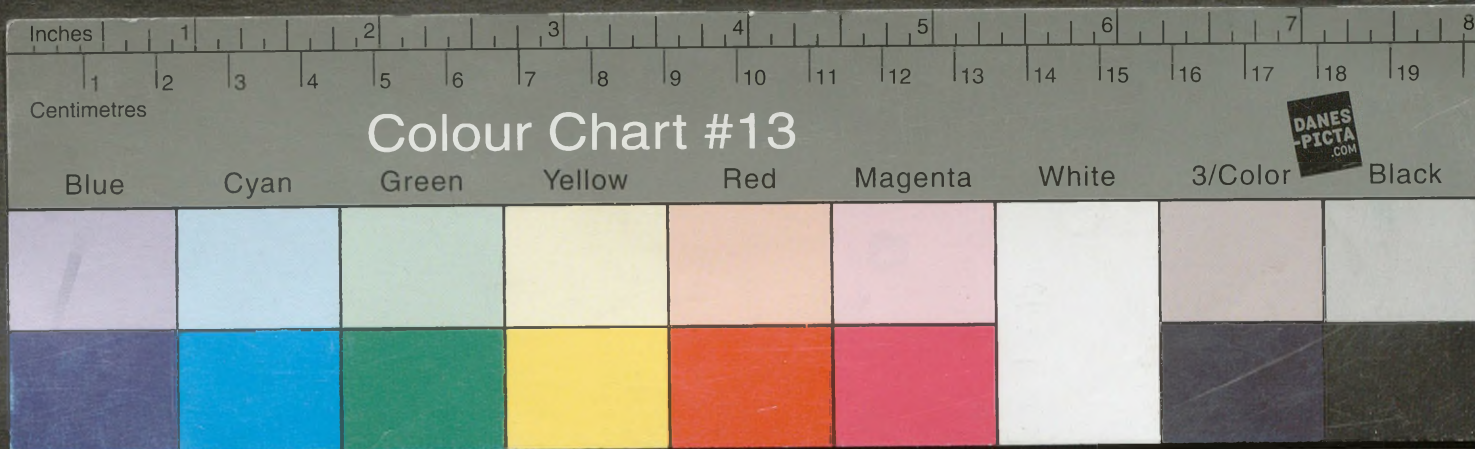
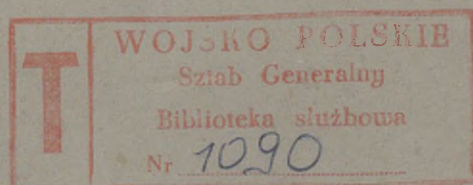




WYT

WYTKNIĘTY KURS



NAKŁADEM :
ZWIĄZKU KAPITAŃÓW, OFICERÓW POŁADÓWYCH,
MASZYNOWYCH I RADJOTELEGRAFISTÓW POLSKIEJ
MARYNARKI HANDLOWEJ.

78/79 LEADENHALL STREET, LONDON, E.C.3.

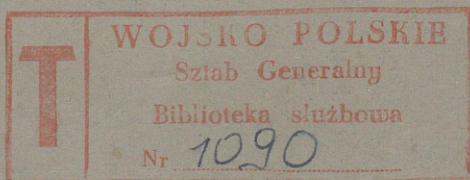


WYT

Biblioteka

Nr. _____

WYTKNIETY_c KURS



NAKŁADEM :

ZWIĄZKU KAPITANÓW, OFICERÓW POKŁADOWYCH,
MASZYNOWYCH I RADJOTELEGRAFISTÓW POLSKIEJ
MARYNARKI HANDLOWEJ.

78/79 LEADENHALL STREET, LONDON, E.C.3.

WYTKNIETY_c KURS

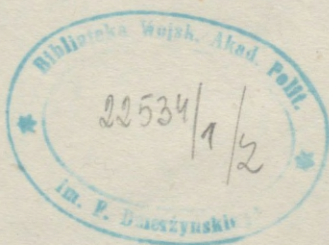
STANOWISKO
POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ
po dniu 5-go lipca 1945 r.



NAKŁADEM :
ZWIĄZKU KAPITANÓW, OFICERÓW POKŁADOWYCH,
MASZYNOWYCH I RADJOTELEGRAFISTÓW POLSKIEJ
MARYNARKI HANDLOWEJ.

78/79 LEADENHALL STREET, LONDON, E.C.3.

325:6566



Druk:

Polskie Zakłady Graficzne i Wydawnicze

MONTGOMERYSHIRE PRINTING & STATIONERY CO. LTD.,

Printers and Publishers, NEWTOWN, Mont., Mid-Wales.

— WSTĘP —

Po raz pierwszy w dziejach, Polska Marynarka Wojenna i Handlowa wzięły udział w tak olbrzymim wysiłku, jakim była walka Narodów Sprzymierzonych z państwami "osi". Po raz pierwszy w historii okręty i statki nasze, płynące pod biało-czerwoną banderą, poznały wszystkie wody świata.

W wojnie tej zdobyliśmy prawdziwe obywatelstwo morskie i staliśmy się narodem o aspiracjach morskich. Nic, żadne przyszłe wstrząsy, żadne zmiany polityczne, żadne traktaty pokojowe, nie przekreślą tej karty w dziejach Polskiej Marynarki.

Wielki pisarz i wielki człowiek, Stefan Żeromski, nie przewidział, że tak szybko, że w przeciągu niespełna ćwierć wieku, polska dusza "lądowa" da się przerobić na duszę "morską". Jakżeby radował się, widząc ten zdumiewająco szybki rozwój, jakby się cieszył, że spełniła się jego myśl! Oto wypracowaliśmy w sobie "duszę morską" i nikt nam tego nie odbierze.

Społeczeństwo nigdy już nie odwróci się od morza, przeciwnie, świadomość, że jako marynarze, dorównujemy innym, stanie się wspólna całemu narodowi.

Niechże jednak dni, już minione, nie zasłaniają nam teraźniejszości i przyszłości. W chwili obecnej Polska Marynarka Handlowa przeżywa okres szczególnie trudny i niebezpieczny, nie tylko dla niej samej ale i dla państwa naszego, ponieważ stoimy wobec możliwości rozproszenia się albo nawet utraty całego niemal personelu morskiego. Myśląc o tem, każdy z nas winien pamiętać, że jest i będzie Polakiem, tysiącletnia zaś historia nasza uczy, że Polska przetrwała

wiele niebezpieczeństw i nie uległa. Przetrwa zatem i dzisiejszą, straszliwą próbę i nie ulegnie. Tem większy obowiązek każdego z nas, by trwać i nie ulegać ani naciskowi ani zwątpieniu, tylko bowiem twarda postawa nasza pozwoli nam wrócić do Polski naprawdę niepodległej oraz dać młodszym pokoleniom całą naszą wiedzę, i uczyć je, jak ma korzystać z naszego doświadczenia.

Dzisiaj, druga wojna światowa uznana została za skończoną. Polska, która pierwsza przeciwstawiła się Hitlerowi, broniąc prawa przed przemocą, powinna znaleźć się w szeregu państw zwycięskich i razem z nimi zasiąść przy stole obrad konferencji pokojowej. Stało się inaczej. Znaleźliśmy się poza zespołem państw zwycięskich, które radzą o nas i o naszej doli, nie pytając nas o zdanie. Rzekomy koniec wojny nie przyniósł światu ani radości, ani ulgi, ani też nie wyzwolił go od uczucia lęku. Zwycięstwo, zamiast jeszcze silniej zbliżyć, rozdzieliło tych, którzy wspólnie ponosili trudy i narażali życie, walcząc o te same ideały. Wzrosła wzajemna nieufność sprzymierzonych, wystąpiło znużenie, wzmożła się obawa przed tem, co jutro przynieść może.

Trudno uwierzyć, aby to był naprawdę koniec wojny, przeżywamy bowiem okres, który ma wszystkie cechy czegoś przejściowego, jakiegoś prowizorium, nie będącego już wojną i nie będącego jeszcze pokojem. Jesteśmy marynarzami, i może dlatego właśnie mamy szeroko otwarte oczy a widok rozgrywek międzynarodowych czy partyjnych nie zasłania nam perspektywy. Chcemy patrzeć śmiało w przyszłość i zrobimy wszystko, co w naszej mocy, by nie dać się wciągnąć we wznowioną po zwycięstwie "wojnę nerwów".

Ten rodzaj wojny, był znany bardzo dobrze, na długo przed 1-ym września 1939 roku, rozwinął się wspaniale w ciągu wojny a teraz, po zwycięstwie nad "osią", znajduje coraz to szersze zastosowanie. Jeśli przetrwalimy pierwsze, dawne fazy i sposoby "wojny

nerwów", musimy przetrwać jej nową ofensywę. Zachowamy spokój, pamiętając że gdy "wojna nerwów" przekształciła się w wojnę prawdziwą, bez chwili wahania wzięliśmy w niej udział, na równi z innymi Marynarkami Handlowymi Narodów Sprzymierzonych. Pracowaliśmy i walczyli od pierwszego dnia bez najmniejszej przerwy.

Dopóki trwały działania zbrojne, widzieliśmy przed sobą jasno określony cel, wojna miała dla nas sens, była samoobroną i zarazem ofensywą przeciwko brutalnej przemocy hitleryzmu. Oczywiście, wojna ta była dla nas przede wszystkim wojną o wolność, całość i niepodległość Polski, wiedzieliśmy, że równocześnie walczyliśmy o prawo, o demokrację, o ideały ogólnoludzkie, cel jednakże główny stanowiła dla nas Polska i Jej przyszłość.

Minęło sześć lat wojny, sześć lat pracy, sześć lat nieustannego hazardu, które przetrwaliliśmy, wierząc niezachwianie w zwycięstwo naszej sprawy, zatem w zwycięstwo dobra nad złem. Kurs mieliśmy wytknięty i nie wolno nam było zboczyć.

Nagle, dnia 6-go lipca 1945 roku stanęliśmy wobec zmienionej i trudnej sytuacji. W związku z nią kapitanowie, oficerowie i załogi statków polskich, które nie brały bezpośredniego udziału w walce z Japonją, opuścili pokład. Lecz pośród statków polskich były także inne, zaangażowane w tej walce bezpośrednio i niezbędne dla jej kontynuacji. Kapitanowie, oficerowie i załogi tych statków postanowili do końca współpracować ze Sprzymierzonymi, aby doczekać się zwycięstwa na drugim, ostatnim już, froncie. Wobec zmian, jakie zaszły w położeniu politycznym i prawnym Polskiej Marynarki Handlowej, nie było innego sposobu jak tylko na zasadzie "Bare-Boat Charter" oddać do dyspozycji British Ministry of War Transport puste statki, podnieść na nich banderę brytyjską i ofiarować współpracę. W tej tragicznej chwili wydało się nam, że jest to naszym obowiązkiem.

Dzień 6-go lipca 1945 roku stanowi szczególnie ważną datę w dziejach Polskiej Marynarki Handlowej i wiąże się jak najściślej z faktem, że Wielka Brytania i Stany Zjednoczone przestały od dnia 5-go lipca uznawać legalny, konstytucyjny rząd Rzeczypospolitej Polskiej, nawiązując równocześnie dyplomatyczne stosunki z grupą agentów obcego mocarstwa, narzuconych Polsce przez Jej wschodniego sąsiada. Stało się to niemal bezpośrednio po klęsce Niemiec, do której nasza armja, nasze lotnictwo, nasza marynarka wojenna i handlowa przyczyniły się nie w miarę sił ale ponad siły.

Lecz według nas i dla nas wojna nie zakończyła się bynajmniej, uległa natomiast przeobrażeniu stając się wojną polityczną, prowadzoną o stawkę obrzymią. Nie ma nas w tej grze. Nie jesteśmy jej podmiotem, przeciwnie do roli przedmiotu zepchnięto nietylko zespół około tysiąca polskich marynarzy handlowej marynarki, ale także i trzydziestopięciomilionowy naród polski. Nas Polaków, którzy braliśmy udział w walce na wszystkich frontach, na ziemi i pod ziemią, w powietrzu i na morzu, nas właśnie sprzymierzeńcy i wrogowie usunęli poza margines, nie dając nam miejsca przy stole obrad, gdzie wojna, w formie konferencji międzynarodowych, trwa nadal, bezkrwawa napozór, ale okrutna, w swej straszliwej bezwzględności prześcigająca wojnę poprzednią, która zaczęła się dnia 1-go września 1939 r. i która rzekomo skończyć się miała z chwilą pokonania państw "osi".

Jakże dziwny, jak głęboko niemoralny kontrast: podczas działań wojennych pływaliśmy z wytrwałością, z uporem, z wiarą, by przyspieszyć godzinę zwycięstwa — gdy zaczęła się wojna polityczna przy zielonych stołach, nie pozostało nam nic innego, jak nasze statki opuścić, aby w ten sposób zamanifestować wobec świata, że nie o taki pokój walczyliśmy. Powołując się na zasady, głoszone przez przywódców demokracji zachodnich, protestujemy przeciwko nowej agresji,

przeciwko totalizmowi drugiemu, który rozrasta się, pokonawszy totalizm pierwszy. Domagamy się sprawiedliwości. Celem naszym, jak były, tak jest i będzie, prawdziwa wolność, niepodległość i całość Polski. Obowiązkiem naszym jako Polaków i jako marynarzy polskich, jest wołać tak głośno, by nasz głos dotarł do tych, którzy organizują przyszły pokój świata. Obowiązkiem naszym jest walczyć do ostatka przeciwko bezprawiu, przeciw krzywdzie, która ze wszystkich państw, objętych grozą tej wojny, dotknęła najbardziej Polskę.

Broszura niniejsza wzięła sobie za zadanie poinformować szerszy ogół społeczeństwa polskiego i anglo-saskiego o wstrząsach, które przeszła Polska Marynarka Handlowa, i o stanowisku, jakie zajęli kapitanowie, oficerowie i załogi polskich statków.

WYTKNIĘTY KURS

PRZED 6-ym LIPCA 1945 r.

Przewidując zmianę sytuacji politycznej, Walne Zebranie Kapitanów i Oficerów P.M.H. powzięło dnia 4-go lipca 1945 r. jednomyślną uchwałę, która wytycza stanowisko, jakie mają zająć kapitanowie i oficerowie w razie cofnięcia przez aliantów uznania Konstytucyjnemu rządowi R. P.: "Obowiązkiem wszystkich kapitanów i oficerów jest zdać statki pod opiekę British Ministry of War Transport lub przedstawicieli Sea Transport i w ciągu 24 -ech godzin zejść z pokładu."

Decyzję tę najlepiej zilustruje szkic rozwoju wypadków w ciągu poprzednich sześciu lat. Wszystkie statki P. M. H. przed 1-szym września 1939 celowo opuściły port ojczysty. Statki, które wojna zaskoczyła w Zatoce Botnickiej, zdołały przejść Bałtyk i cieśniny Sundu, i w listopadzie już zameldowały się do pracy wojennej u boku Wielkiej Brytanji. Wszyscy, bez wyjątku, postanowiliśmy, choć daleko od brzegów Polski, walczyć o Nią.

W Paryżu ukonstytuował się Rząd R.P. i został uznany przez wszystkie rządy sprzymierzone i neutralne. Polska Siła Zbrojna stanęła obok aliantów, na zasadzie "równy z równymi", by walczyć wspólnie o to samo, więc o wolność, o sprawiedliwość, o demokrację. Warunki pracy wojennej na morzu były dla nas nowe, ale szybko dostosowaliśmy się do nich, i już pierwsze poczynania zjednały nam najpierw sympatię, skolei szacunek i zaufanie Sprzymierzonych.

Gdy nastał czerwiec 1940 roku, a z nim katastrofa kontynentu wszystkie polskie statki, bezpośrednio po kapitulacji Francji, skierowały się na zachód, w stronę Anglii. Groźbą użycia naszych dział i karabinów maszynowych otworzyliśmy sobie drogę, płynąc naprzód, ostrzeliwani w pewnych punktach przez artylerię przybrzeżną.

Statki nasze skierowaliśmy do portów Imperjum Brytyjskiego, zawiadamiając telegraficznie Związek Kapitanów i Oficerów, że stoimy na stanowisku dalszej walki i że nie damy się uwieść rzekomo logicznemu rozumowaniu, według którego chwila obecna miałaby być już końcem wojny.

Związek nasz, dnia 18-go czerwca 1940 r. wystosował do Premiera Churchilla depeszę o treści następującej:

Kapitan W. H. Coombs.

Dyrektor Naczelny Związku Oficerów,
23, Leadenhall Street, E.C. 3.

"Mam zaszczyt prosić Pana Kapitana o natychmiastowe doręczenie Gabinetowi Wojennemu Wielkiej Brytanji, następującej wiadomości: Oficerowie Polskiej Marynarki Handlowej walczyć będą do śmierci o zwycięstwo wspólnej sprawy."

Związek Kapitanów, Oficerów Pokładowych,
Maszynowych i Radiotelegrafistów P.M.H.

