zresztą różniące się od poprzednich, wydanych przez Lloyds' Register, oraz zapadła nowa uchwała Parlamentu, upoważniająca określanie Wolnej Burty trzem instytucjom: "Lloyd's Register," "British Corporation" oraz "Bureau Veritas."

Z tą chwilą bezpieczeństwo na morzach zaczęło wykazywać znaczny wzrost, wszystkie państwa morskie z wolną adoptują zasady "Wolnej Burty" i wreszcie w roku 1921 Wielka Brytania zwołuje międzynarodową konferencję, która wspólnie ustala przepisy bezpieczeństwa dla statków pasażerskich oraz określa dopuszczalne zanurzenia statków towarowych, biorąc pod uwagę także głębsze zanurzenia statków, przewożących drzewo na pokładzie, oraz oleje w zbiornikach.

Rezultatem wspólnych wysiłków było podpisanie międzynarodowych konwencji w Londynie — bezpieczeństwa życia w roku 1929, oraz Wolnej Burty dla statków towarowych w roku 1930.

Bezpieczeństwo na morzu osiągnęło swoje maximum dzięki wspólnym wysiłkom tak budowniczych okrętów, jak armatorów i Towarzystw Ubezpieczeniowych.

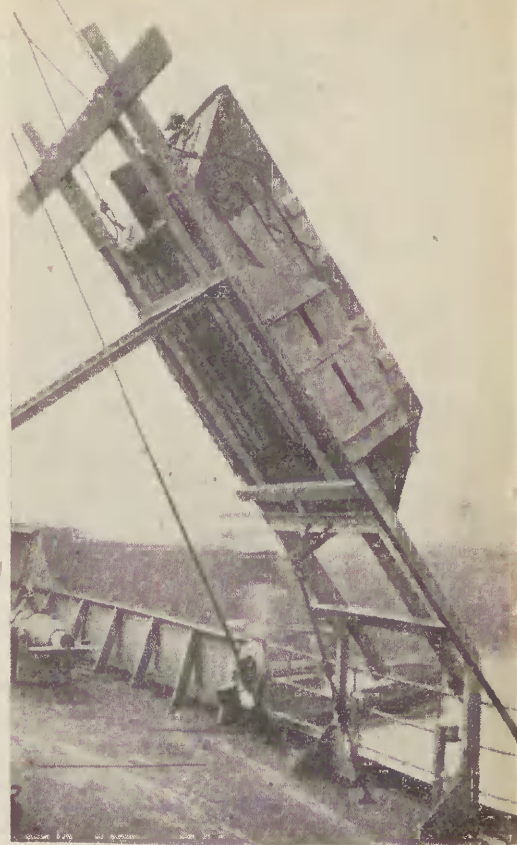
Powiedzenie w okresie na krótko przed wojną, że podróż przez Ocean jest mniej niebezpiecznym przedsięwzięciem, niż przejście przez ulicę wielkiego miasta, stało się w zupełności usprawiedliwione.

Zasada Wolnej Burty wraz z marką zanurzenia Plimsolla, była iskrą królewskim darem "Królowej Mórz" — Wielkiej Brytanii, dla całej rzeszy "Ludzi Morza."

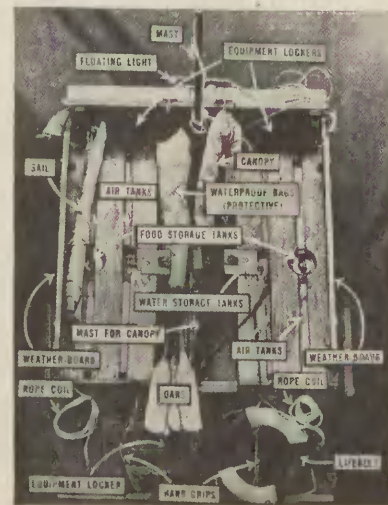
Bezpieczeństwo życia w okresie wojennym.

Wybuch wojny w roku 1939 spowodował konieczność zrewidowania przepisów bezpieczeństwa, na podstawie zdobytego doświadczenia w poprzedniej wojnie, oraz stopniowego ich uzupełnienia.

W tym celu przy Ministry of War Transport powstał specjalny wydział,



do którego powołano najwybitniejszych fachowców morskich, którzy skrupulatnie badają każdy wypadek zatopienia statku, uratowanych członków załogi, notują ich sugestie, w jaki sposób możnaby w danym wypadku zmniejszyć ilość ofiar, rozpatrują projekty nadsyłane przez każdego, który ma coś do powiedzenia w tej sprawie, wreszcie opracowują nowe przepisy, obowiązujące armatorów brytyjskich. Przepisy te zostają następnie zaakceptowane przez rządy państw sprzymierzonych, znajdujących się na terenie Wielkiej Brytanii i nabierają mocy obowiązującej także dla statków tych państw.



¹⁾ Wysokość mierzona od pokładu w połowie długości statku do znaku zanurzenia.

Dwa zasadnicze problemy są brane pod uwagę przy uwzględnianiu bezpieczeństwa załóg okrętowych podczas wojny: pierwszy-obrona przed storpedowaniem, nalotem, lub minami, drugi — możliwości najefektywniejszego ratowania załóg, gdy statek został zatopiony.

Ze względów zrozumiałych, pierwszy problem nie może być na łamach pisma poruszany, postaram się przeto przedstawić zasadnicze uzupełnienie środków ratunkowych, zastosowanych w ciągu pierwszych trzech lat wojny.

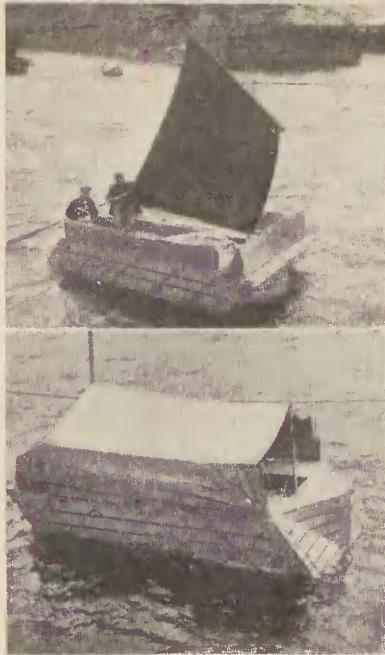
W listopadzie roku 1939, wobec użycia przez Niemców nowych torped i min o sile wybuchowej, nie spotykanej w zeszłej wojnie, które powodowały zatapianie statków częstokroć w parę minut, co wykluczało spuszczenie łodzi ratunkowych, Ministry of War Transport zaleciło oprócz łodzi używanie tratw ratunkowych, początkowo sporządzanych środkami statkowymi, przy pomocy serji pustych beczek od olejów, połączonych zbitą kratą z desek.

Z czasem tratwy zostały ulepszone coraz bardziej i w końcu została zatwierdzona jako wzór zasadniczej tratwa, zaprojektowana przez p. R. S. Chiphase C.B.E., która wraz z swym całkowitym inwentarzem stała się sprzętem obowiązującym dla wszystkich statków dalekomorskich.

Tratwa "Chiphase," jak widać na rysunku, jest wyposażona we wszystko co nie tylko może być potrzebne do utrzymania się rozbitków na wodzie w przeciągu paru tygodni, ale także posiada zdolności poruszania się przy pomocy żagla i wiosel. Przytem nie wymaga ona żadnej obsługi przy spuszczeniu na wodę i w razie nagłego zatopienia statku pozostaje na powierzchni morza.

Tratwa w swym inwentarzu posiada przymocowaną do niej samoczynną elektryczną lampę, która po spłynięciu tratwy automatycznie się zapala i służy jako bojka świetlna ułatwiając rozbitkom odnalezienie jej w nocy.

Tak szalupy, jak i tratwy, posiadają zwiększone normy wody słodkiej i prowiantu w stosunku do przedwojennych i oprócz przepisanych konwencjami międzynarodowymi biskwitów i mleka skondensowanego, zaopatrzone są w "pemmican" (ekstrakt mięsny), czekoladę oraz mleko w tabletkach. Celem zwiększenia komfortu rozbitków, przebywających w szalupach nieraz całymi tygodniami, podczas sztormowej pogody północnego Atlantyku, lub tropikalnego słońca na morzach południowych, wszystkie szalupy oraz tratwy zostały zaopatrzone w bre-



zentowe osłony oraz w wodoszczelne budy. Inwentarz został uzupełniony środkami pierwszej pomocy, oraz galonem oleju zwierzęcego, lub roślinnego do masażu, który okazał się niezbędny przeciw odmrożeniu i drętwieniu nóg.

Komplet map, pokrywający cały glob, oraz przybory do koniecznych reperacji szalup przy obstrzeliwaniu z karabinów maszynowych okazały się także niezbędnym inwentarzem każdej szalupy.



Doświadczenie wykazało, że po jedyną szalupa, czy też tratwa, zgubiona pomiędzy falami oceanów, jest przedmiotem niezmiernie trudnym do zauważenia z samolotu, lub z przepływającego w pobliżu statku i niejednokrotnie rozbitkowie widzieli statek, lub krążący samolot, który jednak oddalił się, nie zauważając szalupy.

Aby temu zapobiec eksperci zbadali widoczność różnych kolorów na tle morza i stwierdzili, że kolor pomarańczowy jest widzialny najwyraźniej, tak z morza, jak i z powietrza. Zalecono wobec tego, aby wszystkie budy ochronne oraz żagle były robione z płótna o kolorze pomarańczowym, oraz, aby każda szalupa i tratwa były zaopatrzone we flagę w tymże kolorze o wymiarach 4' 6" x 8', oraz cztery sygnały dymne, wydzielające dym w kolorze pomarańczowym.

Nie mniej ważnym udoskonaleniem z punktu widzenia ratowania rozbitków, którzy częstokroć w kilkunastu minutach przebywania w lodowatej wodzie umierali na udar serca, było dążenie Ministry of War Transport, aby jedną szalupę na każdym dalekomorskim statku zaopatrzyć w motor celem szybszego wylawiania rozbitków z wody. Oczywiście parę lat upłynęło nim projekt ten został wprowadzony w życie.

Obecnie już każdy statek posiada szalupę z wmontowanym motorem jednej z dwóch firm, których motory zostały aprobowane i zalecone przez Ministry of War Transport.

W roku 1940 zaprojektowano przenośny radioaparat nadawczo-odbiorczy, który, w myśl najnowszych przepisów, powinien się znajdować na każdym statku dalekomorskim i w razie zatonięcia przeniesiony do jednej z szalup ratunkowych. Waga aparatu, który jest typu walizkowego, wynosi 50 lbs. Był on słyszany z odległości 200 mil morskich (370 kilometrów).

Często się zdarza, że szalupa ratunkowa przy spuszczeniu w warunkach nienormalnych, lub po zatonięciu okrętu, pozostaje na powierzchni przewrócona do góry dnem. Doświadczenie wykazało, że wyczerpany rozbitek nie może się wdrapać na powierzchnię w ten sposób pływającej szalupy. Aby mu to ułatwić załogi statków są obowiązane wszystkie szalupy ratunkowe osznurować. Jeden ze sposobów zalecany przez Ministry of War Transport wskazany jest na rysunku.

