

POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCYZYŃNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień

Dnia 27-go listopada 1943r.

Rok V. Nr. 47

WOLNOŚĆ BAŁTYKU

Dwadzieścia pięć lat temu, polska racja stanu w sprawach polityki morskiej nie była jeszcze ściśle określona. Zdawano sobie natomiast w społeczeństwie polskim — powszechniej, niż kiedykolwiek przedtem — sprawę z kapitalnej wagi dla państwa, wolnego dostępu do morza. Aktem historycznym, wypuklającym te nastroje, jest dekret ówczesnego Naczelnika Państwa, Józefa Piłsudskiego, z dnia 28-go listopada 1918 r., rozkazujący utworzyć polską marynarkę.

Od tego dnia zaczęliśmy patrzeć na Bałtyk, jako na naturalne ujście dla gospodarczego rozwoju Polski, jako na główną arterię, łączącą jej przyrodzone bogactwa z olbrzymimi rynkami handlowymi świata.

Od dnia tego poczęliśmy organizować nasze życie morskie, we wszystkich kierunkach. Objęliśmy przynajmniej nam skrawek wybrzeża, wybudowaliśmy własny port w Gdyni — naszą chlubę narodową, rozbudowywaliśmy naszą flotę handlową. Z myślą o zabezpieczeniu tych warsztatów pracy, tego niezmiernie cennego dorobku narodowego — tworzyliśmy siłę zbrojną na morzu. Staraliśmy się jak najprzejawniej ułożyć stosunki z wszystkimi naszymi sąsiadami.

Mieliśmy najlepsze zamiary i nadzieje na przyszłość.

Wypadki we wrześniu 1939 roku zniweczyły wszystko, cośmy zrobili.

Dziś, w dwudziestopięcioletnie polskiej marynarki, w piątym roku jej nieustannej pracy i walki na niemal wszystkich morzach świata, dziś kiedy jesteśmy już bliżej końca zawieruchy wojennej — wypadła nam zwrócić myśli nasze ku naszej przyszłości na morzu.

Głównym celem obecnej wojny, jeżeli chodzi o kontynent Europy, jest zdruzgotanie Niemiec, a więc zniweczenie ich potencjału militarnego, politycznego i gospodarczego. Zniweczenie w dosłownym znaczeniu tego słowa, t.j. takie, które raz na zawsze uniemożliwi temu państwu wzniecanie pożogi wojennej, grożącej ludzkości zagładą. Zażegnana zatem być musi z całą stanowczością wszelka możliwość podniesienia się jakiegokolwiek "IV-go Reichu" do potęgi z czasów Hitlera. Niemcy muszą być całkowicie rozbrojone na lądzie, morzu i w powietrzu. Niemcom musi być narzucony taki ustrój polityczny, który zdoła powstrzymać zapędy "Raubritterów" i zetrze pychę "Herrenvolku." Przemysł niemiecki musi być ograniczony do istotnych pokojowych potrzeb obywateli państwa.

W splocie ciężkich i katagorycznych warunków, jakie muszą być narzucone Niemcom w wyniku toczącej się wojny, powinien znaleźć się również i ten, który uniemożliwi im panowanie na Bałtyku, oraz przeprowadzenie hasła "Drang nach Osten." Warunek ten stanowi wolna i przez nikogo nie zagrożona łączność Bałtyku z Morzem Północnym, łączność, która umożliwi skuteczne przeciwstawienie się zakusom jakiegokolwiek agresji, wymierzonej bezpośrednio przeciwko całości lub żywotnym interesom państw, ciężących ku basenowi tego morza, a pośrednio przeciw tym państwom, które ustanowią nowy ład i porządek w Europie i będą stały na straży przyszłego pokoju.

Stać na straży pokoju nie zna-

czy — wygłaszać piękne hasła o wznioślejszej ideologii. Znaczący to zabezpieczyć się skutecznie, sprawiedliwie i realnie przeciwko wszelkim zakusom napastnika.

Zarzewiem obecnej wojny był Gdańsk. Sprawa Gdańska musi być zatem po wojnie tak rozwiązana, ażeby nie mógł stać się ponownie przyczyną pożogi. Rozwiązanie musi być słuszne, sprawiedliwe i uzasadnione względami żywotnymi, i gospodarczymi Polski oraz historią.

To samo stać się powinno z tymi obszarami nadbrzeżnymi, które mają żywotne znaczenie dla zabezpieczenia interesów polskich i przyszłego pokoju.

Istota naszego problemu morskiego polega nie tylko na dostępie Polski do Bałtyku, lecz także na zabezpieczeniu wyjść z Bałtyku na Morze Północne, a więc na "otwarciu" Morza Bałtyckiego. Jest to absolutnie niezbędny warunek dla ugruntowania prawdziwie niepodległego bytu Rzeczypospolitej.

Sądzimy zresztą, że w interesie wszystkich państw nadbałtyckich, leży to samo dążenie do otwarcia Bałtyku i zabezpieczenia szlaków, wiodących stąd w szeroki świat — na zasadach swobodnej wzajemnej współpracy, bez dopuszczenia jakiegokolwiek wroga przewagi.

Dwie wojny światowe, podczas których Niemcy potrafiły zamknąć Bałtyk i uczynić z niego swe morze wewnętrzne — dały dostateczny dowód, jak doskonale Kanał Kiloński spełnił swoją strategiczną rolę. Dlatego los tego Kanału musi być przesądzony w wyniku obecnej wojny. W interesie narodów nadbałtyckich leży, ażeby nie były odcięte od Zachodu. Wów-

czas bowiem zmieniają się podstawy założeń strategicznych, a tym samym zmieni się położenie tych narodów.

Wąski półwysep Jutlandzki oddziela Morze Północne od Bałtyku, czyniąc z niego basen zamknięty, podobny do Morza Śródziemnego. Półwysep ten przerywa równocześnie ciągłość wybrzeża niemieckiego, stwarzając specyficzne warunki strategiczne. Część zachodnia wybrzeża niemieckiego stanowi wyjście na szerokie wody Atlantyku oraz na inne wielkie morza świata, stwarzając podstawę dla dążeń kolonialno-imperialistycznych, oraz dla pomyślnego rozwoju tych dążeń. Część północno-wschodnia natomiast umożliwia panowanie na Bałtyku i tym samym stopniowe przeprowadzanie odwiecznego parcia na Wschód, czyli dążeń kontynentalno-imperialistycznych. Te dążenia Niemiec ujawniła ich polityka ogólna, ujawnia także dobitnie ich polityka morska, oparta na wykorzystywaniu warunków strategicznych, które stwarza pozycja geograficzna granic morskich.

Narzędziem polityki morskiej jest siła zbrojna na morzu. Ażeby narzędzie to mogło być skuteczne, musi ono być dostosowane do zamiarów, musi opierać się o mocne podstawy oraz musi być poręczne i wszechstronne. Rozumiejąc doskonale wagę tych postulatów, Niemcy konsekwentnie zdążyli do ich urzeczywistnienia.

Wybudowali najpierw dwie potężne bazy wojenno-morskie — Wilhelmshafen na Morzu Północnym i Kiel na Bałtyku, a następnie stworzyli silną, nowoczesną flotę.

Początkowo, jedyną drogą morską, łączącą Wilhelmshafen z Kilonią, była droga okrężna dokoła Jutlandii; była to droga nie tylko

długa /540 Mm. mierząca/, ale przede wszystkim niedogodna. Niedogodna dlatego, że po obu jej stronach mieszkają narody, co prawda bliskie Niemcom pokrewieństwem, lecz jakże dalekie i obce im duchem — spokojne, pracowite, pragnące żyć w wiecznej harmonii międzynarodowej, dążące jedynie do podniesienia swego dobrobytu na drodze na wskroś pokojowej i moralnej. Narody żywiące wstręt do rzemiosła wojennego, dlatego militarnie słabe i dlatego też nie nadające się do jakiegokolwiek sojuszu wojkowego, czy wojenno-morskiego, któryby mógł na wypadek wojny sementować je w jedną całość z Niemcami i zagwarantować w ten sposób bezpieczeństwo, dowolność dysponowania i swobodę ruchu operacyjnego przez Cieśninę Duńską.

Wilhelmshafen i Kiel leżą z obu stron półwyspu Jutlandzkiego, u jego podstawy, znajdującej się na terytorium Niemiec i mierzącej niecałymi 100 kilometrów. Nie było więc nic łatwiejszego jak stworzyć bezpośrednie połączenie tych dwóch baz przez budowę kanału, który rozwiązał w sposób prosty całe skomplikowane zagadnienie strategiczno-operacyjne. Budowa nie tylko nie mogła budzić żadnych zastrzeżeń, lecz na odwrót mogła przysporzyć sławy i uznania, albowiem miała wszelkie pozory dzieła, stworzonego dla ogólnego dobra narodów żeglarskich, skracając znacznie połączenie portów Bałtyku z portami W. Brytanii i reszty świata.

Kanał Kiloński biegnie przez terytorium Niemiec, jest zatem w ich całkowitej dyspozycji, może być odpowiednio ufortyfikowany i wojskowo zabezpieczony, może być uchroniony przed inwigilacją obcego wywiadu, umożliwia dowolną

i szybką dyslokację floty według potrzeb operacyjnych — na jednym lub drugim teatrze wojennym, daje wreszcie możliwość opowania wejścia na Bałtyk oraz odciążenia zachodu od wschodu Europy.

W czasie poprzedniej wojny światowej, Niemcy, dzięki Kanałowi Kilońskiemu, szachowały znakomicie Rosję, a także W. Brytanię — Rosja nie wiedziała prawie nigdy, jaką siłą morską rozporządzała Niemcy na Bałtyku, a W. Brytania miała często nieprawdziwe wiadomości o flocie niemieckiej na Morzu Północnym. Możliwość takiego manewrowania ułatwiała Niemcom osiąganie sukcesów operacyjnych. W ten sposób Niemcy uczynili z Bałtyku owo słynne "Binnensee" — "jezioro niemieckie" — bazę floty nawodnej i podwodnej. Jednym z powodów ich powodzenia był niezawodnie brak jakiegokolwiek poważnego konkurenta bałtyckiego.

Rosja od czasu wojny z Japonią nie mogła odzyskać swego panowania na Bałtyku, zdobytego przez Piotra Wielkiego w chwili, gdy Polska ostatecznie odsunęła się od morza. Państwa Skandynawskie były zbyt słabe i zbyt zamilowane we wznioślejszej idei pokojowej, by konkurować z ideologią Bismarcka. To też w ubiegłej wojnie Niemcy wszechwładnie panowali na Bałtyku, co było niewątpliwie jednym z powodów długotrwałego i z początkiem zwycięskiego dla nich przebiegu wojny. Bałtyk był przez Niemcy zamknięty, a leżące nad jego wyłotami Dania i Szwecja — bezsilne.

To samo w jeszcze większym stopniu powtórzyło się w wojnie obecnej. Polska i państwa skandynawskie były zbyt słabe na morzu, aby przeciwstawić się niemieckiej polityce morskiej. Z miejsca Polska odcięta została od sprzymierzeńców. Jak dawniej — tak i dziś Bałtyk jest "kolebką" floty niemieckiej. Tyle tylko, że część baz Niemcy przenieśli dalej, na wschód do Gdańska i Gdyni, aby uniknąć dość przykrego kontaktu z Royal Air Force.

Słabość morską Polski i Danii sprawiła, że Niemcom udało się całkowicie zapanować w Cieśninach Duńskich, opanować Danię i Norwegię. Pośrednio była też przyczyną, że flocie brytyjskiej zamknięto wejście na Bałtyk. Wynikła stąd sytuacja strategiczna i polityczna długi czas dawała /i jeszcze daje/ wiele korzyści Niemcom, przedłużając wojnę i utrudniając natarcie sił Wolnych Narodów na "fortecę niemiecką."

Potrzeba rozwiązania tego problemu po wojnie zdaje się logiczną i nie budzi zastrzeżeń. Niemcy muszą być pozbawione możliwości wykorzystywania Kanału Kilońskiego dla swych własnych, często ukrytych i nieetycznych celów, a Cieśniny Duńskie powinny się stać pewnym i bezpiecznym połączeniem Bałtyku z Morzem Północnym.

Wiemy, że wielkie demokracje walczą o nowy ład i porządek w świecie. Wierzymy, że porządek ten zadowolony wszystkie narody — duże i mniejsze — i da możliwość każdemu organizmowi państwowemu prowadzić życie w warunkach długotrwałego pokoju i dobrobytu.

Teżą polską jest, aby Bałtyk stał otworem dla wszystkich.

ROZKAZ Nr. 18 NA 25-LECIE MARYNARKI WOJENNEJ

Marynarze!

28-go listopada święcimy 25-lecie istnienia Polskiej Marynarki Wojennej.

W tym dniu przed ćwierćwieczem w 17 dni po odzyskaniu niepodległości, Naczelnik Państwa Józef Piłsudski wydał historyczny dekret:

"Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć Marynarkę Polską."

Słowa te, wyryte na bramie Dowództwa Floty w Gdyni, stały się hasłem uznawania polskiej pracy na morzu. Wyniki tej pracy stanowią zawsze jeden z istotnych warunków rozwoju Państwa i dobrobytu Narodu.

Wiem, że niejedną przeszkodę trzeba było pokonać w umysłach obywateli, znaczenia morza nieświadomych. I wiem, że w dniu wybuchu wojny, mimo wysiłków waszych przelożonych, Polska Marynarka Wojenna nie była jeszcze dość silną, by móc zwycięsko zmierzyć się z wrogiem.

Wiem też jednak — i wie cały Naród, że obowiązek wasz spełniście ponad zwykłą miarę. Boje o Oksywie i Hel, walki okrętów polskich na Bałtyku, Atlantyku, Śródziemnym Morzu i wodach arktycznych tworzą piękne stronicie dziejów ojczystych. Jesteście częścią Sił Zbrojnych, która ani na chwilę nie przerwała walki.

Nazwy wielu naszych okrętów zapisane są złotymi zgłoskami w wielkiej Księdze Chwały. Marynarze polscy dowiedli nieraz, że umieją dla Ojczyzny umierać. Pracą swoją i znojem codziennym dowód składają, że umieją dla Niej żyć, walczyć i zwyciężać.