Captain W. H. Coombs,

The General Manager,
The Officers (M.N.) Federation,
23, Leadenhall Street, E.C. 3.

"I have the honour to ask you to transfer immediately the following message to the War Cabinet of Great Britain: The Officers of the Polish Merchant Navy will fight to the death for victory of the common cause."

Polish Captains, Navigating, Engineer
and Radio Officers Association.

Dnia 25 czerwca otrzymaliśmy odpowiedź, której odpis przy niniejszym również podajemy:

10, Downing Street,
Whitehall,
25th June, 1940.

Captain W. H. Coombs.

"Dear Sir,

"Mr. Greenwood has sent on to me your message from the Officers of the Polish Merchant Navy, and from the Officers (Merchant Navy) Federation. Will you please convey to these Officers the pleasure with which I received your message, and spirited statement of their determination."

(Signed) WINSTON CHURCHILL.

Kapitan W. H. Coombs.

"Szanowny Panie,

"Pan Greenwood przesłał mi depeszę Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej i Związku Oficerów (M.H.).

"Zechce Pan zawiadomić Panów Oficerów o radości, z jaką przyjąłem telegram, świadczący tak mocno i ich zdecydowanym stanowisku,"

(Podpis) WINSTON CHURCHILL".

Siedzibą Prezydenta i Rządu Rzeczypospolitej stał się Londyn, nasza zaś sytuacja wyjaśniła się całkowicie. Występowaliśmy jako zwarta całość, jako sprzymierzeńcy Wielkiej Brytanji, N.B. niemal jedyni naówczas a najwierniejsi. Prasa brytyjska nie szczędziła słów uznania pod naszym adresem, z powodu, że udało się nam szczególnie wyprowadzić wszystkie statki polskie z portów francuskich, król zaś udekorował wielu oficerów P. M. H. wysokimi odznaczeniami.

W ciągu całej wojny, nie było wód, którychby nie przemierzyły nasze statki, nie było żadnego większego konwoju i żadnej operacji desantowo-inwazyjnej, gdzieby zabrakło biało-czerwonej bandery. Pracowaliśmy, walczyli i trwali, czasem w bardzo ciężkich warunkach. Sił dodawała nam świadomość, że jesteśmy pierwszym pokoleniem polskich marynarzy, że dane jest nam tworzyć tradycję morską i wzbogacać historię walk polskich o rozdział nowy i dotąd nieznan. W chwilach najcięższych, w ryzyku i hazardzie ustawicznym, krzepiła nas myśl, że jesteśmy, jak żołnierze, na froncie, w pieruszej jego linii, że służymy Polsce, która podjęła walkę z przemocą, walkę aż do końca, aż do zwycięstwa.

Dzisiaj Niemcy zostały pokonane, ale brutalna siła w dalszym ciągu panuje nad światem. Spotkał nas bolesny zawód. Przez tyle długich lat przyświecała nam nadzieja i wiara, że gdy się skończy rejs, zawiniemy do portu macierzystego, gdzie każdy z nas ujrzy swych najbliższych i usłyszy od nich słowa: "Wiemy, jak się sprawowaliście! Jesteśmy z was dumni!"

Ile to razy, na długich wachtach, na mostku, w maszynie czy radiostacji wyczerpani pracą nad siły, myśleliśmy tylko o powrocie wyobrażając sobie, że statki nasze choć stare już i zużyte, przecież w tej drodze powrotnej do Kraju pobiją wszelkie rekordy szybkości.

Stało się inaczej. Ale nie chcemy wierzyć, że wojna jest naprawdę skończona! Naprzekór temu, co w nas pragną mówić wrogowie czy sprzymierzeńcy, widzimy, że Kraj nasz nie jest wolny, że port macierzysty znajduje się pod obcą władzą. Nie pogodzimy się jednak z faktem, że wszystko, o co walczyliśmy przez lat sześć, ma być bezpowrotnie stracone.

Niemcy poniosły klęskę, ale Kraj nasz zamknięty jest jeszcze gęstszym kordonem, niż za czasów okupacji hitlerowskiej. Legalnemu, Konstytucyjnemu Rządowi cofnięto uznanie usiłując przekonać nas, że to, co jak Kompas wskazywało nam drogę w ciągu całej wojny, przestało istnieć. Walczyliśmy, nie tracąc nigdy z oczu widomego symbolu trwałości i ciągłości Polski, symbolem zaś tym były nasze prawowite władze, które dążyły konsekwentnie do odzyskania wolności i niepodległości w granicach przedwojennych z uwzględnieniem szerszego dostępu do morza. Dziś ten Rząd nie istnieje dla naszych sprzymierzeńców, istnieje przecież i trwa dla nas. Jest on jedynym legalnym, konstytucyjnym rządem R.P.

W ciągu tej długiej wojny, my, Kapitanowie i Oficerowie P.M.H. mieliśmy możność obserwować dokładnie i bacznie rozwój wypadków i nastrojów w wielu krajach, do których brzegu zawijały polskie statki. Trudno nam zapomnieć, że gdy w grudniu 1939 r. 1 Dywizja Kanadyjska opuszczała Halifax na pokładzie statków P.M.H., komunistyczna a podszywająca się pod miano polskiej, prasa w Ottawie nazwała nas, ni mniej ni więcej, tylko zdrajcami, a to z powodu, że wyszliśmy w morze pod dowództwem admiralicji brytyjskiej. Dzisiaj, naodwrot, ta sama prasa nazwie nas zdrajcami z tego powodu, że w obecnej, jakże trudnej sytuacji, umieliśmy podkreślić naszą niezależność i trwać przy niej konsekwentnie.

Jesteśmy marynarzami, szkołą naszą było morze. Ani maszyna, ani nawigacja nie pozwalają na popełnienie błędu. Błąd mści się. My jednak wiemy, że kurs, jaki obrało Walne Zebranie, wytknięty jest bez błędu.

Z chwilą, gdy Narody Sprzymierzone uznały administrację lubelską, później warszawską, za "rząd", P.M.H. znalazła się w szczególnie trudnem położeniu, które należy zanalizować według następujących sześciu punktów:

(1) Nie możemy zmienić stanu rzeczy, polegającego na tem, że nasi gospodarze cofnęli uznanie prawowitemu Rządowi R.P. i w narzuconej przemocą grupie agentów widzą przedstawicielstwo Narodu Polskiego. Nie jest również w naszej mocy bronić taboru pływającego. Tabor stanowi rzecz martwą, jego zaś wartość możnaby ocenić w przybliżeniu na dziesięć milionów funtów szterlingów. Suma wielka, ale dla nas najcenniejsza jest siła żywa, której musimy bronić. Ta siła żywa to personel okrętowy, szkolony z wielkim wysiłkiem w ciągu dwudziestu lat niepodległości. Ten personel, który zdał egzamin w czasie wojny, stanowi istotę Polskiej Marynarki Handlowej.

(2) W lecie 1945 r. część statków naszych brała udział w wojnie z Japonją, na wodach Pacyfiku. Równocześnie "rząd" lubelski nie wypowiedział wojny Japonji, ponieważ Rosja do ostatka niemal utrzymywała przyjazne stosunki z tym partnerem Hitlera. Samo wyłania się pytanie, w jakim charakterze występować mogła nasza bandera na Oceanie Spokojnym.?

(3) Statek handlowy, znajdując się w obcym porcie, nie jest co prawda eksterytorjalny, jednakże musi stać pod swoją państwową banderą, z czem łączy się sprawowanie sądownictwa na statku przez to państwo, którego banderę dany statek nosi. Rzecz prosta, dotyczy to tembardziej statków, będących na pełnym morzu, są one bowiem uważane za "terytorjum pływające," stanowiąc prawnie terytorjum państwa, którego banderę noszą. Sądownictwu temu podlega statek i cała załoga, równie jak w jego zakres wchodzi wszystkie zdarzenia, które mają miejsce na statku, czyli — innemi słowy — na statkach obowiązuje ustawodawstwo to samo, które obowiązuje w danem państwie.

W związku z powyższym stanęliśmy przed problemem, jakiego państwa sądownictwu mają się podporządkować nasze statki.

(4) Po przybyciu do portu obcego, kapitan statku jest obowiązany zgłosić w konsulacie przyjazd, określić rodzaj ładunku i przedstawić spis załogi. Konsulaty pełnią czynność Urzędu Morskiego, mając prawo wglądu w sprawy personalne przyczem kapitan jest obowiązany wykonywać wszystkie polecenia konsulatatu.

Wobec zmienionej sytuacji politycznej i wobec faktu przejęcia konsulatów przez "rząd" warszawski stało się rzeczą sporną, do jakich konsulatów zgłaszać się mają kapitanowie nasi i czyich winni słuchać zarządzeń.

(5) Jest faktem stwierdzonym, że już na kilka miesięcy przed lipcem 1945 r. agenci komitetu lubelskiego rozpoczęli na naszych statkach działalność propagandową, prowadzoną ściśle według rosyjskich wzorów. Coprawda, zakonspirowani "politruci" nie zdołali zdobyć zaufania pośród załóg, jednakże sytuacja ich wzmocniła się bezpośrednio po przeobrażeniu się komitetu w tymczasowy "rząd" warszawski, który został uznany przez naszych sprzymierzeńców. Normalna praca na statkach naszych, po lipcu 1945 r. natrafiła na trudności nie do przezwyciężenia.

(6) Po podpisaniu paktu w Jalcie przez państwa anglo-saskie, zarówno premier brytyjski, Churchill, jak Naczelný Wódz Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych, generał Eisenhower, oświadczyli solennie, że członkowie Polskich Sił Zbrojnych będą mieli swobodę wyboru, czyli że nikt nie będzie zmuszany wracać do Kraju, gdzie w dalszym ciągu, choć pod inną firmą, panują metody dyktatury totalnej, przeciwko której walczyliśmy przez sześć lat wojny.

Zapowiedź ta winna była obejmować także P.M.H., niejednokrotnie bowiem w czasie wojny, w okresie większego natężenia strat na morzu, głoszono, że jesteśmy żołnierzami w pierwszej linii frontu, co szczególnie podkreślił w jednym ze swych rozkazów Wódz Naczelny, generał Wł. Sikorski. W tym samym duchu wypowiedziała się konferencja poczdamska, która zdecydowała, że Polska Marynarka Handlowa będzie traktowana tak samo jak Polska Siła Zbrojna.

Jak dotychczas, z mniejszymi lub większymi odchyleniami, dotrzymano obietnicy w stosunku do wojska polskiego, żaden bowiem żołnierz, lotnik czy marynarz z Marynarki Wojennej nie musiał wbrew swej woli wracać do Kraju i podporządkować się władzy nowych okupantów, inaczej jednak przedstawia się sprawa nasza. Polską Marynarkę Handlową, wbrew poprzednim zapewnieniom, oddano jako całość pod zarząd agentów lubelskich. Akt ten objął nie tylko tabor pływający ale także i cały "żywy inwentarz", czyli—nas wszystkich bez wyjątku. O nasze zdanie, o naszą wolę nikt się nie zatroszczył.

Obowiązkiem naszym było powziąć decyzję i stwierdzić stanowczo, że nie pozwolimy, by o nas stanowiono bez nas. Mamy własną wolę, nie czujemy się skrepowani regulaminem czy przysięgą,

ponieważ Polska Marynarka Handlowa nie została zasadniczo zmobilizowana w czasie tej wojny. Trwaliśmy w pracy i w walce na morzu, narzuciwszy sobie sami "żelazną dyscyplinę", bo tego wymagała sprawa polska. Każdy marynarz mógł opuścić statek, mógł obrać sobie inny rodzaj pracy na lądzie albo wstąpić do wojska. Jeśli tego nie uczynił, kierowały nim względy wyższe, ideowe, wiara w zwycięstwo naszej sprawy i zrozumienie doniosłości zadania w którym każdy z nas był maleńkiem lecz świadomem kółeczkiem olbrzymiej, stopniowo rozkręcającej się, maszyny wojennej Narodów Sprzymierzonych.

Stopniowo, krok za krokiem, kruszyła ona totalizm Nr. 1. Będąc sami w akcji, śledziliśmy jej postępy z radością, nie po to jednak włożyliśmy tyle wysiłku, nie po to setki tysięcy młodych marynarzy Narodów Sprzymierzonych oddało życie, by zmieniła się tylko nazwa, tylko sztyld jednego totalizmu, i aby jego miejsce zajął drugi, jeszcze bardziej okrutny, bo ślepy, niszczący wszystko co po drodze, totalizm rosyjski.

Oddani, jako "żywy inwentarz" nowym okupantom Polski, zaprotestowaliśmy głośno i stanowczo, mówiąc "Nie!" Odpowiedź tę daliśmy w imię milionów Polaków, którzy polegli czy zostali storturowani w obozach niemieckich i rosyjskich, w imię Kolegów naszych, którzy znaleźli grób w bezkresie oceanów, w imię sześćcioletniego, wspólnego trudu. Ponadto, musieliśmy zaprotestować i powiedzieć "Nie!", by dotrzymać słowa tym kolegom naszym i przyjaciółom różnych narodowości, którzy, jak my, narażali swe życie w walce o demokrację, o wolność, o ideały ogólnoludzkie. Wspólny wysiłek zbliżył nas, przyjaźń zaś naszą i wzajemne zaufanie pogłębiły długie rozmowy i dyskusje, prowadzone w portach, na postojach w przeróżnych, najdalszych zakątkach świata. Mówiąc "Nie!", występowaliśmy także w imieniu owych przyjaciół i kolegów naszych.

Nie zgodzimy się z obecnym stanem rzeczy. Nasze "Nie!", powtórzone wielokrotnie, obiegnie wiele mórz i oceanów, będzie z nami zawsze tam, gdzie my będziemy, dla nas zaś, jako dla marynarzy, bezkresy wód nie posiadają granic.

Powzięliśmy decyzję i przy niej wytrwamy. Nasz port ojczysty jeszcze nie jest wolny. Panuje w nim przemoc. Jeszcze nie czas na pourót.

Nasz długi, wojenny rejs jeszcze trwa.

ROZWÓJ WYPADKÓW W P.M.H. PO DNIU 6-GO LIPCA 1945 r.

Stosownie do uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zebrania z dnia 4-go lipca 1945 r. i zgodnie z poprzednio nadsyłanymi deklaracjami członków, Zarząd Związku, rano dnia 6-go lipca, wysłał na wszystkie statki P.M.H. depeszę o treści następującej:

"Na skutek cofnięcia uznania przez Wielką Brytanię i Stany Zjednoczone konstytucyjnego Rządu Rzeczypospolitej Polskiej kapitanowie zdać statki do dyspozycji Ministry of War Transport lub S.T.O. i wszyscy oficerowie zejść ze statków w ciągu 24—ech godzin".

O treści depeszy powyższej zostali poinformowani:

1. Premier Rządu R.P., Tomasz Arciszewski
2. British Ministry of War Transport
3. Home Office.
4. Towarzystwa okrętowe.

Dnia 6—go lipca 1945 r. Zarząd Związku Kapitanów i Oficerów P.M.H., spotkał się na wspólnym posiedzeniu z Zarządem Związku Zawodowego Transportowców, Centralna Sekcja Morska i z prawdziwym zadowoleniem skonstatowaliśmy, że nie dzielą nas żadne różnice.

Stanowisko Załóg statków Polskiej Marynarki Handlowej było takie same jak Oficerów.

Dnia 7—go lipca otrzymaliśmy telegram od Premjera Rządu Polskiego, Tomasza Arciszewskiego, o treści następującej:

"Dziękuję Związkowi Kapitanów, Oficerów Pokładowych Maszynowych i Radiotelegrafistów P.M.H. za ich list, wyrażający zajęte przez nich stanowisko, godne Polskiej Marynarki Handlowej".

"Ze swej strony mogę zapewnić Panów, że obrona Polski do zapewnienia Jej prawdziwej wolności i bezpieczeństwa, zawsze pozostanie jedynym celem Rządu Rzeczypospolitej Polskiej".

"To jest nasz święty obowiązek, przypieczętowany waszą krwią w ciągu obecnej wojny".

(Podpis) TOMASZ ARCISZEWSKI.

Po wysłaniu depeszy z postanowieniem Walnego Zebrania, dnia 8—go lipca pierwsze cztery statki, stojące w portach U.K. zostały opuszczone przez Kapitanów, Oficerów i Załogi.

Kapitanowie wszystkich statków przynosili do Zarządu Związku po jednej banderze z prośbą o przekazanie ich Prezydentowi Rzeczypospolitej. Resztę bander rozebrali pomiędzy sobą oficerowie i członkowie załóg. Postanowili je przechowywać nie jako relikwie, nie jako pamiątki po czemś, co skończyło się na zawsze. Przeciwnie uważali i uważają te bandery za depozyt, wrócą one bowiem w swoim czasie na swoje miejsce i, nie tracimy ani na chwilę wлары, że rozwiną się, zabłyszczą białą i czerwoną barwą na gaflach, gdy znowu opiekę nad naszymi statkami przejmie właściwy gospodarz, więc Rząd Rzeczypospolitej, wyrażający wolę narodu polskiego, który ma za sobą dziesięć wieków pisanej historii.

