# SPIS RZECZY

ZESZYTY 94 – 105

Rocznik 1937 Rok wydania X

1102
MUZEUM MORSKIE BIBLIOTEKA GDAŃSK
15
1962-K-20
10062
4-015

7769 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12

## SPIS TREŚCI:

### Strategia, polityka, organizacja.


| | Str. |
|---|---|
| Kmdr.-por. W. Steyer: Rachunek sumienia marynarek za rok 1936 | 13 |
| Kmdr.-por. dypl M. Majewski: Położenie geopolityczne na Bałtyku . . | 85 |
| „ „ Wola zwycięztwa . . . . . | 179 |
| „ „ Wychowanie wojskowe . . . . . | 247 |
| Por. mar. M. Kadulski: Kto winien, że Niemcy przegrały wojnę podwodną? . . . . . | 810 |
| Kmdr.-por. K. Durski-Trzasko: Wpływ rozwoju marynarki włoskiej na wydarzenia śródziemnomorskie . . . . . | 871 |
| Kmdr.-por dypl M. Majewski: Uwagi na temat znaczenia czynnika geograficznego w dobie dzisiejszej . . . . . | 966 |


### Zagadnienia taktyczne i wyszkoleniowe.


| | |
|---|---|
| A. Gotyński: Współzawodnictwo w szkoleniu siły zbrojnej . . . . | 29 |
| S. Krzyżanowski: Poziome opancerzenie a bombardowanie lotnicze | 95 |
| X: Oficer przyszłej wojny (artykuł dyskusyjny) . . . . . | 167 |
| Kmdr.-por. inż S. Kamieński: Niewidzialność łodzi podwodnych . . | 254 |
| X: Inicjatywa dowódcy . . . . . | 276 |
| X: Oficer przyszłej wojny . . . . . | 341 |
| Kpt. mar. inż. K. Siwicki: Oszczędność w wyszkoleniu specjalistów . . | 346 |
| X: Oficer totalny . . . . . | 413 |
| Kmdr. ppor. B. Jabłoński: Obrona przeciwlotnicza łodzi podwodnych | 429 |
| Por. mar. A. Piasecki: Jak uniknąć kolizji między inicjatywą a dyscypliną w wyszkoleniu morskim . . . . . | 506 |
| X: Sprawność życiowa . . . . . | 536 |
| Por. mar. M. Kadulski: Poświadczenie własne czy wywiad techniczny | 549 |
| „ „ Dążności powojennego budownictwa okrętowego | 617 |
| X: Oficer rezerwy . . . . . | 654 |
| X: Jeszcze sprawność życiowa . . . . . | 662 |
| Por. mar. A. Kadulski: Skutki nierozpoznawania okrętów w boju . . | 730 |
| X: Oficer przyszłej wojny . . . . . | 736 |
| X: Na marginesie sprawności życiowej . . . . . | 805 |
| Por. mar. M. Kadulski: Kto winien, że Niemcy przegrały wojnę podwodną . . . . . | 810 |

Str.
X: Wszechstronność i historia . . . . . 889
Por. mar. J. Koziołkowski: Jak uniknąć kolizji między inicjatywą a dyscypliną w wyszkoleniu morskim . . . . . 949
Kmdr. dypl. S. Frankowski: Gra wojenna morska . . . . . 959
X: Oficer przyszłej wojny . . . . . 973

### Nawigacja i służba okrętowa.

Kpt. lek. dr. A. Dołatkowski: Hygiena służby na okręcie . . . . . 36
Kpt. mar. I. Pogorzelski: Określenie dewiacji kompasu magn. za pomocą sekundomierzy . . . . . 105
Kpt. mar. T. Borysiewicz: Nowoczesna meteorologia . . . . . 186
„ „ Jaką sytuację wytwarza na kuli ziemskiej układ i ruch mas powietrza . . . . . 261
„ „ Rzut oka na historię kompasu magnetycznego 429
Kmdr. ppor. dypl. R. Czeczott: Wpływ warunków meteorologicznych na działania wojenno morskie na Bałtyku . . . . . 701
Por. mar. A. Kadulski: Wpływ warunków meteorologicznych na działanie wojenno morskie na Bałtyku . . . . . 785
X: Ostatnia międzynarodowa konferencja hydrograficzna . . . . 911

### Lotnictwo morskie.

Por. mar. J. Sokołowski: Wywiad lotnictwa morskiego w nocy . . . 118
Por. mar. T. Męczyński: Okręt czy samolot . . . . . 351
Kpt. mar. W. Francki: Zastosowanie wirowca w marynarce . . 647

### Historia.

Kpt. mar. inż. W. Hubert: Courbet na Min-Kiangu . . . . . 267
Kmdr. dypl. S. Frankowski: Młodość Arciszewskiego . . . . . 329
M. Godlewski: Wyprawa Spindlera do powstańców irlandzkich . . 434
Kmdr. dypl. S. Frankowski: Arciszewski w Brazylii . . . . . 513
J. Stępowski: Sierakowski i Mierosławski — twórcy wyprawy bałtyckiej 1863 roku . . . . . 539
Kmdr. por. dypl. T. Stoklasa: Desant niemiecki na wyspy Bałtyckie . 633
Kmdr. dypl. S. Frankowski: Arciszewski w służbie polskiej . . . 711
Kmdr. por. dypl. T. Stoklasa: Operacja desantowa na wyspy Bałtyckie 721
„ „ Charakterystyka taktyczna operacji na w. Bałtyckie 796
J. Stępowski: Akcja czarnomorska w czasie powstania styczniowego 821
Kpt. mar. inż. W. Hubert: Bitwa pod Navarinem . . . . . 879

### Zagadnienia terminologiczne.

Kącik językowy: Należy mówić . . . . . 51
Terminologia morska w Turcji . . . . . 356
Symbole stron świata . . . . . 462
Terminologia i skrótomania . . . . . 669
W związku z symbolami stron świata . . . . 917

Str.

## Wiadomości techniczne.


Inż. T. Politur: Instalacje akumulatorów na łodziach podwodnych . . 47
A. P.: Możliwości w dziedzinie budowy statków w Polsce . . . . 123
Inż. A. Potyrała: Czteroletni plan gospodarczy III Rzeszy . . . . 198
Kmdr. ppor. A. Reyman: Powtarzacz zanurzeniowy Anschuetza . . . 207
Inż. A. Potyrała: Sprawa przygotowania przemysłu polskiego do potrzeb morskich . . . . . 283
K. N. i W. S.: Zwalczanie fadingu na lądzie i morzu . . . . . 359
J. G.: W sprawie stoczni . . . . . 371
Inż. H. Markiewicz: Wady i zalety zastosowania prądu zmiennego do napędu mechanizmów pomocniczych . . . . . 444
Kpt. mar. inż. K. Siwicki: W sprawie wynalazków jeszcze słów kilka 570
Inż. A. Potyrała: O kawitacji i korozji . . . . . 572
W. S.: Analiza wydajności namierników akustycznych . . . . . 669
Kpt. mar. inż. J. Woźnicki: Kompas magnetyczny w roli zastępcy kompasu bąkowego . . . . . 742
Por mar. J. Lubelfeld: O nauczaniu podstaw elektrotechniki kandydatów na podoficerów radio — uwag kilka . . . . . 827
A. P.: Wpływ konstrukcji okrętów na przebieg i wynik bitew morskich 831
Inż. H. Markiewicz: Nowe instalacje elektryczne okrętów wojennych i ich wpływ na sieć portową . . . . . 898
Inż. A. Potyrała: Zagadnienie przemysłu okrętowego na tle kongresu inżynierów . . . . . 905
Kpt. inż. F. Czarniecki: Fale ultradźwiękowe . . . . . 981


## Zagadnienia aktualne.


J. G.: O charakter i organizację polskiej floty . . . . . 762
Flota przyszłości . . . . . 834
Błędy w dziedzinie wojenno - morskiej oraz ich naprawa . . 920
Okręty lotnictwa . . . . . 989


## Różne


Kmdr. K. Korytowski: Marynarka wojenna a kolonie . . . . . 5
Por. mar. M. Kadulski: Typ podręcznika, który warto mieć po polsku . 113
Kmdr. - por. dypl. M. Majewski: Tajemnica wojskowa a prasa . . 527
Inż. J. Ginsbert: Nieco o piśmiennictwie wojenno - morskim . . . 562


## Przegląd prasy.


Admirał Horthy . . . . . 53
Nowa teza niemiecka o prawie morskim . . . . . 55
Okręt flagowy dowódcy floty . . . . . 57
Problem mechanizacji a mentalność morska . . . . . 58
Lotnictwo marynarki wojennej . . . . . 60
Źródła niemieckie a sowiecki program morski . . . . . 62
Jak zatonęła „U 18” . . . . . 63
Prasa francuska o wodowaniu „Gryfa” . . . . . 65

Str.
Taktyka morska w wojnie lądowej . . . . . 65
Skrócony czas nauki . . . . . 66
Wyszkolenie lotników . . . . . 67
Ustalanie nazw okrętów . . . . . 67
Baza wodnosamolotów do strzelań przeciwlotniczych . . . . 68
Zwalczanie sterowców podczas wojny światowej . . . . . 69
Admirał Togo . . . . . 128
Głos francuski o Z. S. R. R. . . . . 130
Udział marynarki brazylijskiej w wojnie światowej . . . . 132
Łodzie podwodne a traktat londyński . . . . . 134
Stosunki polityczne na morzu Bałtyckim . . . . . 135
Obrona przed łodziami podwodnymi . . . . . 136
O unitarnym silniku na niemieckich łodziach podwodnych . . . 139
Problem podziału surowców . . . . . 140
Służba radosna . . . . . 142
Prasa francuska o Polsce . . . . . 142
Głosy niemieckie o Szwecji . . . . . 143
Po wygaśnięciu traktatów . . . . . 144
Droga do Indii . . . . . 146
Kontrtorpedowce czy krążowniki . . . . . 147
Samolot - grenadier albo samolot - minowiec . . . . . 211
Wygaśnięcie traktatów morskich i wyścig zbrojeń . . . . 213
Czy Polska zbuduje stocznię? . . . . . 217
W Italii o polskiej marynarce wojennej . . . . . 219
Sztuka operacyjna i taktyka floty niemieckiej . . . . . 219
Wpływ lotnictwa na budowę okrętów wojennych . . . . . 223
Kanonierki znowu na widowni . . . . . 227
Wyścig zbrojeń a marynarka handlowa . . . . . 294
Dalsze dzieje ruchu stachanowskiego . . . . . 296
Manewry kombinowane w okolicach Singapore . . . . . 299
Liga morska w Japonii . . . . . 301
Spawanie czy nitowanie . . . . . 302
Transport morzem koni i mułów . . . . . 303
Morska siła zbrojna Wielkiej Brytanii . . . . . 305
Zabezpieczenie przeciwko wojnie . . . . . 308
Korytarze morskie . . . . . 309
Król Jerzy VI jako marynarz . . . . . 371
Brytyjska flota handlowa w dobie obecnej . . . . . 375
Zagadnienie Morza Śródziemnego w r. 1936 . . . . . 377
Pancerniki w ostatnich dziesiątkach lat . . . . . 379
Obrona przeciwlotnicza łodzi podwodnych . . . . . 381
Niesłuszna ocena . . . . . 383
Czerwone łodzie podwodne w latach 1918 — 1919 . . . . . 385
Storpedowanie „Voltaire" . . . . . 387
Niemcy, Dania i Polska . . . . . 391
Co myślą w Norwegii o obronie wybrzeży . . . . . 392
Ropa pod powierzchnią morza . . . . . 393
Kanał Kiloński . . . . . 394
Racjonalne wyszkolenie . . . . . 395
Ograniczenia zbrojeń morskich . . . . . 465

