PRZEGLĄD MORSKI

Rok wydania III. Nr. 21.

1930 wrzesień

Regaty żaglowe Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Duża szybkość jednostek nadwodnych, bardzo duża szybkość jednostek powietrznych, szybkość niejako bezmierna środków łączności, wszystko przyczynia się do skracania czasokresów i przyspieszania wydarzeń. Manewr znajduje się w ten sposób porwanym przez wir, który porywa wszystko w naszej epoce; on rozwija się w kierunku przyspieszenia, szybkości, podniecenia. Film strategiczny kręci się prędzej, podczas gdy dawniej rozwijał się powoli. I my znajdujemy się wobec trudności, których nie znali nasi poprzednicy.

Jednem z bezpośrednich następstw tego stanu rzeczy jest zmniejszenie czasu trwania sprzyjającego położenia, do jakiego dąży manewr. Obecnie nieprzyjaciel ma możność bardzo szybko przerwać to położenie. Ono jest przejściowe, znikome. Ono wymaga skutecznego wykorzystania i szybkiej decyzji.

Amiral Castex — Théories stratégiques
Tome II. — La manoeuvre
stratégique — str. 278 i 279.

Zeszyt 21. Rok wydania III.

Przegląd Morski

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej

Skład redakcji:
Redaktor naczelny:
Komandor-Porucznik Korytowski Karol.

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca:
Komandor-Podporucznik dyplomowany Kłossowski Jerzy.

Toruń 1930 roku.

Komitet redakcyjny

Komandor dyplomowany Frankowski Stefan, Komandor por. Filanowicz Władysław, Komandor porucznik inż. Zejma Wacław, Komandor porucznik Zajączkowski Witold, Komandor porucznik Steyer Włodzimierz, Komandor podpor. dypl. Czeczott Rafał.

Warunki prenumeraty:

Konto w P. K. O. 160290.

W kraju:

z przesyłką pocztową	rocznie	40,— zł
	półrocznie	21,— zł
	kwartalnie	11,— zł
bez przesyłki pocztowej	rocznie	36,— zł
	półrocznie	18,— zł
	kwartalnie	9,— zł

Zagranicą:

z przesyłką pocztową	rocznie	50,— zł
	półrocznie	26,— zł
	kwartalnie	14,— zł

Stocznie i warsztaty okrętowe

AUGUSTIN NORMAND

81, Boulevard François 1er. LE HAVRE (Francja) 81, Boulevard François 1er

Torpedowce i kontrtorpedowce
Łodzie podwodne
Jachty i okręty szybkobieżne
Okręty handlowe

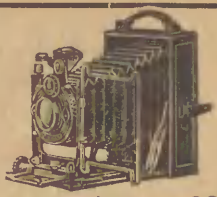
Łódź podwodna
stawiacz min „WILK" wybudowana
według ich planów przez

Stocznie i Warsztaty Okrętowe Augustin Normand

dla Polskiej Marynarki Wojennej.

Objektyw Stellor f/3.5

SOM



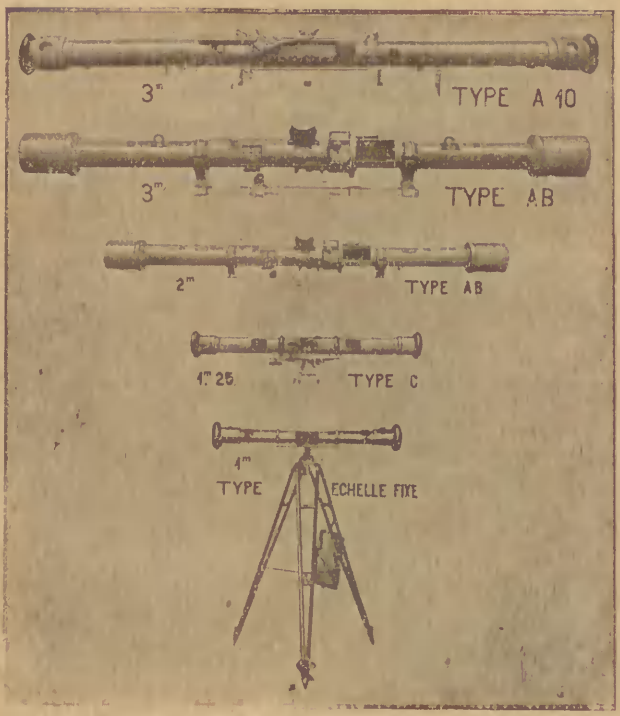
Luksusowa kamera SOM

SOCIÉTÉ D'OPTIQUE & DE MÉCANIQUE DE HAUTE PRÉCISION

(dawniej Lacour - Berthiot)

125 à 133, boulevard Davout, PARIS-20e

Dostawcy Francuskich Ministerstw Wojny i Marynarki oraz Państw Cudzoziemskich.



Dalmierze stereoskopowe typu AB o bazie 3-metrowej są ustawione na budujących się obecnie kontr-torpedowcach polskich.

Dalmierze stykowe i stereoskopowe.
Przyrządy artyleryjskie, geodezyjne i sejsmologiczne.
Periskopy dla łodzi podwodnych. Mikroskopy i przyrządy optyczne.
Aparaty fotograficzne. Objektywy **SOM** Berthiot.

Prospekty wysyłamy na żądanie.

Pod polską banderą

okrętami

P. P. „Żegluga Polska"

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy wyłącznie ładunki masowe

Węgiel, Drzewo, Cement, Cukier, Rudy, Nawozy sztuczne

Flota przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: s.s. „Niemen" — 5100 tonn DW, s. s. „Wisła" — 5100 t. DW., s. s. „Warta" — 4200 t. DW., s. s „Wilno", „Poznań", „Katowice", „Toruń", „Kraków" po 3000 t. DW., s. s. „Tczew" 1020 t. DW.

2. Statki pasażerskie: s. s. „Gdańsk", „Gdynia", „Jadwiga", „Wanda" i „Hanka".

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację pomiędzy **Gdańskiem, Gdynią, Helem, Sopotami i Jastarnią**

Wycieczki zagraniczne do Danji, Szwecji, Norwegji, Finlandji, Estonji i Łotwy. Prospekty na żądanie.

Adres telegraf. „Polmorsk" — **GDYNIA** dom własny — Telefony: 69, 70, 93, 169.

Przedstawiciel Handlowy w Warszawie: **Jan Raue**, Smolna 17. Telefon 235—45.

KDR. DYPL. FRANKOWSKI STEFAN.

Z powodu odezw „Komitetu Floty Narodowej".

Na skutek przemówienia Trewiranusa i groźnej postawy zachodniego sąsiada, rozległ się powszechny apel do zbiórki na łódź podwodną. Apel ten został rzucony przez inwalidów łódzkich i rozszerzył się szybko po całej Polsce. Akcja samorzutna, kierowana najlepszemi patrjotycznemi intencjami doznała nagłej przemocy. Niespodziewanie, bezpodstawnie i bez upoważnienia Kier. Mar. Woj. „Komitet Floty Narodowej" — słusznie Sekretarjat tego Komitetu zaczął głosić, że monopol na zbiórki należy do niego, a więc zbiórki na okręty wojenne winny się odbywać pod jego egidą, a przynajmniej do jego kasy.

Oficerowie marynarki wojennej winni być zorjentowani w tej akcji, która ostatnio narobiła dużo hałasu, a która dotyka ich bezpośrednio.

Przyjrzyjmy się bliżej ustawie o Komitecie Floty Narodowej i poszukajmy, gdzie są podstawy do takich odezw.

Ustawa jest z 16 lutego 1927 roku.

A więc działa od 3 lat i 8 miesięcy, pytanie co „Komitet Floty Narodowej" uczynił dotychczas dla floty wojennej i dlaczego raptem poczuł do niej taki sentyment?

Dalej uderza nas sztuczna nazwa „Flota Narodowa". W żadnej z marynarek flota handlowa nie jest narodową, są to poprostu przedsiębiorstwa handlowe lub przez rząd subsydjowane, natomiast nazwa „flota narodowa" po francusku „marine nationale" używa się zagranicą dla określenia marynarki wojennej, ale co głoszą artykuły tej ustawy?

Wszystkiego ta ustawa posiada 11 artykułów, z których 5 nas interesują, a mianowicie:

Art. 2 powiada: „W miarę zainteresowania morzem i handlem morskim ze strony **kół gospodarczych i społecznych** Komitet Floty Narodowej powołuje je do współdziałania tak, aby **tworząca się żegluga polska i jej szybszy rozwój** doznały przez to skutecznego poparcia i t. d."

A gdzie tu okręty wojenne?

Art. 3 podaje skład Prezydjum Komitetu i skład Komitetu, w którym jest jedyny ustęp w całej ustawie, tyczący się Ministerwa Spraw Wojskowych, w następującym zdaniu: „Nadto w skład Komitetu wchodzą: Prezes Sejmowej Komisji Przemysłowo-Handlowej, Minister Spraw Wojskowych i t. d."

Art. 4 opiewa: „Komitet powoła do swego grona **delegatów izb handlowych oraz przedstawicieli innych instytucyj zainteresowanych w handlu morskim** i t. d."

Gdzie tu marynarka wojenna?

Art. 9 zawiera: „Koszty utrzymania biura ponosi Skarb Państwa z **budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu**".

A co powie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, gdy się dowie, że ponosi koszta na marynarkę wojenną?

Wreszcie art. 11 mówi: „Wykonanie niniejszej ustawy poleca się **Ministrowi Przemysłu i Handlu**."

A więc pieniędzmi zebranemi na okręty wojenne ma dysponować Minister Przemysłu i Handlu.

Ustawa ta wprawdzie jest podpisana przez Pana Marszałka, ale nie

w charakterze Ministra Spraw Wojskowych, lecz w charakterze Prezesa Rady Ministrów.

Dopóki Komitet Floty Narodowej przytrzymywał się ustawy, nie wtrącaliśmy się do jego spraw, ale dzisiaj gdy Sekretarjat Komitetu interpretuje ustawę według swego widzimisię i bez ceremonji zahacza o nas, wystarczy zestawić jego odezwy z ustawą, aby przekonać się, że są one niezgodne ze stanem prawnym. Ale oprócz stanu prawnego znajduje się jeszcze jedna objekcja przeciwstawiająca się odezwom Sekretarjatu — tą objekcją jest to, że zbiorki wpływajace do Komitetu Floty Narodowej są obciążone wydatkami na administrację (Ustawa), niema żadnej racji, by pieniądze płynące z dobrowolnych zbiórek, przeważnie ludzi pracujących, obciążać jeszcze potrąceniami.

My, marynarze polskiej marynarki wojennej jesteśmy dumni z naszego munduru i szczycimy się naszą służbą, nie potrzebujemy więc używać nazw niejasnych i przekazywać monopol zbiórki zamaskowanej instytucji.

Jesteśmy duszą i sercem ze wszystkimi tymi, którzy przyczyniają się do jawnej i ofiarnej zbiorki na rzecz floty wojennej, bowiem takie zbiórki nietylko zwiększają fundusze na jednostki, ale jeszcze propagują i samą marynarkę wojenną. Niestety Komitet Floty Narodowej do takich nie należy.

Ofiarność naszego patrjotycznego społeczeństwa winna zlać się ostatecznie w dwuch kontach:

1. P. K. O. Nr. 13782 „Łódź podwodna im. Marszałka Piłsudskiego"
i 2. P. K. O. Nr. 30680 „Budowa okrętów wojennych ze składek społeczeństwa".

Powyższe konta nie podlegają żadnym obciążeniom, są we właściwej dyspozycji Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej i podlegają ogólnej kontroli M. S. Wojsk.

OD REDAKCJI.

Utworzenie „Oddziału propagandy floty wojennej" przy Lidze Morskiej i Rzecznej.

Redakcja „Przeglądu Morskiego" pośpiesza podzielić się z Czytelnikami sympatyczną wiadomością o powstaniu „Oddziału propagandy floty wojennej" przy Lidze Morskiej i Rzecznej.

Nareszcie doczekaliśmy się takiej instytucji wyłonionej ze społeczeństwa, która jasno określa swe cele jako propagandę floty wojennej, a nie niejasnej „morskiej" wzgl. „narodowej".

Wiemy dokładnie, jak ważnym w każdem Państwie jest czynnik propagandowy w dziedzinie floty, czy to chodzi o akcję uświadamiającą jej ideę wśród społeczeństwa, czy poparcie rozbudowy floty przez przychylne stanowisko w tej sprawie społeczeństwa, czy też o akcję propagandową, mającą na celu pozyskanie ochotników do służby w Marynarce Wojennej. Nawet w tak wielkiej i przebogatej w tradycje Marynarce Wielkobrytyjskiej, po dziś dzień urządza się tygodnie propagandowe.

Rzecz jasna, że flotę widzi i zżywa się z nią zaledwie tylko pewien procent ludności zamieszkującej wybrzeże. Dla większości mieszkańców kraju, flota wojenna (w porównaniu do Armji żyjącej wśród Społeczeństwa) jest czemś oderwanem, niewidzialnem — bo rzecz oczywista, teren jej działania rozciąga się na dalekie morza, a z krajem zaledwie styka się na wybrzeżu.

Tym więcej u nas, gdzie z jednej strony zaledwie na wąskim pasie wybrzeża, daleko na północ wysuniętem, styka się teren działania floty wojennej z krajem — z drugiej strony zaś w społeczeństwie do niedawna nawskroś lądowem, pozbawionem prawie, że wszelkich tradycji morskich — czynnik propagandy, odgrywa i odgrywać będzie rolę pierwszorzędną.

W pierwszych latach Niepodległości, gdy idea tworzenia „Polski na morzu" była zaledwie teorją — łatwo było propagandą tej idei obejmować wszystkie działy koniecznych dla nas poczynań na morzu.

Powstały w tym celu **z łona Społeczeństwa Liga Morska i Rzeczna, potem „Komitet Floty Narodowej"**.

Obecnie we wszystkich działach naszych poczynań morskich, poczyniliśmy mocne już kroki naprzód w dziedzinie ich realizacji.

Żaden dział jednak tak, jak flota wojenna, nie wymaga dla swego rozwoju zrozumienia i przychylnej atmosfery wśród Społeczeństwa.

Społeczeństwo to zrobiło samo miłą niespodziankę.

Na groźbę w pancerz zakutej ręki sąsiada, zachłannej na nasze wybrzeże i naszą przyszłość morską — odpowiedziało godną Wielkiego Narodu inicjatywą, która znalazła szeroki oddźwięk: **zbiórką na łódź podwodną jako „Odpowiedź Treviranusowi"**.

Dlatego powstanie instytucji w łonie „Ligi Morskiej i Rzecznej", której ściśle określonem zadaniem będzie „propaganda floty wojennej" a między innemi doprowadzenie do urzeczywistnienia wspaniałej inicjatywy Społeczeństwa, witamy z serdecznem życzeniem jak najlepszych wyników jej pracy!

TREŚĆ:

Strona

Kdr. dypl. Frankowski Stefan — Z powodu odezw „Komitetu Floty Narodowej".

Od redakcji — Utworzenie „Oddziału propagandy floty wojennej" przy Lidze Morskiej i Rzecznej.

1. Kdr. dypl. Frankowski Stefan — O współczesnych jednostkach floty wojennej . . . 811
2. Kdr. ppor. Mohuczy Borys — Gdańsk. Informacje o ustroju, stosunku do Polski, obowiązkach osób wojskowych na terenie W. M. 825
3. Kpt. dal. żegl. kdr. ppor. rez. Stankiewicz Mamert — Porażka „Niezwyciężonej Armady" 836
4. Kdr. ppor. dypl. Czeczott Rafał — Rozpoznanie strategiczne zapomocą dużych wodnopłatowców. 843
5. Ppor. mar. Czerwiński Aleksy — Poszukiwania samolotów zmuszonych do wodowania 848
6. Brunon Dzimicz — Konwenanse morskie 855
7. S. K. Kochanowski, inż. — Strategja morska w wielkiej wojnie z niemieckiego punktu widzenia 862
8. Kpt. mar. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna 865
9. Z. Tyszel — Zjednoczeni pod banderą wojenną odpowiedzmy czynem Treviranusowi 872
10. Kronika bibliograficzna 877

Komunikat

Oddziału Propagandy Floty Wojennej.

Wobec powagi chwili i coraz większego znaczenia jakiego w ostatnich czasach nabrała sprawa rozbudowy floty, za zgodą Kierownictwa Marynarki Wojennej i stosownie do intencji Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej, Sekcja Mar. Woj. przy tymże Zarządzie przekształcona została na samoistny oddział p. n. „Oddział Propagandy Floty Wojennej".

Zebranie organizacyjne odbyło się dnia 23 września w lokalu Ligi Morskiej i Rz. pod przewodnictwem kmdr. dypl. Frankowskiego. Odczytano na niem sprawozdanie z działalności Sekcji Mar. Woj., które przedstawia się następująco:

Za okres trzymiesięczny zamieszczono w prasie 19 artykułów, 32 wzmianki i 37 zdjęć o charakterze propagandowym. Wygłoszono przez radjo jeden odczyt, dwa feljetony i dwie wzmianki kronikarskie. Odbyto 14 konferencji propagandowych i 3 podróże. Wydano 200.000 znaczków propagandowych z napisem „Budujmy Flotę Wojenną". Wystarano się o zrobienie pieczęci pocztowej z napisem „Niema Polski bez Morza — Budujmy okręty wojenne", którą stemplowane są listy w urzędzie pocztowym Warszawa II. „Prasa Polska" ufundowała nagrodę wędrowną „Expresu Porannego" za strzelanie bojowe. Firma Gebethner i Wolff bibljoteczkę dla O. R. P. „Wicher". Ufundowano bibljoteczki dla O. R. P. „Ślązak" i „Krakowiak". Nadto wysłała Sekcja Mar. Woj. przy Oddz. Ligi Morskiej w Skarżysku szereg przyborów sportowych na O. R. P. „Jaskółka".

Dochody Sekcji wynosiły 554 złote, wydatki 546 zł. Żadnych wydatków administracyjnych, handlowych, djet, remuneracji, czy prowizji nie wypłacono.

Po przyjęciu powyższego sprawozdania przystąpiono do wyboru władz nowego Oddziału. Wybrano większością 98 głosów, przy dwóch wstrzymujących się pp.: Anderszewskiego Henryka (sekretarz), ppłk. dypl. inż. Bagińskiego Henryka, kdr. ppor. dypl. Czeczotta Rafała (skarbnik), kdr. dypl. Frankowskiego Stefana (I. vice-prezes), red. Gebethnera Wacława, inż. Ginsberta Juljana (prezes), inż. de Holtorpa Stefana (II. vice-prezes), red. Moszyńskiego Józefa, mg. Krzywca Benedykta, kpt. mar. Lewickiego Anatola, prez. Ostrowskiego Wacława. Do komisji rewizyjnej: pp. płk. int. Pawlikowskiego Ludwika, kpt. mar. Pieńkowskiego Romana i Burgrafa Romana.

Cele i zadania nowego Oddziału pozostają identyczne z programem b. Sekcji Mar. Woj. Adres: Oddział Propagandy Floty Wojennej przy Lidze Morskiej i Rzecznej, Warszawa N. Świat 35, tel. 533—40 i 315—88. Telefon prezesa 34—96 (godz. 14—16).

Sprostowanie

omyłek druku w artykule por. mar. Piątkowskiego Tadeusza: „Artylerja Przeciwlotnicza“ — zeszyt Nr. 13 ze stycznia 1930 r.

Strona 59, drugi wiersz z dołu:
zamiast „sprężonych“, winno być **„sprzężonych“**.

Strona 68, drugi wiersz z góry:
zamiast „skoncentrowanego“, winno być **„rozkoncentrowanego“**.

KOMANDOR DYPL. FRANKOWSKI STEFAN.

O współczesnych jednostkach floty wojennej.

Po wojnie światowej, skutkiem szerokiego i skutecznego zastosowania podczas jej trwania — łodzi podwodnych i lotnictwa powaga i wiara w okręt linjowy została zachwiana, natomiast znaczenie łodzi podwodnych i rola przypisywana lotnictwu wzniosły się na zbyt wysokie szczeble. Wywołało to gorącą polemikę o przydatności i wartości tego lub innego typu okrętu wchodzącego do składu floty wojennej. Stąd w środowiskach morskich powstała rozbieżność zdań i podział na obozy. Jedni twierdzili, a może i dziś jeszcze twierdzą, że okręt linjowy stał się przeżytkiem, że niema on przyszłości i że przyszłość należy do łodzi podwodnych i aparatów lotniczych i że temi środkami można pokonać przeciwnika o silnej flocie nadwodnej. Drudzy znowu brali w obronę okręt linjowy, obniżając znaczenie przypisywane łodziom podwodnym i lotnictwu. Dzisiaj polemika na ten temat straciła na ostrości głównie dlatego, że mocarstwa o polityce morskiej już ustaliły swoje programy rozbudowy flot wojennych i je wykonują.

Niniejszy artykuł ma na celu wskazać, jakie są podstawy powstania i rodzaje dzisiejszych jednostek morskich we flotach wojennych państw morskich bez wnikania w szczegóły techniczne, uwypuklając głównie zasady taktyczne.

Aby lepiej zrozumieć powstanie rozmaitych typów okrętów, nawróćmy do historji wojen morskich i nakreślmy krótki jej szkic.

Treścią dzisiejszej wojny morskiej jest stworzenie takiego stanu na morzu, któryby zezwalał na kontrolowanie morskich dróg komunikacyjnych. Cel ten daje się osiągnąć albo przez zgniecenie ewentualne zniszczenie żywej siły morskiej przeciwnika, t. j. przez wygranie walnej bitwy, albo przez obezwładnienie tej siły, t. j. przez skuteczną blokadę.

Jednakże myśl o walnej bitwie morskiej lub o blokadzie nie odrazu się zrodziła i nie służyła pierwszym marynarzom za podstawę wojny morskiej. W czasach starożytnych, zainteresowanie komunikacjami morskiemi było nieznaczne i ówczesne okręty służyły głównie do przewozu uzbrojonych ludzi, którzy wylądowywali na wroga wybrzeża, niszczyli i plądrowali pobliskie osiedla lub staczali bitwy z napotkaną na lądzie siłą wroga. O bitwie morskiej nikt wówczas nie myślał, a jeżeli ona się przytrafiła, to był to przypadek.

Ówczesne okręty były mało przystosowane do bitwy na morzu, a środki stosowane na okrętach były zbliżone do tych, które stosowano na lądzie.

Stopniowo, morze nabiera coraz większego wpływu na życie narodów a więc i pojęcie o walce na morzu przechodzi w inne fazy i już w wieku XVI, gdy w wielkich rozmiarach rozwija się kolonizacja i handel morski, objektem działań wojennych staje się okręt handlowy — tak ponętny przez naładowane na nim bogactwa i skarby.

Pierwszem państwem kolonjalnem jest Hiszpanja, która dzięki swej pozycji geograficznej i stosunkom rodzinnym domu panującego — staje się w wieku XVI i XVII, po odkryciu Ameryki i po przyłączeniu Portugalji, państwem ogromnie rozległem i niezmiernie bogatem. Jest to okres jej przepysznego rozwoju i ogólnego dobrobytu. Ale ten tak łatwo i szybko zdobyty dobrobyt przyczynia się i do upadku Hiszpanji. Zdemoralizowani hiszpanie myślą tylko o tem by jak najprędzej się wzbogacić, wszyscy marzą o tem, by płynąć do nowych ziem lub handlować zamorskiemi bogactwami, mało kto myśli o pracy w kraju, mało kto myśli o przyszłości, mało kto troszczy się o to by zabezpieczyć i zapewnić Hiszpanji trwałe posiadanie nowo przyłączonych kolonij. Hiszpanom wydaje się zupełnie wystarczającym rozkaz króla zabraniający okrętom pod obcą banderą zawijania do nowo odkrytych ziem i ładowania znajdujących się tam bogactw. Bogactwa zamorskie mogą być sprowadzane do Europy tylko na okrętach hiszpańskich. Zaś w Europie port Lizbona jest przeznaczony dla obcych okrętów, które mogą do tego portu zawijać i ładować znajdujące się tam towary zamorskie.

Stan taki, oparty tylko na dekrecie króla, nie mógł się utrzymać na dłuższą metę i mógł trwać aż do pierwszej poważniejszej wojny, a taką wojną była wojna hiszpańsko - holenderska. Podczas jej trwania król hiszpański wydał zakaz wydawania holendrom przywożonych towarów zamorskich. Jak holendrzy mieli na to zareagować? Pozbawieni możliwości otrzymywania, za pośrednictwem hiszpanów, produktów zamorskich, do których przyzwyczaili się mieszkańcy Europy, postanowili oni udać się wprost do hiszpańskich - portugalskich kolonij i sprowadzać bezpośrednio potrzebne im towary. Wynik wojny hiszpańsko - holenderskiej jest znany! Hiszpanom nie udało się pokonać holendrów a pokój zawarty z nimi kosztował drogo, ponieważ holendrzy zakosztowawszy kolonij zażądali odstąpienia im pewnej części; hiszpanie oddali holendrom byłe kolonje portugalskie znane dzisiaj pod nazwą Indji Holenderskich. W ten sposób Holandja staje się drugim z rzędu państwem kolonjalnem.

W tym czasie Anglja, kraj biedny leżący na wyspie doskonale umieszczonej geograficznie w stosunku do krajów kolonjalnych— patrzała okiem zazdrosnym jak hiszpanie a potem i holendrzy wzbogacali się przez wykorzystywanie dróg morskich. Samorzutnie mieszkańcy Anglji jęli uzbrajać okręty i napadać na płynące w pobliżu, w drodze powrotnej do kraju, naładowane towarami okręty hiszpańskie i holenderskie. Zaczęła się walka o zdobycz na morzu.

Te okręty angielskie i ich załogi zostały przezwane korsarzami, a najsławniejszym z tych korsarzy był anglik Drake.

Hiszpanja odczuła boleśnie skutki tych napadów i zaczęła uzbrajać swoje okręty a potem i konwojować je specjalnie uzbrojonemi okrętami — wojennymi. Mniej więcej to samo zastosowała i Holandja.

W ten sposób objektem wojny na morzu staje się okręt handlowy, a uzbrojenie ewentualnie konwojowanie tego ostatniego doprowadza do walki na morzu i do narodzenia się taktyki. Pierwszym taktykiem morskim, t. j. dowódcą znającym pewne zasady walki — jest anglik Raleigh. Ów sławny marynarz przejrzał, że w tych nowych okolicznościach należy zwalczać przedewszystkiem okręty uzbrojone, a wtedy okręt handlowy stanie się łatwą zdobyczą. W ten sposób powstała pierwsza myśl o wojnie morskiej.

Punkt patrzenia angielskich marynarzy został jeszcze więcej uwypuklony podczas trwania wojen angielsko-holenderskich, które zadecydowały do którego z tych mocarstw ma należeć monopol handlu morskiego. Te zapatrywania spowodowały potrzebę posiadania własnej zorganizowanej floty wojennej i to nietylko w czasie trwania wojny, ale i w czasie pokoju.

Pod koniec wojen anglo-holenderskich, Anglja dobrze i definitywnie zrozumiała na czem polega bitwa morska, która staje się już głównym objektem przyszłych jej kombinacji wojenno-morskich.

Lecz dopiero w czasie trwania wojen francuskiej rewolucji i podczas wojen napoleońskich wyłania się dogmat panowania na morzu.

Znaczenie bitwy morskiej nie zostało w równej mierze odczute przez inne mocarstwa. Hiszpanja prowadzi przez przeciąg paru wieków wojny na morzu i nie rozumie o co właśnie chodzi. Francja ma parę jasnych przebłysków (Tourville, Suffren), ale są one natury przejściowej.