Dnia 12-go lipca 1945 r. Zarząd Związku Kapitanów i Oficerów odbył dłuższą konferencję z przedstawicielami Ministry of War Transport i dyrektorem Gdynia Ameryka Linje Żeglugowe S.A., przyczem wypada zaznaczyć, że dyrektor ów jest Duńczykiem, nie Polakiem.

W ciągu obrad starano się znaleźć jakieś rozwiązanie problemu, który stanął przed P.M.H. Zarząd Związku Kapitanów i Oficerów, wychodząc z założenia, że Polską Marynarkę Handlową należy, dopóki się tylko da utrzymać jako nienaruszoną całość, wysunął trzy projekty, które mogły spełnić to zadanie:

(1) Kontrolę nad P.M.H. obejmie Interim Treasury Committee, poza granicami zaś Zjednoczonego Królestwa sprawować będą opiekę nad statkami konsulaty brytyjskie.

(2) W razie gdyby projekt pierwszy nie miał widoków realizacji Zarząd Związku zaproponował, by statki nasze zostały przejęte przez Polską Marynarkę Wojenną lub przez dowództwo Polskich Sił Zbrojnych, w charakterze transportowców, podobnie jak amerykański U.S.A.T. dzięki czemu praca mogłaby być kontynuowana i zabezpieczona przed wszelkimi wpływami komitetu lubelskiego. Nadto, Kapitanowie, Oficerowie i Załogi P.M.H., tak samo jak członkowie Polskich Sił Zbrojnych, korzystać będą z zupełnej swobody wyboru między powrotem do kraju a pozostaniem zagranicą aż do czasu uwolnienia Polski z pod okupacji sowieckiej.

(3) Na wypadek odrzucenia tej alternatywy Zarząd Związku wystąpił z wnioskiem, by British Ministry of War Transport formalnie wydzierżawiło puste statki P.M.H. na zasadzie "Bare-Boat Charter" i zatrudniło polski personel morski, który współpracować będzie w kontynuowaniu wysiłku zbrojnego przeciw Japonii oraz w transportach dla kontynentu europejskiego.

Dla wyjaśnienia trzeba dodać, że dotychczas wszystkie niemal statki polskie podczas wojny były co prawda wydierżawione przez British Ministry of War Transport, jednakże umowa obejmowała nie tylko statek lecz i kompletny personel okrętowy w stałej gotowości do podróży. Naodwrot, t. zw. "Bare-Boat Charter" oznacza, że statek został wydierżawiony pusty, bez załogi, w tym więc wypadku armator otrzymuje czynsz dzierżawny, nie troszcząc się o to czy statek stoi beczynnym w porcie, czy też pływa. Właściciel pozostaje ten sam i po upływie terminu dzierżawy odbiera statek, zmieniając rejestr, o ile statek był przerejestrowany oraz podnosi właściwą banderę.

Niestety, wszystkie trzy wyżej wymienione propozycje odrzucono, rzekomo bowiem mogłyby one wywołać międzynarodowe komplikacje natury politycznej. Współcześnie odbywająca się konferencja poczdamska wpłynęła niekorzystnie na losy propozycji Zarządu Związku. Jednakże upłynęły zaledwie dwa dni od wspólnej narady Zarządu Związku z przedstawicielami British Ministry of War Transport i dyrekcją Gdynia Ameryka, a przecież punkt trzeci naszych

propozycji okazał się możliwy do przyjęcia. Wystarczyło, by personel M-S. "Batory" zapowiedział opuszczenie pokładu i już strona druga okazała się skłonna do pertraktacji, w związku z czym statek został wydzierżawiony jako pusty, na zasadzie "Bare-Boat Charter", i oddany pod zarządek brytyjskiego towarzystwa okrętowego Lampport and Holt Line Ltd., które idąc po linii naszych poprzednio wysuniętych wniosków, zaangażowało cały polski personel.

Dla nas nie był to przecież problem jednego tylko statku, ale problem całej P.H.M. ten zaś konkretny wypadek uświadomił nam, o ile lepiej stałyby nasze akcje na rynku Wielkiej Brytanji, gdybyśmy, zamiast jednego M-S "Batory", posiadali takich kilkadziesiąt. Naprzecóć propozycji Lampport and Holt Line Ltd., kapitan, oficerowie i załoga M-S "Batory" oświadczyli, że zajmują stanowisko solidarne z resztą członków P.M.H., i zdecydowali się zejść z pokładu.



Fot. M. Kunc.

. . . po odprawieniu Mszy Św. odbyło się opuszczenie polskiej bandery . . .

Dnia 15-go lipca 1945 r., w południe, po odprawieniu Mszy Św., odbyło się opuszczenie polskiej bandery na M-S "Batory", przebieg zaś tej smutnej i bolesnej uroczystości, zapisany został w Dzienniku Okrętowym następująco: "Z powodu odebrania dla M-S "Batory" prawa uprawiania żeglugi pod banderą Niepodległej Rzeczypospolitej Polskiej, w dniu dzisiejszym, o godzinie 12.00, zostaje opuszczona na M-S "Batory" bandera polska i ustaje na statku wykonywanie władzy i obowiązków z tytułu Konstytucji i ustaw Niepodległej Rzeczypospolitej. Opuszczoną banderę, jako symbol, kapitan, oficerowie i załoga polska oddaje Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej,

Władysławowi Raczkiewiczowi, Najwyższemu Legalnemu Stróżowi Praw, Godności i Honoru Narodu Polskiego”.

Bandera polska została opuszczona na statku, który przez sześć lat walczył i pracował, by doczekać się tej nagrody, będącej doprawdy znakiem czasu dzisiejszego, gdy sprzymierzeni przystępują do budowy pokoju, który ma być oparty rzekomo na prawdzie i sprawiedliwości. Przeżyliśmy wojnę, przeżyjemy i to, nie ustępując ani na krok od naszej decyzji.

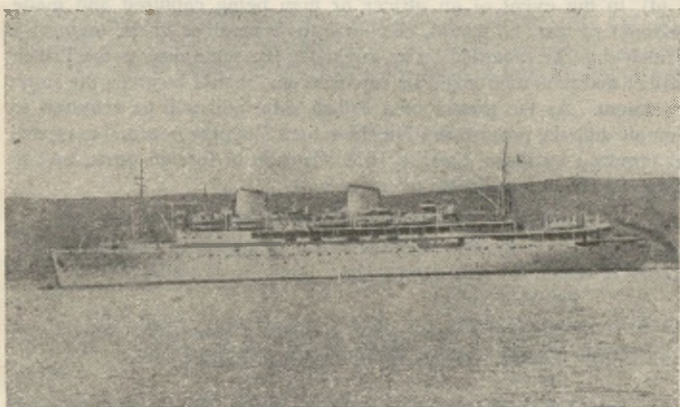
Dnia 16-go lipca podniesiono na M-S “Batory” banderę brytyjską, ale cały personel, jak wyżej wspomniano, przez solidarność z resztą członków P.M.H., postanowił opuścić statek. Ten krok okazał się skuteczny, ponieważ British Ministry of War Transport, zażądało ponownej konferencji z Zarządami Związków Oficerów oraz Marynarzy, zapewniając, że pójdzie nam na rękę pod warunkiem, aby M-S “Batory” został uruchomiony, ponieważ jest potrzebny dla transportów.

Żądaniu temu stało się zadość. Zarządy obu Związków wysłały swych delegatów do Glasgow, gdzie po wspólnym a urządzonym na lądzie zebraniu, uchwalono wyrazić uznanie załozce M-S “Batory”, prosząc ją równocześnie, by powróciła na statek i zaczęła pracę, zanim problem kolegów z innych statków zostanie rozwiązany. M-S “Batory” wyszedł w morze, z wyłącznie polskim personelem, ale pod banderą brytyjską, jako transportowiec wojenny.

Statki nasze w ciągu wojny zdobyły dobrą opinię i zjednały sobie tysiące przyjaciół. Była to propaganda w najlepszym tego słowa znaczeniu, jej zaś wagę oceniał doskonale cały personel okrętowy, poczawszy od kapitana a skończywszy na chłopcu kuchennym. Dawaliśmy z siebie wszystko, cośmy dać mogli. W najcięższych okresach więc np. w czerwcu 1940 r., po upadku Francji, w czasie ewakuacji tak wojska jak ludności cywilnej, najmniejsze nawet frachtowce nasze oddały wielkie usługi. Pasażerowie byli świadkami naszej ciężkiej, pełnej poświęcenia pracy, tembardziej zatem dzisiaj winniśmy ich informować o losie jaki spotkał Polską Marynarkę Handlową, której statki, zwłaszcza pasażerskie, mając styczność z wojskiem Narodów Sprzymierzonych, uzyskały ogromną popularność.

Wypada podkreślić, że np. M-S “Sobieski” był chyba jedynym statkiem w zespole marynarek handlowych państw sprzymierzonych, który brał udział w każdej niemal operacji desantowo-inwazyjnej, był bowiem pod Dakarem, Madagaskarem, u brzegów Afryki Północnej, pod Sycylią, pod Salerno, Anzio itd. Piękną karierę wojenną ma również M-S “Batory”, który jako większy, częściej był używany jako transportowiec, a jako statek desantowo-operacyjny występował w czasie inwazji Północnej Afryki i Sycylii. M-S “Batory” zaczął pracę dnia 19 kwietnia 1936 roku, jako wykwintny, piękny statek pasażerski, kursujący po wielu, wielu morzach. Zarówno jego przedwojenni, jak i późniejsi wojenni pasażerowie, wspominają go mile.

Był on prawdziwą "pływającą" propagandą, tembardziej więc dzisiaj, ten polski statek, z polskim kapitanem, polskimi oficerami i polską załogą płynący pod niepolską ale brytyjską banderą bezpośrednio po zwycięsko zakończonej wojnie, budzić musi wszędzie żywe zainteresowanie. Jest on widomym znakiem protestu przeciwko obecnemu stanowi rzeczy, przeciwko potwornej krzywdzie, jaka spotkała Polskę — pierwsze państwo, które stawiało krwawy opór inwazji niemieckiej. Obca bandera na polskim statku stanowi niepokojący dysonans, jest zgrzytem, pełnym gorzkiej ironji apelując samorzutnie do sumienia świata i naszych sprzymierzeńców. Lecz właśnie dlatego, że żądamy sprawiedliwości, postanowiliśmy, by "Batory" pełnił służbę nadal, w warunkach, które są zaprzeczeniem zasad wolności, demokracji i samostanowienia narodów.



Fot. M. Kunc.

. . . postanowiliśmy, by "BATORY" pełnił służbę nadal. . .

Lecz M-S "Batory", choć pod niepolską banderą, przecież zaszczytował sobie, że nie będzie pełnił służby, któraby była w niezgodzie z sumieniem i z honorem oficerów i załogi. Gwarancję niezależności od tzw. "władz" lubelskich zapewnia mu następujące pismo Ministry of War Transport:

"Following on our discussions in regard to the position of the crew of the M-S "Batory", I have to inform you as follows :

(a). While on charter to His Majesty's Government, the M-S "Batory" at present under the British flag, will continue on her service.

(b). If the M-S "Batory" is required to make a voyage on any other service to which you, officers and crew have good reason to object, or if the vessel is to be transferred from charter to H.M. Government,

or if the vessel is to be transferred from the British register to any other register, arrangements will be made for the vessel first to return to a port in the United Kingdom, and you, officers and crew will continue to serve in the ship and will be allowed to leave her to seek other seagoing employment.

(c). Those officers and men who accept employment in the M-S "Batory" will have the same rights, privileges and protection as British seamen particularly in regard to workmen's compensation and war pensions. They will also, as members of the crew of a British ship, be entitled to the same treatment as British seamen if left behind sick abroad, or discharged abroad for other reasons. If they should be in distress in an overseas port, they will be treated as Distressed British Seamen and would, ordinarily like British seamen, be repatriated to the United Kingdom.

(d). In the event of an officer or man being captured and made prisoner of war, he would, of course, as a member of the crew of a British ship, be regarded by us in exactly the same way as the British officer and man who might be captured, and would be given the same treatment. As the master of a British ship, you will be required to comply with the provisions of the Merchant Shipping Acts and to report, as required by those Acts, to H.M. Consuls in foreign ports, and to Shipping Masters in British overseas ports."

Yours faithfully,

Signed N. A. GUTTERY.

Przekład polski :

"Zgodnie z rozmowami o sytuacji personelu okrętowego M-S "Batory", pragnę poinformować Panów, że:

(a). Jako zakontraktowany przez Rząd J. Król. Mości, M-S "Batory" obecnie pod brytyjską banderą, będzie nadal pełnił swą służbę.

(b). Jeżeliby zaszła potrzeba użycia M-S "Batory" do podróży lub pełnienia służby, co do której oficerowie i załoga mieliby słuszne powody zaprotestować, albo jeżeliby statek ten zmienił swój status i zamiast pełnić służbę jako zakontraktowany, zostałby przekazany Rządowi J. Kr. Mości, względnie gdyby miał być przeniesiony z rejestru brytyjskiego do jakiegokolwiek innego rejestru, — wówczas Ministerstwo zarządzi, by statek najpierw powrócił do któregoś z portów Zjednoczonego Królestwa, oficerowie zaś i załoga, albo pełnić będą nadal swą służbę na statku, albo też będą mogli opuścić go, by poszukać dla siebie innej pracy na morzu.

(c). Oficerowie i członkowie załogi, którzy podejmą pracę na M-S "Batory", będą korzystać z tych samych praw, przywilejów i opieki, co marynarze brytyjscy, w szczególności jeśli idzie o odszkodowanie i emeryturę wojenną.

Ponadto, jako członkom załogi brytyjskiego statku, przysługiwać im będzie ta sama opieka, z jakiej korzystają marynarze brytyjscy w wypadku, gdy muszą przebywać zagranicą jako chorzy lub gdy zostaną zwolnieni zagranicą z innych przyczyn. O ileby, w jakimś porcie zagranicznym zagrażało im niebezpieczeństwo, będą mieli prawo do tej samej pomocy, jaką w podobnym wypadku otrzymują marynarze brytyjscy, oraz na tej samej zasadzie będą odesłani z powrotem do Zjednoczonego Królestwa.

(d). Jest rzeczą oczywistą, że w razie, gdy ktoś z oficerów lub załogi dostanie się do niewoli, jako członek załogi brytyjskiego statku, będzie on przedmiotem naszej troski w tym samym stopniu, co brytyjski oficer lub marynarz, który został wzięty przez nieprzyjaciela, oraz korzystać będzie z tej samej opieki.

Pan jako dowódca brytyjskiego statku, winien stosować się do kodeksu Merchant Shipping Acts, oraz meldować się, jak tego wymaga ów kodeks, w konsulatach J. Kr. Mości w obcych portach i u Inspektorów Załogowych w portach brytyjskich poza Zjednoczonym Królestwem."

Z poważaniem

Podpis N. A. GUTTERY.

Niniejsze pismo, po doręczeniu kapitanowi M-S "Batory", zostało sfotografowane, odbitkę zaś otrzymał każdy członek załogi, co mogło mu ułatwić orientację w razie, gdyby miał opuścić statek w obcym porcie.

Ze swej strony oficerowie i załoga M-S "Batory", przed pójściem na statek, wystosowali do Ministry of War Transport list następującej treści :

"The assembled Officers and Crew of M-S "Batory," who have been employed on this ship up to July 16th 1945, having been informed by representatives of both Associations of the prevailing situation and necessity for sailing M-S "Batory" have made the following decisions :

(1). To make the required voyage on M-S "Batory" under the British ensign for the purpose of assisting THE ALLIES IN ATTAINING VICTORY AND ENDING THE SECOND WORLD WAR.

(2). To be given letters of guarantee for the period of their stay on M-S "Batory", and also in the case of their having to land owing to illness or some other reasons, outside the ports of the U.K. The above letters to be addressed to the Captain of the ship and to both Associations.

(3). The letters of guarantee should be drafted according to the terms of the letters received from the Ministry of War Transport

dated 13th, 16th and 19th July, 1945, with the alterations made by the Captain and both Associations.

(4). It is understood by those assembled that Captain Deyczakowski will make the voyage together with them, and that he will state his complete satisfaction with the wording of the letters of guarantee from the M.O.W.T.

(5). Any further change of flag on M-S "Batory" can only take place in the ports of the United Kingdom.

(6). Both Associations should be informed one month previous to any change being made such as, for instance the finishing of the BARE-BOAT charter, or a change of flag, and the personnel of the ship one week previously, this information to be given in United Kingdom ports.

(7). The engagement of personnel on Polish ships in the ports of the United Kingdom should be carried out in agreement with the Associations, and abroad with the agreement of the Captain.