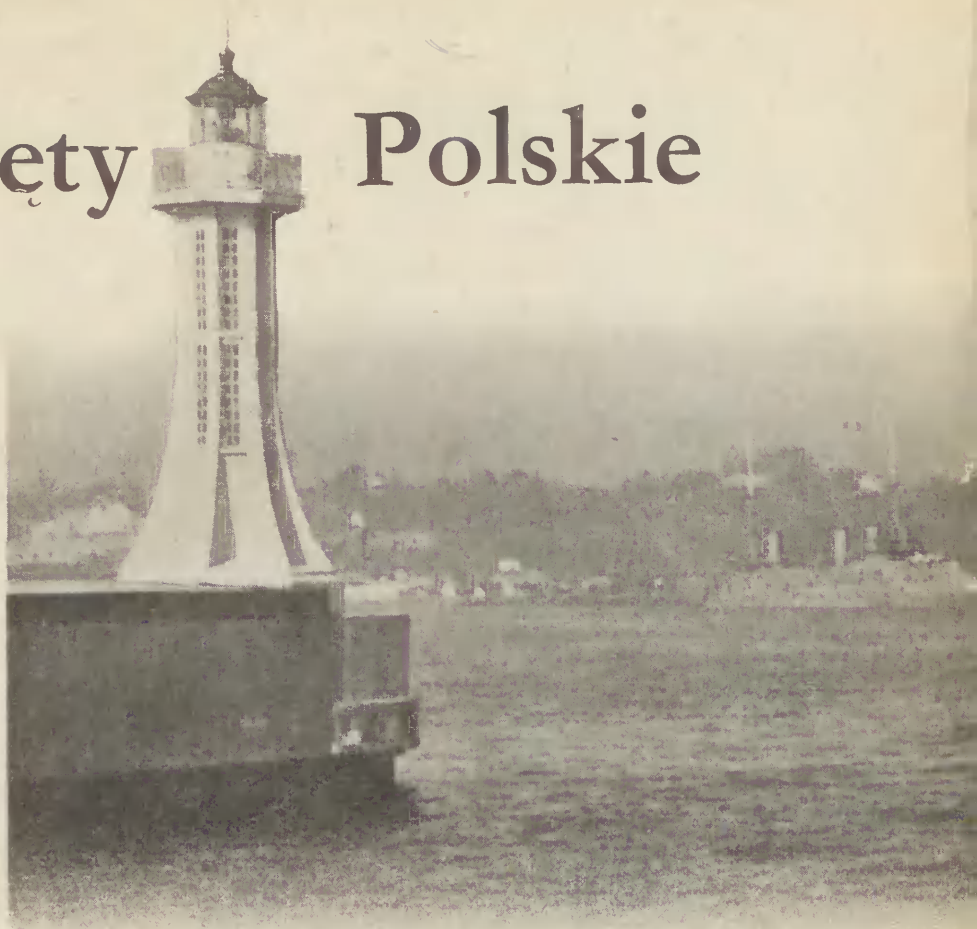
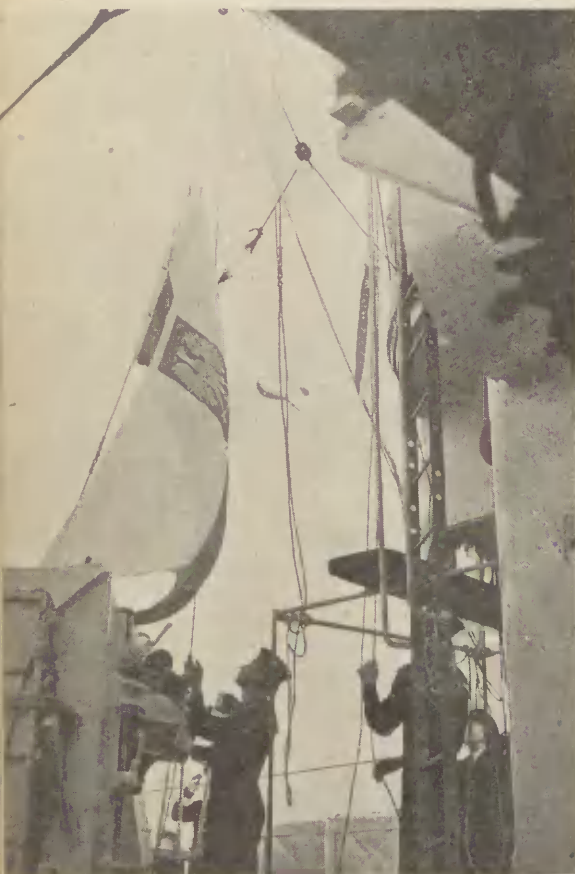
W trosce o życie marynarzy Ministry of War Transport oprócz pasów ratunkowych, które nie są wygodne i utrudniają wykonywanie w nich pracy, wprowadziło jako obowiązujące dla wszystkich członków załóg kamizelki ratunkowe, wypełnione kapokiem i zaleciło noszenie ich stale w razie niebezpieczeństwa. Kamizelki te nie utrudniają wykonywania

D.C. str. 26.



Nowe Okrety Polskie

Do swego macierzystego portu, na Oksywiu w Gdyni — Polska Marynarka Wojenna powróci silniejsza niż kiedykolwiek.



Polska marynarka wojenna powiększyła się ostatnio o dwa okręty: Kontr-torpedowiec "Orkan" i okręt podwodny "Dzik."

"Dzik," młodszy brat znanego już dobrze "Sokoła," spuszczonej został na wodę w jednej ze stoczní brytyjskich. Matką chrzestną okrętu była nie dama z wysokich sfer

towarzyskich, ale Mrs. Achton — żona najstarszego robotnika stoczní. Przemówień nie było wiele, ale zato treść ich była dobitna:

"Oddaję nasz najnowocześniejszy okręt podwodny w wypróbowane i dzielne ręce Polskiej Marynarki Wojennej" — mówił dyrektor stoczní. — Że nie jest to jedynie komple-



New Polish Ships



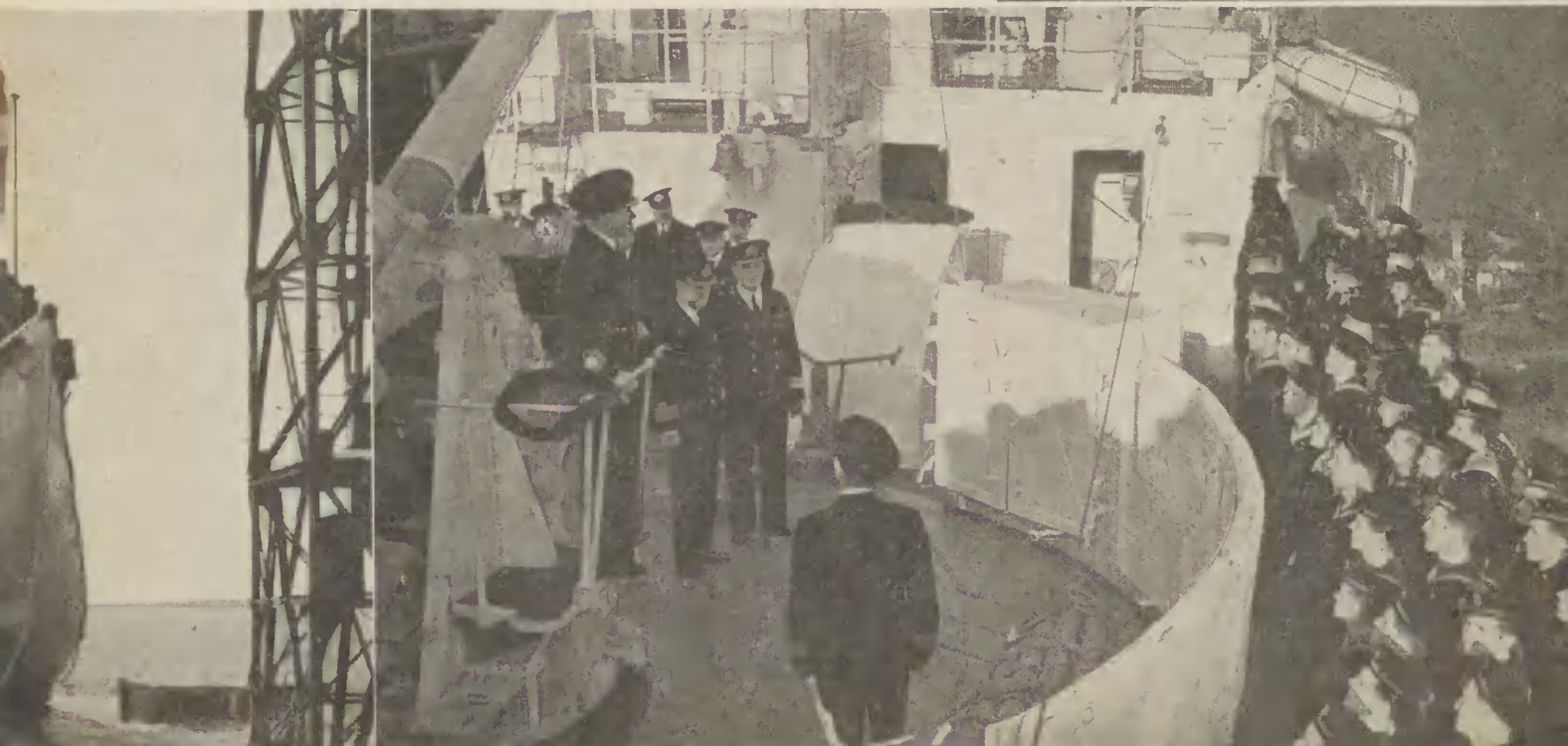
The Polish Navy will return to its home port Oksywie at Gdynia stronger than ever before.

The Polish Navy was enlarged recently by two new ships, the destroyer "Orkan" and the submarine "Dzik."

The "Dzik," the younger sister of the already famous "Sokół," was launched from a British shipyard and was christened not by a lady of high social standing, but by Mrs.

Achton, the wife of the oldest workman in the shipyard. There were not many speeches, but what few words were said were striking:

"I am handing over our most modern submarine into the tried and courageous hands of the Polish Navy," said the shipyard director. "The 'Sokół' which was also built



ment, ale szczere uznanie ludzi morza dla ludzi morza niech będzie dowodem ORP "Sokół," również tu wybudowany, a którego czyny w walce ze wspólnym wrogiem, były podziwiane przez każdego z nas."

— "W jakości i dzielności załóg naszych okrętów — mówił wiceadmirał Świrski — w sprawności urządzeń okrętowych i zdolności do walki, mieści się cała nadzieja naszego umęczonego i nieszczęśliwego kraju, cierpiącego pod najokrutniejszą z okupacji . . . Oficer i marynarz polskiej marynarki wojennej spełnia i spełni swój obowiązek, a jedynym celem jego jest powrót do oswobodzonej i odbudowanej Ojczyzny. Z walk stoczonych przez polską marynarkę wojenną, ramię przy ramieniu obok wielkiej floty brytyjskiej, zrodziło się najcenniejsze braterstwo krwi, a stąd wzajemne zrozumienie i szacunek . . . W przyszłości braterstwo to z pewnością wyda owoce . . ."

* * *

Podniesienie bandery na nowym kontr-torpedowcu "ORKAN" odbyło się jeszcze skromniej, choć to dziś największy i najsilniejszy z pol-

skich okrętów wojennych. Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej zastępował tu kmdr. Korytowski, który też w kilku słowach podziękował za życzenia wypowiedziane przez przedstawiciela Admiralicji Brytyjskiej oraz przekazał okretowi życzenia polskie, w pierwszym rzędzie od Prezydenta Rzeczypospolitej, Naczelnego Wodza, Ministra Spraw Wojskowych i Szefa Kier. Mar. Woj. — Depesze te brzmiały:

"Z radością witam podniesienie bandery na nowym okręcie R.P. i życzę, aby" Orkan "przyczynił się do pomnożenia zdobytej już sławy bandery polskiej i do zwycięstwa w walce o przyszłość narodu."

Władysław Raczkiewicz.

"Proszę w moim imieniu wyrazić głęboką wiarę dowódcy i załódze ORP "Orkan," że podniesiona dziś bandera zaprowadzi ich zwycięsko do Gdyni. Mam pełne zaufanie do ich męstwa i wytrwałości."