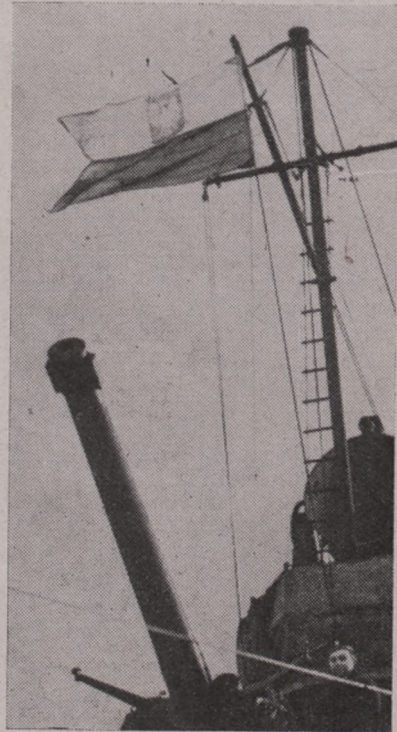
Polska bandera ani na chwilę nie przestała powiewać dumnie nad wolnym terytorium Rzeczypospolitej — pokładami naszych okrętów wojennych. Banderę naszą podniesiemy znów na ojczystym brzegu. I wówczas wszyscy Polacy zrozumieją należycie, że bez szerokiego dostępu do morza i siły zbrojnej na nim, nie ma dla Państwa Polskiego ani prawdziwej wolności, ani prawdziwego bezpieczeństwa.

Marynarze! Życzę wam, abyście dopłynęli jak najrychlej do polskich brzegów, by wiernie i z mocą strzec wielkiego skarbu Narodu:

Wolności Mórz.

Londyn, dnia 2 listopada 1943 r.

NACZELNY WÓDZ
SOSNKOWSKI, Generał Broni.



Bandera na polskim okręcie wojennym

ARTUR REYMAN

Ćwierć wieku Polski na morzu

Historia nasza zaczyna się właściwie od dekretu Naczelnika Państwa z dnia 28 listopada 1918 roku: "Rozkazuję utworzyć Marynarkę Polską." Słowa tego dekretu, wyrzyte na bramie Dowództwa Floty na Okywiu, stały się zaczątkiem polskiego czynu na morzu. Czyn ten wcale mały nie był. O nie!

Dekret dziwnym trafem przypadł w samą rocznicę Bitwy pod Oliwą /28 listopada 1627/ kiedy to okręty polskie J. Kr. Mości rozgromiły w Zatoce Gdańskiej eskadrę szwedzką Stiernskjöld. Znaczący był to omen, skoro do dziś dnia mimo przewagi nieprzyjaciela, mimo wszelakiego rodzaju trudności — Polska Marynarka Wojenna żyje, pracuje i walczy zwycięsko. A nie łatwe to było zadanie stworzyć choćby niewielką, ale sprawną i wartościową siłę morską w kraju, spraw morza zupełnie nieświadomym.

W lutym 1919 roku do generała Listowskiego, borykającego się na czele kilku słabych batalionów w dorzeczu Piny zgłosił się jakiś obdartus. Zaproponował stworzenie flotyli rzecznej z pozostawionych tam przez Niemców kilku na pół zdemolowanych motorówek. Obdartus nazywał się Giedroyc i był przedtem porucznikiem marynarki rosyjskiej. Równocześnie niemal i też ze statków wydartych Niemcom, tworzy się flotylla Wiślana. Są bowiem — o dziwo — marynarze. I to prawdziwi. Ze wszech stron, z trzech zaborów, z Francji i Ameryki, z Dalekiego Wschodu nawet — garną się pod ojczystą banderę. Brak tylko dostępu do morza i okrętów. Więc walczą na rzekach i łądzie.

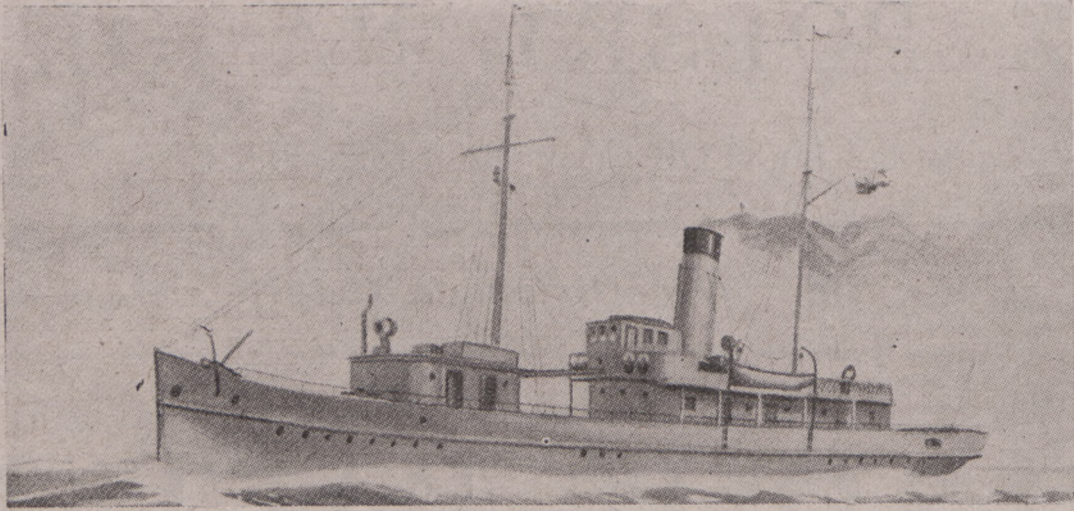
Walczą dobrze. W obu flotyllach, w Pułku Morskim. Krwawią na różnych granicach. Zdobyte na nieprzyjaciela "Pancerny I" i "Pancerny II" docierają do Kijowa. Flotylla Pińska pływa po Dnieprze od Łojowa do Czerkas.

Potem karta się zmienia. Następuje odwrót iście Ksenofontowy, gdzie trzeba walczyć z następującym na pięty nieprzyjacielem, mając przed sobą coraz to płytszą, pełną miazg Pinę. Równocześnie "Moniuszko" tonie pod Bobrownikami, a "Batory" w obronie Płocka.

Dziwne to nieraz statki. Na motorówkach lub kołowach rzecznych ustawiano w pośpiechu jedno lub dwa działka polowe, podkładając coś w rodzaju obronności. Dwa lub cztery karabiny maszynowe dopełniały uzbrojenia. Za osłonę służyły worki z piaskiem, z rzadka blachy stalowe. Czasem osłony nie było wcale. Statek uwiązany w krętym nurcie płytkiej rzeki nie miał swobody manewru. Był słabą baterią pływającą, walczącą przeciw znacznie bardziej ruchliwemu nieprzyjacielowi. "Nic-to" — jak napisałby Sienkiewicz. I — rzeczywiście boje owych czasów przypominały wielce epopeę "Potopu."

Porucznik Hryniewiecki — z sześciu marynarzami — wybiera się na tyły nieprzyjaciela. Niosąc poprzez osnieżone puszcze Prypeci działko górskie. Maszerują 36 godzin. Ustawiają działko nad brzegiem rzeki. Zatapiają nie spodziewający się niczego uzbrojony statek, ostrzeliwują placówkę. Wracają szczęśliwie. Komandor-porucznik Hryniewiecki miał twarde życie. Nie zginął ani wówczas, ani w ciężkim wypadku samochodowym w Gdyni, ani we wrześniu 1939 roku, kiedy to z czterema oficerami i dwoma marynarzami przedarł się na kutrze rybackim z Okywiu na Łotwę; a potem przybył do Anglii. Dane mu było zginąć śmiercią marynarza dopiero w październiku 1943 roku na pomoście dowodzonego przez prawdziwego i nowoczesnego Okrętu Rzeczypospolitej — "Orkan."

10 lutego 1920 roku generał Józef Haller zaślubia Polskę morzu. Zimny to i deszczowy dzień, nie rokujący nic dobrego. Ale mamy wreszcie upragniony dostęp do morza, w postaci... małego portu rybackiego w Pucku i drugiego na Helu. Porucznik Pławski i mat Wiśniewski przy dźwiękach Hymnu Narodowego i huku dział po raz pierwszy wciągają na maszt banderę wojenną Rzeczypospolitej. Ko-



"Pomorzanin" /dawny/ — pierwszy okręt wojenny Rzeczypospolitej

mandor Pławski jest dziś dowódcą Jej pierwszego krążownika.

Holownik "Pomorzanin" — przeznaczony dla służby hydrograficznej i ścigacz "Myśliwy," oraz małe holowniki "Krakus" i "Wanda" — szumnie nazwane O.R.P. /Okręt Rzplitej Polskiej/, to pierwsze nasze jednostki pływające po morzu. Jakże daleko nie tylko do stworzenia jakiejś morskiej siły zbrojnej, ale nawet własnego portu. Z Helu do Pucka "Krakus" płył 5 godzin — mniej więcej tyle, ile w roku 1939 potrzebowała "Błyskawica," by przeciąć Bałtyk z Polski do Szwecji.

Cztery poławiacze min i dwie kanonierki stanowią dalszy "narybek," tuląc się wstydliwie do jedynego kawałka nadbrzeża w Pucku, gdzie się zresztą razem pomieścić nie mogą. Mimo to "Komendant Piłsudski" odbywa wyprawę do Kłajpedy, w momencie gdy trwa tam konflikt litewsko-niemiecko-francuski. W Gdańsku — gdzie okręty polskie chodzą na remont i po uzupełnieniu zapasów — sytuacja też nie jest pomyślna.

W roku 1921 przybywają przyznane Polsce przez Radę Ambasadorów ex-niemieckie torpedowce. *Ersatz* wojenny, zbudowany w latach 1915-16 i obliczony na krótkotrwały żywot. Przydziału do flot zaborecznych wyrzekliśmy się, jako że ten czy ów mąż stanu lękał się "niepotrzebnego kłopotu." Z jednej strony wygłaszano szumne przemówienia o potrzebie dostępu do morza, z drugiej nie wierzyli, że na tym morzu coś potrafimy stworzyć.

Małe ex-niemieckie torpedowce pływają jednak zawzięcie. Przydział na te jedyne nasze "bojowe" jednostki jest zaszczytem, którego dostąpić może zaledwie 400 ludzi. Niebawem "Kaszub" tonie w Gdańsku wskutek wypadku. Pozostałe "Krakowiak," "Kujawiak," "Ślązak," "Podhalanin" i "Mazur" — wychowują całe pokolenia marynarzy. Kręcąc się po Bałtyku, pokazując banderę polską od Zatoki Botnickiej po Sund. Z jakim pietyzmem okręci te były obsługiwane i konserwowane przez załogi, świadczy choćby fakt, że niektóre z nich dożyły obecnej wojny, osiągając wiek 23-24 lat, poważny nawet dla pancernika. "Mazur" zginął w boju z nieprzyjacielem, strzelając jeszcze w chwili, gdy pokład okrętu pograżał się w morzu.

W r. 1922 Departament Morski/cóż za niefortunna nazwa — czy jest jakiś "departament lądowy" — zostaje przemianowany na Kierownictwo Marynarki Wojennej, na którego czele staje wice-admirał Porębski, a w dwa lata później pierwszy dowódca floty komandor (dziś wice-admirał) Świrski. Dowódcą floty zostaje późniejszy obrońca Helu Kmdr. (kontr-admirał) Unrug.

Historia opowie kiedyś homeryczne dzieje walki, jaką Kierownictwo stoczyć musiało o samą zasadę istnienia Marynarki i jej organizacji. Były usiłowania zupełnej likwidacji tej nowej dla nas dziedziny, albo podporządkowania jej... Ministerstwu Przemysłu i Handlu, jako "morskiej straży celnej." Stosunek do Marynarki był pełen sentymentu i pięknych hasel o "bursztynowej potędze" i "suwerennej mocarstwowości,"

kończył się jednak zwykle "Legendą Bałtyku." Legenda polegała na stałych zakłękach i obietnicach obrony morza "do ostatniej kropli krwi," wygłaszanych przy lada okazji, jednak — jak w legendzie — nierealnych.

Ocalił Marynarkę ówczesny Minister Spraw Wojskowych, gen. Kazimierz Sosnkowski — dzisiejszy Naczelnny Wódz. On to poszedł po linii skromnych Jej życzeń i wyodrębnił Ją z ogółu spraw morsko-gospodarczych, stawiając Kierownictwo wyżej od Departamentu i nadając mu czysto wojenno-morski charakter. Dobry omen...

W roku 1924 flota przenosi się do zapoczątkowanego portu w Gdyni. Port jest teorią, bo w gruncie rzeczy okręty stoją na otwartej redzie. Na kanonierce "Komendant Piłsudski" /350 ton/ usiłuje się wmontować 100 m/m działo "Canet'a." Kanonierka wygląda jak kaczka, której na ogniu położono wielką lunetę. Niebawem działo trzeba zdjąć, bo groziło ono bardziej własnemu okrętowi, niż domniemanym okrętom wroga. Dodać można, że działo to, pospołu z drugim /bateria "Canet" na Okywiu/ w roku 1939 zatopiło niemiecki poławiacz min i uszkodziło dwa inne.

"Piłsudski" i "Haller" — przybrzeżne kanonierki — wśród sztormów i fal pływają aż na morza Północne i Norweskie. Nabyły w roku 1926 zagłowiec szkolny "Iskra" /500 ton/ przepływa Atlantyk /3 dni cyklonu/ i rok rocznie sięga ku wschodnim brzegom Śródziemnomorza. Stosunek do Marynarki, będącej równocześnie symbolem, nowością i... Kopciuszkim /choć w istocie Konstytucja przyznaje jej zaszczytne, równorzędne z Wojskiem miejsce wśród Sił Zbrojnych Państwa/, nie zraża młodych adeptów morza. Z zapalem iście fanatycznym, zamieniającym neofitów, garną się młodzi i starsi ze wszystkich sfer. I to nie tyle z Pomorza, ile z Warszawy, Łwowa, Wilna, Polesia, Śląska...

Od roku 1921 istnieje Szkoła Oficerska, przemianowana w r. 1928 na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej. Pierwsze promocje podchorążych "własnego chowu" pełne były nieznanymi wzruszeń. Na pokładzie "Bałtyku" — starego ex-francuskiego krążownika, zakotwiczonego "na mur" pod Okywiem — ustawiali się nowopromowani. Z górnych pomostów rodziny i osoby "bliskie sercu" spoglądały na nich ze czcią, iście bałwochwalcza. Kiedy podchorążowie znikali, aby wrócić po chwili w pełnej krasie stroju N. 1 /pierog, surdut, złote epolety, szabl/, osoby płci słabszej a bliżej zainteresowane, mdlały z zachwytem. "Pan prezes" jakiegoś oddziału Ligi Morskiej, wręczając prymusowi tradycyjnej upominek, w poczuciu własnej niższości przestępował z nogi na nogę i jakął się przed młodym chłopcem, który obo zdołał już przepłynąć Atlantyk i zgłębić wszelkie, niedostępne dla zwykłego śmiertelnika tajniki wiedzy morskiej. Sytuację ratował zwykle wystrzał z działka, ogłaszający południe...