(8). A change of Captain can take place in agreement with the Association of Captain and Officers of the Polish Merchant Navy.

(9). It is also understood by those assembled that their colleagues who have left ships which have not, like M-S "Batory" passed under the British flag, will obtain help on the part of Gr. Britain, ensuring their safety and existence through :

(a). obtaining PERMIT TO LAND

(b). EMPLOYMENT

(c). assistance in obtaining from their former employers with due reference to the relative Committee (Treasury Committee) payment for any WAR LEAVE due to them, also for their three months notice of dismissal.

The above communication to be forwarded to both Associations for the purpose of further settlement."

Signed :—In the name of the Officers: In the name of the Crew:

Chief Officer.

Chief Engineer.

First Engineer.

Able Seaman.

Representative

of the Crew.

Glasgow, 23.7.45.

Przekład polski:

„Zebrani Oficerowie i Załoga M-S "Batory", zatrudnieni na tym statku do dnia 16.7. 1945, będąc poinformowani przez Przedstawicieli obydwóch Związków o konieczności uruchomienia M-S "Batory" postanowili co następuje:

(1) Odbuć żadaną podróż, czy też podróże na M-S "Batory" pod Bandera Brytyjską w celu dopomożenia Sprzymierzonym w osiągnięciu zwycięstwa i zakończenia 2-giej wojny światowej.

(2) List odnośnie gwarancji na okres pobytu na statku, lub też opuszczenia statku na skutek choroby, będzie doręczony zainteresowanym. Wyżej wspomniany list będzie adresowany do Kapitana statku i do obydwóch Organizacji.

(3) List gwarancyjny będzie sporządzony na podstawie listów otrzymanych od Ministry of War Transport z dnia 13.7., 16.7 i 19.7. 1945 roku z uwzględnieniem poprawek i uzupełnieniem poczynionych przez Kapitana i obydwu Związków.

(4) Zebrani rozumieją, że Kapitan Deyczakowski zrobi podróż lub podróże z nimi i wyrazi zupełną swą zgodę na redakcję "LISTU GWARANCYJNEGO", wydanego przez Brytyjskie Ministerstwo Transportu Wojennego.

(5) Każda inna zmiana bandery na M-S "Batory", może mieć miejsce tylko w Zjednoczonym Królestwie.

(6) O wszelkich ewentualnych zmianach obydwu Związków powinny być poinformowane na miesiąc przed tym, np.: zakończenie Bare Boat Charter lub zmiany bandery. Personel okrętowy powinien być poinformowany na tydzień przed tym, w porcie Zjednoczonego Królestwa.

(7) Angażowanie personelu okrętowego na polskie statki w portach Zjednoczonego Królestwa będzie się odbywało po porozumieniu ze Związkami, a zagranicą za zgodą Kapitana.

(8) Zmiana Kapitana może nastąpić po pierwotnym uzgodnieniu ze Związkiem Kapitanów i Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej.

(9) Zebrani rozumieją, że ich Koledzy, którzy opuścili swe statki, a które nie zostały przyjęte w Bare-Boat Charter pod brytyjską banderę jak M-S "Batory" otrzymają pomoc ze strony Władz Brytyjskich dla zapewnienia im bezpieczeństwa i egzystencji, przez:

(a) otrzymanie prawa lądowania

(b) otrzymanie prawa pracy

(c) otrzymanie pomocy ze strony Gospodarzy w uzyskaniu od poprzedniego pracodawcy odpraw 3-ch miesięcznych i od Treasury Committee urlopów wojennych.

Wyżej podane stanowisko zebranych jest przesłane do obydwóch Związków dla dalszego wykorzystania."

Podpisano :

W imieniu Oficerów:

Starszy Oficer.

Starszy Mechanik.

1-szy Mechanik.

W imieniu Załogi:

Starszy Marynarz,

Delegat Załogowy.



Dnia 19-go lipca 1945 r., odbyło się Dyskusyjne Zebranie Kapitanów i Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej, w związku z faktem, że od tego dnia już 16 statków zostało opuszczonych przez Kapitanów, Oficerów i Załogi.

Na zebraniu tym, przy 171 obecnych uchwalono trzy niżej załączone rezolucje :

(1) DO HOME OFFICE.

"Kapitanowie i Oficerowie Polskiej Marynarki Handlowej zebrani w dniu 19-go lipca 1945 r. w Londynie, w stolicy Narodu, który był twórcą Praw Człowieka i Obywatela i w kilkusetletniej swej tradycji wolnościowej okazywał szlachetne zrozumienie dla ludzi obcego pochodzenia, rzuconych losom wydarzeń dziejowych na gościnną ziemię Brytyjską, zwracają się do H.M. HOME OFFICE o zapewnienie im bezpieczeństwa i ułatwienia uzyskania zatrudnienia o co proszą w imię wspólnie z Narodem Brytyjskim prowadzonej sześćdziesięcioletniej walki o te same ideały WOLNOŚCI I SPRAWIEDLIWOŚCI."

(2). DO KAPITANÓW I OFICERÓW STATKÓW, KTÓRZY ZE WZGLĘDU NA CHARAKTER PODRÓŻY JESZCZE STATKÓW NIE OPUŚCILI.

"Kapitanowie i Oficerowie Polskiej Marynarki Handlowej na Zebraniu w dniu 19-go lipca 1945r. reprezentujący statki : BATORY, NARWIK, POZNAŃ, KATOWICE, KRAKÓW, LECH, ŚLĄSK, MORSKA WOLA, KMICIC, KORDECKI, KIELCE, KOLNO, KROSNO, KOWEL, HEL, w liczbie 171 osób wzywają Kapitanów i Oficerów pozostałych polskich statków do natychmiastowego wykonania Instrukcji Zebrania Kapitanów i Oficerów P.M.H. z dnia 4-go lipca 1945 r. dotyczących przekazania i opuszczenia statków, aby w ten sposób przyspieszyć i ułatwić załatwienie następujących problemów przyszłego życia :

1. Zapewnienie wszystkim pracownikom morza PRAWA AZYLU.
2. Uzyskanie odpowiedniego i bezpiecznego warsztatu PRACY.
3. Wzmocnienie solidarności NARODOWEJ, KOLEŻEŃSKIEJ i ZAWODOWEJ.

(3) REZOLUCJA OGÓLNA :

"KAPITANOWIE I OFICEROWIE POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ POSTANOWILI NA ZEBRANIU w dniu 19-go lipca 1945 r., ŻE NA STATKI POZOSTAJĄCE POD JURYSDYKCJĄ TAK ZWANEGO "RZĄDU ZJEDNOCZENIA NARODOWEGO" NIE POWRÓCĄ I BĘDĄ SZUKAĆ ZATRUDNIENIA W OBCYCH MARYNARKACH".

Niektóre statki nasze, ze względu na charakter swej pracy przez dłuższy okres czasu nie przychodziły wogóle do portów Zjednoczonego Królestwa, depesze zaś o stanowisku zajęтым przez P.M.H., i rezolucje WALNYCH ZEBRAŃ z różnych względów nie zawsze docierały do rąk adresatów.

Na statkach tych Kapitanowie, Oficerowie i Załogi całą akcję przeprowadzali samodzielnie.

Przy niniejszym podajemy treść telegramu S-S "KOŚCIUSZKO", otrzymanego z Południowej Afryki, z Cape Town dnia 24.7.1945 r.

"Nadzwyczajne Zebranie wszystkich oficerów S-S "KOŚCIUSZKO" odbyło się na statku dnia 19.7.1945 r. obecnych 26-ciu oficerów. Po długiej dyskusji i rozpatrzeniu wszystkich okoliczności następującą rezolucję jednomyślnie uzgodniono :

(1) Wyrażamy solidarność z akcją kapitanów, oficerów i załóg, którzy opuścili polskie statki w portach Zjednoczonego Królestwa, obecnie uważane za porty macierzyste i oświadczamy, że postąpilibyśmy podobnie gdyby ten statek był w porcie Zjednoczonego Królestwa.

(2) Mając na uwadze konieczność utrzymania tego statku w stanie efektywnego transportu ze względu na dalszą walkę o demokrację przeciw Japonii, której legalny rząd polski wypowiedział wojnę w grudniu 1941 i biorąc pod uwagę, że opuszczenie statku w obcym porcie i złamanie w ten sposób obowiązującej umowy jest przestępstwem przeciwko przepisom wojennym, postanawiamy pozostać czasowo na statku i dalej spełniać obowiązki.

(3) Zwracamy się do was z apelem o wszczęcie kroków celem spowodowania jak najszybszego powrotu tego statku do Zjednoczonego Królestwa lub legalnego rozwiązania charteru poza krajem i przysłania nam zastępców umożliwiając nam w ten sposób utrzymanie pełnej solidarności z naszymi kolegami w Zjednoczonym Królestwie.

(4) Nie zważając na następstwa odmawiamy służby na tym statku jeśli zostanie on skierowany na wody lub do portów które są albo mogą się znaleźć pod kontrolą lub w sferze wpływow rząd Z.S.S.R. lub pod kontrolą obecnego t.zw. "polskiego rządu jedności narodowej", gdyż ten ostatni rząd, naszym zdaniem nie zapewnia bezpieczeństwa i nie jest w stanie zapewnić zasadniczych praw przysługujących wolnemu człowiekowi i obywatelowi, za które to prawa walczyliśmy od chwili wybuchu wojny.

(5) Oświadczamy, że odmawiamy służby na tym statku jeśli przejdzie on pod kierownictwo albo kontrolę obecnego t. zw. polskiego rządu jedności narodowej.

(6) Domagamy się informacji od władz brytyjskich w tym porcie przed wyjazdem na morze w jaki sposób w obecnej sytuacji jesteście ubezpieczeni od wszelkich narażeń i w wypadku choroby, uszkodzenia lub inwalidztwa, spowodowanego przez naszą służbę na tym statku i jakie byłoby nasze położenie prawne w razie dostania się w ręce nieprzyjaciela.

(7) Oświadczamy, że w razie gdybyśmy musieli opuścić statek jesteście gotowi służyć na statkach handlowych państw demokratycznych biorących udział w wojnie przeciwko Japonii.

(8) Prosimy was o powiadomienie władz brytyjskich w Londynie o naszych postanowieniach."

Oficerowie S-S "KOŚCIUSZKO".



Fot. M. Kunc.

... i ustaje na statku wykonywanie władzy i obowiązków z tytułu Konstytucji i Ustaw Niepodległej Rzeczypospolitej.

W rezultacie, dnia 28-go lipca 1945 r., S-S "Kościszko", podobnie jak przedtem M-S "Batory", został wydierżawiony na zasadzie "Barc-Boat Charter" i podniesiono na nim banderę brytyjską. Widzimy w tem wyraz absurdałnej sytuacji, w jakiej znalazła się Polska Marynarka Handlowa, której bandera przestała być symbolem ochrony i opieki prawnej ze strony prawowitego Rządu R. P. Woleliśmy, choć z bólem serca, wyrzec się polskiej bandery, gdyż zachowanie jej mogłoby oznaczać, że podporządkowaliśmy się "rządowi", który został narzucony i który nigdy nie zdobędzie zaufania narodu polskiego.

Trzy statki nasze, mianowicie S-S "Tobruk", M-S "Lechistan" i S-S "Opole", zostały opuszczone przez oficerów i załogi po przybyciu do Stanów Zjednoczonych A.P. Pozostałe statki, będące na Pacyfiku, koło brzegów Afryki Południowej lub na stałej żegludze u wybrzeża Afryki Zachodniej, zażądały, by je skierowano do Zjednoczonego Królestwa, gdzie po przybyciu cały personel zszedł z pokładów.

Ostatnim w kolejności statkiem, który został opuszczony przez oficerów i załogę w Zjednoczonym Królestwie, był M-S "Sobieski". Opóźnienie to tłumaczy się szczególnym charakterem pracy tego statku i jego dłuższym pobytem na wodach Pacyfiku. Oficerowie i załoga M-S "Sobieski" nie mogli wyrazić swego stanowiska przed przybyciem do któregoś z portów na Wyspach Brytyjskich, wszystkie bowiem porty w Zjednoczonym Królestwie były pod względem prawnym portami ojczystymi naszej Marynarki Handlowej.

Postawę M-S "Sobieski" wobec sytuacji wyraża następująca rezolucja, uchwalona na zebraniu oficerów i załogi, w dniu 24 października 1945 r., w czasie postoju w Liverpool :

"Do Ministra Transportu Wojennego w Londynie.

Po otrzymaniu wiadomości, że Polskie Załogi w Zjednoczonym Królestwie postanowiły opuścić statki, nie mając zaufania do "Tymczasowego Rządu" w Polsce, Oficerowie i Załoga M-S "Sobieski" w czasie postoju statku w Suezie, z wojskiem Brytyjskim przeznaczonym do Indii, postanowili nie przerywać podróży.

Po zakończeniu podróży w Bombaju, postanowiono znowu, pozostać na statku do zakończenia wojny z Japonią.

Wobec zakończenia działań wojennych i powrotu statku do United Kingdom i po wykłętowaniu Brytyjskich jeńców wojennych przywiezionych z Singapoor-Malaya, oraz zatrzymaniu statku na dłuższy czas celem przeprowadzenia koniecznych reperacji, postanowiliśmy opuścić statek, na którym pełniliśmy służbę przez sześć lat wojny.

Uważamy, że jest niemożliwa dalsza służba na statku kontrolowanym przez "rząd" narzucony Polakom, do którego nie mamy zaufania i który nie zapewnia naszej swobody i wolności osobistej, w czym utwierdzają nas, ostatnio nadchodzące wiadomości z Polski.

Wobec powyższego, niniejszym zawiadamiamy, że w dniu 27-go października 1945 r. o godz. 12.00 w południe, opuszczamy M-S "Sobieski" i prosimy Rząd Jego Królewskiej Mości o opiekę i gościnę."

Za Oficerów M-S "Sobieski"
 (-) Starszy Oficer.

Za Załogę M-S "Sobieski"
 (-) Delegat Załogi."

Postawa Polskiej Marynarki Handlowej była jednolita, choć zdarzały się wyjątki, na szczęście, nieliczne. To pewna, że po dniu 5-ym lipca ani na jednym statku praca nie odbywała się normalnie. Gdziekolwiek kapitan, niektórzy oficerowie albo część załogi pozostawała, kierując się motywami indywidualnej natury. Np. kapitan pewien oświadczył, że skoro był na swym statku od początku wojny, nie chce go więc opuścić ani oddać władzom lubelskim. Inni, nie mając żadnych oszczędności, obawiali się pozostać na lądzie, znalazły się zaś wypadki, co prawda należące do rzadkości, w których perspektywa zawrotnych awansów przeważała na korzyść decyzji pozostania przy pracy bez względu na zmienione warunki polityczne i moralne.

Dodajmy, że opuszczaniu statków towarzyszyły rozmaite trudności techniczne albo też przeszkody, stawiane przez Immigration Office, najlepiej zaś sytuację naszą ilustruje fakt, że instancja tak decydująca, jak Home Office, po dłuższych pertraktacjach, nie odmówiła nam prawa opuszczenia statków, ale równocześnie nie dała prawa lądowania i pobytu w tym kraju, który zaopatrywaliśmy i któremu służyliśmy przez sześć lat wojny.

Dyrekcje polskich towarzystw okrętowych kierowały się tylko względami na własne interesy, pragnąc utrzymać intratne posady, dokąd się tylko da, a równocześnie paraliżując nasz ruch, celem zaskarżenia sobie wdzięczności u nowych rozkazodawców, t.j.u władz, narzuconych Polsce przez Sowiety. Niewątpliwie interwencja tych sybarytów sprawiła, że Brytyjskie Ministerstwo Transportu Wojennego zdecydowało się wystosować pismo, które stanowiąc pewnego rodzaju list żelazny, miało na celu nakłonić członków P.H.M. do zmiany stanowiska. Oto odpis :

COPY
Ref. F.S.R. 5003

MINISTRY OF WAR TRANSPORT,
Berkeley Square House,
London, W. 1.

20th August, 1945.

Dear Sir,

I understand that you wish to continue to serve on Polish vessels, and whilst serving you will be covered by the following :

(a). While on charter to H.M. Government all Polish ships and ships which were previously under the Polish flag but have been temporarily placed under another flag and contain a high proportion of Polish seamen will continue on their present services. If any such ship is required to make a voyage or any other service to which the Master, Officers or Seamen have good reason to object, and on redelivery of the vessel from charter to H.M. Government, the vessel will first return to a port in the United Kingdom and the Master, Officers and

Crew will not be required to continue to serve in the ship. Those who do not then wish to continue to serve in the ship will be allowed to leave that ship to seek other seagoing employment.

(b) By continuing to serve in their ships, Polish Masters, Officers and Seamen will in no way prejudice their present position as Polish Seamen.