Sikorski.

"W chwili podniesienia bandery wojennej Rzeczypospolitej na Waszym okręcie przesyłam dowódcy i załodze najlepsze życzenia, abyście

w bojach i w zwycięstwie dotarli jaknajrychlej do brzegów ojczy-
stych."

Minister Spraw Wojskowych
M. Kukiel — Generał Dywizji.

Następnie przedstawiciel Royal Navy podkreślił zaufanie i doskonałe imię, które polska marynarka wojenna wyrobiła sobie w czasie nieprzerwanej od początku wojny współpracy z marynarką brytyjską.

Tak oto — polska siła zbrojna na morzu rośnie i w walce z wrogiem zdobywa uznanie świata cywilizowanego. Niewątpliwie zdobywa też uznanie rzeczowe i zrozumienie wśród własnego narodu. A pewność ta jest niezłomną gwarancją, że w Polsce ponownie odrodzonej nie powtórzymy starych błędów i wolność morską oprzemy nie na kruchych hasłach, ale na realnej sile.

Polska marynarka wojenna nie może być eksperymentalną hodowlą bohaterów, czy męczenników narodowych, waleczących i ginących jeno dla moralnego pożytku. Musi ona być tak silną, żeby przez samo swe istnienie powstrzymała wszelkie zakusy porywania się na polską wolność morską — a tym samym na wolność Państwa i Narodu.

Zagadnienie tonażu okrętowego dla Europy Środkowo-Wschodniej

Trudno dziś mówić o formach przyszłego ustroju gospodarczego Europy Środkowo-Wschodniej. Dlatego też zagadnieniom tym nie poświęca się wiele miejsca. Bez względu jednak na ustrój gospodarczy tej części Europy, wiele problemów natury organizacyjno-technicznej nie ulegnie żadnej zmianie, dlatego też zagadnieniami tymi już dzisiaj w ogólnych choćby zarysach zajmować się winniśmy.

Jednym z tych zagadnień jest kwestia transportu morskiego. W tej dziedzinie państwa Europy Środkowej w okresie nam współczesnym nie były samodzielne, lecz, korzystać musiały z usług transportowych państw trzecich. Na taki stan faktyczny składały się najrozmaitsze przyczyny, a więc stosunki geograficzno-historyczne, polityczno-gospodarcze i inne.

Obszar Europy Środkowo-Wschodniej nie należał, z małymi tylko wyjątkami, w ciągu krótkich okresów czasu zresztą, do aktywnych w pracy na morzu, a jak to ekonomiści Kolegium Morskiego przy Instytucie Bałtyckim w Gdyni określili, "uprawy morza" nie było. Kroki poczynione przez Polskę w zakresie spraw morskich dały jedynie stosunkowo niewielkie jeszcze rezultaty. Jeśli n.p. możnaby było porównywać postępy Czechosłowacji w handlu zagranicznym i postępy Polski na morzu, to obiektywnie trzeba by było stwierdzić, iż Czechosłowacja

znacznie nas wyprzedziła.

Nie naszym zadaniem jest przypominanie powodów, dla których Polska nie posiadała dostatecznie dużego własnego tonażu.

Celem pracy tej jest podanie do przemyślenia szeregu uwag, dotyczących układu i rozwoju usług tonażowych na obszarze Europy Środkowo-Wschodniej.

Jak wyglądała kwestia obsługi transportu morskiego, a więc tonażu i jego bandery w stosunkach Europy Środkowej z innymi krajami?

Jako podstawę naszych rozważań weźmy obroty między państwami Europy Środkowo-Wschodniej a Wielką Brytanią na tle tonażu i jego bandery. Organizacja żeglugi brytyjskiej zasięgiem swoim obejmowała cały świat, nic więc dziwnego, że zmiany i kierunek rozwoju miały swój wpływ na inne narody i ich politykę tonażową.

Jeżeli rozpatrzmy zagadnienie z punktu widzenia udziału bandery w stosunku procentowym do tonażu zadeklarowanego na wejściu, mamy dane następujące:

Pod banderą brytyjską weszło do Zjedn. Królestwa w latach 1936 i 1937 około 56% tonażu netto, pod banderą obcą zaś 44% tonażu.

Dane powyższe przy analizie szczegółowej wykazują, że udział pomiędzy posiadłościami brytyjskimi

here, and whose deeds in the struggle against the common enemy every one of us admires, may be a proof that this is not just a compliment, but a sincere appreciation of seamen for seamen."

"In the quality and courage of the crews of our ships," said Vice-Admiral Świrski, "in the efficient functioning of the ships themselves and their capability for the fight are placed all the hopes of our tortured and unhappy country, suffering under the most cruel of occupations. The officers and men of the Polish Navy are carrying out their duties and will continue to do so, their only purpose being to return to a liberated and rebuilt Homeland. From the Polish Navy's struggle, carried on shoulder to shoulder with the great British Fleet, has sprung up a most valuable brotherhood of blood, bringing mutual understanding and respect. This brotherhood will certainly bear good fruit in the future."

The ceremony of raising the flag on the new destroyer "Orkan" was still more modest, even though she is, to-day, the largest and most powerful Polish warship. On that occasion, Captain of the Polish Navy K. Korytowski, deputised for the

Chief of the Polish Naval Directorate. He expressed thanks in a few words for the good wishes from the representative of the British Admiralty and then gave Polish good wishes to the ship from the President of the Polish Republic, the Commander-in-Chief, the Minister for War Affairs and the Chief of the Naval Directorate. These messages read as follows:—

"I greet with joy the raising of the flag on the new ship of the Polish Republic. May the "Orkan" contribute to increasing the fame already won by the Polish flag and to winning the victory in the fight for the nation's future."

—Władysław Raczkiewicz.

"Please express, on my behalf, to the commander and crew of the O.R.P. 'Orkan' my firm faith that the flag raised to-day will bring them victoriously to Gdynia. I place full trust in their bravery and endurance."

—Sikorski.

"At the moment when the flag of the Republic's Navy is being raised on your ship, I send the commander and crew the best wishes that, having fought victoriously, they may reach

their native shores again as speedily as possible."

—M. Kukiel, General,
Minister for War Affairs.

Then the representative of the Royal Navy emphasized 'the confidence which the Polish Navy has inspired in itself and the splendid reputation it has won during the period of unceasing co-operation with the British Navy since the beginning of the war.

Poland's armed strength on the seas is growing and, in the fight with the enemy, is winning the regard of the whole civilised world. It is undoubtedly also winning real recognition and understanding among its own people, and this certainty is a firm guarantee that in reborn Poland the old mistakes will not be repeated, and that we shall not base our freedom of the seas on limping phrases but on real power.

The Polish Navy cannot be a breeding place for heroes or national martyrs, fighting and dying merely for moral purposes. It must be so strong that through its very existence alone it will restrain all underhand attempts to seize Poland's freedom of the seas and through that the freedom of the Polish State and nation.

Central Eastern Europe's Problem of Shipping Tonnage

It is difficult to write to-day about the form of the future economic structure of Central Eastern Europe. For this reason little space is given to these problems. There are, however, many administrative and technical features which, irrespective of the economic structure of this region, will undergo no changes. We ought, therefore, to consider these problems now if only in general outline.

One is the question of Maritime Transport. In this respect the countries of Central Eastern Europe were not independent in recent times but had to avail themselves of third-party sea transport services. This was due to various causes—to geographical, historical and political economic conditions.

The Central Eastern European countries, with few exceptions during short periods of time, did not form an area active in maritime trade. Steps taken by Poland in maritime matters produced only relatively small results. So, for instance, if it were possible to compare the progress made by Czechoslovakia in foreign trade and the progress made by Poland at sea, then, objectively, it would be obligatory to state that Czechoslovakia was ahead of Poland.

It is not our task, however, to recall the reasons responsible for Poland's possession of insufficient

tonnage. The aim of this article is to give observations concerning the disposition and development of shipping services available for the use of the Central European area.

Let us picture the problem of Maritime Transport services as it was, viz., tonnage and flags involved in communications between Central Europe and other countries. As a foundation for our deliberations we take the turnovers, based on tonnage and flags, between the countries of Central Eastern Europe and Great Britain. As the organisation of British shipping embraced the whole world it is not surprising that its changes and direction of development influenced the shipping of other nations and their tonnage policy.

If we consider the problem from the point of view of flag participation in relation per cent. to the tonnage declared on arrival, we have the following data:

During the years 1936-1937, 56% net tonnage entered the United Kingdom under the British flag, and 44% under foreign flags.

The above data, analysed in detail, show that the British Commonwealth's participation was within the limit of 90% and the services of foreign countries were reaching 45%.

wahał się w granicach 90%, a przy obsłudze obcych krajów zbliżał się do 45%.

Kolejność bandery innych państw wyglądała następująco :

1 miejsce, bandera niemiecka	7.0%
2 miejsce, bandera norweska	6.0%
3 miejsce, bandera holenderska	5.0%
4 miejsce, bandera amerykańska	4.6%
5 miejsce, bandera francuska	4.0%
6 miejsce, bandera szwedzka, duńska ...	3.7%

Następnie idą bandery : belgijska (2.0%), fińska (1.9%), sowiecka (1.1%), grecka, włoska, hiszpańska, japońska, estońska aż do jugosłowiańskiej, która dochodziła do 0.2% ; listę państw zamyka bandera polska, której udział wynosił w obsłudze Zjednoczonego Królestwa tylko 0.1%, czyli *jeden promil*.

Oczywiście, że najpoważniejszym elementem, decydującym o stopniu udziału bander różnych krajów, jest ilość tonażu pozostającego do dyspozycji każdego z poszczególnych państw, obok tego jednak uwzględnić należy fakt specjalizacji bander w przewozie pewnych towarów (np. statki tankowe były głównie pod banderą norweską), lub też w obsłudze pewnych krajów.

Przyglądnijmy się danym dotyczącym wywozu i przywozu do Zjedn. Królestwa z krajów basenu bałtyckiego, a specjalnie z Polski i Czechosłowacji.

Statystykę w dziedzinie podziału usług w wywozie i przywozie rozpoczęto oficjalnie prowadzić w 1936 r. Dla naszych rozważań weźmiemy rok 1937, jako charakterystyczny, posiadający wszystkie dane, które z odchyleniami można przyjąć dla okresu dłuższego.

Przywóz do Zj. Królestwa wg. bander z Polski i Czechosłowacji w 1937 r.

Bandera		Polska	Czechosłowacja
		Procentowo	
brytyjska		25.2	50.1
belgijska		0.1	2.8
duńska		18.0	1.4
holenderska		1.3	7.9
fińska		1.5	0.1
niemiecka		15.1	35.9
norweska		2.8	0.8
szwedzka		5.9	0.5
amerykańska		—	0.1
inne (w tym Polska) ...		30.1	0.4
R a z e m		100.0	100.0

Udział wartościowy w przywozie ustalono na około 11 milionów funtów dla Polski i 7 milionów funtów dla Czechosłowacji. Z analizy tej wynika przede wszystkim dominująca zależność Czechosłowacji od tonażu niemieckiego. Fakt, że bandera

niemiecka przewiozła 36% wartości wywozu z Czechosłowacji do Zjednoczonego Królestwa nasuwa wnioski natury pesymistycznej. Sytuacja pogarsza się, gdy podkreślimy, że żadna inna bandera (brytyjską, jako kraju przywozu, wykluczamy) nie odgrywa większego znaczenia w porównaniu z niemiecką.

Mniej drażliwie wyglądał problem eksportu polskiego do Zjednoczonego Królestwa, gdzie równomiernie partycypowały bandery polska i brytyjska, dalej duńska i niemiecka, mniej zaś bandery szwedzka i norweska.