Różnice w zapatrywaniach na wojnę, piastowane przez te trzy mocarstwa o polityce morskiej, pociągnęły i odpowiednie konsekwencje; i tak Hiszpanja, posiadająca największe bogactwa świata i ogromny materjał pływający, poniosła fiasco we wszystkich swoich zamierzeniach morskich i ostatecznie wpadła w biedę. Francja, w chwilach gdy ją nawiedzały słuszne przebłyski o wojnie morskiej, uzyskiwała pewien sukces, lecz gdy znowu powracała do starych swych zapatrywań, traciła bardzo wiele, niejednokrotnie i swą siłę morską.

Natomiast Anglja stale się wzmacniała. Będąc biedną odebrała bogatym niektóre kolonje, uzyskawszy zaś dobrobyt umiała go zachować i rozwinąć.

Ten krótki szkic historyczny był potrzebny, aby zrozumieć powstanie typów okrętów. W związku z rozwojem myśli o wojnie morskiej powstawała potrzeba posiadania jednostek morskich o zaletach taktycznych odpowiednich do zadań. I tak przedewszystkiem zjawia się okręt posiadający cechy zwinności i szybkości, przeznaczony specjalnie do uganiania się za zdobyczą — jest to prototyp fregaty. Wkrótce potem, gdy Hiszpanja a następnie i Holandja

wprowadzają do obrony swego handlu okręty uzbrojone, powstaje nowy typ okrętu o silnej artylerji przeznaczony do walki ogniowej — jest to prototyp okrętu linjowego (tak przezwanego z powodu tego, że okręty te walczyły w jednej linji, dziś zwanej szykiem torowym).

Stopniowo poszczególne okręty zaczęto łączyć w eskadry, tworząc pewne ugrupowania. We wszystkich tych ugrupowaniach okręt linjowy przedstawiał podstawę a frageta była jego uzupełnieniem. Dalszy rozwój floty wojennej wymagał powstania jeszcze trzeciego typu głównie dla łączności pomiędzy okrętami tworzącemi ugrupowanie — jest to korweta, okręt lekki, szybki, zwinny, łatwy do przerzucania. Okręt linjowy posiadał wielką siłę ognia, natomiast był on powolniejszy od fregaty, fregata zaś była słabiej uzbrojona w artylerję, natomiast zyskiwała na szybkości, skutkiem czego mogła być wysuwana naprzód przed okręt linjowy; ówcześni marynarze wyrażają się o niej, że są to oczy okrętu linjowego.

Przy łączeniu okrętów w zespoły powstaje potrzeba ustalenia sposobu porozumiewania się — podporządkowania zespołu woli jednego człowieka; w ten sposób powstała sygnalizacja flagami, a korweta miała obowiązek repetować sygnały admirała i nieść je tak, aby cała linja okrętów mogła je widzieć, bowiem żagle na okręcie admiralskim były w tem wielką zawadą.

Zasadniczo te trzy typy okrętów: linjowy, fregata i korweta tworzą przez parę stuleci skład każdej floty. I w dzisiejszych flotach można je odnaleźć, tylko że w formie nieco zmienionej.

Z rozwojem wojen morskich powstają i nowe środki służące do jej prowadzenia, ale w zasadzie wszystkie te środki mają zadanie ułatwić lub utrudnić działania okrętu linjowego. I tak: zjawia się specjalny okręt zwany branderem — jednostka zwinna, szybka, lekka, naładowana wielką ilością materjału łatwopalnego lub wybuchowego; taktyka tego okrętu polegała na atakowaniu okrętów linjowych podczas ich postoju na kotwicy lub trzymaniu się strony zewnętrznej w czasie trwania bitwy i w odpowiedniej chwili rzucanie się na jeden z okrętów linjowych, zazwyczaj na admiralski lub na najsilniejszy, który miał większe znaczenie dla danej bitwy. Po zczepieniu się z okrętem linjowym za pomocą zarzuconych haków, lin i t. p. brander powodował wybuch materjału lub wszczynał wielki pożar. Był czas, że brandery były postrachem okrętów linjowych. Jedno ich zjawienie się wywoływało panikę. Stan taki trwał aż do chwili, póki nie została opanowana sytuacja przez ustalenie taktyki walki z nowym sposobem prowadzenia wojny. W późniejszych czasach spostrzegamy to samo w chwilach zjawienia się min, torped i wreszcie łodzi podwodnych. Każdy nowy środek prowadzenia wojny jest skierowany głównie przeciw okrętowi linjowemu i jest straszny, aż do chwili póki go się nie pozna i póki nie wynajdzie się należytych kontr-środków.

Przy studjowaniu wojen morskich daje się łatwo dostrzec, że zawsze środek ciężkości leżał na okrętach linjowych.

Takie poglądy i taki stan floty trwały aż do połowy XIX wieku, t. j. aż do chwili zjawienia się okrętu żelaznego i zastosowania silnika parowego. Zjawienie się tych nowych czynników stwarza zamęt

i chaos w dotychczasowych ustalonych i zdobytych na doświadczeniu zapatrywaniach. W tym okresie zjawia się mnóstwo typów okrętów, nieraz dziwacznych świadczących o pomieszaniu pojęć. W jednym i tym samym państwie powstają nietylko rozmaite typy okrętów, ale nawet różne floty: jedna dla bitwy na pełnem morzu, druga dla bitwy u swych wybrzeży t. zw. flota brzegowej obrony.

Dopiero wojna rosyjsko-japońska z Cuszimą i groźba wojny powszechnej przetarła zapatrywania i ustaliła poglądy na przedwojenną flotę i przedwojenną taktykę morską i znowu flota składa się z trzech zasadniczych typów okrętów: okręt linjowy — odpowiadający okrętowi linjowemu z czasów floty żaglowej; krążownik — odpowiadający fregacie i torpedowiec — odpowiadający mniej więcej korwecie.

Dzisiaj flota państwa o wielkich interesach morskich składa się z pewnej ilości różnych typów, które nawzajem się uzupełniają, w których słabe strony jednego typu są pokrywane przez silne strony drugiego typu. Prawdziwa flota morska gotowa do przyjęcia boju na pełnem morzu i do otwartego pokonania wroga winna zawierać wszystkie typy jednostek wchodzących do składu flot.

Dzisiaj jak i dawniej kością pacierzową takiej floty jest i będzie okręt linjowy t. j. ten okręt, który posiada maksymalną zdolność ofensywną. Dzisiaj okręt ten jest ograniczony co do ilości i uzbrojenia przez Traktat Waszyngtoński.

Ten ważny dla przyszłej rozbudowy flot traktat nie jest oparty na pobudkach strategiczno-taktycznych, lecz na względach politycznych i finansowych. Już w roku 1916, kongres amerykański zatwierdził, w związku z wojną światową, rozbudowę wielkiego programu morskiego, według którego 12 wielkich współczesnych pancerników zostało założonych w budowie na stoczniach amerykańskich. Jednocześnie z tem zatwierdzeniem kongres amerykański powziął uchwałę, że prezydent Wilson jak również i rząd Stanów Zjednoczonych winni, wnet po zawarciu pokoju — zwołać kongres rozbrojeniowy. Fiasco polityki wilsonowskiej, odmówienie Stanów Zjednoczonych przystąpienia do Ligi Narodów, a także nieratyfikowanie przez Stany Zjednoczone Traktatu Wersalskiego, stało się podłożem ogromnej propagandy poprowadzonej przez republikanów — przeciwników demokratów, którzy wysunęli hasło ogólno-rozbrojeniowe. Republikanie odnieśli wielkie zwycięstwo na pierwszych wyborach po wojnie i przeprowadzili na stanowisko prezydenta swego kandydata — Hardinga, skutkiem tego zmuszeni oni byli uskutecznić hasło wyborcze i doprowadzić do konferencji waszyngtońskiej, podczas której głos decydujący miał należeć nie do taktyków i strategów, a tylko do polityków.

Waszyngtońska konferencja rozbrojeniowa była bardzo na rękę Anglji, która wycieńczona przez wysiłek wojenny zaczęła tracić berło morskie, po które sięgały już Stany Zjednoczone.

Budowa 12 „capital shipów" przez Stany Zjednoczone, wzbogacone niewspółmiernie przez wojnę światową, poważnie zagrażało Anglji i groziło przesunięciem punktu ciężkości polityki morskiej z rąk Wielkiej Brytanji do rąk Stanów Zjedn. Wielka Brytanja musiała temu przeciwdziałać. Wycieńczona finansowo, wyczerpana materjalnie, osłabiona moralnie, nie mogła ona dorównywać kroku Stanom Zjedn.; jedyny

możliwy ratunek była konferencja waszyngtońska, ale aby móc na tej konferencji traktować narówni ze Stanami Zjednoczonemi winna ona była posiadać jakiś mocny atut i otóż rząd brytyjski, w zamiarze uzyskania takiego atutu jeszcze przed zwołaniem konferencji wnosi do Izby Gmin projekt budowy nowych czterech super „Hoodów"; w parlamencie wniosek rządowy jest przyjęty jednogłośnie. Wtajemniczeni twierdzą, że był to fortel, że rząd brytyjski nie posiadał nawet planów podobnych okrętów i że parlament był wtajemniczony w grę. Obstalowanie nowych okrętów było fikcją. Super „Hoody" miały być o pojemności co najmniej 50.000 tonn t. j. tak dużemi, że nie mogłyby przepłynąć przez kanał Panamski ze względu na tamtejsze śluzy. Uchwała Izby Gmin wywołała wielką konsternację w Stanach Zjednoczonych, które dopatrzyły, że w razie gdyby tonaż okrętów linjowych wzrastał nadal, będą one zmuszone do posiadania dwóch oddzielnych flot: jedną dla Atlantyku, a drugą dla Pacyfiku, czyli strategiczna wartość kanału Panamskiego będzie minimalna. Krok angielski miał jeszcze znaczenie i ze względu na będący wówczas w sile traktat angielsko-japoński.

Dla powyższych racji odbyła się konferencja waszyngtońska, a głównym jej tematem był „capital ship". W wyniku konferencji Stany Zjednoczone zgodziły się na skreślenie z listy swych okrętów 12 budujących się nowych olbrzymów, wzamian Anglja skreśliła swe 4 fikcyjne super „Hoody". Pozatem Anglja uzyskała zgodę Stanów Zjednoczonych na wykończenie dwóch budujących się wówczas okrętów linjowych: „Nelson" i „Rodney", motywując tem, że Stany Zjednoczone już posiadały w składzie swej floty parę jednostek typu „post Jutland", wtedy gdy Anglja ich jeszcze nie miała, oprócz tego Anglja zobowiązała się nie wznawiać sojuszu z Japonją.

Motywy dla których Japonja poprzystała na stosunku 5:5:3, nie są dokładnie znane. Japonja z wrodzoną jej dyskrecją trzyma to w tajemnicy. W każdym razie względy ekonomiczne i finansowe odgrywały tu nie małą rolę.

Popierając decyzję na konferencji waszyngtońskiej, rząd Stanów Zjednoczonych nie radził się swych oficerów marynarki, a brał pod uwagę względy polityczne. Decyzje zostały przeforsowane przez ówczesnego sekretarza stanu pana Joutha. W ten sposób Stany Zjednoczone straciły tę przewagę morską, do której już dochodziły.

Podłoże polityczne konferencji waszyngtońskiej doprowadziło do tego, że ograniczenia tyczyły się głównie okrętów linjowych i po części krążowników. Maksymalny tonaż tych ostatnich został wyznaczony jako 10.000 tonn, a największe uzbrojenie w działa do 203 m/m.

Inne okręty, a szczególnie łodzie podwodne Traktatem Waszyngtońskim nie zostały ujęte. Dzisiaj głównie Anglja czyni wysiłek, aby rozszerzyć Traktat Waszyngtoński i rozciągnąć go i na inne jednostki, ale to im się nie udaje. Minęła już chwila, kiedy dla względów politycznych, bez uwzględnienia przyczyn strategicznych i głosów kompetentnych, można było redukować składy flot.

Takie jest podłoże dzisiejszego ograniczenia okrętu linjowego, ograniczenie to jest zapewne chwilowe i okręt linjowy utrzyma się nadal w składach flot, pozostając jej kręgosłupem, ale prawdopodobnie

ten nowy okręt wyrodzi się w inną postać i więcej odpowiednią na dzisiejsze czasy, coś w rodzaju nowobudującego się niemieckiego pancernika, i będzie należał do składu flot takich krajów, które będą posiadać wielkie interesa zamorskie i będą z nich ciągnąć zyski finansowe.

Główną bronią okrętu linjowego jest artylerja, inaczej mówiąc siła ognia. Okręt linjowy posiada również potężny pancerz i silną budowę, które zabezpieczają jego zdolności życiowe.

Silnemi stronami okrętu linjowego są:

jego silna artylerja,
jego zdolność do kolekcjonowania pewnej ilości uszkodzeń,
jego zalety nawigacyjne, co pozwala mu nie obawiać się stanu pogody,
posiadanie dostatecznego widnokręgu aby móc zawczasu ocenić sytuację i ją wykorzystać.

Słabemi stronami okrętu linjowego są:

jego nadmierny koszt budowy i utrzymania
długi czas potrzebny na wybudowanie go, co sprawia, że okręt linjowy jest trudny do zastąpienia w razie jego straty
wycofanie okrętu linjowego w czasie wojny obniża odrazu w dużym procencie wartość całej floty
jego duże wymiary, wymagające odpowiednich portów i urządzeń portowych, jego wielkie zanurzenie niepozwalające mu korzystać z pewnych portów i red, gdzie głębokość jest niedostateczna
jest on skrępowany w swoich ruchach, albowiem niebezpieczeństwa podwodne zmuszają do organizowania dla niego specjalnej eskorty.

Okręt linjowy przedstawia tę masę, która gwarantuje pewne bezpieczeństwo dla frakcji floty wykonującej zamierzone operacje, a rzucony w odpowiedniej chwili może wywołać decydujące zwycięstwo lub powstrzymać pomyślny rozwój operacyj przeciwnika.

Dzisiaj tylko trzy państwa morskie utrzymują w składzie swych flot — współczesne okręty linjowe.

Przedstawicielami tych jednostek są:

w Anglji — „Nelson" i „Rodney"
w Stanach Zjednoczonych — okręty typu „Maryland"
w Japonji — okręty typu „Mutsu".

Oryginalnością okrętów „Nelson" i „Rodney" jest rozstawienie ich artylerji, a mianowicie 9 dział 40,6 w wieżach po trzy zostały zgrupowane na bardzo długim dziobie, natomiast 12 dział — 15,2 ustawionych w sześciu wieżach skoncentrowano na rufie. Ta oryginalność została spowodowana doświadczeniem wojny światowej, w szczególności bitwy Jutlandzkiej, a mianowicie zgrupowanie ciężkich dział w jednej części okrętu zezwala na lepsze zabezpieczenie komór amunicyjnych przez przykrycie odpowiednim pancerzem, skoncentrowanie dział średniego kalibru, przeznaczonego do odbijania ataków torpedowych czy to kontr-torpedowców, czy też łodzi

podwodnych, na rufie zostało spowodowane taktyką angielską, która nakazuje odwracać się rufą do przeciwnika atakującego za pomocą torpedy. Takie rozplanowanie dział zniekształciło sylwetkę tych okrętów, dotychczas symetryczną i estetyczną. Na nowych okrętach maszyna znajduje się na rufie a komin w ostatniej ćwiartce okrętu. To zniekształcenie sylwetki zostało spowodowane potrzebą odpowiedniego rozmieszczenia ciężarów okrętowych — maszyny na rufie — poniekąd równoważą ciężkie działa na dziobowej części. Poza tem okręty te posiadają dobrze rozbudowany system bunkrów i przedziałów burtowych, które zapewniają im długie życie; podobno okręty te mogą wytrzymać aż trzy uderzenia torped i nie zatonąć.

Okręty Stanów Zjednoczonych i Japonji nie przedstawiają się tak oryginalnie i zachowują nadal poprzednią sylwetkę jak i rozmieszczenie artyleji. Jedynie japońskie okręty posiadają oryginalne — wygięte kominy.

Stosunek ustalony Traktatem Waszyngtońskim dla Francji i Włoch: 1,75 : 1,75 nie przedstawia obecnie nic nowego, albowiem te kraje nie budowały okrętów linjowych podczas wojny światowej. Obecnie admiralicja francuska ma rzekomo opracować nowy projekt okrętu linjowego, który ma być odpowiedzią na budujący się niemiecki okręt „Admiral von Spee".

Nowością współczesnej floty wojennej są okręty zwane „awio-matki". Okręty te są konsekwencją zastosowania lotnictwa jako czynnika walki na morzu. Na początku wojny światowej awiacja morska była stosowana u wybrzeży, ale z rozwojem działań wojennych zaszła potrzeba stosowania awiacji i w odległości od niego. Do tego używano aparatów hydro załadowanych na specjalny okręt, ale takie zastosowanie w miarę rozwoju walki łodzi podwodnych okazało się nieżyciowe, albowiem zatrzymywanie się na pełnem morzu dla puszczenia hydroplanu było ze względu na łodzie podwodne zbyt ryzykowne i niebezpieczne. Stąd zaszła potrzeba wynalezienia możliwości startowania aparatów lotniczych wprost z pokładów okrętów bez zatrzymywania tych ostatnich.

W niektórych marynarkach wykorzystano na awio-matki niektóre z tych wielkich okrętów, które podlegały zniszczeniu jako okręty linjowe podpadające pod odnośne artykuły Traktatu Waszyngtońskiego.

Narodzenie się okrętu „awio-matki" mieszczącego w sobie 70 i więcej aparatów lotniczych zlewa się z momentem znikania ze składu flot wojennych okrętów przezwanych krążownikami linjowemi. Ten typ okrętu jest już na wymarciu i niema widoku na dalszą egzystencję. Przedstawicielem takiego typu jest angielski krążownik linjowy „Hood".

Coś pośredniego pomiędzy okrętem linjowym a krążownikiem przedstawia nowobudujący się pancernik niemiecki „Admiral von Spee". O tym pancerniku pisało się już dużo, należy więc tylko uzupełnić niektóre szczegóły. Otóż oficjalnie pancernik ten ma wyporność 10.000 tonn, ale faktycznie znacznie więcej, podobno 14.000. Spowodowane jest to tem, że Traktat Waszyngtoński ograniczając tonaż dzisiejszego krążownika do cyfry 10.000 ustalił, że do tej cyfry

nie wlicza się materjał napędowy (węgiel, ropa). Aczkolwiek Traktat Waszyngtoński nie dotyczy floty niemieckiej a Traktat Wersalski ją obowiązujący określa, że flota niemiecka może się składać z jednostek do 10.000 tonn pojemności, Niemcy wykorzystali i zastosowali w tym wypadku odnośny artykuł Traktatu Waszyngtońskiego. Poza tem oryginalnością tego okrętu jest jego uzbrojenie 6 dział à 280 w trzech wieżach pancernych. W ostatnim wypadku widzimy pewną rozbieżność z Traktatem Waszyngtońskim na korzyść floty niemieckiej. Wtedy gdy Traktat Waszyngtoński obowiązuje sygnatarjuszy do ustawiania dział na okrętach pojemności 10.000 nie większych od kalibru 208, Niemcy opierając się na obowiązujący ich Traktat Wersalski mogą stawiać działa większego kalibru do 30,5.

Po okręcie linjowym i jego odmianach podanych wyżej, przychodzi kolej na krążownik — który jest wrodzoną fregatą. Już jedna jego nazwa krążownik, croiseur, cruiser, kreuzer, krejser wyraźnie wskazuje jakie jest jego przeznaczenie, a ponieważ celem wojny na morzu jest osiągnięcie kontroli morskich dróg komunikacyjnych, więc właściwa kontrola tych dróg przypada właśnie krążownikom. Stąd wniosek, że właściwej kontroli dróg morskich bez krążownika być nie może. Dlatego też kraje o rozległych interesach morskich znacznie rozbudowują ten typ okrętów i gdy przeglądamy spis jednostek flot obcych uderza nas ta niewspółmierna ilość krążowników w stosunku do okrętów linjowych. Poniekąd odgrywa tu rolę i Traktat Waszyngtoński, który bardzo ograniczając okręt linjowy, odnosi się pobłażliwie do krążownika, którego ogranicza tylko co do pojemności bez ustalenia proporcjonalnego stosunku, jaki zastosowano do okrętu linjowego. Wprowadzenie nowego czynnika wojny — łodzi podwodnej utrudnia krążownikowi wykonanie jego głównego zadania, ale i tu mogą znaleźć się sposoby do zabezpieczenia czynności krążowników.

Oprócz tych właściwych funkcyj, krążownik ma szereg dodatkowych — pomocniczych w stosunku do okrętu linjowego. Korzystając z szybkości krążownika — okręt linjowy posługuje się nim jak oczyma lub palcami, któremi stara się wypatrzyć lub wymacać, co się dzieje poza jego widnokręgiem. Dzisiaj ta rola krążownika może być zastąpiona po części przez awiację, ale nie w całości, albowiem awiacja nie może utrzymać ciągłości i trwałości w wykonywaniu tego zadania.

Obecne zadania, nakładane na krążownik, spowodowały pewną rozmaitość w ich rozmiarach i ich uzbrojeniu. Dziś krążowniki mogą być podzielone na trzy kategorje zależnie od rodzaju przeznaczenia.

Do pierwszej kategorji należą krążowniki tak zwane „Waszyngtońskie" — największe t. j. o maksymalnej pojemności 10.000 tonn, bez uwzględnienia zapasu paliwa. Ta klauzula spowodowała to, że dzisiejsze krążowniki posiadają wprost szalone promienie działania, zezwalające na długotrwałe przebywania na pełnem morzu i osiągania, bez potrzeby zawijania do portów — najdalszych zakątków świata. Główne przeznaczenie tych krążowników jest wykonywanie samodzielnych operacyj i rozległa kontrola morskich dróg komuni-

kacyjnych t. j. takich zadań, które wymagają przewlekłego przebywania na morzu i daleko od baz. Przy wykonywaniu tych zadań nie jest wykluczona możliwość spotkania się z najprzeróżniejszemi okrętami nieprzyjacielskiemi, nieraz silnie uzbrojonemi, przeto krążownik taki musi być uzbrojony w silną artylerję i posiadać jakie takie opancerzenie, tak obliczone aby przy dogodnych warunkach okręt ten mógł zawiązać bitwę w celu zniszczenia swego przeciwnika. Jednocześnie okręt tego typu winien posiadać tak wielką szybkość maszyny, aby w razie spotkania się ze zbyt silnym przeciwnikiem mógł on uchylić się od bitwy przez ucieczkę.

Do drugiej kategorji należą krążowniki o pojemności 7.000—8.000 tonn, przeznaczeniem ich jest służba wywiadowcza i dyżur przy głównych siłach. Te zadania zezwalają na zmniejszenie promienia działania i stopnia zaopatrzenia. Przy wykonywaniu swych zadań, krążownik tej kategorji może się spotkać z przeciwnikiem, skutkiem tego winien on być tak uzbrojony by móc stawić czoło takiemuż krążownikowi nieprzyjaciela. Ponieważ jednak zadaniem tego krążownika nie jest walka na zniszczenie lub z silniejszym (w takim wypadku może on zawsze wycofać się i oprzeć się o główne siły) — artylerja jego nie potrzebuje być tak silna, jak u krążownika pierwszej kategorji i nie potrzebuje on mocnego pancerza.

Do trzeciej kategorji należą krążowniki o pojemności poniżej 7.000 tonn. Zadaniem tych ostatnich jest towarzyszyć głównym siłom, podtrzymywać ataki torpedowe własnych kontr-torpedowców oraz zwalczać ataki kontr-torpedowców nieprzyjacielskich, jak również mniej ważne polecenia.

Krążowniki 1-szej kategorji są uzbrojone, we wszystkich krajach, w działa 203 mm, mogące dać każde około 8 strzałów na minutę z nośnością do 20.000 mtr. Według opinji znawców nowoczesny angielski 203 mm pocisk posiada tę samą zdolność niszczycielską co i 305 mm pocisk przedwojenny.

Ilość dział na tym typie okrętu dochodzi od 8—9-ciu, po większej części ustawione w opancerzonych wieżach. Opancerzenie tych krążowników jest stosunkowo nie wielkie i obliczone głównie na ogień z wielkiej odległości. Uzbrojenie torpedowe jest również słabe — 2 potrójne aparaty. System uzbrojenia w artylerję przeciwlotniczą polega na ustawieniu dział około 100 mm. Na krążownikach włoskich ustawione są parami 16 dział 102 mm. Każde takie działo daje 20 strzałów na minutę, co powoduje że włoski krążownik może wypuścić 320 102 mm strzałów na minutę.

Ponadto krążowniki 1-szej kategorji są zaopatrzone w aparaty lotnicze, tak potrzebne do wykonywania szybkiego wywiadu i zorjentowania okrętu. Angielskie krążowniki posiadają 2 hydroplany; amerykańskie i japońskie cztery.

Krążowniki 1-szej kategorji posiadają potrójne dno i doskonale obmyślone środki zabezpieczające od podwodnych uszkodzeń.

Krążowniki II-ej kategorji są uzbrojone w działa 152 mm, opancerzenie ich jest zupełnie lekkie.

Ponieważ krążowniki tej kategorji mogą również podtrzymywać atak własnych torpedowców i kontr-torpedowców i skutkiem

tego może się im nadarzyć okazja zbliżenia się do przeciwnika na odległość strzału torpedowego, są one zaopatrzone w 10—12 aparatów torpedowych.

Krążowniki II kategorji są nieraz zaopatrzone w aparaty lotnicze (po 2 na krążowniku).

Krążowniki III kategorji są znacznie słabsze od krążowników II kategorji. Uzbrojenie ich tworzą działa do 150 mm oraz działa zenitowe i pewna ilość aparatów torpedowych.

Silną stroną krążownika jest szybkość, która jest większa od szybkości okrętu linjowego. Ta taktyczna zaleta została uzyskana na krążowniku przez ustawienie słabszej artylerji i słabego opancerzenia. Natomiast krążownik posiada znacznie mniejszy tonaż niż okręt linjowy i skutkiem tego posiada mniejszą zdolność do kolekcjonowania uszkodzeń.

Po krążowniku przychodzi kolej na kontr-torpedowce i torpedowce. Typ okrętu stosunkowo młody nieznany za czasów floty żaglowej i który powstał z chwilą narodzenia się miny Withead'a. W miarę rozwoju samej torpedy i stawianych jej taktycznych zadań doszedł on do dzisiejszego kontr-torpedowca, t. j. do okrętu, uzbrojenie którego polega nie tylko na torpedzie ale i na odpowiednio dość silnej artylerji.

Przed wojną rosyjsko-japońską torpedowiec i kontr-torpedowiec były uważane za okręty mogące działać tylko w pobliżu wybrzeża i głównie o porze nocnej, która zezwalała podkraść się niespostrzeżonym do przeciwnika. W czasie wojny rosyjsko-japońskiej, japończycy zastosowali ten typ okrętu nietylko do ataków nocnych, ale także i do przeprowadzania blokady, a później w Cuszimie i do walnej bitwy posługując się nim jako narzędziem do ostatecznego zniszczenia i zatopienia rozbitego i silnie uszkodzonego ogniem dział okrętu ze zdemoralizowaną załogą.