(c) Should Polish Masters, Officers or Seamen be placed ashore sick or discharged abroad from Polish ships on charter or under the direction of the Minister of War Transport I confirm that they will be allowed to be repatriated by the owner or at their own expense to the United Kingdom and, on arrival, will be allowed ashore to seek further seagoing employment.

Yours faithfully,

(Signed) G. V. Hole

W przekładzie polskim pismo to brzmi, jak następuje :
Szanowny Panie,

Dowiedziałem się, że Pan pragnie w dalszym ciągu służyć na polskich statkach. Wobec tego w czasie służby korzystać Pan będzie z następujących gwarancyj :—

(a) Jako zakontraktowane przez Rząd J. Kr. Mości, wszystkie statki polskie oraz statki, które były poprzednio pod polską banderą, lecz czasowo zmieniły ją na inną, posiadają zaś wysoki odsetek polskich marynarzy, będą w dalszym ciągu pełniły swą obecną służbę. Jeżeliby zaszła potrzeba użycia któregoś z tych statków do podróży albo służby, co do której kapitan, oficerowie i załoga mieli słuszne powody zgłosić protest, oraz gdyby dany statek, miał pełnić służbę na zasadzie kontraktu miał być przejęty przez Rząd J. Kr. Mości, wówczas najpierw wróci on do któregoś z portów w Zjednoczonym Królestwie, kapitan zaś, oficerowie i załoga nie będą zmuszeni do pełnienia nadal służby na tym statku. Ci, którzy w danym wypadku nie chcieliby służyć na tym statku, będą mieli swobodę opuszczenia go i starania się o inną pracę na morzu.

(b). O ile polscy kapitanowie, oficerowie i marynarze będą w dalszym ciągu pełnili służbę na swych statkach, nie wpłynie to w niczem na zmianę ich obecnej sytuacji, jako marynarzy polskich.

(c) W razie gdyby ktoś z polskich kapitanów, oficerów lub marynarzy został wyokrętowany lub z powodu choroby zwolniony zagranicą z polskiego statku, czy to zakontraktowanego czy to podległego rozkazom Ministerstwa Transportu

Wojennego, będzie on miał prawo powrócić do Zjednoczonego Królestwa na koszt armatora lub na koszt własny oraz po przybyciu, będzie mógł wylądować celem poszukiwania zajęcia w swoim zawodzie.

Z poważaniem,

Podpis G. V. Hole.

Przynęta w postaci tego listu nie miała takiego wpływu na stanowisko P.M.H., jakiego spodziewała się strona przeciwna. Większość oficerów i załóg uznała za niemożliwy powrót na statki, pozostające pod jurysdykcją komitetu lubelskiego, który, choć narzucony, przecież był zwierzchnikiem naszych statków i w tym charakterze wydawał pewne zarządzenia (np. Zarządzenie o rezerwie P.M.H.) do jakich skwapliwie stosowały się dyrekcje Towarzystw Okrętowych, z Duńczykiem, dyrektorem G.A.L., na czele. Negatywne stanowisko, zajęte przez oficerów i załogi, było wyrazem woli utrzymania dawnego stanu prawnego bez poddawania się nowemu.

Niemniej pewni kapitanowie, oficerowie i członkowie załóg, znajdując się w trudnych warunkach materialnych, albo też zważeni perspektywą awansów, poszli z powrotem na statki, poprzednio otrzymawszy przytoczony "list gwarancyjny". Dnia 4 lipca 1945 r., z całego Związku Kapitanów i Oficerów P.M.H., który miał 450 członków, zaledwie 11, czyli 2 i pół %, wyraziło zdanie, że powinniśmy nawiązać kontakt z komitetem lubelskim lub conajmniej kontynuować pracę na statkach.

Dnia 10-go grudnia 1945 r. sytuacja przedstawia się tak, że około 8% personelu wyraziło chęć powrotu do Kraju, bez względu na to, że jest on okupowany przez Rosjan. Pozostałe 92% stoi na stanowisku przetrwania zagranicą aż do chwili, gdy kraj nasz odzyska naprawdę wolność. Jest to olbrzymia, przytłaczająca większość, w której jednak można przeprowadzić następujący podział:

(1) Około 15% personelu P.H.M., w związku z ciężką sytuacją materialną oraz pod namową dyrektorów lub urzędników Towarzystw okrętowych, ufając "listowi gwarancyjnemu", zaryzykowało pojsć na statki, podległe komitetowi lubelskiemu.

(2) 25% personelu znalazło pracę na M-S "Batory" i S-S "Kościeszko", które pływają pod banderą brytyjską, oraz na statkach amerykańskich.

(3) 40% personelu P.M.H., wyraziło stanowczą decyzję nie podporządkowania się w żadnej formie władzom lubelskim, które narzucił Polsce rząd sowiecki. Decyzja ta została powzięta naprzekór trudnym warunkom życia w Anglii, trwającym dla nas od dawna, bo od chwili opuszczenia statków.

(4) Wreszcie, około 12% to ludzie chorzy lub na urlopach, względnie i tacy, którzy wyczekują na zmianę sytuacji, by zająć stanowisko zależnie od konjunktury.

Stwierdzić wypada, że warunki materialne przedstawiały się i przedstawiają w dalszym ciągu bardzo niekorzystnie, ponieważ:

(a) Przez okres pięciu miesięcy (do dnia 3.XII. 1945 r.) nie otrzymaliśmy prawa lądowania, zatem i prawa pracy w tym kraju.

(b) Statki brytyjskie nie mogły nas przyjąć wobec wyraźnego zakazu.

(c) Nie pozwolono nam zaokrętować się na statki obce, nie brytyjskie.

(d) Dyrekcje Towarzystw Okrętowych nie wypełniły swych zobowiązań w stosunku do pracowników morza, odmawiając im wypłaty trzymiesięcznej odprawy, która została nam przyznana na podstawie zarządzenia Ministra Przemysłu, Handlu i Żeglugi. Wypłaciły one trzymiesięczne pobory tylko dyrektorom i urzędnikom, a mianowicie pobory brutto, bez żadnych potrąceń, które przy brytyjskich podatkach stanowią wielką różnicę.

Jest to wielka krzywda, zadana ludziom, którzy pływaniem i pracą na morzu, niekiedy bardzo długą, bo dwudziestoletnią, przyczynili się do rozwoju biur okrętowych i do ich zasobności.

Przykra ta sprawa ujrzy światło dnia w sądzie brytyjskim, nie możemy bowiem pozwolić na to, by wiernopoddanie wobec komitetu lubelskiego dyrekcje przekreślały decyzje Rządu R.P., wydane w czasie, gdy był on uznany przez aliantów. Obecnie, dyrektorzy lekceważą swe zobowiązania, korzystając z tego, że Rząd nie ma egzekutywy.

(e) Interim Treasury Committee odmówiło wypłaty t. zw. "urlopów powojennych" które zostały nam przyznane na podstawie Dekretu Prezydenta R.P., z czerwca 1945 r. Ponieważ na miesiąc zaokrętowania w czasie wojny przypaść winien jeden dzień urlopu, zatem ci, którzy pływali przez cały okres wojny, mieli prawo do około dwóch miesięcy.

Wszystkie, przytoczone wyżej fakty składają się na sytuację, w jakiej każdy członek Polskiej Marynarki Handlowej musiał zdobyć się na wielki wysilek woli, by utrzymać raz zajęte stanowisko i odrzucić ponętne propozycje, które nas kuszą.

Termin t. zw. "gwarancji" upływa z dniem ukończenia dzierżawy (charter) poszczególnych statków przez British Ministry of War Transport. Z chwilą tą, wobec rozwiązania t. zw. U.M.A. (United Maritime Authority) armatorzy będą mogli sami rozporządzać całym swym tonażem. W związku z tem, grono oficerów i załóg, przebywających na lądzie i pozbawionych pracy, wzrośnie w sposób poważny.

"Rząd" warszawski stosuje zupełną negację wobec wspomniane-go listu gwarancyjnego, choć jest mu wiadome, że poza czterema statkami które poszły do Gdyni: S-S "Kraków", S-S "Katowice", S-S "Śląsk" i M-S "Morska Wola", pozostałe pływają albo z personelem obcym (np. Duńczycy, Holendrzy, Anglicy), albo z polskim, lecz pracującym na podstawie brytyjskich "Listów gwarancyjnych." Jeśli idzie o cztery wspomniane statki, które poszły do Kraju, zostały one, z małemi wyjątkami, obsadzone przez personel sprowadzony

z Polski, więc przez kolegów naszych, którzy po przebyciu długiej niewoli w Niemczech znaleźli się pod okupacją sowiecką, albo też przez tych członków P.M.H., których pozyskano nadzieją daleko idących, nie stosowanych nigdy przedtem awansów.

Jesteśmy zdania, że szczerze chęci, zapał i solidna praca zasługują zawsze na poparcie, przykład zaś tej wojny mówi, że wielu margynarzy lub palaczy, po odpowiednim przygotowaniu się, pełniło z bardzo dobrym rezultatem funkcje młodszych oficerów w odpowiednich działach. To pewna jednak, że musi być zachowany jakiś umiar, takich zaś zawrotnych awansów, jakich jesteśmy świadkami dzisiaj, nie notowały jeszcze roczniki P.M.H. Awanse owe są nagrodą za wiernopoddane stanowisko wobec "rządu" warszawskiego.

Pragnąc przedstawić jak najbardziej dokładnie przebieg wypadków, nie możemy pominąć rozmów, jakie po przybyciu do Londynu przeprowadziły z nami oficjalne czynniki lubelskie. Propozycja wyszła od nich, przyczem zastrzeżliśmy z góry, że rozmowy odbędą się na płaszczyźnie "jak Polak z Polakiem". Sprawozdanie z owych konferencji (opublikowane w nr. 36-ym naszego "Okólnika") brzmi następująco :

"We wtorek, dnia 7-go sierpnia 1945 r. do Prezesa Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej p.J. Dąbkowskiego, zwrócił się telefonicznie p. Guzowski z propozycją odbycia rozmowy, dotyczącej zagadnienia Polskiej Marynarki Handlowej.

Prezes Dąbkowski propozycję przyjął, z tem zastrzeżeniem jednak że rozmowa ta odbędzie się na płaszczyźnie wymiany myśli POLAKÓW Z POLSKI Z POLAKAMI W WIELKIEJ BRYTANII.

Spotkanie nastąpiło w środę dnia 8-go sierpnia i w piątek dnia 10-go sierpnia w DZIALE INFORMACYJNYM ZWIĄZKU KAPITANÓW, OFICERÓW POKŁADOWYCH, MASZYNOWYCH I RADIOTELEGRAFISTÓW P.M.H. na 14, Sheffield Terrace, London, W. 8.

W spotkaniu brali udział :

1. Zarząd Związku K.O.P.M. i R. P.M.H.
2. Zarząd Związku Transportowców Centralna Sekcja Morska.
3. Dwunastu zaproszonych Członków Związku z jednej strony i p. WOJNAR i GUZOWSKI, którzy przybyli z Kraju, jako Członkowie Komisji Morskiej.

P. WOJNAR jest Dyrektorem, a p. GUZOWSKI jego 2-gim zastępcą w DEPARTAMENCIE MORSKIM przy MINISTERSTWIE ŻEGŁUGI I HANDLU ZAGRANICZNEGO "Tymczasowego Rządu Zjednoczenia Narodowego".

W czasie rozmów otrzymaliśmy następujące informacje :

1. WARUNKI PRACY :

Zasadniczo obowiązuje 8-mio godzinny dzień pracy, ale ponadto pracuje się ochotniczo dla Państwa. Ubezpieczenia socjalne w trakcie organizacji, stałej pomocy lekarskiej brak.

POLSKA MARYNARKA HANDLOWA JEST ZMOBILIZOWANA
Sprawy wyreklamowywania z wojska, są niezałatwione.

**NA CZELE MARYNARKI WOJENNEJ STOI VICE-ADMIRAŁ
ROSYJSKI.**

2. WARUNKI PŁACY :

Zgodnie z polityką "Tymczasowego Rządu" jest stosowana zasada niskich płac. Uposażenie, nawet na wyższych stanowiskach nie wystarcza na utrzymanie. Środkami, które mają pokryć niewystarczające pobory są :

(a) Kartki żywnościowe.

(b) Kartki odzieżowe.

(c) Handel na czarnym rynku, który jest ulegalizowany i jest wyrazem tzw. **Wolnego Handlu.**

W chwili obecnej obywatele są podzieleni na TRZY KATEGORIE. Różnica w zaopatrzeniu kartkowym, między obywatelami 1-szej i 3-ciej kategorii wynosi około 15%.

3. STAN PORTÓW (Gdynia, Gdańsk):

Stan portów jest bardzo zły. Miny w basenach wewnętrznych nie są jeszcze usunięte. Usuwanie trwa bardzo powoli z powodu braku środków technicznych. **PRACE TE WYKONUJE ROSYJSKA MARYNARKA WOJENNA.** Skorzystanie z pomocy Brytyjskiej jest niemożliwe, ponieważ naruszyłoby to "**Strefę Wpływów Rosyjskich**", jak nam oświadczone.

W Gdańsku i w Gdyni odbywa się szybkie demontowanie urządzeń portowych i stoczniowych i zabierają je Rosjanie jako "**Łup Wojenny**". Jako tłumaczenie podają Rosjanie, że Niemcy rozbudowali te porty w czasie wojny. Obydwa te porty nie mogą dać schronienia naszej flocie. Gdynia i Gdańsk, mogą przyjąć po dwa małe statki w ciągu tygodnia. Wejście główne do portu Gdynińskiego jest zablokowane przez zatopiony pancernik Gneisenau, usuwania którego jeszcze nie rozpoczęto.

Rosjanie wysadzili łamacz fal. Zrobili to nieudolnie i dlatego do portu może wejść statek o zagłębieniu maximum 7 metrów.

Z Elbląga Rosjanie już wywieźli wszystko i mają go teraz objąć Polacy, a ze Szczecina teraz wywożą i Polacy tam jeszcze nie mają wstępu.

4. TONAŻ POTRZEBNY POLSCE W CHWILI OBECNEJ :

Cztery statki małe (tzw. "Francuzy", kupione od Francji w roku 1926). Trzy potrzebne są na linię skandynawską i jeden na linię : Gdańsk, Gdynia — Wielka Brytania.

Pozostałe statki mają pływać w Charterze Ministry of War Transport.

5. DELEGACI DO KRAJU :

Przedstawiciele Związków wyrazili chęć wysłania do Kraju Delegacji, która po powrocie mogła wszystkich poinformować o wszystkim. Do Delegacji proponowano też Przedstawicieli Związków Angielskich.

6. UTRZYMANIE ZAŁÓG P.M.H. W CAŁOŚCI:

Żeby uniknąć rozproszenia się po całym świecie, jednego i tak bardzo dla Kraju ważnego Pokolenia Morskiego, Przedstawiciele Związków zaproponowali, żeby statki, które nie są narazie potrzebne w Kraju, zostały oddane w BARE-BOAT CHARTER, jak M-S "Batory" i S-S "Kościuszko". Miało to na celu :

(a) Zapewnienie bezpieczeństwa Załogom do czasu gdy sytuacja w Kraju zostanie całkowicie wyjaśniona.

(b) Zapewnienie należytej opieki i konserwacji polskich statków.

(c) Utrzymanie Załóg P.M.H. w całości.

Na propozycję Delegacji do Kraju, otrzymaliśmy odpowiedź, że: "Ojczyzna nie potrzebuje turgistów, ale ludzie którzy chcą tam pracować," a na drugą propozycję otrzymaliśmy odpowiedź, że :— "Państwo nie może pertraktować z obywatelami".

SYTUACJA W KRAJU :

(a) Rosyjska Policja Polityczna (N.K.W.D.) urzęduje. Siedziba główna mieści się w Warszawie, na wprost budynku Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego.

(b) Napady na celach rabunkowych dokonywane przez żołnierzy sowieckich trwają (polowania na zegarki).

(c) Młodzież i mężczyźni w sile wieku chronią się po lasach.

(d) Cenzura, pomimo ustawy znoszącej ją, dalej jest przeprowadzana, jako "cenzura wojskowa."

(e) W wojsku polskim stanowiska wyższych oficerów zajmują Rosjanie, oficerowie sowieccy.

(f) W wojsku istnieje tzw. "URZĄD WYCHOWANIA POLITYCZNEGO".

POLITYKA WZAJEMNYCH DARÓW:

Pomimo zajmowanych stanowisk, urzędników w Tymczasowym Rządzie i celu misji swej w Londynie, wyżej wspomniani panowie, na ten temat podali takie szczegóły:

(1) Prawdą jest, że radiostacja moskiewska podała kilkakrotnie wiadomość dla całego świata, że marszałek Stalin, rozumiejąc trudności zrujnowanej Warszawy, "ofiarował", temu bohaterskiemu miastu RADJOSTACJĘ NADAWCZĄ. Prezent przyszedł, ale okazało się, że pochodzi on ze ZGIERZA.

