

POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCYZYŹNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień.

Dnia 8-go lutego 1941r.

Rok III. Nr. 6

NASZ ZWIĄZEK Z MORZEM

Odczuwana instynktem przez całe społeczeństwo, rozumiana jasno przez nielicznych jego członków potrzeba dostępu do morza dla nowoczesnego państwa stała się przed 21 laty faktem dokonanym, gdy wojsko i spieszona marynarka objęła w dniu 10-go lutego 1920 roku wybrzeże morskie. Te chwile pamiętną uświetniła w Pucku uroczystość zaślubin morza. Odtąd ten dzień był święcony w Polsce jako doroczne święto naszej marynarki wojennej.

Choć jesteśmy daleko od "bursztynowych brzegów" i od "szmaragdowych wód" Bałtyku, tym niemniej, bodaj tym więcej jest celowe w dniu tym na obczyźnie poświęcić trochę uwagi zagadnieniom morskim. Przecież one to właśnie—niedoceniane przez dużą część społeczeństwa i wygnikow decydujących w Polsce—wbrew przewidywaniom zaznaczyły się dodatnio w chwili najgorszego kataklizmu. Z niewiele rzecz, które tutaj faktycznie posiadamy, jest ocalona z potopu nasza flota wojenna, na której pokładach okrętów trwa jedyna rzeczywistość i suwerenna Polska—i nasza flota handlowa, która dla celów wojennych wspólnie nam sprawy pruje oceanu z dumnie łopoczącą banderą z Orłem białym.

Gdzie jak gdzie, ale tu na wyspach brytyjskich każdy z nas może się nauceznie przekonać, jakie znaczenie ma morze dla tych wysp. Można tu sobie także zdać sprawę z tego, jaką rolę mogłoby morze odgrywać dla tych państw, które mają dostęp do morza ograniczony, względnie są go całkiem pozbawione.

Państwo bez granic morskich—w obecnej epoce, w której samowystarczalność jest niemożliwa, skazane jest na łaskę i niełaskę sąsiadów i na ściśle ograniczenie swego przywozu i wywozu pojeźniaczą taboru kolejowego i ewentualnie innych środków komunikacyjnych. Morze—daje państwu nieograniczone możliwości niekontrolowanego przez sąsiadów kontaktu z całym światem, dowolnego regulowania i rozwoju swego przywozu i wywozu, a z nim rozwoju swego potencjału gospodarczego.

Z dostępem do morza wiąże się sprawa granic morskich. Dla gospodarczego, pokojowego wykorzystania dostępu do morza, kwestia granic morskich, kwestia ich długości jest mniej ważna. Dla tych celów długość granicy morskiej sprowadza się do dobrze rozbudowanego, dobrze zorganizowanego portu, posiadającego doskonałe połączenia kolejowe a możliwe również i wodne z t.zw. zapleczem, czyli krajem, który ten port obsługuje.

Rozwój portu, rozwój żeglugi wiąże się i zależy od zaufania kapitałów, które muszą być inwestowane, kapitałów prywatnych i publicznych. To zaufanie zależy znowu od organizacji i pomocy jakiej sprawom portowo-żeglugowym okazuje państwo. Zależy ono także od zabezpieczenia na wypadek wojny przez siłę zbrojną lądową i morską. A do tego niezbędne są odpowiednie granice strategiczne. Jest niedopuszczalne, aby granice sąsiednich państw były zbyt bliskie portów, gdyż wysiłek pokojowy włożony w sprawę rozbudowy portów może się okazać z chwilą wybuchu wojny domkiem z kart. Z tego stowiska długość granic morskich nie jest i nie może być obojętna.

Granice morskie otrzymane przez Polskę na mocy traktatu wersalskiego, były zaprzeczeniem

*Naród adasobniony nie może być wielkim.
Morze łączy narody
Marynarka wojenna strasze tej łaschności.
L. Swirski, vice-admiral,
Szef kierownictwa Mar. Hoj.*

prymitywnych warunków strategicznych. Do tego dziwołag "Wolny Gdańsk." Stał się on przedmurzem niemieczyny w jej tyśiącletnim "Drang nach Osten." A przecież i historia i tradycja i położenie u ujścia największej rzeki polskiej wskazywały, że powinien on należeć bez zastrzeżeń do Państwa Polskiego. Względem strategiczne i historyczne nie zostały tu zupełnie uwzględnione. Dostęp do morza Polski został już w wstępie ograniczony. Został on dostosowany tylko do potrzeb pokojowych—odjęto mu cechy naturalnego zabezpieczenia na czas wojny z zachodnim sąsiadem.

Oczywiście można się było uciec do środków zastępczych, jak silne ufortyfikowanie wybrzeża, koncentracja w jego rejonie silnej armii lądowej i jej ofensywa na ziemię przeciwnika w razie wybuchu wojny, lecz wybrzeże i nasz dostęp do morza byłby pozostał mimo to wyspą odciętą od reszty kraju. Aby temu zapobiec byłaby potrzebna taka przewaga lądowo-strategiczna, która by w swym ofensywnym działaniu wojennym spowodowała od razu rozszerzenie tak zwanego przez Niemców, "korytarza," likwidację Gdańska jako politycznego tworu wroga Polsce i odsunęła granice wroga od naszych portów.

Wiemy, że warunki takie nie były osiągalne. Zatem jest faktem nieubytym, że nasze granice morskie były absurdalne z punktu widzenia geo-strategicznego, że wybrzeże było z chwilą wybuchu wojny skazane na zagładę. Jest rzeczą oczywistą, że jednym z podstawowych warunków bytu przyszłej Polski musi być także ukształtowanie granic morskich, które by jej zapewniło rzeczywisty i zabezpieczony dostęp do morza—w wojnie i pokoju.

Sprawa granic morskich, sprawa ubezpieczonego dostępu do morza nie jest celem samym w sobie. Ma ona tylko w pełni umożliwić państwu wykorzystanie wybrzeża, jako bazy dla linii komunikacyjnych żeglugi morskiej. Do zabezpieczenia tych linii potrzebna jest siła zbrojna, której ramie sięga tam, gdzie kończy się teren operacyjny lądowych sił zbrojnych. Tą siłą jest marynarka wojenna.

Zagadnienie portów, mimo ich niekorzystnych warunków strategicznych rozwiązane przez rozszerzenie portu w Gdańsku i przez stworzenie wspaniałego własnego portu w Gdyni, oraz budowa tego portu świadczyły, że pokolenie Polski odrodzonej doskonale zdawało sobie sprawę z wagi dostępu do morza. Ilość ton przeladowywanych w porcie gdyńskim, wzrastająca z roku na rok—najwyższa

cyfra portów bałtyckich—była oczywistym dowodem celowości wysiłku wkładanego przez państwo polskie w budowę Gdyni. Nie należy zapominać, że jednocześnie port gdański osiągnął cyfrę ton, która mocno przewyższała jego możliwości przeładunkowe z czasów przedwojennych, kiedy należał do Niemiec i pozbawiony był zaplecza polskiego.

Ideą zagadnień żeglugowych—to móc przewozić towary z własnego i do własnego kraju na własnych statkach. Po prostu dla tego, aby pieniądze za przewóz nie szły w obie ręce, tylko pozostawały w kraju. Aby również wykazać przed światem, że jest się zdolnym do stworzenia własnej żeglugi.

Ideą taki jest nieosiągalny w dosłownym tego słowa znaczeniu. Bo morze jest wolne i żegluga na nim dostępna każdemu. Tak samo korzystanie z portów na całym świecie. Ideą może być osiągnięty przez sumę ilości tonnażu statków pod własną banderą—odpowiadających tonnażowi statków potrzebnych dla ilości tonn towarów wwożonych i wywożonych z własnego kraju. Bez względu na to gdzie te statki kursują i czyje towary przewożą.

U nas podwaliny pod stworzenie własnej żeglugi dało państwo. Kapitał prywatny siedział za tą inicjatywą, ale nie w tej mierze, jak by tego można sobie było życzyć! A przecież w chwili katastrofy, która spadła na nas, w chwili, gdy oprawcy przywłaszczali sobie całe mienie kraju, jedynie nasze statki potrafiły się wymanować i dziś stanowią oprócz wartości moralnej dla sprawy polskiej także realną, dobrze procentującą się i nadzwyczajnie powiększoną wartość materialną.

Równoległe z rozwojem żeglugi rosło szybko rybołówstwo morskie. Jego działalność rokowała najlepsze nadzieje. Można się było spodziewać, że ilość ryb złowionych przez statki pod polską banderą, będzie wkrótce odpowiadała ogólnemu tonnażowi przywożonych przez Polskę ryb morskich.

Prawie wszystkie morza świata zachodniej półkuli były zaznajomione z banderą polską. Pięćdziesiąt linii okrętowych wybiegało z naszej Gdyni. Szkolnictwo handlowo-morskie stało na wysokim poziomie, dostarczało oficerów nawigacyjnych, mechaników i szyprow. Wyższe szkolnictwo interesowało swych wychowanków działem handlu morskiego. W Gdyni powstawał szereg uczelni, przygotowujących ludzi dla pracy portowej, handlowo-matlerskiej. Świat musiał przyprzyswyczać się do naszej realnej pracy, już nie tylko jako emigrantów, ale jako przedstawicieli naszej macierzy w odległych portach i rynkach świata.

To wszystko podciął i zahamo-

wał perfidny napad na nasz kraj w pamiętnym wrześniu. Zahamował, ale nie zniweczył. Ten nasz wysiłek na obczyźnie jest i trwa. Marynarka polska w zetknięciu się z wojennym doświadczeniem z najbardziej morskim narodem świata przyniesie do Polski wiedzę, doświadczenie, jako trwały dorobek w dziedzinie morskiej. To, czego się tu nauczymy wytyczy drogę na ocean przyszłej, już wybitnie morskiej Polsce.

Ale te wszystkie kroki ku sile morskiej, które Polska tak szczęśliwie stawiała mimo niekorzystnego położenia geo-politycznego, mimo absurdałnej granicy morskiej—wymagały zabezpieczenia na wypadek wojny, zabezpieczenia morza siłą zbrojną. Odpowiednią dla dorobku i możliwości jego rozwoju—marynarką wojenną. Bo tylko z tego jaką wartość dane państwo przywiązuje do posiadania dostępu do morza wynika się potrzeba i rozmiary marynarki wojennej. Bynajmniej nie jest ona tylko strażą broniącą pewnej ilości kilometrów granicy morskiej. W tym właśnie tkwiło sedno nieporozumień naszych czynników morskich ze sferami decydującymi. Stąd słzy niedociągnięcia w pałężytej rozbudowie, wielkim wysiłkiem wywalczonej naszej skromnej floty wojennej.

Morze poniekąd zamknięte, jak Bałtyk, dawało nam duży plus pod względem znajomości domniemanych przeciwników. Trzeba było dążyć do maksymalnego rozwoju naszej floty wojennej w stosunku do normalnej wówczas, przednastowskiej, ograniczonej traktatem floty niemieckiej. Stało się inaczej. Pozostaliśmy w tyle za szybko wzrastającymi siłami lądowymi i powietrznymi trzeciej Rzeszy, których stan przed Hitlerem był znacznie niższy niż w Polsce, a w powietrzu żaden. Podobnie w dziedzinie rozwoju naszych sił zbrojnych na morzu, byliśmy za ledwie drobnym ułamkiem nawet tych sił niemieckich, którym przed podarciem traktatów przez Hitlera, mogliśmy w dorównaniu nadążyć.

Działają przeciw temu niewiara w celowości wysiłku z powodu niekorzystnej granicy morskiej, brak uświadomienia morskiego, razem z brakiem w tym kierunku prawie jakichkolwiek tradycji, zwracanie oczu i słuchu ku wschodniej granicy i brak pieniędzy. Z drugiej strony rozwój naszej gospodarki morskiej i zapal do tych spraw po części społeczeństwa, po części czynników decydujących, albo odgrywających u tych czynników ważną rolę, nade wszystko zaś ciche i wytrwałe starania o to naszych czynników wojenno-morskich—sprawiło, że

nasza flota wojenna powstała jako twór pewnego kompromisu, który miał jaknajlepsze zadatki dalszego rozwoju. Ale przy tym tempie rozbudowy, osiągnięcie potrzebnego stanu naszej floty wojennej było kwestią długiego szeregu lat.

Jedną z wielkich trudności technicznych w rozwoju naszej floty wojennej, był brak portu, gdy uniemożliwiono nam stworzenie w Gdańsku portu wojennego z gotowym arsenałem stocznia. Budowa portu w Gdyni i na Helu z własną stocznia okrętową była jedyną drogą, ale pochłaniającą duże sumy. Nim się tego nie dokonało nie można było włączyć w skład floty poważniejszych jednostek nawodnych nawet, gdyby były inne warunki t.j. przede wszystkim pieniądze. Dlatego flota nasza składała się z okrętów mniejszych kategorii: kontrtorpedowców i okrętów podwodnych. Liczba ich była jeszcze skromna. Ale ich typy były doskonałe.

Szkolnictwo wojenno-morskie stało zupełnie na własnych nogach. Nawet obce marynarki (Szwecja, Łotwa) przysyłały swych oficerów marynarki na staże i kursy do nas. Podwaliny solidne pod stworzenie polskiej siły zbrojnej na morzu zostały rzucone.

Spoleczeństwo uświadamiane przez organizację "Liga morska i kolonialna" łożyło samorządnie składki na "Fundusz Obrony Morskiej", z którego zbudowano sławny O.R.P. "Orzeł" i narazie jeden ścigacz. Następne ścigacze miały być darami poszczególnych okręgów LMK, które pokrywały się z województwami. Myśl "kolonialna" w ostatnich czasach została skonkretyzowana i skierowana ku przeskoleniu zastępów młodzieży, pragnącej poświęcić się handlowi morskiemu i innej pracy zamorskiej.

Mimo niewiary, ta najmłodsza dziedzina życia polskiego—dziedzina morska—zdała egzamin, gdy niespodziana napadła Niemców chwilowo załapała nasz kraj.

Marynarka handlowa spełniła i spełnia swój obowiązek.

Marynarka wojenna nawet na lądzie, tam na naszym wybrzeżu, w połowie zaledwie drogi do ubezpieczenia swej siedziby w Oksywiu i na Helu, przetrwała z całej Polski najdłużej. Okrety Rzpłitej są, walczą i liczba ich rośnie. Rośnie też liczbowo personel naszej marynarki wojennej. Rośnie zaufanie do niej naszych wielkich sojuszników i uznanie dla niej naszych władz i rodaków tu na emigracji i w skupiskach Polonii po świecie. Wiadomości o naszych okrętach przedostające się do kraju—są radosnymi promieniami wśród nocy niewoli.

Nadejdzie dzień, dzień, o którym marzy każde serce polskie:—w którym orły zwycięstwa poprowadzą nasze wojska, nasze lotnictwo do kraju, a flotę naszą na Bałtyk. Błąd popełniony w Wersalu, powtórzony nie będzie. Hydrze lew już nie odrośnie. A pierwszym tego warunkiem jest silna Polska, z silnym oparciem o morze, zabezpieczona silną flotą wojenną.

Że Polska jest i będzie narodem morskim—tego dowiedliśmy już bezspornie. Węzły zadzierzgnięte przez nas tu, w Wielkiej Brytanii, staną się podstawą trwałej przyjaźni i serdecznych uczuć wzajemnych, a porozumienie morskie będzie jednym z solidnych pomostów stosunków polsko-brytyjskich.

Kazimierz Mora

937. Mar-
Czek roz-
ej uzbrojo-
ca na mie-
japońskich
onanie, że
ja." Chin
tawienia i
t. azjatycki
nii. A na
ie pozwolić
kszą trud-
u, państwo
nie posiada
j produktu
będnej do
fty. Stany
ty wysyke
okio zdane
askę Indyj
jak wia-
raz z całą
z Niem-
nych baz
ur atak na
lby bardzo
e nie nie-
źródła
statecznym
iszczyć a
homic na

le w posu-
a również
alu jest w
owa. Am-
Moskwie
przez kilka
u Moio-
raw zagra-
y premier
wizytę pod
rowod
niemiecki
nienie, że
t. wejścia
od zadani
tego stanu
yi się w
całkowicie
Powtórnie
nie zrezy-
egokolwiek
chińskie.

warunkiem
rzyspieszyć
czynnego
Otoż w
się bynaj-
tego zape-
by było
acją wpły-
Azji. A
o wiele
aniżeli
okazuje
o wycofy-
własnych
swych
raganie do
która po-
n cofaniu
iami nie-
o pewnych
bynajmniej
wy Dale-
się stać
re potknie
rozumienie

Dalekim
nie stoją
zwyczajnie,
lespodzian-
Sytuacja
pogarsza
godniami—i
wojskowych
paczliwego,
aki zostaje
jny, pro-
niezwykle

w polityce
spowodować
e. Dlatego
wą dokład-
Hitler swój

tk

TUKE O
SZAWY
omina, że
pisów kon-
a, 1 marca.
tówic będą
ki, Antoni
Cwojdzin-
i i Tymon

lubu: 55,
House.

POGLE-
MOŚCI
nową i
ez młoda

ie w godz:
gton 4462.

Tradycja morską

PODANIE LUDOWE

Prastare podanie ludowe głosi, iż wnuk legendarnego Leszka—a działo się to, ponoć w VIII-ym stuleciu—potykał się zwycięsko na Bałtyku z Normanami i rozbiwszy pewnego razu flotyllę walecznych Wikingów założył przy ó ujęści Wisły warowny gród, załudnił go wziętymi do niewoli jeńcami wojennymi. W ten sposób powstał według podania Gdańsk. W takie poetyczne kształty fantazja ludu przyobłęła dawno minioną rzeczywistość, gdy szczepy słowiańskie, wchodzące w skład formującego się państwa Piastów, walczyły o władanie na morzu i organizowały dalekie wyprawy morskie.

Pomorze to bliższe i to dalsze zaodrzańskie wiązało się ściśle z dziejami Polski od jej zarania. Umiłowanie morza i poczucie łączności z nim było głęboko zakorzenione w Polsce w okresie jej formowania się a jaskrawym tego wyrazem są na ogół niestety mało obecnie znane ludowe legendy morskie.

MORZE W IDEOLOGII PIASTÓW

Morze bałtyckie jest już ściśle zespolone z ideą państwową Piastów w chwili, gdy Polska wylania się z niepospolitą siłą ze świata słowiańskiego jako jednostka zorganizowana i łącząca się z chrześcijańskim kościołem zachodnim dąży do określenia ram swego rozwoju. Bolesław Chrobry, który mówiąc słowami Mickiewicza "instynktem odgadywał cel," na drodze tworzenia wielkiej Polski zwrócił się przede wszystkim w stronę Pomorza, gdzie wdzierały się wówczas potężne wpływy normandzkie. Normanowie starali się usilnie wciągnąć te ziemie przybrzeżne w orbitę swej handlowej i wojskowej organizacji. Chrobry ścierając się z tym potężnym żywiołem zdobywczym stawia tamę normandzkiej ekspansji i ugruntowuje swe władztwo nad wybrzeżem bałtyckim. Pomorze staje się częścią składową Polski, jak stają się nimi i inne ziemie piastowskie.

Wagę, jaką pierwszy Piastowie przywiązywali do morza, w pełni unaocznia testament Krzywoustego, który nierozdzielnie łączy Pomorze—podczas gdy kraj cały dzieli—z dzielnicą krakowską, a więc senioralną.

Polska dzielnicowa zagubiła idee przewodnie Chrobrego, utraciła jednak łączność Pomorza z Polską nawet i w okresie budowy przez Krzywaków państwa na ziemiach polskich. I warto przypomnieć, iż odrodzenie idei Chrobrego, idei skonsolidowanej, zjednoczonej Polski, wychodzi od księcia pomorskiego Przemysława II.

Tragedia losu chciała, by właśnie realizator tej idei Władysław Łokietek utracił Pomorze początkowo na rzecz Brandemburczyków, następnie zaś Zakonu Krzyżackiego. To pierwsze potężne starcie z Krzyżakami, starcie, które groźnie ostrzegało przed nieuchronnym niebezpieczeństwem ze strony tego Zakonu było bitwą o ziemię pomorską i morze bałtyckie.

STANOWISKO POMORZA W WALKACH Z ZAKONEM

Rzecz, którą należy szczególnie podkreślić, stanowi fakt, iż wiernym sojusznikiem w tych zapasach Polski jest samo Pomorze, zwłaszcza jego ludność mieszczańska. Związek miast pomorskich i pruskich, tzw. związek jaszczurczy, stanowi ostateczny pomorskich poczynań Kazimierza Jagiellończyka. Podczas trzynastoletniej wojny z Krzyżakami w chwilach ciężkich dla Rzeczypospolitej, gdy nieraz załamano się szlacheckie pospolite ruszenie i zatracono wolę walki, miasta pomorskie nie zagubiły swego ducha. W tym okresie flota Gdańska, złożona z trzydziestu paru jednostek, skutecznie wspomagała wojsko Kazimierza, walcząc o swoją wolność, którą widziała w złączeniu z Polską. Ta flota gdańska przecinała dowóz zaopatrzenia i posiłków dla Zakonu, ona w dużej mierze zarówno jak postawa ludności pomorskiej, zadecydowała o zwycięstwie i

pokoju toruńskim 1466 r., przywracającym ziemie pomorskie Polsce.

Odzyskanie Pomorza przyniosło Rzeczypospolitej doraźne korzyści. Przyniosło korzyści i Pomorzu. Miasta pomorskie z Gdańskiem na czele bogactw się, mając zapewnione warunki rozwoju gospodarczego. Wzrasta i dobrobyt Polski, która ma ujście dla swych płodów rolnych. Dostęp do morza pozwala na rozwój rolnictwa, wzbogaca kraj, zakłada podwaliny pod złoty okres dziejów Polski.

INFANTY I POLSKA FLOTA KAPERSKA

Sto lat po odzyskaniu Pomorza Polska opanowuje Inflanty. Włączenie Infant w r. 1561 było wynikiem dalszych dążeń Rzeczypospolitej do mocnego usadowienia się na Bałtyku, z drugiej strony rezultatem ciężenia ludności inflanckiej do Polski, posiadającej wówczas olbrzymią siłę przyciągającą. Wcielenie Infant pociągnęło za sobą wojnę z Moskwą i Szwecją.

Jednocześnie z wysunięciem sprawy inflanckiej rodzi się w Polsce myśl stworzenia floty wojennej. Myśl ta nabiera kształtu realnego wobec zapasów wojennych z Szwecją i Moskwą. Urzeczywistnienie projektów morskich nie było łatwe. Skarb państwa nie posiadał odpowiednich środków, a sejm polski choć uświadamiały sobie doniosłość sprawy nie kwapił się z uchwaleniem odpowiednich opłat, gdyż szlachta przez nie reprezentowana nie była skora do ofiar pieniężnych. Zygmunt August stanął przed koniecznością rozwiązania sprawy floty wojennej najmniejszymi kosztami. Skorzystał z projektu Dunin-Wasowicza zorganizowania t.zw. floty kaperskiej. Zgodne to było zresztą z ówczesnymi zwyczajami, gdy na morzach roilo się od freibiterów, popieranych przez poszczególne miasta nadmorskie a nawet państwa. Freibiterzy—korsarze—oddawali swym "patronom" duże korzyści polityczne i wojenne nie zapominając oczywiście i o zyskach dla siebie.

29 kwietnia 1561 Zygmunt August wydaje patent kaperski Schaerpingowi (Szyrpinkowi) i upoważnia go do zorganizowania flotylli statków kaperskich. Wkrótce flotylla kaperska, znajdując się pod opieką monarchy polskiego liczy 15 statków, lekkich brygów z 40-60 ludźmi załogi. Rola kaprów polegała na akcji poniekąd korsarskiej, skierowanej przeciw nieprzyjaciółom Polski. Podstawą operacyjną tej floty był Gdańsk. Kaprzy oddali duże usługi patrolując na Bałtyku i pustosząc brzegi szwedzkie aż po Sztokholm. Spowodowali jednak duże niezadowolenie Gdańska, ponieważ naruszali jego przywilegi i podrywali jego handel. Ściągnęli na siebie wroga akcję floty Danii, kraju dotychczas sprzymierzonego z Polską. Z powodu rosnącej niechęci Gdańszczan przeniesiono kaprów do nieobwarowanego Pucka, co podcięło ich znaczenie i działalność.