Str.
Lotnictwo bojowe . . . . . 467
Śpiewające śruby okrętowe . . . . . 469
Wpływ rozwoju lotnictwa na OPL okrętu . . . . . 471
Okręt czy samolot? . . . . . 473
Flotylle rzeczne w Niemczech . . . . . 476
Nowy teatr operacyjny . . . . . 478
Wstrzymanie robót przy Kanale Florydy . . . . . 480
Czy Gibraltar można utrzymać? . . . . . 480
Tak mówi lotnik! . . . . . 481
Rada najwyższa marynarki . . . . . 483
Błękitna wstęga Atlantyku . . . . . 484
Zdobycze Sowieckie na Północy . . . . . 576
Miny w wojnie światowej . . . . . 579
Ochrona przeciwgazowa na okrętach wojennych . . . . . 581
Samoloty i kawaleria . . . . . 584
Awanse w marynarce amerykańskiej . . . . . 586
Kierownictwo czy Admiralicja . . . . . 587
Napoleon o marynarce i marynarzach . . . . . 588
Rozwój przewodników flotylli . . . . . 591
W Italii o flotylli rzecznej . . . . . 594
Japonia i flota rosyjska . . . . . 594
Żywe torpedy — bluffem . . . . . 596
Działa dla marynarki handlowej . . . . . 596
Królewska Akademia Morska w Italii . . . . . 671
Ubezpieczenie okrętów wojennych przed minami . . . . 673
Na marginesie wydarzeń w Sowietach . . . . . 675
Blokada w dobie dzisiejszej . . . . . 677
Orzeczenie podkomisji Rady Obrony Imperium Brytyjskiego . . . 680
Liga Morska i Kolonialna a Marynarka Wojenna . . . . . 682
Bilateralne układy o ograniczeniu zbrojeń morskich . . . . . 753
Polityka morska Japonii i zadania jej marynarki . . . . . 754
Dziwny rozkaz . . . . . 756
Jeszcze zamach stanu . . . . . 758
Kurier Warszawski o konflikcie chińsko - japońskim . . . 759
Oryginalny zakład . . . . . 759
Prasa a rewia w Spithead . . . . . 760
Berliner Tageblatt o tygodniu morza w Gdyni . . . . . 769
Troski dominiów angielskich . . . . . 845
Nowe okręty liniowe . . . . . 846
Ultradźwięki . . . . . 847
Rzadka szczerość . . . . . 848
Jeszcze wielka droga Północy . . . . . 850
Ojciec Maryusz przesadza . . . . . 854
Kronika z humorem . . . . . 927
Działania okrętów wojennych w nocy . . . . . 928
Awanse oficerów . . . . . 930
Organizacja dla zwalczania piratów . . . . . 932
Straty Niemców w czasie wielkiej wojny . . . . . 934
O metodzie nauczania taktyki . . . . . 999
Niemiecka służba wywiadowcza podczas wojny światowej . . . 1000

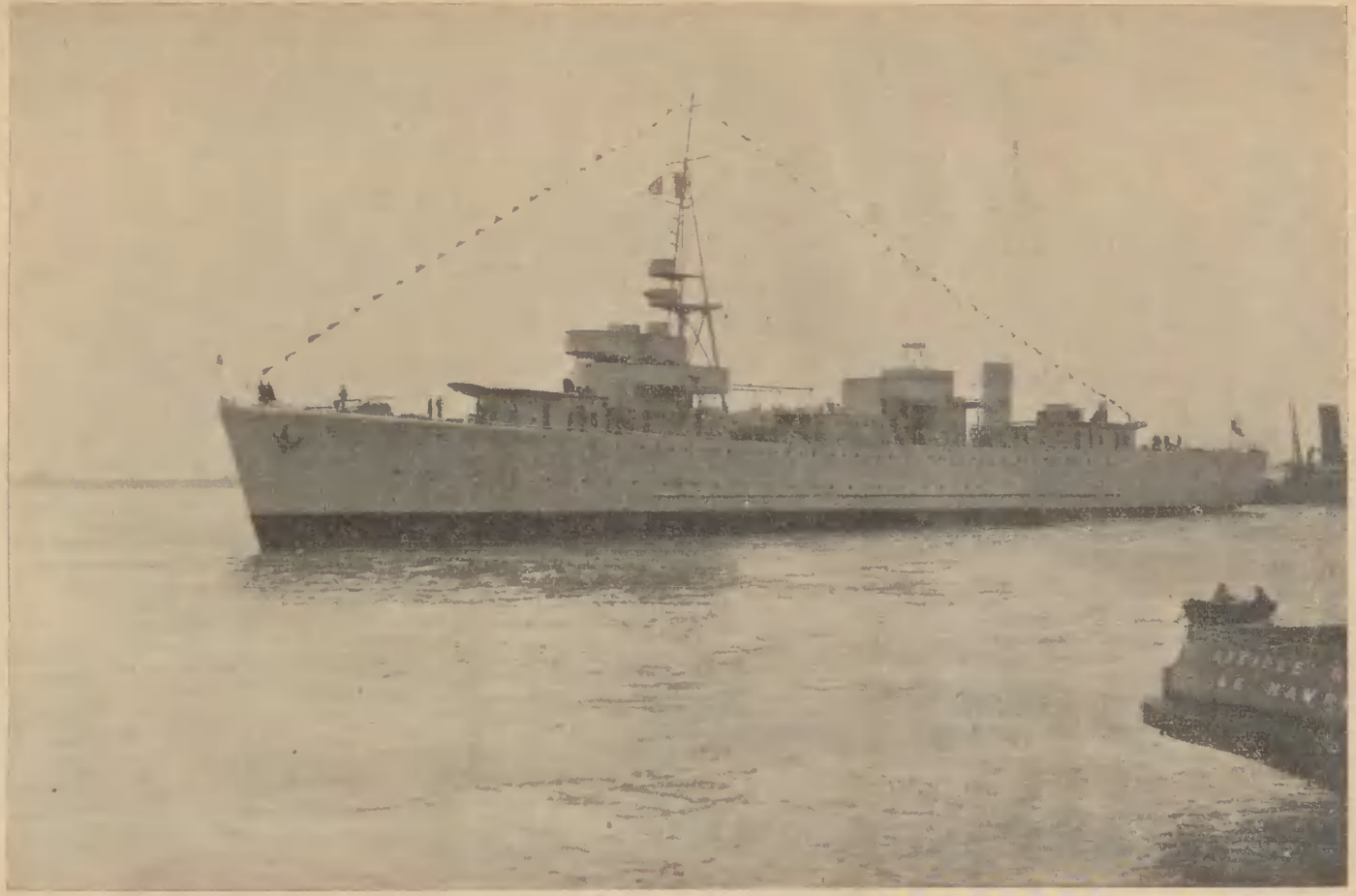
Str.
Znaczenie sił morskich w wojnie japońsko-chińskiej . . . . . 1002
Oryginalne wyjaśnienia . . . . . 1003
Okręty i ich uzbrojenie . . . . . 1005
Celowe wysiłki . . . . . 1008
Humor ministra . . . . . 1012

## Kronika.

Polska 73, 153, 230, 312, 399, 485, 599, 684, 773, 855, 935, 1013
Wielka Brytania 74, 154, 230, 312, 399, 486, 600, 685, 773, 856, 936, 1013
Stany Zjednoczone 79, 154, 231, 313, 400, 487, 601, 687, 775, 857, 936, 1014
Japonia 78, 155, 231, 314, 401, 488, 602, 777, 857, 937, 1015
Francja 75, 155, 232, 314, 401, 488, 602, 687, 776, 858, 937, 1016
Włochy 80, 154, 232, 315 401, 488, 602, 687, 776, 858, 939, 1017
Niemcy 78, 156, 233, 316, 403, 490, 603, 688, 777, 860, 939, 1017
Z. S. R. R. 80, 157, 234, 317, 404, 491, 604, 689, 778, 860, 941, 1018
Argentyna . . . . . 160, 939
Belgia . . . . . 75
Brazylia . . . . . 406, 690, 862
Dania . . . . . 75, 492, 690
Finlandia . . . . . 160
Grecja . . . . . 862
Hiszpania 76, 158, 235, 318, 404, 493, 605, 690, 779, 862, 942, 1020
Holandia . . . . . 159, 234, 402, 690, 1020
Litwa . . . . . 493
Norwegia . . . . . 493
Rumunia . . . . . 402, 1020
Siam . . . . . 234, 496
Szwecja . . . . . 79, 492
Turcja . . . . . 80, 318, 862
Polskie umowy międzynarodowe dotyczące spraw morskich . . . 236

## Bibliografia.

Figle diablika błot Pińskich . . . . . 161
Dziesięć lat Związku „Korab" . . . . . 162
Taschenbuch der Kriegsflotten . . . . . 241
W słońcu dalekiego południa . . . . . 329
Kolorowe serce; Przez trzy oceany; Morze w poezji polskiej . . . 321
Les flottes de l'or . . . . . 407
Szlakiem II. brygady . . . . . 408
Na gdyńskim szlaku . . . . . 495
Pierwsze polskie czasopismo o sprawach bałtyckich „Jantar" . . . 609
Wiadomości Stowarzyszenia techników okrętowych . . . . . 610
Ludzie spod żagli . . . . . 693
Numer morski Wiadomości Literackich . . . . . 694
Wojna pancerna . . . . . 865
Podręcznik obrony przeciwlotniczej . . . . . 866
Pogodoznawstwo dla marynarzy . . . . . 1022
Żeglarz; Kamienie na szaniec . . . . . 1023
Wpływ bitew morskich na przebieg dziejów . . . . . 1024



O. R. P. „Gryf“ po wodowaniu.

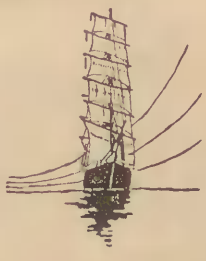
Rok wydania X. Zeszyt Nr. 94

# PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej



Warszawa Styczeń 1937

# TREŚĆ:


Str.