Podczas wojny światowej kontr-torpedowiec wykazał w całej pełni swą uniwersalność. Dzięki swemu stosunkowo niewielkiemu zanurzeniu, wielkiej zwinności i zwrotności oraz dużej szybkości — był on stosunkowo mało narażony na zagładę od ognia artylerji, torpedy lub miny. Na skutek tych zalet kontr-torpedowiec, poza zadaniem jemu właściwem, t. j. poza atakowaniem za pomocą torpedy, brał udział w marszu floty czyniąc dalekie wywiady; wykonywał blokadę nieprzyjacielskiego wybrzeża, stawiał miny w miejscach gdzie nie można było tego wykonać za pomocą specjalnie na ten cel przeznaczonych okrętów; prowadził wojnę z łodziami podwodnemi; strzegł i zabezpieczał okręty linjowe od ewentualnych ataków ze strony łodzi podwodnych; ochraniał karawany okrętów handlowych; pilnował wejść do portów i t. p. Podczas bitwy Jutlandzkiej kontr-torpedowce zostały wykorzystane przez obie strony w dzień — a to w zamiarze dezorganizowania szyku przeciwnika i jego ognia artyleryjskiego. To ostatnie zastosowanie kontr-torpedowca zostało wywołane udoskonaleniem torpedy, która zezwala na wykonywanie ataków torpedowych z odległości 15—18.000 metrów. Oczywiście taki atak ma więcej znaczenia moralnego niż faktycznego.

W związku z zadaniami, wytkniętemi dla kontr-torpedowca, winien on posiadać dobre zalety nawigacyjne pozwalające mu trzymać się na burzliwem morzu, możliwość brania udziału w marszach floty (promień), wielką szybkość, dostatecznie silną artylerję, silne uzbrojenie torpedowe; wreszcie — urządzenie do stawiania min podwodnych.

Dzisiejsze kontr-torpedowce dochodzą do 2.500 tonn pojemności, szybkość kontr-torpedowców równa się mniej lub więcej 40 węzłów; na niedawno przeprowádzonej próbie szybkości kontr-torpedowca włoskiego, ten ostatni rozwinął szybkość 41 w. Artylerja ich składa się z dział do 140 mm oraz 6—9 aparatów torpedowych. Zalety taktyczne kontr-torpedowców są zależne od właściwości teatru przyszłych działań morskich, a uzbrojenie ich od uzbrojenia ewentualnego przeciwnika.

Następnie po torpedowcu idzie łódź podwodna. Jest to nowe narzędzie wojny, które uzyskało prawa jednostki bojowej dopiero po ostatniej wojnie światowej. Początkowe przeznaczenie łodzi podwodnej było defensywne — obrona wybrzeża. Niemcy zaś pierwsi zastosowali łódź podwodną do podpatrywania tego, co się dzieje u przeciwnika, skutek był tak dobry, że łódź podwodną przezwano „agentem oddziału II".

Zjawienie się niemieckiej łodzi podwodnej jako czynnika ofensywnego wywołało wielką konsternację w obozie antyniemieckim i trwało, aż dopóki ten nowy środek nie został w dużej części opanowany przez wynalezienie kontr-środków i ułożenie odpowiedniej taktyki. Dzisiaj łódź podwodna nie przedstawia się tak groźnie jak w latach 1914, 15, 16, 17 i 18. Cały szereg środków i specjalna taktyka powstały dla walki przeciw łodzi podwodnej.

Mimo to łódź podwodna jest jednostką o wysokiej wartości bojowej i głównie uzupełnia skład floty słabej, a to dlatego, że jest ona wielkim czynnikiem moralnym w znacznym stopniu krępującym i denerwującym niebezpiecznego i silnego przeciwnika.

Silną stroną łodzi podwodnej są:

jej zdolności manewrowania i ukrywania się pod wodą t. j dyskrecja i tajemniczość, nadaje się ona świetnie do wykorzystania elementu zaskoczenia;

jej autonomiczność, w dzisiejszych czasach łódź podwodna jest w stanie przetrzymać się na morzu, bez zawijania do portów miesiąc czasu, zależnie od treningu załogi i możliwości jej wyżywienia;

jej stosunkowa taniość i szybkość budowy, co powoduje, że łatwiej zastąpić jej stratę; (Niemcy w czasie wojny).

Słabą stroną łodzi podwodnej są:

jej wielka wrażliwość na wszelkie uszkodzenia, nieraz jedno uszkodzenie może przyczynić jej śmierć;

jej mały widnokrąg,

jej zły stan łączności.

W budowie łodzi podwodnych pierwsze miejsce zajmuje Francja, która wybudowała i buduje nadal wielką ich ilość, wielce

urozmaiconą. Anglja rozbudowuje łodzie podwodne niechętnie, a to skutkiem własnej polityki, która dąży do tego by na forum międzynarodowem przeprowadzić decyzję kasującą łodzie podwodne. W czasie wojny i zaraz po wojnie Anglja budowała wielkie łodzie podwodne uzbrojone w 305 m/m działa — te łodzie podwodne jako posiadające działa o bardzo dużym kalibrze zostały ujęte Traktatem Waszyngtońskim i ograniczone w budowie. Niemcy nie budują łodzi podwodnych, albowiem Traktat Wersalski wyraźnie im to zabrania. Poza tem wszystkie inne kraje o interesach morskich i flocie wojennej, posiadają łodzie podwodne odpowiednie do teatru przypuszczalnych przyszłych działań wojennych.

Poza wyszczególnionemi typami okrętów, należących do floty, można przeliczyć jeszcze cały szereg okrętów pomocniczych (minowiec, trauler, kanonierka, monitor i t. p.), zadaniem których jest przygotować teren do działań wojennych ale nie bezpośredni udział w walnej bitwie. Są to okręty, które zależą w dużym stopniu od właściwości geograficznych (rozległość i charakter wybrzeża) i hydrograficznych danego kraju.

Jeżeli zważymy fakt, że łódź podwodna nie jest przystosowana do ścisłych działań z flotą nadwodną i może być używana jako środek pomocniczy dla odpowiedniego przygotowania terenu, jak również i to, że awjacja nie przedstawia odrębnego typu jednostki morskiej, a jest tylko rodzajem broni i może być zastosowana tak dobrze na specjalnym okręcie zwanym „awio-matką" jak i na okręcie linjowym i krążowniku, to przychodzimy do przekonania, że dzisiejszy skład floty przeznaczony do zwalczania przeciwnika na pełnem morzu — w walnej bitwie składa się: z okrętu linjowego różnych odmian krążownika i kontr-torpedowca, czyli stara zasada: okręt linjowy, fregata i korweta dla walki na pełnem morzu pozostaje niezmienna, nieco odmienna co do formy i uzupełniona przez szereg środków pomocniczych.

Aby zakończyć niniejszy artykuł, zróbmy rzut oka na dzisiejszą politykę morską państw o rozległych interesach morskich.

Do największych mocarstw o polityce morskiej oficjalnie zaliczono tylko pięć państw, są to: Wielka Brytanja, Stany Zjednoczone, Japonja, Francja i Italja. Są to te kraje, które podpisały Traktat Waszyngtoński. Faktycznie zaś do tych pięciu krajów należy dołączyć Niemcy, które aczkolwiek nie posiadają kolonij zamorskich i są mocno skrępowane w rozbudowie własnej floty wojennej przez Traktat Wersalski, potrafiły stworzyć tak udoskonaloną technicznie flotę wojenną, że niewiele im brakuje do tego by móc otwarcie walczyć o morskie drogi komunikacyjne.

Największe możliwości dalszej rozbudowy floty wojennej posiadają Stany Zjednoczone, które mają ku temu aż nadmiar środków finansowych i technicznych.

Charakterystyczną cechą floty wojennej Stanów Zjednoczonych jest mały ilościowo stosunek krążowników do okrętów linjowych oraz silnie i dobrze rozbudowane lotnictwo morskie.

Flota wojenna Wielkiej Brytanji, mimo ograniczeń Traktatu Waszyngtońskiego przedstawia się nadal okazale i nie posiada odpo-

wiednika w krajach kontynentu europejskiego, nawet przy zrzeszeniu się tych krajów. Odpowiednik tej floty znajduje się po tamtej stronie oceanu Atlantyckiego i może poważnie zaszachować „panią mórz" w razie zawikłań politycznych. Odpowiednik ten stworzył się skutkiem wojny światowej. Dzisiaj Anglja nie jest już dyktatorem morskim. Ale flota angielska posiada wysokie i cenne tradycje morskie oraz piękną historję morską, są to cechy które nie nabywają się za pieniądze i które nie tworzą się na poczekaniu.

Charakterystyczną cechą floty angielskiej są: okręty linjowe „Nelson" i „Rodney" o których już się mówiło poprzednio oraz silna flota krążownicza. Ta ostatnia została rozwinięta na skutek bardzo rozległych interesów morskich Wielkiej Brytanji oraz wielkiej ilości baz porozrzucanych na całej kuli ziemskiej.

Flota wojenna Japonji rozwija się zgodnie z ustalonym przez Traktat Waszyngtoński stosunkiem.

Francja, jako druga na świecie potęga finansowa posiada wielkie możliwości finansowe i techniczne do tworzenia nadal silnej floty wojennej. Obecna bojowa flota francuska przedstawia się jako flota jednolita oparta na wspólnych zaletach taktycznych. Flota francuska składa się głównie z szybkich okrętów: krążowników i kontr-torpedowców oraz wielkiej ilości łodzi podwodnych i silnej awiacji. Nad nowemi jednostkami floty francuskiej góruje zasada: silna artylerja i wielka szybkość.

Obecnie program budowy floty francuskiej doznaje pewnej nieraz dość ostrej krytyki. Clou tej krytyki leży w artykule admirała Docteur, byłego dowódcy floty kanału, a następnie i dowódcy floty morza Śródziemnego. W artykule umieszczonym w „Matin" admirał ostro wypowiada swe zdania o współczesnej flocie francuskiej a mianowicie: „dobrze wyglądające okręty z dobrze wyszkolonym personelem — twierdzi admirał — nie wyczerpują sprawy, bowiem podstawą siły morskiej winny być okręty o zaletach bojowych, przeznaczone dla walki a nie dla „ucieczki" . Admirał flotę obecną nazywa fikcją, albowiem niema ona w swym składzie okrętów prawdziwie bojowych; okręty linjowe są już przestarzałe, a krążowniki „Waszyngtońskie" przedstawiają kontr-torpedowce tylko że przerośnięte, okręty te są bardzo drogie i jednocześnie bardzo wrażliwe, więcej niż zwykłe „leader'y", kontr-torpedowce i łodzie podwodne— bardzo współczesne w swych zaletach taktycznych, ale niezdolne do pomyślnego wykonania zadań postawionych flocie francuskiej.

Włoski program rozbudowy floty idzie również w kierunku rozbudowy lekkich typów okrętów. Polityka włoska dąży do utrzymania parytetu z flotą francuską, tłumacząc tem, że interesa włoskie na morzu Śródziemnem są doniosłe, a także pragnąc utrzymać parytet francuski zastosowany w Waszyngtonie w stosunku do okrętów linjowych. Nie wydaje się by uzyskanie takiego parytetu było dla Włoch wykonalne, bowiem nie posiadają oni tak licznych środków finansowych i technicznych jak Francja.

KDOR. PPOR. MOHUCZY BORYS.

Gdańsk

Informacje o ustroju, stosunku do Polski, obowiązkach osób wojskowych na terenie Wolnego Miasta.

Wolne Miasto Gdańsk zostało utworzone Traktatem Pokoju podpisanym w Wersalu (art. 100—108). Traktat ten oddał Wolne Miasto pod ochronę Ligi Narodów, określił jego granice, stanowisko Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, jako orzekającego w 1-szej instancji w sporach między Polską a Gdańskiem, zaznaczył zasady, na których zostanie ustalona konstytucja, określił pojęcie obywatelstwa gdańskiego i przekazał własność Państwa Niemieckiego na rzecz Mocarstw Sprzymierzonych dla późniejszego podziału między Gdańskiem, a Polską. Ponadto ustalił, iż zostanie zawarta pomiędzy Wolnem Miastem a Polską konwencja, która zagwarantuje Polsce pewne specjalne prawa. Konwencja ta została zawarta w Paryżu dnia 9. XI. 1920 r. W uzupełnieniu tej konwencji została zawarta w Warszawie umowa polsko-gdańska w dniu 24. X. 1921 r. W dalszym ciągu rozwoju stosunków został zawarty cały szereg umów i układów.

Konstytucja Wolnego Miasta Gdańska.

Podstawą ustroju Gdańska jest konstytucja Wolnego Miasta, uchwalona przez konstytuantę i zatwierdzona przez Radę Ligi Narodów. Ustrój Gdańska jest demokratyczny, t. j. władza pochodzi od ludu. Językiem urzędowym jest język niemiecki. Części ludności, mówiącej po polsku, jest zapewniony swobodny narodowościowy rozwój, a szczególnie używanie języka ojczystego w zakresie szkolnictwa, wewnętrznej administracji i sądownictwa. Bez uprzedniej zgody Ligi Narodów nie może Wolne Miasto służyć za podstawę wojskową i morską, wznosić umocnień fortecznych, oraz zezwalać na wyrób amunicji i materjału wojennego na swym obszarze.

Władza ustawodawcza jest w rękach Senatu i Zgromadzenia Ludowego (Volkstag), które składa się ze 120 posłów, wybieranych w głosowaniu powszechnem, równem, bezpośredniem i tajnem, według zasad wyborów proporcjonalnych na 4 lata. Prawo wyborcze czynne przysługuje obywatelom gdańskim, liczącym ponad 20 lat, prawo zaś bierne — począwszy od lat 25; kobiety mają prawo głosu i obieralności. Volkstag zwołuje jego Prezydent. Senat może zażądać

zwołania Volkstagu, poza tem może zażądać zwołania $^1/_6$ część członków Volkstagu. Uchwały zapadają zwykłą większością głosów. Volkstagowi przysługuje prawo żądania od Senatu wyjaśnień we wszystkich sprawach państwowych, przekonywania się o wykonywaniu swych uchwał, o użyciu dochodów państwowych, oraz mianowaniu komisyj śledczych.

Władzą wykonawczą jest Senat, który składa się z Prezydenta, Zastępcy Prezydenta i 20 senatorów. Prezydent i 7 senatorów w urzędzie głównym wybierani są przez Volkstag na okres 4 lat, zaś Zastępca Prezydenta i 13 senatorów w urzędzie pobocznym na czas nieokreślony. Senatorzy w urzędzie pobocznym muszą posiadać zaufanie Volkstagu i są wobec niego odpowiedzialni; występują z Senatu na skutek votum nieufności. Senat jest najwyższą władzą krajową; ustala linje wytyczne polityki, ogłasza ustawy uchwalone przez Volkstag i wydaje rozporządzenia wykonawcze, prowadzi administrację w ramach ustaw i budżetu, zestawia preliminarz budżetowy, strzeże państwa, zarządza własnością państwową, mianuje urzędników i ma troskę o dobro obywateli. Senat ma obowiązek udzielania Lidze Narodów na jej żądanie wyjaśnień w sprawie Wolnego Miasta. Ma prawo darowania kary w drodze łaski. Ustawa przychodzi do skutku przez zgodną uchwałę Volkstagu i Senatu, w razie niezgody Senatu, w razie ponownej uchwały, musi się Senat zastosować, lub odwołać się do referendum ludowego. Przedstawicielstwa zawodowe opinjują ustawy o charakterze gospodarczym i społecznym. Zawieranie umów w imieniu Wolnego Miasta i reprezentowanie go nazewnątrz przez Prezydenta Senatu o tyle może mieć miejsce, o ile nie koliduje z prawem Polski, ustalonym przez Traktat Wersalski do prowadzenia spraw zagranicznych Wolnego Miasta.

Sądownictwo jest niezawisłe, sędziowie są wybierani przez specjalną komisję na okres dożywotni.

Obszar państwa dzieli się na okręgi miejskie i powiaty. Powiaty, miasta i gminy mają samorząd pod nadzorem Senatu. Sprawy gminne miasta Gdańska podlegają kierownictwu Senatu i Volkstagu. Funkcje Rady Gminnej sprawuje Miejska Rada Obywatelska wybrana przez Volkstag. Obywatele są równi wobec prawa: niema różnic z powodu urodzenia, stanu, lub wyznania. Tytuły są tylko naukowe i zawodowe. Wolne Miasto nie nadaje orderów i odznaczeń — obywatelom nie wolno ich przyjmować. Wolność osoby jest nienaruszalną, pozbawienie wolności może nastąpić tylko na podstawie ustaw; osobę pozbawioną wolności należy następnego dnia zawiadomić, jaka władza i z jakich przyczyn to uczyniła; bezzwłocznie musi być dana sposobność wniesienia sprzeciwu. Konstytucja zapewnia swobodę słowa, prasy, zgromadzania się, tworzenia związków, oraz tajemnicę korespondencji. Istnieje wolność wyznania i sumienia, oraz powszechny obowiązek szkolny w szkole powszechnej oraz uzupełniającej do 18-go roku życia. Utrzymanie szkół jest rzeczą państwa, nauka i przybory w szkołach publicznych są bezpłatne. Utrzymanie szkół prywatnych jest dozwolone przy zachowaniu pewnych warunków.

Specjalne prawa i obowiązki Polski.

Polska posiada w Gdańsku cały szereg specjalnych praw i obowiązków, wynikających z umów zacytowanych na wstępie. Podstawą tych praw i obowiązków jest prawo Polski do swobodnego, niczem nieskrępowanego dostępu do morza przez Port Gdański, oraz konieczność zgodnego współżycia gospodarczego.

Przedstawicielem dyplomatycznym Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku jest Komisarz Generalny R. P., który jest pośrednikiem pomiędzy Rządem polskim i gdańskim.

Sprawy zagraniczne Wolnego Miasta.

Prowadzenie spraw zagranicznych Wolnego Miasta, oraz opieka nad jego obywatelami zagranicą należą do Rządu Polskiego. Rząd Polski jest obowiązany do zasięgnięcia opinji W. M. przy zawieraniu umów międzynarodowych, dotyczących Gdańska, zaś Wysoki Komisarz Ligi Narodów ma prawo veta. Wolne Miasto nie może zaciągać pożyczek zagranicznych bez zgody Rządu Polskiego.

Sprawy morskie.

Polska utrzymuje w Gdańsku Urząd Marynarki Handlowej dla rejestracji statków polskich i werbowania załóg. Statki pod banderą polską muszą być traktowane w porcie gdańskim narówni ze statkami gdańskiemi. Statkom pod banderą gdańską Polska obowiązana jest zezwalać na żeglugę przybrzeżną pod takiemi samemi warunkami, jak statkom polskim. W razie wojny statki gdańskie nie mogą być zajęte, lub podlegać świadczeniom, natomiast podlegają ewentualnym ograniczeniom w żegludze. Obywatelom gdańskim wolno wstępować na służbę na statki polskie narówni z obywatelami polskiemi. Patenty żeglarskie obu stron mają równe znaczenie, żegluga i spław na drogach wodnych na obszarach obu stron są wolne. Przedsiębiorstwa żeglugowe mają równe prawa na obszarze drugiej strony.

Sprawy celne.

Wolne Miasto jest objęte polską granicą celną. Służbę celną na terenie Gdańska pełnią gdańscy urzędnicy, zatrudnieni w Gdańskiej Dyrekcji Ceł, mającej zakres działania II instancji polskich władz celnych, wykonywując ustawy i rozporządzenia polskie w zakresie spraw celnych. Obowiązuje polska taryfa celna i wszystkie przepisy celne. Kontrolę nad czynnościami gdańskiej Dyrekcji Ceł sprawuje Inspektorat Ceł (polski), który pilnuje prawidłowości stosowania przepisów. Opłaty pobiera się w walucie polskiej lub gdańskiej. Wpływy z opłat celnych odprowadza się do skarbu polskiego, następnie zaś ogólne wpływy celne, pobrane na całym obszarze celnym, t. j. w Polsce i Gdańsku dzielone są pomiędzy Rzeczypospolitą Polską i Wolne Miasto Gdańsk według specjalnego klucza podziału (art. 206 umowy warszawskiej z dnia 24. X. 1921 r.).

Obrót towarowy.

Wolne Miasto jest obowiązane wprowadzać do obrotu towarowego między swem terytorjum, a wspólną zagranicą wszystkie gospodarcze ograniczenia przywozu i wywozu, które obowiązują w Polsce. Gdańsk ma jednak prawo do pewnego kontyngentu towarów, podlegających ograniczeniom, celem pokrycia zapotrzebowania własnej ludności, oraz potrzeb własnego przemysłu, rolnictwa i rzemiosł. W obrocie towarowym między Polską a Gdańskiem ograniczeń niema, z wyjątkiem ograniczeń w obrocie towarami akcyzowo-monopolowemi.

Wyroby stanowiące przedmiot monopolu państwowego, oraz podlegające podatkom pośrednim nie mogą być wwożone bez zachowania odpowiedniej formalności i bez należytej opłaty skarbowej. Przedmiotem monopolu są, względnie podlegają podatkom pośrednim:

W Polsce: 1) Monopole: spirytus, tytuń, sól, zapałki.

2) Podatki pośrednie: piwo, wino, wino musujące, miód sycony, cukier, oleje mineralne, drożdże, kwas octowy, zapalniczki, karty do gry.

W Gdańsku: 1) Monopole: tytuń i wyroby tytuniowe.

2) Podatki pośrednie: spirytus, cukier, piwo, wino, wino musujące, kwas octowy, sól, karty do gry, bibułki do papierosów, środki do oświetlania.

Wolne od opłat skarbowych są następujące ilości: 2 litry piwa, 2 litry wód mineralnych, 1 litr wina, 25 cygar, albo 50 papierosów, albo 50 gr. tytuniu, 10 pudełek zapałek, 2 sztuki środków do oświetlania jednego i tego samego gatunku, 200 gr. drożdży, poza tem w obrocie nadgranicznym: 250 gr. soli, 25 cygar, albo 100 sztuk papierosów, albo 100 gr. tytuniu, 100 sztuk bibułek do papierosów.

Ruch graniczny.

Graniczny ruch osobowy, przy przekroczeniu wspólnej granicy przez obywateli drugiej strony odbywa się za dowodem osobistym swego kraju. Dowód osobisty jest wystarczający o ile zawiera: a) rysopis osoby i dokładny adres, b) fotografję, c) własnoręczny podpis, d) przynależność państwową. Legitymacje służbowe urzędników państwowych i wojskowych, zastępują dowody osobiste. Przy przekroczeniu granicy Gdańska legitymacje rodzin wojskowych nie są wystarczające.

Według przepisów Wolnego Miasta wyjazd z Gdańska jest wolny i nie podlega kontroli. Wyłącznie ze względu na obywateli polskich i na żądanie Rządu Polskiego odbywa się gdańska kontrola wyjazdowa na granicach morskiej i gdańsko-niemieckiej od strony Prus Wschodnich.

Pociągi z Polski i do Polski przechodzące przez teren Wolnego Miasta są wolne od kontroli dowodów osobistych. Osoby wysiadające na terenie W. M Gdańska kontroli podlegają.

Ruch automobilowy odbywa się bez przeszkód. Papiery automobilowe swego kraju są uznawane za dostateczne na obszarze

drugiej strony, zarówno jak i pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych. W Gdańsku obowiązuje przepis, że pozwolenie należy mieć ze sobą.

Sprawy sądowe.

Umowa warszawska z dnia 24. X. 1921 normuje kwestję i procedurę wzajemnego wydawania przestępców, ściganych, lub skazanych przez zwyczajne sądy za przestępstwa popełnione na obszarze drugiej strony o ile nie chodzi o własnych obywateli strony wezwanej do wydania oraz o przestępstwa polityczne, wojskowe i skarbowe. Ścigając przestępcę, gdy zwłoka grozi niebezpieczeństwem, wolno władzom policyjnym przekroczyć granicę w odległości 8 km. i przytrzymać w tej strefie ściganego, oddając go władzy policyjnej okręgu, w którym został schwytany. Polska i Gdańsk obowiązane są do udzielania sobie na wezwanie pomocy prawnej w sprawach cywilnych, handlowych i sądownictwa niespornego. Obowiązuje umowa polsko-gdańska z dnia 14. il. 1924 r. w przedmiocie zabezpieczenia kosztów procesowych i zaliczek na koszta sądowe, wydanych przez sądy drugiej strony. Uchwały dotyczące kosztów procesowych są wykonalne na terytorjum drugiej strony w drodze uznania wykonalności uchwałą sądu drugiej strony na wniosek wierzyciela.

Umową z dnia 28 listopada 1925 roku unormowano wzajemne wykonywanie wyroków sądowych, z wyjątkiem spraw przeciwko skarbowi jednej ze stron, oraz których sentencja opiera się na ustaleniu stosunku prawnego w dziedzinie prawa familijnego, oraz spadkowego. Zachodzić muszą ustalone tą umową wymogi natury formalnej.

W kwestjach nieunormowanych w osobnych umowach polsko-gdańskich obowiązują w Polsce i Gdańsku miejscowe, właściwe przepisy ustawowe z dziedziny międzynarodowego prawa procesowego cywilnego i karnego, opierając się przeważnie na wzajemności prawnej, a w pewnych wypadkach nawet zwyczajach uznanych przez prawo międzynarodowe.

Sprawy skarbowe.

Polska utrzymuje w Gdańsku Polską Kasę Rządową, celem dokonywania wypłat i wpłat na rachunek Rządu Polskiego, oraz dokonywania rozrachunków pomiędzy Rządami.

Konwencja Paryska przewiduje w przyszłości unifikację systemów monetarnych. W Wolnem Mieście mogą być zawierane tranzakcje w walucie polskiej. Giełda gdańska obowiązana jest notować kurs złotego.

Poczta.

Polsce przysługuje prawo utrzymywania w porcie gdańskim własnej służby pocztowej, telegraficznej i telefonicznej dla utrzymywania komunikacji pomiędzy Gdańskiem a Polską, oraz pomiędzy Polską a zagranicą przez Gdańsk. Wobec tego poczta polska w Gdańsku nie załatwia korespondencji z Gdańska zagranicę, oraz w obrębie Wolnego Miasta.

Koleje.

Koleje żelazne na terenie Wolnego Miasta, jak i w porcie z wyjątkiem kolei dojazdowych, służących do komunikacji wewnątrz Wolnego Miasta znajdują się w wyłącznej administracji polskiej i pod względem administracyjnym stanowią część Polskich Kolei Państwowych. W Gdańsku ma siedzibę Dyrekcja Okręgowa Polskich Kolei Państwowych Gdańsk. Na terenie Wolnego Miasta zatrudnia się pracowników gdańszczan; pracownicy mający styczność z publicznością obowiązani są znać język polski. Przy komunikacji między stacjami wewnątrz Wolnego Miasta nie obowiązują 50 % zniżki kolejowe dla urzędników.

Rada Portu i Dróg Wodnych.

Rada Portu i Dróg Wodnych składa się w równych częściach z polskich i gdańskich komisarzy, po 5-iu z każdej strony, którzy tworzą polską i gdańską delegację. Prezydenta Rady Portu wybiera się za wspólnem porozumieniem Polski i Gdańska, a w braku porozumienia mianowany jest przez Radę Ligi Narodów, z pośród obywateli Szwajcarji. Prezydent sprawuje urząd przez 3 lata. Rada Portu i Dróg Wodnych zajmuje się kontrolą, eksploatacją i zarządem na własny rachunek portu i dróg wodnych Wolnego Miasta. Zyski i straty dzieli się pomiędzy Polskę i Gdańsk, a to według tymczasowego porozumienia w równych częściach. Dla sprawowania tego zarządu Radzie Portu przydzielony został cały szereg dóbr, budynków, terenów i t. p. na własność, należących dawniej do b. Cesarstwa Niemieckiego i Prus. Własnością jej są również koleje żelazne w obrębie portu, których zarząd i eksploatacja powierzone są w całości Polsce.

Polsce zagwarantowana jest swobodna używalność portu i środków komunikacyjnych bez ograniczenia, oraz zabezpieczony rozwój portu w granicach potrzeby.