O Szkole Podchorążych Mar. Woj. opowiadano różne cuda. Mieściła się ona w Toruniu, w starym, ponurym budynku poklaskowanym, zamienionym przez Prusaków na koszary. Podobno

nocą straszły młodych podchorążych widma mnisek zgwałconych przez fryderykowskiach żołdaków. Aby je odegnać, pokryto wilgotne mury całą panoramą obrazów marynistycznych własnego wyrobu. Było tam tyle wody, okrętów i armat, że zaleźnione duchy ustąpiły...

Przed szkołą stały dwa zarzewia /ponoć wydobyte z dna morskiego/ niemieckie działka 88 m/m. Dotknięcie takiego działka przysługiwało jedynie starszym rocznikom. Młodsze mogły podziwiać je z daleka. Działo "prawdziwe" — "Puteaux" wzór 98! — inaczej lądowe 75-tki na podstawach morskich, ustawione na kanonierkach i torpedowcach, były przedmiotem takiej dumy, jak 403 m/m olbrzymi dla marynarzy "Nelsona" i "Rodneya". Skąpe dotacje ćwiczebnej amunicji sprawiły, że strzelano z ogromnym namaszczeniem, nabożeństwem niemal, a słowa: "gotowe, pal, odpalone", wygłaszano tonem, jakim Napoleon mówił: "To słońce spod Austerlitz."

Jednak te to małe okręci wychowały dzisiejszych dowódców, oficerów i znakomych podoficerów-specjalistów "Błyskawicy," "Burzy," "Pioruna" "Garlandę," a także "Ślązaka" i "Krakowiaka" — już nowych, znacznie większych od tamtych z r.1921.

W roku 1926 zamówiono wreszcie pierwsze okręty nowoczesne — kontrtorpedowce "Wicher" i "Burza" /po 1600 ton oraz podwodne stawiacze min "Wilki," "Ryś" i "Zbik" po 980 ton/. Z różnych programów morskich, zakrojonych na jaką taką pełnowartość taktyczną, żaden nie mógł być zrealizowany, choć w Genewie przyznano nam prawo do 150.000 ton. Tym niemniej moment długo oczekiwanego przybycia "Wichra" był dla wielu ludzi ideą — dniem uroczystym. Okręt ten stał się symbolem i pierwowzorem — czymś w rodzaju "Victory" Nelsona. Jego podróż na Madere po marszałka Piłsudskiego stała się epopeją, którą, jak najpiękniejszą bajkę, powtarzały dzieci w szkołach, rysując lub modelując z płomiennym zachwytem wizerunki okrętu.

W tymże okresie /1926-30/ zaczyna się historia polskich podwodników. To już było nie tylko nowe, ale i niezwykłe. Ludzie małego ducha patrzeli na pół z ironią, na pół z przerażeniem na te "kosztowne zabawki," czekając czy rychło zatoną wraz z ich lekkomyślnymi i niedoświadczonymi załogami. Ale na złość nie zatona wówczas żaden. Natomiast — wbrew tamtym oczekiwaniom — polscy "ludzie głębin" ustanowili w tej wojnie rekordy, z których mogą być dumni przed światem. Nazwy "Wilki," "Orzeł," przeszły do historii.

Potem nadszedł okres "siedmiu krów chudych." Przez 8 lat nie zamówiono nic, choć jasne było, że nie tworzy się floty z epizodycznie budowanych okrętów. Dopiero po długich, uporczywych perswazjach, zamówiono w r. 1934 stawiacz min "Gryf" (2250 ton) a w ślad za nim kontrtorpedowce "Grom" i "Błyskawica" po (2050 ton). Wreszcie w r. 1938-39 przybyły okręty podwodne "Orzeł" (zbudowany ze składek społeczeństwa); "Sep" (po 1175 ton). Dwa dalsze były w budowie we Francji, gdy wojna wybuchła.

Więcej! Stało się coś w naszych warunkach wręcz niespodzianego: Rozpoczęliśmy budowę okrę-

tów w kraju! Do wojny zbudowaliśmy sześć poławiaczy min, kilka statków pomocniczych a zapoczątkowaliśmy dwa kontrtorpedowce.

Gdyby nasza Marynarka Wojenna nie miała żadnych innych zasług, jak tylko te, że dzięki niej stworzono po raz pierwszy w Polsce przemysł okrętowy, zbudowano stocznice i uruchomiono budowę okrętów /trauler "Jaskółka" był pierwszym/ — to już to było by wielkim w naszych warunkach osiągnięciem. Można dodać, że w dziedzinie przemysłu okrętowego produkowaliśmy w Polsce wszystko od lin i kotwic, aż po skomplikowane przyrządy optyczne i artyleryjskie. Stocznia angielska, budująca nasze kontrtorpedowce, nie tała swego podziwu dla wartości i wykonania wyprodukowanych w Polsce materiałów.

Nie wszystkie przeszkody zostały pokonane. Organizacyjnie Marynarka Wojenna nie miała swobody rozwoju i potrzebnej jej do tego rozwoju atmosfery. Długi czas walczone, aby jako tako "zafiksować" budżet/ zdarzały się wypadki, że sumę przeznaczoną na sprzęt Marynarki Wojennej obracano naraz na różne potrzeby Wojska/; wytłumaczył referentom budżetowym, że marynarze nie mogą nosić butów z gwoździ i rogatywek; przekonać opornych, że pieniądze włożone na Marynarkę /zaledwie 4-5% budżetu obrony państwa/ — opłaca się zawsze. Jak się opłaciły, dowiedzieliśmy się dopiero dziś...

Rozpoczęto też budowę fortyfikacji na Wybrzeżu, rozbudowano jako tako podstawy operacyjne. Niestety, było już za późno. Nie jest tajemnicą, że jeśli flota brytyjska czy francuska nie przybyła na Bałtyk, to przyczyną była tu słabość Polski na morzu i nad morzem.

Ale zamiast białad po niewczasie o tym czego nie mieliśmy, zobaczymy, jak przedstawiało się to, cośmy usilną pracą pionierską — posiadli? Polska Marynarka Wojenna, mimo wszystkich przeciwności i przeszkód, potrafiła stworzyć:

- 1/ małą, ale sprawną i nowoczesną Flotę, czwartą co do siły na Bałtyku, która dowiodła swej wartości i jedyna ze wszystkich Sił Zbrojnych ani na chwilę nie przerażała walki z wrogiem;
- 2/ polski przemysł okrętowy i własną stocznice, na której po raz pierwszy rozpoczęto budowę okrętów w kraju;
- 3/ zaczątek umocnień na Wybrzeżu, oraz porty wojenne Okywie i Hel;
- 4/ Lotnictwo Morskie;
- 5/ kadre i personel, które rozślały imię polskie wśród sprzymierzeńców i wzbudziły uznanie największych autorytetów morskich.

W chwili wybuchu wojny mieliśmy cztery kontrtorpedowce, stawiacz min, pięć okrętów podwodnych, sześć poławiaczy min — wszystko najzupełniej nowoczesne. Ponadto ośm okrętów szkolnych i pomocniczych, baterię 150m.m. na Helu, Morski Dywizjon Lotniczy, formacje Obrony Wybrzeża oraz silnie rozbudowaną Flotyllę Rzeczną na Pinie. Było to mało, by sprostać wrogowi. Ale dość, by dać nam 32 dni obrony Helu, by zachować suwerenne terytorium na pokładach okrętów wojennych, by nie opuścić ani na chwilę bandery, by walczyć u boku sprzymierzeńców aż do zwycięstwa.

Jak sprzymierzeńcy ci cenią polskich marynarzy — świadczenia nie tylko liczne odznaczenia brytyjskie. Ale fakt dotychczas nie spotykany: okręty polskie i polscy dowódcy przewodzą nieraz mieszanym zespołom brytyjsko-polskim. Jest to żywy dowód, że uznanie dla Polskiej Marynarki Wojennej ma nie tylko uczuciowy charakter, ale oparte jest na rzeczowym stosunku do wartości jej personelu.

W dziesiątą, rocznicę istnienia, Polskiej Marynarki Woj., marszałek Piłsudski powiedział: "Niech sława, która otacza żołnierza polskiego będzie też udziałem polskiego marynarza"...

Słowa te sprawdziły się dziś — w dwudziestą piątą rocznicę — całkowicie.

5 — 5 = 10

Bilans czterech lat pracy Marynarki Wojennej

Czytelnikom "Polski Walczącej," czy naszemu społeczeństwu na emigracji, czy nawet ludziom w Kraju znane są na ogół t.zw. "wyczyny" naszych okrętów. Robiąc bilans cztero-letnich trudów Marynarki Wojennej nie chciałbym ograniczyć się do chronologicznego wymienienia jeszcze raz tego, o czym wszyscy, których to obchodzi, wiedzą. Nie chcę też łączyć tych faktów dygresjami i tanich zachwyty i uniesień.

W szkicu niniejszym chciałbym natomiast zwrócić uwagę na pewien, moim zdaniem, zapoznany fakt, mianowicie na wysiłek organizacyjny i wyszkoleniowy, jakiego dokonała Marynarka Wojenna w czasie tej wojny.

Ażeby było prościej, pozwolę sobie wytłumaczyć dziwną arytmetykę tytułu "5-5=10."

W dniu 1-ym września 1939 r. w Wielkiej Brytanii znajdowały się 3 polskie kontrtorpedowce /O.O.R.P. "Grom," "Błyskawica," "Burza", okręty te na 2 dni przed wojną zostały wysłane z Gdyni do Wielkiej Brytanii. Później dołączyły do nich dwa okręty podwodne O.R.P. "Wilki" po 20 dniach operowania i O.R.P. "Orzeł" po 44. Odysea "Orla" należy już do historii wojen morskich. Poza tym w budowie na stocznich angielskich znajdowały się dwa ścigacze. To był skład naszej floty bojowej, z jaką stanęliśmy u boku Wielkiej Brytanii w jesieni 39 roku.

Poza tym w Casablance były dwa szkolne okręty, transportowiec "Wilia" i żaglowiec "Iskra". Nie przedstawiały one żadnej wartości bojowej, ale ocalały na nich cenny ładunek — jeden rocznik Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej i klasa sygnalistów Szkoły Specjalistów Morskich.

Jeżeli więc chodzi o okręty bojowe, to mieliśmy trzy kontrtorpedowce i dwa okręty podwodne. — A dziś? Dzisiaj flota nasza bazująca w Wielkiej Brytanii składa się z jednego krążownika /O.R.P. "Dragon", sześciu kontrtorpedowców /O.O.R.P. "Błyskawica," "Burza," "Garland," "Piorun," "Czajkowiak," "Słazak"; trzech okrętów podwodnych /O.O.R.P. "Wilki," "Sokół," "Dzik" /i trzech ścigaczy.

Przez 4 lata wojny straciliśmy trzy kontrtorpedowce /O.O.R.P. "Grom," "Kujawiak," "Orkan" /i dwa okręty podwodne /O.O.R.P. "Orzeł" i "Jastrząb". Straciliśmy akurat tyle, ile zdołaliśmy ocalić z września 39 roku.

Zrozumiała teraz wyda się dziwna arytmetyka 5-5=10. Ale czyż naprawdę zrozumiała? Żeby to naprawdę zrozumieć, trzeba wprowadzić do rozumowania sprawdziany nie ilości, ale przede wszystkim wartości. I o tym chciałbym pomówić.

Nie narodził się we wrześniu 39 r. To, co przedstawialiśmy we wrześniu 39 — było wynikiem lat poprzednich, lat wyszkolenia i wychowania. W Polsce Marynarka Wojenna była organizmem dość dziwnym. Włączona w skład Sił Zbrojnych — była kopciuszkiem wojska. W państwie biednym, o tysiącu potrzeb, trudno było spodziewać się, że Marynarka stanie w ich hierarchii na poczesnym miejscu. Wiemy, że nie starczyło pieniędzy również na działka przeciwpancerne.

Marynarka nasza nie miała tradycji. Trudno było sięgać do admirała Sierpina, czy Jana z Kolna. Banderę wojenną tamtych czasów — przyjęliśmy za proporzec Marynarki Wojennej. Tradycja ta jednak była za "stara," aby była żywa.

Wojsko polskie rosło w tradycji legionowej. W Marynarce polskiej legionistów nie było. Żyliśmy sobie na ustroniu, może tylko trochę inaczej, niż w innych granicznych garnizonach. Posądzano nas o separatyzm, ale jednocześnie nie rozumiano, na czym polega nasza inność.

Tradycja nasza i oblicze nasze kształtowały się razem z nami. Od "piastowych" czasów naszej marynarki — kiedy to mieliśmy tylko dwie kanonierki i cztery traule-ry — poprzez pierwszy "prawdziwy" okręt "Wicher" — aż do własnej stoczni i własnych koncepcji budowy okrętów, długą i trudną trzeba było przebyć drogę.

Drogę tę można było jedynie przebyć mając duże zapasy wiedzy, doświadczenia, energii. Zapasy te trzeba było po drodze uzupełniać.

Najbardziej charakterystycznym rysem naszej Marynarki przed 39 r. jest jej wysoki poziom wyszkolenia.

Muszę na tym miejscu z całą serdeczną wdzięcznością, którą przypuszczam odczuwa wielu moich kolegów, podkreślić, że zawdzięczamy to w lwiej części marynarce francuskiej. Bawiła w Polsce przez kilka lat Francuska Misja Morska, co roku wysyłała oficerów do francuskich szkół, na kursy i staże, budowaliśmy tam pierwsze nasze nowoczesne okręty. Dzieleno się z nami wiedzą i doświadczeniem naprawdę po przyjacielsku.

Dzięki temu potrafiliśmy opanować technicznie i taktycznie najnowocześniejszy sprzęt, potrafiliśmy zorganizować i uruchomić szkoły i kursy. Wyszkoliliśmy kadry zawodowych instruktorów, potrafiliśmy pod niektórymi względami wyprzedzić technikę — czy doktrynę dużych marynarek.