1. Komandor Karol Korytowski: Marynarka wojenna a kolonie . . . . . 5
2. Komandor Por. Włodzimierz B. Steyer: Rachunek sumienia marynarek za rok 1936 . . . . . 16
3. Adzian Gotyński: Współzawodnictwo w szkoleniu siły zbrojnej . . . . . 29
4. Kapitan-lekarz Dr. A. Dolatkowski: Higiena służby na okręcie . . . . . 36
5. Wiadomości techniczne:
   Inż. Fryderyk Politur: Instalacja baterii akumulatorów na łodziach podwodnych . . . . . 47
6. Kącik językowy . . . . . 51
7. Przegląd prasy . . . . . 53
8. Kronika . . . . . 73


---


**Autorzy artykułów, zamieszczonych w Przeglądzie Morskim, są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.**



**Komitet Redakcyjny:** Kmdr. ppor. dypl. Roman Stankiewicz (przewodniczący), kmdr. ppor. Włodzimierz Kodrębski, kmdr. ppor. Artur Reyman, kpt. mar. Tadeusz Konarski, kpt. mar. Wojciech Francki, inż. Aleksander Potyrała.

**Redaktor:** kpt. mar. Olgierd Żukowski. **Sekretarz Redakcji:** inż. Julian Ginsbert.

**Adres Redakcji i Administracji:** Warszawa, Kierownictwo Marynarki Wojennej, Wawelska 7, Tel. 5-66-00.

Warunki prenumeraty: w kraju z przesyłką pocztową — kwartalnie 6.00 zł. półrocznie 12.00 zł. rocznie 24.00 zł.; zagranicą z przesyłką pocztową — kwartalnie 12.00 zł. półrocznie 23.00 zł. rocznie 46.00 zł. **Nr. konta P. K. O. 160.290.**

6715 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.

KOMANDOR KAROL KORYTOWSKI.

# Marynarka wojenna a kolonie.

*Z powodu dni kolonialnych urządzonych przez Ligę M. i K*

Od dawna jest propagowane w kraju przez Ligę Morską i Kolonialną żądanie kolonii dla Polski. Niedawno przedstawiciel Rządu Rzplitej wprowadził też na forum międzynarodowe postulat-życzenie Polski uczestniczenia w dyskusji w sprawach mandatowo-surowcowych i jasno postawione zostało zagadnienie emigracyjne. Stawia to oficjalnie Polskę w szeregu państw morskich, pozbawionych źródeł wielkiej części potrzebnych dla życia państwowego surowców i pozbawionych terenów emigracyjnych.

Stawia Polskę w szeregu Państw świata, głodnych tych dóbr ziemskich i tych ułatwień bytowania i rozwoju, przy których rozdziale między narody, przez własną słabość, czy czasowy niebyt państwowy, zostały pominięte.

Polska odrodzona tak niedawno zjawia się na karcie Europy, w czasie, gdy świat został już podzielony od dziesiątek czy setek lat!

Niemniej powołany do samodzielnego bytu państwowego nasz Naród wykazuje taki pęd do rozwoju i potęgi państwowej, wykazuje tak wymowne cyfry pod względem posiadanych i potrzebnych surowców, pod względem wzrastającego zaludnienia, — że cyfry te nie mogą być obojętne dla tych państw i narodów, które przy rozwiązywaniu zagadnień terenowych świata były obecne i czynne — a zwłaszcza dla tych, które same cierpią na przerost swych posiadłości, czy terenów swych wpływów, niewykorzystanych w pełni dla ich faktycznych potrzeb.

Jesteśmy przyzwyczajeni do realizacji faktów i problemów, które lat kilkanaście czy bodaj kilka temu, mogły się większości ludzi wydawać całkowicie leżącymi w sferze marzeń zbyt śmiałych, czy fantazji zbyt koloryzowanych. Tak samo zagadnienie kolonii dla Polski w postaci choćby praw do eksploatacji surowców czy też

niemniej ważnych praw do terenów emigracyjnych dla nadmiaru ludności z Polski — może się urealnić wcześniej niż się sami tego spodziewamy.

Nawet, gdyby ta realizacja miała nastąpić nie tak prędko, dobrą jest rzeczą, że już obecne pokolenie, na które spadł zaszczyt, ale i ciężar, budowania od podstaw własnej państwowości, we wszelkich, tak różnorodnych i trudnych jej dziedzinach, — docenia ten ważny problem. I rzuca hasło śmiałe, które przez cały Naród jest przyjmowane z entuzjazmem, a które wraz z problemem morskim tworzy cel i tą wielką ideę, na której brak odzywają się liczne skarżące się głosy.

W przeszłości, jak również w dopiero co minionej teraźniejszości, do terytoriów zamorskich, a zatem do tych właściwych kolonii, dochodziły państwa, które tego chciały i które miały do tego środki i warunki:

A więc państwa posiadające dostęp do morza i umiejące go wykorzystać.

Państwa posiadające odpowiedni ciężar gatunkowy wśród koncernu innych państw, przez swą potęgę ekonomiczną, przez swe znaczenie polityczne, wyrażone potęgą militarną lądową i odpowiednio umiejętnie kierowaną potęgą państwową.

Niemniej jednak państwa, spełniające zasadniczy jeszcze warunek w sferze wykorzystania dostępu do morza, przez posiadanie odpowiedniej jej celom siły zbrojnej na morzu, będącej narzędziem polityki państwa, tam wszędzie, gdzie zasięg dział lądowej siły zbrojnej nie dosięgnie.

Marynarka Wojenna jest tym nieodzownym czynnikiem, który dawniej torował drogę handlowi i wpływom i zdobywał dla państw kolonie — obecnie nie przestała być czynnikiem siły potencjalnej, którego pociski niekoniecznie muszą opuszczać wyloty dział a torpedy swoje wyrzutnie. Posiadana siła morska jest bowiem dla państwa argumentem zbyt dobrze ocenianym, również przy zielonym stole obrad dyplomatycznych.

Każde państwo posiadające jakiekolwiek aspiracje morskie, choćby związane ściśle z bytem kraju macierzystego, jak zapewnienie sobie wolności dróg morskich (dostarczających niezbędnych towarów), tak podczas pokoju jak i podczas wojny, — musi posiadać marynarkę wojenną, odpowiednią do swych potrzeb, jeżeli nie chce, aby jego morska granica stała się granicą kompletnie martwą w razie konfliktu zbrojnego z jakimkolwiek państwem, rozporządzającym siłą zbrojną na morzu.

Jak żadne państwo, chcące zapewnić i zabezpieczyć sobie swą niezawisłość polityczną, nie może wyrzec się swej siły zbrojnej na lądzie, tak żadne państwo nie może rozszerzyć swych zainteresowań, jakiejkolwiek bądź natury, poza swe lądowe granice, a więc na morze, jeśli nie stworzy na nim stróża swej suwerenności, swego prestiżu — w postaci floty wojennej!

Zatem tym więcej przy spełnianiu zamierzeń kolonialnych, marynarka wojenna była i jest czynnikiem bodajże nieodzownym,

który albo przyczynia się czynnie i bezpośrednio do zdobywania zamorskich terytoriów, albo też swym faktem istnienia, a przez to swą groźbą, czy też zyskaniem korzystnych sojuszy, czy wreszcie chociażby samym wskaźnikiem zainteresowań morskich danego kraju, przechyla szalę na korzyść żądań swych polityków.

Niech w tych sprawach mówią fakty, niech mówi historia w dowolnie wybranych, nielicznych z pośród wielu, wymowniejszych wypadkach w sensie pozytywnym jak i negatywnym.

I to od archaicznych czasów, tam gdzie zrodziła się cywilizacja i pierwsza żegluga na Morzu Śródziemnym.

Grecja starożytna byłaby się stała kolonią perską, gdyby zjednoczona flota państewek greckich pod Temistoklesem nie była zadała flocie perskiej klęski pod Salaminą.

Przez tę klęskę morską Persów a zwycięstwo Greków, Xerkses był zmuszony wycofać w poplochu swe wojska, które podówczas zalały już całą Grecję, obawiając się dalszych, zwycięskich kroków floty greckiej, mogącej odciąć wojska perskie od Anatolii i dalej od metropolii.

Rzym, a z nim pół Europy, byłyby się stały kolonią Afryki, kolonią Antoniusza i Kleopatry, gdyby nie morskie zwycięstwo Agryppy pod Actium.

Rzym byłby stał się później kolonią fenickiej Kartaginy, gdyby, od niej się nauczywszy, nie był sobie stworzył floty wojennej, która po licznych klęskach, w końcu zwycięska — sprawiła, że Rzym pozbył się konkurenta, zaorując Kartaginę.

A Bizancjum w wieku VII, VIII, jedyna naówczas ostoja naszej wiary i cywilizacji, nie stała się kolonią mahometan, gdyż jego flota wojenna parokrotnie zadając klęskę flocie Osmanów, uwolniła to miasto od oblężeń, na siedem wieków odsuwając fakt jego zdobycia. Na czas zatem gdy już ponownie zakwitnął Rzym i reszta zachodniej Europy, gdy Europa ta, udoskonaliwszy technikę żeglugi, (mianowicie: mapy, kompas, sekstant, technikę budownictwa okrętowego), rozpoczęła żeglugę po oceanach.

Doprowadziło to do odkryć w Nowym Świecie, do jego podbojów, wykorzystania jego surowców ze złotem i srebrem na czele, do jego kolonizacji.

W ślad za odkrywcami, zdążającymi na uzbrojonych okrętach, podążają floty wojenne pełne zbrojnego ludu, które zbrojną ręką, rozgromiwszy krwawo tubylców, zatykają sztandary swych królów na zdobytych obszarach — odtąd swych koloniach.