W każdym czasie i we wszystkich okolicznościach, Polska ma prawo importować i eksportować przez Gdańsk towary wszelkiego rodzaju, niezakazane przez ustawy polskie.

Językami urzędowemi Rady Portu są: polski, niemiecki i francuski.

Władzami wykonawczemi Rady Portu i Dróg Wodnych są: Dyrekcja Handlowa i Dyrekcja Techniczna, oraz Wydziały: Administracyjny i Finansowy.

Dyrekcja Handlowa zajmuje się za pośrednictwem swych urzędów eksploatacją portu, podlegają jej sprawy związane z ruchem w porcie, eksploatacją urządzeń portowych, rozwojem ruchu, zmianą taryf. Dyrekcji Handlowej podlegają: Wydział Ruchu i Ekonomiczny, Urząd Pilotów, Zarząd Kejów, Biuro Taryfowe i Ajencja Rady Portu w Warszawie.

Dyrekcja Techniczna zajmuje się sprawami rozbudowy i utrzymania portu i dróg wodnych. Posiada Wydziały: Budowy Portu, Budowy Maszyn i Administracji Wisły.

Postój polskich okrętów wojennych (Port d'attache).

Sprawa postoju OORP. w Gdańsku uregulowana jest prowizorycznie aż do czasu definitywnego załatwienia w sposób następujący:

Rząd Polski zawiadamia Senat Wolnego Miasta i Radę Portu o liczbie okrętów, które mają korzystać z portu; Rada Portu dostarcza miejsca postoju dla tych okrętów.

W celu regulacji ruchu w porcie, każdy O. R. P. wchodzący do portu, musi być uprzednio zameldowany przez Wydział Wojskowy Komisarjatu Generalnego w Urzędzie Pilotów. W wypadkach nagłych może dowódca zameldować O. R. P. przy wejściu w Urzędzie Pilotów.

Wizyty oficjalne flot obcych.

Na podstawie układu pomiędzy Rządem Polskim, a Senatem Wolnego Miasta, Rząd Polski zawiadamia niezwłocznie Senat, o mającej się odbyć w Gdańsku wizycie floty obcej. Senat stawia wniosek co do charakteru uroczystości przyjęcia, który jest rozważany na zebraniu, w którem biorą udział: Komisarz Generalny R. P., Wysoki Komisarz L. N. i Prezydent Rady Portu, względnie ich pełnomocnicy. Na zebraniu tem ustala się wspólny program, który zostaje zakomunikowany przez Rząd Polski przedstawicielowi dyplomatycznemu odnośnego państwa.

Kolejność wizyt oficjalnych, składanych przez obcego dowódcę jest następująca:

1. Prezydent Senatu Wolnego Miasta,
2. Wysoki Komisarz Ligi Narodów,
3. Komisarz Generalny Rzplitej Polskiej,
4. Prezydent Rady Portu i Dróg Wodnych.

Noszenie mundurów na terenie W. M.

Zarządzenie Senatu Wolnego Miasta o noszeniu mundurów na obszarze Gdańska głosi:

Noszenie mundurów wojskowych i zagranicznych uniformów urzędniczych na obszarze W. M. Gdańska jest zakazane.

Zakazowi nie podlegają:

a) czynni w Gdańsku eksterytorjalni oraz konsularni przedstawiciele obcych państw,

b) członkowie zagranicznych misyj dyplomatycznych i wojskowych, które są akredytowane w Polsce, o ile ich zakres działania rozciąga się na obszar W. M. Gdańska,

c) wojskowi przedstawiciele państwa Niemieckiego i Rzeczypospolitej Polskiej na zasadzie umowy tranzytowej, zawartej pomiędzy Niemcami, Polską i Gdańskiem dnia 21-go kwietnia 1921 r.,

d) członkowie zgłoszonych transportów wojskowych,

e) osoby należące do statków wojennych, które się zatrzymują w Gdańsku za pozwoleniem Senatu,

f) polscy urzędnicy straży pożarnej, którzy w wypadku pożaru przekraczają granicę, zgodnie z art. 24 umowy polsko-gdańskiej z dnia 24 października 1921 r.,

g) polscy urzędnicy policji i bezpieczeństwa publicznego, którzy zgodnie z art. 106—109 wspomnianej umowy przekraczają granicę przy pościgu,

h) polscy urzędnicy pocztowi, którzy zgodnie z art. 149 i nast. wymienionej umowy zajęci są na gdańskiem terytorjum,

i) polscy urzędnicy celni, którzy zgodnie z art. 200 wymienionej umowy są zajęci w Gdańsku,

k) urzędnicy i pracownicy niemieckiego i polskiego zarządu kolejowego.

Senat może w wypadkach wyjątkowych zezwolić na odstąpienie od zakazu.

Przekroczenie tego rozporządzenia policyjnego będzie karane grzywną albo odpowiednim aresztem.

Powyższe zarządzenie Senatu jest jednostronne.

Pobyt osób wojskowych na terenie W. M.

Szeregowi mogą wyjeżdżać na urlopy do Gdańska jedynie za zezwoleniem Dowódcy Korpusu i w tym wypadku dopuszczalne są jedynie urlopy okolicznościowe.

Wszystkie osoby wojskowe, przyjeżdżające do Gdańska bądź służbowo, bądź prywatnie powinny się zameldować w Wydziale Wojskowym Kom. Gen. R. P. (Dowódca Garnizonu).

Wyjazdy służbowe do Gdańska osób podległych Dowódcy Floty reguluje rozkaz tajny Dowódcy Floty Nr. 21 z dn. 7 czerwca 1929 roku.

Transporty wojskowe.

Każdy transport wojskowy przejeżdżający przez teren Wolnego Miasta powinien być uprzednio zameldowany w Senacie W. M. Dotyczy to zarówno transportów osobowych, jadących za wspólnym dokumentem, jak i transportów materjałów wybuchowych, oraz transportów materjału wojennego pod konwojem. Czynności zameldowania wykonywuje Wydział Wojskowy Kom. Gen. R. P.

Rozkaz Ministra Spraw Wojskowych z dnia 29. IV. 1925 r. (Dz. Rozk. Nr. 14/25) głosi:

Celem uniknięcia ewentualnych nieporozumień w związku z przejazdem transportów wojskowych przez terytorjum W. M. Gdańska — zarządzam:

1. Dowódca wysyłający transport — nie niżej dowódcy pułku, lub równorzędnego oddziału — ma na 48 godzin przed odejściem transportu telegraficznie zawiadomić o tem Wydział Wojskowy przy Generalnym Komisarzu Rzplitej Polskiej na W. M. Gdańsk, oraz wojskowy wydział kolejowy przy Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej w Bydgoszczy.

Zawiadomienie to winno zawierać: a) nazwę formacji wysyłającej transport, b) rozkaz na którego podstawie wysyła się transport, c) skład, wzgl. zawartość transportu, d) przeznaczenie transportu, e) stację załadowania i f) datę odjazdu.

Szef wydziału wojskowego przy Generalnym Komisarzu Rzplitej Polskiej na W. M. Gdańsk ma nadesłać odpowiednie zezwolenie na wjazd na terytorjum W. M. Gdańska na stację graniczną przed przybyciem transportu (jak pkt. 2), wzgl. do dowódcy, wysyłającego transport (jak pkt. 3) zawiadamiając o tem równocześnie oficera łącznikowego W. W. Kol. w Gdańsku.

2. Komendant transportu, jadącego od strony południowej ma zgłosić się u dyżurnego ruchu na stacji kolejowej w Tczewie i tam otrzyma zezwolenie od szefa Wydziału Wojskowego przy Kom. Gen. Rzplitej Polskiej na wjazd na terytorjum W. M. Gdańska — w wypadku gdyby zezwolenie takie jeszcze nie nadeszło, winien oczekiwać tam na nie z transportem, a w razie gdyby zatrzymanie z tego powodu trwało ponad trzy godziny, winien zameldować się telefonicznie szefowi wydziału wojskowego przy Komisarjacie Generalnym Rzplitej Polskiej w Gdańsku.

3. Transporty idące od strony Pucka nie mogą rozpocząć swej podróży przed uzyskaniem zezwolenia na wjazd na terytorjum W. M. Gdańska.

4. Powyższe zarządzenie dotyczy wszystkich transportów, oddziałów wojskowych z bronią i bez broni, oraz transportów z materjałem wojennym.

5. Dowódca wysyłający transport jest odpowiedzialny za należyte pouczenie pod tym względem komendanta transportu.

6. Dowódca Okręgu Korpusu Nr. VIII. Toruń zarządzi wydanie potrzebnych instrukcyj dla żandarmerji wojsk.

7. Wydane zarządzenia należy mi zameldować przez Oddział I. Sztabu Generalnego do dnia 20 marca 1925 roku.

Należy zaznaczyć, że niezameldowane transporty wojskowe zostają zatrzymane na stacjach granicznych.

Westerplatte. Wojskowa Składnica Tranzytowa na Westerplatte.

Półwysep Westerplatte został oddany do dyspozycji Rządu Polskiego decyzją Rady Ligi Narodów z dnia 14. III. 1924 r. w celu wyładunku, magazynowania i ekspedycji do Polski materjału wojennego i wybuchowego, przechodzącego tranzytem.

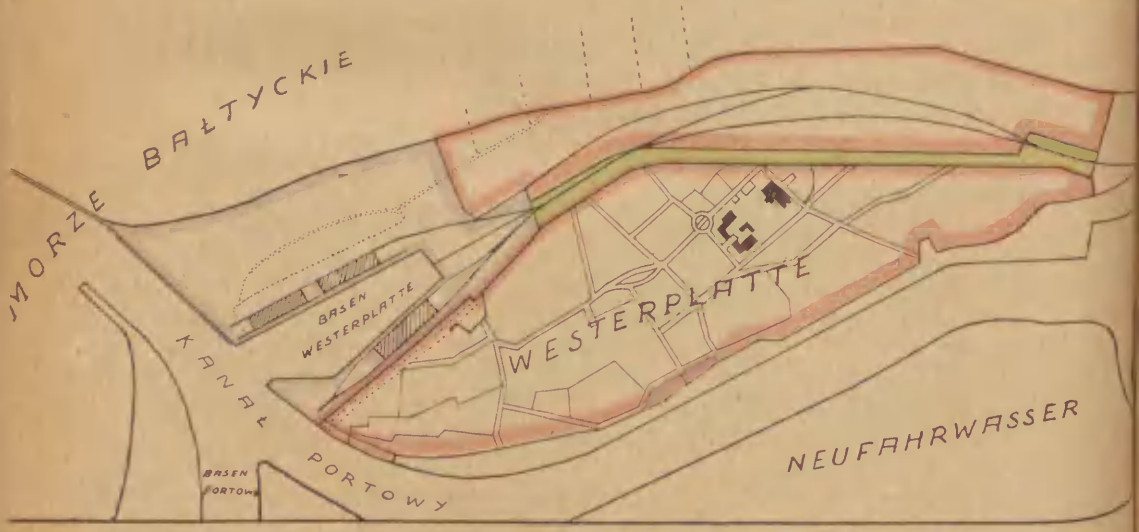
Własność półwyspu została przekazana Radzie Portu, która wybudowała na wspólny koszt Polski i Gdańska basen portowy, magazyny oraz tory kolejowe w obrębie basenu. Rząd Polski wybudował połączenie torów z siecią kolejową, schrony dla materjałów wybuchowych i adaptował zakupione budynki w celu umieszczenia oddziału i administracji. Na mocy porozumienia o t. zw. komercjalizacji Westerplatte w r. 1928 basen został udostępniony dla użytku handlowego w czasie, gdy nie zostaje użytkowanym w celu właściwym.

W myśl zobowiązania Rządu Polskiego ponosi ten ostatni odpowiedzialność za szkody, które mogłyby wyniknąć wskutek eksplozji.

Liczebność oddziału wojska dla celów wartowniczych i technicznych została określona przez Radę Ligi Narodów na 88 ludzi.

Na terenie Westerplatte obowiązują specjalne przepisy, ustalone przez komisję polsko-gdańską, mające na celu uregulowanie bezpieczeństwa przy transportowaniu, ładowaniu i składowaniu materjału wybuchowego, oraz ustalające warunki, towarzyszące tym czynnościom.

W myśl porozumienia o komercjalizacji teren Westerplatte został podzielony na trzy strefy (jak na załączonym planie):



W strefie czerwonej Rząd Polski zobowiązuje się zapewnić przestrzeganie przepisów, dotyczących bezpieczeństwa, przez wszystkie osoby, podlegające jego władzy dyscyplinarnej. Prezydent gdańskiej policji ma prawo wstępu do tej strefy w obecności oficera polskiego i może kontrolować zachowanie przepisów bezpieczeństwa.

W strefie niebieskiej obowiązują przepisy, jak i w innych częściach portu, przyczem ruchem w basenie zawiaduje Rada Portu, zaś ruchem kolejowym Dyrekcja P. K. P.

W strefie zielonej, stanowiącej tory kolejowe, łączące basen z ogólną siecią kolei, oraz obręb stacji kolejowej Westerplatte służbę policyjną pełnią dorywczo urzędnicy policji gdańskiej; oprócz zajętych tam funkcjonarjuszy kolei i portu wstęp innym osobom jest wzbroniony.

W razie potrzeby uskutecznienia wyładunków, lub naładunków materjału wojennego i wybuchowego dla Rządu Polskiego, cały basen, lub tylko południowa jego część zostają wymówione: cały basen na 7 dni naprzód, południowa jego część na 48 godzin naprzód.

W razie wymówienia całego basenu, funkcjonarjusze Rady Portu, cła i policji wychodzą z terenu Westerplatte i na całym terenie następuje regime, jak w strefie czerwonej. W razie wymówienia tylko strony południowej, regime ten ma zastosowanie tylko na wymówionym terenie.

O każdym transporcie muszą być powiadomieni:
Wysoki Komisarz L. N., który przysyła swego obserwatora,
Senat Wolnego Miasta, i
Rada Portu i Dróg Wodnych
bez specyfikacji transportu.

Zawiadomienie takie następuje również przy magazynowaniu ponad 48 godzin materjału wybuchowego w ilości ponad 200 tonn.

Postój OORP. w basenie jest wzbroniony. Statek, który wyładował transport powinien po upływie 48 godzin opuścić basen.

Na tranzyt lub składowanie materjału wojennego nie przeznaczonego dla Polski potrzebne jest uprzednie zezwolenie Wysokiego Komisarza L. N.

Z angielskiego przełożył w Kanale Angielskim, w pobliżu miejsca rozegrania się dramatu z przed 340 lat, Mamert Stankiewicz, Komand. ppor. w rez.

Porażka „Niezwyciężonej Armady".

Historja porażki „Niezwyciężonej Armady", ochrzczonej tem dumnem mianem przez króla Filipa, jest jedną z tych, która poprzez wieki będzie zawsze entuzjazmowała prawdziwych anglików, a też i tych wszystkich, którzy czczą waleczność i poświęcenie dla ojczyzny. Więcej, stanowiło to epokę w historji nietylko Anglji, lecz i całego świata. Gdyby Armada rzeczywiście okazała się „niezwyciężoną" — któż może wiedzieć, jaki wpływ mogłoby to wywrzeć na bieg wypadków w późniejszej historji? W rzeczywistości Armada została rozbita. Anglja, która dotąd próbowała swych sił w drobnych spotkaniach na morzu, nagle się przekonała, że jest nietylko równą lecz nawet większą potęgą morską od najsilniejszego imperjum ówczesnej daty.

Uzbrojenie Armady było istotnie znakomite. Anglja przeciwstawiała jednak przewadze broni i okrętów niepohamowaną odwagę i umiejętność strategji swych „psów morza", którzy sterroryzowali kolonje hiszpańskie w Środkowej Ameryce i niejednokrotnie dowiedli, że cechy te są więcej warte, niż przewaga liczebna.

Jednem druzgocącem uderzeniem waleczni marynarze angielscy wstrząsnęli domem z kart Hiszpanji i założyli fundamenta pod przyszłą bezwzględną przewagę Anglji na morzu.

Król Filip długo przygotowywał swoją Armadę, odpłynięcie której było jednak ciągle wstrzymywane z wielu względów. Najważniejszą przeszkodą była prawdopodobnie okoliczność, że nieustraszony korsarz angielski Drake, wiedząc o tych przygotowaniach, wymknął się nagle z Anglji, kierując się ku wybrzeżom Hiszpanji i Portugalji. Drake dopadł do Kadyksu i zniszczył budujące się tam okręty wartości wielu setek tysięcy funtów szterlingów. Drake, jak sam określił, podpalił brodę hiszpańskiemu królowi. Nagrodą za poniesione trudy była dlań świadomość, że wypłynięcie Armady zostało wstrzymane do czasu, kiedy król Filip ocknie się po tak strasznej i niespodziewanej klęsce.

Ostatecznie 19-go maja 1588 roku na okrętach Armady podniesiono żagle. Była to flota niezwykle imponująca. Składała

się z 130 okrętów z obsługą 10000 marynarzy i 2088 galerników, oraz 20000 żołnierzy i około dwóch do trzech tysięcy posługaczy.

Flotę podzielono na dziesięć dywizyj. Naczelne dowództwo oddano Kapitanowi-Generałowi Don Alonzo Perez de Guzman, Margrabiemu de Medina Sidonia, człowiekowi niezbyt zdolnemu i niezdecydowanemu, zmuszonemu jednak przez króla do podjęcia się wykonania tego zadania, do czego, jako nieprzygotowany odnosił się z niechęcią.

Planem Margrabiego Sidonia było połączenie swych sił z armją Margrabiego de Parma, który na czele 20000 ludzi zamierzał go spotkać w Kanale Angielskim (La Manche). Ogromne to przedsięwzięcie miało mieć charakter krzyżowego najazdu. Król Filip tak był pewny zwycięstwa, że rozkazał zabrać zawczasu na okręty wielu duchownych w celu nawrócenia na katolicyzm ludności zawojowanej Anglji.

Tymczasem wiadomość o odpłynięciu Armady doszła do Anglji. Zwrócono się do królowej z żądaniem poczynienia przygotowań. Królowa powołała na stanowisko Lorda Admirała Lorda Howarda of Effingham. Flota angielska pod jego dowództwem składała się jedynie z trzydziestu okrętów z załogą około 7000 ludzi. Gdyby obrona Anglji polegała tylko na tych siłach, pozycja jej byłaby beznadziejna.

Lecz poza flotą królewską Anglja szczyciła się posiadaniem całej masy okrętów prywatnych, należących głównie do awanturników, którzy dla wykonywania pirackich ekspedycyj, zwykłych w tej epoce, okręty swe uzbrajali. Obecnie, kiedy Anglja znalazła się w niebezpieczeństwie, ludzie ci lojalnie oddali swoje okręty do dyspozycji Jej Królewskiej Mości. Stary John Hawkins (sławny flibustier) zajął się ciężką pracą doprowadzenia królewskiej floty do należnego porządku. Uwieńczeniem jego pracy był „Ark Royal", okręt o pojemności 800 tonn, na którym Lord Howard podniósł swoją admiralską flagę i którego nie zamieniłby na żaden inny z istniejących okrętów.

W Plymouth Howard, mając przy sobie Drake'a w stopniu wice-admirała, dowodził flotą składającą się z 80 okrętów, gotowych do spotkania z Armadą. Jednocześnie między Dover i Calais Lord Henryk Seymour z 30 okrętami i kilkunastu innymi mniejszymi pilnie baczył na ruchy Margrabiego de Parma.

Przygotowaniom do walki na morzu dorównywały przygotowania na lądzie. Wszystkich w kraju wezwano do broni, ze wszystkich stron nadciągali uzbrojeni ludzie, aby przyjąć udział w odrzuceniu wroga, który ośmielał się grozić postawieniem swojej stopy na wybrzeżu starej Anglji. W Tilbury (miasto przy ujściu Tamizy) rozłożyła się obozem ogromna armja. Tu właśnie zamierzał wylądować Medina Sidonia i de Parma. Pewnego dnia Jej Kr. Mość przybyła z królewskim przepychem do Tilbury i w gorącem, podniosłem przemówieniu nawoływała swe wojsko, ażeby ramię przy ramieniu broniło swych domów i ojczyzny.

Tymczasem Armada zbliżała się powoli ku brzegom Anglji. Nagle straszna burza rozproszyła posuwające się okręty i zmusiła Medinę do powrotu do Korunji celem zebrania na nowo floty. Przez cały ten czas flota Howarda i Drake'a leżała w oczekiwaniu. W Kanale patrolowano nieustannie, a Drake wyruszył nawet z niewielu okrętami w stronę Hiszpanji z zamiarem zaatakowania Armady jeszcze przed jej wejściem na wody Anglji. Ta sama jednak burza, która zapędziła floty Mediny do Korunji, zmusiła Drake'a do powrotu do Plymouth. Zdaje się, że w tym czasie do Królowej Elżbiety doszły wiadomości o zaniechaniu przez Filipa najazdu, przynajmniej na jakiś czas, wobec czego Królowa poleciła zaprzestanie wszystkich przygotowań morskich, wywołało to ostry sprzeciw Howarda i Drake'a. Kiedy ostatni z nich nie zdołał przekonać Królowej o konieczności wyasygnowania dalszych pieniędzy, Howard pokrył koszty zaopatrzenia okrętów z własnej kieszeni.

Wreszcie 11-go lipca 1588 roku Sidonia opuścił Korunję i jeszcze raz skierował swoją flotę w kierunku Anglji.

Pewnego dnia mieszkańcy Plymouth dojrzeli z nadbrzeża dążący od strony kanału pod wszystkiemi żaglami mały kuter. „Kto to, co to?" pytano jeden drugiego. W niewielkiej odległości znajdowała się grupa ludzi — kwiat floty angielskiej: Hawkins, Frobisher, Drake i wielu innych. Grupka tych ludzi spoglądała jednem okiem w stronę morza, drugie zaś miała zwrócone na grę w kule, którą właśnie była zajęta. Po dobiciu do brzegu wyskoczył z kutra kapitan Fleming i odtrącając po drodze wszystkich na bok, dopadł do spokojnie grających i wykrzyknął: „Hiszpanie nadchodzą".

Taką była przyniesiona wiadomość. Armada nadchodziła.

„Co powiadacie?" — rozległ się głęboki głos, głos Francis'a Drake'a. „Hiszpanie nadeszli? Dobrze, ale jest jeszcze dość czasu, aby skończyć grę i pobić Hiszpanów".

Rzeczywiście skończono grę, zapalono ognisko, które miało służyć za sygnał do rozpalenia mnóstwa innych w całym kraju, poczem admirałowie udali się na swoje okręty. O świcie 20 lipca, kiedy flota była już zupełnie gotowa na przyjęcie Hiszpanów, Armada minęła Plymouth, żeglując przy dobrym południowo-zachodnim wietrze w stronę cieśniny Dover.

Flota wielkich okrętów Armady żeglowała w formie ogromnego półksiężyca, końce rogów którego oddalone były jeden od drugiego o 7 mil (13 kilometrów), co musiało stanowić widowisko wzbudzające przestrach i podziw.

Anglicy nie tracili czasu. Przez cały dzień niepokoili Armadę napadami na skrzydła i na oddzielne pozostałe okręty, nie dając się wciągnąć w walną bitwę. W pośród Armady powstało zamieszanie. Jeden z największych hiszpańskich okrętów „Nuestra Senora del Rosario" zderzył się z innym uszkodzonym tak silnie, że nie mógł dalej utrzymać się w linji, wobec czego został bezlitośnie opuszczony przez Sidonję na łaskę i niełaskę anglików.

To też Drake zawładnął tym okrętem, poczem otrzymał polecenie zapalenia światła sygnałowego na swym okręcie admiralskim „Revenge“ dla ułatwienia orjentacji innym jednostkom bojowym. Dla tych, czy innych powodów, Drake światła nie zapalił i puścił się w pogoń za kilkoma pozostałemi okrętami nieprzyjacielskiemi, a wkrótce po załatwieniu się z nimi wpadł na „Rosario“. Drake zwrócił się do komendanta Don Pedro de Valdez, jednego z najlepszych dowódców Armady, z żądaniem poddania się. Valdez, nie zważając na ciężkie uszkodzenia swego okrętu, odmówił, o ile nie zostaną przyjęte pewne jego warunki.

Odpowiedź Drake'a była krótką:

„Powiedźcie mu“ — rzekł do wysłannika — „że Francis Drake niema czasu na rozmowę. Niech się poddaje — znajdzie mnie przyjaznym i gotowym do paktowania. Jeżeli zaś chce się bić — jestem gotów“.

Wysłannik odpłynął niezwłocznie, ażeby wkrótce potem wrócić i oświadczyć:

„Valdez gotów jest się poddać, wiedząc, że przeciwnikiem jego jest Francis Drake, imię i sława którego są znane i który zawsze jest litościwy dla swoich jeńców“.

Na „Rosario“ spuszczono banderę. Oficerowie hiszpańscy przybyli na okręt Drake'a, a Valdez po oddaniu swej szpady Drake'owi i po ucałowaniu pokornie jego ręki był uprzejmie podejmowany na „Revenge“. „Rosario“ został odesłany do Anglji, gdzie cała załoga została zatrzymana w charakterze jeńców.

W tym samym czasie Howard mylnie przyjął ogień jednego z okrętów hiszpańskich za ten, który miał być zapalony na „Revenge“. Skutek tej pomyłki mógł być fatalny. O świcie admirał okazał się prawie sam w środku floty nieprzyjacielskiej, gdyż pozostałe okręty floty angielskiej, nie widząc kierującej latarni, położyły się w dryf. Na szczęście Howardowi udało się wymknąć i połączyć się z okrętami oczekującej na niego floty, a nawet powiodło mu się zdobyć jeden z największych okrętów hiszpańskich.

Pogoń w górę Kanału rozpoczęła się na nowo. Medina Sidonia pragnął zastosować taktykę obrony, lecz kiedy na wysokości Portlandu kierunek wiatru zmienił się na korzystny dla napadu, hiszpański admirał nie zdołał oprzeć się pokusie.

Medina zawrócił przeto na Anglików, którzy okazali się nagle w pozycji bardzo niebezpiecznej, grożącej im zupełną porażką, gdyby nie nowa zmiana kierunku wiatru, która tym razem dawała im doskonałą sposobność do natarcia. Tę sposobność anglicy doskonale wykorzystali, wysyłając w Armadę a burt swych okrętów salwy jedna za drugą. Hiszpanie potracili głowy, stając się przez nieoczekiwaną zmianę kierunku wiatru z napadających — atakowanymi. Sidonia postanowił na przyszłość nie poddawać się pokusie atakowania zanim nie nastąpi połączenie z Parmą.

Skutki spotkania były dla anglików pomyślne. Nie stracili żadnego okrętu, a zdołali zdobyć kilka pryz. Zabrakło jednak prochu i pocisków, wobec czego przez cały następny dzień nie

uczyniono nic, gdyż wszystkie okręty floty zajęte były przyjmowaniem nowych zapasów amunicji. Kiedy więc 25-lipca, angielska flota ponownie zbliżyła się do Armady na wysokości wyspy Wight, ilość okrętów jej dochodziła do 100.

Howard zdecydował się teraz rozpocząć działania ofensywne i zmusić Sidonię do walki. Zebrawszy swoją flotę, admirał angielski raźno wszedł w sam środek Armady, rozpoczynając bitwę z samym Sidonią kolejnym szeregiem zabójczych i niszczących salw. Prawie każdy z jego okrętów, przepływając bardzo blisko, wysyłał w „San Martin'a" salwę całą burtą i następnie, przewyższając nieprzyjaciela zdolnością manewrowania, oddalał się zanim puszkarze hiszpańscy mogli zdążyć naładować działa.