W dziedzinie wywozu ze Zjednoczonego Królestwa do Polski i Czechosłowacji sprawa nie przedstawiała się lepiej.

Udział bander w wywozie Zjednoczonego Królestwa do Polski.

Bandera				Procent
brytyjska				21.0
belgijska				0.9
duńska				5.1
holenderska				2.2
fińska				1.5
niemiecka				3.2
norweska				4.3
szwedzka				1.8
inne (w tym Polska) ...				60.0
Razem				100.0 ¹⁾

¹⁾ Wartość wywozu pod wszystkimi banderami bieżnie przyjęto na sumę £ 5,600,000.

Danych porównawczych dla Czechosłowacji brak, jednak, znając stan faktyczny, chociażby z analizy danych portu hamburskiego, bremeńskiego i szecińskiego, bandera niemiecka miała stanowisko monopolistyczne.

Biorąc obliczenia brytyjskie, że wartość wywozu pod banderą polską wyniosła około £ 3,800,000. z czego £ 3,300,000 z przeznaczeniem dla Polski, dojść można do przybliżonej sumy £ 500,000 wartości towarów, które szły z Wielkiej Brytanii do Czechosłowacji i Węgier tranzytem przez porty polskie.

Na tego rodzaju sytuację składało się wiele przyczyn. A więc jeżeli chodzi o Polskę, to trzeba powiedzieć, iż w obrotach towarowych naszych z W. Brytanią udział polskiej bandery był stosunkowo duży w porównaniu z obrotami towarowymi drogą morską Polski z innymi krajami. Nie osiągnął on jednak tych rozmiarów, jakie osiągnąć był winien. Wpływał na to m. inn. stosunkowo mały tonaż naszych statków na liniach regularnych do W. Brytanii, a co najważniejsza nierówność partnerów, Polska bowiem w dziedzinie żeglugi była stroną słabszą.

The order of foreign flags was as follows :—

	Per cent.
First, German flag	7·0
Second, Norwegian flag	6·0
Third, Dutch flag	5·0
Fourth, American flag	4·6
Fifth, French flag	4·0
Sixth, Swedish and Danish flags ...	3·7

The above are followed by the Belgian flag 2·0%, the Finnish flag 1·9%, the Soviet flag 1·1%, the Greek, Italian, Spanish, Japanese, Estonian and Yugoslavian flags 0·2% ; the list is completed by the Polish flag which only participated 0·1% in service to the United Kingdom.

Obviously, the chief element deciding on the degree of participation of different flags is the amount of tonnage at the disposal of each country, but it is also necessary to take into consideration the specialisation of various flags in transport of certain goods (for instance, tankers were mostly under the Norwegian flag) or in servicing certain countries.

Let us consider the data concerning the export and import to the United Kingdom from the countries of the Baltic Basin, and especially from Poland and Czechoslovakia.

Statistics in the sphere of distribution of export and import services were officially started in 1936. For our deliberations we take the year 1937 as being characteristic and as possessing all the necessary data which could, with small changes, be accepted for a longer period.

Participation of the Various Flags in Import to the United Kingdom from Poland and Czechoslovakia in 1937.

Flags	Poland	Czechoslovakia
	Per cent.	Per cent.
British	25·2	50·1
Belgian	0·1	2·8
Danish	18·0	1·4
Dutch	1·3	7·9
Finnish	1·5	0·1
German	15·1	35·9
Norwegian	2·8	0·8
Swedish	5·9	0·5
American	—	0·1
Other flags and Polish ...	30·1	0·4
Total	100·0	100·0

The value of imports has been established as about 11 million pounds sterling for Poland and 7 million pounds sterling for Czechoslovakia. The analysis proves above all the predominant depen-

dence of Czechoslovakia on German tonnage. The fact that 36% of imports from Czechoslovakia to the United Kingdom was carried under the German flag causes pessimistic conclusions. This situation is aggravated if we emphasise that no other flag (excluding the British as that of the country concerned) played a part which could be compared with the German.

Less drastic was the problem of Polish exports to the United Kingdom as the Polish and British flags participated almost equally, followed by the Danish and German and to a lesser extent the Swedish and Norwegian.

In the case of export from the U.K. to Poland and Czechoslovakia the picture was not much better.

Participation of the Various Flags in the Export from the United Kingdom to Poland.

Flags	Per Cent.
British	21·0
Belgian	0·9
Danish	5·1
Dutch	2·2
Finnish	1·5
German	3·2
Norwegian	4·3
Swedish	1·8
Other flags and Polish ...	60·0
Total	100·0 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ The value of export under combined flags has been established at £5,600,000.

The comparative data for Czechoslovakia are missing. Knowing the situation, however, from the analysis of data concerning the Ports of Hamburg, Bremen and Stettin, the German flag held the monopoly.

According to the British calculation, which establish that the value of export under the Polish flag amounted to about £3,800,000, out of which £3,300,000 was destined for Poland, it can be stated that the approximate value of goods which were exported from Great Britain to Czechoslovakia and Hungary via the Polish ports amounted to £500,000.

This was due to many reasons. As far as Poland was concerned it is necessary to state that in the goods turnover between Poland and Great Britain the participation of the Polish flag was relatively great, in comparison with the goods turnover, by means of sea transport, between Poland and other countries. It had not, however, reached the dimensions which it ought to have reached, due, amongst other things, to the comparatively small

Czechosłowacja, nie mając dostępu do morza i własnych portów oraz własnej floty handlowej, zmuszona była korzystać w swym handlu zagranicznym z usług transportowych krajów morskich.

Tradycja, zależność finansowa, sprawna organizacja akwizycyjna i portowa, częstotliwość połączeń drogą morską sprawiły, że transport kierowany był w dużej części na porty niemieckie.

Korzystała z tego przede wszystkim niemiecka flota handlowa, która towary czechosłowackie przewoziła do krajów dalszych, lub też dostarczała do Czechosłowacji potrzebne jej surowce zamorskie.

W ten sposób dzięki wkładowi pracy, organizacji i kosztów poniesionych przez porty i koleje niemieckie — ogólne gospodarstwo niemieckie odnosiło znaczne korzyści, akumulując tak potrzebne Niemcom dewizy na rozbudowę zbrojeń, które stały się narzędziem rozbicia Czechosłowacji i Polski.

Rozwój bandery polskiej nie szedł zupełnie po myśli Niemiec, stąd też praca wszystkich czynników niemieckich szła w tym kierunku, aby rozwój ten wszelkimi środkami powstrzymać.

To, że hamowanie rozwoju Polskiej Marynarki Handlowej jest właściwie tylko pójściem na rękę Niemcom, trzeba przypominać naszym obecnym morskim sojusznikom przy każdej okazji rozmów na temat przyszłych rozmiarów floty handlowej Polski, czy też Związku Polsko-Czechosłowackiego.

Jeżeli chodzi o banderę w obsłudze portów innych krajów basenu bałtyckiego w obrotach ze Zj. Królestwem, to przedstawiała się ona następująco :

Wyrwóz ze Zj. Królestwa w 1937 r.

Kraj	Procentowo	
	Własne bandery	Brytyjska
Dania	44	37
Finlandja	81	4
Niemcy	50	37
Szwecja	43	38

W przywozie za ten sam okres układ wyglądał :

Kraj	Procentowo	
	Pod własną banderą	Brytyjską
Dania	88.0	10.0
Finlandia	55.0	6.0
Niemcy	34.0	46.0
Łotwa	—	44.0
Szwecja	69.0	17.0

Państwa powyższe posiadały stosunkowo dobrze rozbudowaną marynarkę handlową, nie więc dziwnego, że przy jej pomocy obsługiwały swoje obroty w tak znacznej proporcji. Element transportowy obcy nie miał tu możliwości większego udziału w transporcie. Bilans tych państw w dziedzinie obsługi transportu morskiego był wyraźnie dodatni w przeciwieństwie do polskiego, nie mówiąc już o czechosłowackim.

Polska i Czechosłowacja stanowiące ośrodek przyszłej organizacji polityczno-gospodarczej Europy Środkowo-Wschodniej były w dziedzinie transportu morskiego biernymi, jak widać to na podanym powyżej przykładzie obrotów z W. Brytanią.

Bierność ta pogłębia się znacznie, gdy zechce się zanalizować obsługę w obrotach morskich tych krajów z krajami Ameryki Półn. i Płd., Bliskiego i Dalekiego Wschodu i to zarówno w usługach w dziedzinie towarowej, jak i pasażersko-emigracyjnej.

Bierność ta pracowała na szkodę Polski, jak i innych państw w Europie Środkowo-Wschodniej. Jeśli nie przygotuje się i nie stworzy w tej dziedzinie nowych warunków, bierność ta również i w przyszłości pracować będzie na naszą szkodę.

Przejście do akcji czynnej leży w dwóch dziedzinach : portowej oraz transportu morskiego.

Pierwsza — problem portowy — wymaga osobnego omówienia.

Czy drugim problemem — problemem bandery — należy się już teraz zajmować i szukać sposobów jego rozwiązania, czy też sprawę odłożyć na przyszłość ?

Analizując pracę niemieckich organizacji żeglugowych, z którymi wypadnie nam po wojnie się zetknąć, stwierdzić trzeba, iż czekać nie należy, lecz raczej i w tej dziedzinie, podobnie jak i w innych politycznych, czy gospodarczych, dobrze się przygotować.

Jakież więc elementy uwzględnić, jeżeli chodzi o transport morski ?

A więc, przede wszystkim : mieć ludzi, opracować plan, lub plany i je wykonać. Zbyt cenny bowiem, aby go tracić, jest wkład narodu polskiego, jeśli chodzi o organizację usług transportu morskiego dla Europy Środkowej, a narodu czechosłowackiego jeśli chodzi o organizację handlu zagranicznego. Wykorzystać razem te zdolności i wkład pracy w oparciu o wypracowany system i współpracę świata anglo-saskiego, a dojść będzie można do poważnych dodatnich rezultatów.

W pierwszym okresie powojennym, kiedy na żeglugę handlową spadnie wielki ciężar zaopatrzenia w jak najszybszym czasie potrzeb zarówno ludności jak i przemysłów całego świata, przestawionych z produkcji wojennej na produkcję pokojową, głównie jednak wygłodzonej i zniszczonej Europy, wejdą w życie przygotowywane już obecnie plany jaknajlepszego wykorzystania istniejącego tonażu w formie stworzenia światowego pool'u tonażowego.

tonnage of Polish ships plying on the regular routes between Poland and Great Britain. Also, what is more important, due to the inequality of the two parties, for in shipping tonnage Poland was the weaker side. Czechoslovakia having no access to the sea, nor her own ports or Merchant Fleet was, of course, compelled in her foreign trade to make use of transport facilities of other maritime countries. Therefore the Czechoslovakian export or import had to go either by way of German, Polish or even Adriatic ports.

Tradition, financial dependency, efficient agency and port organisation and also the frequency of maritime traffic were responsible for the fact that transport to and from Czechoslovakia was in the main part directed through German ports.

It was the German Merchant Fleet which took full advantage of the position and carried Czechoslovakian goods to distant countries bringing back for her necessary raw materials from overseas.

In this way, thanks to labour organisation and costs borne by German ports and railways, German economy profited greatly, accumulating foreign exchange so necessary for the development of German armaments, later to become a weapon for the destruction of Czechoslovakia and Poland.

The development of Polish shipping was not to German liking, and therefore the activity of all German elements was directed to the end of hampering it by every possible means. It is obvious, therefore, that suppression of the development of the Polish Merchant Fleet is favourable only to Germany.

As regards the flags servicing the other ports of the Baltic Basin in trade with the U.K., the following facts are given :—

Export from the U.K. in 1937.