Współzawodnictwo państw kolonialnych prowadzi jednak niedługo do zbrojnych rozpraw na morzach. Walczą floty wojenne przez lat dziesiątki, przez stulecia nawet.

Anglia nie staje się kolonią hiszpańską za Elżbiety, bo ta ma lepszą, choć mniejszą, flotę wojenną i lepszych admirałów.

Anglia potrzebuje jednak dwóch stuleci aby po licznych wojnach na morzach i lądach, wybić się na bezspornie pierwsze miejsce wśród państw morskich i kolonialnych świata.

Bo ma najlepszą marynarkę wojenną, bo umie doceniać jej rolę i stale i zawsze rozwija ją i doskonali.

Pozornie martwa, pustynna przestrzeń Atlantyku, w swych głębiach kryje niezliczoną ilość zatopionych w walce okrętów, niezliczoną ilość epizodów, klęsk, zwycięstw, bohaterstwa — kryje przeogromną historię morską świata, tak mało znaną niemorskim narodom.

Charakterystycznym jest, że wówczas, gdy państwa europejskie zdobywają kolonie, dzielą się światem, Polska ówczesna, bodajże największa potęga europejska, większa, potężniejsza od ówczesnej Anglii, Hiszpanii, Portugalii, Holandii — jest przy tym podziale nieobecna.

Bo nie jest państwem rozumiejącym morze, bo nie posiada marynarki wojennej. Jej potęga złotego wieku idzie crescendo w dół.

A te małe w stosunku do niej państwa, zdobywają sobie przez morze, coraz to większą potęgę, coraz to większe imperia zamorskie, coraz to większe bogactwo. Nawet te państwa, których wielkość z czasem przebrzmiewa, których floty są bite i niszczone. Przez swój trud, przez swe wysiłki, chociaż w swych posiadłościach okrojone, zachowują jednak część swych kolonii. Ten trud, ten ich wysiłek, ta ich choćby w końcu pobita flota wojenna, stworzyły wartość potencjalną, która przy podziale świata nie zaginęła, lecz dała swoje wyniki, wpływając na ustalenie pewnej równowagi, czy sprawiedliwości, w utrwaleniu mapy politycznej świata.

Ale przesuńmy wiele kart historii i zbliżmy się do czasów nam bliższych, do warunków więcej podobnych do naszej rzeczywistości.

Rzesza niemiecka powstała w r. 1871. Tak jak my w przeszłości, poza jednym przejściowym fragmentem (Brandenburgia, Wielki Kurfürst), była też państwem wyłącznie lądowym, które nie wykorzystało dostępu do morza, bo nie stworzyło floty wojennej i nie brało udziału w podziale świata. Wyszło na morze w latach 80 ubiegłego stulecia, wtedy gdy cały świat prawie że był już podzielony.

Mimo to w ciągu dwudziestu paru lat, Rzesza stała się jednym z najpotężniejszych państw morskich, tak pod względem wielkości jej floty wojennej, jak i tonażu jej floty handlowej. Obszar jej kolonii zamorskich wielokrotnie przewyższał swym obszarem, obszar samej Rzeszy.

Jak zdobywała Rzesza swoje kolonie?

Po zwycięskiej wojnie 70—71 roku, zjednoczone Niemcy, dzięki 5 miliardowej kontrybucji, rozbudowały swój przemysł. W ślad zatem przyszedł dobrobyt, a z nim poczucie siły i pęd mocarstwowy.

Z pruskiej, a potem „Niemieckiego północnego związku", przy pomocy angielskiej, powstała marynarka wojenna Rzeszy. Rozwinęła się żegluga handlowa niemiecka i handel zamorski.

Niemcy zamorscy, w poczuciu siły państwa niemieckiego, widząc coraz to częściej znak tej siły, ekspansję handlową i banderę

wojenną, „stali się znowu Niemcami", jak mówi w swym memoriale do rządu ówczesny niemiecki szef admiralicji von Stosch.

Cała masa okrętów wojennych niemieckich kręci się po wszystkich morzach świata. I w ten sposób świat ten przyzwyczaja się do istnienia nowej potęgi morskiej.

Są jednak jeszcze połacie czarnego lądu niezajęte przez nikogo. Przychodzi rok 1884. Korweta niemiecka „Sophie" odwiedza ruiny zamku „Gross-Friedrichsburg" założonej ongiś i porzuconej później koloniii wielkiego Kurfürsta na zachodnim wybrzeżu Afryki. Zresztą hamburska faktoria na tym wybrzeżu wzywa okręt o opiekę. Nic jej takiego nie grozi, lecz szereg królików murzyńskich, zamiast jej sprzyjać, sprzyja faktoriom angielskim.

Co robi korweta „Sophie"? Przybywa na wybrzeże, wysyła na ląd oddział desantowy, złożony z kilkudziesięciu ludzi, pod wodzą oficera.

Najwięcej nieprzychylnie dla Niemców usposobieni królicy murzyńscy zostają zabrani na okręt. Co prawda jeden okazuje się poddanym Jej Król. Mości Królowej Wielkiej Brytanii, i musi być zwolniony na ląd (prawdopodobnie odpowiednio obdarowany). Ale trzej inni zostają zabrani do Niemiec, gdzie im się przez miesiąc pokazuje wielkość i potęgę kraju, a potem przekonanych i przychylnych, odsyła się na innej korwecie do ich czarnej ojczyzny. Jest to finał przygotowań dla zdobycia kolonii.

W tymże roku 1884, w parę miesięcy później, telegrafuje kanclerz Ks. Bismark do generalnego konsula niemieckiego w Kapsztacie, aby ogłosił oficjalnie, że pewne tereny na północ od rzeki Oranie, podlegają opiece Rzeszy niemieckiej.

Jest to początek niemieckich zdobyczy kolonialnych.

Na wybrzeżu późniejszej niemieckiej kolonii Togo, zjawia się kanonierka „Möve" z niemieckim komisarzem cywilnym. Po flirtach z kacykami miejscowymi, już na drugi dzień po przybyciu, zostaje na lądzie wywieszona uroczyście, przy salucie 21 strzałów armatnich, niemiecka bandera narodowa.

Dla Niemiec zostaje pozyskana pierwsza kolonia o 82 tys. klm² i 2½ milionach ludności.

Ta sama kanonierka płynie dalej do Kamerunu, gdzie wysadza desant i komisarza, flirtuje z kacykami i znów flaga Rzeszy idzie uroczyście na maszt. Anglicy chcą przeszkodzić, lecz ich kanonierka przybywa o 3 dni za późno.

Druga kolonia niemiecka Kamerun o 500.000 klm² i 3½ milionach ludności, staje się faktem!

Niemcy mieli jeszcze jeden mały kłopot. Musieli zlikwidować, ulubionych w tym kraju przedstawicieli narodu polskiego, którzy osiedli tam od pewnego czasu. Nie mogąc go uczynić kolonią polską, starali się pozyskać kraj dla Anglików.

To Rogoziński i Janikowski, dzielni pionierzy kolonialni, którzy ułatwiając uzyskanie kolonii dla Anglii myśleli o uzyskaniu pewnych w niej praw i przywilejów dla swych rodaków. Czytelników ciekawych szczegółów odsyłam do książki żyjącego jeszcze pod

Warszawą, 84-letniego p. Janikowskiego p. t. „W dżunglach Afryki", wydanej w r. ub. przez Ligę Morską i Kolonialną.

Inne okręty wojenne niemieckie obejmują w roku 1884 trzecią kolonię: „Niemiecką południowo-wschodnią Afrykę" o 831.000 klm² i 200 tys. mieszkańców.

Na drugiej półkuli kupcy niemieccy z Nowej Gwinei wzywają Bismarka o opiekę nad ich posiadłościami. „Odwrotną pocztą" niejako, płyną okręty wojenne „Elizabeth" i „Hyäne" wysadzają desant i, jak mówi historyk, obejmują w posiadanie Nową Gwineę przez podniesienie bandery niemieckiej, salut armatni i okrzyk „hurra" na cześć cesarza. Nowa kolonia ma 47.000 klm² i 180.000 ludności.

W roku następnym 1885 cała eskadra okrętów niemieckich pokazuje swą moc na wybrzeżach Afryki wschodniej. Sułtan Zanzibaru po pewnym czasie uznaje zwierzchnictwo niemieckie nad częścią swych posiadłości.

Niemiecka Afryka Wschodnia obejmuje 940.000 klm² i 3 miliony ludności. W tymże roku zdobyte zostają wyspy Karoliny i grupa Marshalla.

Jednakże pierwsze zdobycie kolonii nie jest równoznaczne z ich zatrzymaniem na stałe. Zwłaszcza gdy tak łatwo poszło ich zdobycie.

A może zazdrosne wpływy buntują krajowców, wskazując, że nowi władcy mają zbyt ciężką rękę? Dość, że okupowane kolonie trzeba jeszcze zdobywać krwią.

Do Nowej Gwinei musi być w rok po jej zdobyciu wysłany krążownik „Albatross", który kilkakrotnie wysadza desant, pali wiele wiosek tubylców i uśmierza bunty, samemu tracąc przy tym 8 ludzi.

W Kamerunie, zaledwie okręty wojenne opuściły jego wybrzeża, sympatycy angielscy podnoszą głowy i nawet wywieszają w swych osiedlach angielskie flagi. Wnet zostają do Kamerunu odkomenderowane 4 okręty wojenne.

Flagi angielskie z miejscowości nadmorskich natychmiast znikają. Niemniej toczą się walki między szczepami. Desant paruset marynarzy po niebylejakim trudzie, mając 1 zabitego i 8 rannych, spaliwszy szereg osiedli, przywraca porządek.

W wielu miejscowościach poza obrębem kolonii niemieckich, tam wszędzie gdzie powstawały rozruchy, czy rewolucje, i gdzie mienie i życie obywateli niemieckich było zagrożone, tam wszędzie zjawiała się flota niemiecka, by samym swym ukazaniem się koło nadmorskich miejscowości, zrobić swoje. Kilkakrotnie, n. p. raz podczas rozruchów w Chile, okręty niemieckie wysadziły desant, który przywrócił porządek i uwolnił tamtejszych Niemców od zagrożenia.

Kolonie niemieckie przestały istnieć w 1918 roku. Ale obecnie III Rzesza wznawia o nich... narazie tylko rozmowy, stojąc po stronie tej, po której i my się znajdujemy: państw głodnych surowców i terenów dla emigracji. Odbudowywana silna flota wojenna Niemiec będzie tu czynnikiem prawdopodobnie decydującym.