Flotylla ta nie zadawała Zygmunta Augusta, który chciał dać Rzeczypospolitej prawdziwą flotę wojenną. W r. 1568 ustanawia Komisję Morską, która ma się zająć budową okrętów wojennych. Stocznia w Elblągu przystępuje do budowy dużego okrętu "Smok".

Ostatnie lata Zygmunta Augusta przynoszą mu niepowodzenia w dziedzinie morskiej. Flota kaperska w nieumocowanym i otwartym Pucku cierpi od floty duńskiej i właściwie zaprzestaje swej działalności. Szlachta nie kwapi się z gotowością do ofiar pieniężnych i podrywa możliwość budowy statków wojennych. Wprawdzie udało się królowi narzucić wreszcie społeczeństwu przeświadczenie o konieczności "statecznej wodnej armaty." Sprawę tę ostatecznie miał rozstrzygnąć sejm z 1572 r., jednak śmierć króla przecięła zapoczątkowane dzieło.

"Każdemu narodowi więcej na morskim państwie należy, niżli na ziemskim, bo i większe i przedsze pożytki morzem, niżli ziemią przychodzą, dlatego, kto ma państwo morskie, a nie używa go, z bogatego ubogim się staje, z pana kmiemem..."



Żaglowiec "Pomorze."

kowane dzieło. Flota kaperska rozproszyła się, komisja morska zamariła a nowo wybudowany okręt "Smok" zagarnęli Gdańszczanie.

POCZYNANIA MORSKIE, BATOREGO, I CHODKIEWICZA

Choć wraz ze śmiercią Zygmunta Augusta przestaje istnieć polska marynarka wojenna, myśl o niej wciąż kielkuje wśród społeczeństwa i mężów stanu. Szlachta rozumiejąc doniosłość sprawy podnosi wciąż zagrożenie floty, nie chce jednak wziąć na swe barki ofiar z nią związanych, spycha tę sprawę na króla i jego ubogi skarb. Miara tego mogą być pacta conventa, (układ z nowoobranym królem), w których każdorazowo zobowiązuje się króla do stworzenia polskiej floty.

Stefan Batory panowanie swe rozpoczął musi od wojny z Gdańskiem, który podniósł zarzewie buntu. W tej wojnie posługuje się na przedzie zorganizowaną przez Piotra Kłoczewskiego flotą wojenną. Składa się ona z sześciu okrętów i nosi charakter kaperski. Po uśmierzeniu buntu gdańskiego Batory, zaprzętny wojnami moskiewskimi, nie podejmuje już sprawy "armaty wodnej."

Sprawa polskiej floty wojennej na nowo występuje z mocą podczas pierwszych kampanii szwedzkich Zygmunta III. Flota szwedzka blokuje porty inflanckie i jednocześnie umożliwia szwedzkie desanty na brzegach Polski. W r. 1609 hetman Karol Chodkiewicz doraźnie organizuje z zagarniętych w Parnawie statków małą flotyllę wojenną, która oddaje mu duże usługi a nawet odnosi pod Salis zwycięstwo nad częścią eskadry szwedzkiej. Ta kampania Chodkiewicza raz jeszcze wykazuje jaką rolę olbrzymią w walkach o wybrzeże odgrywa posiadanie floty wojennej. Rozejm jednak ze Szwedami znowu kładzie kres tej sprawie.

POWSTANIE POLSKIEJ FLOTY WOJENNEJ I BITWA POD OLIWĄ

W 1617 r. król szwedzki Gustaw Adolf zdobywa Rygę, posuwa się w głąb Kurlandii i dąży ku Prusom królewskim. Hetman Koniecpolski organizuje obronę i energicznie domaga się od Zygmunta III podjęcia starań o stworzenie marynarki wojennej. Pod wpływem groźącego niebezpieczeństwa i nalegań Koniecpolskiego Zygmunt III przystępuje do stanowczego rozwiązania sprawy floty.

W r. 1622 powstaje polska flota królewska. Bazę jej stanowi Gdańsk. W Pucku stworzono warsztaty okrętowe. Sprawę budowy okrętów powierzono kapitanowi angielskiemu, Szkotowi Jakubowi Murrayowi, który energicznie i z zapałem zabrał się do dzieła. W 1626 król utworzył w Gdańsku "Komisję okrętów królewskich," której zadaniem był nadzór nad marynarką wojenną i kierowanie jej rozbudową.

W tym właśnie okresie Szwedzi wysadzili w Piławie wielki desant i zajęli bez oporu Prusy Książce. Jednocześnie flota szwedzka zablokowała port gdański. Wzrost floty polskiej zmienił sytuację. Już zimą 1627 polska flota wojenna patroluje brzegi Bałtyku i krąży po całym morzu. Polska bandera państwowa z czerwono-białym orłem, i bandera królewska w polu czerwonym (w szesnastym wieku niebieskim) "pogoń biała" (obnażona ręka zwrócona w prawo i trzymająca

wzniesiony ku górze miecz z czarną rekojescią) dumnie powiewają na Bałtyku.

Ta flota w kwietniu 1627 waleń przyczynia się do odebrania zajętego przez Szwedów Pucka. W maju 1627 flota szwedzka rozpoczyna ponownie blokadę Gdańska. Okręty polskie schroniły się w porcie gdańskim, władztwo na Bałtyku znowu przeszło w ręce szwedzkie.

Listopad 1627 zmienia sytuację w wyniku bitwy morskiej pod Oliwą. Dowódca floty polskiej admirał Dickmann wyczekał odpowiednią okazję. Gdy eskadra szwedzka blokując Gdańsk została znacznie osłabiona wypłynął z 10 okrętami na morze i uderzył na szwedzkie okręty. Zwyczajem ówczesnym w pierwszej linii rzucił się do walki okręt admirałski ścierając się z flegmańskim okrętem nieprzyjaciela. Po wymianie strzałów działowych polski flegmański okręt "Św. Jerzy" zdołał zahaczyć burtę nieprzyjaciela i rozpoczął walkę abordażową. Zagrożonemu szwedzkiemu okrętowi nadchodził na pomoc "Pelikan." Wówczas z szoku polskiego wysunął się "Król Dawid" z kapitanem morskim Murrayem i podpłynął do "Pelikana," oddając doń salwę armatnią. "Pelikan" nie czekając na podpływającą mu z pomocą, "Sonne" cofnął się uprzednio wystrzelisz ze swych dział do "Św. Jerzego." Salwa ta zabiła polskiego dowódcę Dickmanna. Niezwłocznie dowództwo nad całością akcji polskiej objął kpt. Witt na "Wodniku." W międzyczasie nadpłynęła "Sonne" i starła się z "Wodnikiem." Po trzykrotnej wymianie strzałów i między tymi statkami doszło do walki abordażowej. Wreszcie załoga "Sonne" nie chcąc podzielić losu swego flegmańskiego okrętu, który właśnie został przez "Św. Jerzego" zabrany do niewoli, wysadziła swój statek w powietrze. Reszta statków szwedzkich z "Pelikanem" na czele zrezygnowała z walki i szybko odpłynęła w kierunku Piławy. W bitwie tej Szwedzi stracili 2 okręty i 350 zabitych, Polacy tylko 25 zabitych.

Starcie to wykazało dużą sprawność polskiej floty wojennej. Zdecydowało ono ostatecznie o przerwaniu blokady przez Szwedów, którzy zaangażowani byli jednocześnie w wojnie z cesarzem niemieckim. Kontrola polskiej floty wojennej rozciągała się w danym momencie od Szczecina do Liławy.

By utrzymać stan posiadania na morzu należało flotę wojenną rozbudować. Szlachta polska była jednak już obojętna w tym okresie na sprawy państwowe, król zaś prowadził swą osobistą politykę, narażając państwo na duże straty. Ta polityka króla bardzo ujemnie zaważyła i w dziedzinie polityki morskiej. Król polski wbrew interesom swego państwa zawarł przymierze z cesarzem niemieckim, któremu oddał flotę polską. Flota ta odpłynęła do Wismaru pod rozkazy Wallensteina, by już nigdy nie powrócić do Polski. W ten sposób zostały przekreślone rezultaty zdrowej polityki morskiej.

WIELKIE PLANY MORSKIE WŁADYSŁAWA IV

Objęcie tronu przez Władysława IV zwiastowało nową epokę w dziedzinie polskich zbrojeń morskich. Rządy objął monarcha o rozległych horyzontach myślowych, wielki wódz i polityk, wyczuwający polską rację stanu, dążący do urzeczywistnienia ideału potężnej Rzeczypospolitej. Wraz z Koniecpolskim i Arciszewskim Władysław z energią przystąpił do dzieła budowy floty wojennej w oparciu o umocnione wybrzeże pomorskie. Odzyska królewska komisja okrętów i podjęła swe prace. Jednocześnie rozbudowano port wojenny w Pucku z arsenałem, skonstruowano na Helu port Władysławowo i umocniono warownie Kazimierzowo. Nawiasem mówiąc wówczas to Pleitner projektował budowę portu pod Oksywem, w miejscu

gdzie za czasów Polski odrodzonej powstał polski port wojenny.

Stanoł wówczas również w szybkim czasie 12 okrętów wojennych. Projektowano dalszą szybką budowę nowych statków. Przygotowywano się również do stworzenia specjalnej flotylli "podjazdowej" i w tym celu zwerbowano już około 2.000 Kozaków pod dowództwem plk. Wólka oraz instalowano w Królewcu "czajki"—łodzie kozackie.

Nie posiadając środków na utrzymanie swej floty, król próbował je uzyskać przez pobieranie cła morskiego od towarów wwożonych do polskich portów. Natrafił jednak na zdecydowany opór i wicherzenia Gdańska, na intrygi Danii i nawet sprzeciwu sejmu. Musiał zrezygnować ze swych wielkich planów. Flota polska powoli znowu zanika.

ZANIK PLANÓW MORSKICH

Następca Władysława Jan Kazimierz mimo najszerszych chęci nie mógł spełnić warunku *pacta conventa* mówiącego o flocie wojennej. Ponościł skutki polityki Zygmunta III, konsekwencje odwołane na krótki czas przez genialnego Władysława. "Potop" zalew kraju przez wojsko nieprzyjacielskie, wojny kozackie, bunt włościański, samowola możnowładców, to wszystko tak przytłaczało króla, że nie stać go było jeszcze na jakieś twórcze plany w dziedzinie zbrojeń morskich.

Następca Jana Kazimierza sprawą morza nie zajmowali się, choć zdawało się, iż miłość Sobieskiego do Bałtyku doprowadzi go do jakichś śmielszych projektów w tej dziedzinie.

DEMONSTRACJA MORSKA POWSTANIA STYCZNIOWEGO

Sprawę polskiej marynarki wojennej po dłuższej przerwie wysuwa dopiero powstanie styczniowe. Powstańcy rozumieli doniosłość marynarki wojennej, jako demonstracji, która by unaoczniała i przypominała prawa Polski do morza. Projekt stworzenia floty powstańczej dyskutowany był nawet z brytyjskim ministrem spraw zagranicznych Russellem, który nieoficjalnie doradzał przedstawicielowi Rządu Narodowego zmontowanie choćby jednego statku wojennego, gdyż pojawienie się na morzu polskiej bandery umocniłoby stanowisko powstańców w świecie międzynarodowym, a przede wszystkim w Anglii.

Powstańcy zabrali się do dzieła, zakupili w Anglii dwa statki handlowe i przerabiali je na wojenne. Jeden z tych statków nazwany "Kościuszko" pod dowództwem kpt. Zbyszewskiego miał wypłynąć na Morze Czarne. Zadaniem jego miało być zamianowanie prawa Polski do morza, z drugiej strony zaś niszczanie handlowych statków rosyjskich na tym morzu na którym nie pływała wówczas rosyjska flota wojenna. W połowie lutego 1864 za rządów Traugutta na wody morskie wypłynął z Newcastle polski statek wojenny "Kościuszko." Zeglował po Morzu Śródziemnym w kierunku Morza Czerwonego. Został jednak w Maladze zaarrestowany przez władze hiszpańskie.

Tak w dobie powstania styczniowego powiewała na morzu polska bandera niewidziana od śmierci Władysława IV i choć powiewała krótko, tym nie mniej świadczyła jasno o zrozumieniu przez polskie ruchy niepodległościowe doniosłości i znaczenia morza w przyszłej niepodległej Polsce.

MARYNARKA WOJENNA POLSKI ODRODZONEJ

Polska odrodzona zrealizowała idee Władysława IV i Romualda Traugutta. Wraz z odrodzeniem Polski zapoczątkowano prace nad stworzeniem marynarki wojennej, początkowo rzecznej, a po lutym 1920 r. morskiej. Prace te posuwały się w nieustającym tempie i rezultatem ich była polska flota wojenna, która okryła się chwałą w zapasach wojennych z Niemcami w 1939 i 1940 r. "Wicher," "Orzeł," "Grzmot," "Błyskawica," "Burza"—to szczytne świadectwa wystawione polskiej marynarce wojennej, a w tórzu im echa Westerplatte, Helu, Gdyni i Oksywia.

Edmund Oppman

Jan Dymitr Solikowski: "Rozmowa kruszwicka," 1573.

Nasze prawa do Gdańska

i odrodzonej wojenny. również w etów wojendalszą szybków. Przyjeżdż do stwo-tyli "pod-elu zwerbo-Kozaków pod Wólka oraz wcu "czaj-

rodków na y, król pró- z pobieranie rów wwożów. Natrafił any opór i naintrygi iwy sejm. ze swych a polska po-

ORSKICH

Jan Kazi- szych chęci unku paca o flocie wotki polityki twencje ods przez ge- "Potop" sko nieprzy- ckie, bunty la możnow- ak przytła- tać go było ce plany w skich. Kazimierza mowali się, iłość Sobie- prowadzi go projektów w

MORSKA NIOWEG

rynarki wo- zerwie wy- ie styczni- umiejęt- do- jennej, jako unaoznała Polski do- zczenia floty any był na- ministrem Russelem, adzał przed- Narodowe- jednego yż pojawia- iej bandery sko pow- dzynarodo- zystkim w

ę do dzi- wa stali- je na wo- tatków naz- pod do- szewskiego rze Czarne- yć zamani- Polski do- y zaś nisz- tków rosyj- na którym- na rosyjska owie lutego utta na wo- Newcastle ny "Kos- po Morzu nku Morza nak w Ma- rzez władze

ania stycz- morzu pol- dziana od i choć po- nie mniej rozumieniu pedpodległ- znaczenia niepodległej

JEJNA ONEJ

realizowała Romualda drożeniem prace nad i wojennej, a po lutym ce te posu- m tempie i ołska flota się chwala h z Niem-

"Gróm," za" — to wystawione wojennej, a esterplatte, a. Oppman

Gdańsk, główny i naturalny port wywozowy i przywozowy Polski, leżący u ujścia głównej jej rzeki—Wisły, należy integralnie do ziemi pomorskiej. Ze względu na to, iż przechodził on w pewnych okresach dziejów odrębne losy, niż Pomorze nadwiślańskie, a traktat wersalski ustanowił go /wraz z przyległym obszarem/ Wolnym Miastem, należy mu się przeto osobne omówienie.

Gdańsk dał nazwę wschodniemu, nadwiślańskiemu Po- morzu i wraz z nim należał do Polski, będąc stolicą ksiąząt pomorskich. Dopiero w roku 1308 został on podstępnie zagarnięty przez Krzyżaków, których w tym roku—za zezwoleniem Władysława Łokietka—wezwał na pomoc przeciw Brandenburczykom, kasztelan gdański Bogusz. Krzyżacy, wkroczywszy w jego mury, urządzili rzeź mieszkań- ców, wycinając 10.000 ludności polskiej. Od roku 1308 do roku 1454 pozostawał Gdańsk pod panowaniem Zakonu Krzyżackiego, dzieląc swój los z losami całego Pomorza i był członkiem Związku hanzeatyckiego.

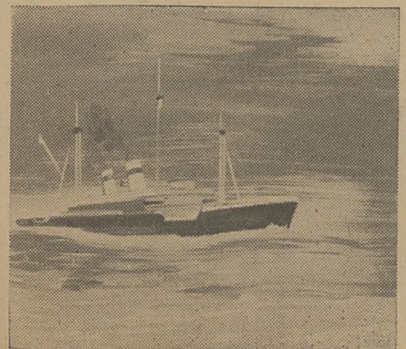
Odzyskany dla Polski przez Kazimierza Jagiellończyka, po trzynasto letniej wojnie z Krzyżakami, pokojem toruńskim w r. 1466 należał już bez przerwy do Rzeczypospolitej aż do drugiego rozbioru Polski, t.j. do roku 1793, a więc przez lat prawie 330.

Wzrost zamożności i dobro- bytu Gdańska zaczął się od chwili przyłączenia go do Polski w r. 1466, gdyż od tego roku rozpoczęła szlachta polska prowadzić gospodarkę folwar- czną, produkując zboże /przede wszystkim żyto / na wywóz, które spławiane Wisłą do Gdańska, było stamtąd przewo- żone na statkach gdańskich do krajów zachodniej Europy. Podobnie i drzewo polskie szło do Gdańska. Gdańszczanie zaj- mowali się przewozem tych surowców do krajów zamorskich. Wzbogacili się oni na tym pośrednictwie, zbudowali flotę handlową, a królowie polscy do niej obdarzali Gdańsk licznymi przywilejami.

Gdańszczanie wypełniali w całości prace i zadania morskie za Polskę, gdyż w jej społeczeń- stwie szlacheckim nie było jeszcze w tym czasie żadnego zrozumienia dla spraw morskich i znaczenia morza dla państwa. Społeczeństwo to zajęte było prowadzeniem gospodarki rolnej, a sprawy morza były dlań obo- jętne, czego dowodem były takie powiedzenia, jak: "może Polak nie wie, co to morze, jeśli tylko pilnie orze," lub "łabe- dziowi śpiewać—Polakowi pły- wać." Nic więc dziwnego, iż przy takim nastawieniu szlachty do morza cały handel polski kończył się u ujścia Wisły, w Gdańsku, a stamtąd popiero Gdańszczanie prowadzili go dalej, wioząc produkty polskich pól i lasów w dalekie kraje.

Lecz, wzbogaceni na polskim handlu Gdańszczanie, stawiali się nieraz okoniem przeciw polskiej polityce i tak np. nie

Por. artykuł tego samego autora "Prawa Polski do Prus Wschod- nych," druk. w nr. 5-ym "Polski Walczący."



chcieli uznać Stefana Batorego królem. I dopiero gdy w roku 1577 zagroził im, iż skieruje koryto Wisły do Elbląga, ten argument natury gospodarczej zaraz poskutkował i butny Gdańsk ugiął się.

Gdy w pierwszym rozbiorze Polski w 1772 r. Pomorze zajął król pruski Fryderyk II, Gdańsk pozostał nadal przy Polsce aż do drugiego rozbioru w r. 1793, kiedy go wcielono do Prus. Bronił się on w tym roku przed wkraczającymi w jego mury wojskami pruskimi, gdyż rozu- miał dobrze, że jego dobrobyt i bo- gactwo zależą tylko od posiadania polskiego zaplecza. Wysokie cla nałożone przez Prusaków na pro- dukty Polski, spowodowały zaraz po roku 1772, spadek polskiego eksportu do połowy co odbiło się



Orzeł Polski na t.zw. "gdańskiej sieni"

już ujemnie na Gdańsku. Po włą- czeniu go zaś w obręb Prus, zna- czenie tego miasta spadło do po-

ziomu podrzędnego portu nad- bałtyckiego.

Gdy w roku 1806 Napoleon zdruzgotał Prusy i utworzył po- kojem w Tylży w r. 1807 Księ- stwo Warszawskie, Gdańsk został uznany za Wolne Miasto pod wspólną opieką króla pruskiego i księcia warszawskiego. W tym charakterze przetrwał do roku 1815, w którym to roku—postano- wieniem kongresu wiedeńskiego —został ponownie wcielony do Prus. I tym razem bronił się Gdańsk przed wkraczającymi do niego wojskami pruskimi. W okresie od r. 1815 do r. 1919 na- leżał Gdańsk do Prus, wiodąc su- chotniczy żywot trzeciorzędnego portu, gdyż granica polityczna od- cinała jego naturalne zaplecze.

Po wojnie światowej, traktat wersalski z 28 czerwca 1919 r.

utworzył z Gdańska (wraz z jego najbliższym obszarem) Wolne Miasto pod opieką Ligi Narodów, mimo, iż według pierwszej re- dakcji tego traktatu miał on bezpośrednio i bez zastrzeżeń na- leżeć do Polski. Twórcy pokoju wersalskiego dali posłuch argu- mentacji Niemiec, nie zdając so- bie sprawy, że Gdańsk nie jest skalistym cyplem u wejścia na Morze Śródziemne, zapominając, iż leży on u ujścia głównej rzeki polskiej, obejmującej swym dorze- czem obszar 200.000 km. kw., jest przeto dla Polski konieczny i do niej należeć musi.

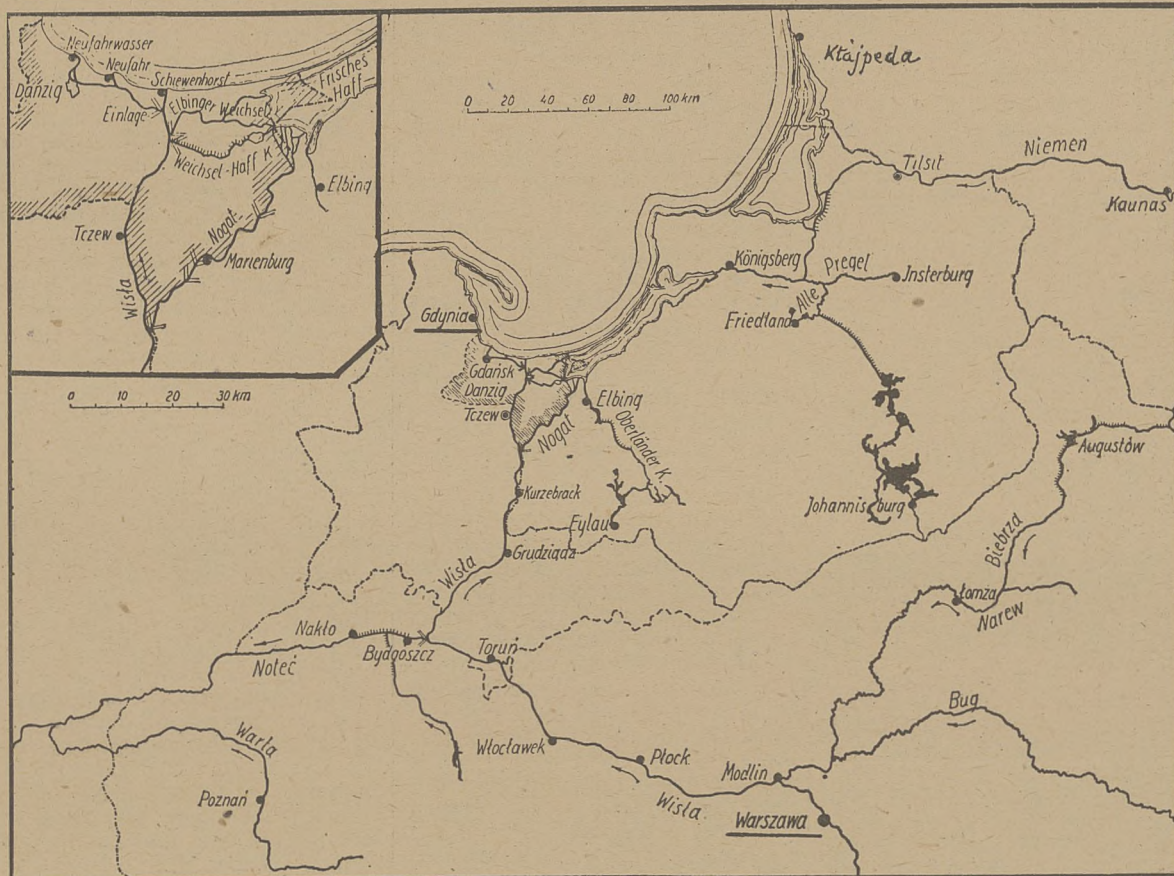
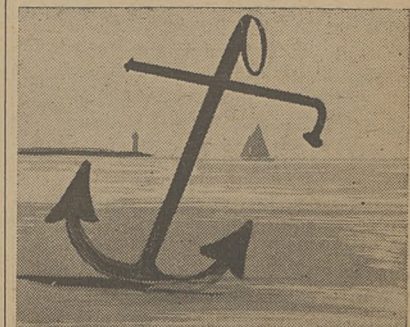
Uprawnienia Polski w Gdańsku (przedstawicielstwo zagraniczne, obszar celny, koleje, poczta, tele- graf, telefon, udział w Radzie Portu), zagwarantowane przepisa- mi traktatu wersalskiego, były trudne dla nas do wykonywania, ze względu na słabość instytucji Ligi Narodów, której brakło wszelkiej egzekutywy (militar- nej). Dodatkowe konwencje i umowy polsko-gdańskie, jak pa- ryska i warszawska, jeszcze bar- dziej zagmatwały sprawy Gdań- ska. Gdańsk, za poduszczeniem Rzeszy, prowadził ustawiczne spory z Polską, których widownią była Genewa a nawet Haga.