Admirałowie Hawkins i Frobisher odznaczyli się również, pierwszy na „Triumph'ie" w walce zaczepnej z oddziałem galeassów, drugi skutecznie napadając na okręt „Santa Anna" pod dowództwem zastępcy Mediny — de Recalde, którego zmusił wkrótce do opuszczenia okrętu i przeniesienia swojej flagi na drugi. W tym czasie, kiedy okręty angielskie zajęły się zabezpieczaniem zdobytego i uszkodzonego okrętu, Sidonia uchwycił inicjatywę, rzucając się na nich z wszystkiemi siłami w pewności, że nakoniec będzie miał możność naniesienia druzgocącego ciosu wrogowi. Niestety, nadzieja dowódcy hiszpańskiego okazała się płonną. Pozostałe okręty angielskie manewrowały w pobliżu w oczekiwaniu dogodnej sposobności, która wreszcie pozwoliła Howardowi, Hawkinsowi i Drakowi rzucić się na nieprzyjaciela odrazu z trzech stron, szerząc postrach na hiszpańskiego dowódcę i jego okręty. Przerażony Sidonia wydał rozkaz podniesienia żagli i uchodzenia przed wiatrem w kierunku Francji.

Ponowna zmiana kierunku wiatru ułatwiła mu wykonanie tego planu. Howard zaś, korzystając z przerwy w bitwie, pasował na rycerzy niektórych szczególnie odznaczających się odwagą oficerów, między nimi — Hawkins'a, Frobiszer'a i brata Howard'a, Tomasza.

27-go lipca Armada stanęła na kotwicach na redzie Calais. Admirał zaś Howard, doprowadziwszy swoją flotę na odległość wystrzału armatniego, zarzucił kotwice naprzeciwko, mając ze sobą jeszcze oddział, składający się z 30 okrętów pod dowództwem admirała Somerset'a.

Sidonia wysyłał gońców do Parmy, żądając przyłączenia jego sił w Gravelines, aby pod przykryciem wielkich galeonów przejść jednak do Tamizy i tam wylądować całą armję, lecz pozycja armji Parmy była beznadziejna — osaczony przez holendrów, ustąpił do Burges.

Howard natomiast uznał, że teraz przyszedł czas zagrodzenia Sidonji drogi do Dunkierki. Na „Ark Royal" zebrała się rada wojenna główniejszych kapitanów floty, na której zdecydowano, opierając się na doświadczeniu wojny korsarskiej, użycie palących się okrętów. Plan był śmiały i anglicy niezwłocznie przystąpili

do wprowadzenia go w czyn. Wybrano ośm najgorszych okrętów, pośród nich jeden, jak mówiono, należący do Drake'a, wyładowano z nich wszystkie wartościowe zapasy i przedmioty, naładowano natomiast proch i inne łatwo zapalne substancje, oraz zlano smołą. Około 2-ej godziny rano dnia 28-go lipca, puszczono okręty te z wiatrem i prądem przypływowym w kierunku Armady, gdzie nagle w pobliżu jej największych okrętów wybuchł straszliwy pożar. Niemożliwem jest opisać zamieszanie, które powstało: rąbano gwałtownie liny kotwiczne, podnoszono żagle niezwykle szybko w rozpaczliwym wysiłku uniknięcia groźnych upiorów. Okręty zderzały się jeden z drugim. Anglicy, słysząc te odgłosy paniki cieszyli się ze skuteczności swego planu i byli gotowi prześladować przeciwnika dalej, jak tylko brzask świtu pozwoli dojrzeć jego pozycje.

Wreszcie jasność poranku odsłoniła oczom zniecierpliwionych wilków morskich wynik wyprawy płonących upiorów. Coprawda żaden z okrętów hiszpańskich nie został spalony, jednak za to kilka beznadziejnie osiadło na mieliźnie, a wśród nich jeden z czterech największych galeassów. Howard wysłał natychmiast kilka łodzi z uzbrojonemi załogami celem zawładnięcia okrętem i skarbem, który niezawodnie znajdował się na pokładzie. Dowódca galeassy, Don Hugo de Moncada, otoczony waleczną załogą, bronił się długo, lecz daremnie. Ostatecznie padł od kuli w głowę wśród ciał swych współtowarzyszy, poczem reszta załogi poddała się. W ręce anglików dostał się okręt i przechowywane na nim 50.000 dukatów.

Drake zaś zajęty był czemś innem. Sidonia zdołał pod przykryciem nocy wymknąć się i uniknąć niebezpieczeństwa pożaru, poczem do świtu położył swój oddział okrętów w dryf. O świcie admirał hiszpański stwierdził, że resztki jego rozproszonej floty umykają na północ, wcale nie zważając na jego sygnały z rozkazem o przyłączeniu się. Podniósł zatem żagle i dopiero około Gravelines udało mu się zebrać i uformować w mniej więcej bojowy szyk około 40 okrętów. Ale i Drake był tuż. Na czele swych małych lecz łatwo manewrujących okrętów rzucił się na zdemoralizowanego wroga, wysyłając z burt salwę za salwą. Sidonia i jego oficerowie pojęli, że oczekuje ich ostateczna porażka i zguba. Tem niemniej na okrętach hiszpańskich walczono do ostateczności, odmawiając poddania się, chociaż równało się to pewnej śmierci i oznaczało zgubę dla okrętów. Bitwa trwała przez cały dzień i ustała kiedy zabrakło prochu i pocisków. Trzy okręty hiszpańskie zostały zatopione i należy oddać cześć walecznym i stwierdzić, że żaden z okrętów się nie poddał. Odwrotnie, jeden z kapitanów własnoręcznie przebił szpadą marynarza, który zamierzał opuścić banderę. Inny znowu dowódca walczył do ostatka z czterema czy pięcioma okrętami angielskiemi, kiedy własny jego okręt był już wielokrotnie przebity pociskami i bliski zatonięcia. Pozatem dziesięć czy dwanaście okrętów hiszpańskich zostało wyrzuconych na ląd.

Anglicy nie stracili żadnej jednostki, wiele jednak z nich było uszkodzonych. „Revenge“ Drake'a został przebity czterdziestoma pociskami. I chociaż okręty były silnie uszkodzone anglicy nie ustawali w walce, zanim wróg nie był doszczętnie zniszczony. Główne siły Armady mijały właśnie Dunkierkę nie odważając się zatrzymać ani na chwilę. Sidonia polecił zatem postawić wszystkie żagle i gonił za uchodzącemi, prześladowany przez Howarda i Drake'a.

Była to pogoń niebywała. Sidonia forsował żagle i dokładał wszelkich starań, aby oddalić się jaknajprędzej od goniących go po błękitnych falach okrętów. Nagle rozpętał się huragan i ostatecznie rozproszył flotę Sidonii, odrzucając ją jeszcze bardziej na północ.

Przez parę następnych dni Howard prześladował jeszcze hiszpanów, lecz powtórny brak prochu zmusił go do powrotu do Harwich i do pozostawienia dalszego dzieła zniszczenia wiatrom i falom.

Jedyną myślą Sidonii było obecnie rozwiązanie zadania: jak wrócić do Hiszpanji? Wybrano niebepieczną drogę naokoło Szkocji, jako w tym wypadku bezpieczniejszą, niż przebijanie się przez oddziały anglików.

Dzień po dniu ogromne okręty „niezwyciężonej Armady“ wywalczały sobie drogę poprzez burze i niebezpieczeństwa niegościnnych wybrzeży. Dzień po dniu wiele dumnych okrętów rozbijało się na szczątki o skały przybrzeżne lub ginęły wśród odmętów morskich. Wreszcie wybrzeża Anglji, Szkocji i Irlandji pokryły się temi smutnemi szczątkami.

Byłoby nielitościwem opisywać szczegóły powrotnej podróży: Sidonia był złamanym człowiekiem. — Wielka Armada zupełnie rozbita — tylko 53 okręty wracały do kraju z tych 130, które tak jeszcze niedawno wypłynęły ze swoich portów na pewne zwycięstwo.

Cała Anglja radowała się i łączyła w uniesieniu zwycięskiem z Królową, która odbyła pobożną pielgrzymkę do katedry Św. Pawła, aby zanieść modły dziękczynne ku Temu, który czuwał i który wiatrami i burzami wspomógł wysiłek całego narodu ku obronie ojczyzny i siedzib.

KDOR PPOR. DYPL. CZECZOTT RAFAŁ.

Rozpoznanie strategiczne zapomocą dużych wodnopłatowców.

(Według pracy kdora-por. włoskiej mar. woj. B. Brivonesi — „Rivista Maritima“ z kwietnia r. b.).

Od dłuższego czasu, gdy chodzi o działalność wojenną na morzu, to jest ona zawsze połączona z działaniami w powietrzu. Jest obecnie pewnikiem, że bez pomocy silnego lotnictwa morskiego żadna marynarka nie będzie w stanie wykonać swych zadań. Pomoc lotnictwa jest obecnie bardzo urozmaicona: rozpoznanie taktyczne i strategiczne, rozpoznanie przeciwko łodziom podwodnym, bombardowanie, torpedowanie, obserwacja ognia artylerji, niszczenie samolotów nieprzyjaciela i t. p.

Jedną z najbardziej doniosłych czynności podczas wojny morskiej jest rozpoznanie strategiczne i czynność ta powinna posiadać charakter działalności stałej, gdyż jest rzeczą pierwszorzędnej wagi, aby w każdej chwili położenie na teatrze operacyjnym mogło być wiadomem dowódcy.

Okręty rozpoznawcze nadwodne są bezwzględnie nie do zastąpienia przy rozpoznaniu taktycznem: w tym wypadku rozpoznanie nadwodne poza obowiązkiem obserwacji nieprzyjaciela i meldowaniu o jego ruchach, powinno przeszkodzić jednostkom nieprzyjaciela w podobnejże działalności z ich strony; rozpoznanie taktyczne prowadzi zawsze ku walce artyleryjskiej pomiędzy jednostkami obydwu stron.

W rozpoznaniu zaś strategicznem chodzi o to tylko, aby widzieć i meldować.

Dla służby rozpoznania strategicznego potrzebny jest środek pewny, na którym można zawsze polegać; powinien on posiadać zasięg znacznie większy od obecnych wodnopłatowców obserwacyjnych. W danym wypadku koniecznem jest, aby wodnopłatowiec był zdolny do utrzymywania kontaktu z nieprzyjacielem w ciągu całego dnia, to jest powinien mieć możność nieprzerwanego lotu w ciągu blisko 24-ch godzin.

Mając do dyspozycji wodnopłatowiec o takim zasięgu, nie możnaby było jednak polegać wyłącznie na rozpoznaniu lotniczem

ze względu na następujące jego strony ujemne: 1) złe (w porównaniu z jednostkami nadwodnemi) środki łączności; 2) niemożliwość po kilku godzinach lotu określenia ściśle własnego miejsca na mapie, a znaczy i miejsca zauważonych jednostek nieprzyjaciela.

Złe środki łączności nie zależą od wartości aparatury, która jest dobrą, lecz głównie od braku miejsca.

Gdyby wodnopłatowce posiadały odpowiedni lokal dla radja i oprócz pilota i obserwatora specjalnego radjotelegrafistę, wówczas środki łączności byłyby napewno nie gorsze od okrętowych.

Tak samo, przy określaniu miejsca, obserwatorzy, pracując w warunkach braku miejsca i elementarnych udogodnień, nie mogą oczywiście otrzymać dobrych wyników.

Powyższe spostrzeżenia pozwalają określić bliżej elementy potrzebne dla samolotu rozpoznania strategicznego.

1. Przedewszystkiem potrzebny jest wodnopłatowiec, nie zaś aparat lądowy. Chociaż aparaty lądowe posiadają zawsze większy zasięg, to jednak, latając nad morzem, konieczną jest możliwość wodowania, niezależnie od stanu motoru. Możliwość wodowania, pozostawania przez pewien okres czasu na wodzie i ponownego startowania jest koniecznem dla powiększania wydajności lotu przez zwiększenie czasu jego trwania.

2. Aparat powinien być metalowy. Aparaty stosunkowo niewielkie mogą być z drzewa, ale taka konstrukcja nie nadaje się dla bardzo dużych maszyn, które będą musiały przez całe miesiące przebywać w wodzie, bez możliwości wyciągnięcia ich na ląd. Aparaty z drzewa poddane ciągłemu wpływowi wody i słońca szybko się psują i zatracają swoje pierwotne właściwości.

3. Co się tyczy typów maszyn, które mamy do wyboru z pośród obecnie istniejących, to mamy wodnopłatowce trzech zasadniczych typów:

a) wodnopłatowce z pływakami zamiast kół,
b) wodnopłatowce z pływakami pod skrzydłem,
c) wodnopłatowce o kadłubie nakształt łodzi.

Pierwszy z tych typów jest stosowany dla niewielkich i szybkich maszyn; można go również zastosować dla wodnopłatowców myśliwskich oraz bliskiego wywiadu, nie wchodzących jednak w rachubę dla rozpoznania strategicznego.

Drugi typ nie nadaje się również ze względu na trudności wodowania, zwłaszcza przy morzu niespokojnem.

Pozostaje trzeci typ (łódź latająca), bezwzględnie najlepszy z aparatów morskich.

Na skutek powyższych rozważań, aby mieć możność polegania na rozpoznaniu strategicznem powietrznem, należy posiadać do dyspozycji duży wodnopłatowiec metalowy z pojedyńczym kadłubem nakształt łodzi; wodnopłatowiec powinien posiadać dobre motory, duży zasięg, oraz daleko idące udogodnienia dla środków łączności i urządzeń nawigacyjnych.

Jeszcze przed kilkoma miesiącami wymagania te wydawały się nierealnemi; a jednak zostały one w ostatnich czasach osiągnięte całkowicie z chwilą zjawienia się nowego wodnopłatowca budowy

niemieckiej DO X, który rozpoczął loty próbne na jesieni roku ubiegłego.

DO X jest ostatnim tworem inż. Dornier i zbudowany został na terytorjum szwajcarskiem, gdyż budowa takiej maszyny w Niemczech byłaby sprzeczną z postanowieniami Traktatu Wersalskiego.

DO X jest dalszym powiększeniem i udoskonaleniem wodnopłatowców zbudowanych uprzednio przez tego samego inż. Dornier, zwłaszcza jego typów Wal i Superwal.

DO X jest jednopłatowcem metalowym o pojedyńczym kadłubie łodzi; jego główne elementy konstrukcyjne są następujące:

długość największa kadłuba . .	40 metrów
wysokość największa kadłuba . .	6 metrów
szerokość kadłuba	4,80 metra
rozpiętość skrzydła	48 metrów
powierzchnia skrzydła	434 metry^2
waga pustego samolotu około. .	25.000 kilogramów.

Kształty kadłuba przypominają kształty torpedowca, posiada on trzy pokłady: dolny służy jako kala i zawiera lokale, gdzie się znajdują zbiorniki z benzyną i smarami; tam się znajdują towary oraz bagaż pasażerów, części zamienne, poczta i t. p.

Na drugim pokładzie mieszczą się lokale dla pasażerów. Całe pomieszczenie dla pasażerów wynosi 24 metry długości i 3,50 przeciętn. szerokości; najmniejsza wysokość pomieszczenia wynosi 1,90 m; wszystkiego jest jedenaście kabin.

Przed lokalami dla pasażerów jest pomieszczenie, gdzie się znajdują przyrządy kotwiczne, łańcuchy, liny i t. p. przedmioty wyposażenia morskiego.

Ztyłu za lokalem pasażerów istnieje duża przestrzeń narazie niewykorzystana; projektuje się umieszczenie w niej koji dla personelu wodnopłatowca.

Trzecie piętro mieści się pomiędzy górną częścią kadłuba a dolną powierzchnią skrzydła. Tu się znajduje wieżyczka mająca kształty podłużne. W przedniej jej części jest duża kabina dla dwóch pilotów; siedzą oni obok drzwi prowadzących do kabiny d-cy tak, że są z nim w stałej łączności. Wymiary kabiny pilotów wynoszą 2,60 × 2,20 mtr.; kabina zaś d-cy wynosi 3,30 × 2,60 mtr. Razem z dowódcą mieści się oficer nawigacyjny, który w ten sposób posiada lokal większy nawet, niż na niektórych kontr-torpedowcach.

Ztyłu za kabiną dowódcy znajduje się kabina kierownika maszyn (2,60 × 220 mtr.), gdzie jest zebrana cała aparatura, kontrolująca pracę mechanizmów. W ten sposób DO X oprócz dwóch motorzystów obsługujących motory posiada i kierownika maszyn, który nie będąc obciążony detalami obsługiwania motoru, może całkowicie się poświęcić regulowaniu całości. Osiąga się tem największe bezpieczeństwo i wydajność pracy motoru.

Załoga DO X składa się normalnie z 9-ciu osób: dowódca, nawigator, dwóch obserwatorów, kierownik maszyn, dwóch motorzystów, jeden radjotelegrafista i jeden technik.

Elementy taktyczne DO X przytoczone są w następującej tabeli.

waga pustego samolotu	24.940 kg
waga samolotu z pełnym ładunkiem .	52.000 kg
ilość motorów	12 po 500 HP
ilość ogólna HP	6.000 HP
szybkość maksymalna	240 km/godz.
szybkość ekonomiczna	185 km/godz.
zasięg	4250 kilometrów
ilość godzin lotu	23 godziny.

Trwałość lotu 23 godziny obliczona jest dla szybkości przeciętnej 185 km/godz., jednak po kilku godzinach lotu dzięki zmniejszeniu się ilości paliwa istnieje możliwość zmniejszenia szybkości przez zatrzymanie 2—3 motorów, co spowoduje znacznie powiększenie zasięgu. Zwiększenie ilości godzin lotu może być osiągnięte również przez opuszczanie się wodnopłatowca na wodę.

Chociaż DO X stanowi gigantyczny skok naprzód, niema wątpliwości, że jest on tylko etapem ku dalszemu rozwojowi lotnictwa i że maszyny o wadze ogólnej o 100 i więcej tonn nie są za górami.

Rozwój lotnictwa w przyszłości postępować będzie równocześnie i w kierunku zwiększenia wymiarów i wagi, jak również w kierunku dalszych udoskonaleń technicznych.

Powiększenie wymiarów umożliwi powszechne zastosowanie systemu użytego już na ostatnich modelach Junkers'a, gdzie motory są umieszczone pomiędzy płaszczyznami skrzydła, co w znacznym stopniu zmniejsza opór powietrza podczas lotu.

Są już w toku próby zastosowania ropy ciężkiej; o ile próby te wydadzą wyniki pozytywne, co jest do przewidzenia, to w takim wypadku zrobiony będzie bardzo wielki krok naprzód w kierunku zwiększenia zasięgu maszyny; można będzie wówczas skasować ciężkie zbiorniki benzyny i trzymać ropę wprost wewnątrz kadłuba samolotu, jak to jest na okrętach nadwodnych.

Nawet nie czekając na realizację powyższych postępów, właściwości istniejących obecnie maszyn typu DO X pozwalają na zastosowanie takich maszyn dla wykonania jednej z podstawowych czynności marynarki, mianowicie rozpoznania strategicznego.

Wodnopłatowiec typu DO X może nietylko wykryć nieprzyjaciela, ale może stale utrzymywać z nim kontakt i ściśle informować dowódcę o jego ruchach. W ten sposób dałaby się osiągnąć znaczna ekonomja sił przez odciążenie lekkich jednostek nadwodnych, których zawsze jest zamało.

Co się tyczy wpływu warunków atmosferycznych, któreby uniemożliwiły rozpoznanie dla wodnopłatowców DO X, to te warunki niewiele się różnią od tych, przy których działalność lekkich sił nadwodnych byłaby również bardzo skrępowaną. Tylko

taki stan pogody, który uniemożliwi wszelką działalność na morzu, mógłby również zatrzymać maszyny typu DO X w swoich bazach.

Podczas służby rozpoznania strategicznego dużemu wodnopłatowcowi nie grozi niebezpieczeństwo od artylerji przeciwlotniczej, gdyż zawsze będzie się on trzymał poza jej zasięgiem.

Odnośnie niebezpieczeństwa ze strony lotnictwa myśliwskiego, to w morzu otwartem, daleko od baz niebezpieczeństwo to jest bardzo małe. Jedynie, gdy nieprzyjaciel posiada przy eskadrze lotniskowiec, wówczas można się liczyć z napadami lotnictwa myśliwskiego w otwartem morzu. Ale w tym wypadku wątpliwem jest, czy napad aparatów myśliwskich da jakieś wyniki przy napadzie na potężną maszynę dobrze zabezpieczoną i uzbrojoną w pół tuzina karabinów maszynowych.

Oprócz rozpoznania strategicznego maszyny typu DO X mogłyby z powodzeniem pełnić służbę patrolową przeciwko łodziom podwodnym bądź przy eskadrze w ruchu, bądź przy własnych bazach.

Wszystko co było powiedziane o roli wojskowej dużych wodnopłatowców pozwala do wnioskowania, że marynarka powinna poważnie się zastanowić nad temi możliwościami, które się dla niej otwierają dzięki tym maszynom. O ile praktyka wykaże, że maszyny te są w stanie wykonać szereg czynności, które marynarka od nich oczekuje, wówczas bezwzględnie maszyny takie powinny znaleźć sobie miejsce w składzie lotnictwa morskiego każdej nowoczesnej marynarki.

PPOR. MAR. CZERWIŃSKI ALEKSY.

Poszukiwania samolotów zmuszonych do wodowania.

(Wyciągi z fachowej literatury rosyjskiej).

Przymusowe wodowanie samolotów zawsze będzie miało miejsce w praktyce lotnictwa morskiego. Polepszenie materjałów, używanych do budowy kadłuba, motorów oraz udoskonalenie konserwacji — zmniejszają możliwość przymusowego wodowania, lecz w czasie wojny wypadki te mogą mieć miejsce, wskutek uszkodzeń samolotu lub motoru, zadanych przez przeciwnika.

W niniejszym artykule będą poruszane kwestje organizacji i techniki poszukiwań samolotów, oraz pewnych środków zapobiegawczych celem ułatwienia poszukiwań.

Oczywiście wszystko powinno być przewidziane, aby zapobiec samej możliwości przymusowego wodowania, tem nie mniej należy zawsze być przygotowanym do tego.

O ile miejsce samolotu będzie wiadomem, to poszukiwania ograniczą się tylko do obserwacji samolotu i naprowadzenia okrętu ratowniczego.

Dlatego zasadniczo należy wysyłać samoloty parami, aby w razie wypadku, drugi samolot mógł zawiadomić o tem, podać miejsce wypadku, ewentualnie w razie konieczności uratować załogę, jeśli to wogóle będzie możliwem.

Takie pary muszą zachować ciągłą obserwację wzajemną, aby w swoim czasie móc skonstatować wypadek z jednym z nich.

Zagadnienie to, proste na pierwszy rzut oka — jest znacznie trudniejsze po dokładnem zbadaniu.

Przypuśćmy, że 2 dwuosobowe samoloty idą w szyku torowym. Samolot tylny jest w dobrych warunkach. Pilot dla utrzymania się na kursie i w szyku musi ciągle obserwować swego poprzednika. Prowadzący samolot jest natomiast w gorszej sytuacji. Pilot jest zajęty prowadzeniem i niema możności spoglądać na drugi samolot. Obserwator zaś prowadzi zliczenie drogi, nadzoruje nad zachowaniem kursu i obserwuje morze. W założeniu, że siedzący na wodzie samolot jest widoczny na 5—6 km, obserwator co 2—3 minuty zmuszony jest spoglądać na tylną maszynę. Jest to oczywiście bardzo uciążliwe.

Przy locie 3-ch samolotów klinem wzajemna obserwacja jest uproszczona przez to, że samoloty tylne mogą bez trudu nawzajem się obserwować.

Przy locie 3-ch samolotów w szyku torowym wzajemna obserwacja też jest ułatwiona, gdyż obserwator drugiego w szyku samolotu ma dość dużo wolnego czasu dla obserwacji trzeciego.

Drugim środkiem zaradczym dla odszukania w swoim czasie i udzielenia pomocy samolotowi — jest ciągłe utrzymanie łączności radjotelegraficznej z lądem, ewentualnie z okrętami.

Ponieważ jednak utrzymanie łączności radjowej zależy nie tylko od środków technicznych, lecz również od sytuacji taktycznej (podczas wojny), więc nie zawsze tą drogą można będzie zawiadomić o wodowaniu.

Pozatem nie jest rzeczą wykluczoną, że będzie lecieć (i wodować) jeden samolot, jak również mogą być zmuszone do wodowania obydwa samoloty, w razie lotu pary. Drugi wypadek oczywiście będzie miał najwięcej prawdopodobieństwa wówczas, gdy drugi samolot został uszkodzony podczas udzielania pomocy pierwszemu, gdyż prawdopodobieństwo dwuch niezależnych i równoczesnych wypadków z dwiema maszynami jest minimalne. Dlatego też należy stosować jako rzecz niezbędną cały szereg drugorzędnych środków zapobiegawczych, ułatwiających poszukiwania.

Przedewszystkiem należy dokładnie opracować kurs przed lotem, oraz postanowienia, powzięte przez wykonawców lotu, powinny być znane na lądzie w oddziałach. Następnie należy znać swój rejon lotów pod każdym względem i posiadać jednakową ocenę. W przeciwnym wypadku nieznajomość kursu i zamiarów załogi samolotu, zmuszonego do wodowania, utrudni określenie płaszczyzny przypuszczalnego miejsca samolotu, a rozbieżność lub wogóle brak oceny sytuacji nie pozwoli uwzględnić prawidłowo składową przesunięcia samolotu zależną od woli załogi.

Organizacja poszukiwań. Rozpatrzymy najpierw jak powinny zachować się inne samoloty zespołu, z którego jeden został zmuszony do wodowania. Takimi zasadniczemi zespołami są: para i trzy samoloty. O ile są dwa samoloty — obserwują się wzajemnie, a gdy zespół składa się z 3-ch, wówczas prowadzącego obserwuje 2-gi; 2-gi zaś i 3-ci obserwują się nawzajem.

W razie konieczności nagłego wodowania, samolot wychodzi z szyku i opuszcza sie, wskazując przez to — „jestem zmuszony do wodowania". Samolot obserwujący opuszcza się za nim i krąży na wysokości 50—100 mtr. O ile wodujący samolot ma łączność radjotelegraficzną — zawiadamia adresata o wypadku, podając swoje zliczone miejsce.

Po stwierdzeniu stanu samolotu i motoru na wodzie, należy podać sygnał, określający jeden z czterech stanów samolotu.

Są one następujące:

1) Samolot może kontynuować lot („czekajcie 10 minut").

2) Samolot nieuszkodzony, ale podnieść się nie może („mogę pływać").

3) Samolot uszkodzony. Pływać może, ale wymaga szybkiej pomocy.

4) Proszę o pomoc, tonę.

O trzech pierwszych położeniach zawiadamia się przy pomocy umówionych sygnałów. Sygnał 4-ty — rakiety różnych kolorów, czerwona flaga, albo bez sygnału, o ile katastrofa jest widoczna.

W wypadku pierwszym zespół czeka 10 minut, po upływie tego czasu czeka na następny sygnał. Samolot wówczas albo powtarza sygnał pierwszy lub jeden z następnych.

O ile sygnał pierwszy jest podany po raz drugi, lecz wykonanie nie nastąpiło, wówczas należy postępować, jak w wypadku drugim lub trzecim. Określa się mianowicie miejsce i czas wypadku, siłę i kierunek wiatru, szybkość i kurs dryfu, następnie należy zawiadomić o tem okręty lub punkt obeserwacyjny. O ile zapas paliwa pozwala — należy wrócić do uszkodzonego samolotu lub naprowadzić okręt. O ile zespół składa się z trzech samolotów, wówczas jeden z nich zostaje i obserwuje uszkodzony — drugi postępuje jak wyżej.