(2) Również prawdą jest, że na falach eteru radjostacji moskiewskiej ogłoszono kilkakrotnie, że marszałek Stalin jako prezent wygłodzonej Warszawie posyła pewną ilość cukru. Transport przyszedł, ale okazało się, że nie pochodzi on z bogatej siostrzanej Republiki Ukrainńskiej, ale z POLSKIEJ KRUSZWICY.



Fot. M Kunc.

Nie będą pełnili służby, któraby była w niezgodzie z sumieniem i honorem oficerów i załogi.

Z POLSKI NATOMIAST, jako "DARY", dla Związku Sowieckiego idą :

(1) APROWIZACJA DLA SOWIECKIEGO WOJSKA.

(2) WĘGIEL POLSKI DLA Z.S.S.R."

W chwili obecnej, gdy ukazuje się niniejsza broszura, informacje, przytoczone w sprawozdaniu z rozmów nie są już aktualne, z innych bowiem, późniejszych a dokładnych źródeł, znamy stan rzeczy w kraju, jednakże w sierpniu 1945 r. uznaliśmy za wskazane opublikować owe informacje, gdyż stanowiły one antidotum przeciwko nie przebiegającej w środkach propagandzie warszawskiej, która usiłowała

nakłonić do powrotu zwłaszcza ludzi niezorjentowanych. Tembardziej więc oba Związki (Oficerów i Marynarzy) uznały za wskazane zwołać dnia 19-go sierpnia 1945 r. wspólne zebranie informacyjne, na którym, przy obecności 298 członków, naoczny świadek, żołnierz nowozelandzki, p. R. R. Earle, przedstawił dokładny opis stosunków, jakie panują w Polsce pod okupacją rosyjską. Zebrani, wysłuchawszy referatu, przekonali się o słuszności stanowiska, które zajęła P.M.H.

Przedstawiciele "rządu" warszawskiego, przybywszy do Londynu, starali się opanować sytuację, jednakże użyli sposobów niewłaściwych i niezręcznych, które wywarły skutek przeciwny zamierzeniu. Dr. Stefan Jędrzychowski wydał mianowicie odezwę do kapitanów i oficerów P.M.H. i posłużył się jednym z naszych b. kolegów, który rozdawał ją podczas zebrania w dniu 28 sierpnia 1945 r., dołączając do niej własny list, motywujący konieczność zmiany Zarządu. Zebrani uznali ten sposób kolportażu za nieodpowiedni i poprosili przewodniczącego o głośne odczytanie odezwy i listu, aby uniknąć rozpraszania uwagi. Po odczytaniu obu tekstów uchwalono wniosek, aby odesłać je autorom. Tak się też i stało, przyczem listy własne zabrał osobiście p. kolporter, odezwę zaś Dra Jędrzychowskiego odesłano w komplecie pod adresem autora do tzw. "ambasady."

Tu nie od rzeczy będzie stwierdzić, że wymieniony "kolega" skończył wprawdzie polską Szkołę Morską i uzyskał dyplom kapitana Żeglugi Wielkiej, jednakże z rozmaitych powodów nie wiele czasu spędził na morzu, unikając go zwłaszcza w okresie tej wojny. Obecnie postanowił wypłynąć na szerokie wody... polityki. Nie sądzimy, aby udało mu się dobić do celu.

Dla zorjentowania czytelników w dotychczasowej działalności owego "kolegi" a jednego z twórców tzw. "Tymczasowego Komitetu Organizacyjnego Oficerów P.M.H.", przytaczamy wyjątek z "Komunikatu" (nr. 1), zwracając uwagę na to, że, jak wskazuje adres, komitet ów ma swą siedzibę nie gdzieindziej ale w biurze znanego ogółowi z "politycznej" działalności, niejakiego p. A. Kołodzieja. Komunikat ów ma nagłówek: "Tymczasowy Komitet Organizacyjny Związku Oficerów P.H.M., adres tymcz., 60, Eaton Place, London, S.W. 1. Tel. Sloane 8214, Ext. 6". Nr. 6 oznacza właśnie pokój, zamieszkiwany przez p. Kołodzieja.

W "Komunikacie" tym czytamy m. in. :

(1). "KOMITET ORGANIZACYJNY WYRAŻA PEŁNĄ LOJALNOŚĆ I GOTOWOŚĆ WSPÓŁPRACY Z LEGALNYM Rządem Jedności Narodowej w Polsce."

(2) Uzgodniono, że wszystkie sprawy Oficerów będą załatwiane przez Departament Morski nie indywidualnie, lecz za pośrednictwem KOMITETU ORGANIZACYJNEGO OFICERÓW. Dlatego też, prosimy o skierowywanie wszystkich spraw indywidualnych jak np. poszuki-

wania rodzin, przesyłanie pomocy rodzinom, zażaleń przeciw niesłuszności zajmowania stanowisk przez cudzoziemców na polskich statkach lub OFICERÓW NIELOJALNIE LUB WROGO NASTAWIONYCH DO RZĄDU, oraz tym podobnych spraw, do Komitetu."

Jak widać, twórca "Komitetu Organizacyjnego" ostro się bierze do ataku, przybierając ton dyktatorski, który występuje także w odezwie Dra Stefana Jędrzychowskiego. Przytaczamy ją w całości, aby czytelnik mógł zorientować się w rozwoju wypadków :

DO KAPITANÓW, OFICERÓW I MARYNARZY POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ w WIELKIEJ BRYTANII.

"Rząd Jedności Narodowej wezwaniem z dnia 1-go sierpnia 1945 r. skierowanym do wszystkich Oficerów i Żołnierzy, do Marynarzy i Lotników polskich, przebywających na obczyźnie, przypomniał o obowiązku i służbie każdego Polaka dla NARODU i PANSTWA.

Rząd Wolnej Niepodległej i Demokratycznej Polski, stwierdza w tym wezwaniu, że opadły przeszkody, które poprzednio wbrew stanowisku demokratycznych władz R.P. utrudniały Wam powrót do Kraju.

Wszyscy Polscy obywatele, gdziekolwiek by się znajdowali winni podporządkować się jedynej, przez wszystkie sprzymierzone państwa uznanej władzy wykonawczej Narodu Polskiego, jaką jest Rząd Jedności Narodowej.

Rząd ostrzega, że ci, którzy usiłują przeszkadzać rodakom w ich powrocie do Kraju, którzy rozsiewają kłamliwe wiadomości o Polsce i tym sposobem wprowadzają zamęt i dezorientację, będą uważani za szkodników sprawy narodowej.

Jako Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego, wzywam Was Kapitanowie, Oficerowie i Marynarze P.M.H. do powrotu do Kraju.

Nie ma żadnych podstaw, któreby usprawiedliwiały dalsze pozostawanie polskich obywateli na obcej ziemi. Czekają na Was Kraj, do powrotu wzywa Naród, czekają na Was Rodziny i praca dla odbudowy Kraju.

KAPITANÓW, OFICERÓW I MARYNARZY, KTÓRZY OPUŚCILI STATKI WYVAM DO ZAREJESTROWANIA SIĘ W BIURZE REZERWY I PODJĘCIA PRACY W TERMINIE DO DNIA 10 września 1945 r.

KAPITANOWIE, OFICEROWIE I MARYNARZE P.M.H. KTÓRZY W WYZNACZONYM TERMINIE NIE PODEJMĄ PRACY, BĘDĄ UWAŻANI ZA OSOBY KTÓRE OPUŚCIŁY SŁUŻBĘ W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Jako Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego w imieniu własnym i Rządu, tym którzy wrócą do pracy obiecuję jak najdalej idącą pomoc i poparcie.

Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego przedsięwzięło kroki, aby każdy **Kapitan, Oficer i Marynarz dostał mieszkanie na wybrzeżu**. Znajduje się w opracowaniu projekt przydzielenia Kapitanom, Oficerom i Marynarzom, mającym wyслугę lat, domów opuszczonych przez Niemców, w Gdańsku, Sopotach, Gdyni, Kołobrzegu i Szczecinie.

Dla zajęcia się tymi sprawami, z ramięnia samych zainteresowanych jak również dla roztoczenia opieki nad pozostałymi w Kraju Rodzinami, najbliższym statkiem uda się do Polski Delegacja złożona z przedstawicieli Oficerów i Związku Marynarzy.

Pracującym, Ministerstwo zapewni zadawalające wynagrodzenie i zabezpieczenie ich oszczędności.

Wymiana waluty obcej na złote, zostanie dokonana z uwzględnieniem realnej wartości nabywczej pieniądza w Kraju.

Należne urlopy, Kapitanowie, Oficerowie i Marynarze będą mogli spędzić zgodnie z własnym wyborem w Kraju lub zagranicą.

Zaslugi, jakie Polska Marynarka Handlowa położyła w walce o Niepodległość, zostały ocenione przez cały Naród. Chcę, oddać w tym miejscu hołd poległym Kapitanom, Oficerom i Marynarzom bohaterom tych walk i podkreślić zasługi tych, którzy ocalili i którzy usławili imię Narodu Polskiego na wodach wszystkich mórz i oceanów.

Praca jaką podejmujecie, a dzięki której przyspieszymy odbudowę Kraju i usprawnimy przywóz ofiarowanych nam przez U.N.R.R.A. towarów i artykułów żywnościowych, dzięki której pomożemy do repatriacji naszych rodaków cywilnych i wojska oraz rozpoczniemy regularną wymianę towarową z krajami, które zawarły z R.P. umowy handlowe, wysuwa Was Kapitanowie, Oficerowie i Marynarze — na zaszczytne miejsce w demokratycznej Polsce.

Naród i Państwo nie zapomną Wam tego nigdy."

MINISTER ŻEGLUGI I HANDLU ZAGRANICZNEGO

Dr. Stefan Jędrzychowski.

Wydane przez Ministerstwo

Żeglugi i Handlu Zagranicznego, W-wa.

Londyn, dnia 23.8.1945.

Jak wyżej była mowa, odezwe tę, kolportowaną podczas zebrania odesłano autorowi we wszystkich egzemplarzach z wyjątkiem jednego, który przetłumaczono na język angielski i skierowano wraz z oryginałem do Home Office (Ministerstwo Spraw Wewnętrznych), jako załącznik do prośby o możliwość lądowania w tym kraju, o które musieliśmy się starać tembardziej, że zarządzenie warszawskiego a uznawanego przez władze brytyjskie ministra Żeglugi i Handlu odebrało nam prawo nawet do nazwy marynarzy polskich.

W tym samym czasie Zarząd Związku zwrócił się do British Ministry of War Transport, jako do władzy zwierzchniej M.H., z prośbą, by wśród nas, podobnie jak w wojsku, przeprowadzono

rodzaj plebiscytu, któryby zmusił do jawnego zdeklarowania się amatorów do powrotu w obecnych warunkach.

Jeśli idzie o odezwę i o zawarte w niej obietnice, wstrzymujemy się od komentarzy, zostawiając ocenę czytelnikowi, musimy jednak zaznaczyć, że p. Jedrychowski, mówiąc o "Delegacji z ramienia Związków Oficerów i Marynarzy", ma na myśli poprostu. . . . p. Kołodzieja, który po powrocie z Moskwy oddał się całą duszą sprawie rozbijania P.M.H. Osoba tego działacza nigdy jeszcze nie była tak bardzo niepopularna wśród marynarzy, jak w chwili obecnej, czego dowodem jest fakt, że gdy dnia 28-go października 1945 r., już w charakterze "inspektora załogowego" przybył na M-S "Sobieski" i próbował namawiać załogę do kontynuowania pracy, usłyszał tylko jednogłośny krzyk "Zdrajca!" i został wyniesiony z pokładu.

Warto przypomnieć, że gdy wielu z ministrów tzw. Polskiego Rządu Tymczasowego przechodziło specjalne przeszkolenie ideologiczne w Rosji, my, polscy marynarze, braliśmy czynny udział w walce na morzu, oraz że wtedy właśnie ich nauczyciele nawoływali nas, lecz nie do pracy, tylko do. . . . opuszczenia statków. Było to mianowicie w 1939 i 1940 roku. Skoro wtedy, na wezwanie mistrzów pozostaliśmy głusi, dlaczego dzisiaj uczniowie mieliby odnieść większy sukces?

Nie reagując na te zdradzieckie apele, wyteżyliśmy wszystkie nasze siły, by doczekać się chwili, gdy narodowo-socjalistyczne Niemcy rozpadły się w gruzy. Lecz jeśli totalizm niemiecki zniknął z powierzchni ziemi, jego wschodnie, rosyjskie wydanie w dalszym ciągu zagraża sprawiedliwości i demokracji, tembardziej więc musimy być ostrożni, cierpliwi i głusi na wszelkie obietnice czy apele. Gdy z kolei runie i ten drugi totalizm, wrócimy sami, z własnej woli. Obejdzie się bez zachęty i bez obietnicy budowania dla nas domów. Zaczniemy stawiać nowe domy na ruinach dawnych, ale pod warunkiem, że tylko Polak będzie gospodarzem w Polsce.

Zgodnie z wolą kapitanów, oficerów i załóg P.M.H., aby w chwili ciężkiej próby, na jaką wystawiona jest przyszłość Polski, złożyć Godło Pływającej Rzeczypospolitej w jedyne ręce powołane, dnia 19-go września 1945 r. przedstawiciele P.M.H., przekazali Panu Prezydentowi R.P. banderę polską zdjętą z jednego z naszych statków. Jednocześnie wręczono Panu Prezydentowi album, przedstawiający w obrazach wysiłek nasz podczas wojny. Podczas uroczystości wręczania bandery, reprezentant P.M.H. zwrócił się do Pana Prezydenta z następującymi słowy:

"Ten akt nie jest jedynie sentymentalnym symbolizmem. Jest to podkreślenie stanowiska tej nielicznej procentowo, ale wielkiej udziałem w walce o wolność, części polskiego społeczeństwa, która w fizycznej walce ze ZŁEM znalazła hart do przeciwstawienia się MORALNEJ NIESPRAWIEDLIWOŚCI.

Ten okres walki, jest dla nas Polaków o wiele cięższy od tego spędzonego wśród mórz, oceanów i na polach bitew, bo wtedy walczyliśmy w zespole wielu Narodów, w imię wspólnych ogólnoludzkich haseł, a obecnie zostaliśmy sami i sami staramy się POPULARNOŚĆ TYCH HASEŁ UTRZYMAĆ.

MY STOIMY PO STRONIE SŁUSZNOŚCI. Pragniemy, aby ta słuszość została zrealizowana w postaci POLSKI WOLNEJ, NIE-PODLEGŁEJ i NIEUMNIEJSZONEJ.

I wtedy dopiero bandera Polskiej Marynarki Handlowej, symbol sześcioletniej walki o prawa Polski do samodzielnej egzystencji i rozwoju, przekazywana w tej chwili Panu, Panie Prezydencie, może spowrotem rozwinąć się nad pokładem Polskich statków handlowych.

Wierzmy, że ta chwila nadejdzie, bo wierzymy w zwycięstwo DOBRA nad ZŁEM, SPRAWIEDLIWOŚCI nad BEZPRAWIEM.

Przetrywaliśmy wiele burz i z tego ostatniego, najstraszniejszego sztormu, WYJDZIEMY ZWYCIĘSKO”.

ZAKOŃCZENIE

Broszura niniejsza ma na celu poinformować czytelnika o stanowisku jakie zajęła P.M.H., i o rozwoju wypadków. Pozostaje nam jeszcze zająć się, już w samym zakończeniu, sprawą zarzutu, jakoby akcja nasza wstrzymała dostawę realnej pomocy do Kraju. Uważamy za obowiązek poruszyć ten temat, ponieważ wielu Polaków jest obecnie w rozterce i nie wie, jaką należy obrać drogę, zwłaszcza, że obok pobudek ideowych grają tu rolę również względy materialne z którymi także trzeba się liczyć.

Odpierając ten zarzut, wysuwamy następujące argumenty:

(1) Za czasów pokojowych, na ogólny obrót portów Gdyni i Gdańska, wyrażający się za rok 1937 w cyfrze ponad 16 milionów ton, statki nasze przewiozły 1,750,000 ton, co stanowi zaledwie 11%.

(2) Wszystkie statki Narodów Sprzymierzonych należały do U.M.A. (United Maritime Authority) i ta organizacja dysponowała tonażem, mającym zaspokoić potrzeby poszczególnych państw.

Dlatego do portów polskich kierowano statki bez względu na ich przynależność państwową.

Niemal wszystkie statki P.M.H., w chwili opuszczania ich przez oficerów i załogi pozostawały w charterze British Ministry of War Transport i ten stan rzeczy miał trwać do marca 1946 roku, czyli — bez względu na nasze postanowienie — statki owe i tak nie były przeznaczone do transportów, przeznaczonych dla Kraju.