Żeby nie rozwlekać tematu wspomnę tu tylko, że uzbrojenie przeciwnośc naszych kontrtorpedowców — w chwili wybuchu wojny — było najnowocześniejsze, a uzbrojenie naszych okrętów podwodnych typu "Orzeł" w działo przeciwnośc Boforsa było wyprzedzeniem doświadczeń wojennych na lat pięć. Pod względem wyszkolenia byliśmy na poziomie.

A duch, morale? Powiedzieliśmy wyżej, że nie byliśmy związani z żadną tradycją, ale wytworzyliśmy pewien wspólny, swoisty nam punkt patrzenia na sprawę wojny. Mając za przeciwnika flotę niemiecką nie można było mieć żadnych złudzeń co do wyniku przyszłych zmagania.

Tkwi mi przed oczyma do dziś dnia pewien bardzo charakterystyczny pod tym względem obrazek. Było to 19 marca trzydziestego któregoś roku. Dzień imienin Dowódcy Floty admirała Unruga. Było tradycyjnym zwyczajem, że po defiladzie, w Kasynie Oficerów Floty odbywał się wspólny obiad. Otóż w czasie tego imieninowego obiadu admirał Unrug odpowiada-

jąc na życzenia Prezesa Kasyna wypowiedział mniej więcej te słowa: — "Rolę naszej floty w czasie wojny widzę jako pewien akt poświęcenia. Wyjdziemy na morze, i zginie, ale krew nasza nie pójdzie na marne — przyszłe pokolenia wrócą do nas jako do tradycji Polski na morzu i zbudują Marynarkę większą aniżeli dzisiejsza."

Wspominając admirała Unruga nie można nie podkreślić Jego olbrzymiej roli, jaką odegrał w dziedzinie wychowania i wyszkolenia floty. Miałem zaszczyt i szczęście być przez rok Jego oficerem flagowym. Miałem więc sposobność przypatrzeć się z bliska Jego pracy, włożonej w urabianie i kształtowanie naszych okrętowych załóg.

Człowiek o dużym osobistym uroku, najpopularniejsza postać na naszym wybrzeżu, rasowy żołnierz i marynarz, admirał Unrug wyrzył swoją indywidualnością na pokoleniu marynarzy, którzy rozpoczęli wojnę w 39 roku — wybitne piętno. Piętno to — to duża dyscyplina wewnętrzna i zewnętrzna, rzetelność i oddanie służbie, szlachetna ambicja pracy.

Z takim kapitałem wyszliśmy na morza jesienią 39 roku. Kapitałem tym żyjemy właściwie do dziś dnia.

Jeśli mówimy o odyssei "Wilka" i "Orla," to pamiętać musimy o tej wysokiej wiedzy nawigacyjnej, o wielkim wyrobieniu morskim, o tej determinacji podjęcia ryzyka z szansą 1 na 1000 — bo przecież jeśli nawet zginiemy, to przyszłe pokolenia Polski będą na nas patrzyły jak na swoją tradycję.

Dały to — oficerom i załodze Szkoły i Floty. Z kapitału tego czerpalimy i pokonując olbrzymie trudności pomażaliśmy go tu w Wielkiej Brytanii.

Ileż pracy i poświęcenia trzeba było dać z siebie, ileż trudności pokonać, aby opanować technicznie i taktycznie nowy sprzęt i nowe okręty. Musieliśmy własną pracą — niczym innym — tylko ciężką pracą udowodnić, że jesteśmy godni zaufania, godni tego, aby nam powierzyć najbardziej nowo-

czesne okręty.

Jest to wielką, niezapisaną nigdzie, a więc tym większą zasługą naszych okrętowych oficerów, jest to wielką zasługą naszych podoficerów i marynarzy. Ludzie ci spełniając w ich pojęciu zwykły, codzienny obowiązek — stali się najlepszymi ambasadorami naszej sprawy. Wykazali, że jesteśmy zdolni, inteligentni, pracowici.

Jeśli dumą nas napawa fakt, że za rok 1942 na liście okrętów brytyjskich i alianckich, które zestrzeliły największą ilość nieprzyjacielskich samolotów, na pierwszym miejscu figuruje O.R.P. "Słazak" — to pamiętajmy, ile ćwiczeń w celowaniu, ile działań, ile alarmów bojowych, zgrania centrali, łączności i t.d., i t.d. — musiało poprzedzić ten sukces. Ciężka, żmudna, solidna praca.

Jeśli "Piorun" pierwszy zauważył "Bismarcka," to dlatego, że naszych marynarzy uczono, jak należy obserwować. Organizacja służby obserwacyjnej była doskonale rozpracowana. Ćwiczeń było aż za dużo. Nasi ludzie umieją obserwować.

"O.R.P. "Burza" zawiązał do jednego z portów kanadyjskich." — Taki komunikat nic nikomu nie mówi. Nie w nim nie ma błyskotliwego, frapującego. A jednak jak wygląda prawda od podszewki? Z punktu widzenia morskiego jest to wycyzn. Na kontrtorpedowcu tego typu, z takim zapasem paliwa przejść Atlantyk — to jest wycyzn.

Tylko pewnie dowódca i oficer mechanik wiedzą jak skalkulowano trasę. Tylko załoga wie, kiedy włączano ile kotłów i jakie były racje słodkiej wody. Tylko posiadając naprawdę wielką ambicję spełnienia obowiązku i wysokie morale można było dokonać na "Burzy" — przejścia Atlantyku.

Jak powiedziałem na wstępie nie wymieniam tu żadnych błyskotliwych sukcesów naszych okrętów. Niech te okręty, których tu nie wymieniam nie biorą mi tego za złe. Wszystkie są jednakowo dobre. Największa ich zasługa i największa podzięką należy się im za ten codzienny, szary i mokrosłony trud. Za te dziesiątki eskort, patroli, zagonów, gdzie bardzo

często w "Dzienniku Zdarzeń" zapisuje się: "wachta bez zdarzeń."

Nikt też nie potrafi zsumować, ile pracy i dobrej woli włożyli starci w wyszkolenie młodych. Po cząwszy od: "gdzie jest dziób, gdzie rufa," aż po obsługę precyzyjnego aparatu elektrycznego — wszystkiego trzeba było nauczyć, jakżeż często "we własnym zakresie."

I to jest odwrotna strona medalu sukcesów.

Żeby ubarwić ten przynudnawy może "referat" przytoczę tu, pomijając tylko datę, opis sukcesu benjaminka naszej floty, Okrętu Podwodnego "Dzik." Jest to prawie dosłowny odpis z "Dziennika działań bojowych."

"O godz. 17.30 idąc kursem 82° zauważyliśmy dym za horyzontem w namiarze 140°. Zmieniłem kurs na dym i do godziny 18.00 zsiłszy małą szybkością, by ustalić w którym kierunku dym się przesuwa. Po stwierdzeniu, że dym przesuwał się w prawo, zmieniłem kurs na 230, czyli 40 stopni od namiaru i rozpocząłem zbliżanie szybkością pięciu węzłów. Tym kursem i szybkością zsiłszy 30 minut zeszedłszy na 100 stóp, z uwagi na patrolujące samoloty. Wyszedszy na głębokość peryskopową, stwierdziłem, że znajdujemy się bardzo daleko od pozycji ataku, zwiększyłem więc szybkość i kontynuowałem pościg. Po dwudziestu minutach rozpoznałem, że konwój składający się z czterech jednostek idzie na nas. Zredukowałem więc szybkość do trzech węzłów i idąc na głębokości peryskopowej, czekałem na dalszy rozwój wypadków. O godz. 19.45 rozpoznałem, że konwój składa się z tankowca i statku pasażerskiego w eskorcie torpedowca i traulera.

Zarządziłem alarm bojowy i rozpocząłem atak, zamierzając torpedować statek pasażerski, jako bardziej wartościowy. O godz. 19.55 zmieniłem kurs na 190, by przyspieszyć atak. O godz. 20.00 mogłem już określić elementy ruchu. O godz. 20.15 sytuacja zmieniła się na naszą korzyść, bo trauler oddalił się, a torpedowiec zajął pozycję bardziej w tyle konwoju. O godz. 20.23 strzeliłem cztery torpedy. W chwili strzału statek pasażerski, będący około 600 jardów od nas dotykał niemal dziobem rufy tankowca, będącego nieco w przodzie i w odległości około 1000 jardów. Punkty celowania były: przedni maszt tankowca, środek tankowca, przedni maszt pasażera i pomost pasażera. Wybuchy torped były 40, 50, 65, 73 sekundy od czasu odpalenia pierwszej torpedy.

W trzy minuty po ataku torpedowiec zaczął rzucać bomby hydrostatyczne. Polowanie na nas było bardzo systematyczne, mimo to wszystkie bomby padły dość daleko.

W trzydzieści minut od wybuchu torped słychać było wyraźnie odgłos, łamanego przez ciśnienie, zatopionego statku. Równocześnie ustal odgłos śrub.

Oba statki uważam za zatopione, tym bardziej, że widziałem wybuch pierwszej torpedy w punkcie celowania; inne musiały też być trafne.

Załoga wykazała doskonałe wyszkolenie i dużą odwagę.

Piracka flaga powiewała po raz trzeci na O.R.P. "Dzik."

Pozwolę sobie w końcu przytoczyć opinię o Polskiej Flocie historyka brytyjskiego W. C. B. Tunstala:

"Spośród wszystkich flot narodów sprzymierzonych żadna nie walczyła lepiej od polskiej, zważywszy jej niestychanie trudne warunki operacyjne. Marynarka Polska była pierwszą ze wszystkich zjednoczonych flot, która podjęła walkę z niemieckim najeźdźcą.

Wywiązała się ze swego zadania nie tylko z największym bohaterstwem, ale zdołała ocalić tyle okrętów, by odrodzić się na nowo w W. Brytanii, jako większa jednostka operacyjna. Z nowych swych baz brytyjskich Marynarka Polska wypłynęła na szerokie wody wszystkich niemal mórz świata, mimo że podczas pierwszych 19 lat istnienia organizowana i szkolona była pod kątem widzenia Baltyku."

Okręty płyną, walczą, giną.

Robiąc dzisiaj bilans — porównując pozycję z roku 39 i dzisiaj — serdeczną pamięcią czcimy tych, którzy odeszli od nas na zawsze. Strata ich jest stratą bezwrotną, ale wierzę, że ofiara ich życia nie pójdzie na marne, że dobry Bóg położy kiedyś na szali wyroków Swoich nazwy naszych okrętów i imiona naszych kolegów, którzy walczyli i ginęli pod sztandarem Dobrej Sprawy.

BOHDAN WRONSKI

FELIKS TOPOLSKI: Marynarz polski



Droga Olbrzymów



Okręt ciężko pracuje na długiej, atlantyckiej fali. Gdzieś od bieguny idą zimne, spienione grzywaczę, przewalające się ze strasliwą siłą bezwładu. Wiatr pędzi po niebie czarne, postrzępione obłoki, ukazujące w przerwach wielki, bładny księżyc. W tym pełnym grozy i potęgi królestwie żywiołów kontrtorpedowiec — 100 metrów długości, 36.000 koni parowych, 180 ludzi i mnóstwo wszelkich śmiertelnych przyrządów — wydaje się malutką, dziecinną pupinką, rzuconą na igraszkę falom.

Ale nie żywioły są dziś groźne. Bo oto — jak głos brzuchomowcy — tuba akustyczna na pomoście skrzeczy:

—W niamiarze takim i takim samoloty!... Odległość tyle i tyle!

Zakutany w "wielbłądzi" płaszcz z kapturem — człowiek, w którym nikt by nie odgadł młodego, eleganckiego porucznika marynarki, naciska guzik dzwonka alarmowego. Równocześnie nachyla się ku schronowi nawigacyjnemu, gdzie pod brezentem nakrywającym stół z mapą, stoi leżak dowódcy.

—Panie komandorze... —Wiem, slyszalem — brezent odchyła się i inny "wielbłądzi" płaszcz staje obok kompasu.

Kiedy dowódca śpi, a właściwie jak może obywać się bez snu, jest tajemnicą, której dotąd nikt nie zgłębił.

Kilka nowych postaci zamajaczyło na pomoście. W jednej z nich, po helmie telefonicznym, można poznać pierwszego oficera artylerii. W ciszy nocnej, przerywanej tylko szumem wody i świstem wiatru w olinowaniu, szczyłka zamek działa...

W krwawych wyblaskach strzałów, w migotaniu różnokolorowych, kropkowanych węzów pocisków smugowych — zaledwie można uchwycić podniebne cienie. Pomruk silników, tłumiony przez warkot turbin i wentylatorów okrętu, oraz przez huk dział, nie dochodzi do uszu, zresztą często ukrytych pod słuchawkami hełmów telefonicznych. Ale posiekana przez pociski woda wskazuje wyraźnie, dokąd mierzą działka samolotów.

O parę tysięcy jardów wykwita w niebie mała gwiazdka. Chwilę tkwi tam, zawieszona między niebem a ziemią, jakby astralne siostrzyce nie chciały jej przyjąć. Aż nagle wypryskuje morzem światła, srebrząc grzbiety fal i kładąc za nimi migotliwe cienie. Robi się jasno, jak w dzień.

W świetle tym — iście zaziemskim — okręt wydaje się porwanym przez prąd wezbranej rzeki jagnięciem, nad którym krąży stado drapieżnych sępów. Tyle, że z "jagnięcia" wypryskują raz po raz długie smugi ognia. Czerwone, zielone i złote punkciki upstrzyły czarne niebo nową konstelacją. W okolo okrętu fontanny wybuchów.

—W niamiarze takim i takim okręt!... Odległość tyle i tyle! — zarechotała znów tuba, wychodząca z tajemniczej kabinki koło pomostu.

—Oświetlić! — pada komenda, tak spokojna, jakby w ogóle nie

było żadnej walki z samolotami. Działo na dziobie wyrzuca dwie jasne kule, które niebawem na nowo rozświetlają sfalowaną powierzchnię oceanu. Tym razem nie jest pusta. Płyną po niej — od brzegów Francji — trzy ścigacze nieprzyjacielskie.

—Zgrali nadzwyczajnie — to jedyna uwaga, którą ktoś rzuca na pomoście.

Sześć czterociałówek okrętu przemawia teraz całą szybkostrzelnością. Nie znaczy to, aby ktoś się śpieszył. Przeciwnie — obsługa dział pracuje spokojnie i systematycznie, jakby z góry nie groziły bomby czy pociski, jakby te, o trzy tysiące jardów pędzące ścigacze nie miały torped, działek i karabinów maszynowych, ale były nieszkodliwymi dziecinnymi zabawkami. W świetle rakiet działa pryskają smugami ognia i dymu.