Samolot obserwujący powinien pozostać tak długo, jak pozwala zapas paliwa dla powrotu, albo do przybycia zmiany lub okrętu.

Stan 3-ci różni się od 2-go tem, że wymaga pośpiechu i większej uwagi. Samolot dozorujący powinien pozatem w każdej chwili być gotowym do udzielenia możliwej pomocy.

Przy położeniu Nr. 4 samolot drugi, o ile pozwala stan morza i wiatru, woduje, zabiera ludzi i najcenniejsze rzeczy. Jeżeli zaś wodowanie nie jest możliwem — zrzuca na uszkodzony samolot środki ratunkowe. Następnie, po stwierdzeniu stanu samolotu i załogi, oraz po określeniu miejsca i dryfu — udaje się po najbliższy okręt, któryby udzielił natychmiastowej pomocy. Następnie postępuje, jak wyżej.

W położeniu 2-gim często udzielić pomocy może drugi samolot przez dostarczenie z bazy jakiejś części motoru lub samolotu.

W tym wypadku, jak również w podobnych, gdy zachodzi konieczność porozumienia się z samolotem dozorującym, należy posługiwać się semaforem.

Oddział po zawiadomieniu o wypadku obowiązany jest:

1) Określić przypuszczalną płaszczyznę miejsca uszkodzonego samolotu (rozmiar prawdopodobnej przestrzeni, którą należy uwzględnić przy poszukiwaniach).

2) Wysłać samolot do nadzorowania lub ewentualnego poszukiwania samolotu uszkodzonego (przy dużej przypuszczalnej płaszczyźnie).

3) Wysłać okręt ratowniczy lub prosić D-two Floty o wysłanie okrętu wojennego. Typ, miejsce i czas przybycia okrętu należy podać do wiadomości samolotom, udającym się na poszukiwania.

W dalszym ciągu należy zawiadomić okręty znajdujące się w morzu o miejscu wypadku, zebrać wiadomości o stanie pogody z najbliższych stacji meteorologicznych, okrętów znajdujących się na morzu oraz samolotów — aby określić przypuszczalny dryf wodującego samolotu.

Podczas wojny, zachowanie się zespołu będzie zależało od jego zadań oraz sytuacji.

O ile pozostanie na wodzie jednego z samolotów pozwala na wykonanie zadania — to naogół po szybkiem udzieleniu możliwej pomocy — reszta samolotów udaje się dalej.

O ile wypadek nastąpi po wykonaniu zadania, wówczas udzielenie pomocy jest łatwiejsze do zrealizowania.

Warunki bojowe mogą zmusić do zniszczenia samolotu znajdującego się w położeniu 2-gim lub 3-cim po uprzedniem zabraniu ludzi. Wogóle o ile nie da się uratować samolotu, należy go spalić lub zatopić.

Technika poszukiwań.

Należy rozróżnić dwa zasadnicze wypadki:

1) Miejsce wodowania jest wiadome.

2) Miejsce nie jest wiadome, wiadomo natomiast na jakim odcinku drogi zaszedł wypadek.

Ale i w pierwszym wypadku, zanim wylecą samoloty w celu poszukiwań lub wyjdzie okręt ratowniczy — nastąpi zmiana miejsca.

Jeśli w tym czasie wiatr w okolicy wypadku nie zmieni swego kierunku, to samolot z punktu A zdryfuje do B, gdzie AB = szybkość dryfu na jednostkę czasu pomnożona przez czas (patrz rys. 1).

Lecz szybkość dryfu zależy nie tylko od siły wiatru i stanu morza, lecz również — od woli załogi, w pewnych naturalnie granicach.

W tym wypadku w czasie t samolot zdryfuje w dowolny punkt linji BC, gdzie AB = t. V min. i AC = t. V max (patrz rys. 2.)

Szybkość dryfu reguluje załoga samolotu (o ile na to pozwala jego stan) zapomocą dodatkowych żagli lub też zmniejszając ożaglowanie, stosując pływającą kotwicę i t. d. Oprócz tego reguluje również kierunek dryfu, odchylając go w pewnych granicach od płaszczyzny wiatru zapomocą naruszenia symetrji ożaglowania lub sterów.

W tym wypadku przy stałej szybkości dryfu, samolot z punktu A zdryfuje w jakiś punkt łuku BC, gdzie promień łuku = V · t (patrz rys. 3). Zestawiając obydwa warunki, to znaczy możliwość regulacji szybkości i kierunku dryfu, otrzymamy, że po pewnym czasie t samolot będzie się znajdował w pewnym punkcie płaszczyzny BCDE. Kąt DAE odpowiada możliwości wyboru kierunku dryfu, a odległość od A do łuku BC = V . t min, do DE = V . T max. (patrz rys. 4).

Lecz miejsce wypadku może być też niedokładne i odpowiadać pewnej płaszczyźnie o promieniu R.

Po upływie czasu t samolot, dryfujący z płaszczyzny A będzie się znajdował w jakimś punkcie płaszczyzny F. G. H. J. Płaszczyznę F. G. H. J. określamy w następujący sposób:

Jako punkt wyjścia przyjmujemy środek pł. A, wówczas przypuszczalną płaszczyzną miejsc samolotu po upływie czasu t, będzie płaszczyzna BCDE. Z punktów B C D i E kreślimy koła promieniem R, następnie prowadząc do nich styczne otrzymamy poszukiwaną płaszczyznę F G H J (patrz rys. 5).

Załóżmy następnie, że po upływie pewnego czasu t', wiatr się zmienił z U' na U". Znajdujemy przypuszczalną płaszczyznę miejsc samolotu po upływie czasu t' — będzie to pł. B C D E. Opisujemy na pł. B C D E koło, następnie rozumując jak poprzednio, otrzymamy, że samolot znajdujący się w O, po pewnym czasie t" będzie w jakimś punkcie pł. F G H J. Ponieważ jednak mógł znajdować się w dowolnym punkcie pł. B C D E, więc po czasie t" będzie na pł. J K L M skonstruowanej jak poprzednio.

O ile wiemy tylko na jakim odcinku drogi miał miejsce wypadek, to wówczas trzeba będzie przypuszczalną płaszczyznę zwiększyć o wielkość, odpowiadającą długości odcinka.

Wiemy naprzykład, że wodowanie miało miejsce gdzieś na odcinku A A' (rys. 7). Przypuszczalnemi płaszczyznami dla punktów A i A' po upływie czasu t będą B C D E i B' C' D' E'. Łączymy następnie wspomniane płaszczyzny linjami równoległemi i otrzymamy całą płaszczyznę przypuszczalnych miejsc samolotu po upływie czasu t. Zachodzą jednakże wypadki, gdy ze wszystkich możliwych miejsc samolotu, możemy wybrać tylko niektóre, jako najbardziej prawdopodobne. W ten sposób zmniejszamy oczywiście płaszczyznę przypuszczalnych miejsc.

Chodzi mianowicie o te wypadki, kiedy sytuacja w rejonie wodowania będzie tego rodzaju, że załoga samolotu będzie w stanie wykorzystać najdogodniejsze kierunki oraz szybkości dryfowania.

O ile naprzykład samolot dryfuje w kierunku własnych wybrzeży, to zupełnie słusznie będziemy przypuszczać, że załoga postara się osiągnąć maximalną szybkość i samolot po pewnym czasie t będzie w punkcie C (rys. 2).

Zupełnie analogicznie będziemy przypuszczali, że w sytuacji, jak na rys. 4-ym, samolot po czasie t będzie w punkcie E, o ile AE jest najdogodniejszym dryfem pod względem kierunku i szybkości.

W wypadku jak na rys. 5 będziemy przypuszczali, że samolot znajduje się gdzieś w kole zakreślonem promieniem R z punktu E, o ile AE jest najdogodniejszym wektorem dryfu.

Jednakże, wskutek tego, że nie wiemy dokładnie, jaka jest szybkość dryfu, oraz jaki jest kąt odchylenia dryfu od płaszczyzny wiatru, będziemy musieli zawsze uwzględnić szereg wartości w pewnych granicach. Wobec tego będziemy musieli znów stosować płaszczyzny.

Przypuszczaliśmy dotychczas, że znamy dokładnie kierunek i szybkość wiatru.

O ile ścisłych wiadomości nie posiadamy, to będziemy musieli zastosować kąt przypuszczalnych kierunków. Skutkiem tego wielkość przedziałów, przypuszczalnego dryfu też wzrośnie.

Niech AB (rys. 8) odpowiada największej szybkości dryfu (t max.) przy najsilniejszym wietrze u', a AC — najmniejszej szybkości przy najsłabszym wietrze, wówczas pozostałe kombinacje siły wiatru będą dawały dryf zawarty w przedziałach DE i FG. Miejsce samolotu będzie się znajdowało gdzieś na płaszczyźnie DEFG.

Jednakże, biorąc pod uwagę, że w każdym poszczególnym wypadku załoga samolotu wybierze najdogodniejszy, zależnie od

sytuacji, dryf — będziemy mogli płaszczyznę przypuszczalnych miejsc samolotu odpowiednio zmniejszyć.

Znamy naprzykład wiatr w pewnym przedziale α co do kierunków i w granicach u — u' co do siły (rys. 8). Najdogodniejszy dryf jest w kierunku punktu M na własnem wybrzeżu. Samolot znajduje się w punkcie A.

Wówczas mając kierunek wiatru Ab samolot postara się zmienić kierunek swego dryfu możliwie najbliżej linji AM oraz będzie dążył do osiągnięcia maxymalnej szybkości. Po upływie czasu t przypuszczalnie będzie się znajdował gdzieś na linji KG.

Jeżeli kierunek wiatru będzie Ac, wówczas załoga postara się osiągnąć możliwie największe odchylenie od AM oraz nadać samolotowi minimalną szybkość dryfu. W tym wypadku po czasie t samolot będzie przypuszczalnie na linji NP. Więc płaszczyzna przypuszczalnych miejsc samolotu będzie pł. N P K Q.

Z powyższych rozumowań wynika, jak dalece nieodzowną rzeczą jest dokładne poznanie swego rejonu, umiejętność orjentacji w każdorazowej sytuacji oraz zgodna ocena warunków, gdyż wówczas dopiero załoga będzie w stanie obrać prawidłowo właściwy kierunek i szybkość dryfu, a okręty lub samoloty, wysłane na poszukiwania będą mogły wykonać swoje zadanie z najmniejszą stratą czasu i energji.

Ogólnie biorąc, w wypadkach gdy miejsce samolotu nie jest dokładnie znane, podczas poszukiwań należy stosować samoloty.

Dla obrania kursu samolotów, należy rozwiązać zadanie „na spotkanie" z najbliższym punktem płaszczyzny przypuszczalnych miejsc.

W poszczególnych wypadkach może zajść potrzeba użycia większej ilości samolotów, gdy płaszczyzna miejsc będzie zbyt duża, lub szczególne warunki lokalne będą tego wymagały.

Poszukiwania należy prowadzić najpierw na płaszczyźnie najwięcej prawdopodobnych miejsc (jak K Q N P na rys. 8), następnie zaś na płaszczyźnie przypuszczalnych miejsc.

Skutkiem słabej widoczności samolotu na fali, zwłaszcza podczas złej pogody, poszukiwania te upodobniają się do poszukiwań łodzi podwodnych. Okręt ratowniczy powinien obierać kurs w centrum płaszczyzny przypuszczalnych miejsc.

Samoloty po odszukaniu uszkodzonego samolotu, zawiadamiają o tem okręt. Miejsce samolotu podają wówczas, gdy jest pewność, że zliczenie drogi jest dobre.

W przeciwnym wypadku, zbliżywszy się do okrętu należy podać oprócz miejsca uszkodzonego samolotu, również miejsce okrętu, jakie wypada według obliczeń samolotu poszukującego. Okręt określa prawdziwe miejsce samolotu, uwzględniając ewentualny błąd w określeniu własnego miejsca.

Trening w pływaniu na samolocie.

Jak wynika z powyższego, załoga samolotu, jak również dowództwo, powinni wiedzieć jakie są maxymalne i minimalne szybkości dryfu samolotów danego typu, oraz jaka jest wielkość maxymal-

nego odchylenia kierunku dryfu od płaszczyzny wiatru, przy każdym stanie pogody.

W tym celu należy wypróbować nowe typy samolotów, oraz ćwiczyć załogi w pływaniu na samolotach, obierania kierunku dryfu w poszczególnych sytuacjach i t. d.

W ogólnych zarysach program treningu zawiera następujące rzeczy:

1) Dryf zwykły — określenie kursu i szybkości dryfu.

2) Dryf z kotwicą pływającą — jako minimalny, dryf z żaglami — jako maxymalny.

3) Dryf ze zmianą kursu oraz stosowanie przytem szybkości maxymalnych i minimalnych.

4) Holowanie samolotów. Prace na samolocie.

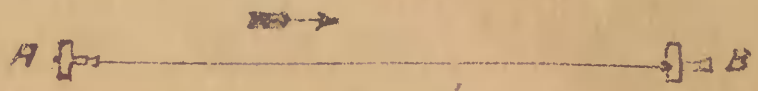
5) Holowanie różnymi kursami (w stosunku do wiatru i fali).

6) Wyciąganie samolotu na brzeg, pozbawiony jakichkolwiek urządzeń w tym celu. Wykonywanie prowizorycznych urządzeń dla wyciągania samolotów.

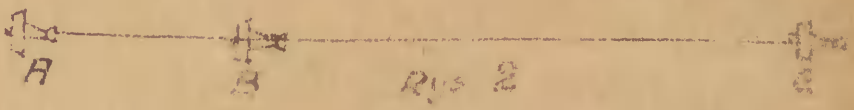
7) Podnoszenie samolotów na okręt.

8) Reperacje otworów na samolotach uszkodzonych, uskuteczniane we własnym zakresie. Utrzymanie wyporności.

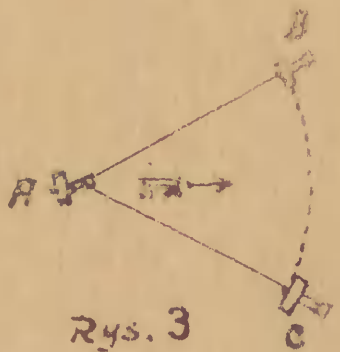
Oprócz wymienionych ćwiczeń również koniecznemi są ćwiczenia na łodziach żaglowych oraz kutrach motorowych.



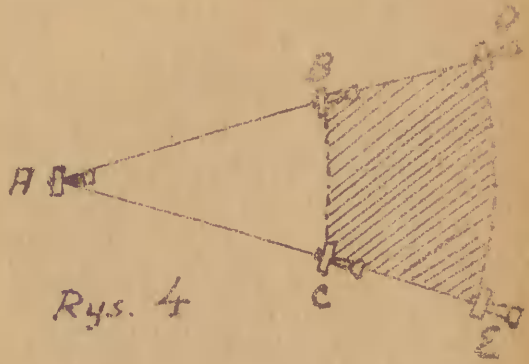
Rys. 1



Rys. 2

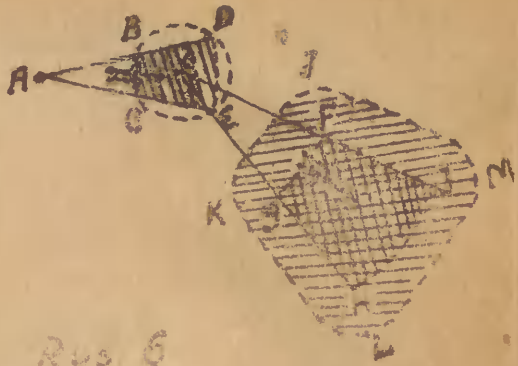


Rys. 3

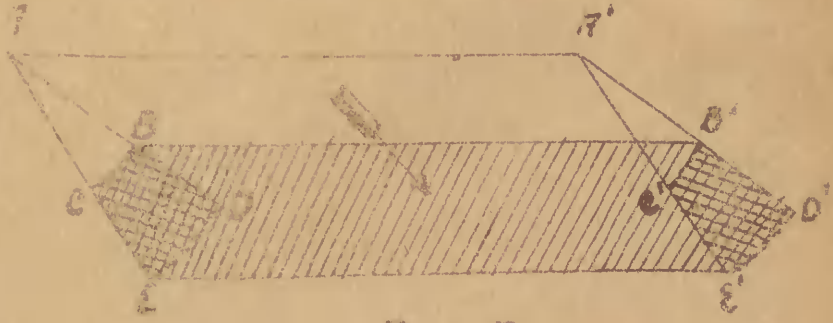


Rys. 4

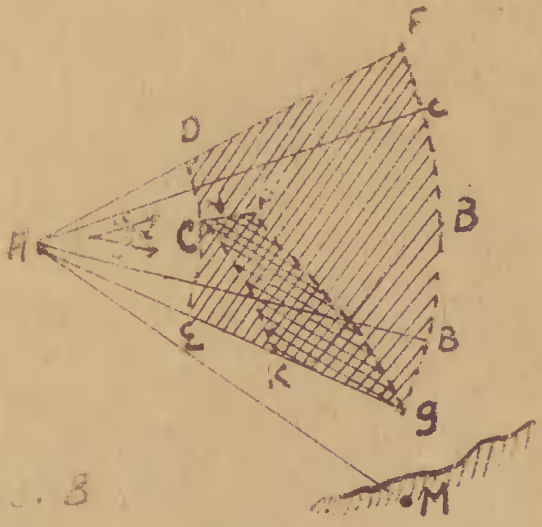
Rys. 5



Rys. 6



Rys. 7



Rys. 8

BRUNON DZIMICZ.

Konwenanse morskie.

Saluty.

(Z notatnika b. oficera flagowego).

Możemy się zgodzić z Wilde'm, że życie człowieka na morzu jest paradoksem, także z d'Artois, że są marynarze, dzielni nawet, którzy mogli być wybitnymi inteligentami w epoce kamienia łupanego. Możemy także nazywać paradoksalnem upominanie się dowódców okrętów moskiewskich obecnej doby o przestrzeganie konwenansów morskich w stosunku do nich.

Widocznie ich „platforma bez ukłonów" nie przewiduje zmian w dziedzinie zastosowania tych konwenansów, czyli uznaje przyzwoitość na morzu, szczególnie wykazywaną z hukiem, negując natomiast wszelkie inne objawy tej przyzwoitości. Było już to i dawniej, gdy głośno i pełno było flibusty. W czasach przedwojennych konwenanse morskie, obowiązki wzajemnego oddawania honorów i grzeczności przez okręty należące do państw związanych specjalnemi umowami, były ściśle przestrzegane. Już podczas samej wojny do dekretów naczelników poszczególnych suwerennych państw zostały dodane różne uzupełnienia i wyjaśnienia, jako skutki niedociągnięć i nieuzgodnień, zauważonych przy częstszem wykorzystywaniu tych dekretów, ujętych regulaminami morskiemi. Lecz bezpośrednio po wojnie nie lubiano huku dział. Wiele rzeczy poszło w niepamięć.

Bezwzględnie, konwenanse morskie są działem prawa międzynarodowego i jako takie, muszą być ściśle określone i sformułowane. Niestety, w kraju naszym, który miał wieloletnią przerwę w swojej historji morskiej, konwenanse te są znane tylko bardzo ogólnikowo, natomiast w brzmieniu międzynarodowem, ustalonem po wojnie, niema wypadku nieuwzględnionego w tej dziedzinie.

Narazie rozpatrzymy dział najważniejszy, jeśli tak powiem najgłośniejszy, czyli dział salutów morskich. A więc: uzgodnione pomiędzy narodami dekrety opiewają, że jeśli Naczelnik Państwa przybywa na redę, okręty wojenne skonsygnowane zawczasu i z podniesioną wielką galą wykonują salut 21-o strzałowy z chwilą, gdy starszy na redzie ujrzy zbliżający się proporzec Naczelnika Państwa i na znak tego starszego.

Zaznaczymy, iż nie wszystkie okręty są uprawnione do salutowania, zależnie od posiadanego uzbrojenia, dokładniej omówimy to dalej.

Załogi okrętów, które mija podczas przejazdu Naczelnik Państwa, wznoszą siedmiokrotny okrzyk na jego cześć. Treść okrzyku jest indywidualna w każdem państwie. Gdy Naczelnik Państwa opuszcza okręt, na którym był zaokrętowany, lub dokonał przeglądu, okręt ten salutuje 21-m strzałem.

Z chwilą gdy Naczelnik Państwa powracając po pobycie na flocie, wjeżdża do portu, flota oddaje pożegnalny salut 21-o strzałowy. W żadnym wypadku okręt, wiozący Naczelnika Państwa, nie odpowiada na saluty.

Ministrom marynarki, lub ministrom, w skład ministerstwa których wchodzi marynarka, należy się salut 19-to strzałowy, oddany tylko przez okręt starszy na redzie; przy opuszczaniu okrętu, należy im się ten sam salut. Inne okręty podczas przeglądu salutu nie wykonują.

W razie oficjalnego zawiadomienia o ich przybyciu na flotę, taki sam salut należy się ministrom innych resortów i podsekretarzom stanu.

Niektóre państwa przewidują pięciokrotny okrzyk, wykonany przez załogę okrętu, dla ministrów marynarki.

Gdy admirał po raz pierwszy po swoim wyznaczeniu wstępuje na okręt i podnosi swoją flagę, należy mu się salut z okrętu własnego, odpowiedni jego szarży; jednocześnie załoga wszystkich okrętów wznosi okrzyk: czterokrotny dla admirała, trzykrotny dla wice-admirała, dwukrotny dla kontr-admirała.

Te same honory są mu oddane, gdy po ukończonym stażu dowodzenia, opuszcza okręt. Może być pozbawiony otrzymania tych honorów w drodze sądowej i dyscyplinarnej.

Jeśli dowódca-admirał, w porcie obcym, dokona przeglądu innego okrętu, to po opuszczeniu go, należy mu się salut, odpowiedni jego szarży. Salut ten nie należy się w porcie własnym.

Natomiast jeśli admirał przybywa ze swoją flotą po raz pierwszy na którąkolwiekbądź redę własną, należy mu się salut od starszego na redzie, jeśli się tam znajdują wogóle okręty wojenne. D-com wybrzeża należą się przy pierwszej ich wizycie na okręt lub podczas przeglądów, te same saluty, co głównodowodzącym flotą, czyli admirałom. (We Francji wice-admirałom samodzielnie dowodzącym).

Inspektorom Armji generałom należy się salut na tych samych warunkach, co i admirałom, o ile oni przybywają na flotę w charakterze oficjalnym z polecenia ministra marynarki. Dowódca twierdzy nadmorskiej jest przyrównany w tego rodzaju uprawnieniach do kontr-admirała, wchodzącego w skład eskadry, czyli nie dowodzącego samodzielnie, inaczej zespołem detaszowanym. Jeśli komandor, obejmujący dowództwo dywizjonu, udaje się po raz pierwszy na własny okręt swego dywizjonu, należy mu się odpowiedni jego szarży salut i jednokrotny okrzyk załogi.

W portach zagranicznych, gdy właśni przedstawiciele dyplomatyczni i konsularni w uniformie wizytują okręt po raz pierwszy, zaokrętowują się na okręt wojenny celem powrotu do kraju, lub opuszczają okręt, który ich przywiózł, należą się następujące saluty: posłowi — 17 strzałów, ministrowi pełnomocnemu — 13 strzałów, ministrowi rezydującemu — 11 strzałów, akredytowanemu agentowi dyplomatycznemu w charakterze chargé d'affaires lub konsulowi generalnemu — 9 strzałów, konsulowi — 7 strzałów, wice-konsulowi — 5 strzałów. Agent konsularny może otrzymać 5 strzałów tylko w myśl specjalnej instrukcji wydanej dowódcy zespołu lub okrętu przez właściwą władzę przełożoną.

Zazwyczaj wszystkim gościom i przedstawicielom zagranicznym, występującym oficjalnie, oddają się saluty równoważne, czyli tej samej ilości strzałów co własnym przedstawicielom według szarży i zajmowanego stanowiska. Umowa więc państw ma za zasadę: „strzał za strzał" dla równorzędnych.

Nie mamy jeszcze wojewodów w kolonjach, ale w państwach obcych gubernatorowi generalnemu przysługuje 17 strzałów, gubernatorowi — 15 i t. d. i to tylko w portach odnośnej kolonji i kiedy wymieniony jest w mundurze.

Znacznie obszerniejszym rozdziałem konwenansów morskich są wizyty. Wzajemność ich jest jednak tak skonstruowana, iż w więcej złożonych wypadkach oficer komplementacyjny z okrętu odwiedzanego państwa służy zwykle informacjami, ponieważ nie zawsze jest pewność zastania przy wjeździe do portu własnych przedstawicieli konsularnych. Tę pewność może mieć chyba tylko Wielka-Brytanja.

Jeśli ująć ściślej wymogi i ograniczenia konwenansów morskich, inaczej: zapodać treść ich w formie przepisów lub artykułów do regulaminu, w dziale salutów należy uwzględnić następujące ukształtowania obyczajowe: w pierwszym rzędzie, iż ilość strzałów salutu nie może przekraczać dwudziestu jednego, pozatem należy odróżniać pomiędzy sobą następujące saluty, a mianowicie: saluty znakom rozpoznawczym własnym; saluty indywidualne oficerom w rangach admiralskich lub komandorom, dowódcom dywizjonów; saluty, zamieniane pomiędzy okrętami własnemi; saluty obcemu lądowi; saluty międzynarodowe; saluty i gale banderowe w dnie świąteczne i uroczyste własne i obce; saluty oddawane obcym okrętom wojennym; saluty zwracane handlowym okrętom własnym i obcokrajowym.

Saluty znakom rozpoznawczym admirałów i komandorów, dowodzących dywizjonami, wykonują się gdy poszczególny wymieniony dowódca podnosi je po raz pierwszy, opuszcza po odbytym stażu dowodzenia, lub zostaje razem ze swemi okrętami organizacyjnie przesunięty do innego zespołu. Ponadto znak rozpoznawczy głównodowodzącego w morzu jest salutowany przez dowódców zespołów lub okrętów, które zostały przydzielone, lub przeciwnie, wydzielone z jego floty. W wypadku spotkań w morzu, lub na redzie obcej, zaszłych pomiędzy niezależnemi zespołami, lub okrętami, znak rozpoznawczy starszego dowódcy jest salutowany przez młod-

szego szarżą, lub starszeństwem. Saluty tego rodzaju mogą być wznowione tylko po upływie rocznego okresu czasu.

Nie należy się żadnych salutów znakom rozpoznawczym w wypadkach nieuwzględnionych powyższemi założeniami.

Dowódcy okrętów nieuprawnieni do znaków rozpoznawczych (co najmniej proporczyków dowódców dyonów) nie salutują się wzajemnie.

Ilość strzałów należna poszczególnej szarży uwidoczniona jest w następującej tabeli:

Szarża	Ilość strzałów		
	w kraju	zagranicą	
		w obecności głównodowodzącego	w nieobecności głównodowodz.
Admirał głównodowodzący . .	17	19	„
Wice-admirał głównodowodzący	15	17	„
Wice-admirał podporządkowany głównodowodzącemu . . .	11	15	15
Wice-admirał podporządkowany innemu d-cy, lecz nie główn.	9	13	15
Kontr-admirał dowodzący samodzielnym zespołem	9	13	15
Kontr-admirał dowodzący w zespole	7	11	13
Komandor dowodzący samodz. zespołem	7	11	13
Komandor dowodzący w zespole	5	9	11

Co się tyczy salutów indywidualnych, oficerom w rangach admiralskich, lub komandorom dowódcom dywizjonów, to na redach własnych podczas wizyt oficjalnych nie należą się żadne saluty. Natomiast na redach obcych podczas ich pierwszej wizyty oficjalnej na okręty im podległe, lub nie, należy się salut w ilości strzałów odpowiedniej ich szarży. Ten sam okręt może wznowić salut temu samemu oficerowi, tylko po upływie roku. Za wyjątkiem admirałów i wice-admirałów, a kontr-admirałów, dowodzących zespołem detaszowanym, salut indywidualny podczas wizyty oficjalnej na redzie obcej, może być oddany tej samej osobie, tylko przez jeden okręt całego zespołu w ciągu jednej i tej samej doby.