W takich warunkach Polska od- rodzona weszła na drogę gospo- darczego poskromienia Gdanska i wybudowała port na wlas- nym wybrzeżu w Gdyni, któ- ry zaczął się szybko rozwijać i za- jął w krótkim czasie, dzięki swym nowoczesnym urządzeniom porto- wym, pierwsze miejsce wśród por- tów bałtyckich. Trudności, sta- wiane Polsce w korzystaniu z poru gdańskiego, doprowadziły do powstania portu gdyńskiego. Mimo powstania Gdyni, jednak eksport i import polski nadal był kierowany przez port gdański, który za czasów polskich odzyskał nad Bałtykiem ponownie swe daw- ne znaczenie i pozycję.

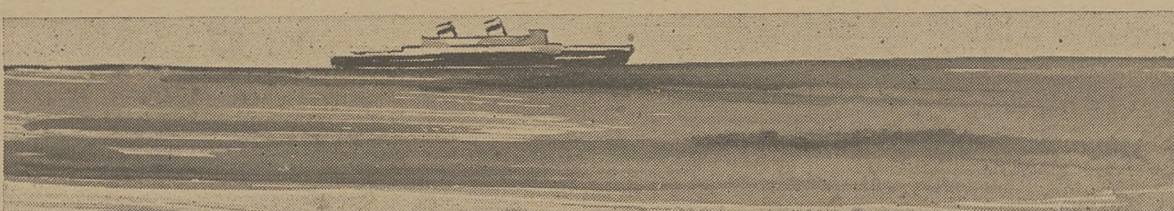
Niemcy, dążąc do uzależnienia Polski od siebie, zapragnęli po- siać Gdańsk, lecz Polska zdawała sobie doskonale sprawę z tego, iż podstawą niezależności politycznej jest niezależność gospodarcza, któ- ra w razie zajęcia przez Niemców ujść Wisły stałaby się problema- tyczna. To też, oparłszy się za- cianiu Hitlera, przyłączenia Gdań- ska do Rzeszy, została, bez wypo- wiedzenia jej wojny zaatakowana. Dzisiaj Gdansk wzdycha zapewne do rychłego powrotu pod władzę Polski. Tesknoty jego zostaną spełnione po zwycięskiej wojnie z Niemcami. Rzeź ludności polskiej w Gdańsku w r. 1938 spowodowa- ła, iż Polacy nie zdołali już w nim uzyskać większości. Za panowa- nia krzyżackiego, a później prus- kiego, Niemcy zyskali przewagę ilościową, lecz—po powrocie Gdań- ska do Polski—sprawę tę będzie można łatwo rozwiązać.

Gdańsk musi być włączony, bez żadnych zastrzeżeń, do Polski, wy- magają bowiem tego względy gospodarcze, morskie, komuni- kacyjne, geograficzne, strategiczne oraz historyczne, gdyż Gdańsk w okresach swych dziejów histo- rycznych najdłużej, bo 677 lat, a więc prawie siedm wieków, nale- żał do Polski (t.j. od pączatków Polski historycznej do r. 1308, a potem od r. 1454 do 1793 i ostat- nio podlegał zwierzchnictwu po- litycznemu Polski Odrodzonej od r. 1919 do 1939, a tylko w la- tach 1308 do 1454 był pod władzą Krzyżaków i od r. 1793 do 1919 pod panowaniem Prus z przerwą 8 lat, gdy był wolnym miastem w epoce Księstwa Warszawskiego).

Franciszek Lenczowski
rys Tadeusz Lipski



Dolny bieg i ujście Wisły z Gdańskiem



POLSKIE MORZE

I

Odkąd na brzegi twe szły karawany
kupować bursztyn, ludziom drogocenny,
odtąd nam byłeś znany i kochany
i naszym byłeś, Bałtyku niezmienny!

Na twoich brzegach walczył lud przed Lechem,
aby odpiąć wikingów komiegi.
Błogosławionyś ze świętym Wojciechem,
który niósł wiarę po przez pruskie łęgi.

Uznałeś panów w Mszczujach i Bietugach,
dziedzicznych twoich pomorskich księżetach.
Ku tobie wody kwapiły się w strugach,
porozwlekane w kotowistnych skrętach.

Zebrałeś w sobie krew męczeńską Gdańska,
co ją krzyżackie stoczyły topory,
aż cię zwolniła znowu moc polańska
z ciężkiego jarzma, od śmiertelnej zmyry.

Wróciłeś do nas, Bałtyku, na wieki,
wciąż nasycany Wisły srebrnocieczem,
i po twych murtach mknęła w świat daleki
bandera nasza—ramię z krzywym mieczem.

II

O, morze, morze—fale bursztynowe!
Jaśniałość, morze, jak bursztyn złote,
gdy brylantyny trzy Władysławowe
w twych toniach szwedzką grążyły niecotę.

I byłaś, falo, jaśnią powleczonea,
bo mróz przy brzegu kry srebrzyste zbierał,
kiedy Gdańsk stary, za Napoleona,
zwiączył szturmy alianckie odpierał.

I byłeś jeszcze, Bałtyku, srebrzysty,
wracając do nas znów z uciemiężenia

i zamykając w twojej głębi czystej
Hallerowego wiernie błysk pierścienia.

A potem—potem zrobiłeś się krwawy,
bo sępy nad cię wzbiły się skrzydlate,
i umierali dla najświętszej sprawy
bohaterowie krwawi Westerplatte.

Aleś nam otwarł przychylnie odmetę,
umiałeś prądy twe zcisnąć i zwięzać,
gdy szlakiem twoim szły nasze okręty,
by bić się dalej i aby zwyciężać.

III

Bądź nam miłościwi, Bałtyku prastary,
słowiańskie morze z Gdańska po cieśninę!
Na twoich wyspach składano ofiary
Światowidowi, światu twej dziedziny.

Dziś nam rozbił się przed obliczem Bożem
i wiatry twoje niech nam dopomogą,
kiedy już wrogów odwiecznych przemożem
i wracać będziemy Bałtykową drogą.

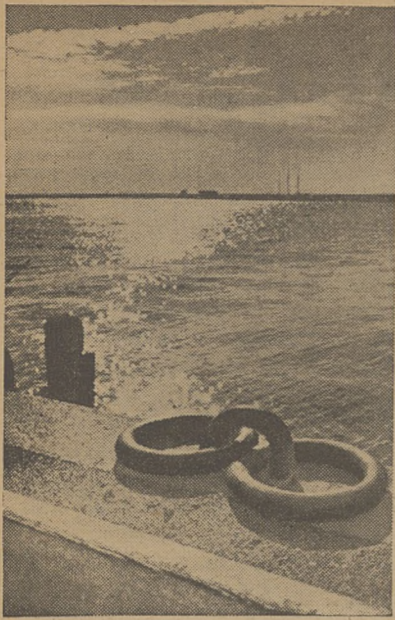
Uśmiechnij nam się rozelśnieniem cichem
i niech się chwiejba złowroga nie czyni,
abyśmy mogli lekkim rozkołtychem
wpłynąć na wody miłowane Gdyni.

Abysmy mogli w ukochanym porcie
znów włączyć kraj nasz do zamorskiej ścieży,
jak pulsem, który drga ciągle w aorcie
i życiodajnym tętnem z serca bieży.

Zaś wrogom naszym pozamając fale
i zatop lęk ich w przedśmiertelnym krzyku,
co się rozbije, jako wrak na skale. . . .
Z nami bądź zawsze i zostań, Bałtyku!

Antoni Bogustawski

Z kampanii wrześniowej:



W artykule p.t. "Byłem w Polsce" (nr. 2 "Wiadomości Polskich" z dnia 12 stycznia 1941 r.) Zygmunt Nowakowski, kreśląc wrażenia ze swego pobytu wśród marynarzy polskiej floty wojennej, pisze między innymi: "... Rozmawiałem z nimi o bohaterskiej obronie Helu, oni zaś nie przeczą ani trochę, lecz równocześnie podkreślają delikatnie, że raczej powinno się mówić o obronie ... Gdyni. Dla mnie jest to nowość zupełna. ..."

Marynarze mają rację. Powinno się wreszcie coś powiedzieć o obronie Gdyni. Dlatego też, korzystając z gościnności na łamach "Polski Walczącej," chcę naszkicować dzieje obrony młodego portu polskiego. Opowiadania moje będą zapewne nowością nie tylko dla Zygmunta Nowakowskiego. Tak się jakoś dziwnie złożyło, że szerszy ogół polskiej emigracji dotychczas niewiele słyszał o bohaterskiej walce, stoczonej przez Gdynian z niemieckim najeźdźcą we wrześniu 1939 r. Nawet w prasie, w radio i wszelkiego rodzaju oficjalnych enuncjacjach kierowników naszej marynarki wojennej wymienia się stale tylko Warszawę, Westerplatte, Modlin, Lwów, i Hel, pomija się Gdynię, a przede wszystkim jej przedmieście—Oksywie.

Przecież kadry Floty na Oksywie, 1 i 2 pułk piechoty morskiej, utworzone z pierwszego batalionu wejherowskiego i drugiego gdynskiego batalionu morskich oraz Morska Brygada Obrony Narodowej i batalion ochotników gdynskich—stoczyły z Niemcami nie mniej bohaterskie boje od Warszawiaków, Modliniaków, Lwówiaków i dzielnych obrońców Westerplatte. Wystarczy powiedzieć, że nawet prasa niemiecka, opisując walki o Gdynię, nazwała marynarzy z Oksywie "czarnymi diabłami." Tak się dali wrogowi we znaki.

BIAŁO-CZERWONA GDYNIA

Było to w połowie lutego 1939 r. Gdynskim zwyczajem, w kawiarni Fangrata, kilku dziennikarzy i miejscowych "polityków" prowadziło codzienną pogadankę. Głównym tematem dyskusji był wynik wyborów do gdynskiej Rady Miejskiej, wyborów z ogromnym zainteresowaniem oczekiwanych przez całą Polskę, miały bowiem po raz pierwszy odsonić prawdziwe oblicze Wielkiej Gdyni.

Rezultat wyborów był sensacją, na 32 mandaty bowiem, 15 przypadło socjalistom, 13 Stronnictwu Narodowemu, a cztery pozostałe ugrupowaniom prorządowym. Nic też dziwnego, że po tak nieoczekiwanych wyborach i dyskusja kawiarniana była ożywiona. Jeden z rozmówców, mając na myśli sukces Polskiej Partii Socjalistycznej, rzucił twierdzenie, że oblicze Gdyni jest "czerwone." Naturalnie jego przeciwnik polityczny z pod znaków Stronnictwa Narodowego gorąco zaoponował, zapewniając, że Gdynia jest "biała," to znaczy narodowa. Polemikę tę przerwał jeden z dziennikarzy. Chcąc pogodzić obu przeciwników wyraził pogląd, że Gdynia jest ... białoczerwona, a więc prawdziwie polska.

—Nie macie się o co kłócić, bo w razie potrzeby "biały" i "czerwony" i tak się połączą i wówczas jako jeden zwarty białoczerwony obóz, obóz polski, uderzą tam, gdzie będzie potrzeba—zakłócił ów dziennikarz swoje uwagi.

W GDYNI ZACZĘŁO SIĘ JUŻ W SIERPNIU ...

Dla Gdynian obecna wojna zaczęła się zasadniczo przed 1 września 1939 roku, mniej więcej miesiąc wcześniej. Nieustające prowokacje sąsiadującego z Gdynią Gdańska, niemal codzienne, po-

cząwszy od pierwszych dni sierpnia, naloty samolotów niemieckich, na które byliśmy w końcu zmuszeni zareagować ogniem artylerii przeciwlotniczej, bardzo częste naruszanie granic polsko-niemieckich i polsko-gdańskich przez zamaskowane siły lądowe Niemiec, które niejednokrotnie ostrzeliwały nasze terytorium nawet z broni maszynowej, wreszcie naruszanie naszych wód terytorialnych i atakowanie naszych statków rybackich—wszystko to sprawiło, że dni sierpniowe były dla Gdyni już dniami wojennymi.

Nic też dziwnego, że w dniach tych, gdy w całym świecie ludzono się jeszcze możliwości pokojowego uregulowania zatargów polsko-niemieckich, dla Gdynian było zupełnie jasne, że wszelkie próby pośredniczenia odwiekają tylko na pewien czas rozpoczęcie działań wojennych, że więc sama wojna jest nieunikniona. Jasne to było zwłaszcza dla tych, którzy mniej więcej do dnia 25 sierpnia, odważali się jeszcze jeździć na teren Wolnego Miasta.

A gdy po 23 sierpnia, dniu, w którym Rzesza zawarła pakt nieagresji z Sowietami, nasilenie prowokacji gdańskich nagle wzrosło, gdy już bez ceremonii zaczęto aresztować obywateli polskich, gdy już otwarcie targnięto się na najistotniejsze prawa nasze w Wolnym Mieście, wstrzymując między innymi polskie transporty kolejowe, zamykając granicę polsko-gdańską i t.d.—Gdynianie oczekiwali wybuchu wojny już nie lada dzień, ale lada godzinę.

Ten wojenny nastrój wzmógł ich czujność i nakazał im poczynić w porę odpowiednie przygotowania. Tu jednak podkreślić trzeba wyraźnie, że przygotowywał się obywatel gdynski, że wszelkie środki ostrożności przedsięwzięte niemal wszędzie ... inicjatywa prywatna. Czynniki oficjalne, z wyjątkiem może władz wojskowych, robiły bardzo mało, prawie nic. Tak to w każdym razie zaobserwował "szary człowiek" Gdyni, a okres oblężenia miasta potwierdził słuszność tych spostrzeżeń.

Wyjątek stanowi żegluga morską. Tu wydano w porę takie polecenia, aby w chwili wybuchu konfliktu polsko-niemieckiego wszystkie polskie statki znalazły się na wodach bezpiecznych, zdala od zasięgu floty wojennej Rzeszy. Pozwoliło to—jak wiadomo—uratować prawie całą polską flotę handlową i rybołówstwa dalekomorskiego. Ofiarą działań wojennych na Bałtyku padł tylko s/s "Toruń," który zresztą zatopili sami, ze względów obronnych, przy głównym wejściu do portu gdynskiego oraz popularne statki żeglugi przybrzeżnej "Gdynia," "Gdańsk," "Jadwiga" i "Wanda," zbombardowane przez lotnictwo niemieckie w czasie kilku nalotów na Gdynię.

KADRY KOPACZY FORTYFIKUJĄ MIASTO

Ogłoszenie powszechnej mobilizacji w południe dnia 30 sierpnia Gdynianie powitali z ogromnym entuzjazmem, trochę przy tym obawiając się, by jej znów nie ... odwołano. Trzeba bowiem wiedzieć, że dzięki sprawnie funkcjonującej "poczcie pantoflowej" każdy w Gdyni był poinformowany o mobilizacji, zarządzonej w sobotę, 6 sierpnia i zaraz potem odwołanej na skutek nacisku państw sojuszniczych.

A gdy pierwsze bomby, zrzucone przez niemieckiego napastnika na Puck i Gdynię krótko po godzinie 4 nad ranem dnia 1 września, oznajmiły początek wojny—ogólny zapal tak spotężniał, że chciano wprost maszerować na Gdańsk. Wprawdzie i wówczas znaleźli się podejrzliwi, którzy obawiali się, że to ... jeszcze nie wojna, że owe bomby to tylko nowa seria prowokacji. Gdy jednak wkrótce do miasta dotarła wiadomość o rozmiarach bombardowania Pucka, w czasie którego zginął m. inn. dowódca Morskiego Dywizjonu Lotniczego kmdr. por. Szyzowski, a przede wszystkim wiadomość o zajęciu przez gdańskich Niemców części Orłowa—wtedy dla nikogo już nie było wątpliwe, że się zaczęło. ...

Wtedy też z miasta uciekli wgląd kraju wszyscy ci, którzy by mogli raczej przeszkadzać w obronie polskiego wybrzeża, a pozostali niemal wyłącznie ludzie, zdecydowani bić się do ostatniego tehu.

Już w kilka godzin po rozpoczęciu działań wojennych przed gdynskimi urzędami wojskowymi ogładało się długie "ogonki." Tworzyli je ci wszyscy, którzy nie otrzymawszy z rozmaitych powodów kart powołania—zgłaszali się do wojska na ochotnika. W "ogonku" stali przedstawiciele wszystkich warstw, rozmaitych zawodów, starsi i młodszy. Jednak większość zgłaszających się stanowiła gdynscy robotnicy.

Pierwszego dnia uformowano jeden batalion ochotniczy. Szczęśliwi byli ci, którzy się tego dnia zgłosili. Bo już następnego dnia, 2-go września, przestano ochotników przyjmować motywując to ... brakiem mundurów oraz dostatecznej ilości broni i amunicji. Blisko 20 tysięcy mężczyzn, zdolnych do noszenia broni, pozostało bez przydziału. Część z pośród nich zatrudniono w przemyśle wojennym i w zakładach użyteczności publicznej, część powiększyła kadry obrony przeciwlotniczej. Jednak znaczna większość była skazana na to, by beczynnie patrzeć się, jak inni się biją i giną.

Na szczęście nie doszło do tego i to w dużej mierze dzięki Związki Transportowców.

Postanowiono w nim utworzyć z owych niezmobilizowanych mężczyzn kadry rezerwowe, które by wykonywały wszelkiego rodzaju roboty pomocnicze, jak na przykład kopanie rowów przeciwlotniczych, budowa zapór przeciwzwołgowych i t.p. W razie potrzeby kadry te miały uzupełniać szeregi walczących żołnierzy.

Plan ten został zatwierdzony przez władze wojskowe i Komisariat Rządu. Już od 2-go września każdy, kto nie był zatrudniony w fabryce przemysłu wojennego lub w zakładzie użyteczności publicznej siedi do kopania schronów, rowów przeciwlotniczych, a przede wszystkim fos i zapór przeciwzwołgowych, które na krańcach miasta miały bronić kolumnom pancernym wroga dostępu do Gdyni. Codziennie, od wczesnego ranka do późnego wieczora, a gdy trzeba było to i w nocy, kadry kopaczy, wśród których znów przeważali gdynscy robotnicy, tysiącami łopat przeobrażały miasto w silną fortecę.

Nie była to praca łatwa i bezpieczna. Bardzo często bowiem kopano pod gradem kul broni maszynowej przeciwnika, granatów armatnich i bomb lotniczych. Niejednemu z kopaczy padł z łopatą w rękę, ale dzieło zostało doprowadzone do końca. Sztuczne przeszkody przeciwzwołgowe i szerokie rowy trzymały Niemców przez dwa tygodnie zdala od miasta, a później umożliwiły dzielnej załodze Oksywie bronić się jeszcze cały tydzień bez działań przeciwlotniczych i armat.

SAMOLOTY NIEMIECKIE NAD PORTEM

Tymczasem walka o Gdynię rozgorzała na dobre. Już 1-go września pomiędzy godz. 12 a 14 miasto miało pierwszy poważny nalot, w którym wzięło udział ponad 40 maszyn nieprzyjacielskich. Gdy odezwały się syreny, Gdynianie, zamiast do schronów udali się na pagórki, otaczające miasto, aby lepiej obserwować walkę. Każdy bowiem był ciekaw, jak to taki prawdziwy nalot będzie wyglądał. ...

I wtedy nastąpiło pierwsze rozczarowanie. Na spotkanie niemieckich maszyn bowiem nie wzniosł się ani jeden samolot polski. Nie miano ich niestety oglądać do końca działań wojennych. Jedynie nad Wejherowem, znajdującym się na krańcu prawego skrzydła frontu gdynskiego oglądano raz jeden tylko—walkę pomiędzy polskimi a niemieckimi samolotami, zakończoną poważnym sukcesem naszych pilotów, bo strąceniem czterech maszyn nieprzyjacielskich. Później niestety polskich samolotów już nie oglądaliśmy. Słuchaliśmy już tylko złowrogiego warkotu Heinklów, Junkersów i Messerschmidtów, które odgdał były naszymi codzienymi "gośćmi." Wystarczy powiedzieć, że od dnia 1 do 8 września włącznie Gdynia miała 34 naloty dzienne (Nocnych nalotów w ogóle nie było).

Wróćmy jednak do pierwszego nalotu. Gdyniska artyleria przeciwlotnicza powitała Niemców silną salwą. Gdy po kilkunastu strzałach szereg samo-

lotów zaczął nagle pikować, rozległy się okrzyki radości. Wszystkim bowiem zdawało się, że to spadają trafione maszyny. Nie wiadano wówczas jeszcze nic o tak zwanych samolotach nurkujących. Dopiero, gdy maszyny, spikowawszy z wysokości około 3000 mtr., wyrównały lot na poziomie od 300 do 500 m, i zaczęły bombardować upatrzone obiekty—spostreżono się, że wróg demonstruje nową metodę walki powietrznej.

To pierwsze, z górą dwie godziny trwające i dość gwałtowne bombardowanie, wyrządziło stosunkowo poważną szkodę. Niemcy zatopili nam bowiem wówczas w porcie na Oksywie jedną z mniejszych jednostek naszej floty wojennej—torpedowca "Mazur." Wtedy także lotnicy niemieccy zaatakowali szpital Sióstr Miłosierdzia przy placu Kaszubskim, odznaczający się od innych budynków—zgodnie z przepisami międzynarodowymi—wielkim czerwonym krzyżem, umieszczonym na dachu głównego gmachu. Trzy bomby przeznaczone na zniszczenie lecznicy na szczęście chybiły.

Krótko potem, dnia 3 września, również w południe, Niemcy dokonali drugiego większego nalotu na nasze wybrzeże, w czasie którego pokazali inną metodę "walki." W pobliżu Jastarni, na zatoce Puckiej, zaatakowali dwa statki żeglugi przybrzeżnej—"Gdynię" i "Gdańsk," służące od chwili wybuchu wojny naszej marynarce wojennej jako transportowce. Na oba statki lotnicy niemieccy rzucili około 40 bomb, nim je zdolał zatopić. Nie zadowolili się jednak tym sukcesem. Zobaczawszy, że wielu z pośród załogi próbuje się ratować—zaczęli pływających ostrzeliwać z karabinów maszynowych, a nawet obrzucać bombami. ...

Wtedy to został ciężko ranny dzielny dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, kpt. Stanisław Kosko, wówczas dowódca jednego z zatopionych transportowców. Zmuszony do opuszczenia statku, pogrążającego się w wodzie, kpt. Kosko usiłował dopłynąć do brzegu. Nie zdolał jednak dokonać tego o własnych siłach. W pobliżu padła duża bomba. Nie raniła go bezpośrednio, lecz silny prąd wody, wywołany upadkiem bomby, spowodował tak silne urazy, że gdy go później jego podwładni wyciągnęli z wody i przywieźli do Gdyni, umieszczono go w szpitalu już w stanie beznadziejnym. Umarł w sześć dni później, opowiadawszy przedtem piszącemu te słowa przebieg barbarzyńskiej masakry tonących marynarzy.

W innych nalotach na Gdynię Niemcy specjalnie się nie "wyróżnili." Choć przylatywali codziennie po kilkanaście razy, to w porównaniu do ich wysiłku, wyniki ataków były mierne. Centrum miasta nie poniosło żadnych szkód, port minimalne, większe nieco Redłowo i Orłowo. Natomiast poważniej ucierpiało od bomb lotniczych Rumie-Zagórze, Oksywie zaś na skutek działań lotnictwa niemieckiego uległo w większej części zniszczeniu. Ale o tym pomówimy później.