Przytoczyłem przykłady zdobywania kolonii przez Niemcy.

przez ich flotę wojenną, jako przykład państwa, które scaliło się kilkanaście lat przed rozpoczęciem swej czynnej polityki kolonialnej, mając do dyspozycji flotę wojenną wraz z państwem tym powstałą, której liczebna proporcja do innych marynarek świata, a nade wszystko do angielskiej, była naówczas nikła.

Tak bardzo niedawno, bo zaledwie przed kilku miesiącami, byliśmy świadkami, jak państwo zdobywa kolonie pozornie bez czynnego udziału swej floty — niemniej przez jej posiadanie, przez jej pośredni wpływ. Mam na myśli Italię.

Krótko przed wojną światową weszła ona na drogę czynnej polityki kolonialnej, zdobywając Trypolitanię przez walkę swej floty z flotą Turcji.

Obecnie, zdobyła Italia Abisynię bez strzału armatniego ze swych okrętów, choć temu zdobyciu przeciwstawiała się teoretycznie najpotężniejsza potęga morska: Wielka Brytania. A potem zaczęła grozić. Postarała się o wprowadzenie sankcji. Wielkie ilości okrętów wojennych zmieniły postój z portów macierzystych na Morze Śródziemne.

Italia się nie ulękła. Jej lotnictwo i jej silna flota wojenna, bazowana w doskonale w danym wypadku położonych strategicznie portach, wreszcie możliwość zagrożenia Egiptowi ze strony lądu przez Trypolitanię, zwyciężyły. Italia dopięła swego.

Doskonale rozwinięte i jakościowo i ilościowo lotnictwo włoskie, z dogodnym położeniem swych baz, przyczyniło się walnie do tego, że lew wielko-brytyjski pomruczał, wyszczerzył kły, lecz się zawahał i dał tymczasem za wygraną. Ale znacznie większą rolę odegrała silna flota italska, ze swymi pancernikami, krążownikami, torpedowcami, łodziami podwodnymi i szybkobieżnymi motorówkami torpedowymi.

Czy ta moralna porażka dumnej floty Albionu będzie zapomniana? Należy wątpić. Anglicy przekonali się sami, że ich powojenne genewsko-pacyfistyczne dobre chęci sprawiły pewne zaniedbanie w ich własnych morskich i lotniczych siłach zbrojnych. I to ma być w szybkim tempie naprawione.

Tragedia bratobójczej wojny w Hiszpanii rozgrywa się na lądzie. Niemniej morze odegrało i odgrywa przy tym wybitną rolę. Flota samej Hiszpanii, tej oficjalnej tj. rządowej, została przez rewolucję zdestruowana i nie spełniła swego zadania w przeszkadzaniu napływu morzem z Afryki zasadniczych sił generała Franco. Oficerowie tej floty, jako narodowcy, zostali usunięci lub pomordowani, i rzecz oczywista, bosmani ich zastępujący nie umieli spełnić zadań kierujących ruchami tej floty, która przecież mogła zablokować Ceutę i wybrzeże hiszpańskiej Północnej Afryki i nie wypuścić z niej ani jednego transportu.

Flota wojenna, to organizm nadzwyczaj czuły — jeżeli jeden z trybów jej organizmu nie funkcjonuje należycie, względnie przestanie funkcjonować — wówczas cały mechanizm działa wadliwie (o ile w ogóle działa) i wówczas efekty tego działania nie stoją w żadnej proporcji ani do kosztów ani do wysiłku organizacyjnego,

wkładanego w uruchomienie tej skomplikowanej machiny, jaką jest flota.

Na przykładzie floty rządowej hiszpańskiej mamy powtórzenie wartości flot wojennych, zniszczonych moralnie przez rewolucję. I tak francuskiej, zostawionej w spadku Wielkiemu Napoleonowi przez Wielką Rewolucję — floty, z którą nawet geniusz Korsykanina nie mógł zdziałać cudu odrodzenia — i której brak przyprawił go o klęskę. Napoleon — ten Bóg wojny, geniusz w tylu kierunkach jego działalności, dopiero podczas wygnania na św. Helenie, rozpoznając związki przyczynowe zgaśnięcia swej gwiazdy, ocenił należycie i po niewczasie zrozumiał wartość i istotę floty wojennej.

Również nasze własne losy ostatniej wojny polsko-bolszewickiej 1920 roku, pouczają nas nader dobitnie, jak mało warta była flota wojenna Sowietów w tymże 1920 roku, kiedy walcząc z nami, nie mogły one odciąć nas, nie posiadających wówczas żadnej floty wojennej, od jedynej drogi zaopatrywania w sprzęt wojenny i amunicję — t. j. drogi morskiej. Bo ich flota wojenna była naówczas kompletnie zniszczoną moralnie przez rewolucję.

To samo jest z flotą rządową hiszpańską, której działania przy przewożeniu sił zbrojnych z Afryki, są zerem w związku z dostawą sprzętu wojennego ze strony państw sprzyjających narodowej rewolucji.

W tej wojnie domowej ścierają się zresztą nie tylko wewnętrzno-hiszpańskie światopoglądy, ale też światopoglądy walczące ze sobą o prym na całym świecie. Jej wynik poza zwycięstwem idei samej, doprowadzić może do kwestii kolonialnych w szerokim tego słowa znaczeniu.

Państwa bezpośrednio wspierające powstanie, to Italia i Niemcy. Ich wojenne floty na wodach hiszpańskich dobitnie patronat swych suwerenów podkreślają. Że Italia zyska sojusznika, gdy w Iberii obejmie władzę strukturalnie i ideowo sprzymierzony rząd powstańczy, to jest jasne. Panowanie Italii w oparciu o hiszpańskiego sojusznika na morzu Śródziemnem dozna wysokiego rozrostu.

Czy druga natomiast strona, czynnie partycypująca udziałem swej floty wojennej na hiszpańskich wodach, t. j. Rzesza Niemiecka — poza ideą samą, nie tylko dbać musi o licznych swych, od lat osiadłych obywateli w Hiszpanii, o porty i bazy sprzymierzone dla swej floty wojennej w tej tak ważnej części Europy?

Czy to państwo tak odrodzone w sile i ambicjach narodowych, które stanęło na czele państw głodnych ekspansji kolonialnych, nie zechce zdyskontować swego udziału, bądź co bądź kosztownego: od miesięcy trwającego pobytu swej floty u hiszpańskich brzegów, dla dalszego, może już bardziej konkretnego kroku w kierunku tych zagadnień?

Obecnie znów lew brytyjski zabiera głos. Część floty angielskiej z metropolii zostaje przesunięta do morza Śródziemnego. Walka wewnętrzna w Hiszpanii urasta do zagadnienia światowego, mogącego mieć decydujący wpływ na losy co najmniej Europy.

Faktem jest, że tam gdzie rozstrzygają się te losy, udział biorą i głos czynny zabierają tylko te państwa, które rozporządzają argumentem siły, dosięgalnym poza lądowe granice ich krajów — mocarstwa posiadające silne floty wojenne! Reszta Europy może być tylko widzami.

Dawna Polska, będąca par excellence mocarstwem w Europie XV i XVI w., pozostała tylko mocarstwem kontynentalnym. I wówczas, gdy inne, mniejsze od niej państwa, które umiały wyjść na morze, doszły do potęgi, bogactwa i kolonii — Polska w odmianie od nich, kurczyła swą wielkość, nie przeobraziwszy się w ślad za innymi państwami w państwo morskie. Aż doszła do katastrofy końca XVIII wieku.

Polska dawna oddała brzeg morza w pacht obcej mową i wiarą ludności — pozwoliła się od brzegu morskiego odepchnąć, i wbrew powiedzeniu, że była „od morza do morza", — faktycznie dotykając dwóch mórz, na żadnym z nich się nie oparła i żadnego z nich nie wykorzystała. Wręcz przeciwnie — mając możność postawienia silnej stopy na Bałtyku, pozwoliła regulować żeglugę niemieckiemu Gdańskowi, a tym samym pozwoliła mu być poniekąd regulatorem swego życia ekonomicznego.

To jedno miasto umiało nieraz wywierać presję na cały kraj, umiało regulować ceny podstawowych przez Polskę wywożonych produktów według własnego widzi mi się. Oczywiście liczne przyczyny złożyły się na taki stan rzeczy: zbyt stosunkowo późna inkorporacja Pomorza i związany z tym brak stanu trzeciego w Polsce, brak kupców i żeglarzy. Teren naszej ekspansji lądowej na wschód zastąpił nam ekspansję na morzu. Niestety efekt końcowy nie okazał się dla nas korzystny.

Rzecz oczywista, że w tych warunkach, mowy być nie mogło o zrozumieniu idei morskiej, o warunkach pracy na morzu i obowiązkach z wyjściem na morze związanych.

Mowy być nie mogło o wypływającym, logicznym ufundamentowaniu zamierzeń morskich w postaci budowy floty wojennej. Owszem, budowaliśmy ją parokrotnie, lub kazaliśmy budować ją królom, obranym z wolnej elekcji. Dwukrotnie jednak w praktyce były to improwizacje, tworzone nieplanowo, dla jakiejś uzasadnionej myśli przewodniej, lecz dla doraźnej potrzeby chwili, wówczas gdy wojenna potrzeba, aż krzyczała wymową swoją o flotę wojenną!

Bo i po prawdzie, oprócz kilku mężów stanu i paru głośniejszych postaci, którzy zagranicą zapoznali się ze sprawami morza, — w ciągu dziejów naszych nie mieliśmy ludzi, którzyby właściwym, kompetentnym czynnikom byli w stanie nie tylko myśl poddać, ale wpływami swymi i swoją wiedzą sprawę wyjścia na morze przeforsować i zrealizować. Przecież nawet wówczas, gdy sprawy morskie wypływają z potrzeby chwili i trzeba je forsować, o realizację ich zwracają się nasi królowie do osób obcej narodowości, nie mających prawdopodobnie ani zrozumienia sytuacji ogólnej, i może nawet dobrej woli, a na pewno zrozumienia i wiary u rządzącej masy szlacheckiej, na pewno nieufnie odnoszącej się do „zamorskich diabłów".

Był jeden epizod charakterystyczny. Nasz czasowy lennik— książę kurlandzki, który posiadał trochę okrętów i zrozumienie morza, miał przejściowo kolonie w Afryce — a zatem w pośrednim stopniu coś jakby i Polska je posiadała.