Tylko taka wizyta admirała, lub komandora dowódcy dywizjonu jest traktowana jako oficjalna, jeśli łódź na której się znajduje wymieniony, niesie na dziobie przysługujący mu znak rozpoznawczy. Salutów indywidualnych nie zwraca się.

Co się tyczy salutów zamienianych pomiędzy okrętami, to salutom oddanym głównodowodzącemu w morzu, lub w wypadku spotkania się niezależnych zespołów w morzu lub na redzie obcej, należy się natychmiastowa odpowiedź.

Ilość strzałów zwracanego salutu, zależy od wartości znaku rozpoznawczego dowódcy, który pierwszy salutował. Dowódcy, który nie posiada specjalnego znaku rozpoznawczego, lecz okręt jego niesie zwykły znak dowódcy okrętu wojennego, należy się salut trójstrzałowy.

Odnośnie salutów lądowi obcemu, każdy dowódca zespołu, lub pojedyńczego okrętu, zbliżając się do miejsca zakotwiczenia u wybrzeży obcych, winien salutować ląd dwadzieścia jednym strzałem, po uprzednim upewnieniu się, że salut ten będzie mu zwrócony strzał za strzał. Podczas tego salutu należy podnieść banderę kraju salutowanego na szczytniku głównego masztu; o ile szczytnik ten jest zajęty znakiem rozpoznawczym, banderę tę należy podnieść na szczytniku masztu przedniego.

Zasadniczo salut lądowi ten sam okręt oddaje w jednym i tym samym porcie raz w roku kalendarzowym, natomiast względy natury dyplomatycznej mogą spowodować powtórzenie go w okresie tego samego roku kalendarzowego. Niektóre państwa uwzględniają rok rzeczywisty, czyli okręt, który salutował w marcu, jest obowiązany salutować ponownie dopiero w kwietniu roku następnego.

Co się tyczy salutów międzynarodowych, to na redzie własnej lub obcej, każdy dowódca zespołu jest obowiązany salutować znaki rozpoznawcze dowódców obcych, starszych od niego szarżą.

Przy szarżach jednakowych, salutuje pierwszy wjeżdżający do portu, zakotwiczony odpowiada strzałem za strzał. Jeśli przy wjeździe do portu stwierdzi się obecność kilku dowódców różnych państw, oddaje się salut tylko starszemu. Przy spotkaniach w morzu, szczególnie przy rozmijaniu się na kontrakursach, lub opędzaniu, należy przestrzegać te same założenia.

Ponieważ każdy poszczególny okręt nie jest w stanie posiadać wszystkich znaków rozpoznawczych świata, podczas wizyt oficjalnych w portach obcych, przy oddawaniu salutu przysługującego przedstawicielom państw obcych po opuszczeniu przez nich okrętu, należy z pierwszym strzałem podnieść na szczytniku przedniego masztu banderę państwową tego kraju, który gość reprezentował Jednakowoż jeśli szczytnik przedniego masztu jest zajęty, bandera państwowa może być w tym wypadku podniesioną na głównym maszcie.

Saluty międzynarodowe bywają wznawiane po upływie roku.

W dnie świąteczne i dnie uroczystości narodowych państw zaprzyjaźnionych lub kontr-agentów umowy o salutach i tylko na uprzednie oficjalne zawiadomienie, które może być zawczasu podane do wiadomości drogą dyplomatyczną, okręty wojenne biorą udział w uroczystościach oznaczając to salutem i galą. Gala podnosi się razem z banderą, natomiast salut zostaje wykonany o godzinie wyznaczonej programem uroczystości. Starszy na redzie

własnej jest obowiązany dbać o to, aby znajdujące się na redzie okręty obce, były w przeddzień o wszystkiem powiadomione.

Jeśli na redzie obcej dowódca zespołu lub okrętu ma zamiar z powodu własnego święta, lub uroczystości wykonać salut i podnieść galę, komunikuje o tem drogą konsularną władzom miejscowym.

Jeśli w tym wypadku okręty obce przyłączą się do jego poczynań, wysyła do starszego dowódcy każdego kraju oficera z podziękowaniem, zaczynając od gospodarzy.

Po otrzymaniu zgody od władz miejscowych, obowiązkiem dowódcy jest zawiadomienie starszego na redzie i dowódców okrętów postronnych państw.

W portach zagranicznych zawsze należy stosować się do istniejących obyczajów i przepisów. Okręty handlowe niemieckie mają zwyczaj podczas salutu bić w dzwony, amerykanie zapuszczają wszystkie gwizdki i syreny.

Przy wszelkich galach lub salutach, bandera i proporzec pozostają na drzewcach, a znak rozpoznawczy na właściwym szczytniku. Na wolnych szczytnikach podnosi się bandera wojenna.

Zwykły znak dowódcy okrętu wojennego nie wyklucza podniesienia w dzień uroczystości bandery na tym samym szczytniku; pozostaje z nią razem.

Odnośnie salutów zwracanych obcym okrętom wojennym, to wszelki salut z ich strony zostaje natychmiast zwrócony, o ile nie przekracza on 21-go strzału.

W tym wypadku, bandera państwa obcego zostaje podniesiona na tym samym szczytniku, na którym podnosił banderę okręt obcy, jednakowoż jeśli ten szczytnik jest zajęty znakiem rozpoznawczym, banderę obcą można podnieść na innym szczytniku.

O ile zachodzi jakiebądź nieporozumienie (oczywiście na redzie, a nie w morzu) jak naprzykład, że okręt obcy wykonał salut, przekraczający 21 strzałów, należy go wyjaśnić jak najszybciej, tak aby salut mógł być zwrócony przed upłynięciem doby.

W każdym razie nie zwraca się salutów, oddanych z powodu: uroczystości narodowych, przyjazdu lub odjazdu Naczelnika Państwa, wizyt oficjalnych na okręty obce. Wzajemnie, okręty obce są zwolnione od obowiązku zwracania salutu w tych samych wypadkach.

Najstarsze punkty umowy salutacyjnej przewidują: iż jeśli uzbrojony okręt handlowy salutuje okręt wojenny, ten ostatni zwraca mu salut dwu-strzałowy. Natomiast, jeśli okręt handlowy obcego państwa dokona tegoż, to należy mu zwrócić salut, mniejszy co najmniej o dwa strzały od jego salutu.

Jeśli okręt handlowy mijając okręt wojenny odsalutuje banderą (co w czasy żagla robił trzykrotnie), ten ostatni przypuszcza banderę do wpół drzewca i natychmiast wciąga ją zpowrotem.

Okręty uzbrojone mniej niż czteroma działami kalibru zawartego pomiędzy 100 mm. włącznie i 240 mm. wyłącznie, są zwolnione od obowiązku salutowania. Dowódcy jednak tych okrętów

zawsze mogą celem zadosyćuczynienia warunkom lokalnym i gwoli uniknięcia nieporozumień, oddać salut. Natomiast zawsze potem muszą zawiadomić przełożoną władzę.

Całkowicie są zwolnione od salutów, a także nie należą się saluty okrętom, odbywającym próby, nawet jeśli niosą znak rozpoznawczy (admirał lub komandor d-ca dyonu w składzie komisji odbiorczej).

Okręty te, wychodząc w morze, powinny nieść na przedniej reji specjalny sygnał, według kodu międzynarodowego, lub nie mieć znaku dowódcy okrętu wojennego, ani żadnego innego.

W zespole okrętów, dowódca, o ile nie wyda specjalnego zarządzenia, wykonuje i zwraca saluty na własnym okręcie. Żaden inny okręt nie może w jego obecności wykonać lub oddać salut bez jego wiedzy i przyzwolenia.

Należy pamiętać, iż często zachodzą wypadki, gdy ze względu na bezpieczeństwo zakotwiczonych obok lub w pobliżu okrętów, spowodowane ciasnotą zakrytej redy, salut może nie być wykonany. Wypadki te należy zawsze omówić i uzgodnić z władzą miejscową.

Obecnie wszystkie państwa ogłaszają spisy portów swoich, w których się znajdują morskie lub lądowe baterje salutacyjne. Jednakowoż wiadomość o istnieniu takiej baterji w porcie, nie zwalnia dowódcy wjeżdżającego okrętu od obowiązku uzyskania zapewnienia, że jego salut będzie mu zwrócony, strzał za strzał.

Zdarzyło się pewnego razu, iż obrabowana do cna fregata hiszpańska, zwiała od napęczniałego jej dobrem korsarza, nie oddając wymaganego przez niego salutu. Ileż to docinków musiał puścić mimo uszów przygnębiony zwycięzca.

Od tego czasu hardzi flibustjerzy pozostawiali dla pewności własnych puszkarzy na porzuconym okręcie, którzy na odchodnem powinni byli wykonać na cześć swego przywódcy salut, co najmniej admiralski. Korsarz (o ile był zadowolony z łupu) wspaniałomyślnie zwracał salut, strzał za strzał.

Na puszkarzy trzeba było potem czekać, ale salut okrętu królewskiego był pewnikiem... i honor flibusty, a splendor zwycięstwa, uratowane.

Oczywiście dowódca okrętu wojennego upewnia się o zwrot salutu inaczej...

S. K. KOCHANOWSKI, INŻ.

Strategja morska w wielkiej wojnie z niemieckiego punktu widzenia.

Niedawno ukazała się praca wice-admirała Wolfganga Wegenera „Die Seestrategie des Weltkrieges“ (E. S. Mittler & Sohn, Berlin) poruszająca bardzo zasadniczo zagadnienie wojny morskiej, prócz tego odsłania ona bardzo ciekawą ewolucję poglądów kół wojenno-morskich Niemiec na istotę i cele wojny morskiej. Z ostatniej przyczyny można ją uważać jako sui generis uzasadnienie historyczne obecnej polityki wojenno-morskiej Niemiec, wyrażającej się bardzo dobitnie w programie rozbudowy ich marynarki.

Rozważając istotę wydarzeń w historji wojenno-morskiej, autor wysuwa jako przyczynę wojny morskiej — dążenie do uzyskania wolności mórz, wiążąc to dążenie z obroną własnej żeglugi. — Słuszność tego założenia jest tak oczywista, że nie trzeba jej udawadniać.

Praktyczne rozwiązanie musi być jednak na morzu zupełnie inne niż na lądzie, gdyż „morza są niczyje“, przestrzenie wodne należą więc do tego kto potrafi na nich utrzymać swe okręty. Możność działania okrętów zależy od istnienia podstaw działań. Tutaj wysuwa się na plan pierwszy geograficzne rozmieszczenie tych podstaw w stosunku do zadań postawionych flocie do wykonania, a więc strategiczne znaczenie geografji podstaw działań.

Aby jednak móc praktycznie rozwiązać to zagadnienie, trzeba zapomnieć o poglądach zaczerpniętych z dziedziny wojny lądowej, w Niemczech zaś było zupełnie inaczej; tam stosowano do floty i jej działań regulamin służby polowej wojska lądowego, w wyniku flota zdziałała bardzo niewiele (o ile pominąć wojnę podwodną, która o mało nie doprowadziła Anglji do poddania się).

Flota niemiecka pozbawiona odpowiednich strategicznych punktów oparcia (podstaw działań) nie mogła wpłynąć na przebieg działań lądowych, które ostatecznie rozstrzygnęły walkę anglo-niemiecką o handel morski! Słabość floty niemieckiej zwiększono jeszcze przez wyznaczenie jej roli obronnej. Anglja, rozporządzająca dobremi podstawami mogła ograniczyć się do „czekania i patrzenia“. Mając przewagę zarówno w materjale (jed-

nostki pływające) jak i dzięki swemu położeniu geograficznemu mogła ograniczyć się do blokady Niemiec bez wdawania się w bitwy; pozbawiając bowiem Niemcy wolności mórz (przez blokadę) Anglja tem samem zwiększała swe korzyści z posiadania tej wolności płynące.

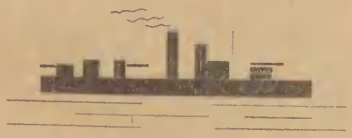
Natomiast Niemcy zajmując na morzu stanowisko obronne, zgóry przesądzały wynik wojny morskiej na swą niekorzyść. Bitwy staczane przez flotę niemiecką były poczęte z pobudek psychologicznych, a nie strategicznych, chodziło bowiem o podniesienie ducha narodu niemieckiego przez dostarczenie mu wiadomości o zatopionym tonażu angielskim. Ponieważ jednak każde działanie musi być związane z całością zamierzeń, aby dać upragnione wyniki, przeto i bitwa morska musi dla swej skuteczności, być nietylko zwycięstwem w działaniu fragmentarycznem, lecz musi stanowić zwartą część szerszego, strategicznego planu, któryby zawierał wytyczne pozwalające na wyzyskanie zwycięstwa. Tego nie było! Stąd też bitwy floty niemieckiej przypominają raczej bitwy bukanjerów. Musiało się to odbić katastrofalnie na wynikach działań floty niemieckiej, zwłaszcza, że miała ona do czynienia z flotą umiejącą postępować metodycznie — zarówno pierwszy lord Admiralicji jak i admirał floty wiedzieli czego chcieli i wiedzieli jak dojść do zaspokojenia swych chęci — mieli plan i potrafili go wykonać.

O cóż właściwie autorowi chodzi? Mówi on zupełnie jasno o wielkiem znaczeniu czynnika geograficznego, warunkującego w szerokim zakresie swobodę działania floty. Prócz tego wysuwa on potrzebę ofensywnego działania floty wogóle, a więc i w celu uzupełnienia braków w geograficznem rozmieszczeniu własnych baz operacyjnych. Flota wojenna musi działać ofensywnie, aby przez ofensywne działanie rozszerzyć możliwości w osiągnięciu ostatecznego celu: wolności mórz. Nie da się to zrobić bez bitwy, gdyż flota nieprzyjacielska, oparta o dobre geograficzne rozmieszczenie swych baz, będzie zagrażać żegludze, trzeba więc tę flotę unieszkodliwić. Idąc dalej, autor uważa, że polityka zagraniczna państwa powinna już podczas pokoju dążyć do korzystnego geograficznego rozmieszczenia baz operacyjnych własnej floty. Dopiero to, czego nie da się uzyskać na drodze dyplomatycznej, należy uzyskać z bronią w ręku.

Z powyższego wynika, że omawiana praca jest uzasadnieniem ściśle określonej doktryny wojenno-morskiej. Zawiera ona wytyczne dla polityki zagranicznej z wojenno-morskiego punktu widzenia, określenie celu wojny morskiej oraz sposobów osiągnięcia tego celu. Bardzo jaskrawe podkreślenie znaczenia swobody żeglugi i dróg tej żeglugi oraz wyznaczenie bitwie roli pewnego fragmentu w ramach całości, nasuwa przypuszczenie, iż autor opowiada się za swego rodzaju małą wojną morską, do której nadawałyby się obecne jednostki pływające floty niemieckiej. Wojna taka, o ile można sądzić w pracy Wegenera, wyglądałaby inaczej na Bałtyku, a inaczej u brzegów Francji.

Doktryna, wyzierająca z kart książki Wegenera, nie jest żadną rewelacją, żywotność jej tkwi w tem, iż jest ona kwintesencją właściwych wniosków, wyciągniętych z właściwych założeń.

Aktualność dodaje jej fakt, iż została ona zbudowana na zasadzie doświadczeń i floty niemieckiej, najsilniejszej na Bałtyku. Oczywiście nie może to wpłynąć hamująco na krytyczne rozważenie samej doktryny jak i możliwości jej stosowania zarówno na Bałtyku jak i gdzie indziej, w obliczu innego układu sił.



KPT. MAR. DYPL. STANKIEWICZ ROMAN.

Kronika zagraniczna.

Francja.

Wnioski z manewrów morskich.

W wyniku przeprowadzonych ostatnio w obecności trzech ministrów (marynarki, wojska i lotnictwa) manewrów floty na morzu Śródziemnem, rząd zadecydował zorganizować kilka nowych, samodzielnych ośrodków lotnictwa na północno-afrykańskiem wybrzeżu. Ośrodki te mają posiadać własne fabryki, laboratorja i wszystkie inne, potrzebne dla ich egzystencji naukowo-techniczne urządzenia.

W związku z tem powstaje 5 ośrodków lotnictwa morskiego w Bizercie, Philippeville, Mostaganem, Casablanca i Hussein-Dei, a lotnictwo, przeznaczone dla obrony Marocco i Tunisu zostanie wzmocnione przez 6 nowych eskadr.

Ponadto manewry wykazały, że możliwem jest użycie do obrony posiadłości afrykańskich również i lotnictwa z Metropolji; tak np. w ostatnich manewrach brał udział pułk lotniczy, sprowadzony z Metz'u.

Miarodajne czynniki francuskie uważają, że wzmocnienie lotnictwa w północnej Afryce, wprowadzenie na linji Marsylja—Korsyka szybkich 30-to węzłowych parowców, oraz rozbudowanie Korsyki w charakterze pomocniczej bazy dla sił lekkich i lotnictwa, w dużym stopniu przyczyni się do wzmocnienia strategicznego położenia Francji na morzu Śródziemnem i utrwalenia jej linij komunikacyjnych z północno afrykańskiemi posiadłościami.

(Morskoj Sbornik).

Konferencja w sprawie kodyfikacji prawa międzynarodowego.

W kwietniu odbyła się w Haadze międzynarodowa konferencja, zwołana z inicjatywy Ligi Narodów w sprawie kodyfikacji prawa międzynarodowego. W konferencji tej wzięli udział przedstawiciele 48 państw, w tej liczbie delegat S. S. S. R. w charakterze obserwatora.

Na porządku dziennym znalazła się sprawa wód terytorjalnych, przyczem prace konferencji w tej kwestji zostały podzielone na trzy części:

1. Ustalenie szerokości wód terytorjalnych i ewentualnie innych specjalnych stref — celnych, rybołówstwa, bezpieczeństwa i t. p.

2. Ustalenie praw i obowiązków wynikających z przebywania okrętów w cudzych wodach terytorjalnych.

3. Rozstrzygnięcie całego szeregu kwestyj technicznych, normujących sposoby ustalania szerokości wód terytorjalnych w zatokach, szcherach i t. p.

Przy rozpatrywaniu kwestji szerokości wód terytorjalnych zarysowała się tak duża różnica zdań, że ostatecznie zdecydowano powołać nową konferencję, która ma rozstrzygnąć tę sprawę.

Zasadniczo zarysowały się trzy główne stronnictwa w tej sprawie: 20 delegatów z Anglją na czele domagało się trzechmilowej strefy; przeciwko tej propozycji oponowało 16 przedstawicieli, z których czworo obstawało za czteromilową, a 12 za sześciomilową.

Jeszcze bardziej rozbieżne zdania były co do szerokości stref specjalnych. Konferencja stanęła w tej sprawie przed zagadnieniem nader delikatnem, gdyż musiała uwzględnić najbardziej różnorodne przedstawienia swoich delegatów, tak np. amerykanie domagali się zachowania 12-tomilowej strefy celnej, francuzi — sześciomilowej wokoło twierdz morskich, anglicy 20-tomilowej strefy dla połowu ostryg wokoło Ceylonu.

W rezultacie projekt wprowadzenia ogólnej trzechmilowej strefy z pewnemi odstępstwami dla niektórych państw, musiał upaść.

Ostatecznie konferencja odłożyła chwilowo rozpatrywanie pierwszych dwóch kwestyj i zajęła się unormowaniem prawnych podstaw dla okrętów, przebywających w cudzych wodach terytorjalnych. Po dłuższych debatach przyjęto w tej sprawie projekt międzynarodowej konwencji, składającej się z 13 artykułów.

Projekt ten w porównaniu z poprzedniemi konwencjami w tej sprawie podnosi nieco prawa państwa, do którego należą wody terytorjalne. Według nowego projektu okręty korzystają tylko z prawa „pokojowego przechodzenia" przez wody terytorjalne. W odniesieniu do okrętów wojennych wyłączono obowiązujący poprzednio artykuł, że mają one prawo pobytu w wodach terytorjalnych na wypadek awarji.

(Morskoj Sbornik).

* * *

Anglja.

Komentarze prasy angielskiej w sprawie przejścia okrętów sowieckich do morza Czarnego.

W związku z przejściem do morza Czarnego 2 okrętów sowieckich „Pariżskaja Kommuna" i „Profintern" „Journal of the United Service Institution" umieścił artykuł, w którym szeroko komentuje ten fakt.

W artykule wysuwa się przypuszczenie, że bolszewicy dążą do przesunięcia wszystkich swoich sił z zatoki fińskiej do morza Czarnego i w związku z tem wkrótce przewiduje się wysłanie jeszcze jednego okrętu linjowego i kilku mniejszych jednostek.

Według zdania angielskiego czasopisma podobna koncentracja powinna wzbudzić czujność Turcji, Grecji, Bułgarji i Rumunji. Francja i Italja już wykorzystały ten fakt na konferencji londyńskiej, przedstawiając zamierzenia sowieckie jako nowy czynnik w ustaleniu równowagi sił morskich na wschodnim teatrze morza Śródziemnego.

Z punktu widzenia prawnego posunięcia rządu sowietów nie znajdują żadnych zastrzeżeń, gdyż odnośne instrukcje, wydane przez Międzynarodową Komisję Cieśnin w sprawie przejścia przez nie okrętów wojennych stanowią, że państwa, położone nad morzem Czarnem mogą w każdej chwili dowolnie przerzucać przez cieśniny całość lub część swoich sił morskich.

Na zakończenie artykuł podaje, że Sowiety i Jugosławja nie ratyfikowały traktatu w Lozannie, a zatem postanowienie Komisji Cieśnin nie obowiązują ich, jednak niezależnie od powyższego rosjanie faktycznie uznają Komisję, co wynika z faktu, że roczne zestawienia o siłach morskich na morzu Czarnem, wymagane przez Komisję Cieśnin, są przedstawiane przez rząd sowietów.

Kwestja uzupełnienia personelu marynarki wojennej.

W parlamencie angielskim ponownie wypłynęła kwestja dotycząca przebiegu służby t. zw. „mate'ów" — oficerów rekrutujących się z szeregowych. W odpowiedzi na interpelację parlamentarną pierwszy lord Admiralicji oświadczył, że w roku bież. 16-tu mate'ów może kandydować do awansu z lieutenants commanders na commanders (kmdr. por.), przyczem posunięcie ich w służbie następuje nawet szybciej jak u oficerów, którzy ukończyli szkołę kadetów.

W chwili obecnej admiralicja rozpatruje całość kwestji uzupełnienia personelu oficerskiego, co jak wiadomo uskuteczniało się dotychczas z trzech źródeł: 1) ze szkoły morskiej w Dartmouth, 2) ze specjalnego kursu dla absolwentów szkół średnich, który ma miejsce na monitorze „Erebus" oraz 3) z szeregowych.

Bardzo jest prawdopodobnem, że szkoła w Dartmouth zostanie zniesioną zupełnie, natomiast będzie rozwinięty system uzupełnienia personelu oficerskiego z mate'ów, a to w celu zdemokratyzowania personelu dowodzącego. Pierwszy lord Admiralicji przytoczył w parlamencie kwoty, wydawane przez rząd na szkolenie kandydatów przy każdym z powyższych systemów, przyczem okazało się, że: 1) koszty szkolenia 1 kadeta podczas 3½-letniego pobytu jego w szkole morskiej w Dartmouth wynoszą 1.140 Ł, do czego dochodzą jeszcze kwoty wpłacane w tymże okresie przez rodziców wychowanka, wynoszące 455 Ł, 2) koszty jednorocznego szkolenia kandydata na „Erebus" wynoszą 356 Ł, 3) koszty szkolenia mate'a do chwili awansu jego na oficera wynoszą 390 Ł.

Ponadto Admiralicja nosi się z zamiarem zaniechania przyjmowania kadetów z Dartmouth do szkoły inżynieryjnej, jak to miało miejsce dotychczas. Przyjęcia do tej szkoły odbywały się dotychczas trzykrotnie w roku: w styczniu, maju i wrześniu, przyczem w maju przyjmowano wyłącznie kadetów ze szkoły w Dartmouth. Jednak w ostatnich latach ilość kandydatów z Dartmouth spadła do 4.

(Naval and Military Record).

Notatka o polskiej marynarce wojennej.

P. Gatreau, francuski korespondent Nav. and Military Record coraz częściej poświęca uwagę zagadnieniom rozwoju naszej marynarki wojennej.

Polska, pisze on, coraz bardziej wysuwa się na czołowe miejsce w zagadnieniach utrzymania równowagi sił w Europie, oraz zachowania powszechnego pokoju. W ostatnich czasach politycy niemieccy nie czynią sekretu ze swoich zamiarów doprowadzenia do rewizji Traktatu Wersalskiego, a następnie przystąpienia do uregulowania spornych kwestyj z Polską. Obecnie domagają się oni otwarcia bezpośredniego połączenia Prus Wschodnich z Rzeszą. Na to Polacy odpowiedzieli stanowczo, że każdy z polaków jest gotów poświęcić swoje życie, zanim się zgodzi na oddanie najmniejszej części swego kraju.

Od zakończenia wojny bolszewickiej, pisze dalej p. Gatreau, armja polska ogromnie się wzmocniła pomimo licznych kryzysów rządowych. W chwili obecnej armja polska jest doskonale wyszkoloną i posiada dobre uzbrojenie. Poczucie stałego niebezpieczeństwa spowodowane brakiem naturalnych granic doskonale wpływa na podtrzymanie ducha wojska, które jest przesiąknięte gorącym patrjotyzmem. Lotnictwo wojskowe stoi na wysokości zadania i jest stale wzmacniane przez nowe maszyny, zakupywane przeważnie we Francji.

Wojskowe sfery kierownicze doskonale zdają sobie sprawę, że możność osiągnięcia w każdej chwili zupełnej gotowości wojskowej da krajowi większą gwarancję, jak „skrawki papieru" i rozmowy w Locarno. Ostatnia wizyta w Polsce francuskiego min. lotnictwa p. M. Eynac'a dała powód do stwierdzenia, że w miarę rozwoju lotnictwa odosobnienie Polski staje się coraz mniejsze, gdyż w razie potrzeby w każdej chwili będzie ona mogła otrzymać od swoich aljantów potrzebne posiłki drogą powietrzną Według zdania autora nawet pobieżne zaznajomienie się z mapą powinno wpoić niezłomne przekonanie, że niezależna i silna wojskowo Polska jest potrzebną dla bezpieczeństwa Francji, zwłaszcza przy obecnym położeniu w Rosji.

Przechodząc do omówienia marynarki wojennej, autor stwierdza, że rozwija się ona powoli, lecz pewnie — powstają nie tylko zupełnie nowoczesne okręty, lecz i kadry doskonale wyszkolonych marynarzy. Kosztowne przerobienie b. niemieckiego żaglowca „Princess Eitel Friedrich" na nowoczesny okręt szkolny, zaopatrzony w 600 HP motor Diesel'a i przystosowany do długich podróży morskich wskazuje na jasne i zdecydowane zapatrywania wyższych czynników morskich w kwestjach wyszkolenia personelu marynarki. W Gdyni rozbudowuje się urządzenia portowe, narazie przeważnie dla marynarki handlowej, a jednocześnie zakłada się szerokie podwaliny dla organizacji dużej marynarki handlowej.