Wszystkie te naloty, mimo, żeśmy na odcinku nadmorskim nie posiadali lotnictwa (baza lotnictwa morskowego w Pucku została zbombardowana w pierwszej godzinie wojny)—nie uchodziły przecież Niemcom zupełnie bezkarnie.

Nasza artyleria przeciwlotnicza, choć niezbyt bogata w sprzęt, wspólnie z jednostkami naszej marynarki wojennej zestrzeliła bardzo poważną liczbę wrogich maszyn. Sam O.R.P. "Gryf," zanim uległ Niemcom, zapisał na swój rachunek 27 samolotów. Komisariat Rządu w Gdyni określał liczbę zestrzelonych na Wybrzeżu maszyn niemieckich na 87. Ponieważ jeden z oficerów lotnictwa niemieckiego oświadczył mi w Gdyni, że nad morzem polskim Niemcy stracili "tylko" 63 samoloty, wolno przypuszczać, że dane Komisariatu Rządu odzwierciedlają stan faktyczny.

GDYNIANIE OCZEKUJĄ ANGIELSKIEJ "NAVY"

I na morzu i na lądzie, tak, jak w powietrzu, od razu zaznaczyła się znaczna przewaga przeciwnika. Nie speszyciło to jednak Gdynian. Powiedzieli sobie, że zrobią wszystko, co trzeba, by wytrwać jak najdłużej i w ten sposób doczekać się odsieczy. ... Ani przez chwilę nie wątpili, że przedzie czy później pomoc nadejdzie. Spodziewali się jej od strony morza i od strony lądu. Dlatego to przez szereg dni na ustach mieszkańców oblężonego miasta byli Anglicy, których spodziewano się od strony morza oraz generał Bortnowski, który—jak głosiła fama—maszerował ze swą armią na Gdańsk.

"Anglicy zajęli Kilonię," "Anglicy zbombardowali Szczecin," "Flota angielska jest już pod Gdańskiem" ...

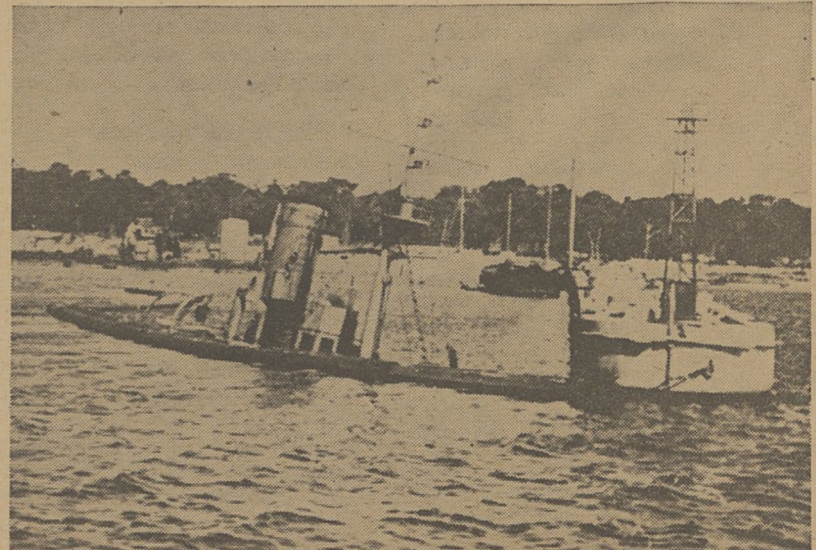
Generał Bortnowski maszeruje na północ," "Generał Bortnowski zajął już część terytorium Wolnego Miasta" ...

Oto niektóre zdania, którymi Gdynianie przez dłuższy czas się krzepili. Ich prawdziwość trudno było stwierdzić, Gdynia bowiem już drugiego dnia wojny została zupełnie odcięta od świata i jedynie wiadomości mogła czerpać z radia, które—jak wiadomo—w tych tragicznych dniach było rekordy w podawaniu sprzeczności. Nadzieje pokładane w Anglikach i gen. Bortnowskim rozwiły się w sposób dla Gdynian przykry.

Dnia 3 września przed południem miasto zostało zelektryzowane wiadomością, że ... flota angielska znajduje się na wysokości Helu i rozpoczyna blokować Gdańsk. I mnie w redakcji o tym zakomunikowano, dodając, że prawdziwość tej informacji mogę łatwo stwierdzić ... osobiście. ...

Udałem się do portu, skąd rzeczywiście gołym okiem łatwo dostrzegłem długim szkielem płynące okręty wojenne, zmierzające w stronę Gdańska. Dwie duże jednostki—pancerniki lub krążowniki i siedem czy ośm kontrtorpedowców. ...

Gdynia szalała z radości. Wierzyła święcie, że to wreszcie przybyli Anglicy. Przez radio przecież podawano wiadomości o jakichś ruchach floty angielskiej na Skagerraku. Zresztą niedowiarów przekonał fakt, że baterie Helu milczały; do Niemców napewno by strzelały, a Anglików jako sojuszników przepuszczają. ... Niestety tego samego dnia po południu, gdy owa eskadra otworzyła silny ogień na Gdynię, oblężeni w sposób "namacalny" przekonali się, że to flota niemiecka przybyła wesprzeć Gdańsk. I odtąd do huku bomb, zrzuconych z samolotów, dołączył się huk granatów z baterii morskich wroga, spadających gęsto na wszystkie dzielnice miasta.



Stawiacz min "Gryf" zatopiony przez bomby niemieckie

obrona Gdyni i Oksywia

"PIĄTA KOLUMNNA" PRACUJE

Stwierdzić trzeba bezstronnie, że w pierwszych dwóch tygodniach oblężenia Gdyni, z wyjątkiem usiłowania zbombardowania szpitala Siostr Miłosierdzia oraz ostrzeliwania tonących marynarzy "Gdyni" i "Gdańska"—samoloty niemieckie i niemieckie baterie morskie atakowały przede wszystkim obiekty wojskowe, a więc port wojenny, wiazania kolejowe, mosty, baterie dział i t.p. Choć te ataki były po większej części bezskuteczne, jednak zdradzały wyraźnie, że ich celem był obiekt wojskowy. Bomby i granaty bowiem zawsze padały w jego pobliżu.

Czym tłumaczyć tę względnie dobrą celność przeciwnika? Obecnością "piątej kolumny" na terenie oblężonego miasta. Niemcy, w Gdyni była ona dość liczna i dobrze zorganizowana. Ona to właśnie informowała w najrozmaitszy sposób lotników niemieckich oraz morskie i lądowe baterie wroga, wskazując mu w pierwszym rzędzie położenie obiektów wojskowych.

Gdynianie—wszyscy bez wyjątku, mężczyźni, kobiety, a nawet dzieci—walczyli z "piątą kolumną" z całą energią. Doprowadzało to często do nieporozumień a w następstwie tego—do aresztowania nawet niewinnych ludzi. Niewinni jednak nie byli rozstrzeliwani, zato czujność społeczeństwa polskiego Gdyni pozwoliła zdekonspirować szereg bardzo niebezpiecznych spisków...

Jak doskonale była zorganizowana w Gdyni "piąta kolumna", i jak niebezpiecznie sobie poczyniała, o tym dostatecznie mówi fakt, że w pierwszych dniach wojny kilku zdemaskowanych "kolumnistów" zabarykadowało się w jednym z domów przy ul. św. Piotra i gdy przybyła policja, by ich aresztować, otworzyli ogień z karabinów... maszynowych. W samym niemal centrum Gdyni przez kilka godzin musiano zdobywać tę siedzibę szpiegowską, używając przy tym nawet granatów.

SOPOTY W NASZYCH RĘKACH

Legenda, dotycząca gen. Bortnowskiego rozwinęła się także, gdy przekonano się, że na całej szerokości Pomorza—od Tczewa po Chojnice—maszerują ku Gdyni kolumny nieprzyjacielskie. Ale i to nie zachwiało Gdynian. Przeciwnie, gdy ostatecznie zdali sobie sprawę, że są zdani wyłącznie na własne siły, tym bardziej byli zdecydowani bronić się do ostatniego tchu. Silnym bodźcem do tego postanowienia była wspaniała obrona Westerplatte, o której, mimo dzielących nas kolumn nieprzyjacielskich, dochodziły do Gdyni stosunkowo dobre informacje.

Chcąc za wszelką cenę utrzymać swój stan posiadania, Gdynianie musieli wprawdzie pomyśleć o oczyszczeniu wschodniej części Orłowa i Wielkiego Kacka, zajętej przez Niemców zaraz na wstępie wojny. Zrobiono to w niespełna dwa dni później...

W nocy z 2 na 3 września jeden z batalionów z dowódcą zgrupowania na czele, uderzył niespodzianie na pulk gdański, okupując Orłowo. Jedyną bronią naszych były karabiny maszynowe i bagnety. Zaskoczenie było pełne, a uderzenie tak silne, że Niemcy zatrzymali się dopiero pod... Oliwą. Byliby może i dalej uciekali, gdyby dowódca szedł dalej. Nie chciał jednak, słusznie zresztą, robić te-

go, by ze zbyt małymi siłami nie znaleźć się nagle w obliczu głównych sił wroga. Dlatego też, po kilkugodzinnej okupacji Sopot i części Oliwy, wycofał się na linię dawnej granicy polsko-gdańskiej.

Efekt tego niespodzianego wypadu batalionu był taki, że Niemcy gdańscy nabrali respektu dla gdańskich bagnatów i przestali myśleć o opanowaniu Gdyni od strony Orłowa. Tym też zapewne należy tłumaczyć fakt, że drogę do portu polskiego Niemcy starali się otworzyć sobie od strony Witomina i Rumii-Zagórza, gdzie oddał toczyły się najzaciętsze walki.

Do linii Witomino-Koleczkowo Niemcy dotarli 5 września, po opanowaniu rejonów Tczewa, Starogardu, Kartuz i Żukowa. Natomiast frontu na zachód od Koleczkowa nie udało im się ustalić jeszcze przez kilka następnych dni z powodu bohaterkiej obrony rejonu Wejherowa przez jeden z batalionów 1 pułku morskiego. Szczególnie zacięte walki toczyły się w Gościńcu i szeregu podmiejskich wioskach Wejherowa. Samo Wejherowo przechodziło trzy czy cztery razy z rąk do rąk.

Jednak jasne było, że jeden i to nie kompletny pułk nie będzie w stanie długo bronić całego powiatu morskiego i części powiatu kartuskiego przeciw kilkakrotnie silniejszemu nieprzyjacielowi, który w dodatku zaczął gromadzić na zachodnich krańcach powiatu morskiego jednostki pancerne. Dlatego też 8 (względnie 9) września wycofano się na linię Koleczkowo - Rumia - Zagórze - Reda, która, podobnie jak linia Orłowo - Wielki Kack - Koleczkowo posiadała prowizoryczne umocnienia, w postaci fos i zapór przeciwczołgowych, wzniesionych przez dzielne kadry kopaczy. Dzięki tym umocnieniom wymieniony front gdański zdołano utrzymać aż do 12 września włącznie, to znaczy do dnia, w którym dowództwo obrony Gdyni, z powodu braku broni i kończących się zapasów amunicji, zdecydowało się oddać miasto—za wyjątkiem Oksywia—w ręce wroga.

BOJE KOSYNIERÓW

Słyszałem stale, że oddanie Gdyni tłumaczono chęcią ocalenia miasta przed zniszczeniem. Może i ten wzgląd kierował dowództwem obrony wybrzeża, gdy zdecydowało wycofać się wraz z wojskiem na Oksywie. Faktem jednak jest, że zasadniczą przyczyną kapitulacji miasta był brak broni i amunicji. Wystarczy powiedzieć, że Gdynia posiadała tylko kilka średniego kalibru armat i 6 czy 8 dział przeciwlotniczych. Główną bronią Gdyni były działa przeciwpancerne, z których kilka na krótko przed wojną zakupiło samo społeczeństwo gdańskie, oraz karabiny maszynowe, bagnety i... kosy. Fakt, że i kosami trzeba było bronić miasta—potwierdza aż nadto słuszność powyższych wywodów.

Myśl utworzenia kompanii kosynierów rzucił socjalistyczny Związek Transportowców. Gdy 6 września kadry kopaczy skończyły prace fortyfikacyjne, raz jeszcze probowano utworzyć z tych kadr bataliony ochotnicze, które by uzupełniły rzadniejące szeregi frontowe i złuzowały już poważnie przemęczonego żołnierza. I tym razem odmówiono z powodu braku mundurów, broni i amunicji.

Nie zraziło to jednak nikogo. Nie ma broni i amunicji, ale są bagnety i noże. Wydano więc odezwę o tworzeniu ochotniczych

kompanii "czerwonych kosynierów"... Gdy hasło to padło, zawrzało na Grabówku, w Małym Kacku, Witominie, Chylonii, Ciso-wej i Obłużu, robotniczych dzielnicach Gdyni, w których projekt powołania do życia kosynierów został przyjęty ze szczególnym entuzjazmem. W oka mgnieniu powstała kompania z kompanią.

Pomysł utworzenia kosynierów spodobał się specjalnie jednemu z przywódców Stronnictwa Narodowego w Gdyni. Tak go rozentuzjazmował projekt "czerwonych towarzyszy", że zaczął razem z nimi tworzyć kompanie "białych" kosynierów.

W dwa dni później kilkanaście kompanii "czerwonych" i "białych" kosynierów czekało na rozkazy swych wodzów, którzy zapomniawszy o różnicach poglądów partyjnych, tak długo ich dzielących, teraz razem obmyślali plan walki z Niemcami.

W nocy z 8 na 9 września pierwsza kompania kosynierów ruszyła w bój w stronę Rumii-Zagórza, gdzie nieprzyjacieli specjalnie zacięte atakował, usiłując tędy otworzyć sobie drogę do miasta. Ruszyło 100 ludzi, mając w rękach jedynie kosy. Wróciło czterdziestu... Ale za 60 Polaków zginęło około 300 Niemców. Wycięto w pień całą kompanię wroga, a ci z naszych, którzy wrócili, przybyli obładowani karabinami maszynowymi i ręcznymi, pistoletami, granatami i amunicją. Następne wyprawy były w wynikach podobne. Padali w nich dziesiątki Gdynian, ale za każdego naszego ginęło pięciu Niemców.

Popoch wśród Niemców po pierwszych wypadach kosynierów był tak wielki, że dowództwo wojsk, oblegających Gdynię, nakazało w nocy oświetlać przedpola niemieckich pozycji reflektorami i ogniskami, aby w ten sposób uchronić się przed niespodziewanym atakiem kosynierów. Jednak i to nie powstrzymywało kosynierów. Walczyli do ostatka. Jeśli trzeba było atakowali nawet czołgi niemieckie. Na takie wyprawy, prócz kos brali butelki z benzyną... A gdy postanowiono oddać śródmieście Gdyni wrogoi—kosynierzy razem z wojskiem wycofali się na Oksywie, gdzie uzupełnili uszczuplone walkami oddziały regularnego wojska.

Jak bardzo kosynierzy dali się najeźdźcom we znaki, o tym najlepiej mówi fakt, że skoro Niemcy opanowali wkońcu całe miasto, rozpoczęli przede wszystkim poszukiwania za członkami kompanii kosynierów, a fotografie kos, "zdobytch" w Gdyni, pojawiały się w całej prasie niemieckiej przez szereg tygodni, naturalnie z odpowiednimi komentarzami, z których bardzo niechętnie uznawali bohaterstwo poświęcenie Gdynian, inne zaś "potępiły te nieludzkie brzo", tak, jak gdyby bombardowanie i ostrzeliwanie tonących marynarzy było bardziej humanitarnym sposobem wojowania.

Gdy w przyszłości znajdzie się jakiś nowy Sienkiewicz—jak się wyraża Nowakowski—który zajmie się opisaniem dziejów kosynierów gdańskich, poznamy nazwiska bohaterów. Na razie, jako głównego bohatera boju kosynierskich określiśmy bezimiennie robotnika gdańskiego, on bowiem stanowił trzon tak "czerwonych" jak i "białych" kompanii kosynierów, jego krew na jobfiej popłynęła w walce o miasto, które było dziełem jego rąk.

Jednym z bohaterów obrony wybrzeża polskiego była marynarka wojenna. Wprawdzie szerszemu ogółowi znane już są jej wspaniałe walki z wielokrotnie silniejszym wrogiem, zwłaszcza boje stawiające min "Gryf" i kontrtorpedowca "Wicher", które, choć w walkach tych uległy, dały się nieprzyjacielowi szczególnie dotkliwie we znaki. Tym nie mniej jednak tej części dziejów obrony Gdyni poświęcimy w najbliższym czasie specjalne miejsce.

Trudno też nie wspomnieć o innym bohaterze walk nad morzem—o pociąg pancerny, skonstruowanym na miejscu przez gdańskich saperów i artylerzystów. Rola tego pociągu w obronie Gdyni była bardzo poważna. Wystarczy powiedzieć, że przez dwa tygodnie samoloty oraz artyleria Niemców

urządzały na niego prawdziwą "nagonkę"—tak im się dał we znaki. Odegrał on dużą rolę przy utrzymywaniu łączności pomiędzy poszczególnymi odcinkami bardzo rozległego frontu gdańskiego. Specjalnie jednak zasłużył się przy obronie granicy od strony Orłowa i Wielkiego Kacka. Jemu też w dużej mierze batalion wykonujący natarcie w nocy z 2 na 3 września zawdzięcza swój sukces gdy zdołano wyprzeć Niemców z Orłowa i przepędzić ich aż po Oliwę.

NIEMCY W GDYNI...

Jak już wyżej wspomniałem, gdy nieliczne działa, broniące Gdyni, wskutek braku amunicji zamilkły, gdy zaczęły również topnieć zapasy amunicji maszynowej i ręcznej i gdy z tego powodu dowództwo obrony Gdyni uznało, że już długo nie da się utrzymać stosunkowo rozległego frontu gdańskiego (ponad 20 km.)—postanowiono oddać miasto wrogoi, a wszelkie siły zbrojne wycofać na Oksywie i tam bronić się do granic możliwości.

Postanowienie to powzięto w nocy z 11 na 12 września. Gdy dnia 12 września rano Gdynianie wyszli na miasto, dowiedzieli się, że w Gdyni nie ma już ani wojska, ani policji, że Komisarjat Rządu przestał właściwie istnieć.

Wobec tych wszystkich decyzji stało się jasne, że... kapitulowano. Gdynian ogarnęło wzburzenie, które zamieniło się w rozpacz, gdy sobie wkrótce uprzytomniono, że lada chwila do bezbronnego miasta wkroczy wojska niemieckie. Jednak ani 12 września, ani też w ciągu dnia następnego Niemcy nie przybyli. Zdezorientowało to zupełnie społeczeństwo gdańskie i było by może doprowadziło do pewnego zamieszania, gdyby nad porządek nie czuwała Straż Obywatelska.

Dlaczego Niemcy nie wkraczają? Trudno na to pytanie odpowiedzieć. Jest zdanie, że zapoznawszy się dzięki brawurze kosynierów z determinacją Gdynian, podejrzewali, że ten nagły spokój, który zapanował na całym froncie gdańskim, jest nowym podstępem z naszej strony. Sami posługując się gdzie się tylko da zdradą i podstępem, Niemcy sądzili może, że i my zastosujemy tę metodę. Tego rodzaju opinia wydaje się bardzo prawdopodobna, zwłaszcza, dla znanego "odwagę" Niemców, którzy zazwyczaj atakują tam tylko, gdzie mają 300% pewności sukcesu. Tak też było zapewne i tym razem. Wkroczyli do Gdyni wtedy dopiero gdy za pośrednictwem swego wywiadu ustalili, że miasta już nie broni żaden żołnierz.

Gdynię okupowali w trzech "ratach" (jako trzecią "ratę" uważam najciekawsze). Dnia 13 września między godz. 20 a 22 zajęli dzielnicę witomińską aż po ul. Śląską (do bloków Z.U.S.'u) Następnego dnia, od godz. 6 rano, wojska niemieckie zaczęły okupować inne dzielnice miasta i śródmieście. Od strony Orłowa, Witomina, i Rumii-Zagórza przybywały oddziały za oddziałami, wszędzie naturalnie poprzedzane kolumnami pancernymi, które z działkami i karabinami maszynowymi, gotowymi do strzału, miały zabezpieczyć najeźdźców przed ewentualnymi niespodziankami.

O godz. 8 rano dnia 14 września Gdynia znalazła się w rękach wroga. Ale nie cała. Pozostało jeszcze Oksywie, a raczej Kępa Oksywska, prócz samego Oksywia bowiem teren, na którym okopali się obrońcy Gdyni, obejmował jeszcze szereg innych miejscowości, jak Obłuże, Pogórze, Suchy Dwór i Babi Dół.

Atak na Kępe Oksywską Niemcy rozpoczęli już w kilka godzin po zajęciu śródmieścia Gdyni. Do południa otoczyli Kępe kilkudziesięciu bateriami dział, z których wiele ustawili w samym centrum miasta (Wzgórze Focha, Kamienna Góra, Plac Chrobrego, ul. Leśna, Szkoła Morska, Chylonia i t.d.). O godz. 14 dnia 14-go września rozpoczęła się walka o Oksywie...

Nie byłam świadkiem obrony Warszawy. Trudno mi więc z nią porównać obronę Oksywia. Jednak od początku przeżywałam naboje na Londyn (i to bynajmniej nie w ochronie) i mimo całej okropności tragicznych dni, któ-



rych jesteście świadkami od dnia 6 września 1940 r., muszę stwierdzić, iż siedmiodniowe szturmowanie Oksywia było w swej grozie znacznie gorsze.

Przez siedem dni, niemal bez przerwy, gdańskie dalekoosobne działa, baterie jednostek floty wojennej Niemiec i baterie armat mniejszego kalibru, którymi opasano Kępe—złoniły ogniem na obrońców Oksywskich. A gdy armaty na chwilę milkły, nadlatywały silne eskadry samolotów, które, nie napotkawszy oporu z powodu braku dział przeciwlotniczych na Oksywie—znizżyły swój lot do 500, a nawet 300 mtr., by następnie zrzucać swoje bomby. Niejednokrotnie widzieliśmy jak cała eskadra zrzucała cały swój ładunek jednocześnie. Robiła miejsce następnej eskadrze, która bombardowała Kępe w ten sam sposób i t.d....

Nie dziwne, że wobec tak piekielnego bombardowania przez siedem dni oblężenia Oksywia, nie widzieliśmy prawie tego przedmieścia, mimo jego bliskiego do centrum miasta położenia. Było niemal bez przerwy osłonięte gęstym kłębam dymu, unoszącego się z nad dziesiątek płonących domów. A w nocy oglądaliśmy tylko jedno wielkie morze ognia. Zbyteczne też dodawać, że po takim bombardowaniu zaledwie czwarta część Kępy Oksywskiej ocalała. Reszta to gruzy i pogorzeliska.

Trudno natomiast wytłomaczyć jak w tym piekle wytrzymała załoga Oksywia, licząca niewiele ponad 2.000 ludzi. I to nie tylko znakomicie wytrzymała. Gdy Niemcy próbowali wziąć Kępe szturmem zawsze ich odparto i to bagnetami, amunicję bowiem oszczędzano. W ten sposób bez dział przeciwlotniczych i bez armat bohaterka załoga Oksywia broniła się przez siedem dni. W końcu jednak i jej siły się wyczerpały. Zabrakło też już zupełnie amunicji...

W nocy z 20 na 21 września Niemcom udało się sforsować przejście na Kępe od strony Babiego Dołu. Zbliżał się koniec. Poszczególne grupy żołnierzy broniły się jeszcze w laskach Kępy. Bronili też do ostatka dzienne, z garstką oficerów i żołnierzy dowódca, a gdy go otoczyli w Babin Dole przeważające siły wroga i osłona stała się już beznadziejna, bohaterka obrońca Oksywia ostatnią kulę swego pistoletu skierował we własną skroń. Nie chciał wpaść żywcem w ręce wroga.

"KRWAWE BILANS..."