Country.	National Flags.	British.
	Per cent.	Per cent.
Denmark ...	44	37
Finland ...	81	4
Germany ...	50	37
Sweden ...	43	38

Imports during the same period.

Country.	National Flags.	British.
	Per cent.	Per cent.
Denmark ...	88·0	10·0
Finland ...	55·0	6·0
Germany ...	34·0	46·0
Latvia ...	—	44·0
Sweden ...	69·0	17·0

The above countries possessed relatively well-developed merchant fleets and therefore it is not surprising that with this help they were able to service their own turnovers in such large proportion. Foreign transport, therefore, had no chance of more extensive participation in the traffic. These countries, as regards their maritime transport, had a clearly active balance in contrast to that of Poland, not to mention Czechoslovakia.

Poland and Czechoslovakia, which form the centre of the future political economic organisation of Central Eastern Europe, as it has been seen in the example quoted regarding turnover with Great Britain, figured passively in maritime transport.

This passivity increases considerably if one analyses the services of the Central Eastern European countries in maritime turnovers with North and South America and the Near and Far East, and this both in the fields of goods and passenger immigration traffic.

This passivity has worked to a loss for Poland as for other Central Eastern European countries. If no new conditions are prepared and created then it will also be a loss to Poland in the future. It is necessary to pass over to an active programme in two spheres—development of port facilities and maritime transport.

The first problem of port facilities demands individual treatment.

Should the second problem, the problem of shipping, be attended to now for the purpose of finding a solution or should it be left for the future ?

Analysing the work of German shipping organisations which will be met with after the war, it is necessary to state that we should not wait but in this sphere of economic life, similarly as in other political or economic spheres, we should be well prepared.

What elements should be taken into consideration concerning Maritime Transport ?

Above all, we must have man-power. We must have a scheme (or schemes) worked out and realise it. For the investment made by the Polish nation in the organisation of maritime services for Central Europe and of the Czechoslovak nation in the organisation of foreign trade are too valuable to be wasted. It is necessary to take advantage of the capacity and labour investment, to base it on a proved system and on the collaboration of the Anglo-Saxon world, and then it will be possible to achieve considerable positive results.

In the first post-war period, when the Merchant Marine will have the great burden of supplying in the shortest possible time the needs of the populations as well as the industries of the whole world, which will pass from war to peace production, new

Pozostaje jednak planowanie obsługi transportowo-morskiej na dalszą przyszłość, gdy plany zorganizowania światowego pool'u tonażu na okres powojenny zostaną już zrealizowane.

Można przyjąć, że do obsługi obrotów towarowych drogą morską Federacji Polsko-Czechosłowackiej, lub też szerszego organizmu polityczno gospodarczego w Europie Środkowo-Wschodniej potrzebny będzie tonaż o około 1.000.000 D.W.T. (dla krajów o strukturze obrotów towarowych państw Europy Środkowo-Wschodniej przy przydziale tonażu morskiego brać trzeba pod uwagę nośność tonaży D.W.T., to znaczy pełną wagę możliwego do zabrania ładunku, obliczoną w 1000 kg tonnach wagowych, a nie V.R.T. — pojemność brutto, czyli objętość w przestrzeni zamkniętych całego statku).

Na tonaż ten składać się będzie tonaż już istniejący, tonaż przydzielony po wojnie oraz, co najważniejsze, tonaż nowo-budowany i to zarówno na stocznich krajowych, jak i zagranicznych.

W związku z tym zarysowuje się potrzeba silnej współpracy z przemysłem budownictwa okrętowego

w Zjedn. Królestwie. Na stocznich tych należałoby zamówić w przybliżeniu około 100.000 D.W.T. rocznie tonażu, co stworzy ciągłość współpracy między tą częścią Europy a W. Brytanią i uniezależni od przemysłu okrętowego niemieckiego, jak i niemieckich usług tonażowych.

Banderę własną uzupełniać będzie współpraca z banderami o strukturze w istocie swej nie szkodzący mi interesom państw Europy Środkowo-Wschodniej, — do bander tych przede wszystkim zaliczyć trzeba banderę norweską.

Brak planowania w dziedzinie usług morskich sprawi może, że układ bilansu płatniczego, niezależnie od wyników dodatnich, lub ujemnych bilansu handlowego, może okazać się niekorzystny właśnie dzięki kosztom ponoszonym na rzecz obcych bander w dziedzinie usług morskich. W konsekwencji mogłoby to stworzyć anemję rozwoju gospodarczego i stać się przyczyną wielu konfliktów natury polityczno-gospodarczej, a przez to osłabić moment obrony. —

Stanisław Bachórzewski.

Dom Rezerwy w Birkenhead.

Jednym z najważniejszych bodaj zadań aparatu organizacyjnego flot handlowych Zjednoczonych Narodów jest utrzymanie w stałym pogotowiu dostatecznie wielkiej rezerwy marynarzy, która pozwoli w każdej chwili uzupełnić załogę statku, który tego uzupełnienia niespodzianie potrzebuje. Dla utrzymania takiej rezerwy organizuje się specjalne Domy Rezerwy, w których marynarze, w oczekiwaniu na przydział na statek, o każdej porze dnia i nocy są obowiązani stale przebywać. Zbyteczne dodawać, jak bardzo to uspra-

wnia nieprzerwane utrzymywanie w ruchu wszystkich statków.

Polacy także w tej formie utrzymują stale pogotowie Polskiej Marynarki Handlowej. Aby żaden z naszych statków ani na chwilę nie przerwał pracy, istnieje stała rezerwa polskich marynarzy, a jej siedzibą jest piękny Dom Rezerwy w Birkenhead, którego poświęcenie i otwarcie nastąpiło niedawno, w obecności przedstawicieli polskich i brytyjskich władz oraz delegatów morskich organizacji obu narodów.

Nieobecnego z powodu innych zajęć służbowych Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi, p. J. Kwapińskiego, reprezentował Kierownik Działu Spraw Morskich p. dyr. Leonard Możdżeński. Otwierając w imieniu Ministra Dom Rezerwy, p. dyr. Możdżeński wyraził nadzieję, że nowa instytucja Polskiej Marynarki Handlowej spełni swą rolę — a więc statkom naszym zapewni w każdej chwili dopływ wykwalifikowanych marynarzy, a samym marynarzom odpoczynek w wygodzie. Przy tej okazji p. dyr. Możdżeński wyraził serde-



Left :

The Polish Merchant Navy Reserve Home at Birkenhead.

57

Right :

Labourers of the sea donated £4,000 for the Poles in Russia.

As is well known, from the beginning of this year, all seamen and everybody working in the Polish Maritime Departments and the Polish shipping firms have contributed voluntarily to the Assistance Fund for Poles in Russia. Besides this, the shipping

plans, already in preparation for the best use of the existing shipping, will come into force. These plans foresee a creation of a world pool of shipping.

There remains, however, the planning of the Maritime Transport services for the more distant future, when the schemes for the creation of a world shipping pool will have been realised. It can be accepted that for servicing of goods turnover by sea routes, the Polish-Czechoslovak Federation, or a larger political economic organism in Central Eastern Europe, will need a tonnage of about one million tons.

This will be composed of existing shipping, of shipping allotted after the war, and, most important, of newly built tonnage both in national and foreign ports.

In this connection the necessity for close collaboration with the shipbuilding industry of the United Kingdom becomes all-important. It would be necessary to order ships to the amount of approximately 100,000 tons per year in the U.K.,

which would create a stability of collaboration between Central Eastern Europe and Great Britain, and would free the former from dependence on the German shipbuilding industry and on German transport.

The national flag can be supplemented by collaboration with other flags of countries which, in their economic structure, are not harmful to the interests of the Central Eastern European countries, as for instance, the Norwegian flag.

The lack of planning in the sphere of maritime services may result in the cash balance, irrespective of positive or negative results of trade balance, proving unfavourable, owing to the costs incurred for transport carried out by foreign flags. Such an event could consequently weaken the economic development and become the reason of many conflicts of a political economic nature which, in turn, would weaken the defence power of the country.

Stanislaw Bachórzewski

The Polish Merchant Navy Reserve Home in Birkenhead.

One of the most important tasks confronting the organisational apparatus of the Allied Nations' Merchant Navies is to maintain at constant readiness a sufficiently large reserve of seamen to enable the crew of a ship to be completed whenever the need for this should unexpectedly arise. In order to maintain such a reserve, a special Reserve Home has been organised in which seamen awaiting assignment to ships are obliged to remain in readiness at any hour of the day or night. It is superfluous to add how very

effective this is in keeping all ships on the move and avoiding delay.

Following the example of the British and other Allied Merchant Navies, the Poles are also maintaining a Polish Merchant Navy Reserve in constant readiness. So that none of our ships shall cease work for a moment, there is a constant reserve of Polish seamen whose base is the fine Polish Merchant Navy Reserve Home in Birkenhead. This was dedicated and opened not long ago in the presence of the Polish and British Authorities and

delegates of the marine organisations of both nations.

Mr. J. Kwapiński, the Minister of Industry, Trade and Shipping, who was unable to be present on account of other official duties, was represented by the Director of the Marine Affairs Section, Mr. Leonard Możdżeński. Opening the Home on behalf of the Minister, Mr. Możdżeński expressed the hope that the Polish Merchant Navy's new Institute would fulfill its rôle—that it would ensure a supply of qualified seamen for our ships at

firms have declared their intention to donate to that fund a sum equal to the total sum paid by all seamen, officers and clerks employed by the Marine Departments and Polish shipping firms.

Up to now seamen and those in the Marine Departments have collected £4,000 for this purpose. A cheque for the first £1,000 was presented to General Sikorski, the Polish Prime Minister, in the middle of this year. Recently the representatives of the Polish Shipowners' Association, the Union of Officers of the Polish Merchant Navy and the Polish Seamen's Union (photograph at right) handed to Mr. Jan Stańczyk, the Polish Minister of Labour and Social Welfare, a cheque for £3,000.



czne podziękowanie licznym brytyjskim instytucjom morskim, które ułatwiły urządzenie Polskiego Domu Rezerwy.

Należy tu dodać, że władze brytyjskie, zwłaszcza Ministry of War Transport, swą pomocą w dużym stopniu przyczyniły się do urządzenia polskiego Domu Rezerwy. Minister Transportu Wojennego osobiście interesował się szczegółami powstania tej nowej instytucji Polskiej Marynarki Handlowej, a na uroczystość jej otwarcia przysłał specjalny list, w którym m. in. pisze:

“Oficerowie i marynarze Polskiej Floty Handlowej wspomagają bez ograniczenia wspólną sprawę Zjednoczonych Narodów. Do tylu niebezpieczeństw wojny dochodzi u nich bezustawiczna troska o los ojczystego Kraju i najbliższych.

Podziwiamy niezachwianego ducha, który — pomimo tylu bolesnych trosk — każe oficerom i marynarzom dalej prowadzić wspólną walkę.

Dlatego cieszę się myśla, że gdy polscy oficerowie i marynarze znajdują się na lądzie, będzie dla nich w Birkenhead miejsce, w którym będą się czuć jak u siebie w domu i będą pomiędzy swymi przyjaciółmi.

Mówiąc w imieniu Brytyjskiej Marynarki Handlowej, przesyłam najgorętsze życzenia, aby Nowy Dom Rezerwy spełnił swą rolę i serdecznie gratuluję tym, którzy przyczynili się do jego powstania.”

GALBRAITH PEMBROKE & CO., LTD.