—Torpeda z prawej, dwadzieścia stopni! — krzyczy ktoś na pomoście, starając się przewyciężyć zgiełk.

—Prawo dziesięć, 450 obrotów — spokojny głos dowódcy. Wielu, bardziej namiętnie mówi: — "Cztery bez atę," albo: — "Jeszcze jedno piwo."

Sternik ruszył kołem. Okręt posłusznie zawraca dziobem jakby na spotkanie torpedy. Morze znów pociemniało. Nikt nie wie i nie dowie się, co myślał wówczas dowódca, wykonując jedyny możliwy, acz strasznie ryzykowny manewr: próbę wyminięcia torpedy na kontrkursie o parę metrów, centymetrów niemal.

Co myśleli wówczas ci — na pomostach, co widzieli? I ci inni w maszynach, na radiostacji, w centrali, w izbie chorych, w komorach amunicyjnych — co nie widzieli? Których służba poległa na walce bez broni i po omacku?

O tym nie dowie się nikt. Bo marynarze prawdziwi, ci co naprawdę pływają i walczą, nie lubią o takich rzeczach opowiadać.

—Jak pan myśli, oplaci się ta kombinacja?

Zażywny starszy pan siedzi w londyńskim barze naprzeciw chudego, dość mizernego jegomościa, z pijackimi kręgami pod wyblakłymi oczyma.

—Hm, oplaci się na pewno — tylko ryzyko...

—Więc jak sprowadzić towar?

—Pijmy, bo woda stygnie! To może i jakiś pomysł do głowy przyjdzie.

Kadłub kontrtorpedowca zadrdzał, jak koń dotknięty ostrogą. Uderzenie nie było podobne do wstrząsu własnych dział. Wśród wrzawy zagwizdała tuba przedziału maszynowego.

—W kotłowni numer jeden dwa pociski przebiły burtę.

—Otwórz wielkości głowy pod linią wodną... Główny przewód uszkodzony.

—Dobrze. Dziury zatkać. Przewód naprawić — mówi dowódca, tak jakby w ogóle nie dopuszczał myśli, że woda może zalać kotłownię, kocioł stanąć, a okręt, straciszszy szybkość, stać się łupem fal i nieprzyjaciela.

—380 obrotów!

Okręt drży od gigantycznego wysiłku maszyn, od odrzutów własnej broni, od wybuchów pocisków nieprzyjaciela, od uderzeń atlantyckiej fali, kto wie, może też od bicia dwustu serc, dla których słowa: Ojczyzna, honor, obowiązek — nie są pustym dźwiękiem, zapożyczonym z szablonowych uroczystości.

—Myślisz, że mi w tym kostiumie do twarzy?

—No... tak... oczywiście. Ale wolałam tamten, granatowy.

—Zdaje się, że jesteś zazdrosna.

—O kostium? Skądże...

—Jeśli nie o kostium moja droga, to o tego młodego marynarza...

—A propos. Co się z nim dzieje?

—Nie wiem. Gdzieś odpłynął. Rozumiesz, ja przecież nie mogę pospacać głową popiołem, ubrać włosienicy i czekać aż mój ukochany wróci za pół roku na... trzydniowy urlop.

Obydwe piękne panie dopijają w wytornym lokalu herbatę z ciastkami, po czym jedna idzie do fryzjera, druga na popołudniowy dancing...

Jeszcze parę złotych gwoździ dziurawi czarną, ciasno okręt obejmującą kurtynę horyzontu; jeszcze tu i ówdzie rakietka świetlna pogwakała prawo nocy; jeszcze tu i tam błysnie wiśniowym płomieniem działka, czy reflektor sinym słupem światła podeprze zimne ze zgrozy niebo. I znów cisza, przerywana tylko, tym razem nierównym, szumem wentylatorów i pluskiem wody rozbijanej przez dziób okrętu.

Nieprzyjacieli uszedł. Czy poniosł straty — nie wiadomo. Ciekawiej niech zapytają Hitlera. A niedowiarki co się dziwią: — "Jako, nie wiecie, coście zrobili?" — niech spędzą jedną noc bojową na kontrtorpedowcu. Zrozumieją wówczas, że marynarze polscy nie lubią robić konkurencji komunikatom pewnego mocarstwa, które w czasie odwrotu własnych wojsk podawały tak dokładnie ilość zabitych i rannych nieprzyjacieli, oraz ilość zniszczonego im sprzętu.

—22 dziury — melduje zaścępa. Cztery najgorsze załatane tymczasowo. Drenażyci jeszcze przy pracy. Pożar w radiostacji ugaszony.

—Dobrze — mówi dowódca. —Siedmiu rannych, w tym dwóch ciężko — melduje lekarz. —Kto? — pyta dowódca.

Padają kilka nazwisk, określenie rodzaju ran. W normalnych warunkach ranni za parę godzin byłiby w wygodnym szpitalu. Tu — w ciasnej izbie chorych na dwa łóżka, albo we własnych, skrwawionych hamakach, dzieląc będą przez dni, tygodnie może, los okrętu, mierzącego swymi śrubami pełen min i korsarzy podwodnych — Atlantyk.

—Poważnie biorąc całą tą sprawę, to wina rządu. Kiedy nareszcie polityka nasza wejdzie na realne tory.

—Mój panie! Dopóki nasza partia nie weźmie władzy w swoje ręce — nic z tego nie będzie. Nic. Rozumie pan. Albo my, albo nikt...

To inni dwaj panowie przy kolacji obficie zakrapianej double whisky, prowadzą rozmowę. Pierwszy, tłustymi od jedzenia wargami dodaje:

—No właśnie — posyłam jej 15 funtów, a ona tam dorabia sobie jakoś. Żyć tu za 55 funtów, to nędza...

—Nędza... Słyszał pan, że w Polsce ludzie umierają z głodu?

—To trudno — wojna. A la guerre comme à la guerre — odpowiada pierwszy, sięgając po świeżo napełniony kieliszek.

Mały, szary kontrtorpedowiec wraca do portu. Przemyka się zwinnie między olbrzymimi pancernikami i lotniskowcami, zalegającymi redę. Dobija do nadbrzeża, albo podciąga się do doku. Łata dziury. Maluje zarządzały od słonej wody kadłub. Czyści zatechłe kotły i wyparowniki. Przegłąda mechanizmy. Wysyła załogę kolejno na ląd — na dzień, dwa,

trzy, rzadko tydzień. I znów odpływa na tygodnie i miesiące w warunkach, jakich nie zna żadna inna dziedziina Sił Zbrojnych, nawet Lotnictwo.

Przecież na okręcie można się nieraz tygodniami nie myć, nie jeść nic ciepłego, można spać w rozchybotanym hamaku czy koł, z której fala wyrzuca, można moknąć czy marznąć dowoli, nie mieć własnego kąta lub choćby stołu, a do tego walczyć i pracować. Kiedy "Słazak" był na Morzu Śródziemnym, temperatura w maszynach sięgała 60 stopni...

Ci ludzie nie pytają się jednak... ile na tym zarobią, albo ile i jak im Polska zapłaci? I żebyście wiedzieli, jak śmieją się z małostek wywlekanych przez rodaków na emigracji! Jak się śmieją z tych wszystkich "dyskusji politycznych," kłótni i paszkwilów. Jak mali wydają się im ci lub inni matadorzy, szkalujący się wzajem. Jak kpią z "amcienia," z wyperfumowanych panierek, fikających nóżkami w urzędach, no i z foliów papieru zapisywanego z zapalem godnym lepszej sprawy.

Okręt wraca, marynarze schodzą na ląd. Biorą do rąk niewiedziane od dawna gazety. Czytają w nich jakieś fantastyczne cuda o własnych pijackich wyczynach, o bosmanach "z kolczykiem w uchu," o armatkach, "strzelających minami dla oszczędzenia torped," o "dziejczynie w każdym porcie," o "potędzie polskiego Bałtyku." Czasem ich to oburza, a czasem wywołuje pobłażliwy uśmiech: — "Niech tam sobie piszą, skoro im to do szczęścia potrzebne"...

Dwunastoletni obywatel brytyjski, spotkany na wystawie polskiej w Londynie, znał dokładnie historię i charakterystykę Orła, ale wielu Polaków o "Orle," szczególnie zaś o "Wilku" czy "Sokole" — nigdy nie slyszalo!

Za to ci sami rodacy twierdzą, że Anglicy to "tumany," bo nie wiedzą nic o Wilnie i nie lubią bigosu...

Czasem bywa tak, że okręt nie wraca. Nie wraca już nigdy. Wówczas — odchyła się na chwilę tajemnicza kurtyna operacji morskich, by wyrzucić złowrobnny komunikat: "O.R.P. taki i taki został zatopiony. Rodziny zaginionych będą zawiadomione." — I to wszystko.

Posiekana przez pociski woda wskazuje dokąd mierzą działka samolotów



W świetle rakiet działa okrętu pryskają smugami ognia i dymu



—To przecież wojna — powie tłusty pan i pójdzie na czarną giełdę.

—Zginęli za Ojczyznę — emfaticznie rzuci polityk, dodając słowa krytyki pod adresem przeciwników partyjnych, co niszczą polski stan posiadania, nie umiając go zachować na powojnie.

—Jaka szkoda, tylu młodych chłopców — powie piękna pani i pójdzie na dancing, aby w objęciach tancerza zapomnieć o smutnej nowinie.

I tyle. Czasem tylko — ale o tym nikt nie wie — dostanie obłędu młoda żona, ikać będzie nieutulona w żalu matka... Biskup odprawi mszę, schyla się głową dygnitarzy... Czasem popłacze kobieta bliska sercu... zanim znajdzie innego. Życie idzie naprzód — jak mówił tłusty pan z czarnej giełdy.

Les morts vont vite — umarli jadą szybko... w niepamięć.

Na północnym cyplu Irlandii, tam gdzie bezbrzeżny ocean, nie znajdując na swej drodze przeszkód, toczy swe zimne fale od bieguna, leży wprost z morza wystająca skała. Fale i wiatry, napotkawszy tę pierwszą w dalekiej wędrówce przeszkodę, wyłobily ją w rodzaj wielkich schodów. Legenda nazwała to miejsce Droga Olbrzymów.

Obok skały przepływają często okręty o biało-czerwonej banderze. Szlakiem olbrzymów płyną i walczą, by Polskę wyzwolić i lepszą zbudować. Przyswieca im stara dewiza Dąbrowskiego: Wszyscy ludzie wolni są braćmi!

Wielkie mocarstwa posiadają wielkie nadpancerniki. Ale tych kilka małych polskich okrętów, pływających, walczących i ginących za Polskę — to właśnie nasza Droga Olbrzymów. Amerykański admirał Farragut miał żelaznych ludzi na drewnianych okrętach. My mamy na małych okrętach wielkie serca. Serca olbrzymów. Serca te zwyciężają nie tylko wroga, ale i zło krzewiące się w okolo. Zwyciężą i wrócą. Z tarczą, albo na tarczy. Ale zwycięsko.

Od 1 września 1939 roku polskie okręty wojenne ani na chwilę nie zeszyły z Drogi Olbrzymów. A droga ta poprzez Siedem Mór i Trzy Oceany, wiedzie prosto do wielkiej, wolnej i sprawiedliwej Polski.

JIM POKER

O świcie będzie spokój . . .

Pamięci towarzyszy broni z O.R.P. "Orkan" poświęcam.
Zastępca kończył rondę. Wszytko w porządku. Obserwacja dobra. Drzwi i włazy wodoszczelne pozamykane, zaciemnienie okrętu dobre. Wolna wachta śpi. Jedni nerwowo przewracają się w hamakach, inni uśmiechają się przez sen. Marzy im się może daleki kraj, czy dziewczyna . . .

Zastępca poczłapał na pomost. Nad mapą stał pochylony dowódca; oficer sygnałowy pokazywał mu właśnie pozycję i ostatnie zamiary na okręty podwodne.

— "Wszystko w porządku, panie komandorze" — zameldował zastępca i nabił fajkę. — "Komisarzu, kawa będzie?" — zwrócił się do komisarza, który kiepsko sypiał i "markował" zwykle po okręcie, pomagając w przeprowadzaniu rond zastępcy.

— "Już jest, zaraz schodzimy do mesy."

— "Czas na zwrot na kurs 50°" — podano na pomost bojowy z kabiny nawigacyjnej.

— "Lewo piętnaście na kurs 50°" — przyszło z górnego pomostu do sterówki.

— "Lewo piętnaście na kurs 50°" — powtórzył sternik, kręcąc kołem sterowym.

Okręt, jak zwykle na zwrocie, przechylił się lekko, ale po chwili już szedł prosto na nowym kursie zygżaku.

— "Na kursie 50°" — zameldował sternik na pomost bojowy.

* * *
— "Idę na górę" — zwrócił się dowódca do zastępcy. — "Jak się rozwidni, to zejść na kawę."

— "Tak jest, panie komandorze."

Zastępca zszedł na dół. Trzymając się sztorm-liny szedł po pokładzie na rufę, za nim komisarz.

Okręt kładł się lekko na burtę, od czasu do czasu fala dopędzała okręt, wchodziła na rufę, rozbiła się srebrnym pióropuszem koło działa przeciwlotniczego.

— "Będzie znowu pochmurny dzień, ani jednej gwiazdy" — pomyślał zastępca i schował fajkę, aby nie dawać złego przykładu paleniem na pokładzie w godzinach zaciemnienia okrętu.

— "No, chyba będzie już spokój — za godzinę świt" — zwrócił się do komisarza. — "Będzie można trochę podzierać."

— "A co z kawą?"

— "No, rozumie się po kawie" — zakonkludował zastępca, wchodząc do mesy.

* * *
Na pomoście bojowym, jak zwykle w pół wachty, nastrój był lekko ożywiony. Ano już teraz z górki, za godzinę pobudka, a potem to się już nie liczy. Zawinięci w ciepłe płaszcze sygnaliści przytupywaniem rozgrzewali zziębnięte nogi. Oficer wachtowy z lornetką przy oczach badał horyzont. Pusto. Na lewym trawersie ledwie, ledwie rysowała się sylwetka drugiego kontrtorpedowca. Odgadywało się ją raczej po śladzie tonowym, aniżeli po samym fizycznym kształcie.

Dowódca zajął swoje miejsce na skrzydle pomostu — miejsce niby to zasłonięte od wiatru, ale przy 20 węzłach nawet bez wiatru jest wietrzno.

— "Meldunków z podsłuchu nie było?" — zwrócił się do oficera wachtowego.

— "Nie, panie komandorze — za godzinę świt, to może będzie już spokojnie" — odpowiedział oficer wachtowy.