(3) Jest faktem, że część statków, mianowicie : S-S "Kraków", S-S "Katowice", S-S "Poznań", S-S "Śląsk" oraz M-S "Morska Wola" mogło odejść do Kraju dzięki temu, że znalazły się pełne obsady personalne, zasilone poważnie ludźmi przywiezionymi z Polski.

(4) Wszelkie dostawy U.N.R.R.A. idą przeważnie na statkach amerykańskich albo brytyjskich, jest to zaś pomoc, która bezwarunkowo powinna być w jak najkrótszym czasie dostarczona na miejsce, czemu nie podołałby w żaden sposób cały tabor P.M.H., mogący jak wspomniano, w czasie pokojowym przewieźć tylko 11% zapotrzebowania. Dodajmy, że zapotrzebowania Polski w chwili obecnej są bardziej nagłe i większe niż przed wojną. Statki na przewiezienie dostaw U.N.R.R.A. znajdują się w wystarczającej ilości, idzie jednak o to, by owe towary dostały się we właściwe ręce, by trafiły naprawdę do ludzi, którzy ich potrzebują, lecz ta sprawa przekracza zakres działania P.M.H.

W stosunku do Kolegów, którzy zrzędzieniem losu znaleźli się już w Gdyni, lub kierowani różnymi pobudkami uważają, że powinni teraz tam powrócić, Zarząd Związku, na posiedzeniu dnia 14.11.45 zajął następujące stanowisko :

(1) "Zarząd Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej stoi na stanowisku, podyktowanym przez Kapitanów i Oficerów P.M.H. na zebraniach w dniu 4-go lipca i 19-go lipca 1945 r. w Londynie.

(2) Zarząd Związku wita z zadowoleniem reaktywizację Związku Oficerów P.M.H. na terenie Gdyni, gdyż widzi możliwość występowania przez nich w obronie interesów Kapitanów i Oficerów, zatrudnionych na statkach P.M.H., a którym Zarząd Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów P.M.H. z siedzibą w Londynie, nie jest w stanie w obecnej sytuacji zapewnić pomocy zawodowej.

(3) Zarząd Związku ostro potępia wszelkie próby tworzenia samowolnych organizacji politycznych na terenie Londynu, które podszywając się pod organizacje zawodowe Oficerów P.M.H., dążą do rozbicia solidarności zawodowej i koleżeńskiej.

(4) Zarząd Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej z siedzibą w Londynie wzywa wszystkich Kolegów w imię wspólnej dwudziestoletniej pracy zawodowej na morzu i w imię interesów zawodowych na przyszłość o wykazanie solidności i solidarności zawodowej przez zajęcie zdecydowanego stanowiska, które możliwe jest li tylko przez :

(a) Pozostanie przy Związku Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów P.M.H. z siedzibą w Londynie.

lub

(b) Przez połączenie się z Kolegami w Kraju i przystąpienie do Związku Oficerów P.M.H. z siedzibą w Gdyni".

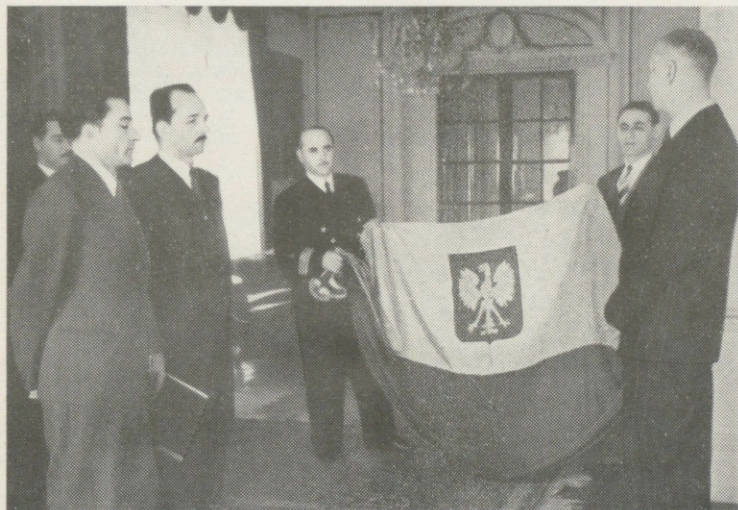
Poużyłszą deklarację Zarządu przeczytano na Walnem Zebraniu w Caxton Hall, w Londynie, dnia 22 listopada 1945 r., podając ją nadto do wiadomości za pośrednictwem Okólnika Związku. (nr. 38).

Wierzmy niezachwianie, że stan rzeczy, który obecnie panuje w Kraju, utrwalić się nie może.

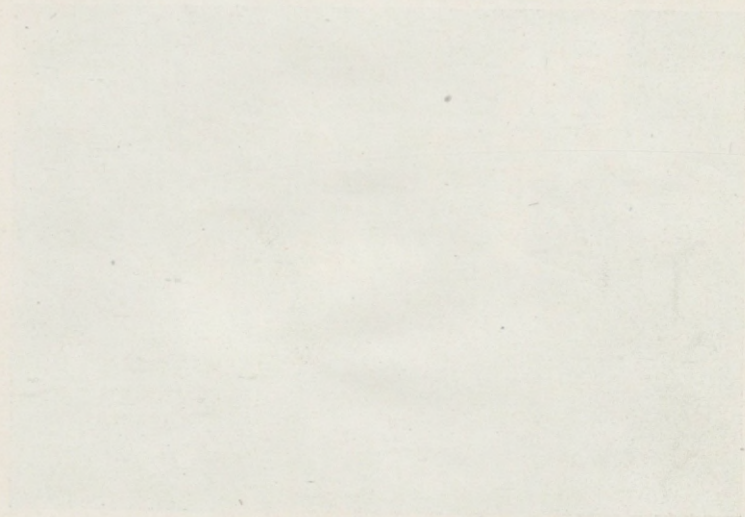
Rozbudowa Marynarki Handlowej jest jedną z najważniejszych dziedzin życia gospodarczego. Gdy Kraj istotnie odzyska niepodległość, cały personel P.M.H. wróci, by oddawszy swą wiedzę i doświadczenie na usługi wspólnej sprawy, wziąć udział w dziele odbudowy Polski i w pracy nad podniesieniem dobrobytu naprawdę wolnego narodu.

ZWIĄZEK KAPITANÓW, OFICERÓW POKŁADOWYCH, MASZYNOWYCH I RADIOTELEGRAFISTÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

ROK 1945



Ten akt nie jest jedynie sentymentalnym symbolizmem.



DODATEK

Wszystkie statki Polskiej Marynarki Handlowej opuściły Port Ojczysty przed 1-szym września 1939 r., żeby wspólnie z Narodami Sprzymierzonymi pracować i walczyć.

Statki, które wojna zaskoczyła na Bałtyku, przedarły się przez cieśniny Sundu w listopadzie 1939 r. i dotarły do Anglii.

W Gdyni, w celu zablokowania portu, został zatopiony :

S/S "Toruń"	2018 Brutto Rej. Ton.
-------------	-----------------------

Na wodach terytorjalnych zostały zatopione przez akcję nieprzyjacielską :

S/S "Gdańsk"	540 Brutto Rej. Ton.
S/S "Gdynia"	586 Brutto Rej. Ton.
S/S "Jadwiga"	300 Brutto Rej. Ton.
S/S "Wanda"	300 Brutto Rej. Ton.

STATKI, KTÓRE ROZPOCZĘŁY PRACĘ NA MORZU, WSPÓLNIE Z MARYNARKĄ WIELKIEJ BRYTANII :

GDYNIA-AMERYKA-LINJE-ŻEGLUGOWE SP. AKC.

1. M/S "Piłsudski"	14,294 B. R. Ton.
2. M/S "Batory"	14,294 B. R. Ton.
3. M/S "Chrobry"	11,030 B. R. Ton.
4. M/S "Sobieski"	11,030 B. R. Ton.
5. S/S "Pułaski"	6,345 B. R. Ton.
6. S/S "Kościuszko"	6,852 B. R. Ton.
7. M/S "Morska Wola"	3,208 B. R. Ton.
8. M/S "Stalowa Wola"	3,133 B. R. Ton.

POLSKO-BRYTYJSKIE-TOWARZYSTWO-OKRĘTOWE SP. AKC.

9. S/S "Warszawa"	2,500 B. R. Ton.
10. S/S "Lech"	1,568 B. R. Ton.
11. S/S "Lwów"	1,409 B. R. Ton.
12. S/S "Lublin"	1,409 B. R. Ton.

ŻEGLUGA POLSKA SP. AKC.

13.	M/S "Lechistan"	1,937 B. R. Ton.
14.	M/S "Lewant"	1,942 B. R. Ton.
15.	S/S "Śląsk"	1,402 B. R. Ton.
16.	S/S "Cieszyn"	1,402 B. R. Ton.
17.	S/S "Hel"	1,066 B. R. Ton.
18.	S/S "Puck"	1,065 B. R. Ton.
19.	S/S "Wisła"	3,108 B. R. Ton.
20.	S/S "Kraków"	2,018 B. R. Ton.
21.	S/S "Katowice"	2,995 B. R. Ton.
22.	S/S "Wilno"	2,018 B. R. Ton.
23.	S/S "Poznań"	2,038 B. R. Ton.
24.	S/S "Lida"	1,387 B. R. Ton.
25.	S/S "Chorzów"	845 B. R. Ton.
26.	M/S "Rozewie"	776 B. R. Ton.
27.	M/S "Oksywie"	766 B. R. Ton.

POLSKO-SKANDYNAWSKIE-TOWARZYSTWO-TRANSPORTOWE SP. AKC. "POLSKA-ROB" (A. FALTER).

28.	S/S "Zagłoba" ex S/S "Robur VIII"	2,866 B. R. Ton.
29.	S/S "Kordecki" ex S/S "Robur V"	1,975 B. R. Ton.
30.	S/S "Częstochowa" ex S/S "Robur IV"	1,975 B. R. Ton.
31.	S/S "Kmicic" ex S/S "Robur III"	1,894 B. R. Ton.
32.	S/S "Zbaraż" ex S/S "Robur VI"	2,100 B. R. Ton.

BALTYCKA-SPÓŁKA-OKRĘTOWA SP. AKC.

33.	S/S "Kromañ"	1,864 B. R. Ton.
34.	S/S "Wigny"	1,900 B. R. Ton.
35.	S/S "Narocz"	1,795 B. R. Ton.

ROTHERT I KIŁACZYCKI SP. Z. O.

36.	M/S "Bug"	499 B. R. Ton.
-----	-----------	----------------

STATKI NABYTE LUB PRZEJĘTE DO EKSPLOATACJI PRZEZ POLSKIE TOWARZYSTWA OKRĘTOWE W CZASIE WOJNY :

GDYNIA-AMERYKA-LINIE-ŻEGL. S. A.

S/S "Paderewski"	4,426 B. R. Ton.	Empire Class "B"
S/S "Tobruk"	7,048 B. R. Ton.	
S/S "Bałtyk"	7,001 B. R. Ton.	
S/S "Narwik"	7,030 B. R. Ton.	
S/S "Borysław"	5,977 B. R. Ton.	
S/S "Białystok"	7,173 B. R. Ton.	
S/S "Opole"	7,176 B. R. Ton.	" " "

ŻEGLUGA POLSKA S. A.

S/S "Kielce"	1,890 B. R. Ton.
S/S "Kutno"	1,890 B. R. Ton.
S/S "Kowel"	1,890 B. R. Ton.
S/S "Kolno"	1,890 B. R. Ton.
S/S "Krosno"	1,890 B. R. Ton.

STATKI ZATOPIONE POZA BAŁTYKIEM PRZEZ AKCJĘ NIEPRZYJACIELSKĄ :

1. M/S "Piłsudski" — storpedowany dn. 26.XI.39 r.
Morze Północne koło Newcastle.
2. M/S "Chrobry" — zbombardowany z powietrza
15.V.1940 r. Morze Północne u
brzegów Norwegii.
3. S/S "Warszawa" — storpedowany dn. 26.XII.1941 r.
koło Tobruku.
4. S/S "Cieszyn" — zbombardowany z powietrza
1940 r.
5. S/S "Paderewski" — storpedowany dn. 31.XII.41 r.
na morzu Karaibskim.
6. S/S "Częstochowa" — zatonał od miny magnetycznej
dn. 20.VIII.1941 r.
7. S/S "Zagłoba" — zginął podczas sztormu na At-
lantyku dn. 13.II.1943 r. Na skutek
akcji nieprzyjacielskiej według
oświadczenia Admiralicji, lecz
w okolicznościach dotąd nie
znanych.
8. S/S "Zbaraż" — zatonał od miny magnetycznej
w lipcu 1940.
9. S/S "Lwów" — zbombardowany z powietrza
2.XII.1943 r. w Bari. (Włochy).
10. S/S "Puck" — zbombardowany z powietrza
2.XII.1943 r. w Bari. (Włochy).
11. M/S "Rozewie" — storpedowany dn 6.VIII.1941 na
morzu Karaibskim.
12. S/S "Wigry" — zginął w czasie sztormu 15.I.1942 r.
13. S/S "Modlin"
ex O.R.P. "Wilja" — zatopiony celowo podczas IN-
WAZJI NORMANDII.
14. S/S "Chorzów" — wyrzucony na mieliznę w czasie
sztormu w grudniu 1944 r.

S/S "Zagłoba" zginął z całą załogą, z S/S "Wigry" ocalały dwie osoby, we wszystkich innych wypadkach było przeważnie po kilka ofiar wśród ludzi.

STRATY W PERSONELU WYNIOSŁY OKOŁO : 20%

STRATY W TONAŻU WYNIOSŁY OKOŁO : 50%

**SPIS STRAT PERSONELU POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ
OD CHWILI OPUSZCZENIA PORTU OJCZYSTEGO WE WRZEŚ-
NIU 1939 r.**

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Bączkowski Jan	20.VI.1892	2.II.1944 Port Said	Utonął w porcie M/S "Batory"
Balazy Aleksander	25.V.1905 Kupiski Nowe	— X.1941 na morzu	Zginął S/S "Kosmos II"
Bek Kazimierz	3.III.1921 Teodorówka	14.VIII.1941 San Pedro Dominica	Śmierć naturalna
Bekas Henryk	4.III.1908 Koronowo	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Bendig Ottomar Wacław	9.IX.1908	17.VI.1943 Edinburg	Śmierć naturalna w szpitalu Paderewskiego.
Benediuk Teodozj	11.I.1908 Równe	2.VI.1940 Greenock	Zmarł w szpitalu
Bereznicki Stefan	7.I.1911 Bereznica pow. Kałusz	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Bielski Zygmunt	27.VIII.1909 Czysta Woda, pow. Kościerzyna	15.V.1940 na morzu	Zginął na M/S "Chrobry"
Bojarski Stanisław	20.IX. 1909 Maków Mazowiecki	28.XII.1943	Śmierć naturalna
Bolnian Kazimierz	26.I.1912 Kamieńsk, pow. Piotrków	3.V.1942	Zginął na S/S "British Workman"
Borek Władysław	26.VI.1904 Lublin	15.II.1942	Wypadek na S/S "Kraków"

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Brocki Józef	7.IX.1909 Mreca pow. Wyryżsk	31.I.1940 zatoka Mezagan	Wypadek na lądzie
Bomba Franciszek	2.XII. 1886 Nowy Sącz	28.XI.1940 Liverpool	Udar serca
Brusanowski Czesław Mieczysław	2.IV.1924 Waszkowce	1.IX.1943 Stafford	Przejechany przez pociąg
Brynberg B.	29.XI.1919	23.XIII.1941 na morzu	Zginął na S/S "Shuntien"
Bryś Władysław	14.XII. 1907	9.II.1943	Zginął na S/S "Zagłoba".
Buda Walerian	14.IV.1904 Kozłów	7.XI.1939 Marsylia	Zmarł w szpitalu Concepcion
Chmielecki Jan	3.V.1900 Nicponia, pow. Gniew	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigrj"
Ciapiak Jan	23.V.1923 Warszawa	18.XI.1942 Glasgow	Zamordowany
Ciskowski Benedykt	30.VII.1920 Chłopowo	13.III.1942 na morzu	Zginął na S/S "Trepca"
Czarnecki Kazimierz	22.VIII.1906 Warszawa	27.V.1945 Madras	Śmierć naturalna
Czupryna Ignacy	31.I.1904	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Czyżkowski Jan	11.X.1906 Warszawa	5.I.1944 Morpeth	Śmierć naturalna
Dakowski Wiesław	22.VI.1916 Warszawa	9.II.1943 na morz	Zginął na S/S "Zagłoba"
Dampc Kazimierz	1.VII.1922 Wejherowo	16.XII.1943 Londyn	Nieszczęśliwy wypadek, utopienie