W ciągu dnia 21-go września Niemcy opanowali całą Kępe Oksywską. Jej pozostała przy życiu załoga wzięła do niewoli, za wyjątkiem naturalnie tych szczęśliwców, którym udało się zbiec w głąb kraju, a stamtąd dalej.

Ilu dostało się do niewoli, a ilu zbiegło—tego nie wiemy. Wiadomo tylko, że bohaterka Obrona Oksywia kosztowała nas około 500 poległych. Z każdego jednak zabitego Polaka padło przynajmniej czterech Niemców. Pisma gdańskie—"Danziger Vorposten" i "Danziger Neueste Nachrichten"—określały liczbę poległych w walce o Oksywie Niemców cyfrą 2000. Napewno nie podawały cyfr wyższej od rzeczywistej. Gdy więc weźmiemy to pod uwagę, jak i fakt, że codziennie, przez dwa miesiące (od połowy września do połowy listopada) na łamach obu wymienionych pism gdańskich pojawiały się nekrologi poległych żołnierzy niemieckich (nieraz do 20 nekrologów w jednym numerze) z dopiskiem: "zmarł od ran, odniesionych w walce o Oksywie"—to stwierdzić możemy, że za zwycięstwo swe w Gdyni Niemcy krwawo zapłacili...

Upadek Oksywia nie zakończył walk o polskie wybrzeże morskie. Bronili się jeszcze Hel, ostatnia nasza reduta z okresu kampanii polsko-niemieckiej z r. 1939.

Wiesław Waligórski

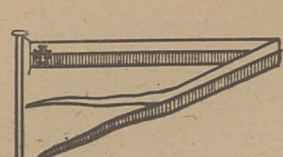


Okręty zatopione przez nas dla zablokowania portu w Gdyni

Flagi i znaki Polskiej Floty Wojennej.



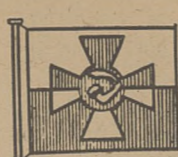
Bandera wojenna



Znak dowódcy



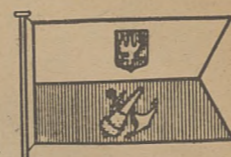
Bandera handlowa



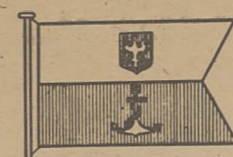
Proporzec



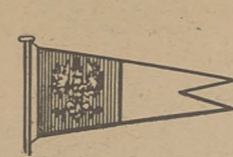
Flaga Prezydenta R.P.



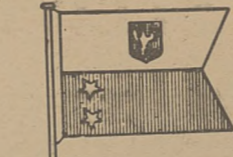
Flaga Ministra Spr. Woj.



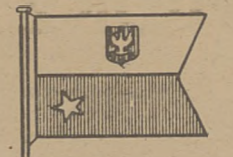
Flaga Szefa K.M.W.



Proporzeczkę Prezydenta R.P.



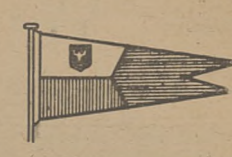
Flaga wice-admirała



Flaga admirała



Proporzeczkę komandora (dowódcy foty nie będącego admirałem)



Proporzeczkę dowódcy dywizjonu

POLSKA MARYNARKA

“Marynarka wojenna—aktualnie obok lotnictwa przedmiot naszej największej dumy—została już wzmocniona poważnie w porównaniu z jej stanem przedwojennym. Ale to dopiero początek. Wszystkie straty w tonnażu wyrównali nam Anglicy z nadadkiem.”
 “Dalsze uzupełnienia są już w drodze. Nasza marynarka powróci do Oksywia znacznie silniejsza.”
 (Z wywiadu udzielonego przez Naczelnego Wodza “Wiadomościom Polskim”)

Po raz wtóry z rzędu Polska Marynarka Wojenna obchodzi swoje święto na obczyźnie.

ŚWIĘTO W WALCE

Ciekawe było by, moim zdaniem, zdjęcie z tego obchodu, dokonane z bardzo wysokiego i rozległego przestrzeni obejmującego pulap. Ujrzelibyśmy kontrtorpedowce, morskie psy owczarskie, uganiające wśród spienionych i lodowatych fal oceanu dookoła powierzchni im konwoju; ujrzelibyśmy okręty podwodne, morskie lisy, grasujące że tak powiem na oceanu podwodnym; czyhające w ukryciu na ofiarę; ujrzelibyśmy ścigacze, morskie charty, w gorączkowych przygotowaniach do jakiejś nocnej łowczej eskapady. Tak sobie wyobrażam zdjęcie z obchodu polskiego święta Morza w 1941 roku; i prawdopodobnie nie odbiegam zbyt daleko od obrazu rzeczywistego. A jeżeli nazwać to można obchodem, to było ich tyle, ile dni przemięło od poranka 1-go września 1939 roku.

Nie trzeba bowiem zapominać że Marynarka Wojenna nie uległa w ciągu tego okresu kolejnym przeobrażeniom, przeorganizowaniom lub “przemudrowaniom”, jak to miało miejsce z innymi siłami, że nie zasnęła ona nigdy najmniejszej przerwy w ciągłości swego istnienia. Na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej obowiązują nadal te same, polskie, przedwojenne regulaminy i przepisy, zarówno taktyczne, techniczne i gospodarczo-administracyjne. Doprawdy że jedyną chyba zmianą stanowią trzy dodatkowo wyprostowane paluchy przy oddawaniu honorów!

PÓŁTORA ROKU PRACY Z “ROYAL NAVY”

Blisko półtoraroczny okres współpracy Marynarki Wojennej z morskimi siłami Wielkiej Brytanii pozwala nakreślić pewien chronologiczny obraz działań wojennych, zanalizować go i wysnuć pewne nauki i wnioski. Podejmując się tego zadania, narazie się niewątpliwie względem tych, “o kim mowa”, marynarze bowiem chronicznie nie znoszą zapachu kadzidła, bez szczypty którego trudno jest chyba o nich mówić. Ale trudno.

Współpraca z Flotą Brytyjską nie napotykała nawet w pierwszym okresie na specjalne trudności;

marynarze mają zawsze jakiś wspólny język i sposób rozumowania, jakiś wspólny mianownik łączący ich w jedną wielką międzynarodową rodzinę. Poza tym zasady walki na morzu nie ulegały raptownym i radykalnym zmianom zależnie od długości i szerokości geograficznej. Oczywiście nowe kody i szyfry oraz nieco odmienne techniczne środki łączności wymagały pewnego wygładzenia tej współpracy—nie stracono jednak na to zbyt wiele czasu, i po bardzo krótkim czasie wygoniono okręty na morze,

KONWOJOWANIE

Rozpoczęło od konwojowania, tego najcięższego obowiązku floty. Ten, kto nie brał udziału w tej czynności, nie jest w stanie wyobrazić sobie ogromu hartu, energii, samozaparcia i zdrowia potrzebnego, aby zadanu sprostać. Nie są to godziny lub dni, lecz tygodnie i miesiące całe stracone na morzu, w natychmiastowym pogotowiu bojowym, nieraz w bardzo ciężkich warunkach atmosferycznych, z przytłaczającym wprost ciężarem poczucia odpowiedzialności za bezpieczeństwo cennych transportów. Fala zmywa łódzie okrętowe, wyrzyna stojaki relingu, a człowiek sterczy przy działach, wyrzutni torpedowej lub na pomoście, i czuwa—dniami, tygodniami, miesiącami—silniejszy, jak to się okazuje, aniżeli stał. Po bardzo krótkim okresie załogi polskie zdążyły celując egzamin, w wyniku czego obciążono je jeszcze większą odpowiedzialnością. Zdarzały się wypadki, że najstarszym wśród biorących udział w eskorcie dowódców był Polak. On wówczas obejmował dowództwo nad całością, i on tylko odpowiadał wobec Admiralicji za doprowadzenie konwoju w całości do portu.

SŁUŻBA PATROLOWA

W międzyczasie wynurzyły się z cieśnin duńskich polskie okręty podwodne. Nie bez powodzenia, jak to wszystkim wiadomo. Gdy przy powitaniu na wodach angielskich jednego z tych dowódców zapytano co mu jest potrzebne, odpowiedział: “ropa.”

Natychmiast rozpoczęła się dla tych jednostek służba patrolowa; dokonane wycieczki nie wymagały

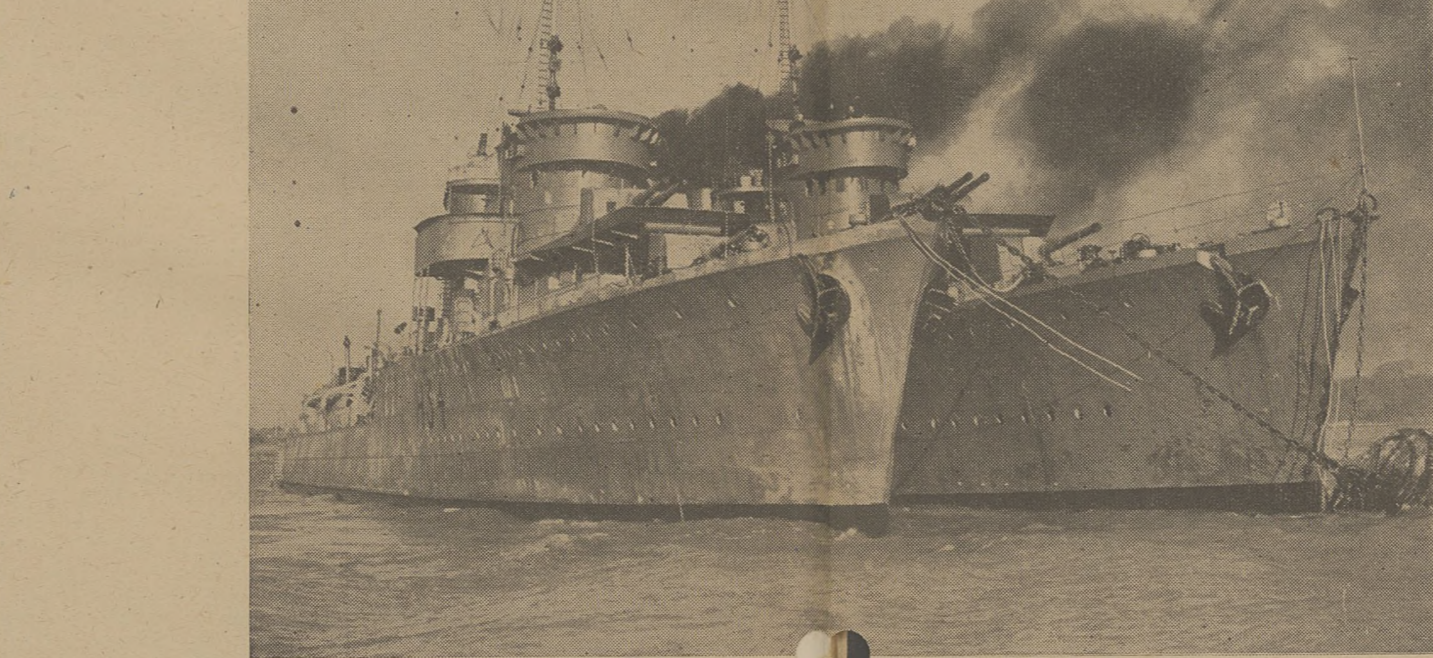
bowiem okresu doszkoleniowo-próbnego dla ich załóg. Patrol jest to czynność polegająca na dwu lub więcej tygodniowym pobycie na morzu w wysuniętej pozycji, po której zakończeniu okręt powraca do portu i często melduje, że nie ważnego nie zaszło. Nic ważnego nie zaszło, że okręt był bez przerwy trapiący przez lotnictwo i lekkie siły nieprzyjacielskie, że bomby lotnicze i głębinowe wybuchły drobnie za daleko, że dwadzieścia godzin na dobę okręt przebywał pod wodą, że pętając się przy brzegach nieprzyjacielskich stwierdzono nacożnie obecność min. Okręt podwodny albo powraca z takiego patrolu, albo też ginie bez śladu.

Tak właśnie zakończył swą służbę O.R.P. Orzeł. Po sześciotygodniowych dramatycznych przebiegach w drodze do Anglii wydawało się, że okręt ten nie powinien napotykać na nieprzewidywalne przeszkody, że jakiś nadprzyrodzony moc roztacza nad nim opiekę. Jak łatwo można sobie wyobrazić ‘samopoczucie załogi, gdy pewnego dnia usłyszała wybuch własnej torpedy; torpeda chybiła cel tonie w ciszy, jak gdyby jakiś walec, który nie po nocnym ujęciu cieśnin duńskich, a więc na odcinku mogącym łatwo spowodować napiecia nerwów. “Admiralicja Brytyjska z żalem komunikuje że polski okręt podwodny Orzeł...” Reszty nie warto cytować—wiadomo. Ale jaki to cudowny nekrolog.

KAMPANIA NORWESKA

Powrótny jednak do kontrtorpedowców, pozostawionych przy konwojach. Liczniki wykazują, że każdy z nich, w promieniu kilkuset mil od brzegów Wielkiej Brytanii, otoczył teoretycznie pieniącym śladem własnych śrub całstętką kulę ziemską. Obowiązek był często spełniony kosztem ogromnego wysiłku, fizycznego i moralnego, ale osiągnięte wyniki były hojną nagrodą. W każdym razie dwa podwodne okręty nieprzyjacielskie polskim kontrtorpedowcom “zawdzięczać” mogą swą zgliszcę.

W międzyczasie rozpoczęły się działania norweskie, pewnego dnia zespół polski otrzymał rozkaz skierowania się na północ. Radość zapanowała, bo przede wszystkim oznaczało to przerwę w służbie



Dywizjon kontrtorpedowców polskich O.R.P. “Grom” i O.R.P. “Błyskawica”

Eskortowej z tymi przekłętymi konwojami, które, jak gdyby na złość, posuwały się zawsze żółwin krokami. A poza tym, kto wie, może będzie jakaś walka. Walka. Bo w pojęciu tych prostomyślących ludzi poprzednie kilkumiesięczne zmagania nie zasługiwały na zaszczytne miano walki! Marzenia te ziściły się bardzo szybko. Załadowane wyborowym wojskiem i cennym sprzętem wo-

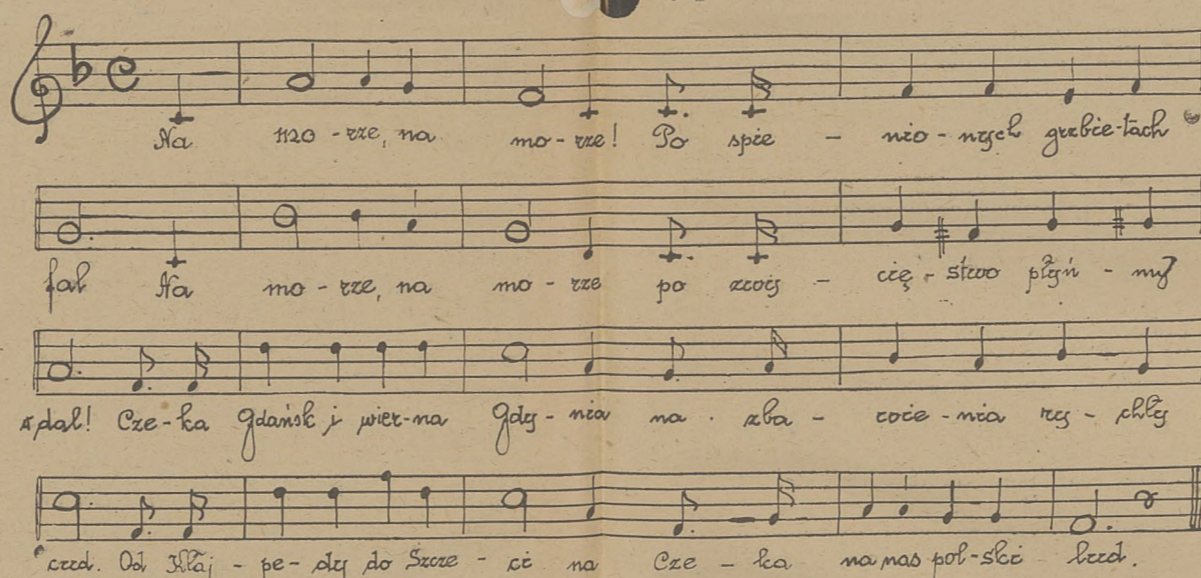
jennym transporty stanowiły nęćce dla nieprzyjaciela cele. Rozpoczęły się masowe naloty, bomby sypały się jak grad dookoła okrętów, które, niezruszone siłą ataków, podążały wytrwale w nakazany kierunek. Żegluga wzdłuż trudnych i nie oświetlonych brzegów norweskich, po wodach zaminowanych przez nieprzyjaciela, bynajmniej nie stanowiła łatwego zadania, a wydłuża-

jąca się odległość od własnych baz lotniczych sprawiała pewne poczucie osamotnienia. Aż wreszcie pewnego dnia padły pierwsze strzały artyleryjskie; wprawdzie nie te wymarzone, bo celu nie stanowiły okręty nieprzyjacielskie, ale zawsze strzały artyleryjskie — forsowanie wejść do fiordów umocnionych artylerią nadbrzeżną dla utworzenia drogi transportu. A potem żegluga po

wąskich fiordach, pełna “niespodzianek” coś w rodzaju przemarszu poprzez wąwozy, którego oba stoki są w rękach nieprzyjacielskich. Trwało to kilka tygodni, pod nieustannymi nalotami przeciwnika. Co prawda nie uszło mu to bezkarnie, bo co najmniej cztery maszyny, a prawdopodobnie i więcej jeszcze, przestało zasługiwać na miano stalowych ptaków. Ale

OD KŁAJPEDY DO SZCZECINA

Pieśń Marynarzy



Na morze; — na morze!
 Po spienionych grzbietach fal,
 Na morze, na morze,
 Po zwycięstwo płynimy do dal!
 Cześć Gdańsk i wierna Gdynia
 Na zbawienia rychły dół.
 Od Kłajpedy do Szczecina
 Cześć na nas polski lud.

Na morzu, na morzu
 Marynarski huczy śpiew
 Na morzu, na morzu
 Pieni się niemiecki krew.
 Wnet postyjszy Gdańsk i Gdynia
 Jak gromami bije Bóg.
 Od Kłajpedy do Szczecina
 Zagrzmi polskich armat huk.

Przez morze, przez morze,
 Z wiarą w sercu płynimy w bój!
 Przez morze, przez morze
 Wywołamy naród swój.
 Wdróć Gdańsk, Królewiec, Gdynia,
 Białe znamię będzie nasz.
 Od Kłajpedy do Szczecina
 Polskie morze weźmiem na straż.

Za morzem, za morzem
 Uściśniemy Swoich znów,
 Za morzem, za morzem
 Żalną rżę nam do łuf.
 Ucieżni Hel i Westerplatte,
 Ucałuję polski brzeg,
 Od Kłajpedy do Szczecina
 Nasz już, nasz, po wieków wiek.

muzyka i słowa Adama Kowalskiego

WOJENNA W ANGLII

“Zwracam uwagę na rolę, jaką w tej wojnie odgrywa marynarka wojenna, której przewaga na oceanach i morzach po stronie naszego wielkiego Alianta przyczyni się do wygranej. Jej właściwa ocena rozstrzygnąć powinna o rozwoju marynarki polskiej w przyszłości. Jest to problem, który interesuje zarówno nas, jak i Czechosłowaków. Polski dostęp do morza rozstrzygnie nie tylko o bezpieczeństwie i naszej przyszłości na morzu, lecz także i Czechosłowacji.”
 (Z przemówienia gen. Wł. Sikorskiego na inauguracji kursu Wyższej Szkoły Wojennej)

polegi O.R.P. Grom, ofiara, z którą trzeba się zawsze liczyć w czasie wojny. Po kilku nieudanych atakach jedna z bomb wyrznięta w sam środek, przepalała okręt, który zamarzył się w mroźną otchłań z częścią załogi. Większość ofiar ludzkich, to maszyniści i palacze, ci, którzy w podobnych wypadkach mają najmniejszą możliwość uratowania się. Zginęli, aureolą chwaliły pokrywając białą amarantową flagę. Rozbitków uratowały okręty znajdujące się w pobliżu; był to zawiązek załogi nowego kontrtorpedowca, O.R.P. GARLAND, ofiarowanego przez Admiralicję Brytyjską w uznaniu zasług Marynarki Wojennej.

POD DUNKIERKA

Następny epizod, to Dunkierka. Bo przecież trudno sobie wyobrazić, aby Polacy w Anglii przeżyli tak wspaniałą okazję. Podążyli tam nasze kontrtorpedowce. Powróciły nieco pokiereszowane, trudno się temu dziwić, ale powróciły, zapełnione po brzegi żołnierzami brytyjskimi. Jeden z biorących udział w tej imprezie oświadczył mi, że było to coś w rodzaju piekła; ale na tym zakończył opis tej trzydniowej epopei, bo widocznie nie więcej godnego uwagi nie dostrzegł. Natomiast inne opisy, nieco szczegółowe, sprawiają wrażenie, jak gdyby nie ludzie, lecz jakieś nadstępy podjęły się zadania ewakuacji brytyjskiego korpusu ekspedycyjnego.

WOJNA Z WROGIEM PODWODNYM I NAWIETRZNYM

Zagoiwszy swe rany, kontrtorpedowce powróciły do służby konwojowej. Po ostatnich przejściach sprawiała ona poczucie błogiego odpoczynku; ale to przez krótki okres czasu, bo przede wszystkim ten, że rękomy odpoczynek zmudził się, a po drugie przestał być biogim. Gdy bowiem w pierwszym okresie spodziewanym wrogiem był przede wszystkim okręt podwodny, to teraz lotnictwo nieprzyjacielskie rozpoczęło bardzo intensywną działalność. Pierwsze naloty nacechowane były pogardą względem okrętów; samoloty nalały nisko, aby pewnie i skutecznie ciosy zadawać. Po krótkim jednak okresie doszły do przekonania, że pomimo wszystkiego lepiej jest nie podchodzić zbyt blisko do działek przeciwlotniczych.

W międzyczasie zapotrzebowania przemysłu wojennego wzrosły, wzrosnąć musiały również i konwoju. Trudno sobie wyobrazić cierpliwość potrzebną do utrzymania w karbach takiego konwoju; 20, 30 lub 40 statków, różnych wielkości i różnych narodowości. Jeden zaspany pozostaje w tyle i trzeba go podganiać, drugi nie rozumie prostych, jak dla idiotów napisanych przepisów, i gwałtownie zakreca w przeciwnym kierunku, powodując ogólne zamieszanie, trzeci oberwał i gwałtownie domaga się ratunku. Jednocześnie trzeba strzelać, wyskoczyć w bok, bo coś podejrzanego okazało się na horyzoncie, nadłuchiwać czy przy-

padkiem nieprzyjacieli nie czyha pod wodą. Jest to wszystko, względnie proste w piękny słowny dzieło, ale z tasaniem mgły czy też nocy sprawy komplikują się znacznie; szły się skupia aby się nie zagubić, i wtedy trzeba naprawdę być ostrożnym aby się nawzajem nie dziać.

I tak tygodniami, miesiącami, bez wychilenia, bez urozmańcenia, jak to oni twierdzą. Czasami przypadek zrzadza, że akuratnie na szlaku okrętu znajduje się jakaś szalupa z garstką wycieńczonych rozbitków; sensacja kilkunastowa, nieco dłuższa radość kamieniami ubieranie wyratowanych (coś w rodzaju zabawy w lalki) i na tym koniec.