*
**BIURO POŚREDNICTWA
KUPNA, SPRZEDAŻY
i BUDOWY
OKRĘTÓW PAROWYCH i
MOTOROWYCH
WYSPECJALIZOWANI W:**

*
TAKSACJI
*
NAJMIE i UBEZPIECZENIU

*
**CZYNNOŚCIACH
ŁADUNKOWYCH**

*
**ORAZ WSZELKIEGO RODZAJU
TRANZAKCJACH OKRĘTOWYCH**

**GALBRAITH PEMBROKE
& CO. LTD.**

**CREECHURCH HOUSE, CREECHURCH
LANE, LONDON, E.C.3**

Telephone : Telegrams :
**AVENUE 5341 (4 lines) Inland—"Galbraith,
Telex, London"**
Foreign—"Galbraith, London"
ALL SHIPPING CODES

any moment and would ensure comfortable rest quarters for those seamen. Mr. Możdżeński took the occasion to thank cordially the numerous British marine institutes and the British Ministry of War Transport in particular.

It should be added here that the British Authorities, especially the Ministry of War Transport, contributed to a very large extent in founding the Polish Reserve Home. The Minister of War Transport took a personal interest in the details of this new Institute of the Polish Merchant Navy and sent the following special letter for the opening ceremony:—

"The officers and men of the Polish Merchant Navy have given help without stint in the cause of the United Nations. To all the risks of war there is added the constant care and strain of separation from their homeland and from their own people. We admire the unflinching spirit in which, in spite of the painful anxiety, your officers and men carry on the common struggle.

"I am very glad to think that when Polish officers and seamen come ashore there will be a place in Birkenhead where they can feel at home and meet their comrades.

"Speaking for the British Merchant Navy, I send my warmest good wishes for the success of this new home and I heartily congratulate all concerned in establishing it."

Leathers."

Stany Zjednoczone Narodem Morskim Nr. 1.

To, co się w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej dzieje w zakresie żeglugi morskiej, jest prawdziwą rewolucją i zasługuje na szczególnie dokładną obserwację. Zwłaszcza, że przewrót w żegludze amerykańskiej ma już i będzie mieć jeszcze większy wpływ na dalszy rozwój żeglugi morskiej całego świata.

Dlatego sprawom tym, "Polska na Morzach" poświęci wkrótce szereg obszerniejszych artykułów. Dziś w skrócie zamieszczamy kilka najciekawszych wiadomości z terenu amerykańskiego.

* * *

W dniu 13 listopada b.r. kontr-admirał Emory S. Land, wojenny administrator żeglugi Stanów Zjednoczonych, zapewnił przedstawicieli amerykańskiego przemysłu okrętowego i towarzystw żeglugowych, że *Stany Zjednoczone nadal posiadają pełne prawo własności i kontroli nad statkami handlowymi, które zostały wybudowane w Stanach Zjednoczonych, a następnie wypożyczone na okres trwania wojny państwu sojuszniczemu.*

* * *

W Bostonie, w Stanach Zjednoczonych, powstała Amerykańska Rada Morska, na której czele stanął G.E.Otterson i której

głównym celem jest obserwowanie wszelkich przejawów związanych z przyszłością budownictwa okrętowego i żeglugi Stanów Zjednoczonych oraz opiniowanie planów i projektów z tej dziedziny.

W swym pierwszym wystąpieniu publicznym J.E.Otterson m.in. powiedział:

"Po pierwszej wojnie światowej Stany Zjednoczone nie poświęciły należytej uwagi sprawom marynarki handlowej i w konsekwencji w żegludze światowej i handlu międzynarodowym nie osiągnęły pozycji, którą mieli prawo zająć . . ."

Obecnie Amerykańska Rada Morska — podobnie jak Generalna Rada Żeglugi Morskiej w Wielkiej Brytanii (General Council of Shipping) — ma zająć się problemami żeglugowymi Ameryki, by znaleźć drogi jaknajdalej posuniętej i zorganizowanej współpracy pomiędzy amerykańskim przemysłem morskim a rządem, odnośnie planowania na przyszłość. O tej przyszłości J.E.Otterson mówił:

"Po obecnej wojnie należy unikać zależności od obcych statków, która by znów obróciła się przeciw naszemu handlowi zagranicznemu . . ."

"Musimy powiększyć siłę naszej marynarki handlowej celem rozwinięcia naszych stosunków handlowych i utrzymania

konkurencyjnej pozycji naszego narodu w handlu światowym, musimy usprawnić obsługę kupca przez tworzenie konkurencyjnych linii zagranicznych i przez utrzymanie wysokiego poziomu obsługi na amerykańskich statkach . . ."

"... obecna wojna jest wojną pomiędzy największymi narodami morskimi świata i dlatego, aby wygrać tę wojnę, a potem móc w pełni korzystać z owoców pokoju, *Stany Zjednoczone muszą stać się największym z tych narodów morskich . . .*"

* * *

Z inicjatywy amerykańskiego przemysłu stocznioowego i żeglugowego powstało w Stanach Zjednoczonych Zrzeszenie Związków Marynarzy (United Seamen's Service), na którego czele stanął znany Henry J. Kaiser. Organizacja ma zapewnić marynarzom amerykańskim w całym świecie domy wypoczynkowe, kluby i inne udogodnienia. Potrzebna na pierwszy rok suma 5.780.000 dolarów ma być pokryta w połowie przez amerykańską żeglugę morską i przemysły pokrewne.

O celach tej nowej organizacji mówi najlepiej oświadczenie kontr-admirała E. S. Land'a na inauguracji Zrzeszenia:

"... ani budowniczcy statków, ani armatorzy, ani też żaden związek zawo-

dowy nie będzie sam kierować organizacją. Będzie ona kierowana przez całe Stany Zjednoczone. Organizacja ma zapewnić wszelkie udogodnienia marynarzom, tak, aby nie byli zależni od Czerwonego Krzyża, czy innych "agencji od

pomocy i ławień". Nie będę od Was żądać, abyście nie nie robili. Znaście Wasz obowiązek. Wiecie, jak poważne jest znaczenie ludzi z marynarki handlowej Stanów Zjednoczonych . . ."

" . . . organizacja nie jest 'pokazem'

PEARL HARBOUR

Takiego cudu, jak Amerykanie, Laval z pewnością nie dokona. Oto w związku z rocznicą zdradzieckiego napadu japońskiego ogłoszono, że, za wyjątkiem tylko starego pancernika "Arizona", wszystkie okręty wojenne, które zostały zatopione, względnie uszkodzone w Pearl Harbour, zostaną naprawione i wrócą do służby. Większość z nich już pływa, a reszta już niedługo także zostanie oddana do użytku.

Ciekawe, że w związku z tym dopiero

teraz ujawniono, że straty amerykańskiej marynarki wojennej w Pearl Harbour wynosiły: zatopione, lub ciężko uszkodzone — 5 pancerników ("Arizona", "California", "Nevada", "Oklahoma" i "West Virginia"), 3 kontr-torpedowce ("Shaw", "Cassin" i "Downes"), wielki dok pływający i 2 okręty pomocnicze; lżej uszkodzone — 3 pancerniki ("Maryland", "Pensylwania" i "Tennessee") 3 krążowniki ("Helena", "Honolulu" i

"Raleigh") i 2 okręty pomocnicze.

Pearl Harbour był więc nawet nie klęską, a katastrofą i wyjaśnią, dlaczego Japonia tak łatwo zdobyła Pacyfik. Ale fakt, że Stany Zjednoczone przez rok nie tylko straty naprawiły, ale nadto są dziś na morzu znacznie silniejsze niż w przeddzień Pearl Harbour, pozwala wysuwać optymistyczne perspektywy co do dalszego przebiegu wojny, zwłaszcza na morzu.

Polka w wyprawie Sojuszników na Afrykę.

Ostatnio na falach radia mówiono, a w prasie angielskiej sporo pisano, że jedyną kobietą, która wzięła udział w wielkiej wyprawie Sojuszników na Algier i Marokko była Polka.

Dzielnej tej Polce na imię Irena. Jest żoną kapitana jednego ze statków polskich, które weszły w skład olbrzymiej armady, przeznaczonej do zdobycia francuskiej Afryki dla sprawy Sprzymierzonych. Ale p. Irena nie udała się do Afryki, by towarzyszyć mężowi. Nie. Płynęła jako członek załogi statku, oficjalnie jako płatnik, który jednak w potrzebie pielęgnował chorych i rannych oficerów i marynarzy, gotował potrawy, roznosił je, niejednokrotnie pod gradem kul z karabinów maszynowych, atakujących samolotów niemieckich. Często bywało, że p. Irena zamiast herbaty, lub biszkoptów — rozdawała marynarzom, strzelającym do bombowców niemieckich, amunicję.

Morze dla p. Ireny nie jest obcym żywiołem i bynajmniej nie mąż ją do morskiej pracy skłonił. Już na długo przed wojną pracowała na jednym z naszych liniowców pasażerskich w charakterze pielęgniarki. Tam dopiero poznała swego przyszłego męża by, odtąd już stale mu towarzyszyć w wędrowniach po morzach, sama przytem także pracując.

Wprawdzie wybuch wojny oboje rozdzielił, ale na krótko. Mąż ze statkiem uciekł z niebezpiecznego Bałtyku, a p. Irena przez "zielone granice" zdołała zbiec do Francji, by tam znów zamustrować na statek męża.

Jest potem świadkiem internowania jej statku w Dakarze, następnie śmiało ucieczki z tego portu, a

później jeszcze wielu wspaniałych wyczynów załogi jej statku, m. in. zestrzelenia kilku bombowców niemieckich.

Obecnie ze swym mężem i podwładną mu załogą współdziała w Afryce w akcji, która najprawdopodobniej przyniesie decyzję o dalszych losach wojny.

Pani Irena zapewne jest dumna, że na froncie afrykańskim repre-

zentuje kobiety polskie. I słusznie. My wszyscy zaś dumni jesteśmy, że wśród załóg wszystkich statków Sojuszników, które udały się do Afryki, jedyną kobietą była Polka, jedna z tych Polek, które zapisały już tyle pięknych kart w obecnej wojnie, które w potrzebie potrafią być wszędzie, by z całym poświęceniem wykonać powierzone im nawet najtrudniejsze zadania. w. w.

"Mrs Irena" among the crew. . . .



pracy oraz chronią rozbitka przed zimnem w szalupie.

Aby zapobiec uszkodzeniu szalupy spuszcanej z pokładu przechylonego statku (ze strony przeciwnej do przechyłu), każda szalupa musi być zaopatrzona w urządzenie, zabezpieczające ją od uszkodzenia przy ześlizgiwaniu się po burcie statku. Rysunek wskazuje jedno z urządzeń, sugerowane przez Ministry of War Transport.

Jednym z najważniejszych udogodnień, wprowadzonych w bieżącej wojnie, jest zaopatrzenie każdego marynarza w elektryczną baterijną lampkę wodoszczelną, zabarwioną na

czerwono, którą każdy marynarz obowiązany jest mieć zawsze przy swym pasie ratunkowym i która uratowała życie tysiącom marynarzy w porze nocnej (patrz rysunek).

Każdy marynarz został prócz tego zaopatrzony w kostium ochronny wodoszczelny i wiatroszczelny, który chroni nie tylko od złej pogody ale także od tropikalnego słońca. Waga całego kompletu wynosi 3 funty ang. i 6 uncji; noszony jest on w stanie zwiniętym jak maska gazowa. Torba stanowi całość z kostiumem oraz służy jako kaptur do nakrycia głowy. Ubranie zostało zaprojektowane przez jednego z urzędników Ministry

of War Transport i zyskało prawdziwe uznanie ze strony tych, którzy byli zmuszeni okolicznościami do używania go.

Pozatem każdy marynarz wyposażony jest w gwizdek oraz składany nóż.