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Deyczakowski Zbigniew	27.III.1902	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zabłoba"
Dębski Henryk	29.VI.1915 Miłosna k/Warszawy	22.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Crusader"
Dubieński Józef	16.X.1910 Śniatyn	13.IV.1942 na morzu	Zginął na M/S "Korsholm"
Dumania Wincenty	16.VII.1898 Opatów	17.XI.1943 Liverpool	Wypadek przy fumigacji statku
Dunian Adam	15.XII.1919	2.IV.1945 Glasgow	Prawdopodobnie samobójstwo
Dzbik Władysław	21.VI.1896 Mięszuńczęka	24.IV. 1940 Marsylja	Zmarł na gruźlicę
Ellinson Paweł		na morzu	Zginął na S/S "Her Zion"
Frankowski Stanisław		5.XI.1940 na morzu	Nieszczęśliwy wypadek na S/S "Ślask"
Frydrychowicz Marian	22.VII.1912 Rokowów	20.XI.1942 na morzu	Zginął na S/S "Scottish Chief"
Galewski Stefan		26.XII.1941 na morzu	Zginął na S/S "Warszawa"
Gieracha Ignacy		18.I.1942 Methill	Nieszczęśliwy wypadek, utopienie
Gorlewski Eugeniusz	10.IX.1920 Suwałki	27.III.1942 na morzu	Zginął na S/S "Bataan"
Grabowski Roman	17.XII.1913 Leningrad	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Grabowski Władysław	10.V.1905 Dęblin	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Gregorowicz Teodozy	29.V.1911	17.IV.1941	Samobójstwo
Grzela Franciszek	1920	15.I.1943 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Gulka Józef	2.XI.1911 Szopy Śl.	14.XIII.1943 na morzu	Zginął na S/S "Daisy Moller"
Hałajki Józef	13.III.1894	13.III.1941	Zginął na S/S "Horda"
Heilman E.		5.I.1941 na morzu	Zginął na S/S "Soemba"
Hoffman Bogdan	8.VIII.1914 Radom	31.I.1940 na morzu	Nieszczęśliwy wypadek
Hrycan Władysław	16.II.1891 Olszanica	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Jarosiński Józef	7.VII.1905 Warszawa	1939	Nieszczęśliwy incydent na S/S "Wigry"
Jaworański Paweł	16.XII. 1912 Bytonia	14.V.1940 na morzu	Zginął na M/S "Chrobry"
Joński Stefan	6.VIII.1906	7.X.1941 szpital	Wskutek choroby w Durban
Kamiński Antoni	13.VI.1912 Ujście	7.VI.1942 na morzu	Zginął na S/S "Chile"
Karpisiak Teofil	1.XII.1910 Stężew	24.XII.1940 w Glasgow	Wypadek tramwajowy
Kasprzykowski Michał	30.VIII.1908 Piotrków	10.II.1942 na morzu	Zginął na S/S "Anderson"

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Kasperkowiak Marian	2.II.1911 Żnin	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Kempiński Stefan	20.IX.1913 Wrocław	29.VIII.1940 na morzu	Zginął na S/S "Astra II"
Kisiel Jan	3.V.1902 Mołodeczno	8.XII.1944 na morzu	Zginął na S/S "Tobruk"
Kisiel Paweł		28.III.1942 na morzu	Zginął na S/S "Raceland"
Klebba Jan	24.VI.1907 Mrzezino	14.V.1940 na morzu	Zginął na M/S "Chrobry"
Klich Jan	16.VI.1900 Dzieśniki	6.IV.1942 na morzu	Utonął wracając na statek S/S "Lech" w Fleetwood
Klimaszewski Kazimierz	18.II.1914 Częstochowa	14.V.1940 na morzu	Zginął na M/S "Chrobry"
Koliński Aleksander	12.XII.1898 Kraków	20.V.1942	Śmierć naturalna Philadelfia U.S.A.
Komornicki Stanisław	14.V.1914 Stryj	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Kopeć Alfons	16.II.1912	3.V.1943 wypadek	Potrącony przez samochód w Bristol
Korol Stefan	24.V.1908 Zaleszczyki	9.XI.1942	Śmierć naturalna na S/S "Narwik"
Kozłowski Czesław	21.XI.1915 Gelsenkirchen	30.I.1940 na morzu	Zginął na S/S "Keramala"
Krajewski Witold	3.VI.1919 Brześć n/B.	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Kruszczyński Maksymilian	1903	11.VII.1943	Śmierć naturalna w Kairze

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Krynicky Wincenty		31.I.1940 na morzu	Utonął w drodze na S/S "Kromań"
Krzyżostan Wojciech			Zmarł w szpitalu w Boulogne sur Mer.
Kuberski Mieczysław	1.I.1920 Lipno	21.XI.1939 na morzu	Zginął na "William Humpries"
Kubisz Józef	31.II.1892	24.II.1944 Port Said	Śmierć naturalna
Kuraś Ludwik	18.II.1897 Budapeszt	17.IX.1942 Salfords	Śmierć naturalna
Kuropatwa Andrzej	11.XI.1884 Horyszów	7.IX.1940 Wantsead	Śmierć naturalna
Kurzawa Julian	12.II.1896 Łódź	12.II.1941 Glasgow	Śmierć naturalna
Kuske Zygmunt	16.XI.1905 Zduńska Wola	14.XII.1944 Edinburgh	Śmierć naturalna
Kustrow Józef		na morzu	
Kwaka Wincenty	7.V.1928 Wiktorówka	22.VIII.1945	Wypadek w dokach w Londynie
Kwaśniewski Czesław			Umarł w szpitalu w New Yorku
Kwaśniewski Edward	8.VIII.1921 Bożywice	25.VI.1941 na morzu	Wypadek na M/S "Batory" basen kąpielowy
Laks Bronisław	3.IX.1908 Marków		Wypadek w Cardiff
Laszczok Józef	12.II.1910 Jaworze	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Leszczyłowski Ludwik	25.VIII.1905 Łuniniec	14.VIII.1942	Nieszczęśliwy wypadek w Murmańsku
Leszczyński Jan		6.VI.1942	Śmierć naturalna w Sztokholmie
Lewandowski Marian	29.VIII.1910	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Lewicki Zygmunt	1.V.1916 Kraków	15.I.1943 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Lisiecki Leon	29.IV.1922 Meklemburg	1.XI.1943	Wypadek, utonięcie w Tamizie
Lukjanowski Olgierd	11.I.1920 Krasnodar	1.III.1941 na morzu	Zginął na S/S "Cadillac"
Łacic Józef	28.IV.1922 Borysław	24.IV.1942	Utonął w Tamizie
Ładoń Franciszek	3.IX.1897		Śmierć naturalna
Łukasiewicz Józef	17.III.1903	21.VI.1944	Umarł w szpitalu w Morpeth, Szkocja
Małolepszy Alfons	18.VIII.1913	27.V.1942 na morzu	Zginął na O.R.P. "Garland" Murmańsk
Majewski Jan	10.XI.1918 Tomsk	10.II.1943	Nieszczęśliwy wypadek w New Yorku
Mańka Witold	25.IX.1899 Buk	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Markiewicz Mieczysław	10.II.1904 Poznań	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Matuszyk Stanisław	29.VIII.1906 Różanka	21.VI.1942 na morzu	Zginął na S/S "Lina Matkovic"
Mazurkiewicz Karol	8.X.1909 Warszawa	21.I.1945	Wypadek na S/S "Wilno" w Birmingham
Michalak Stefan	2.VIII.1908 Inowrocław	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Miller Stanisław	15.VIII.1889 Łódź	16.II.1942 w New Yorku	Śmierć naturalna
Nawojczyk Józef	14.IV.1924 Kamień	1.I.1941 w Birkenhead	Śmierć naturalna
Naściuk Andrzej	1.IX.1906 Zaleszczyki	26.II.1941 Southampton	Utonął w porcie
Nowak Czesław	9.VII.1905 Kraków	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Ostojski Stefan	18.VIII.1906 Hamborn	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Ozmiński Bernard	23.I.1910 Grudziądz	14.V.1940 na morzu	Zginął na M/S "Chrobry"
Owczarek Wincenty	12.XI.1913	30.VIII.1943 Szpital, Epsom	Śmierć naturalna
Pacholczyk Jan	29.I.1889 Łęczyca	18.XI.1941 London	Śmierć naturalna
Paprzycki Wacław	18.III.1909 Poznań	XII.1942 na morzu	Zginął na S/S "Krosno II"
Pawelczyk Walenty	5.XII.1922	30.VIII.1942 Durban (Pł. Afryka)	Śmierć naturalna

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Pazdziora Apoloniusz	29.V.1914 Biała	19.XI.1942 na morzu	Zginął na S/S "Gunda"
Pianko Antoni	6.I.1901 Serwatki	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Piórkowski Zygmun	12.VIII.1903 Pittsburg	15.V.1940 na morzu	Zginął na M/S "Chrobry"
Plotrowski Tadeusz	15.II.1912 Warszawa	26.XI.1939 na morzu	Zginął na M/S "Piłsudski"
Pluciński Jerzy	1.IV.1920 Poznań	2.XII.1943 na morzu	Zginął na S/S "Puck"
Pobłodziński Michał	26.V.1908 Łaszczów	6.I.1944 w London	Śmierć naturalna
Prochnau Henryk	15.VII.1881	29.XII.1944 na morzu	Zginął na S/S "Pułaski"
Prymiak Mikołaj	17.XII.1899 Dorozów	22.XI.1941 na morzu	Zginął na S/S "Allakmon"
Przybysław Wacław	1.IX.1910 Dąbrowa	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Radlock Reinhold	29.V.1902	na morzu	Zginął na S/S "Brabant"
Rajch Karol	5.V.1898 Warszawa	13.VI.1941 na morzu	Zginął na S/S "Djurdjura"
Rawicki Jakób	1888 Kazubek	26.XII.1941 na morzu	Zginął na S/S "Warszawa"
Robakowski Jerzy	12.VI.1912 Chylonia	14.V.1940 na morzu	Zginął na M/S "Chrobry"
Rogaczewski Zbigniew	5.VIII.1914 Warszawa	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Rogowski Ignacy	25.I.1887 Gozdowo	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Rojek Marian	7.III.1921 Słomniki	31.XII.1942 na morzu	Zginął na S/S "Paderewski"
Romancic Dmytro	13.III.1907 Żuków	31.XII.1942 na morzu	Zginął na S/S "Paderewski"
Rozekranc J.	22.VII.1922 Warszawa	16.IV.1941 na morzu	Zginął na S/S "Amsterdam"
Sadowy Józef	10.VI.1884 Lwów	1.I.1945	Zmarł w Bizercie
Sawicki Ludwik	21.VIII.1909	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Schaefer Józef	1907	26.XII.1941 na morzu	Zginął na S/S "Warszawa"
Schmidt Brunon	19.II.1907 Kcynia	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Senyia Bohdan		20.VIII.1941 na morzu	Zginął na S/S "Częstochowa"
Siatkowski Władysław	8.I.1910 Wrzeszko	22.XII.1940 na morzu	Wypadek w Suezie przy szalupie
Sielski Franciszek	27.II.1894 Nowe	3.II.1940 na morzu	Zmarł w Cape Town na S/S "Rowanbank"
Sikorski Aleksander		15.VI.1945	Zmarł w szpitalu dla umysłowo chorych
Siuda Kazimierz			Zginął na S/S "Equipoise"
Skarżyński Andrzej	11.VIII.1921 Osowiec	6.VIII.1942 na morzu	Zginął na S/S "Rozewie"

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Skórzyński Antoni	30.VI.1910 Mińsk Maz.	17.IV.1941	Wypadek w London
Smerd Władysław			Wypadek, utonął w Tamizie
Smiejkowski Edmund	1.X.1915 Habinghorst	29.IV.1942	Utonął w Runcorn
Sobczyk Jan	19.III.1910 Sandomierz	2.XII.1943 na morzu	Zginął na S/S "Bolista"
Sobieszczuk Józef	15.VI.1884 Kaźmierowo	4.X.1940 na morzu	Zmarł na S/S "Pułaski"
Sokołowski Kazimierz	1.III.1906 Kraków	24.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Ringstad"
Somoliński Alojzy	29.V.1922 Dziermiany	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Sredziński Kazimierz	18.II.1920 Śrem	14.V.1940 na morzu	Zginął na M/S "Chrobry"
Stachurka Andrzej	8.IX.1907 Marcinowice	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Stachura Tadeusz	24.XII.1922 Ciosowo	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Staniewicz Wincenty	8.II.1904		Zginął na S/S "Peleus"
Stankiewicz Mamert	22.I.1892 Mitawa	26.XI.1939 na morzu	Zginął na M/S "Piłsudski"
Swiderek Stanisław	9.II.1905 Łódź	4.III.1942	Utonął w porcie w London
Szrejko Stanisław		7.III.1941 na morzu	Zginął na S/S "Mentor"

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Szewczyk Ryszard	31.III.1898 Radom	8.V.1944	Zmarł w szpitalu w Laurence Marques
Szewczuk Włodzimierz	28.XII.1906 Lwów	31.XII.1942 na morzu	Zginął na na S/S "Paderewski"
Szymko Michał	7.VIII.1905 Wilno	14.V.1940 na morzu	Zginął na M/S "Chrobry"
Szymura Jerzy	3.IX.1911 Kochłowice	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Tomala Jan	10.V.1922 Łomnica	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Treppa Franciszek	22.IX.1917 Cetniewo	22.XII.1943	Utonął w porcie w London
Trucko Aleksander	30.IX.1904 Ogrodniki	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Uliczny Stanisław	11.IX.1919 Lublin	8.VI.1940 na morzu	Wskutek akcji npl.
Wachowicz W.		18.XI.1940 na morzu	Zginął na S/S "Lilian Moller"
Wengrynowicz Teodor	25.XI.1916 Stawisza	14.XII.1944 na morzu	W porcie w Brindisi
Wiktorowicz Jan	26.I.1904 Anielinek	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Wiśniewski Władysław	5.VIII.1900 Chełmża	24.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Bjornvik"
Witczak Józef	24.IX.1915 Zgierz	31.XII.1942	Śmierć naturalna szpit. w Rugby
Wojewódka Teofil	11.IX.1895 Bruszcze	10.IV.1942	Śmierć na skutek wypadku

NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	RODZAJ WYPADKU
Wolski Jan	4.X.1911	9.II.1943 na morzu	Zginął na S/S "Zagłoba"
Wróblewski Władysław Leszniów	29.V.1911	6.VIII.1942	Zginął na S/S "Rozewie"
Wszeborowski Tadeusz	15.IX.1899	6.VII.1944 na morzu	Śmierć naturalna w Suezie
Wyględacz Bruno	23.IX.1907 Dąbrowa Górnicza	6.VIII.1942 na morzu	Zginął na S/S "Rozewie"
Zahel Henryk	3.XI.1915 Wyśługa	15.X.1942	W służbie wojsk. jako lotnik
Zadruski Fiodor	9.VI.1900 Odessa	6.VI.1942 na morzu	Zginął na S/S "Susak"
Zakrzewski Jan	12.II.1903	17.IV.1943 na morzu	Zginął na statku holenderskim
Zarod Marian	12.XI.1915 Kielce	13.I.1940	Utonął w rzece Adour Koło Bayonne
Zięba Antoni		13.VI.1941 na morzu	Zginął na S/S "Lindsay"
Zieliński Stanisław	8.XI.1909 Chyrów	1940	W bitwie pod Montbard Francja
Zieliński Jerzy	3.VIII.1911 Warszawa	15.I.1942 na morzu	Zginął na S/S "Wigry"
Zorget Henryk	2.I.1912 Odesa	5.XII.1941	Śmierć wskutek wypadku na S/S "Narocz"



NAZWISKO I IMIĘ	DATA URODZENIA	DATA ŚMIERCI	REZERWA WYKAZU
Wojcik Jan	4.X.1914	2.II.1943 na morzu	Zginiel na S/S "Zagłada"
Wojciechowski Włodzisław	29.V.1914 Lecanów	6.VIII.1942	Zginiel na S/S "Rozwój"
Wojciechowski Teofil	15.II.1899	6.VII.1944 na morzu	Zginiel naturalnie na morzu
Wojciechowski Bruno	23.IX.1907 Dąbrowa Górska	6.VIII.1942 na morzu	Zginiel na S/S "Komet"
Wojcik Włodzisław	2.II.1912 Wrocław	15.II.1942	W szklarni węgla na morzu
Zadruski Piotr	2.II.1900 Olsztyn	6.VI.1942 na morzu	Zginiel na S/S "Zagłada"
Zakrzewski Jan	12.II.1902	17.IV.1943 na morzu	Zginiel na morzu holenderskim
Zarek Marian	12.II.1912 Lecanów	15.II.1942	Uciekł na morze Zginiel na Komet
Zarek Antoni			
Zarek Stanisław	6.II.1911 Lecanów	1942	W szklarni węgla na morzu
Zarek Józef	1.VIII.1911 Wrocław		W szklarni węgla na morzu
Zarek Włodzisław	1.II.1912 Lecanów	6.III.1941	Zginiel naturalnie na morzu S/S "Komet"





22534/

1/2

4

Cena : 2/6