RZUT OKA WSTECZ

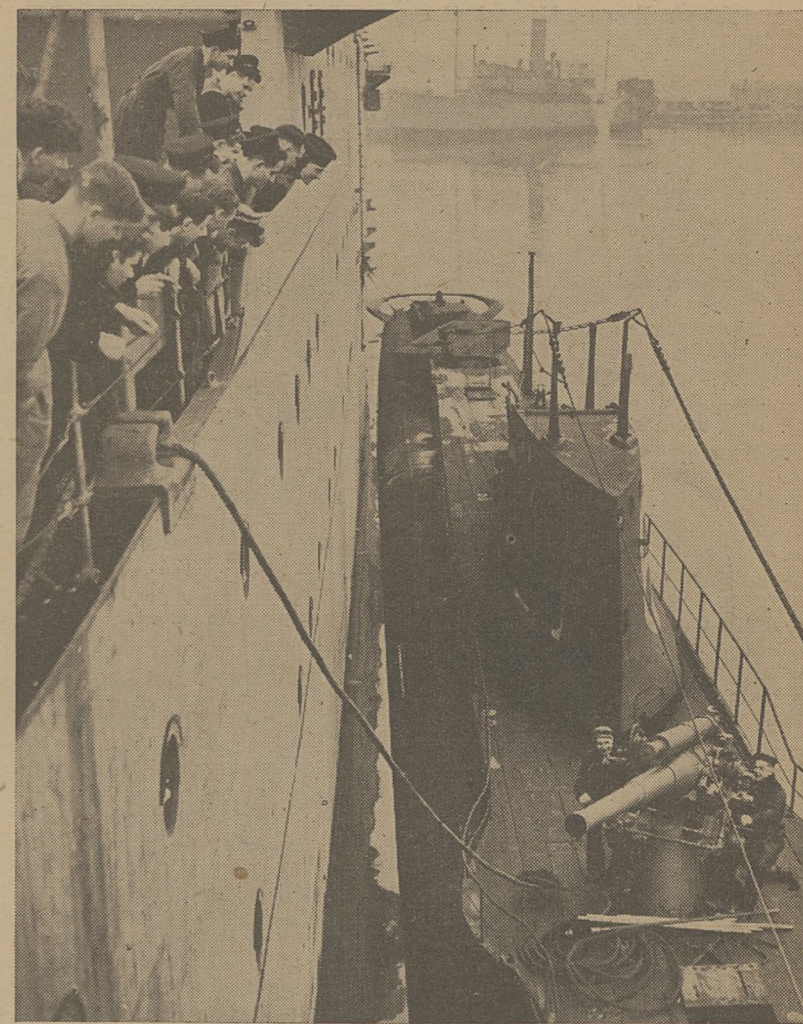
Oto ten szkieletowy obraz działań Marynarki Wojennej, tej Marynarki, możemy to sobie powiedzieć otwarcie, bardzo po macoszemu traktowanej w ciągu ubiegłego dwudziestolecia. Nie-

które dotychczas miały nieco zaściankowy charakter.

Te trudne warunki rozwoju nie zdolają jednak podnieść energii adeptów marynarki. Byli to ludzie młodzi, zdrowi moralnie i fizycznie, oddani całą duszą idei; takich zrazić nie może głupota innych. Uświadeli się, i całe nowe pokolenie na swoją modłę wychowało.

KU POLSCE SILNEJ NA MORZU

I nadal wychowują, pomimo trudnych wojennych warunków. Bo ongiś malutka marynarka walczyła się obecnie, rozrasta. Rozrasta się dzięki szacunkowi jaki potrafił wzbudzić w narodzie angielskim marynarz polski, skupiający w sobie dodatnie cechy człowieka, obywatela i żołnierza. Przyłączył się przed paru tygodniami do dywizjonu kontrtorpedowców O. R. P. PIORUN, nowoczesny, potężny i piękny, a w połowie stycznia podniesiona została polska bandera wojenna na okręcie

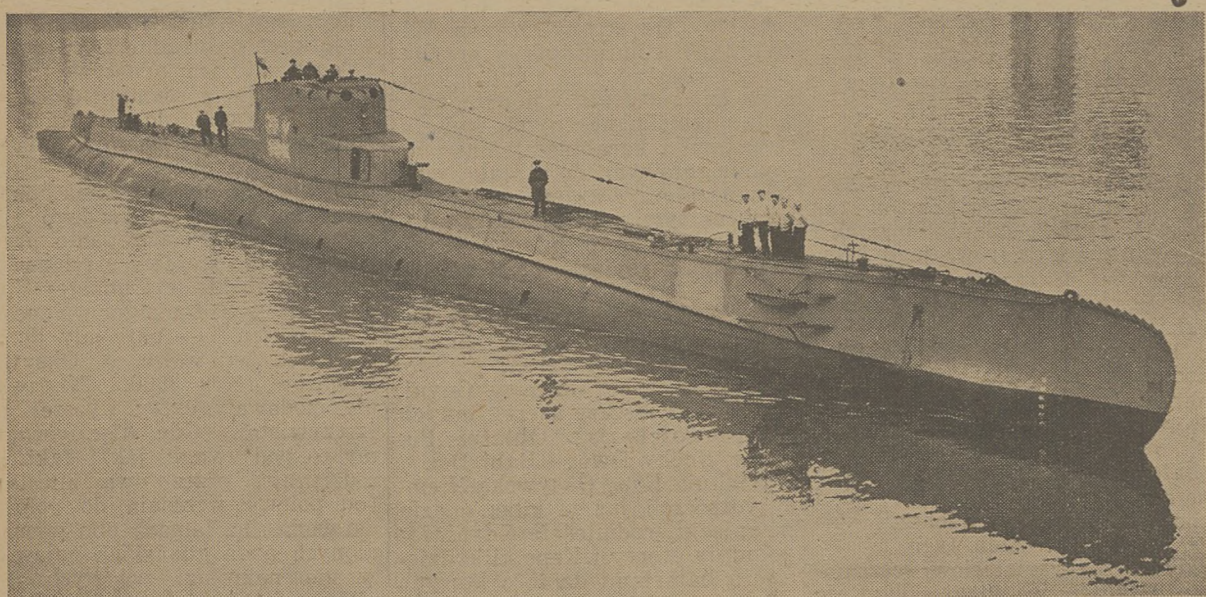


O.R.P. “Wilk” po przybyciu do Anglii

chętnie i w aptekarskich dawkach przyznawano jej fundusze, równoznaczne było z czymś w rodzaju: “no, macie i odczucie się nareszcie!” Takie dziwne i głęboko zakorzenione błędne poglądy na świat i życie, taka karygodna wprost nieznajomość zasad wojny nowoczesnej, która przede wszystkim na morzu się rozgrywa i od wyników walki na morzu jest uzależniona. Jak pouczającym jest ten nasz nieśczęśliwy pobyt zdale od kraju; wypieni on zapewne dawne błędy i otworzy nieco szersze widnokręgi dla naszych poglądów,

podwodnym O. R. P. SOKÓŁ. O wielu innych okrętach i zespołach można by jeszcze dużo powiedzieć, wiele innych ciekawych wydarzeń podkreślić; konieczność przestrzegania tajemnicy wojkowej uniemożliwia to jednak obecnie. Stwierdzić jednak możemy stanowczo, że Marynarka Wojenna spełniła i nadal spełnia całkowicie powierzone jej zadanie. Toteż przyszła odrodzona Polska będzie musiała być silna na morzu. Nie “Silna na Morzu!” jako puste hasło, którym tapetowaliśmy dotychczas dworce kolejowe i parkany uliczne, lecz silna na morzu.

Stanisław Lasocki



O.R.P. “Orzeł”

Polska Flota Wojenna w chwili wybuchu wojny.



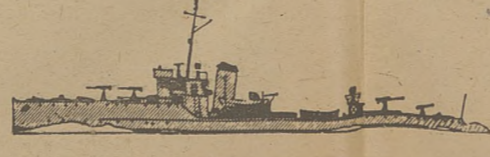
Gruf



Błyskawica



Burza



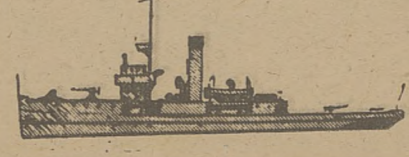
Mazur



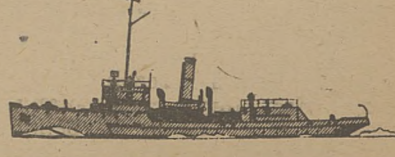
Jaskółka



Sep (u góry), Wilk



Piłsudski-Haller



(Schematy flag, znaków i okrętów pochodzą z książki: “Fighting Ships”)

Z "WIATRU OD MORZA" STEFANA ZEROMSKIEGO



Wysunięta w morze głowa Orywka zamglona była tułaczem. Kształt starego kościółka, który przerzynał puszkę półwyspu od dziewięciu bez mała stuleci, zarysował się na tle drzew cudnego cmentarza, na stoku góry. Nie mało wiatrów chłostało wielkie glazy podstawowe tej świątyni. Liczne zmiany dziejów przesunęły się nad tym gniazdem westchnień nadmorskiego ludu, wielekroć przekształcanym, przelepianym i doklecanym z prostacka. Przeszły nad nim panowania mnisz, krzyżackie i świeckie, zabory, wywłaszczenia, księstwa, władztwa, królestwa, cesarstwa. Zawsze jednak uparte stróżowało nad swym morzem.

Morze rudo-fioletkowe w oddali,

poruszało się na całym swoim obszarze. Białe, a jakby lekliwe piany snuły się na czubach fali i chyły na toniach ginęły. Na brzeg wkleśły i płaski, tukiem równym wygięty, woda szła nieustannym podrzutem, wciąż przemijając jego zdiar szorstki i gruboziarnisty, a pracą wiecznotrwałą wygładzając mialkiego piasku zwilgotniałe smugi.

Niepamiętne, zawsze jednak wytrwale, niezniszczalne morze takie samo było, jak przed niezliczonymi wiekami. Tam i sam rudy, czerwony, szary na polu zwinięty dla wiatru żagiel niewidzialnej łodzi przerzynał zielone wody i błękitne niebo. Tak samo, jak przed niezliczonymi wiekami.

Lecz zuchwała i bezczelna nowość narzucała się oto tej dziedzinie. Jasnożółte przestał grobli portowej wierzgnęły się w samoistny, samowładny i jednorodny przestwór morza na sześćset metrów od brzegu. Poprzeczne ramie na setkę metrów w poprzek a w kierunku Kępy Orywia, zagroziło zatokę. Między pale sosnowe tamacza fali, zabite w dno głębokimi żelaznymi kafarami, wałyły się istne góry glazów. Tysiące beczek cementu skują kiedys te glazy, w jeden wał ostoi, niedostępny i niezdobny dla najszańszej burzy. Tak to wdziera się, wtłacza i zachodzi w niczyją, beznadziejną zatokę pierwszy port Rzeczypospolitej.



Ockniona znowu z tyloletniego smu wola Chrobrego króla, spełniona wykonaniem sprawa żywota Jana Henryka Dąbrowskiego, objawia się w tej stronie, ażeby pokazać ułamek potęgi wielkiego plemienia, zabudowując zimną pustkę od strony Gdyni ubogiej i od strony martwych pagórów Orywia. Tu i tam pobiegają w ciągu lat kilometry betonowych i kamiennych bulwarów i placów. Tam, gdzie teraz wałęsają się w malowniczym oparce białe, lub laciące kozy, wciągane na postronkach i przytroczone na głucho do kółków wbitych w torfowisko,—gdzie bez-

nadziejnie i bezskutecznie, wielkim zbiorowym gęganem gęgała siodlate gęsi, biadające wśród kup bezczuciowych torfu na swą deportację w te jalone pseudo-trawy przez oberwane i niewiarogodnie brudne dzieci kaszubskie—gdzie majestatycznie przechadza się wędrownie wrony, a czasem przebiegnie beznadziejny pies, naszczekując z odrzutu w nudne rozłogi—zaświszczą sygnali i syreny setek kotłów, bić będą w niebogłosy, jak w Southampton, tysiące młotów, warcząc będą maszyny, śpiewać będą pracownicy, przygotowując się do podróży wokół globu ziemskiego

polskie okręty i młodzi polscy marynarze. Forty na cyplach Helu, Orywia i Kamienniej Góry ostoją do pracowisko od pokuszenia się o nie wroga, linie kolei żelaznych poniosą stąd dorobek świata w głąb lądu, a z głębi lądu przytaszcza na wywóz dorobek pracy rąk polskich. W ciągu lat wykopany zostanie z długiej szyi chyloniskiej osmiometrowy pokład torfu, a podspodni piasek wyrzucony na podstawę wałów i tam ujmie kisaną wodę malarycznej rzeczutki w czynne i żywo działające baseny. Wokół bulwarów staną olbrzymie hale, warsztaty, windy, przedziwne kształty stoczni

i magazynów, biura, domy, baraki, hotele. Rozłożą się pod gologórami Orywia, w wewnętrznych porcie Polski, szeregi grubych kominów okrętów wojennych, z ich wieżami i blockhausami, z paszczami armat i złowieszcym łozyskiem straszliwej torpedy. Głębokie gdyńskie morze, najgłębsze miejsce w gdańskiej zatoce, ujęte zostanie w szerokie, kilometry zakreślające moła, czyli ostoje, przedport. Z dwu stron, od Gdyni i Orywia, na tysiąc metrów wysuną się w morze paliszcza. Między nimi, w zatoce, stanie na poprzek tamacz fali—falochron—zostawiający do przedportu dwa

wolne wjazdy dla wielkich i małych okrętów. Ten niewystawiony piękności poemat, tworzony w drzewie, kamieniu, betonie, i żelazie—ten przepiękny dramat, ukazujący wydzieranie morzu jego wód, siły, głębi i władzy—ta wspaniała powieść o rozdarciu ramieniem człowieka dziejów ziemi i kisanego ze stulecia na stulecie jej rozwoju, aby go w ciągu krótkich lat przekształcić na narzędzie własne, postulsze woli, jako wół, koń i pies—to nowe, w polskiej lądowej duszy zatoczone dzieło, stawalo się w oczach, z dnia na dzień ukazywało swe strofy nieznane.

... Nie zna Polak co morze
Gdy pilnie orze. ...

Tak mawiano w Polsce królewskiej. Stefan Czarniecki wprowadził konnicę w fale cięśnin duńskich, królowa Marysienka jeździła "do kąpiel" w pobliże Rozewia, wiecznie jęczył się i krwawił spór o Bałtyk z Krzyżactwem, ze Szwedami, z Moskwą. Daleki bogaty Gdańsk zabierał przenicę, pławioną galarami po Wiśle z Kazmierskich śpichlerzy, nadsyłał bursztynowe świecila dla kobiet, szaraczkiwie, dopuszczając na pańskie pokoje, rozdzielając usta przed gdańską szafą, rzeźbioną jak ołtarz, gdzieś tam za dziesiątą rzeką za dziesiątą górą lśniła sobie ta głębina objętoj sarmackiemu życiu, kryjąca pannę wodną, i apokaliptycznego zwierza.

Królowie i statysci zajmowali się Bałtykiem, dla przeciętnego obywatela Rzplitej był on słowem bez treści, co najwyżej straszną bajką dziecinna.

Z jakimże zdumieniem, z jakim wstydem oglądałam przed poprzednią wojną odwieczne modlitewniki polskie w kościołach Pucka, Weyherowa, Swarzewa—tej pruskiej "treue Kaschubei!" Tak więc w ciągu całej naszej historii lud, uważany przez Mazurów i Małopolaninów za gromadę stworów mitycznych, coś między kosmatymi kozodziejami, a Neptunami o rybiej łusce, ten lud rybacki modlił się polsku do Gwiazdy swego morza, do Panniki Swarzewskiej. ...

Ostatnie pokolenia Polaków starały się odrobić wieki obcości między Polską a jej wybrzeżem. Magiczny wzrost Gdyni był wyrazem entuzjazmu odrodzonego państwa dla Bałtyku.

Ale wyrazem miłości narodu do "okna na świat" były inne fakty—bardziej powszednie i prywatne.

Opowiem o jednym.

Dwanaście lat temu zaczęłam spędzać wakacje letnie w Kaźmierzu nad Wisłą miasteczku—po renesansowej świetności—zbiędniałym, ciemnym, nie już nie wiedzącym o Morzu i jego sprawach. Zamieszkaliśmy od Wisły raczej daleko, na wzgórzu, pośród starego sadu. Sasiad nasz—wdowiec, gospodarzył na kilku morgach. Jego chałupa ledwie mieściła rodzinę. Latem więc córki sypiały w stodole, a syn Edek przepadał poza obojętnością. Jeśli pytałam o niego, mówiono: "Krowy pasie."

Jakoż, któregoś prześlizgniętego dnia, pokazał mi go ktoś na polanie po drugiej stronie wąwozu. Krowa beczelnie żuła cudzy owies, którym część polany była obsiana, a na cypelku wzgórza, skąd między bukami otwierał się widok na rzekę,

siedziała w kucki mała figura z brodą opartą na pięściach, wpatrzona z całych sił w kaźmierskie zielone okno na świat. Na świat wiślan, pełen rybity, wodniaków, łodzi sterowanych "na puch" i tej mokrej magnetycznej dali ciągnącej w stronę morza.

W następnych latach Edek stał się postacią nieodłączną od wakacji; ale nie przestał być postacią tajemniczą. Widywałam go z roku na rok, jak kroczył za krowami z książką w ręku, często podczas deszczu nakryty workiem na głowę. Zapytałam kiedyś jakie książki najlepiej lubi. Odpowiedział: podróże.

Później mój syn wysprytniał na tyle, że chłopcy starsi od niego o parę lat raczyli już z nim rozmawiać. Nastąpiła epoka

EDEK

żagłówek. Tajemniczość Edka potrochu topniała. ... Odsonił się zwłaszcza jako nieomylny znawca wszelkich linek, bloczków, sterów oraz mistrz sztuki żeglarskiej.

Gospodarstwo sąsiada polegało głównie na pracy cók. Drobniutki, żyłasty, harował w polu i stodole, orał, żął, młócił, ale bez kopania, pielienia, szczególnie zaś bez sadownictwa dziewczyn nie podobałby podatkom. Cała przyszłość rodziny spoczywała w Edku. Półki choźli do powszechniaka, a dziewczyny były młode i nie śpieszyły za mąż, miał spokój. Stary także co wieczór kurzył machorę pod lipą, czekając sytej starości za barami syna.

Aż tu pewnej jesieni Edek znikł. ... Kiedy o niego zapy-

tałam, sąsiadki zbyły mnie niewyraźnymi zdaniem.

Następnych wakacji siedziałam rano na ganku, kiedy do sadu wkroczył marynarz. Edek! Prostu Edek! Okazało się, że uczęszczał teraz dla odmiany do szkoły morskiej, dokąd wstąpił po ukończeniu powszechniaka, i po jakichś dodatkowych egzaminach, do których się przygotował w sekrecie, dostojnie chadząc za krową. Tajemniczość jego nie była bez kozery.

Rodzina z za żywopłotu przyjęła do wiadomości fakt dokonany. Stary nie skarżył się ludziom, ale z jego markotnej miny i westchnień siostr sąsiadzi miarkowali, że kariera wilka morskiego nie budziła zapalu bliskich.

DROGA PRZEZ MORZE

Nie tylko do miejsc utraconych wracamy teraz pamięcią i tęsknotą, ale i do dni, do pogód tamtejszych, do świat i rocznie—do czasu utraconego, jak ziemia, jak niebo, jak powietrze. Wydało się więc słusne wspomnieć razem i rocznicę i święto, które bodaj nie dość, jeszcze nie dość, nigdy dość umiemy święcić w ojczyźnie.

Wszyscy ilu nas tu jest—z głębi innego lądu, z nieswoich brzegów, z dna niedoli patrzymy w daleką, mroczną, szumiącą głębię Bałtyku. Wszyscy, ilu nas jest zwieramy się w wysilkę pamięci, aby ją zobaczyć, aby ją usłyszeć, w wysilkę woli, abyje odzyskać, morze rodzone, własne, morze—drzwi do ojczyzny, drzwi z ojczyzny do świata, drogę do wielkości.

Czujemy wszyscy, że nad tą wodą omgloną, pienistą i głośnie spotyka się, jak wiatr z wiatrem, fala tej samej tęsknoty, tej samej woli, lecąca z ojczystego kraju, z jeszcze ciemniejszego, niż nasze, dna niedoli. Cała Polska wspomina w te dni, pozdrawia swoje morze.

Cała Polska w te dni myśli z dumą i najczulszą miłością o swoich żołnierzach morza. I my żołnierze wszystkich innych broni łączymy się z nimi w braterskim uścisku.

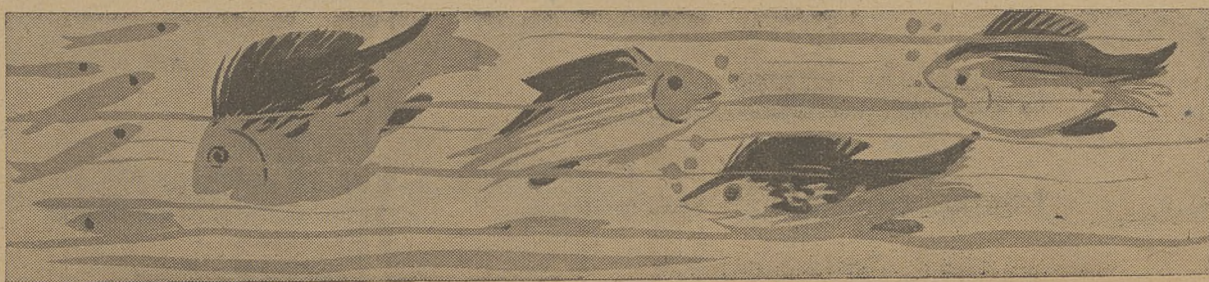
Salutujemy milczeniem załogi okrętów Najjaśniejszej Rzeczypospolitej poległe w walce o Jej imię, wielkość i wolność: załogę "Wichru" i "Mazur", które spoczęły na dnie rodzimego morza, "Gromu", który padł w otwartej walce u wybrzeży norweskich. Salutujemy wielką pamięć "Gryfa", pamięć "Oria", która stała się już legendą nieustraszonosci, ptasie—jaskółcze, mewie—imiona trawlerów polskich.

Pozdrawiamy po bratersku załogi internowanych w Szwecji okrętów podwodnych: "Sępa", "Żbika" i "Rysia", rozumiejąc, że przypały im los cięższy od losu każdego z nas, którzy walczymy i będziemy walczyć, jak długo trzeba i do końca.

Przesyłamy słowa braterskiej jednosci, słowa podziwu kontrtorpedowcom — "Błyskawicy" i "Burzy", które trwają w walce od pierwszego dnia wojny, jednostkom, które później do nich dołączyły w woli wytrwania do ostatniego dnia, dwu bliźniaczym okrętom podwodnym "Wilk" i "Sokół", załogom ścigaczy, trawlerów i okrętów handlowych i pomocniczych.

Patrzymy z wami w morze—drzwi do ojczyzny, drzwi z ojczyzny do świata, w drogę, wytyczoną przez wielkość męstwa polskiego, w drogę, którą wytyczać będzie wielkość polskiej pracy.

Tymon Terlecki



Jedna z dziewczyn zwierzyła się wtedy;

— Ponoć służba ciężka jak cholera. ... I co jemu po tym morzu? Mokro, zimno, daleko. ... Prędkiej się śmierci spodziewała. ...

Alści czas dalej płynął i innym popołudniem sierpniowym ta sama dziewczyna przybiegła podniecona:

— Zaraz po żniwach jadę do Gdyni! Brat pieniądze przysłał. Zobacze tu całe jego morze sławetne. ...

Widocznie sławetne morze, mimo września, pokazało sąsiadce twarz grzeczną. Bo jakoś od tamtej daty stary i córki wypołynęli. Od Edka przychodziły przekazy, młodsza siostra oświadczyła raz, skubiąc gałązkę.

— Może się i sprzeda chudobę. ... To jest trudno powiedzieć, ale ja tobym wolała mieszkać w Gdyni, albo nawet na Helu.

Niestety szczyt owych pogód przypały na lato 1939-ego roku. Kiedy słuchy o wojnie zaczęły się szerzyć, moje młode sąsiadki były jednymi z jej najczupurniejszych zwolenniczek.

— Co? Z Hitlerem gadać? Jak on nam chce Gdańsk odebrać? Dla nas każdy cal wybrzeża, to złoto! Edek pisze, że nasza marynarka nie da Polski Niemcowi!

To było ostatnie przesłanie od Edka. Więcej o nim nie słyszałam. Mijęło szesnaście głuchych miesięcy. Między Kaźmierzem a mną wyrosły granice, góry, kanał angielski, morze smutku.

Żyjąc na zamglonej wyspie, tak często myśle o morzu radości, o morzu polskiego triumfu—o Bałtyku.

Zawsze wtedy przypominam sobie Edka. Jak to on, syn ubogiego oracza z centrum Polski, "znał morze", chadając za krową. I jak 2-go września 39-go roku napisał z Gdyni do Kaźmierza: "Marynarka nie da Polski Niemcowi."