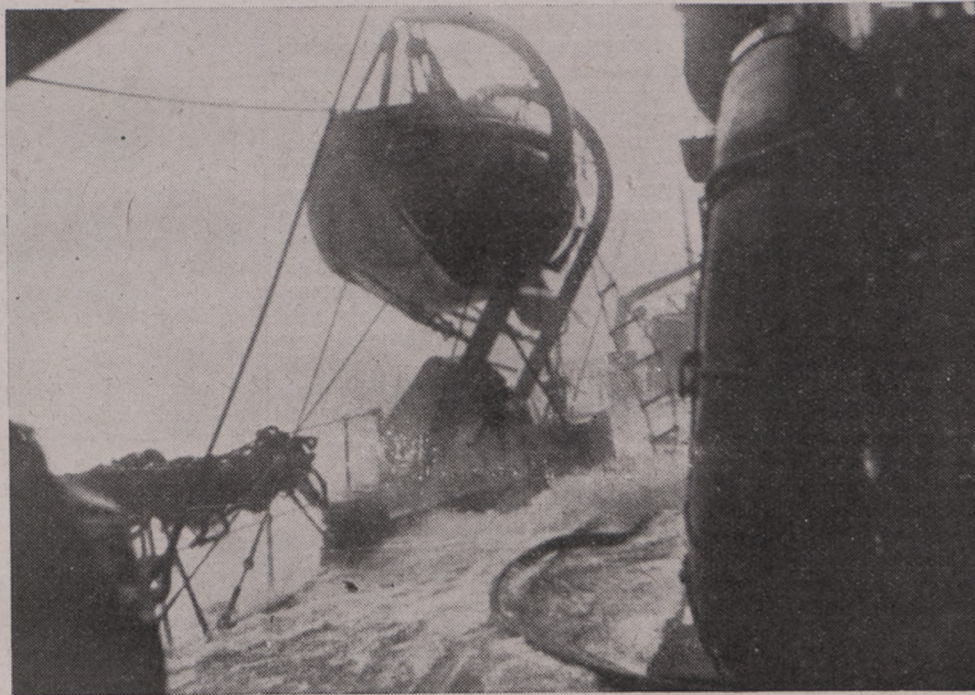
Pomost pogrążył się w obserwacji, a milczenie przerywała tylko komenda na ster i meldunki sternika: "Na kursie."

* * *
Wachta w kotłowni i maszynowni płynęła spokojnie. Szybkość stała. Kiwania wielkiego nie ma. Ilość włączonych dysz, szybkość wentylatorów, ciśnienie pary, ilość obrotów — wszystko stałe. W pół wachty wszystko już doregulowano. Wystarczy tylko uważać na szkła wodowskazowe, manometry i telegraf maszynowy.

We wnętrzu okrętu płynie od rębne, zupełnie inne życie. Gdzieś tam poza burtą noc, fala, wiatr — tutaj jest ciepło i widno. Od czasu do czasu tylko zewnętrzny świat przypomni się mocniejszym uderzeniem fali o burte lub szumem



Fala zalewa dziób



Góra wody z prawej burty

zdjęcia Witolda Buchowskiego

przelewającej się przez pokład wody.

* * *
Przy dział 2 zmieniała się "obserwacja." Pół obsady wieży stało godzinę na zewnątrz na obserwacji horyzontu, drugą zaś godzinę spędzało w wieży w gotowości oddania salwy.

— "Uważać mi dobrze" — upominał działonowy. — "Po dwóch na każdy sektor obserwacji. Pamiętaj, że idziemy na skrzydło."

— "Dobra, dobra" — zaszemrała nowa zmiana, odbierając od poprzedniej lornetki.

* * *
Na radiostacji nastąpiło lekkie odprężenie. Od objęcia wachty stale namierzano okręty podwodne — teraz jakoś się uspokoiło. Cisza w eterze. Świt się zbliża, będzie spokój . . .

Pogodny nastrój zmaćcił nagle meldunek z drugiej radiostacji: — "Namiar 180° okręt podwod-

ny — bardzo blisko, namiar . . ."

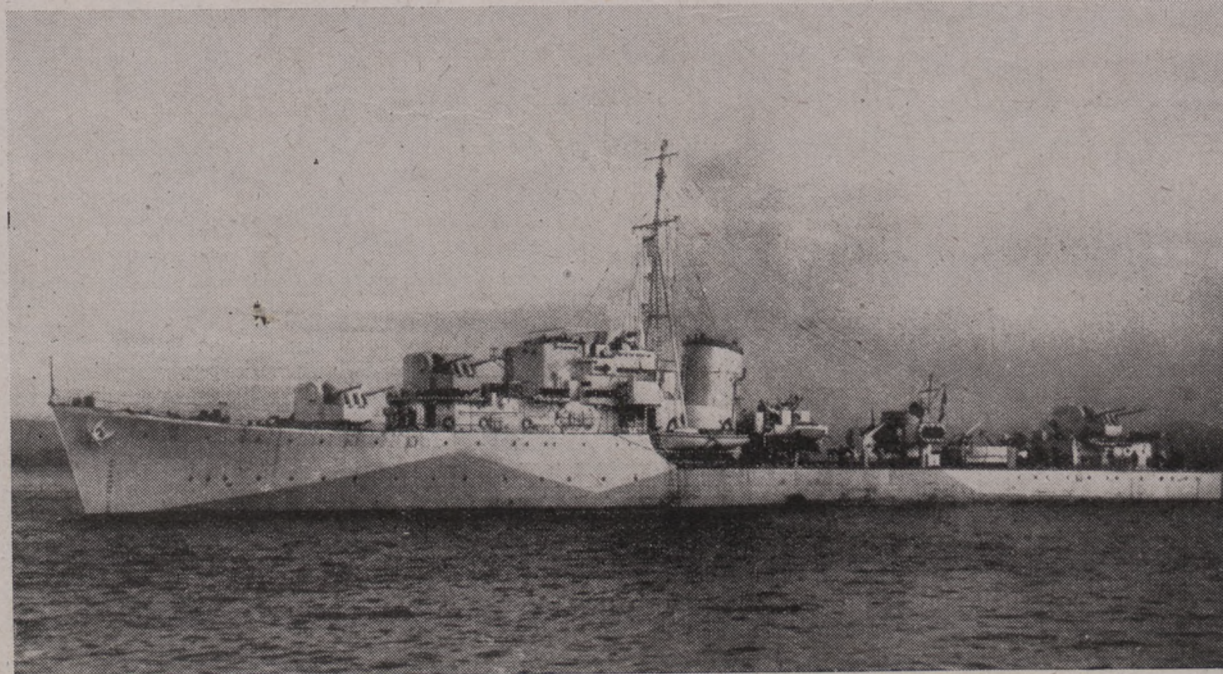
Okrętem szarpnęło, światło zgasło. Wybuch. Strumień ognia oblał pokład, pomost, ludzi. Z góry zaczęły spadać powyginane w fantastyczne kształty kawałki blachy z nadbudówek, pokładu, działa . . .

Z pomostu bojowego żadnych rozkazów. Nie dowołał się nikogo na pomoście oficer nawigacyjny, ani sternik pytający o kurs, ani starszy zmiany w radiostacji, który chciał przekazać ostatni namiar na okręt podwodny . . . Zginęli na miejscu.

Tak samo zginął zastępca z komisarzem, pijąc kawę w mesie, tak samo obsada maszynowni, do której po rozerwaniu wodoszczelnej grodzi wtargnęła woda i śmierć . . .

Starszy zmiany w radiostacji nie mogąc nawiązać łączności z pomostem wyszedł na zewnątrz. Pokład, pomost, nadbudówki — w ogniu. Wybuch rozerwał zbiorniki i zalał cały okręt palącą się ropą.

O.R.P. "Orkan"



którzy już wiedzieli, że traca okręt . . .

Marynarz Sobieradzki uznał, że się już nie przecisnie i stanął na uboczu. Przypomnił sobie nagłe o dużym zapasowym luku w burcie okrętu — t.zw. "zaslepionym bulaju."

— "Chodźcie za mną" — zawołał dwóch najbliższych.

Otworzyli luk. Sobieradzki wyjrzał. Ciemno i straszno. Gdzieś tam srebrzyły się grzywacze. Tuż przy burcie morze było tłuste, czarne, jak otchłań i jak otchłań groźne.

Sobieradzki w sekundzie jednej przypomniał sobie Horyń i nurkowanie tam, na spokojnym zakręcie. Westchnął głęboko, nabrał powietrza i przegnąwszy się, skoczył. Za nim skoczyło dwóch pozostałych. Jak razem to razem . . .

Napili się wody z ropą, ale wypłynęli na powierzchnię wszyscy trzej. Razem . . .

Kontrtorpedowiec leżał na burcie, rufa była pod wodą. Na pokładzie i nadbudówkach ogień już zgasł, na morzu paliło się jeszcze kilka plam ropy, słabo oświetlając ostatni akt dramatu. Okręt, który był przedmiotem dumy i miłości, który był domem i rodziną, ginął . . . Kształty tak dobrze znane, tak po prostu dotykalnie czute, wydawały się teraz w blasku słabych ogników palącej się ropy — prawie upiorne.

Pomost dotykał wody. Na złamanej rei masztu tkwił, zaplątany we flag-liny, jakiś kształt — nie wiedzieć żywy czy umarły . . . Wieże działowe stały, a właściwie leżały jeszcze na swoich miejscach, ale lufy dział były tak jakoś żałośnie, bezzadnie wygięte.

Wokoło pływali ludzie. Wszyscy poza myślą o własnym ratunku, o własnym życiu — myśleli o okręcie . . . Może się podniesie, może nie zatonie. Istotnie dziób zaczął się podnosić, ale rufa jednocześnie szła pod wodę.

Dokola okrętu powstał jeszcze większy wir, jakiś wstępujący prąd, który zdawał się wciągać okręt w topiel. Dziób szedł coraz bardziej w górę. W pewnej chwili wieża dział 2 zwała się na pomost, za nią wieża dział 1. Posypały się iskry . . . Potem morze wchłonęło wszystko.

* * *
Grupki ludzi skupiały się koło tratw.

— "Kto słaby — na tratwę, ranni na tratwę" — wołali starsi.

Powoli strach ustępował uczuciu zimna. Ziab stawał się dotkliwszy, aniżeli poczucie zdania się na łaskę i niełaskę losu. Jeszcze piersi i ręce zanurzone w ropie — jako tako, ale nogi zaczęły marznąć i drętwieć.

Na jednej z tratw oficer nawigacyjny przypomniał sobie, że w "takich" okazjach należy śpiewać — leży to niejako w tradycji i w morskim tonie . . . Próbował znaleźć jakąś odpowiednią melodię, ale stale wracała mu tylko jedna: "Po górach, dolinach." Słowa nie mogły mu przejść przez gardło — powtarzał tylko w myśli: "Po górach, dolinach rozlega się głos" . . .

* * *
Jakiejś pływającej belki uczeplił się prawie jednocześnie drugi oficer artylerii i przekazał rozkazy z centrali artyleryjskiej. Poznali się po głosie — stale przecięz w czasie wacht "gadali" przez telefon.

— "No, jak tam? Trzymacie się?" — zagadnął porucznik.

— "Tak jest, ale nie wiem, czy długo wytrzymam — nogi mi drętwieją."

— "Wytrzymasz, wytrzymasz, zaraz podniesie nas kontrtorpedowiec. Jeszcze kwadrans — będzie świt. Uszy do góry!"

Od czasu do czasu rozdzielał ich grzbiet fali. Gdy byli znowu na "równiej stępcie" porucznik mówił: "Cheerio" i marynarz domyślał się wtedy uśmiechu na jego twarzy . . .

W pewnym momencie, po którymś tam przechyle, marynarz nie usłyszał "Cheerio" i nie widział już więcej porucznika.

Po jakimś kwadransie nadszedł świt, ratunek i spokój . . . Dla wielu, wielu wieczny.

LEOPOLD MILANOWSKI

Powszedniość i niepowszedniość na okręcie*



"Baczność" na O.R.P. "Dragon"



Święta w mesie oficerskiej

bracie, serdeczne pozdrowienia, gratulacje, kondolencje... boleję, cieszę się, tęsknię... tęsknię... tęsknię, wracaj... wróć. Niech Bóg i Matka Najświętsza ma cię w swojej opiece...

W worku jest poza tym zawsze poczta oficjalna. A więc: rozkazy, meldunki, rachunki, administracja, biurokracja — pod hasłem: oszczędzaj na papierze. Worek ma również wieści ze świata w postaci gazet, tygodników, miesięczników. Ze "Sketcha" na przykład, kapitan Choryć wydziera rozebraną piękność i wieszają ją na tablicy pod zegarem.

Pan Mechanik jest szczęśliwy. Siedzi z błogim, anielskim uśmiechem na nieruchomej twarzy i czyta list po liście. Jeden z G., jeden z P., inny z E., jeszcze inny z L. Diabli wiedzą z ilu portów pan Mechanik ma listy. Nad wszystkimi się uśmiecha i wzdycha, wszystkie są pachnące, wszystkie niemal dyszą pocałunkami, a on wszystkie tak samo lubi. Pan Mechanik według opinii Chorycia, kocha najwięcej tę, z którą w danej chwili przebywa, a kiedy jest na neutralnym gruncie, kocha wszystkie tak samo, strząsając oczywiście popiół z papierosa na podłogę.

Marynarz Dydło na przykład, ma zawsze tyle listów, ile dni okręt był w morzu, ale też jest nieprzymtomny i według opinii Bosmana Okrętowego: "... stracony człowiek... jemu tylko teraz pieluchy prać i na bałabajce do lubej romanse wyśpiewywać."

Marynarz Grotek otrzymał dziś po raz pierwszy list. Zatchnął się ze wzruszenia, bo list był z Czerwonego Krzyża. Ręce mu latały, gdy otwierał kopertę. W środku była kartka, a na niej... Nie chciał wierzyć. Prosił, by mu Zalewski przeczytał. Potem list zabrał, wsadził do kieszeni kombinezonu i poszedł na rufę pod swoje działo. Zapalił papierosa, oparł się o maskę działa i wpatrzył się w mewy bijące się o kawałek chleba.

"Drogi Mańku... ojciec pracuje, Jadzia w domu... Twoja kochająca cię matka..."