Należy z uznaniem stwierdzić, że Ministry of War Transport dokłada wszelkich starań, aby bezpieczeństwo życia ludzkiego na morzu postawić na jaknajwyższym poziomie i znajduje prawdziwe zrozumienie i współpracę tak ze strony przemysłu okrętowego, jak i wszystkich, związanych z Marynarką Handlową.

Jerzy Nagurski.

WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA

TOULON . . .

Rozmiary uszkodzeń wojennej floty francuskiej, która przez poświęcenie bohaterów marynarzy została zatopiona w Toulonie — nie są jeszcze znane. Popularny amerykański komentator radiowy Raymond Gram Swing podał, że wywiad lotniczy stwierdził, iż tylko połowa okrętów została zatopiona.

Tymczasem Laval podobno już myśli o naprawie zatopionej floty dla . . . Niemców. Nawet jeśli to jest prawda, to naprawa ta potrwa z pewnością tak długo, że Sprzymierzeni będą mieli czas, by wykorzystać swą nową przewagę.

“BAROMETR SYTUACYJNY”

Znakomitym barometrem sytuacji na morzach są stawki ubezpieczeniowe. W

wyniku ostatnich sukcesów Sprzymierzonych szereg takich stawek poważnie spadło. I tak stawki za ubezpieczenie ładunków, przewożonych pomiędzy portami Stanów Zjednoczonych i Zachodniej Afryki włącznie z portami Marokka i Dakarem spadły z 20% do 15%. Nawet stawki ubezpieczeniowe za towary, przewożone pomiędzy amerykańskimi portami na Pacyfiku a Australią obniżono do 6½%.

STATKI Z DAKARU

Jak wiadomo, z chwilą rozejmu w 1940 Francja internowała w swych portach w Zachodniej Afryce m.in. w Dakarze, pewną liczbę statków handlowych sprzymierzonych. Część tych statków m.in. sześć polskich, z s.s. “Kromań” na czele, zdołała uciec. Inne pozostały do ostat-

nich dni. Obecnie również te statki powrócą do służby w szeregach flot Zjednoczonych Narodów. Pomiędzy nimi znajduje się jeden polski i 26 statków norweskich.

* * *

16 MILIONÓW TON W 1943 R.

Choć wyniki produkcji wojennej Stanów Zjednoczonych w roku 1942 będą wspaniałe, to jednak nie osiągnęła ona w 100% poziomu, zapowiedzianego przed rokiem, przez prezydenta Roosevelta. Wyjątek stanowi jedynie budownictwo okrętowe. Roosevelt zapowiedział wybudowanie w 1942 roku 8 milionów ton statków handlowych, tymczasem rok bieżący zamknie tę pozycję cyfrą 8.200.000 ton.

* * *

Amerykański dyktator produkcji wojennej, Donald Nelson, zapowiedział, że w przyszłym roku Zjednoczone Narody nie będą odczuwać braku statków handlowych w tym stopniu, co w 1942 roku. Same Stany Zjednoczone wybudują w przyszłym roku 16.000.000 ton, może nawet 18.000.000 ton, a jeśli dostawy stali na to pozwolą, to nawet 20.000.000 ton.

“Topienie statków się zmniejsza, a całkowite otwarcie Morza Śródziemnego, zaoszczędzi bardzo poważny tonaż” — dodał Nelson.

Należy dodać, iż według fachowców — całkowite uruchomienie drogi przez Morze Śródziemne będzie się równało powiększeniu tonażu sprzymierzonych o 3 miliony ton.

“NAVY” PODZIWIA FLOTĘ HANDLOWĄ

Udział flot handlowych Zjednoczonych Narodów, a pomiędzy nimi i polskiej, w wielkiej wyprawie na Marokko i Algier był bardzo poważny i wywołał w całym

In Madagascar Polish seamen found primitive wells like this.



świecie wyrazi szczerą uznania. M.in. Pierwszy lord Admiralicji, Alexander, przesłał na ręce Brytyjskiego Ministra Transportu Wojennego, lorda Leathers'a, "wyrąży podziwu i wdzięczności Marynarki Wojennej dla oficerów i marynarzy Sprzymierzonych flot handlowych za odwagę, poświęcenie i pełną współpracę w wyprawie na Afrykę".

"Będę wdzięczny — pisze Pierwszy lord Admiralicji — jeśli Pan przekaże kapitanom, oficerom i marynarzom wszystkich statków, które brały udział w ekspedycji, te słowa podziwu od ich kolegów z Królewskiej Marynarki Wojennej i od samej Admiralicji, a równocześnie objawy naszej głębokiej sympatii dla bliskich i krewnych tych dzielnych ludzi z brytyjskich i Sprzymierzonych flot handlowych, którzy oddali swe życie w tym wielkim przedsięwzięciu".

Argentyńskie sfery przemysłowe skarżą się na port w Buenos-Aires, że stwarza wiele trudności żegludze przez wysokie opłaty portowe i powoduje opóźnianie przeładunku.

Kanadyjski Minister Marynarki Wojennej oświadczył, że od początku wojny tylko 1 procent statków, idących z Kanady na wschód, został zatopiony.

Stocznie belgijskie i holenderskie, specjalnie te, na których dawniej budowane były znane motorowce przybrzeżne, zostały obecnie zmuszone przez Niemcy do przyjęcia zamówień na budowę statków dla żeglugi śródlądowej.

Kapitan japońskiego statku "Nagasaki Maru" popełnił hara-kiri, gdy statek zatonął po najechaniu na japońską minę.

W chwili inwazji Madagaskaru przez wojska brytyjskie, Niemcy usiłowali zniszczyć liniowiec Hansy "Wartenfels", znajdujący się wówczas w jednym z madagaskarskich suchych doków. Brytyjczycy zdolali temu przeszkodzić. Dwa jednak statki włoskie: "Somalia" i "Duca Degli Abruzzi", zostały przez Włochów zniszczone.

Przy budowie standartowych 10.000 tonowych statków handlowych w Stanach Zjednoczonych rozpatrywana jest obecnie możliwość zastosowania t.zw. "transportera", czyli podobnego systemu, jaki stosowany jest przy seryjnej produkcji samochodów.

NOWY ŻAGLOWIEC SZKOLNY DLA OFICERÓW NAWIGACYJNYCH I MECHANIKÓW SZWEDZKICH

Ze Sztokholmu donoszą, że na stoczni Lindholmen spuszczone na wodę nowy żaglowiec, co stanowi dosyć niezwykle wydarzenie w dzisiejszych czasach.

Nowy ten żaglowiec, o czterech masztach i dwóch motorach, otrzymał nazwę "Albatros" i wykonany został na zamówienie koncernu "Brostrom" dla szkolenia oficerów nawigacyjnych i mechaników firm, należących do tego koncernu. "Albatros" ma 1400 ton pojemności, przystosowany jest do żeglugi oceanicznej i posiada specjalne umocnienia przeciw lodowc. "Albatros" jest największym motorowym żaglowcem Szwecji i zaliczony został do najwyższej klasy Lloyd'a.

Wszystkie pomocnicze maszyny na "Albatrosie" pędzone będą elektrycznością. Inсталacje glosnikowe łączą na tym żaglowcu maszynownie z mostkiem kapitańskim, bocianim gniazdem i.t.d.

W Szwecji zorganizowano flotylę statków ratowniczych, które zajmują się wydobywaniem zatopionych statków koło wybrzeży Szwecji.

ERRATA

Pragniemy sprostować dwa zasadnicze błędy z poprzedniego numeru:

W ogłoszeniu o podręcznikach dla mechaników i nawigatorów na wewnętrznej stronie tylnej okładki cena za "Astronomię Żeglarską" A. Ledóchowskiego powinna brzmieć (niestety) 7/6, a nie 1/6. Przy tej okazji zwracamy uwagę na komunikat Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi o nowych podręcznikach dla mechaników i nawigatorów. Komunikat ten znajduje się na zewnętrznej stronie tylnej okładki niniejszego numeru.

Druga poważniejsza omyłka w poprzednim numerze wkradła się do artykułu J.Kr. p.t. "Problem komunikacyjny Europy Środkowo-Wschodniej po wojnie." Mianowicie zakończenie tego artykułu powinno brzmieć:

"Dokonałe pamiętamy te targi transportowe z Wolnym Miastem Gdańskiem i jeśli nie chcemy powtórzyć błędów Traktatu Wersalskiego, musimy wyraźnie postawić sprawę transportu i głosić, że naczelnym nakazem dla Bloku Środkowo-Europejskiego jest bezwzględne wyłączenie Niemiec z pośrednictwa komunikacyjnego. Takie załatwienie sprawy leży tak samo w interesie Wielkiej Brytanii, która docenia już teraz znaczenie usamodzielnienia się tych państw od Niemiec. Dlatego możemy spodziewać się, że Wielka Brytania dopomoże nam w rozwiązaniu problemu należytego powiązania zaplecza i portów bałtyckich. Nie można zmienić warunków naturalnych, geograficznych, ale jeśli myśli się poważnie o spełnieniu zadania, a mianowicie o umożliwieniu tym państwom emancypacji od Niemiec, to należy przystosować granice do wytkniętego celu.

I dlatego problem Odry ze Szczecinem jest dla Bloku niezmiernie ważny i tylko korzystne jego dla nas rozwiązanie może przyczynić się do uornowania się stosunków gospodarczych w myśl głoszonych hasel."

REDAKCJA.



Ciężkie warunki atmosferyczne często utrudniają akcję ratowniczą na morzu. Aparat raketowy f-my "Schermuly Pistol Rocket Apparatus," ogromnie upraszcza tę akcję, dzięki temu, że umożliwia szybkie i pewne przerzucenie liny. Czy to chodzi o przerzucenie lin holowniczych, czy też bezwzględnie przekazanie leków, oraz opatrunków i t.p. przedmiotów — ten wyjątkowy przyrząd w potrzebie nigdy nie zawodzi. Stalowa konstrukcja, tak samego aparatu, jak również rakiety, chroni przed uszkodzeniem, a nawet zniszczeniem przez wodę morską.



THE SCHERMULY PISTOL ROCKET APPARATUS LIMITED, SURREY

Wróg niedoceniany, a groźny

Choroby weneryczne są większą plagą, niosącą cierpienia ludzkości, niż: rak, gruźlica, alkoholizm. Najgorszy i najbardziej niebezpieczny jest z nich syfilis. Wyleczenie zależy najbardziej od 4-ech czynników:

1) Od czasu, w jakim po ukazaniu się owrzodzenia rozpoczęta została kuracja,

2) czy kuracja była prowadzona regularnie, a ilość leku obliczanego na kilo wagi ciała chorego była dostateczna,

3) od tego czy zarażony w ciągu całego okresu leczenia, nie wyłączając przerw wolnych od zastrzyków, *nie używał alkoholu*,

4) w jakim stanie był jego system nerwowy i mięśniowy (chorzy bardzo nerwowi i wyczerpani znoszą gorzej dawki zastrzyków, a małe dawki niezawsze są skuteczne).

Zarażenie się syfilisem w 999 na 1000 wypadków, a może więcej, jest następstwem zbliżenia się z kobietą. Nie wliczam w tę liczbę syfilisu odziedziczonego po rodzicach. A tylko małe odsetki zaraża się używając niedezynfekowanej: żyłki, brzytwy, szczotki do włosów, grzebienia, szklanki, papierosnicy, noża, widełek itp.

Krętek syfilistyczny po dostaniu się do krwi rozwija się bardzo powoli i powoli przenika z jednej części ciała do drugiej.

Najczęściej pomiędzy dniem 8 a 21 od chwili zakażenia ukazuje się w miejscu, do którego wniknął, najpierw czerwone twarde niebolesne wygórowanie. W ciągu jednego do dwóch dni w zaczerwienionym miejscu tworzy się rana, pokryta białawo-szarym nalotem, niedającym się oddzielić od podłoża. Te naloty stanowią skupiska zarazków i osobnik taki w tym stadium jest bardzo niebezpieczny dla otoczenia.