Ale oczywiście w dawnej Polsce nie mogło być, w tych poprzednio omówionych warunkach, mowy o koloniach własnych. Jak wspomniałem, terenem ekspansji były kraje wschodu, walka o które pochłaniała całkowicie naszą energię i wszelkie wysiłki.

Tym więcej z radością możemy skonstatować, że Polska odrodzona, wraz z początkiem swego niepodległego bytu, świadoma umyślnych czy wynikających z sytuacji błędów, lub zaniedbań przeszłości, do splotu olbrzymich państwowo-twórczych zadań, dołączyła też sprawę morską.

Wykonywaną wprawdzie w szczupłym zakresie, po paru już latach, potwierdziła życie tak całkiem realnie, że decyzja była słuszną — boć teraz po kilkunastu latach niepodległości rozumiemy już absolutnie wszyscy, jaką rolę w życiu państwowym odgrywa nasz dostęp do morza z importem przezeń i eksportem, Gdynią, żeglugą i t. d.

Dlatego też mając ten sprawdzian o słuszności poczynań morskich, rozpoczętych przed kilkunastu laty, — możemy utwierdzić się w tym słusznym mniemaniu, że wszelkie inne zamierzenia nasze, dotyczące spraw z morzem związanych, okażą się właściwe, niezbędne i nigdy nie zanadto śmiałe.

To, co przed kilkunastu zaledwie laty, z dziedziny poczynań morskich wydawało się większości Polaków jakąś nierealną mrzonką, zostało już urealnione, potwierdzone przez życie. Byłoby katastrofalnym wprost błędem, gdyby przed tymi niewieloma laty, decyzje, które popchnęły nas na tą drogę, nie były padły. Tak samo dzisiaj nie ma idei, nie ma zamierzeń, dotyczących spraw morskich, któreby były zbyt śmiałe, któreby nie trzeba było zrealizować.

A więc przede wszystkim potrzebną jest dla zabezpieczenia wszelkich naszych z morzem związanych poczynań, rozbudowa silnej floty wojennej, bazowanej o dobrze zabezpieczone porty wojenne. Słusznym też jest wysuwanie i popularyzowanie zagadnienia kolonialnego dla Polski.

Do zrealizowania hasła kolonialnego potrzebny warunek, t. j. odpowiednią potęgę i odpowiedni głos naszego państwa na forum międzynarodowym, już posiadamy w dużym stopniu, — brakuje nam jeszcze czynnika prawdziwej siły na morzu, której mamy dopiero nienajgorszy zaczątek.

Pamiętajmy jednak, że jeśli nie jest wykluczone uzyskanie posiadłości zamorskich w tej lub innej formie polityczno-prawnej, zapewniającej nam czerpanie surowców i tereny dla ekspansji emigracyjnej, jeszcze bez posiadania floty wojennej, — to jednak aby je utrzymać i zabezpieczyć na przyszłość — odpowiednio silną flotę wojenną mieć musimy koniecznie.

Dla osiągnięcia zamierzeń, trzeba zdecydowanej woli, woli całego społeczeństwa, które ułatwi tą wolą zadanie czynników kompetentnych i kierujących.

Nasz ogół w sprawach morskich jest jednak jeszcze zbyt mało poinformowany. Sprawy codzienne, sprawy szarego dnia, i tych widomych, bezpośrednio uzewnętrzniających się przejawów życia, absorbują zbyt wiele społeczeństwo.

Rzeczy pierwszorzędnej wagi dla przyszłości kraju i narodu zbyt jednak odległe i nie bezpośrednio z trudem codziennym przeciętnego obywatela związane, a zwłaszcza te morskie i kolonialne, tak przeciwne naszej tradycji, muszą być specjalnie propagowane i popularyzowane.

Nie Rząd, nie tylko Liga Morska i Kolonialna mają spełniać to zadanie, ale cała świadoma tych spraw część społeczeństwa. Nie tylko podczas świąt, uroczystości czy specjalnych dni morskich lub kolonialnych — ale w codziennym, powszednim bytowaniu.

Dlatego niech nasze myśli i dążenia owionie czar dalekich mórz — egzotyka odległych, słonecznych krajów, rozszerzających granice naszej Ojczyzny, — czekających pracy polskich mózgów i polskich rąk — zespolonych ściśle z Macierzą, a stojących pod opieką potężnych dział i bandery jej stalowych okrętów wojennych.

KOMANDOR POR. WŁODZIMIERZ B. STEYER.

# Rachunek sumienia marynarek za rok 1936.

Odporność Włoch na morzu Śródziemnym znalazła zdumiewające odbicie w umysłach kierowniczych wszystkich marynarek i w sercu każdego Anglika. Komandor C. N. Robinson, wydawca „Brassey's Naval Annual", może najbardziej autorytatywnego morskiego rocznika Wielkiej Brytanii, pisze bez ogródek: Rok ubiegły winien być obramowany na czarno w marynarce brytyjskiej, gdyż był on rokiem, w którym po raz pierwszy kraj przekonał się, jak zgubne są skutki zaniedbania utrzymywania swych sił morskich na poziomie współczesności. Twierdzi, że w obecnym stanie floty Imperium odczuwa największy odpływ, najznaczniejszy upust sił żywotnych od chwili ukazania się słynnego Naval Defence Act w roku 1889. Podkreśla, że zaufanie społeczeństwa do obecnego rządu polegało właśnie na ujęciu w programie rządowym zagadnień obrony morskiej na jednym z czołowych miejsc. Niestety, zapewnienia te nie zostały dotrzymane w obiecanej mierze. Komandor Robinson dalej podkreśla, że planowa i systematyczna rozbudowa flot zaoszczędziłaby wiele. Obecnie, kiedy ta sprawa jest już koniecznością, jest samo przez się zrozumiałym, iż ścisłe obliczania wydatków są wykluczone. Naturalnie, że w obecnym okresie koszta, związane z utrzymaniem marynarki, są bezwzględnie wyższe, niż w okresie wielkiej wojny; zniewala do tego różnica poziomów technicznych i bardziej złożona użytkowność sprzętu, lecz tak czy inaczej doprowadzenie flot do stanu faktycznej wartości i przewagi nad innymi współzawodnikami morskimi, jest niezbędnym ubezpieczeniem niezawisłości poczynań Imperium, znacznie tańszym od ofiar wojennych. Poza tym podkreśla, że 85 proc. wydatków bezpośrednio skierowano do przemysłu krajowego i tym samym podtrzymuje popyt pracy i dobrobyt robotnika.

W roku 1912 gaże na flotach, których skład osobowy się-

gał 136.000 ludzi, wynosiły nieco mniej, niż 7 i pół miliona funtów szterlingów; w roku 1935 natomiast, aczkolwiek ilościowo skład osobowy zaledwie przekracza 40.000, wynagrodzenie jego jest bliskie 13-tu milionom.

W roku 1914, gdy praca na stoczniach brytyjskich osiągała wyjątkowe napięcie, robotnicy warsztatowi i inżynierowie kosztowali 4 miliony funtów. Obecnie, gdy nie ma w budowie żadnych okrętów rdzeniowych czyli liniowych, wydatki na wynagrodzenie składu osobowego stoczni wynoszą 7 milionów funtów szterlingów. Przed samą wojną budowa lekkiego krążownika kosztowała 330.000 funtów szterlingów. Za tę kwotę można obecnie zbudować zaledwie dobry kontrtorpedowiec. Krążownik o tej samej wyporności kosztowałby co najmniej 3 i pół, a raczej 4 razy więcej. Jednakże wszystko to jest niczym w porównaniu z ofiarą prestiżu, którą poniosło Imperium wskutek zaniedbania swej siły morskiej.

Po nauce bezprzedmiotowej konferencji Londyn II, można powiedzieć, że marynarka Wielkiej Brytanii ocknęła się z zadumy i pierwszym jej znamiennym posunięciem jest wprost niewspółmierne zwiększenie obronności przeciwlotniczej floty. Mało, że każdy okręt będzie posiadał baterie przeciwlotnicze lekkie i ciężkie, każdy zespół rdzeniowy będzie ponadto miał specjalny okręt, przeznaczony wyłącznie do walki z wrogiem powietrznym.

Mamy dane, że Admiralicja Brytyjska przezbroiła w tym celu krążowniki „Curlew" i „Coventry" i przydzieliła je do Floty Metropolitalnej. Są to okręty o wyporności 4290 ton, o szybkości 29 węzłów. Były obliczone na 5 dział 152 mm., — 2-76 mm i 16-40 mm. Prawdopodobnie wszystkie mogą być używane obecnie jako przeciwlotnicze.

Ciekawe jest, że mały krążownik niemiecki „Brummer" (1935) otrzymał analogiczne przeznaczenie przy zespole „kieszonkowych pancerników". Ponieważ jednak „kieszonkowcy" są raczej korsarzami o dużym zasięgu, działającymi pojedyńczo, przydział „Brummera" wygląda na wypróbowanie nowej metody taktycznej morskiej obrony przeciwlotniczej... na dalszą metę.

Francja po zbudowaniu słynnej obronnej linii Maginot'a, przekonała się, że ląd lądem, ale pozostają jeszcze niebo i morze, skąd może wypaść wróg. W obecnej chwili na jej stoczniach wre gorączkowa praca specjalnie dla zatkania pancernej dziury w programie rozbudowy sił morskich. Z wielką uwagą śledzą tamtejsi fachowcy badania zatapialności angielskiego pancernika „Marlborough" o wyporności 25.000 t., skreślonego z floty czynnej w roku 1930. Okręt ten podczas bitwy jutlandzkiej został storpedowany, jednakże z dużym przechyłem pozostał w linii i walczył przy szybkości 17-tu węzłów. Okazał się więc w dostatecznej mierze nacisko-trwałym i odpornym. Obecnie będzie służył za podstawę do rozważań budowniczych flot brytyjskich, no i innych...

Z właściwym sobie beztroskim humorem sprawozdawca o marynarce francuskiej w fachowej marynistyce brytyjskiej pisze, że na dobry nastrój Mathurin'ów (takie jest przezwisko marynarza francuskiego) najwięcej wpłynęła wysoka fachowość okrętowych

kucharzy, gdyż tak zostało zrozumiane słynne powiedzenie admirała Daveluy: „C'est le plus d'être qui gagne", znaczące właściwie, że zwycięża przewaga żywotności. Powiedzenie to miało nawet być uwidocznione na szyldach pokładowych, jednakże stare napisy „Honor i Ojczyzna" pozostały nadal nieustępliwie. Dużą bolączką flot francuskich jest mała obronność i brak współczesnych baz morskich w koloniach, co specjalnie dotyczy Indochin, Madagaskaru i wysp Indyj Zachodnich.