Kochany, tajemniczy Edku, gdzie jesteś? Nie ma cię ani na "Wilku," gdzie twój młodszy kompan od wiślanej żagłówki karierę wilczą rozpoczyna, ani na żadnym innym O.R.P. w Anglii. Dopiero kilka dni temu się dowiedziałam, że formacja do której zostałeś przydzielony broniła Helu do 3-go października. Podobno zagrzebałście się wszyscy pod diunami na wieczną straż, na wieczne tego cypla Niemcowi nieoddanie.

Pocóż pytać gdzie jesteś. ...

Jesteś tam, gdzie każdy naród ma swoje okno na nieskończoność. A każda tajemnica swój sens ludzki i boski zarazem.

Maria Kuncewiczowa

W pi 1939 r. dowce: "Grom" jednego porcie i to też p. pompy, zwyciężaj wizyt of plikowar pozwoło

Poceci przyląd spaceruj działy mi, ku niu nie umieszc ziemskie

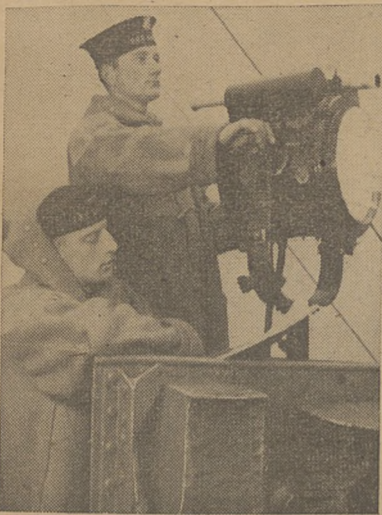
Tymcz gorzała i słuchalis wch z skiej —Wes niach dz z nawałą podnosił nadzieją prawdziw trzydnio wyruszył

Na n male kor wężące tami pod

Niektóre "Spitfire" "to-to" żadnym v narką. N właściwie Każdy okręt ma lą, lub brzydką, "to-to" Pedzi diabłów i pianę i t Co tam-w miało, zad pianę led zauważyć. eskadry s Z góry dzie, posu szybkością Gdy m ten stwór wyprawia. nia się na podwodną i zadowol pomniawsz nie jest (pokładzie, słona woda Żeby im kuje z fal odbija się hydroplan leci!! Sk

Pierwszy patrol — pierwsze sukcesy

(Opowiadanie bōsmanmata A.S.)



W pierwszych dniach września 1939 r. trzy polskie kontrtorpedowce: O.O.R.P. „Byskawica”, „Grom” i „Burza” weszły do jednego z portów w Szkocji. W porcie panował nastrój wojenny, to też przyjęto nas bez specjalnej pompki, do jakiej byliśmy przyzwyczajeni z czasu pokojowych wizyt oficjalnych. Parę nieskomplikowanych formalności i załódze pozwolono wyjść na ląd.

Poczeiwi Szkoci z zadziwieniem przyglądali się obcym marynarzom spacerującym na mieście, a dowiedziawszy się, że jesteśmy Polakami, ku naszemu znowuż zdziwieniu nie mogli sobie dać rady z umiejscowieniem Polski na kuli ziemskiej.

Tymczasem w Polsce wojna rozgorzała na całego. W naprężeniu słuchaliśmy komunikatów radiowych z Polski, a wieści o bohaterstwie polskiego Alkaza — Westerplatte oraz zmaganiach dzielnego Wojska Polskiego z nawałą nowoczesnych Hunnów, podnosiły nas na duchu, napawały nadzieją i zapalały do czynu. Z prawdziwym też entuzjazmem, po trzydniowym postoju w porcie wyruszyliśmy na pierwszy patrol.

Na morzu spotkaliśmy dwa małe kontrtorpedowce angielskie, wędrujące prawdopodobnie za okrętami podwodnymi. Jeden z nich,

był to nasz znajomy z przed trzech dni, który nas spotkał przy brzegach angielskich i wprowadził do portu.

Wiemy, że wrogi okręty podwodne myśkują na wszystkich możliwych liniach komunikacyjnych, a w szczególności w pobliżu portów, oczekując dogodnej chwili do wykonania ataku, toteż oczy obserwatorów wachty bojowej pilnie wpatrują się w powierzchnię wody na wyznaczonych im sektorach. Rzecz jasna, nie zaniedbujemy obserwacji nieba, by nie dać się zaskoczyć lotnikom — drugiemu groźnemu czynnikowi wojny nowoczesnej.

Wtem poruszenie na pomoście; — niezawodne oczy dobrze pojmujących swój obowiązek obserwatorów (które niejednokrotnie uratowały nas później od zaskoczenia i niechybnej zguby) zameldowały peryskop. Widocznie mamy jednak inne zadanie, bo spostrzeżony nieprzyjacielski okręt podwodny przekazaliśmy dwu wspomnianym kontrtorpedowcom angielskim. Aż miło było patrzeć, gdy te skromnie wyglądające okręty, jak dobrze zaprawione psy gończe

— ruszyły na wroga. Niestety nie znamy rezultatu tego polowania, bo oddaliliśmy się naszym poprzednim kursem.

Nie powróciliśmy z patrolu do naszego szkockiego portu gdyż otrzymaliśmy na morzu rozkaz udania się do jednego z innych portów. Udał się tam. Po drodze obserwowaliśmy ożywiony ruch statków handlowych, jak również spotykaliśmy szereg patrolowców i trawlerów.

Na morzu po minieciu jednego z takich patrolujących dryfterów — zauważyliśmy peryskop. Natychmiast bierzemy kurs na niego i ruszamy do ataku. Tuż po zwrocie widzimy ślady dwóch torped, które przeszły z obu burt naszego okrętu. Wystrzelone były bardzo precyzyjnie i gdyby obserwacja zawiodła i nie zmieniłbyśmy kursu na czas — byłoby po naszym okręcie.

Rewanżujemy się dwoma seriami bomb hydrostatycznych. Po wybuchu ostatniej B.H. (bomby hydrostatycznej) widzimy znowu peryskop. Pełną szybkością wpadamy na miejsce, gdzie peryskop

zauważono i „dropimy” jeszcze serię bomb. Za rufą zauważyliśmy kiosk wynurzającego się okrętu podwodnego i w tym samym momencie pod nim wybuchające nasze B.H. Okręt podwodny został wyrzucony na powierzchnię, przechylił się na burtę i zanurzył, pozostawiając na wodzie olbrzymią plamę ropy. Sądymy, że już po pierwszych dwóch seriach B.H. był on na tyle uszkodzony, że miał zamiar się wynurzyć, ale nie zdążył.

W międzyczasie inny kontrtorpedowiec polski zauważył drugi peryskop i nie dając się wyprzedzić naszemu posyła mu swoją porcję B.H.

Byliśmy przekonani o zatopieniu dwóch niemieckich okrętów podwodnych co zostało radośnie przyjęte przez załogę, która poczuła, że i my dorzuciliśmy nasz „wdowi grosz” do wysiłków naszych towarzyszy, toczących w tym czasie zacięte boje z wrogiem w Polsce.

Po pewnym czasie, znowu nasze „sokole oczy” meldują peryskop. Atakujemy wspólnie z



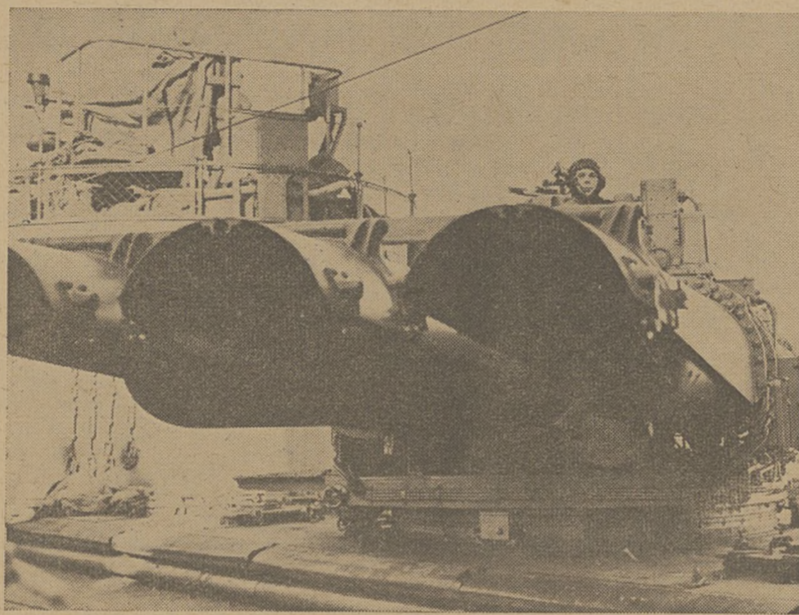
drugim kontrtorpedowcem wyrzucając po dwie serie B.H. — Nasz towarzysz odsuwa się, aby nie przeszkadzać atakującym. Wyniku tego ataku nie znamy, niczego bowiem, co by mogło nam wskazać pomyślny wynik „polowania” nie zauważyliśmy.

W innej części morza widzimy duży konwój, idący kontr-kursem oraz patrolujący samolot angielski. W pewnym momencie samolot obniża lot, rzuca bombę i sygnalizuje, że widzi nieprzyjacielski okręt podwodny. Niezwłocznie mkiemy do ataku i w wskazanym przez lotnika miejscu rzucaamy serię B.H.

Lotnik melduje, że nieprzyjaciel trafony. Dowódca nie dowierzając zawraca i ponawia atak. Zbliżając się do domniemanego miejsca wroga, widzimy wydobywające się na powierzchnię morza bańki powietrza. Nowa seria B.H. wybuchła wprost w tarczy. Kilka olbrzymich baniek powietrznych i plama oliwy dały powód nam do mniemania, że ten okręt podwodny nie grozi już konwojowi, na którego kursie się zaczął.

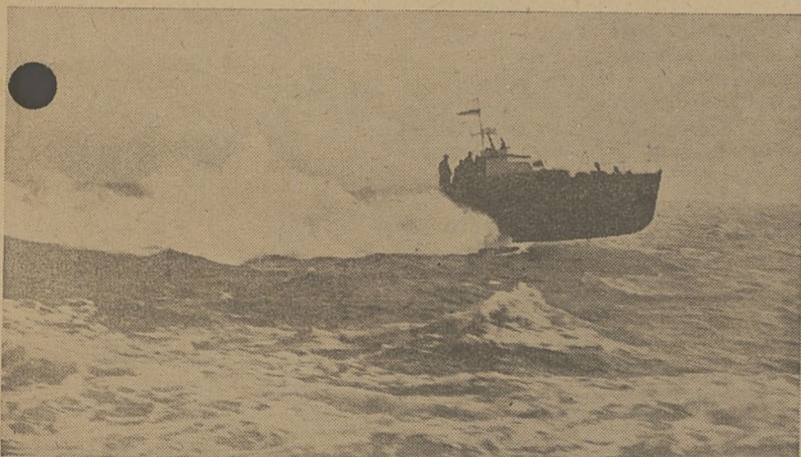
22 Stycznia 1941 r.

Jerzy Szulak



Marynarz manewrujący wyrzutniami torpedowymi na jednym z kontrtorpedowców polskich

Ścigacze



Niektórzy Anglicy nazywają je „Spitfires of the Sea.” Można „to—to” różnie nazywać, ale w żadnym wypadku nie... Marynarka. Nikt nie wie — co to jest właściwie?!

Każdy szanujący się, normalny okręt ma... sylwetkę — wysmukłą, lub imponującą, ładną lub brzydkią, ale zawsze jakąś ma. A „to—to” nie ma żadnej!!

Pędzi po morzu, jak stu diabłów morskich i tylko widać pianę i trochę białego „kurzu.” Co tam-widać! Zahuczało, zasumniało, zadymiało i znikło... I tę pianę ledwie tylko, że się zdąży zauważyć. I nic, tylko szum, niby eskadry samolotów...

Z góry widać białą linię na wodzie, posuwającą się z zawrotną szybkością. I nic więcej.

Gdy morze burzliwe, cudaczny ten stwór morski niesłychane hece wyprawia. Szalony okręt! Zmienia się nagle w zwariowaną łódź podwodną — daje nurka jak delfin i zadowolony płynie w fali, zapomniawszy na śmierć, że jednak nie jest O.P. i że ma ludzi na pokładzie, którzy długo oddychać słoną wodą nie mogą.

Żeby im to wynagrodzić wyskakuje z fali, w zabójczym pędzie odbija się od drugiej i niby hydroplan odrywa się od morza. I leci!! Słowo daję, że leci! Za-

pomniawszy na śmierć tym razem, że nie ma skrzydeł. Lot jest miły, jak każde... „bujanie w obłokach.” Powrót na fale raczej przykry, jak uderzenie pałką twardej rzeczywistości po marzącej głowie.

To znów uciepiwszy się śrubami (niby oburącz) za „grzywę” pierwszego, lepszego balwana, ujeżdża na nim jak na dzikim, oszalałym mustangu. Szybszy od wichru i albatrosa dopada innego „grzywacza.” Siada na nim okrakiem. Wrzyna się ostrogami śrub w granatowe boki. I gna! W opętanym pędzie, w szumie i pianie...

Więc jeśli to już ma być konieczność Marynarka, to najwyższej... konna. „Ujeżdżalnia balwanów!”

Żaden poważny okręt takich cudów nie wyprawia. Każdy, gdy jest fala kiwa się mniej lub więcej dostojnie, z dziobu na rufę, lub z burty na burtę. Ten cudak, ten urwis morski w ogóle się nie kiwa! Tylko lata i skacze, nurkuje i gna jak szatan!... Szybciej od wszystkiego, co kiedykolwiek na morzu lub w morzu pływało...

ŚCIGACZ!!!

Polska Marynarka ma już kilka ścigaczy. Ale nasz jest pierwszy! Nasz jest oczywiście najszybszy!

Nasz jest najukochańszy, najlepszy, bezkonkurencyjny!

Ma dwie nazwy: jedna oficjalna, druga nasza, prywatna, własna — O.R.P. „WILCZUR.”

Zadaniem naszym jest obecnie walka ze ścigaczami niemieckimi. E-boat'y niemieckie są większe, ale wolniejsze. To są takie „bombowce,” ciężkie i niezdarne. Czują w nocy na konwoje lub duże okręty. Gdy usłyszą szum naszych motorów znikają, korzystając z ciemności.

Szukamy ich często wzdłuż ich własnych brzegów. Prowokujemy, wyzywamy do walki, ale nie przyjmują rzuconej rekawicy.

„Wilczur” — zły, warchy i mruży motorami, niezadowolony, nie-nasycony. Tylko jeden bombowiec (Heinkel 111), taki zwykły, normalny... ze skrzydłami, padł jego łupem. Ale to tyle, co nic.

Niezapomniana, uroczna noc! Zabawa jak za najlepszych czasów w Gdyni — na „Święcie Morza.” Tym razem obchodziliśmy to święto w trochę późniejszym terminie i w... Cherbourg'u.

Zadaniem ścigaczy było osłaniać siły główne, bombardujące port, przed atakiem E-boat'ów niemieckich, które w nim bazowały.

Pancerniki, krążowniki, kontrtorpedowce grały cudną melodię na swych armatach. My między nimi i portem patrolujemy, czekając z utęsknieniem — jak na... najdroższą dziewczynę — na ścigacze niemieckie.

Czy wyjdą? Czy przyjdą? Czy się spotkamy? Ale gdzież tam!!

W ogóle Niemcy potracili głowy. Muszę dodać, że tej samej nocy były już dwa ciężkie naloty R.A.F.-u.

Tym razem padają „bomby,” a nie ma samolotów. Słychać jednak warkot motorów (—to my. Ha! Ha! Ha!)

Reflektory zataczają się po niebie jak pijane. Szukają gorączkowo... Smagają świetlnymi bi-

czami... gwiazdy i chmury. Co raz szybciej i szybciej... Bóg raczy wiedzieć — po co?!

Grzeją działa niemieckie w niebo huraganowym, posiewanym ogniem. Lecą pociski artylerii przeciwlotniczej. Tworzą różnokolorowe wieńce, zygzaki, kółka, serpentyny. Czerwone, zielone, żółte, białe... Lecą i lecą. Płyną nieprzerwanym strumieniem z setki luf! Zwarowali, czy ki diabeł?!

I nasi strzelają ogniem ciągłym. Tylko, że spokojnie, równo, a dokładnie.

Widok przepiękny! Tym bardziej, że biorący udział w tej akcji samolot rzucał w miarowych odstępach czasu cudne, duże rakietki oświetlające. Było to po pięciu minutach zbyteczne. Paliły się jakieś warsztaty, czy doki w porcie. Pożar rósł na sile z olbrzymią szybkością.

Ogień oświetlał budynki, dźwigi, krany. Widać było wyraźnie okna domów.

Na niebie wykwitła potężna, krwista luna. I nie potrzeba było już rakiet.

A pociski padały co raz dokładniej, co raz celniej. Reflektory wciąż szukały po niebie chmury, z której ten deszcz pada.

I wszystkie działa przeciwlotnicze wciąż grzały na wiwat. Aż „przykro” było patrzeć na to bezprzykładne, idiotyczne marnowanie amunicji.

Wreszcie jeden reflektor zaczął szukać po morzu. Zaświecił nam prosto w oczy. Ale zobaczył widocznie tylko... „fale, piankę, fale,” więc wrócił na niebo błakać się po chmurach. Zrezygnowany, ogłupiały, przerażony...

A my zawróciliśmy do portów. Przez czterdzieści mil od brzegu francuskiego (około 75 km.) rozjaśniała nam noc, niby zorza polarna, wielka luna pożarów.

Eugeniusz Wcislicki



Wiatr od morza jest zdrowy

Na wszystkich nas, jak wyspa brytyjska długa, padł cień smutku, gdy zabrakło „Orla.” „Orzeł” oznaczał dla nas i dumę żołnierską, bo dokonał wraz z „Wilkiem” wspaniałego raidu poprzez trzy morza nieprzyjacielskie—i brawurę polską, bo z pod ognia estońskiego i bez przyrzędów w niesłychaną podróż wypłynął—i szczęście żołnierskie, bo uszedł setkom bomb samolotowych i głębinowych. Nade wszystko jednak tym nas wzięło, że tajemne i najważniejsze marzenia każdego z nas wypełnił, topiąc transporty, pełne Niemców, straszny odwet nasz choć w cząstce zapoczątkowując.

Jeżeli my wszyscy tak odczuliśmy stratę przedstawiciela naszych dusz, to można sobie wyobrazić, jak zaginięcie „Orla” dotknęło marynarkę polską, a w szczególności załogę „Wilka,” naszej ostatniej łodzi podwodnej. Jednak dzielny marynarz i każdy w ogóle dzielny człowiek nie roztopia się w smutku i narzekaniach, jeno zakasuje rękawów i bierze się do pracy, aby utratę zastąpić. Skoro marynarzy wskrzesić nie można, trzeba próbować zastąpić ich i „Orla” nową załogą i nowym okrętem podwodnym. Tedy wybrano sobie młodych marynarzy i rozpoczęło szkolenie ich w trudnej służbie na okręcie podwodnym.

Działo się to podczas pracy bojowej. Otóż—można tylko służyć w wojsku, nawet porządnie służyć, lecz można czynić coś więcej: dawać z siebie wszystko, nie się nie troszcząc o siebie i swój—choćby i najlepiej zasłużony—odpoczynek. Coś mi wygląda na to, że oficerowie i specjaliści z „Wilka,” zamiast po wachcie iść na koje—uczyli zabieranych na patrolu bojowe nowicjuszy. Zamiast wypoczynku robili w bazie—po paru godzinach niebezpiecznej pracy—ćwiczenia praktyczne dla członków nowej przyszłej załogi. Tymczasem jednak załoga „Wilka” rosła... tak długo, aż się podwoiła.

Wtedy przystąpiono do podziału na dwie załogi. Samorozmnożenie się! Hasłem tej rozważnej, po aptekarsku dokonanej czynności równomiernego rozkładu walorów—było: tak podzielić, aby w tryumf staropolskiego przysłówia — „i wilk był syty i owca cała...” Podziału dokonano i zameldowano gdzie należy, że jest nowa załoga ale bez okrętu. Na takie dictum i na taką pracę, popartą poprzednimi wyczynami bojowymi, napewno żywiej zabili serca Brytyjczyków, znających się na sprawach morskich i na prawdziwie marynarskim walorze. W kąt poszły wszelkie formalizmy. Będący na ukończeniu piękny okręt podwodny oddali Anglicy Polakom. Wspaniały to dowód i zaufania i szlachetności uczuć. Władcy mórz i najlepsi marynarze świata, sami dziś pośpiesznie uzupełniający swe luki—przekazują już gotowy okręt przybyłszy, niedawno przecież w rękach niemieckich.

Dali ten okręt co prawda swoim sojusznikom. Ale—iluż sojuszników postąpiło by tak? I przecież ustąpili nam okrętu ci, którym świat cały przyznaje pierwszeństwo w wojnie na morzach. Nie oddaliby okrętu w złe ręce! Ekstra-klasą musieli się im wydać marynarze polscy—i na to odpowiedział ekstrema-klasą dżentelmenerii.

Dlatego mamy znów dwa okręty podwodne. A że nie sposób było użyć „owcy” na nową nazwę, ochrzczono nową łódź „Sokołem.” Plaskorzeźba z owcą umocowana została jednak w malutkiej mesie oficerskiej „Sokoła”—na pamiątkę historii i początków okrętu. I wraz z częścią starych marynarzy z „Wilka” przyszła stara bojowa bandera. Ma dwie łatki i jest nieco wyprana z barwy przez sól oceanu i sztormowe pogody. Są to dwie chłuby „Sokoła”—pamiątki braterskiej, bojowej pracy. Pamiątki czegoś więcej, niż sprawne urzędowanie lub chłodna służba, pamiątki gorącego ratowania Ojczyzny. Oby jak najwięcej takiej gorączy!

Było zimno i wietrznie. Szary okręt czekał. Naprzeciwko, twarzą do niego—załoga. Dowódca, syn słynnego zagonieczyka, zameldował załogę generałowi Sikorskiemu. Obok stali admirałowie brytyjscy i polski. Przyjaciele polskich marynarzy—czyli kupa luda—nieco z boku, przy trybuncie. Przebrzmiały dźwięki mazurka Dąbrowskiego i teraz słycać było jęki i wołania mew. Brat-łotnik i brat-artyleryzista patrzyli na swoich—tam w szeregu załogi „Sokoła.” Generalicja zeszała do okrętu, do błyszczącego czystością i względnie przestronności wnętrza. Potem lady Craven czekała z widocznym wzruszeniem na swoją chwilę. Była matką chrzestną.

Naczelną Wódz, otoczony marynarzami, mówił do nich—spokojnie, z prostotą w tonie, jak by wysnuwając wspólną wszystkim myśl.

„Marynarze! Z prawdziwą radością przybyłem tu na zaproszenie znakomitego przemysłowca i równie dobrego marynarza w przeszłości—Sir Ch. Craven’a, by w tej uroczystej dla Was chwili być razem z Wami. Chciałem bowiem wyzyskać tę ważną i radosną dla polskiej marynarki wojennej okazję, by oddać hołd najgłębszy bohater-skiej załodze łodzi podwodnej „Orzeł.” Na jego to miejsce Admiralicja Brytyjska oddaje nam obecnie ten okręt.

Tradycja była, jest i będzie nieocenioną siłą motoryczną każdego wojska i każdej marynarki. Wie o tym dobrze potężna marynarka brytyjska. Jestem rad, że w obecności jej świetnych przedstawicieli mogę stwierdzić, że historia „Orla” którego spuściznę przejmujecie, jego sławna działalność na morzu, w wojnie z tak poważnym przeciwnikiem jak Niemcy—będzie na zawsze kamieniem węgielnym tradycji, którą odrodzona marynarka polska kierować się będzie w boju.

„Sokół” wychodzi wkrótce



Godło „Sokoła”

na pełne morze, by tam reprezentować godnie obok bandery wielko-brytyjskiej—banderę polską, by walczyć razem z marynarką angielską—nieugięte o wspólną sprawę i o Polskę—aż do zupełnego triumfu.