Tym bardziej jest niebezpieczny, jeżeli nie zdaje sobie sprawy, dotyka owrzodzenia, a po dotknięciu nie umyje rąk, lecz bierze nimi różne przedmioty codziennego użytku, na których osadzają się krętki i mogą w ten sposób być przeniesione na ranę osobnika zdrowego i zarażić go. Sama rana ma twarde wygórowane brzegi, goi się powoli. Z chwilą ukazania się owrzodzenia, a często już przed, obrzmiewają najbliższe gruczoły limfatyczne. Naprzykład przy owrzodzeniu na częściach rodnych obrzmiewają w obu pachwinach gruczoły. Przy owrzodzeniu w jamie ustnej obrzmiewają po obu stronach gruczoły podszczękowe i na szyi. Gruczoły są niebolesne i nie mają tendencji do ropienia.

Jest to pierwsze stadium.

W tym stanie rozpoczęte leczenie daje jak najlepsze wyniki. Już po pierwszym zastrzyku goi się rana, a po następnych

zmniejszają powiększone gruczoły. Po paru kuracjach i zawsze ujemnych odczynach krwi badanej przed rozpoczęciem każdej kuracji, pacjent jest uważany za wyleczonego.

Jeżeli w tym okresie choroba nie była leczona, rana powoli się zagoiła, syfilis przeszedł w stadium drugie, które się rozpoczyna najwcześniej po dwóch miesiącach od chwili zarażenia. Objawem stadium drugiego jest różno-postaciowa wysypka na skórze, pojedyncze, lub skupione krosty i plamki, które po paru dniach ustępują, pozostawiając na skórze brudno-brązowe plamki, po których jeszcze w kilka miesięcy nieraz można rozpoznać przebyte schorzenie. W tym stadium rozpoczęte leczenie musi trwać o wiele dłużej.

Należy podkreślić, że leczenie dzisiejszymi metodami jest bardzo skuteczne, jeżeli pacjent słucha lekarza i tak w czasie kuracji, jak i w przerwach nie pije alkoholu, który niweczy środki lekarskie i zmniejsza ich bakterjobjęczość.

W swej skromnej praktyce miałem zapuszczone przypadki, ale pacjenci nie pili alkoholu. Już po pierwszej kuracji we krwi tych chorych nie znalazłem nigdy reakcji dodatniej. Odwrotnie u innych, u których leczenie zostało rozpoczęte od najwcześniejszego okresu, ale pacjenci nie słuchali przestróg, pili alkohol, leczenie ich dwukrotnie się przedłużało; po drugiej, a nawet trzeciej intensywnej kuracji dodatni odczyn pojawiał się we krwi.

Jak widać z powyższego, mimo najlepszej chęci lekarza i najintensywniejszej kuracji, leczenie syfilisu nastrocza wiele trudności:

1) pacjent nie może przeprowadzić regularnej kuracji,

2) pacjent jest bardzo nerwowy i nie znosi dużych dawek, a mniejsze, lub bardzo małe, przedłużają leczenie,

3) pacjent nie słucha lekarza i pije alkohol, który niweczy kurację, a tem samem przedłuża chorobę itd.

• Jak wyjaśnię poniżej, szybkie leczenie syfilisu jest konieczne, gdyż przedłużanie się choroby przesuwają ją w stadium trzecie, co jest bardzo niebezpieczne, gdyż wówczas krętki blade usadawiają się na dobre: w sercu, wątrobie, żołądku oraz wszystkich innych organach. Stają się odporniejsze na leczenie i w niektórych wypadkach wszelka kuracja nie daje wyniku.

Przedłużanie choroby jest jeszcze i z tego tytułu niebezpieczne, że zarazek może usadowić się w mózgu i wywołać długotrwałą chorobę umysłową lub w rdzeniu kręgowym, wywołując t.zw. "wiad rdzenia," stanowiący dla chorego ciężkie kalectwo. Te ostatnie choroby

pojawiają się szczególnie, jak już podkreśliłem, u chorych pijących alkohol tak w czasie kuracji, jak i podczas przerw.

Jak widać z powyższego, syfilis jest bardzo niebezpieczną chorobą, o której powinien myśleć każdy (każda), zbliżając się do kobiety (mężczyzny). Nieprzyjaciół — jak mi mówiono — specjalnie wysyła do portów i miejsc, gdzie wojsko stacjonuje, zarażone syfilisem kobiety, gdyż wie, że każdy zarażony marynarz, czy wojskowy, staje się ciężarem armii, przyczyną do zmniejszania potencjału wojennego, dezorganizuje tak bardzo ważną i konieczną do zwycięstwa dostawę zarówno sprzętu bojowego, jak i wszelkiego zaopatrzenia.

Muszę jeszcze dodać, że w krajach gorących syfilis przebiega bardzo łagodnie; jest on tam bardzo rozpowszechniony wśród ludności, o czym każdy wiedzieć powinien. Należy też specjalnie podkreślić, że niema stuprocentowo pewnych zabezpieczeń od zarażenia się syfilisem. Według instrukcji jednego z najwybitniejszych wenerologów, plk. dr. Szczodrowskiego, przed zarażeniem się często chroni maść kalomelowo-thymolowa w następującym składzie:

Rp. <i>Thymol</i> ...	1,75
<i>Calomelipulverisati</i> ...	23,25
<i>Lanolina</i> ...	50,0
<i>Waselina</i> ...	25,0

Ointment

D.S. For external use only.

Tą maścią grubo nasmarować narządy rodne przed zbliżeniem się do kobiety, a po zbliżeniu zaraz dobrze wymyć ciepłą wodą z mydłem. *Prócz tego zmyć dobrze roztworem nadmanganianu potasu, rozpuszczonym w wodzie, do koloru mocno fioletowego. Nadmanganian potasu również można kupić w każdej aptece, jak powyżej przepisana maść.

R.p. *Kali Hepermanganici* 5,0

Kilka łyżeczek rozpuścić w szklance lub litrze wody i parę razy obmyć starannie narządy rodne.

Z powodu braku miejsca nie pisałem nie o wpływie nieleczzonego syfilisu na potomstwo. Tych kilka uwag i rad o najcięższej chorobie jaką jest syfilis, napisałem w poczuciu odpowiedzialności, które na mnie ciąży, jako na lekarzu, obowiązanyemu czuwać nad zdrowiem tych, co służąc i walcząc za wspólną wielką sprawę, narażają swe życie i zdrowie.

Dr. Jan Jaworski.

P.S. — Wychodzi z druku broszura o chorobach wenerycznych p. dr. B. Kożusznika. Napisana jest bardzo przystępnie. Gorąco polecam ją do czytania.

R. & H. GREEN AND SILLEY WEIR

LIMITED

WŁASNE SUCHE DOKI

REPERACJE OKRĘTÓW i MASZYN

NASZE SUCHE DOKI WYMIARÓW 497 na 67 stóp

Posiadają dobrze urządzone warsztaty

Wytwórcy wirówek oleju "Victor"

Ponad 3,000,000 ton światowej żeglugi było zaopatrzone w te znane wirówki

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

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

Telephone :

AVENUE 5361 (4 lines)

Telegrams :

"Interknit, Stock, London"

HOBSON & SONS

(LONDON) Ltd

Złożona 1850r.

1, 3 & 5, LEXINGTON STREET, LONDON, W.1.

(Near Piccadilly Circus)

Telephone: GERRARD 6558 (2 linie)

Dostawcy do Royal Military College

KRAWCY CYWILNI i WOJSKOWI

UMUNDUROWANIE MARYNARKI, WOJSKA
ORAZ

WSZELKIEGO RODZAJU SŁUŻB J. K. M.
ZŁOTE i SREBRNE TAŚMY i DYSTYNKCJE

Specjalność

POLSKIE MUNDURY WOJSKOWE

16 LONDON ROAD, CAMBERLEY, SURREY

KONOPNE i METALOWE

LIN Y

WYRABIANE

dla wszystkich potrzeb okrętowych

R. HOOD HAGGIE & SON LTD.

NEWCASTLE-ON-TYNE

also at

LONDON
CARDIFF

LIVERPOOL
& HULL

GLASGOW
BRISTOL, etc.

SIMPSON SPENCE & YOUNG

LONDON, GLASGOW and NEW YORK

Steamship Agents and Chartering Brokers

General Managers to

TEXAS TRANSPORT & TERMINAL CO., INC.

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

Personal Attention to Consignments

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

Dostawy Przyborów Nawigacyjnych

(Marine Nautical Supplies)

*

Capt. WILL

96 Leadenhall Street

London - E.C.3

Telefon: AVENUE 1887

*

STAŁE

KOMPASY OKRĘTOWE

Lunety

Lornetki pryzmatyczne

KOREKTA

MAP MORSKICH LTD.

Bezpłatne porady w zakresie
naszej specjalności

Gwarantujemy zadawalającą obsługę



By Appointment

Gieves

LIMITED

ROYAL NAVAL
OUTFITTERS SINCE 1785

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

Branches

Portsmouth
Southampton
Liverpool
Edinburgh
Gibraltar

Plymouth
Chatham
Bath
Greenock
Malta

Weymouth
Blackpool
Newcastle
Thurso
Alexandria

80 PICCADILLY
LONDON, W.1

Podręczniki dla mechaników i nawigatorów.

Nakładem Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi, Dział Spraw Morskich, ukazały się już w druku :

- | | | | |
|----------------------|---|------|------|
| 1) Inż. K. Bielski : | " Prawidła wykonywania rysunków maszynowych ... | cena | 1/6 |
| 2) Inż. K. Bielski : | " Mechanizmy okrętowe " (" Rozrząd pary ") ... | .. | 5/0 |
| 3) Inż. K. Bielski : | " Mechanizmy okrętowe " (" Atlas części maszyn i kotłów parowych ") ... | .. | 12/6 |
| 4) M. Kisielewski : | " Kotły okrętowe " (" Ich obsługa, uszkodzenia i naprawy " ... | .. | 12/6 |
| 5) A. Ledóchowski : | " Astronomia żeglarska " ... | .. | 7/6 |
| 6) A. Ledóchowski : | " Nawigacja żeglarska " .. | .. | 10 6 |
| 7) W. Milenuszkin : | " Przepisy drogi na morzu " ... | .. | 8 6 |

Wydrukowane już podręczniki są do nabycia *wyłącznie* w Inspektoracie Żałogowym Działu Spraw Morskich Ministerstwa Przemysłu, Handlu i Żeglugi :

43, LOWNDES SQUARE, LONDON, S.W.1.

Na specjalne zlecenie Inspektorat Żałogowy wysyła podręczniki przez pocztę, *po nadesłaniu należności w " Postal Order " (niewypelniony) i załączeniu 1/- sh. na opłatę pocztową.*

Nadto z końcem grudnia b.r., ukaże się w druku :

Inż. K. Bielski : " Mechanizmy okrętowe " (" Moc i sprawność maszyn parowych ").

S.L.A. LIMITED

SEA - LAND - AIR TRANSPORT

MAKLERSTWO OKRĘTOWE. FRACHTOWANIE WE WSZYSTKICH KIERUNKACH

Agenci liniowi—Ekspedytorzy—Światowe biuro podróży

S.L.A. (STEVEDORES) LIMITED

Sztanerka statków we wszystkich basenach i na rzece
(specjalność : drzewo)

33-35 St. Mary Axe, Londyn, E.C.3

Telefony : AVENUE 2525
(15 linii)

Telegramy :
" ESSELALIM," LONDON
(wszystkie kody w użyciu)