Worek z pocztą to — nadzieje. W ostatniej poczcie było piśmanko, aby podawać podoficerów do awansu. Więc teraz wszyscy czekają na wynik. A ileż to radości, smutku i zawiści, gdy wyjdzie piśmanko o awansach. Dlaczego on? A ja nie. Ale ten ma szczęście taki młody... Dziwna rzecz, jak podczas wojny trudno o awans. Paradoks.

—Wie pan porucznik — przeważył rozmyślenia Bogdana Wieczornicki — te gruszki, które kupilem wczoraj, wie pan porucznik, te gruszki są dużo lepsze od tych, które Chawlik w kantine sprzedaje. Dziwi się, że Chawlik takie świństwo na okręt sprowadza.

—Co, dobre gruszki? — ocknął się Bogdan, nie wiedząc dobrze o czym Wieczornicki mówi. — A gdzie je można dostać?

—No widzi pan porucznik, to nie tak łatwo. Ja mam znajomy sklepik, gdzie bardzo dobre jabłka też można dostać. A panie poruczniku owoce trzeba koniecznie jeść, bo to witaminy. Żeby mi już krwawia. Tak panie poruczniku, krwawia, o tu... tu... działa... A szkorbut to już prawie każdy ma.



Szorowanie pokładu



Sam na sam ze swoimi

Te owoce i jarzyna to zbawienie.

—Rzeczywiście — potwierdził Jarczak — wiesz Bogdanie, to... to już zaczyna mnie niepokoić. — Pokiwał głową i zamilkł.

Bogdan znał go dobrze na tyle, że wiedział dlaczego Jarczak się niepokoił, chociaż nie dokończył swojej myśli.

—No człowieku, co chcesz, najwyższe żeby ci wyciągną i wstawią ci takie, co to szczeroteczka, a potem do szklanki. Bardzo wygodnie.

—Co to, to nie — zaśmiał się Wieczornicki, kręcąc głową. — Sztuczne żeby są dobre, dlatego nie, bardzo dobre, ale ja tam wole już mieć swoje własne. — Wieczornicki dumny był ze swoich zębów.

Wiatr wiał z dziobu. "W morde wind" — jak zwykle mawiali.

—Gdzie tu się schować na tym pomoście — odezwał się Jarczak drepcząc przed tubą do radiostacji.

Wiatr był Westowy i jak każdy West był ciepły, wilgotny i taki, co "w kości wiazi." Dał równo bez szkałów i porywów. Wył cichutko we flag-linkach i sztagach stalowych, odbijał się o dalecełownik i wpadał do komina, a spod niego wracał z powrotem na pomost, niosąc drobne okruchy sadzy kominowej. Po godzinie wszystko było wilgotne i czarne. Płaszcz, czapka, szalik, rękawiczki, nawet lornetka. Bogdan przecierał właśnie lornetkę, kiedy dowódca wszedł na pomost.

—No, co nowego?

—Nic ciekawego, panie komandorze. Statki trzymają się na ogół dobrze, wiatr się wzmacnia trochę — meldował spod swego miejsca przed kompasem Jarczak.

—Tak, widzę. Ale barometr stoi w miejscu. Jak wiatr się wzmocni, a nie zmieni kierunku — mówił dowódca nachylając się nad różą kompasową — tak to prawie czysty West, no to będziemy szli dwa knoty — dokończył przerwana myśl dowódca.

Choryć, jak zwykle, przyszedł na pomost sapiąc — z odleżałym policzkiem i zaspianymi jasnymi oczami. Z Choryciem łączyły Bogdana nie tyle węzły przyjaźni, ile przywiązania. Bogdan był do Chorycia przywiązany i chociaż często w poglądach się nie zgadzała, Bogdan szanował go i lubił. Kiedyś, kiedy Choryć nie był jeszcze Zastępcą, ale oficerem artylerii, a Bogdan oficerem wachtowym, "trzymali" razem wachtę na pomoście. Dziwny to był okręt, na którym pływali wtedy. Nie nazywał się O.R.P. i nosił dwie bandery: polską i francuską, dlatego, że należał do Marynarki Francuskiej, a obsadzony był polską załogą. Dużo mieli przeżyć wspólnych, związanych z pobytem na tym okręcie. Młody "stary" był dowódcą, Jarczak i Dakowicz, Mechanik i Doktor, również byli razem. Dawno już w tym składzie pływają i Bogdan myśli właśnie, że przywiązał się do tej mesy, do jej ducha młodzieńczego, i że nie chciałby, by ktoś z ich grona ubył na nowy przydział.

—Panie por, wiaż pan do dalecełownika, jest ostrzeżenie, samoloty w pobliżu.

Bogdan wskoczył do Pig-foodu, jak Jarczak zwykł nazywać dalecełownik.

—Obsługi do dział! — Dobrze uważać... nie otwierać ognia bez rozkazu!

I znów jak zwykle czekanie. Czekanie na coś, co albo przyjdzie, albo nie nadejdzie. Ale w tym czekaniu jest 75% pewności, że nadejdzie. Bogdan uczucia tego czekania nie umie określić. Serce bije zwawiej, oczy biegają po horyzoncie. Wypatruje się. Czekają.

Po kilkunastu minutach odbiół. Bogdan zdał wachtę kapitanowi Choryciowi, życzył Libreckiemu, który wiażył do dalecełownika, dobrej wachty, bez żadnych awantur i zeszedł do mesy. W drodze spotkał w kabinie Jarczaka, który zdejmował długie buty.

—Wiesz Bogdanie, mnie się zdaje, że dziś nic nie będzie.

Noc przeszła spokojnie, bez żadnych wydarzeń.

Bogdan oparł się wygodnie. Ręce oparł na daszku pomostu. Lornetkę położył przed sobą. Założył burns dufflecoatu na czapkę. Czuli się znużony. Z radością wciągał chłodne, wilgotne powietrze morskie. Znow statki po prawej burcie, znow szare zbałwanione morze. Różnica jest ta, że zamiast kursu 102 jest o sto-osiemdziesiąt stopni różny, a więc 282. To wszystko. A poza tym wszystko jest takie same.

Może się myśli trochę zmieniły, wzbogaciły. Stali w porcie i była poczta. Poczcie zwykle ma już ropowic, do którego okręt po przyjeździe z morza zawsze dobija, aby się napić ropy tego eliksiru niezbędnego dla życia maszyn. Były aż trzy worki. Wszystkie zleciały do mesy, gdzie następuje segregacja na listy dla oficerów, podoficerów i marynarzy. Na worki rzucają się wszyscy, niemal że wydzierając sobie ułożone w paczki i związane sznurkiem listy. "Zastępca," kapitan Choryć, kładzie kres tej "niezdrowej zabawy":

—Panowie, od tego jest adiutant, proszę mu nie przeszkadzać.

Bogdan zawsze odchodzi obrączony, siada w kącie i spod oka śledzi ruchy adiutanta, który biorąc kolejno listy w rękę, czyta głośno nazwiska.

—Mat Złoczyński... marynarz Lichocki... bosman Cichoń... marynarz Lutek... marynarz Lutek... marynarz Lutek... cholery, ileż ten Lutek... chorąży Głodzki... kapitan Choryć... —Aaa... aaaa... aaaa — chór głosów.

Adiutant czyta dalej:

—Porucznik Dakowicz...

—Dajcie list panowie — zaciąga z wileńska Dakowicz. Ogląda list na wszystkie strony, rusza śmiesznie uszami i skórą na głowie, potem wzdycha, pakuje do wewnętrznej kieszeni i ze spokojem zabiera się do przeglądania tygodnika.

Bogdan podziwia go zawsze, bo gdy sam dostanie list, musi go natychmiast przeczytać. Dakowicz nosi list przy sobie, rusza uszami, pali papierosa, potem ciągnąc za sobą nogi uzbrojone w długie buty z wyrzuconymi na wierzch wleciałymi pończochami, udaje się do kabiny i tam czyta. Dakowicz jest żonaty. Dopiero trzeci miesiąc mija, jak wrócił dziwnie nieśmiały po ślubie. Choryć śmiał się za plecami i pokazywał, że Dakowicz schudł, zbladł i zmizerniał. Choryć jest kawalerem, a jest już po trzydziestce i nie ma dla niego nic świętego, jak sam lubi to stwierdzać.

* Por. "Na kontrtorpedowcu," druk w nr. 27 "Polski Walczącej."

Worki z pocztą przynoszą radość, smutek, ły lub uśmiechy, przekleństwa i nadzieje. Worki z pocztą żyją. I parę wierszy nagrymozonych, lub wykaligrafowanych na papierze, dla ludzi na okręcie zawiera bogactwo nieocznione. Są rozmaite listy. Jedne bardziej charakterystyczne, inne mniej. Na przykład listy z Czerwonego Krzyża, lub te z niewoli, na białym, podwójnie złożonym papierze, pisane ółwkami, lub te, co mają zagraniczne znaczki i napis: "par avion" w rogu koperty. Te są charakterystyczne i należą do całego okrętu. Nie tylko do tego do kogo są adresowane i którego nazwisko figuruje na kopercie. Należą do całego społeczeństwa okrętowego, bo są "stamtąd."

—Co? Dostał pan list?

—Tak jest. Od żony... jest w... dzieci zdrowe... ile to Jasiak będzie miał?...

—Dostałem list od brata z niewoli, prosi o paczkę...

—Mam wiadomość przez Amerykę... ojciec umarł w domu po powrocie z obozu.

Co za dziwny worek, który zawiera wszystkie uczucia ludzkie:... syn mi się urodził... przyjaciół mój zginął nad Francją... Boże drogi! cóż ja teraz zrobię? pisze, że w ciąży zaszała... Rachunek od krawcy, psia krew!... Piętnaście krzyżyków pod spodem, kochana dziewczyna... Mój kochany, mój drogi, drogi panie, mój najdroższy, szanowny panie, drogi

Pismo marynarskie



O.R.P. SŁAZAK

POMYŚLNYCH
WIATROW.

CZERWIEC 1943 R



NR. 2

Pod tym tytułem O.R.P. "Słazak" wydaje gazetkę okrętową, której pierwszy numer /z czerwca r.b./ dopiero teraz dotarł do nas. Kto zna tryb życia na kontrtorpedowcu i warunki wojny na morzu, ten zrozumie bez trudu, że wydawanie takiej gazetki nie jest rzeczą łatwą i bynajmniej nie upodabnia się do wydawania piśmanka koszarowego czy obozowego w Wojsku.

Na treść numeru składają się: artykuł wstępny napisany przez dowódcę okrętu: "Wrócimy"

i "Pieśń Słazaka" — piosenki ułożone przez marynarzy; artykuł o polskim ruchu wydawniczym na terenie W. Brytanii /o "Polisce Walczącej" napisano: "tygodnik, mający na celu skupienie braci żołnierskiej dokoła wspólnego celu, będący jednocześnie czasopiśmem wojskowo-kulturalnym, zasilanym w wydatnej mierze przez personel Wojska, Marynarki i Lotnictwa"/; artykuły o znaczeniu Afryki Północnej, o Gibraltarze, o Algierze; kącik historyczno-żeglarski; dział rozrywkowy i humor.

Oto próbka:

"Sanitariusz O.R.P. "Słazak" doszedł po kilkunastu latach praktyki do wniosku, że pendzłowaniem gardła nie można zahamować biegunki..."

Kierownictwo pisma, któremu patronuje kmr. ppor. T. — dowódca okrętu — jest w rękach mar. W. D-skiego. Życzymy, "POMYŚLNYM WIATROM," aby czym prędzej dmuchnęły w stronę Polski.

Dla jeńców: "paczki od serca"

Drogi Redaktorze,
Jako rezultat apelu Wiktora Budzyńskiego w nr. 45 "P.W." sygnalizujący, że ofiarnością na "Paczki od serca" słabnie, otrzymałem od byłego jeńca znajdującego się obecnie w Hospital Prewett, M.I. Basingstoke, list w którym pisze:
"Zbliżają się święta Bożego Narodzenia, smutne tu będą zdala od Kraju i od rodziny, o ile cięższe dla Braci naszych za drutami stalagów i oflagów niemieckich. Ja je tam spędzałem, pamiętam i nie zapomnę. Wielu wiadomości od rodzin nie otrzymuje, paczek też żadnych."
Były ten jeńca podpisujący się pseudonimem Zosiński przesyła na moje ręce £1, który w załączeniu przekazuję na fundusz "Paczek od serca."

Aleksander Janta

W załączeniu przesyłam P.O. na sumę 3 funtów na paczki od serca dla naszych jeńców w Niemczech. Dla tych specjalnie, którzy dotąd żadnej paczki nie otrzymali.
Z poważaniem

st. sierż. pilot N.M.

W załączeniu przesyłam Postal Order na kwotę sh. 20 /dwadzieścia szylingów/ z przeznaczeniem na paczki dla jeńców polskich w Niemczech.
Łączę wyrazy poważania

Z. Kolodziej

Do Redakcji "Polski Walczącej" Londyn,

W załączeniu przesyłam kwotę £8 sh.3 z przeznaczeniem na pomoc polskim jeńcom wojennym w Niemczech. Kwota ta została złożona z dobrowolnych składek przez podofic. i szereg. Eskadry "B" z okazji

Święta Odzyskania Niepodległości.
Dowódca . . . *Serviceing Echelon'u*
por. inż. P. Andrzej

Przesyłam 1 funt na paczkę gwiazdkową dla jeńców polskich w Niemczech.

st. sierż. W.T.

W załączeniu przesyłam £10 /słownie dziesięć funtów/ zebranych na wystawie fotografii w świetlicy Komp. Saperów . . . Sam. Brygady Spadochronowej, na paczki dla polskich jeńców w Niemczech.
Jadwiga Massalska, świetliczarka

Ministerstwo przesyła w załączeniu czek na kwotę £2.12.6 nadesłany przez ks. Woodbridge /West Bridgford, Notts/

Suma powyższa zebrana została w parafii Woodbridge po odczycie p. Aleksandra Janty i zgodnie z wolą prelegenta przekazana zostaje przez Ministerstwo na "paczki od serca."

Referat Odczytowy Min. Inf.
Zygmunt Nagórski

Łączną sumę zbiórki w dzisiejszym numerze £28.15.6 /słownie dwadzieścia osiem funtów, piętnaście szylingów i sześć pensów/ przekazaliśmy Sekcji Pomocy Jeńcom Wojennym — Stowarzyszenia Służby Społecznej Kobiet.

Suma powyższa podnosi ogólną sumę zebraną dotychczas na ten cel za pośrednictwem "Polski Walczącej" do £1,130.19.10 /słownie tysiąc sto trzydzieści funtów, dziewiętnaście szylingów i dziesięć pensów/ i 50 milrejsów.