Trudno ściśle zanalizować, co jest powodem, że umysły kierownicze marynarki francuskiej przyjęły zaproszenia Inżynierów Cywilnych i że po raz pierwszy Szef Sztabu Głównego Marynarki, Szef Służby Technicznej Budowli Morskich i Inspektor Generalny Artylerii Morskiej wygłosili odczyty o problemach morskich, podkreślając szczególnie zasługi społeczno-gospodarcze marynarki w czasie pokoju.

We wspomnianych odczytach, marynarka wojenna została ujęta i określona jako: Mechanizm niesłychanie złożony, którego części składowe są pochodnymi nie tylko wszystkich gałęzi współczesnej wiedzy technicznej i chemicznej, lecz i wszelkich emanacyj neofizyki dni dzisiejszych. Stąd więc pochodzi jej zasadnicza zasługa gospodarcza: rozwojowego oddziaływania nawet na te gałęzie przemysłu, których powstanie nie jest jej wyłącznie zawdzięczane.

Marynarka w tym sensie stała się najbardziej rozległym przedsiębiorstwem przemysłu wojennego, który administruje normalnym budżetem, oszacowanym na 3 miliardy franków. Na takim poziomie finansowym może celowo gospodarować tylko dobra organizacja. Otóż mówcy zaznaczyli, że od zmian, zaszłych w roku 1927, żadna reorganizacja głównych zarysów i wytycznych nie okazała się potrzebną. Podkreślili nawet, iż mają powody przypuszczać, że w innych resortach państwowych nie istnieje lepsze zgranie twórczości i wykorzystania.

Że twórczość w komisjach naukowych marynarki nie jest bezwładna, stwierdza sam fakt, że w ostatnich czasach musiała jedna z nich rozpatrzyć aż półtora tysiąca pomysłów, dotyczących ratownictwa lodzi podwodnych.

Centrum naukowe marynarki, znajdujące się w Tulonie, przyczyniło się prawie całkowicie do odrodzenia we Francji przemysłu optycznego i akustycznego. Dostarczyło środków do podsłuchu rozpoznawczego podwodnego i powietrznego, aparatów do daloporuszania, co jest rozwinięciem dawnego dalocelowania, wyjątkowo czułych przyrządów do nawigacji w najtrudniejszych warunkach. Stworzyło możliwości do konkretnych badań właściwości promieni X i Γ, nie mówiąc już o naukowym ujęciu kwestii metalurgicznych w dziale uzbrojenia, tak rozległym i różnorodnym w marynarce wojennej.

Szef Sztabu Głównego Marynarki zaznaczył, że tylko dokładne skoordynowanie działalności wojskowej, naukowej i technicznej w celach osiągnięcia idealnego obiektu, jest sekretem powodzenia, obwieszczonego słuchaczom.

Nie ma mechanizmu bardziej złożonego, niż współczesny

okręt wojenny. To właśnie powoduje, że każda marynarka wojenna napotyka zasadniczą trudność, że nie każdy człowiek może należycie przystosować się do tak odmiennych od życia normalnego warunków, gdy ma za zadanie wszechstronne wykorzystanie złożonej machiny.

Na to mogą zaradzić tylko dwie rzeczy: doskonałe wyszkolenie lub — co jest bardziej właściwe — początkowe założenie łatwości obsługiwania sprzętu.

Prezes Zrzeszenia Inżynierów zrobił bardzo słuszną uwagę, że zasadniczo zegarek kieszonkowy jest bardzo złożonym mechanizmem, a jednak nie wymaga żadnych specjalnych zdolności technicznych, ani wiedzy od posługującego się. Idealem więc byłoby, aby każdy czynnik składowy okrętu wojennego posiadał te same własności.

Jest to już od dawna pogląd brytyjskiej marynarki, która całą wewnętrzną mądrość cudownych skrzynek, uruchomiających zdolności bojowe okrętu wojennego, pozostawiła firmom i arsenałom. Tylko, że na to pozwolić sobie może ogół bardzo zasobny i posiadający wiele zapasowych skrzynek dla zamiany w razie raptownej odmowy służby.

*

Nastroje marynarki Wschodzącego Słońca są bardzo odmienne od nastrojów jej wojska lądowego, nie w sensie samej zaborczości, a tylko kierunku. Otóż wyprawy po Mongolię Zewnętrzną politycy morscy nazywają spóźnioną zemstą za nieudany najazd na Japonię w XIII-tym wieku, przez admirałów Batuchana, na chińskich dżonkach, i upodobawszy sobie splendid isolation europejskich wyspiarzy, wolą zagarnąć Filipiny i wyspy Sundajskie, a podbicie Chin odkładają na dalszą metę i od strony Południa. Przy pracy w tym kierunku, konieczność istnienia potężnej marynarki dla zabezpieczenia dróg morskich od niezbadanych zachcianek współzawodników z innych kontyngentów, jest oczywista.

Przeczuwając co rok wzrastające wymogi ambicji pierwszego państwa na Pacyfiku, jak zwą siebie obecnie Japończycy, Stany Zjednoczone Ameryki są nastrojone na budowę okrętów o optymalnym zasięgu. Stąd nie może być mowy o uzgodnieniu wyporności pancerników i ciężkich krążowników z bogatą w bazy Brytanią i mniej geograficznie rozrzuconą Francją, której głównym terenem działalności pozostaje jednak północna Afryka.

Nastroje marynarki Duce'go ujawniają pewne cechy zazdrości w stosunku do kolegów z wojska i powietrza, biorących bardziej namacalny udział w wyprawie abisyńskiej. Łagodzi tę zazdrość tylko samopoczucie, że właściciele dawnej pierwszej marynarki świata, ograniczyli się na akwenie Mare-Nostrum raczej do operowych występów.

Flagmanowie ZSRR. mają stały „ukłon" ku lotnictwu morskiemu, łodziom podwodnym, kutrom torpedowym i zagrodom minowym, choć ostatnio mówi się już wyraźnie i o okrętach liniowych. Jest to raczej hołdowanie zasadzie linii Maginot'a, czyli wojnie za-

grodowej na morzu, która oczywiście musi być nieco bardziej ruchliwa, niż jej odpowiednik lądowy. Męczącą zagadką dla umysłów kierowniczych tej euroazjatyckiej marynarki jest rzeczywista wartość lotnictwa morskiego flot Wschodzącego Słońca. Japończycy tak niereklamowo pracują w tej dziedzinie, że fachowa prasa zagraniczna zapytuje, czy ten dzielny naród nie posiada czasem jakiejś podstawowej wady, stojącej na przeszkodzie do wychowania ludzi przestworzy. Ale Japonia, tak jak Niemcy w Europie, przyzwyczaiła już swych sojuszników, a boleśniej swych przeciwników, do niespodzianek azjatyckiej umysłowości i kultury.

Zasadniczym czynnikiem, potrzebnym dla rozszerzenia morskiego obszaru wpływów Kraju Wschodzącego Słońca, jest paliwo i bazy paliwowe. To właśnie ma w swych posiadłościach wschodnio-indyjskich Korona Niderlandzka.

Nie należy się jednak spodziewać w najbliższym czasie, by Japonia wystąpiła „modo Mussolini". Zwyczajnie — nie będzie tego potrzebowała, gdyż jej wsiąkanie w archipelag Sundajski do tego stopnia przybiera obecnie na natężeniu, iż możemy się raczej spodziewać niespokojnych dni dla holenderskiego panowania na tle zetknięcia się z „pokojowym przenikaniem". Bezwzględnie należy przewidywać wystąpienie Japonii z przyjacielskimi propozycjami co do podziału strefy wpływów, dokładnie — odstąpienia kilku zatok południowego Borneo i północnego Celebesu, od których ropa jest tak niedaleko, że przypomina o swoim istnieniu oleistymi plamami na tafli wód.

Rdzeń holenderskich sił morskich znajduje się na miejscu, ale niestety składa się tylko z dwóch przestarzałych krążowników, nowoczesnego przewodnika flotylli, nieznacznej ilości torpedowców i większego grona bardzo przyzwoitych łodzi podwodnych. Tegoroczny plan rozbudowy marynarki przewiduje dwa nowoczesne krążowniki. Ale, uwzględniając czas, czyli termin ich gotowości, w żadnym wypadku nie możemy tego nazwać uzupełnieniem floty, lecz tylko zastąpieniem przestarzałych okrętów. Tego stanowczo nie wystarczy. Przed paru laty Niderlandy ubliżająco odczuły — w sprawie wyspy Curaçoa (przy wybrzeżach Wenezueli) — brak małego chociażby krążownika, dla odstraszenia paczki zdecydowanych obieżyświatów, którym filmy korsarskie przewróciły trochę w głowie. Sprawę uratował pożyczony krążownik angielski. Te rzeczy są jeszcze dobre tylko w ujściach wielkich rzek chińskich, upstrzonych groźnymi skałami... Ale i tu zajrzy Wschodzące Słońce: poco się dzielić dochodami... pobieranymi od białych, z piratami na dżonkach.

W Japonii istnieje przyrodzona myśl zaborcza. Z punktu widzenia etyki nie można jej nic zarzucić. Człowiek, który wie, co to jest ciasnota, dobrze zrozumie pęd rozprężania się tego narodu. W chwili obecnej istnieją jednak dwa kierunki, raczej dwa nastroje. Jeden, powiedzmy utożsamia Armia, jest to nastrój tybetańsko-zabajkalski; drugi — Marynarka, posiada on nastrój wybitnie „pacyficzny" (proszę nie utożsamiać z pacyfistycznym). Obie razem głoszą otwarcie, że „Azja jest dla azjatów". Marynarka dodaje, że pchanie się na zachód jest przedwczesne, że należy zwiększyć i wzmo-

cnić odskocznię do walki, że jeżeli już obecnie walka na morzu z głównym przeciwnikiem nie wzbudza najmniejszej obawy, a wszelkie zetknięcie się z tym wrogiem tylko wyjdzie na korzyść władztwu morskiemu Cesarstwa Mikada, to wyniki zmagań na lądzie nie są wcale tak przejrzyste. Zaznacza także z przekąsem, że jeśli dzisiejsza mongoliada ma być zemstą za niedoszły napad w wieku XIII-ym, to jest raczej spóźniona i że strategiczne wejście do tych obszarów leży od strony południowych Chin. Ta teoria specjalnie nie podoba się właścicielce Saigonu...