Marynarze! Stwierdziłicie niejednokrotnie, czym, że Polacy są ludźmi morza. Nie wątpię w to nigdy. Ani wtedy gdy w r. 1923, jako szef ówczesnego rządu, kładłem kamień węgielny pod budowę Gdyni, która dziesięć lat później stała się pierwszym portem na Bałtyku. Ani wtedy, gdy, w 1924 r., jako minister spraw wojskowych, przeprowadzałem przez Sejm Polski ustawę o odbudowie naszej floty morskiej,



Gen. Wł. Sikorski przed frontem załogi „Sokoła”

„Sokół” odpowiedzią na paszkwil niemiecki o naszej flocie

Volksdeutsche i nawoźni Niemcy w Polsce potrzebują widocznie w dużym stopniu kropli walerianowych, skoro prasa i propaganda niemiecka dość często musi ich zapewniać, że „tamci już nie wrócą, że już wyginęli.” Tak np. po zatonięciu „Gromu” i „Orla” z sążnistym artykułem wystąpił niejaki p. Arthur Reiss. Tytuł artykułu brzmi: „Polens See-Traume ausgeht.” Zum Untergang der letzten polnischen Schiffe” („Polskie sny o morzu rozwiązały się. Z okazji zatonięcia ostatnich polskich okrętów”).

Pisać o panu Arturze „niejaki” jest może pewnym niedociąganiem kurtuazijnym. Pan Artur wcale nie jest „niejaki.” Acz z Gdańskiem nie był związany pochodzeniem, funkcjonował tam jako szpicel Gestapo, robiąc wypadki zawodowe do Polski. Polskę—trzeba przyznać—znał nieźle. Nienawidził ją zaś wprost chorobliwie. Oczywiście nie przeszkadzało to panu Arturowi w korzystaniu z różnych udogodnień natury, powiedzmy: „pośrednio finansowej.”

Folgując swej nienawiści, a jednocześnie na względzie mając koczowniczy umysł, pan Reiss w czerwcu ubiegłego roku skwapliwie ogłosił, że już koniec jest polskiej floty.

Coś trzeba na to odpowiedzieć. Dowiadujemy się z prasy, że dnia 19 Stycznia a br. gen. Sikorski w obecności szefa brytyjskich łodzi podwodnych Hortona dokonał

która posiadać miała m. in. okrętami dwanaście łodzi podwodnych. Obecnie dzielne i chłubne czyny Wasze, oraz ofiarne służba marynarki handlowej sprawiają, że świat zrozumie lepiej, aniżeli w r. 1919, prawo Polski do polskiego morza.

Opatrzność zrządziła, że jesteśmy w boju pospołu z W. Brytanią. Twarda to, lecz niezmiernie użyteczna dla Was szkoła. Uczcie się więc od Brytyjczyków. Naśladujcie ich wielkie cnoty, które rozstrzygnęły o potęgę i siłę Imperium Brytyjskiego. Dotychczas były nam one znane raczej z pięknych opisów Józefa Conrada Korzeniowskiego, Polaka, a zarazem marynarza brytyjskiego i epika brytyjskiej floty.

Teraz w ogniu walk wspólnych na morzu, lądzie i powietrzu krzepnie przyjaźń polsko-brytyjska. Poznajcie się bliżej nasze narody. Rodzi się na zaufaniu oparta bliska współpraca ludzi, twarzą broniących swojej wolności. Rostrzygnie to nie tylko o zwycięstwo i zakończeniu wojny, ale o sprawiedliwym pokoju, bardziej słusznym, niż pokój, zawarty dwadzieścia lat temu.

Bijąc się równie dzielnie jak na „Wilku”—i pod jego sławnym znakiem—będziecie pionierami wielkości Rzeczypospolitej na morzu, które nas złączy ściślej z Imperium Brytyjskim.

Dziękuję w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej Sir J. Cravenowi i jego dzielnej ekipie pracowników, których pracą powstał tak starannie i precyzyjnie wykonany ten okręt

podwodny. Chrztu jego dokona wkrótce lady Craven. Jestem pewien, że okręt ten, który jest dziełem rąk i serc robotników brytyjskich, wyróżni się wkrótce swoją działalnością bojową.

Marynarze! Wzywam Was, abyście wzniesli okrzyk na cześć potężnej i sławnej marynarki angielskiej, której panowanie na morzach będzie głównym czynnikiem—być może odległego—ale pewnego zwycięstwa.

Marynarka Jego Królewskiej Mości, Króla Jerzego VI, niech żyje!

Trzykrotny okrzyk „niech żyje” był odpowiedzią.

Po przemówieniu Naczelnego Wodza Lady Craven przecięła wstążkę i ochrzciła okręt mówiąc: „I name this ship „Sokół.” Butelka szampa ku zadowoleniu marynarzy, przysłał przepiślowo uderzając o burzę okrętu. Na kiosku odsłonił się przykryty przedtym barwami polskimi napis „Sokół.” Na rufie rozwinięto banderę—ową pamiątkową banderę z „Wilka.” Na dziobie powiewał proporzec marynarki wojennej Rzeczypospolitej, z szablą wzniesioną do cięcia. Żaden z marynarzy brytyjskich nie zapomniał się o to, kiedy ten znak powstał. Każdy z nich wie o wszystkich morskich sprawach świata. Od kilkuset lat znak ten jest znany Brytyjczykom.

Odśpiewano hymn W. Brytanii. Potem oglądano okręt.

Tymczasem Naczelną Wódz zwrócił się ponownie do otaczającej trybuny załogi „Sokoła.”

„Marynarze, powiedział—w tej uroczystej dla Was chwili, w której powiększa się umiłowana przez Was flota, pozostającą od dwudziestu lat pod sprawnym i wypróbowanym kierownictwem kontr-admirała Świrskiego—jako Wódz Naczelny połączonych sił zbrojnych Polski—oznajmiam Wam, że kontr-admirał Świrskiego mianuję wice-admirałem.

Bardzo charakterystyczne i mile dla nas przemówienie wygłosił później, na lampce wina w biurach stoczni, Admirał Sir Horton. Jest to jeden z najwybitniejszych marynarzy brytyjskich. Dokonał on niejednego wyczynu, a między innymi odznaczył się na okręcie podwodnym w sposób, żywo przypominający czyny „Wilka” i „Orla.” Mówił on zatem o sprawach, na których zna się znakomicie, i które są treścią jego istnienia i jego radością, jak się wyraził.

Sir Horton ocenił nowy okręt podwodny jako arcydzieło techniki, a polskich marynarzy jako najlepszych fachowców, którzy—czego dowiodły dzieje „Orla” i „Wilka”—są w stanie przewyższyć nawet niewiarygodne trudności.

—General Sikorski ma rację, gdy mówi, że powodzenia wojenne zależą od umiejętności i szczęścia —zakończył adm. Horton—Otóż marynarze polscy pierwszą z tych czynników posiadają w pełni, a szczęście niech im przyniosą nasze najserdeczniejsze życzenia i nasze gorące modlitwy.

W imieniu stoczni mówił gościnnie gospodarz Sir Ch. Craven. Dziękował on gen. Sikorskiemu za przybycie, a oficerom i marynarzom polskim za ceną i miłą współpracę przy wykonywaniu i próbach sprawności okrętu. Załoga polska pozostawiła bardzo wielu przyjaciół. Z przemówienia Sir Cravena wynika dalej, że obecny na uroczystości adm. Horton dowodził już niejedną łodzią podwodną.

Tak oto wyprawiliśmy do boju nowy okręt Rzeczypospolitej. Terytorium Polski powiększyło się o nowy wolny skrawek. Drobną to cząstka, ale groźna dla nieprzyjaciela. Groźna nie tylko świetną wartością techniczną, lecz przede wszystkim wspaniałym duchem bojowym załogi. Każdy z jej członków odnosi się do okrętu z miłością niemal fanatyczną. Honor pierwszej wachty przypadł najstarszym i najmłodszym marynarzom.

I jeszcze jedno podkreślam. Uderzająca jest pełna spokoju i jednolitość załogi. Ci ludzie rozumieją się od jednego słowa, bez słowa nawet. Są zgrani. Należy życzyć takiego zgrania każdemu naszemu oddziałowi.

Bo jest to właśnie sekret szczególnej wojennej.

Gdyniensis

Stanisław Strumph Wojtkiewicz

Wojna na morzu



Chwila uroczysta: podniesienie bandery ("Sokół")

Biorąc przykład ze swego "führera" wodzowie niemieccy zrobili się wymowni, a raczej gadatliwi. Armirał Raeder, szef marynarki III Rzeszy również nie zdrzyknął i wypowiedział mowę do przemysłowców i robotników stoczni niemieckich. Wszystko było w tej mowie, cały arsenał hitlerowski: groźby, przechwałki i nieprawdopodobne obietnice.

Ten "czyn" admirała Raedera daleko odbiegł od powściągliwości, umiaru i taktu którym tradycyjnie dotąd holdowali wszyscy marynarze świata z tej czy tamtej strony. Pułkownik Knox, amerykański Sekretarz stanu marynarki oświadczył w Senacie amerykańskim na posiedzeniu komisji "Pomocy Wielkiej Brytanii", że "jest bardzo mało prawdopodobieństwa w tym wszystkim, o czym mówił admirał Raeder, iż "Niemcy są światową potęgą morską" i po wojnie będą miały bazy zamorskie na całym świecie. Od wielu lat korzystaliśmy" — powiedział płk. Knox — "z dwóch flot oceanicznych, z których sami posiadamy jedną. Flota Brytyjska sprowadza do zera możliwość agresji na Atlantyku."

Jednakże żywe słowo w mowach, transmisjach radiowych i przemówieniach okolicznościowych, propaganda dziennikarska i propaganda "wojny plotek" jest przez Niemców używana nie tylko na lądzie ale i na morzu. Niestety skutecznie! Szkoda, że nie wszyscy po dziś dzień pojmują co to za broń "propaganda", jeśli jest robiona uporczywie, i z... talentem. Różne i przeróżne pogroźki puszczane są w świat czy to przez samego Hitlera, który groził w swej ostatniej mowie "rozpoczęciem na wiosnę wojny podwodnej," (że niby teraz to jest tylko przegrzywka!) czy też przez jego najbliższych współpracowników, czy przez prasę i radio niemieckie, czy wreszcie przez tajemniczą "piątą kolumnę" (w postaci

plotek), której pomagają usilnie ludzie poczciwi ale... niemądzy!

Niektóre pisma podały niedawno, aż nadto skwapliwie, wiadomość "niewiadomo z jakiego wyznania palca," że najnowszy i najpotężniejszy pancernik świata brytyjski "King George V" ma być "przez rząd Wielkiej Brytanii odstąpiony Stanom Zjednoczonym za... 20 destrojów" (według polskiego słownictwa morskowego: kontrtorpedowców). Plotkę tę opatrzone czym prędzej dziennikarskimi komentarzami, że Wielkiej Brytanii pancerniki są obecnie "niepotrzebne" (słuchajcie, słuchajcie! jak wołają posłowie w parlamencie angielskim), a łaknie ona jedynie "destrojów" i "innych mniejszych okrętów" do walki z "łodziemi" (w polskiej terminologii morskiej: okrętami podwodnymi, do której pancerniki się nie nadają).

Otóż i jeden i drugi typ okrętów jest potrzebny do określonych celów i używany jest z konieczności do zupełnie innych założeń taktycznych. A jaką formę przybierze walka na morzu dziś czy jutro — trudno na przód powiedzieć. Brak któregoś z typów w odpowiednim momencie może się srodze zemścić. Nie wydaje się więc potrzebne dobrowolnie uszczuplanie w czasie wojny jednego typu na rzecz drugiego. Zresztą zestawienie pancernika tej klasy co "George V" z kontrtorpedowcami jest zupełnie niewspółmierne. Jest to, mówiąc językiem lądowym, porównanie "erkaemu" na motocyklu z najcięższym tankiem uzbrojonym w działa i "cekaemy". Nikt nie zaprzeczy, że jedno i drugie jest konieczne ale... niewspółmierne i używane do innych celów.

Brytyjska ambasada w Waszyngtonie zaprzeczyła tej wiadomości, nazywając ją fantastyczną, a pułkownik Knox oświadczył w senacie, że "najbardziej

niespodzianą fantazją, jaką slyszalem kiedykolwiek, jest wiadomość, podana dzisiaj przez "Detroit Free Press," że Stany Zjednoczone zamierzają zamienić 20 kontrtorpedowców na pancernik "King George V." Nie ma w tym ani jednego słowa prawdy."

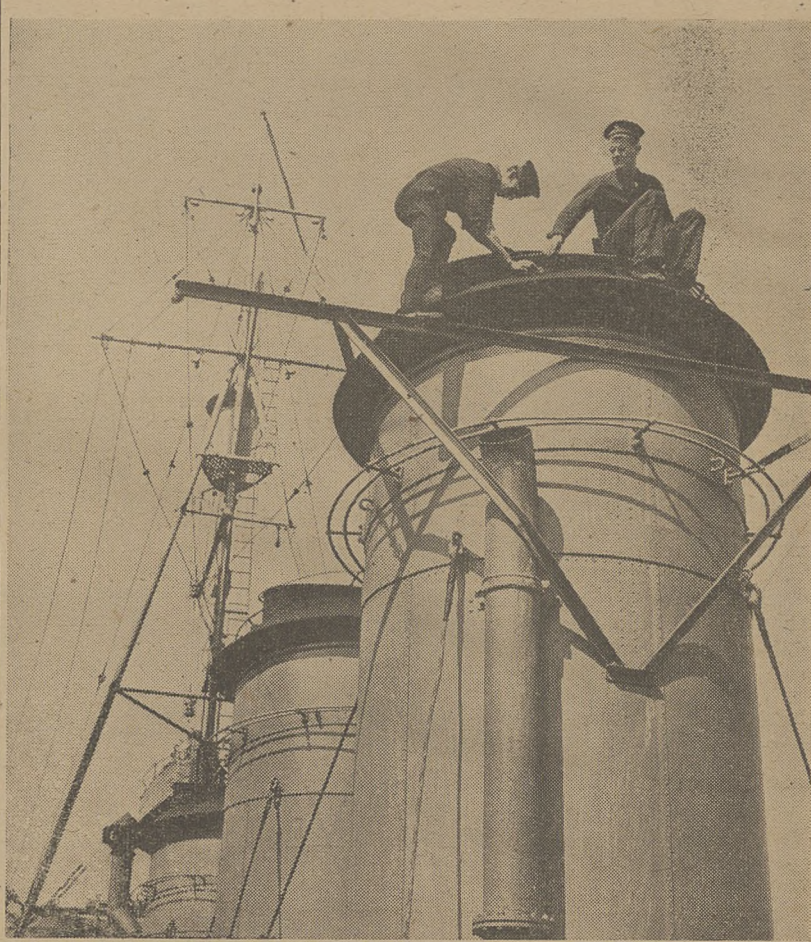
Oświadczenie podsekretarza stanu U.S.A. chyba wystarczy dla niedowiarków. Bo istotnie, co by to była za pomoc, gdyby jedną ręką wzmacniano, a drugą osłabiano? Była to jeszcze jedna wiadomość obliczona na sianie niepokoju, a w każdym razie zamętu w nieznośnej "wojnie nerwów." Nerwy zaś trzeba mieć w porządku i mocne jak postronki. Wielka Brytania oprócz bomb z powietrza bombardowana jest ogniem huraganowym wieści o zamierzonej inwazji oraz przeróżnymi, często ze sobą sprzecznymi wiadomościami z nieokupowanej Francji.

Jak zwykle prawda kryje się gdzieś pośrodku. Ciekawy jest natomiast "mocny" ton prasy włoskiej, domagającej się gwałtownie odebrania Francuzom Bizerty, bazy morskiej w Tunisie. Według tych wynurzeń Bizerta konieczna jest dla działań przeciw akcji angielskiej u brzegów Afryki Północnej. Istotnie, gdyby taka operacja Włochom się udała, gdyby Bizerta została im oddana, zdobycze Brytyjczyków w Libii straciłyby dużo ze swego znaczenia i władza na Morzu Śródziemnym stałaby się znowu rzeczą sporną, gdy obecnie jest to "bezsarna" własność Anglików. Ale na razie są to jedynie pobożne życzenia włosko-niemieckie. Nie wygląda zaś na to, aby generał Weygand tak łatwo oddał Bizertę ani też na to aby brytyjska flota Morza Śródziemnego zezwoliła na tę "transakcję."

Hitler mógł grozić okrętami podwodnymi nawet Amerykanom, lecz fakt jest faktem, że straty brytyjskie w tonnażu handlowym,

jak się zmniejszyły od nowego roku tak się trzymają na jednokowym poziomie. W trzecim tygodniu stycznia straty brytyjskie na morzu wyniosły 30.000 tonn (w czym należy liczyć również tonnaż holenderski, norweski i t.p. flot

byle tylko utrzymać opinię świata w przesvědzeniu, że "blokada trwa." Oto z "niewiadomych źródeł" piorunem rozeszła się wieść po świecie, że u wybrzeży Dakaru został storpedowany wielki, 24.000 tonnowy statek kanadyjski "Empress of Australia" i do tego z wojskiem na pokładzie. Niektóre pisma opisywały już nawet przebieg tego tragicznego momentu. Tymczasem okazało się,



Godziny żmudnej pospolitości: czyszczenie kominów ("Burza")

sprzymierzonych). Niemców to złości niewymownie, a że to jest złość bezsilna, więc i w tej dziedzinie puszczają się na "kawały"

ze "Empress of Australia" wcale nie była u wybrzeży Dakaru. Stała spokojnie w porcie. I ta więc wiadomość okazała się plotką.

Niestety zaś prawdą była wieść, że zginęły ostatnio dwa okręty podwodne sprzymierzonych. Admiralicja podała do wiadomości publicznej, że nie powróciły do swych baz jeden okręt podwodny holenderski i jeden brytyjski (H.M.S. "Triton," na powierzchni 1.095 tonn, pod wodą 1.579 tonn). Nie należy jednak zapominać, że Niemcy i Włosi każdego tygodnia tracą okręty podwodne, jednakże Admiralicja Brytyjska dla siebie wiadomych powodów nie ogłasza tych faktów.

Brytyjczycy są pod tym względem niezwykle sumienni i jeżeli czegoś nie są pewni na 100 procent to wolą przemilczeć. Ze to jest metoda słuszną potwierdza fakt z lotniskowcem "Ark Royal," którego Niemcy "zatopili" już sześć razy, a on nie tylko wciąż pływa, ale "kasa" dotkliwie, wypuszczając swoje "osy" raz po raz.

Niezwykle ciekawy raid urządzili koloniści z kolonii brytyjskiej Kenia. Mała flota jeszcze mniejszych kutrów, sloopów, łodzi motorowych i t.p., obsadzona przez ochotników "Royal Naval Volunteer Reserve" oraz niewielkiej ilości czarnych wojsk kolonialnych zabiła wypad morzem na graniczną wieś we włoskiej Somalii, obsadzona przez spory garnizon "Banda" (włoskich wojsk "tubylczych"). Raid się udał, a garnizon włoski wycofał się w popłochu. Po spaleniu budynków i zburzeniu umocnień raidowcy wrócili tą samą drogą, którą przybyli... morzem.

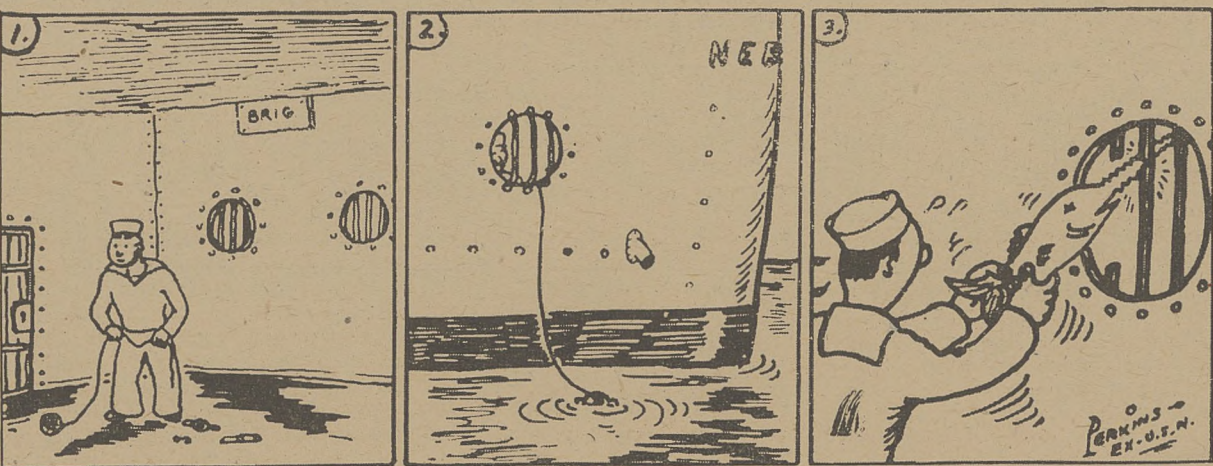
Mają "zacięcie" do morza nasi sprzymierzeńcy, jak dawni Polacy do kawalerii. Ale i my teraz na morzu nie jesteśmy ostatni pod tym względem i Polska Marynarka Wojenna pokazała nie raz i nie dwa, czym jest "polska fantazja na morzu." Historia walk w Norwegii w takie czyny naszych marynarzy obfituje szczególnie. Tymczasem w naszej literaturze o tym głucho i cicho, gdy o Podhalanach, pisze się (i słusznie!) bardzo dużo. Wiadomo, marynarze są ludźmi skromnymi i prawie wyłącznie specjalistami, fachowcami. A dobrze by było, gdyby czynny Marynarki nie ginęły w niepamięci.

Bohdan Pawłowicz

P.P. Ludwik Zasada, Władysław Krywda, Jakub Zygmunt Bujak — proszeni są o przesłanie adresów do "Polski Walczącej."



Porozumienie polsko-brytyjskie na lądzie
Zdjęcie z filmu: "Polacy w Anglii," przygotowywa go przez Min. Inf. i Dok.



Historia bez słów czyli przedsiębiorczość marynarska

(Z pisma marynarzy amerykańskich "Our Navy")

WYDAJE BIURO PROPAGANDY I OŚWIATY

Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. V-e piętro. Redaktor przyjmuje w soboty od godziny 11-iej-13-iej.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

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

Ceny ogłoszeń: Pierwsza strona—1 cal przez jeden łam—sh.13 4d. Pozostałe strony—1 cal przez jeden łam—sh. 6 4d. Drobne ogłoszenia—1 cal przez jeden łam—sh.5, pół cala przez 1 łam—sh.2 6d.

Adres Administracji (Business Offices): 5, Portugal Street, W.C.2. Tel., HOLborn 7600. I-e piętro. Adres Agenta dla ogłoszeń angielskich (Advertisement Offices) 415, Oxford Street, W.1. Tel., MAYfair 4973.

Printed for the "Polska Walcząca," by St. Clements Press (1940), Ltd., Portugal St., Strand, W.C.2.

SPIS RZECZY

Facsimile wice-admirała Świrskiego.—Kazimierz Mora: Nasz związek z morzem.—Edmund Oppman: Tradycja morską Rzeczypospolitej. —Wypis z Rozmowy kruszwickiej Jana Solikowskiego.—Franciszek Lenczowski: Nasze prawa do Gdańska.—Antoni Bogusławski: Polskie morze.—Stanisław Waligórski: Z kampanii wrześniowej: Obrona Gdyni i Oksywiu. —Stanisław Lasocki: Marynarka polska w Wielkiej Brytanii. Z "Wiatru od morza" Stefana Żeromskiego.—Tymon Terlecki: Droga przez morze.—Maria Kuncewiczowa: Edek.—Jerzy Szulak: Pierwszy patrol—pierwsze sukcesy (Z opowiadania bosmanm. ata A.S.).—Eugeniusz Węsielski: S'cigacze.—Witold Szuster: Nawet nie miałem kataru (Z ostatnich chwil "Gromu"). —Bohdan Pawłowicz: Jak ginął M/S. Pilsudski (Opowieść chłopca okrętowego). —Stanisław Strumph Wojtkiewicz: Wiatr od morza jest zdrowy.—Gdyniensis: "Sokół" odpowiedział na paszkwil niemiecki o naszej flocie. —Bohdan Pawłowicz: Wojna na morzu.—Ozdobniki Tadeusza Lipskiego.—Fotografie.