Z jednostek wojennych ostatnio został wykończony „Wicher", kontr-torpedowiec 1540 tonn, drugi okręt tegoż typu — „Burza" wykańcza się w Cherbourgu. Uzbrojenie tych jednostek będzie się składało z 4 dział po 130 mm, 6 rur torpedowych po 550 mm i jednego działka pln, a zatem będą one silniejsze od niemieckich kontr-tor-

pedowców typu „Moewe". Trzy łodzie podwodne po 1000 tonn przedstawiają sobą kopje francuskich „Pierre-Chailley" i odznaczają się prostotą i trwałością konstrukcji. Załoga dla polskich łodzi podwodnych otrzymała wyszkolenie w Tulonie w École des Sous-Marins.

W ten sposób spełniono wszystko, by postawić siły morskie Polski na potrzebnym poziomie, są one narazie bardzo skromne, lecz w każdym razie już istnieją i posiadają duże znaczenie strategiczne.

(Naval and Military Record).

Możliwości zastosowania lotnictwa cywilnego dla celów wojskowych.

Niedawno odbyła się przy Lidze Narodów międzynarodowa konferencja ekspertów lotniczych, na której angielski generał R. C. Groves złożył szczegółowy referat w sprawie możliwości zastosowania cywilnych aparatów lotniczych dla celów wojskowych.

Według zdania referenta, lotnictwo cywilne może dostarczyć wojsku tylko aparaty niszczycielskie. Rzeczywiście, lotnictwo cywilne stawi konstruktorom wymagania by aparat posiadał jak największy promień działania, by dawał największe gwarancje co do bezpieczeństwa pasażerów, posiadał jak największą szybkość i mógł zabrać jak największy ładunek. Są to zatem te same wymagania, które się stawi konstruktorom aparatów niszczycielskich. W miarę zatem ulepszenia aparatów używanych dla linij lotniczych stają się one tem więcej przydatne dla zastosowania w charakterze aparatów niszczycielskich w wojsku.

Oczywiście, twierdzi generał Groves aparaty cywilne nie są w stanie wznosić się na takie wysokości jak to jest wymagane od aparatów niszczycielskich, jednak mogą być zastosowane dla bombardowania w nocy wzgl. przy złych warunkach widoczności.

Według obliczeń sprawozdawcy aparaty typu De Havilland Hercules, używane na linji lotniczej Kair-Bagdad, rozwijające 130 mil na godz. i mogące osiągnąć wysokość 5300 mtr., mogą zabrać do 700 kg. bomb przyczem promień ich działania w tym wypadku wyniesie 500 mil. Bardziej nowoczesne aparaty typu Fairey, które użyto do przelotu bez lądowania na szlaku Anglja-Indje mogą zabrać do 1 tonny bomb przy promieniu działania 1200 mil. Pod tym względem jeszcze lepszych wyników należy się spodziewać od niemieckich olbrzymów Dornier Do-X., zaopatrzonych w 12 motorów i mogących zabrać 60 pasażerów.

Z drugiej strony zastosowanie aparatów cywilnych w charakterze maszyn myśliwskich jest nader trudne przedewszystkiem ze względu na silniki, które w tym drugim wypadku muszą się odznaczać specjalną mocą. Niektóre z typów maszyn cywilnych mogą być użyte w tym celu, jednak znaczenie ich pod względem wojskowym będzie znacznie mniejsze.

Omawiając możność przystosowania dla celów wojskowych personelu, obsługującego lotnictwo cywilne, sprawozdawca podkreśla, że bezwzględnie piloci zatrudnieni na wielkich linjach lotniczych, zmuszeni do prowadzenia maszyn przy różnych warunkach metereolo-

gicznych tak w dzień jak i w nocy, zdobywają ogromne doświadczenie, które może być z powodzeniem wykorzystane w lotnictwie wojskowem. Tak nprz. piloci na linjach lotniczych Imperial Airways wylatują przeciętnie do 100 godz. miesięcznie, wówczas gdy zwykły pilot w lotnictwie wojskowem zdobywa taką ilość godzin dopiero w ciągu roku.

W ten sposób w komisji przygotowawczej dla spraw rozbrojenia przy Lidze Narodów powstanie nader ciekawy problem, w jaki sposób ograniczyć zbrojenia lotnicze, nie hamując rozwoju lotnictwa cywilnego. Generał Groves proponuje włączenie materjału i personelu wielkich linij lotniczych do składu sił lotniczych poszczególnych państw gdyż uważa, że tylko w ten sposób można będzie ustalić odpowiednie podstawy porównawcze. W tym celu należałoby przedewszystkiem ustalić, które z aparatów cywilnych w poszczególnych państwach mogą być użyte podczas wojny dla celów ofensywnych, które nadają się tylko dla celów obronnych, które wreszcie, zupełnie nie nadają się dla celów wojskowych.

Dla podkreślenia doniosłości sprawy ograniczenia zbrojeń lotniczych sprawozdawca przytacza fakt, że już w roku 1926 pierwsze lepsze państwo kontynentalne byłoby w stanie zbombardować Anglję w 24 godz. taką ilością bomb, jaką niemcy zrzucili za cały czas wojny światowej, co przedstawia 1500-krotny wzrost siły niszczycielskiej lotnictwa w porównaniu do czasów wojny światowej.

Na zakończenie sprawozdawca stwierdza, że od 1925 roku Italja zwiększyła swoje wydatki lotnicze o 28%, Francja o 92%, Stany Zjednoczone o 126%, wówczas gdy Anglja tylko o 10%.

(U. S. Naval Institute Proceedings).

* * *

S. S. S. R.

Szczegóły o zatonięciu AG-15.

P. Arski, b. oficer marynarki rosyjskiej opisuje na łamach norweskiego czasopisma morskiego „Norsk Tidskrift for sjpoesen" zatonięcie rosyjskiej łodzi podwodnej AG-15 w roku 1917.

Łódź ta zatonęła podczas ćwiczeń na skutek niedbalstwa, którego się dopuścił jeden z marynarzy zapominając zamknąć luk wejściowy podczas manewru zanurzania się. Gdy to spostrzeżono łódź szła już pod wodę i nie było możności zamknięcia otworu. Dowódca okrętu wraz z kilkoma marynarzami, którzy znajdowali się w kiosku, widząc, że woda wdziera się do wnętrza wyskoczyli na pokład i zdążyli uratować się. Reszta załogi z porucznikiem Maciejewiczem na czele (obecny kapitan statku szkolnego „Dar Pomorza") schroniła się do przedziału Nr. 1, zamykając za sobą drzwi wodoszczelne. Próbowano przedmuchać balasty by spowodować wypłynięcie łodzi, lecz wszystkie próby okazały się bezskutecznemi. Wkrótce zgasła elektryczność i wszyscy okazali się w zupełnych ciemnościach.

W chwili zanurzenia łódź znajdowała się w pobliżu brzegu, skąd zauważono dowódcę i marynarzy, którzy wyskoczyli z łodzi. Natychmiast wysłano po nich szalupę, która uratowała ich.

W miejscu zatonięcia łodzi opuszczono nurka, który stwierdził, że leży ona na głębokości 25 mtr. mocno wkopana w grunt, przyczem luk od kiosku jest otwarty. Próbowano odholować łódź na bardziej płytkie miejsce, lecz bezskutecznie. W trakcie tych prób zauważono torpedę, która wypłynęła z łodzi, przyczem do głowy torpedy była umocowana kartka. Przeczytać ją było dość trudno, jednak wkońcu udało się odcyfrować następujące zdanie: „Jest nas trzynastu w pomieszczeniu Nr. 1. Woda stale podnosi się i dochodzi do pasa. Nie mamy światła, jest tylko mała latarnia od kompasu. Ratujcie nas. Porucznik Maciejewicz".

Pomimo wszelkich starań próby podniesienia łodzi przy pomocy posiadanych środków nie doszły do skutku, i musiano czekać na przybycie z Rewla okrętu ratowniczego. Raptem po trzynastu godzinach na powierzchni morza ukazały się wielkie pęcherze wody. Szalupy, które znajdowały się na miejscu katastrofy wyrzuciło z wody. Narazie przypuszczano, że nastąpił wybuch baterji akumulatorów, lecz po chwili w środku pęcherza ukazała się głowa człowieka, który wzywał pomocy.

Pęcherze ukazywały się w dalszym ciągu i na powierzchnię wody wypłynęło 5 marynarzy i ostatnim zastępca dowódcy por. Maciejewicz.

Uratowani opowiedzieli, że w oczekiwaniu pomocy zamknęli się w przedziale Nr. 1. Jednak drzwi wodoszczelne zaczęły poddawać się naporowi wody, która stopniowo wdzierała się do przedziału. Widząc, że drzwi coraz bardziej wyginają się wewnątrz, por. Maciejewicz kazał wpuścić do pomieszczenia powietrze ze zbiorników aby powstrzymać napór wody. Środek ten dużo pomógł, jednak nie mógł całkowicie powstrzymać przedzierania się wody.

Widząc, że załoga coraz bardziej pada na duchu, por. Maciejewicz kazał zaprowadzić gramofon, który grał cały czas aż nie został zmyty ze stołu. Wszyscy byli zupełnie przemoczeni, woda zaczęła dochodzić do pasa, wszelka nadzieja na ratunek zdawało się zniknęła.

Wówczas por. Maciejewicz zaproponował marynarzom, że wystrzeli ich kolejno z aparatu torpedowego; jednak amatorów nie znalazło się. Wkrótce z 13 marynarzy pozostało zaledwie 5; woda podniosła się tak wysoko, że cały czas musiano stać pośród pływających wokoło trupów.

Por. Maciejewicz, nie widząc żadnego ratunku zdecydował wówczas spróbować swego sposobu. Kazał on zebrać się wszystkim wokoło wyjściowej luki. W miarę tego jak w przedziale podnoszono ciśnienie powietrza pokrywa luki, zasuwy której poprzednio zluzowano nie wytrzymała i odskoczyła — jednocześnie marynarz, który stał pod otworem luki został podchwycony pędem powietrza i wypchnięty na powierzchnię. W ten sposób podchodzono kolejno do otworu wyrzucając się z pędem powietrza. Por. Maciejewicz stał obok i przestrzegał kolejności wychodząc sam ostatnim. Wszyscy pięcioro zostali uratowani przez szalupy i po kilkugodzinnym pobycie w szpitalu zupełnie powrócili do siebie.

Po 6 dniach z Rewla sprowadzono okręt ratowniczy „Wołchow", który podjął łódź. Znaleziono w niej 17 trupów z których 8 było w pomieszczeniu Nr. 1, reszta w pomieszczeniu maszynowem.

Z. TYSZEL.

Zjednoczeni pod banderą wojenną odpowiedzmy czynem Treviranusowi.

Jednym z najbardziej efektownych wyników prowokacyjnych wystąpień osławionego już dzisiaj Treviranusa jest cementowanie społeczeństwa polskiego, które wobec niebezpieczeństwa z zewnątrz natychmiast zwarło swoje szeregi i jednogłośnie, bez różnicy przekonań politycznych, zaprotestowało przeciwko wszelkim planom rewizjonistycznym naszych „upośledzonych" sąsiadów, chlubiących się mianem „Kulturträgerów". Olbrzymie manifestacje, jakie odbyły się w ostatnich dwóch tygodniach w całej Polsce, dowiodły, że jest jednak pewien pomost, który złączyć potrafi wiecznie zwaśnione obozy polityczne.

Ale i w tym jednomyślnym, patrjotycznym odruchu społeczeństwa ujawnia się pewna słabość organizacyjna a poniekąd nawet brak istotnego zrozumienia dla kardynalnych spraw, związanych z zagadnieniem obrony naszego wybrzeża i Pomorza przed wszelkiemi zakusami i intrygami wrogów. Mam tu na myśli sprawę rozbudowy floty wojennej, która jest jedyną i najlepszą gwarantką bezpieczeństwa dla polskiego stanu posiadania nad wybrzeżem i na Bałtyku.

Najbardziej czynnym odruchem manifestacji protestacyjnej była inicjatywa robotników łódzkich, którzy popierając swój protest czynem zaprojektowali budowę łodzi podwodnej „Odpowiedź Treviranusowi", składając na poczekaniu na ten cel 1000.— zł. Inicjatywę tę poparł Okręg Śląski Ligi Morskiej i Rzecznej, ofiarując również na łódź podwodną przeszło 25.000.— zł, które przekazał Komitetowi Floty Narodowej. Wreszcie Sejm Śląski uchwalił wstawić rok rocznie do budżetu na cele rozbudowy floty wojennej kwotę zł 250.000.

Sądzić należałoby, że piękna i pożyteczna ta akcja, będąca wyrazem czynu, jako wynik realny manifestacji narodowych, znajdzie silny oddźwięk w społeczeństwie i poparcie w całym kraju, przyczyniając się w ten sposób do zjednoczenia wysiłków wszystkich organizacji pracujących na polu rozbudowy floty narodowej, którym to hasłem operują najrozmaitsze organizacje, stowarzyszenia i komitety.

W tej jednak dziedzinie, najważniejszej bodaj jeśli chodzi o sprawy morza i Pomorza, panuje niestety nietylko silny rozdźwięk, ale istny chaos, dezorjentujący w najwyższym stopniu społeczeństwo.

Mimo kilkakrotnych apelów prasy i niektórych organizacji społecznych, mimo nawet ustawowego uregulowania tej sprawy (Ustawa o Komitecie Floty Narodowej z dnia 16 lutego 1927 r. D. U. z dnia 23 marca 1927 r., Nr. 27, poz. 206), cały szereg organizacji podejmuje na własną rękę próby zbierania funduszów na zakupno okrętów handlowych i wojennych, statków szkolnych, jachtów, hydroplanów i t. p. Jako charakterystykę chaosu w tej dziedzinie pracy społecznej warto przytoczyć niektóre fakty:

1) Komitet Floty Narodowej, powołany do życia wyżej zacytowaną ustawą od szeregu lat zbiera fundusze na zakup statków.

2) Komitet budowy łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego od 1927 r. zbiera fundusze na ten piękny dar dla Wodza.

3) Liga Morska i Rzeczna organizuje loterję fantową, z której dochód ma być przeznaczony na zakupno statku szkolnego dla marynarki wojennej.

4) Okręg Poleski Ligi M. i Rz. zbiera składki na zakupno jachtu dla przysposobienia wojskowego morskiego.

5) Z. O. K. Z. organizuje „Tydzień Pomorza", podczas którego będą zbierać fundusze na zakupno eskadry hydroplanów.

6) Stołeczny Komitet Floty Narodowej zbiera na ufundowanie statku handlowego Ziemi Warszawskiej.

7) Poznański Wojew. Komitet Floty Narodowej zbiera składki na ufundowanie statku handlowego Ziemi Poznańskiej.

8) Kraków zbiera fundusze na statek Ziemi Krakowskiej.

9) Wreszcie należy wspomnieć jeszcze wymienioną już akcję, podjętą przez robotników łódzkich w kierunku ufundowania łodzi podwodnej „Odpowiedź Treviranusowi" i związane z tym poniekąd uchwały Sejmu Śląskiego i Śląskiego Okręgu Ligi Morskiej i Rzecznej.

Ze wszystkich wyżej wymienionych organizacji i komitetów, realnym wynikiem swojej działalności poszczycić się może jedynie Komitet Floty Narodowej, który współdziałając z Pomorskim Komitetem 10-lecia odzyskania niepodległości ufundował statek „Dar Pomorza".

Oto mniej więcej obraz chaosu, panującego w dziedzinie akcji społecznej na rzecz rozbudowy Floty Narodowej. Czy to nie jest poprostu śmieszne i godne ubolewania? Czy kierownicy i inicjatorzy tych wszystkich zbiórek zdają sobie chociażby sprawę z celowości swojej działalności, która mimowoli staje się akcją destrukcyjną. Bo zastanówmy się chwilę nad cyframi: Łódź podwodna kosztuje około 8.000.000.— zł; przeciętny statek handlowy 3.000-tonowy kosztuje około 2.000.000.— zł; eskadra hydroplanów w składzie 8 jednostek bojowych, przy cenie przeciętnie 250.000.— zł za hydroplan, kosztowałaby 2.000 000.— zł; okręt szkolny kosztuje przeszło 1.500.000,— zł.

Widzimy więc, że cena jednostki pływającej, przydatnej dla naszej marynarki wojennej waha się między 2 a 8.000.000 zł. Czyż wymienione organizacje i komitety, z których każda na własną rękę gromadzi fundusze na zakupno statków będą w stanie kiedykolwiek za naszych czasów ofiarować naszej marynarce wojennej użyteczną jednostkę pływającą? Nie znaczy to jednak, aby społeczeństwo polskie nie mogło zdobyć się na ufundowanie statku wojennego. Ale w żadnym wypadku nie dokona tego ta czy inna organizacja, licząca tylko na własną przemyślność, na własne siły i na własną ambicję, mając na tem polu kilka organizacyj konkurencyjnych. Dla ufundowania jakiejkolwiek jednostki dla naszej marynarki wojennej potrzeba... nieco dobrej woli wszystkich organizacyj i komitetów no i... wyrzeczenia się pewnych małostkowych ambicji organizacyjnych.

Gdyby kierownicy najrozmaitszych zbiórek ogólnych czy też lokalnych mieli na oku i w sercu nie ambicję tego czy innego komitetu, tej czy innej organizacji, ale dobro naszej floty, a w pierwszym rzędzie marynarki wojennej, której rozrost musi być współmierny z rozbudową floty handlowej — gdyby te wszystkie drobne fundusze komitetów i organizacji złączyć w jednym ręku, sprawa budowy nawet łodzi podwodnej mogłaby przybrać w krótkim czasie realne kształty. Byłby to zdaje się najbardziej realny wynik potężnych manifestacji narodowych przeciwko stałym i systematycznym prowokacjom niemieckim. Czas wreszcie skończyć z rozproszkowywaniem akcji społeczeństwa w dziedzinie rozbudowy floty narodowej. W tej pracy tylko zjednoczony wysiłek całego społeczeństwa osiągnąć może realizację swoich zamierzeń. Zbieranie funduszów na cele floty narodowej przez najrozmaitsze organizacje i komitety będzie tylko wtenczas celowem, jeśli fundusze te trafią do jednej wspólnej kasy i przeznaczone zostaną na jeden wspólny wielki cel — w przeciwnym bowiem razie akcja ta nietylko nie przyczyni się do rozbudowy floty, ale przeciwnie, w dużym stopniu sprawie zaszkodzi i zdezorjentuje społeczeństwo, co do celowości najrozmaitszych zbiórek.

Mając na uwadze rozwój naszej marynarki wojennej, musimy sprawę zbiórek na rozbudowę floty otoczyć należytą opieką i wszelkiemi siłami dążyć do zjednoczenia wszystkich drobnych funduszów zgromadzonych przez poszczególne lokalne komitety i organizacje.

Jednym z najbardziej godnym naśladowania czynów jest uchwała Śląskiej Ligi Morskiej i Rzecznej, która zrzekając się lokalnych ambicji organizacyjnych, zgromadzone przez siebie fundusze w wysokości przeszło 25.000 zł, przeznaczając na budowę łodzi podwodnej, przekazał Komitetowi Floty Narodowej w Warszawie, jako instytucji ustawowo powołanej do kordynowania wszelkich akcji i zjednoczenia funduszów przeznaczonych na budowę floty. Sądzić należy, że przykład Śląskiej Ligi Morskiej i Rzecznej znajdzie godnych naśladowców, którzy zgromadzone drobne kwoty złożą na właściwy cel, wyrzekając się drobnych i poniekąd śmiesznych ambicji, szkodzących w wysokim stopniu

sprawie najbardziej związanej z ostatniemi prowokacjami niemieckiemi.

Niechajże zjednoczenie obozu polskiego, do którego mimowoli ale dobrze przyczynił się p. Treviranus, ukoronuje swoje protesty zjednoczeniem wszystkich wysiłków w kierunku rozbudowy polskiej floty wojennej. Najbardziej realnym protestem przeciwko prowokacjom Treviranusa jest protest czynny — a czyn ten wyrazić można tylko zjednoczeniem wysiłku nad rozbudową marynarki wojennej.

Niechaj łódź podwodna, którą ofiaruje Państwu zjednoczone przez Treviranusa społeczeństwo polskie, będzie najwymowniejszą odpowiedzią na butne frazesy Krzyżaków.

Od Redakcji.

Redakcja umieszcza powyżej artykuł pana Tyszla, z którym w zasadzie solidaryzuje się, ale jednocześnie wyjaśnia, że do czasu wypowiedzenia mowy przez Treviranusa był tylko jeden komitet zbiórki na okręt wojenny — jest to komitet zbiórki na łódź podwodną imienia Marszałka Piłsudskiego. Ten komitet egzystuje od 1927 roku i stosunek do tego komitetu tak ze strony ofiarodawców, jak i czynników miarodajnych jest zupełnie unormowany.

Dopiero po przemówieniu Treviranusa powstały samorzutnie liczne komitety, przeprowadzające zbiórki na okręty wojenne. Siedziba i skład większej części tych komitetów są nieznane Kierownictwu Marynarki Wojennej, a skutkiem tego skoncentrowanie wysiłku narazie utrudnione.

Kierownictwo Marynarki Wojennej czyni starania porozumienia się z poszczególnemi komitetami, tymczasem na skutek licznych zapytywań, dokąd przekazywać pieniądze zebrane na budowę okrętów wojennych, Kier. Mar. Woj. było zmuszone otworzyć specjalne centralne konto P. K. O. 30680.

Poza tem Redakcja stwierdza:

1. Komitet Floty Narodowej nie jest powołany do przeprowadzania zbiórek na okręty wojenne.

2. Liga Morska i Rzeczna organizuje loterję fantową i część dochodu z loterji przeznacza na flotę wojenną — akcja ta jest samodzielna, jednorazowa, rok rocznie powtarzana i nie po-

woduje potrzeby stworzenia nowego konta — ingerencja Kier. Mar. Woj. jest bezpodstawna.

3. Okręg poleski L. M. i R. zbiera składki na zakup jachtu dla przysposobienia wojskowego morskiego. Akcja ta nie wiąże się z flotą wojenną.

4. Stołeczny Komitet Floty Narodowej i Poznański Wojewódzki Komitet Floty Narodowej przeprowadzają zbiórki na okręty handlowe, a więc ingerencja Kier. Mar. Woj. jest tu również bezpodstawna.

Kronika bibjograficzna.

Tokarz Wacław. „Wojna polsko-rosyjska 1830—1831 roku". Warszawa 1930. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Cena 25 zł w broszurze oraz 33 zł w oprawie płóciennej.

Profesor Uniwersytetu Warszawskiego Wacław Tokarz autor szeregu cennych prac wojskowo-historycznych wydał ostatnio niezwykle gruntowne i źródłowe studjum o powstaniu listopadowem p. t. „Wojna polsko-rosyska 1830—1831 roku", które stanowi wprost rewelację w dziedzinie naszego piśmiennictwa historycznego. Autor oparł się przy jego opracowaniu na istniejącej literaturze polskiej, niemieckiej i rosyjskiej oraz na bogatym materjale źródłowym, nie wyzyskanym przez dotychczasowych badaczy, gdyż znaczna część tego materjału jest dopiero od niedawna dostępna po rewindykowaniu go z Rosji sowieckiej. Ze źródeł archiwalnych zbadał on akta Sztabu głównego i Komisji Rządowej Wojny, zbiory płk. M. Klemensowskiego, ks. Czartoryskich, Prądzyńskiego, Ossolineum, oraz papiery gen. Krukowieckiego. Źródła te prof. Tokarz bada, kontroluje i zestawia, odrzucając rzeczy nieścisłe i interpretując je nieraz odmiennie, niż dotychczasowa nauka.

Dzieło dzieli się na 4 części:

1 cz. zawiera wiadomości ogólne o siłach i środkach stron walczących, o wybuchu powstania i o mobilizacji sił i środków Królestwa;

2 cz. omawia pierwszy okres powstania, kiedy inicjatywa była po stronie rosyjskiej, to jest mniej więcej do wiosny 1831 r.;

3 cz. to okres inicjatywy polskiej aż do odwrotu armji polskiej do Pragi;

4 cz. okres ponownej inicjatywy armji rosyjskiej, aż do upadku powstania.

Autor nietylko przedstawił gruntownie całokształt działań tej wojny, scharakteryzował wodzów naszych i nieprzyjacielskich, ale i opisał wszystko to, co mogłoby lepiej oświetlić ten okres naszych zmagań i dziejów, a zatem tło polityczne i gospodarcze. Daje on dokładne omówienie obszaru i ludności Królestwa, stanu rolnictwa, handlu i przemysłu, jego budżetu, komunikacyj, aby w ten sposób czytelnik łatwiej mógł zorjentować się w stosunku sił obydwóch stron walczących. Zastanawiając się nad niewyzyskaniem przez nas w 1831 r. istniejących możliwości, dochodzi on do wniosku, że dużą winę ponoszą nie tylko nasi ówczesni wodzowie ale i sprawcy powstania, którzy nie potrafili niem pokierować.

Praca liczy 635 stron druku. Uzupełnia ją skorowidz nazwisk, oraz obszerny atlas szkiców.

Dr. Aleksy Majewski — Prawo Morskie. Str. XII + 340. Tczew—Gdynia 1930 r.

W naszej powiększającej się szybko morskiej literaturze fachowej dawał się odczuwać dotkliwy brak zwięzłego i przystępnego, a jednocześnie wyczerpującego opracowania, poświęconego prawu morskiemu. Lukę tę zapełnia świeżo wydana praca dr. Majewskiego, wykładowcy Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Autor porusza w sposób bardzo jasny i treściwy wszystkie ważniejsze zagadnienia, jakie spotykają się w morskiem prawie publicznem i prywatnem. Zgodnie z powyższem, książka jest podzielona na dwie części. Pierwsza z nich traktuje o publicznem prawie morskiem. Są w niej rozpatrywane zagadnienia, związane z polskiem prawem morskiem (ustawy o polskich statkach handlowych, o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej, o pomiarach statków i o urzędach i izbach morskich), następnie mówi się o służbie dyplomatyczno-konsularnej i celnej, a wreszcie jest podany zarys międzynarodowego prawa morskiego ze szczególnem uwzględnieniem wojny morskiej. Druga część pracy dr. Majewskiego zajmuje się morskiem prawem prywatnem. Są w niej podane prawa i obowiązki armatorów, kapitanów statków handlowych oraz oficerów i marynarzy na tych statkach; z kolei przechodzi autor do przepisów przewozowych względem towarów i podróżnych, udziela szczegółowych wiadomości o bodmorji i awarjach, na koniec mówi o ubezpieczeniach statków. Poza temi dwiema częściami książka zawiera jeszcze dodatek, w którym są podane wzory obowiązujących w Polsce dokumentów okrętowych oraz obowiązujące w Rzplitej Polskiej przepisy o ubezpieczaniu marynarzy.

Książka dr. Majewskiego jest napisana, jak zaznaczono powyżej treściwie i jasno. Z wielką korzyścią może ją wziąć do ręki nietylko oficer marynarki wojennej czy handlowej, armator lub urzędnik konsularny albo portowy, lecz również każdy, kto się interesuje zagadnieniami morskiemi z punktu widzenia ekonomicznego lub prawnego. Układ jest bardzo przejrzysty; styl i język wysoce poprawne. Do drobnych usterek zaliczyć można niektóre niezbyt ścisłe terminy, szczególnie w dziale wojskowym, np. kapitan okrętu wojennego zamiast dowódca okrętu wojennego. Są to jednak usterki tak drobne, że w niczem nie zmniejszają wartości pracy dr. Majewskiego. Książka ta powinna znaleźć się na każdym okręcie wojennym, statku handlowym, urzędzie morskim i biurze żeglugowem.