Zbiórka książek

Do Redakcji "Polski Walczącej," Proszę uprzejmie o przyjęcie dla Polaków na Bliskim Wschodzie to co mam chwilowo t.j. 2 tomy miesięcznika "Nowa Polska" i 2 zeszyty "Co słychać."

Zosiński

Przesyłam kilka książek dla żołnierzy na Bliskim Wschodzie.

A. Waszkowski

Załączone: "Basic English for Polish Students," "The Basic way to English," "Essential English," "ABC for the RAF," "Słownik polsko-angielski," "Wśród lodów."

Redakcja "Polski Walczącej," Przesyłam: "The German Invasion of Poland," "1000 słów po angielsku," Z. Nowakowski: "The Cape of Good Hope," "Kalendarz P.C.K. /1941/."

Z poważaniem

Inż. Bogucki Władysław

/Książkę: "Nauka angielskiego MacCallum" wysłałami na życzenie ofiarodawcy pod wskazanym adresem./

W załączeniu przesyłam z prośbą o przekazanie Armii Polskiej na Bl. Wsch. 7 książek ofiarowanych przez . . . Komp. Łączn. oraz z naszego zapasu: Rzeczpospolita — 100 egzemplarzy, Szopka Żołnierska — 100 egzemplarzy, Ziemia Chorągiew — 50 egz., Klejnot Srebrzystych Mózg — 10 egz., Ku jakiej Polsce idziemy — 50 egz., Luna nad Warszawą — 50 egz.

Szef Wydziału Op. Nad Żołn. mjr. K.

Dla Polaków w Rosji: £10,375

MARYNARKA WOJENNA — POLAKOM W ROSJI

Oficerowie, podoficerowie i marynarze Polskiej Marynarki Wojennej przekazują £250 /słownie: dwieście pięćdziesiąt/ na pomoc Polakom w Rosji.

Szanowny Panie Redaktorze,
W załączeniu przesyłam M.O. Nr. KP 12578 na sumę £10.16.0 zebraną podczas wystawy fotograficznej w Swindon na pomoc dla Polaków w Rosji. Swindon było 21. miejscowością, którą odwiedziła wystawa "Through Polish Eyes" — teraz już "pełnoletnia."

Z poważaniem

Paweł Miller

Przesyłam sh. 10 na dzieci polskie w Rosji. Nieprzyjęty zwrot kosztów podróży na szkocko — polską imprezę.

wchm. K.B.

Dear Editor,
I am sending £1 for the Fund for Polish Children in Russia.

Yours sincerely,

Mary Gilroy

ŁAŃCUCH OFIAR

Redakcja "Polski Walczącej," Załączam Postal Order na sh.2 przesłany mi przez inicjatora "Łańcucha Pomocy Polakom w Rosji." Mój Postal Order posłałem dalej, następnemu.

S.W.

Łączną sumę zbiórki w dzisiejszym numerze £262.8.0 /słownie dwieście sześćdziesiąt dwa funty i osiem szylingów/ przekazaliśmy Polskiemu Czerwonemu Krzyżowi.

Suma powyższa podnosi ogólną sumę zebraną dotychczas na ten cel za pośrednictwem "Polski Walczącej" do £10,375.8.11 /słownie dziesięć tysięcy trzysta siedemdziesiąt pięć funtów, osiem szylingów i jedenastą pensów/ 28 dolarów kanadyjskich, 108 pesetów hiszpańskich, 51 dolarów amerykańskich, 15 czerwieńców i 100 milrejsów brazylijskich.

W czasie pobytu Harcerskiej Wyprawy w Liverpool dzieci z kilku szkół zebrały składkę na ogólną sumę £15.15.0, które to pieniądze przekazano na Polish Children Rescue Fund:

From Harrison Jones Boys' School 25/-, from Girls' School 25/-, and from Infants' School £1.0.0 £3.10.0 for Polish Children. Amount of £6.14.0 has been collected by Children of Knobsley County School, Long View, Huyton, presented to the Polish Childrens Fund. From St. Francis Xavier Girls, Haigh St., amount of £5.0.0 for Polish Children fund. From Devecot Grand Road School 5/- for Polish Children.

The money has been given by Polish Scouters to the Polish Children Rescue Fund.

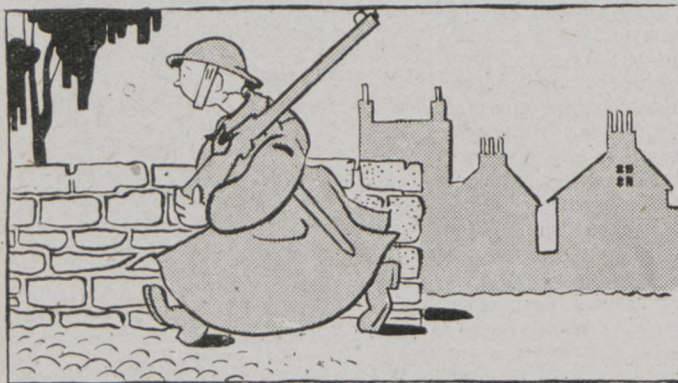
With many thanks,

F.Z.

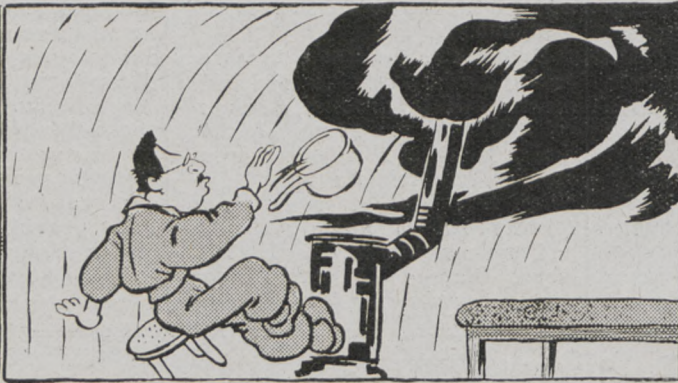
PRZYGODY WALENTEGO POMPKI

Tekst: RYSZARD POBÓG

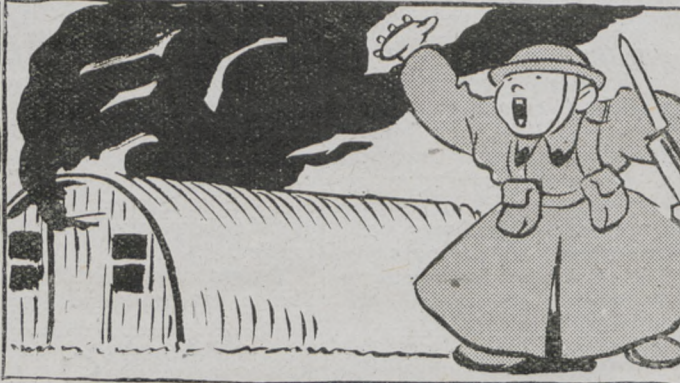
Rysunki: MARIAN WALENTYNOWICZ



Gdy ktoś wraca z urlopu Są zwyczajnie utarte:

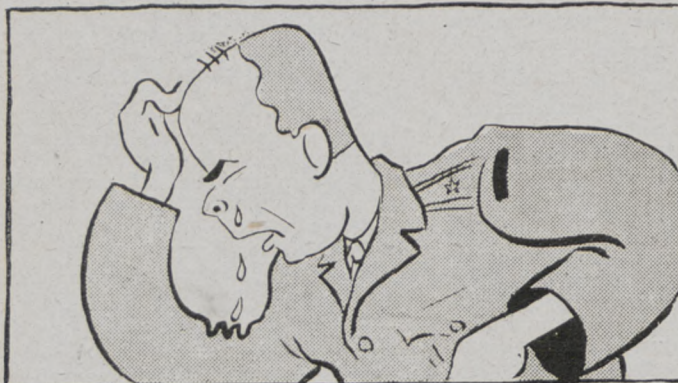


A w baraku Walusia Siedział jakiś niedzara—

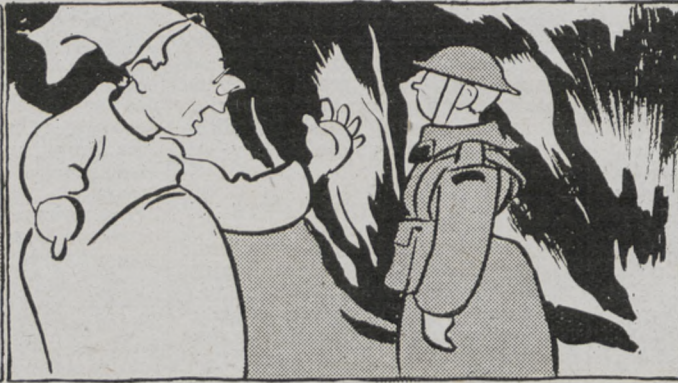


Pompka alarm zarządził, Ruch rozpoczął się w beczkach,

Każdy gasił, a barak Tak się spalił, jak świeczka.



Wtedy głośno rozpacząć Zaczął pewien chorąży,



Potem przybiegł szef kuchni I narobił też krzyku,

Ze pieniądze od dawna Przechowywał w sienniku!



Wówczas Pompka rzekł: szefie, Trzeba zacząć na nowo

I jak ja—składać forse Na książeczkę pocztową!

Dyrekcja Polskiej YMCA w Wielkiej Brytanii uprzejmie prosi wszystkich byłych członków rzeczywistych, wspierających i uczestników Polskiej YMCA w Polsce, o łaskawe podanie swych obecnych adresów — z zaznaczeniem Ogniska macierzystego w Polsce — do Głównego Biura Polskiej YMCA w Wielkiej Brytanii: NASH HOUSE, 39A, MADDOX STR., LONDON, W.1.

BUDUJMY SAMI ODBIORNIKI RADIOWE

4-o lampowe, uniwersalne, na prad, średnio falowe radio możemy łatwo zbudować w domu, z części dostępnych w każdym sklepie radiowym. Ofiarujemy zwięzłą instrukcję w cenie 5s. zawierającą: szemat teoretyczny, uzwojenie, układ i t.d. oraz listę części składowych ze specyfikacją — wszystko co potrzebne do budowy "THE VICTORY UNIVERSAL FOUR."

J. E. SEXTON & Co., Ltd., 164, Gray's Inn Rd., London, W.C.1.

SPIS RZECZY:

Artur Reyman: Wolność Bałtyku. — Rozkaz Naczelnego Wodza Nr. 18. — Julian Ginsbert: Cwierć wieku Polski na morzu. — Bohdan Wróński: 5 — 5 = 10 /Bilans 4-oh lat pracy Marynarki Wojennej/. — Feliks Topolski: Marynarz polski /rysunek/. — Jim Poker: Droga obryzmów. — Leopold Milanowski: O świecie będzie spokój. . . — Jerzy Tuwam: Powszedniość i niepowszedniość na okęcie. — Jg: Pismo marynarskie. — Wiktor Budzyński: Bez blackoutu. — Zbigniew Grabowski: Szkie sytuacyjny. — Z tygodnia na tydzień. — Pomoc dla Polaków w Rosji. — "Paczki od serca." — Zbiórka książek. — Ryszard Pobóg: Przygody Walentego Pompki /rysunki Mariana Walentynowicza/. — Fotografie.

Zażywanie Phosferiny bardzo mnie wzmocniło

"Bardzo Panu dziękuję za przysłanie mi tych nadzwyczajnych pastylek. Nigdy nie byłbym przypuszczał, że takie dwie małe pastylki mogą mieć tak dodatnie działanie. Kiedy jestem wyczerpany nerwowo, zażywam dwie pastylki Phosferiny i zaraz czuję, że Phosferina wpływa krzepiąco na mój organizm."

(podpis) Mrs. F. C.

PHOSFERINA

NAJLEPSZY ŚRODEK POKRZEPIAJĄCY

Pierwsza dawka Phosferiny pokrzepia, następna wzmacnia. Jest to nadzwyczajny środek, który poprawia samopoczucie i przywraca siły. Zaczynj go zażywać od zaraz!



PHOSFERINA /pastylki lub płyn/ Nr. 1/4 Nr. 2/3 po po (łącznie z podatkami) Dwie pastylki równo 10-ciu kroplom.

WYDAJE WYDZIAŁ PRAC KULTURALNO-OŚWIATOWYCH MIN. OBR. NAROD. Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. I-e piętro. Redaktor przyjmuje w poniedziałki i wtorki od godziny 11-ej—13-ej. Redakcja nie zwraca rękopisów niezakwalifikowanych do druku. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Warunki prenumery: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh.1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh.3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.

Ceny ogłoszeń: 1 cal przez jeden łam—sh.20. Zarezerwowane miejsce 50% drożej. Ogłoszenia o poszukiwaniu pracy—2sh. za wiersz.

Adres Administracji (Business Offices): 63, Lincoln's Inn Fields, W.C.2. Tel., Chancery 5505' i 5506.

Printed for "Polska Walcząca" by St. Clements Press, Ltd., Portugal St., Kingsway, W.C.2. Registered at the G.P.O. as a newspaper.

POSZUKIWANIA

Mr. Clifford Eyre, 74, Feretson Rd., Manor Estate, Sheffield 2, Yorks, poszukuje WALERIANA KACZMARA z Cité de Brebis, Mazingarbe, Pas de Calais, Francja.

W. MICHALSKI, c/o Mrs. Walter, 57, King Richard Str., Coventry, poszukuje J. SZOSTAKA.

Kto z Polaków przybyłych z Rosji lub Iranu może udzielić wiadomości o JERZYM HANUSZU, ur. 1905 r., zamieszkałym ostat. we Lwowie, skąd został pod koniec 40 r. wywieziony do więzienia /obozu/ w Czerepowcu pod Moskwą? Zwolniony w r. 41 r. widziany ostatni raz w Archangielsku. Wiadomości proszę kierować do Adm. "P.W." pod "K.A.M."

Poszukujemy krewnych, względnie znajomych następujących jeńców w niewoli niemieckiej:

pchor. MALESA JÓZEF, ppor. SZWEBLIK KAROL, ppor. PAWERA LUDWIK.

Poszukujemy również MIECZY-SŁAWA KOWALSKIEGO, dla którego mamy kartkę od jeńca ppor. WOLSKIEGO STEFANA.

Adresy wyżej podanych posiada Koło Ślązaków Cieszyńskich, 91, Queen's Court, Queensway, London, W.2.

P. Eugeniusz Kazimierz GO-DLEWSKI proszony jest o podanie swego adresu do Redakcji "Polski Walczącej."