Holendrzy są zbyt wybitnie praktyczni i pomysłowi, aby stwarzać sobie jakiekolwiek iluzje. Doskonale sobie zdają sprawę, że jeśli ich flota kolonialna jest wystarczającą dla zadań administracyjnych i policyjnych, jest ona natomiast beznadziejnie niewspółmierna dla bronienia tych kolonii od zakusów morskiego mocarstwa. A ten błąd jest już nie do naprawienia.

Japończykom nie możemy zarzucić, że mają jakieś specjalne pretensje do Holendrów, tylko że bazy ropowe Indii holenderskich znajdują się w wykazie żywotnych potrzeb Cesarstwa Wschodzącego Słońca. Jest to dla Holendrów nieprzychylny kartel ropowo-geograficzny i jeśli w ciągu 30 lat te dwa państwa nie ujawniły w swych stosunkach specjalnie trudnych momentów politycznych, wcale nie możemy twierdzić, że tak pozostanie nadal. Zato wymowna jest prężność Japonii, jej głośne wystąpienie na niedoszłej konferencji morskiej Londyn II, jej zamówienie w ubiegłych miesiącach nadpancerników, które mają przewyższać swymi właściwościami swych kompanów z innych flot świata.

Właściciele Indii Niderlandzkich coraz konkretniej zastanawiają się już nie nad tym, jak samodzielnie ochronić swe posiadłości, ale nad rzeczywistym ustosunkowaniem się, w razie zatargu, rzetelnego kontrpartnera Japonii —— Wuja Sama. I z obawą przewidują, że tak zwana „ścisła neutralność" może być także przewidywanym wyjściem przy tym podziale majątkowym, gdyż Holendrzy doskonale uprzytomniają sobie, że stanowisko Stanów Zjednoczonych Ameryki w tym wypadku upodobni się bardzo do stanowiska Anglii w sprawie abisyńskiej. A wszystko to są skutki lekceważenia bardzo wypróbowanego wskazania praojców: pamiętaj o morzu, ale takim, jakim ono bywa w dniach walki o nie...

*

Rząd Z. S. S. R. notyfikował Rządowi Jego Królewskiej Mości, iż życzyłby sobie zawarcia umowy morskiej pomiędzy reprezentowanymi krajami. Fachowa prasa brytyjska (a szczególnie rutynowany krytyk morski Sir Herbert Russel, stały współpracownik „Sprawozdań Marynarki i Armii"), prawie jednogłośnie stwierdzą, iż jest to zjawisko bardzo ciekawe, nawet przy uwzględnieniu, że takie posunięcie w rzeczywistości może nic nie znaczyć, albo bardzo mało.

Nie upłynęło jeszcze paru lat od chwili, gdy flagman Czerwonej Floty z powodu zwykłej wizyty II eskadry krążowników brytyjskich na morzu Bałtyckim, wygłosił następujące słowa: „Nie

zastanowię się przed zaminowaniem wód terytorialnych, ani przed użyciem łodzi podwodnych w wypadku, jeśli „kapitalistyczny" intruz będzie zamierzał demonstrować przed naszymi brzegami". Dowódca brytyjskiego zespołu nie posiadał w programie swojej podróży żadnych portów sowieckich i nie zamierzał lekceważyć instrukcji swych przełożonych. Mowa flagmana została więc całkowicie zignorowana.

Sowiecka propozycja o zawarcie umowy morskiej powinna być oszacowana z dwóch punktów widzenia. Pierwszym jest czynnik polityczny, drugim — możliwe zrównoważenie istniejących sił morskich.

Prawdopodobnie, rzetelnym wyjaśnieniem tego kroku Sowietów będzie zrozumienie go, jako przedwstępnych posunięć w odpowiedzi na wniosek i nadzieję rządu brytyjskiego, wyrażone podczas konferencji morskiej Londyn II, że i Niemcy i Sowiety przyłączą się do wyłuszczonych na niej poglądów. Co się tyczy Niemiec, to ich działalność na tym polu o tyle nie posiada narazie praktycznego znaczenia dla Wielkiej Brytanii, że pomiędzy tymi państwami została już zawarta zadowalająca obie strony ugoda.

W wypadku Sowietów, Wielka Brytania ma do czynienia z bezwarunkowo znacznie mniej określonym czynnikiem. Oczywiście, wszyscy publicyści brytyjscy zgadzają się z tym, że Wielka Intelligence Service jest prawdopodobnie doskonale obznajmiona z rzeczywistym stanem rzeczy, lecz prasa fachowa musi posługiwać się bardzo niedokładnymi danymi, a to ze względu na to, że Moskwa wzbraniała się dotychczas dawać oficjalne informacje i dane statystyczne, dotyczące jej sił morskich. W ten sposób wiadomości o flotach sowieckich, umieszczone w rocznikach marynarek wojennych, zwykle różnią się w znacznym stopniu.

Ponieważ doskonale wiadomem jest, że Sowiety są odpowiednio zaopatrzone w lądową broń pancerną i że podczas wszelkich rewii ogromne samoloty zaciemniają niebo, istnieje powód do przypuszczeń, że coś się robi i z „armatą wodną". Ale pozostaje jeszcze duży krok od należytego postawienia wytwórni uzbrojenia i lotnictwa na lądzie, do właściwego uruchomienia stoczni morskich. Uprzemysłowienie Sowietów jest prawdopodobnie na takim poziomie, że należy je uznać za duży czynnik potencjalny w kierunku rozpoczęcia budowli morskich. Ale w tym dziale więcej, niż w jakimkolwiek innym, potrzebna jest konkretna myśl przewodnia. Każde uderzenie młota pneumatycznego, każdy strumień palnika spawacza, muszą być użyte celowo...

Po Cuszymie Rosja natychmiast wypadła z liczby mocarstw morskich pierwszej klasy, pozostała jednak państwem, zainteresowanym w handlu zamorskim, a więc w kwestii wolnego wykorzystywania dróg wielkowodnych. Nie posiada ona niestety tradycji morskich, aczkolwiek wydała kilku wyjątkowo zdolnych dowódców na morzach. W Anglii, pisze jeden z dzienników stołecznych, każdy uczniak wie, że w końcu wieku XVII przybył na Tamizę Piotr Wielki i zabrał ze sobą do Rosji John'a Deane'a, brata słynnego budowniczego marynarki Sir Antony Deane'a, aby ten założył

mu fundamenty pod przyszłą marynarkę rosyjską. Wynajął on także większą liczbę oficerów flot królewskich, ale ponieważ udało mu się namówić tylko już znajdujących się w stanie nieczynnym, wątpliwe jest, aby mu ci ludzie bardzo się przydali.

Podczas wojny japońsko-rosyjskiej wartość marynarki moskiewskiej upadła w oczach świata bardzo nisko. Zatopienie angielskich traulerów rybackich w morzu Północnym, wyjawiło nieprawdopodobny stan paniki, nie do pomyślenia w należycie wyszkolonej i dyscyplinowanej organizacji wojskowej.

Bez wątpienia teraźniejsza polityka kraju Wschodzącego Słońca wnosi do mentalności sfer rządzących w Sowietach uznanie konieczności i ważności posiadania odpowiedniej potęgi morskiej. Potrzeba będzie jeszcze wielu dobrych lat, aby podnieść marynarkę rosyjską do takiego stanu, żeby mogła ona marzyć o rywalizacji z mistrzostwem morskim Japonii na wodach Dalekiego Wschodu. Niewątpliwie pierwszym oznakom wysiłków Sowietów w tym kierunku towarzyszyć będą odpowiednie posunięcia admiralicji japońskiej. I jest to kwestia, która prędzej niż każda inna skłoni kraj Wschodzącego Słońca do wojny prewencyjnej. Japonia, zawsze daleko przewidująca, doskonale wie, że ogromne możliwości i zasoby Sowietów w sensie bogactw kraju, jeśli kiedykolwiek zostaną należycie wykorzystane, pobiją. Nie będzie więc ona usposobiona do bezwładnego oczekiwania na nadejście tej chwili.

Brytyjska publicystyka podkreśla pewien fakt, a mianowicie zamieranie w Sowietach tak zwanego kompleksu rewolucyjności, który zwykle jest najistotniejszym wrogiem wszelkiej broni zmotoryzowanej, jako przekraczającej przy obsługiwaniu możliwości intelektu mas. Właśnie z tego powodu należy się liczyć, że, z powrotem bardziej normalnych stosunków społeczno-organizacyjnych w układzie życia sowieckiego, powróci także kwestia rozwoju potęgi morskiej, czyli, konkretnie, rozbudowy flot wojennych.

Właśnie, sam fakt propozycji rządu sowieckiego — zawarcia umowy morskiej z Wielką Brytanią jest niezaprzeczalnym wskaźnikiem nawrotu zainteresowań władz sowieckich do bandery morskiej, do złożenia hołdu własnościom rozwojowym dróg poprzez Wielkie Wody.

Co się tyczy dużej ilości łodzi podwodnych w Sowietach, to same kadłuby jeszcze nic nie mówią. Ażeby były coś warte, trzeba aby dusza tych kadłubów w żadnym wypadku nie wzorowała się na poprzednikach z carskiej marynarki. Inaczej, znów będzie wielki wstyd, że 3-ch Anglików pracowało, a 24-ch Moskali gapiło się na Bałtyk, jak to już było podczas wielkiej wojny.

Morska prasa brytyjska zawsze utyskiwała, że znajduje się jednak takie morze, którego falami nie rządzi W. Brytania. I morze to nie znajduje się gdzieś za dziewiątymi górami i lasami, lecz przeciwnie jest raczej blisko. W umyśle przeciętnego Anglika nie może się zmieścić pojęcie egzystencji akwenu, nad którym nie górowałby jakiś inny Gibraltar. Sławetny Lloyd George, którego przysposobienie geograficzne było zawsze na poziomie wyjątkowo... powszechnym, prawdopodobnie ujrzał w swoich marzeniach odpowie-

dnie miejsce przy ujściach Wisły, w powiecie Gdańskie Wyżyny, powiedzmy. Życie jednak sprawiło, że marzenia te, doskonałe z punktu widzenia imperializmu brytyjskiego, pozostały marzeniami.

Obecnie jeden z ostatnich numerów „Morskich i Wojskowych Sprawozdań", przynosi nam świeży artykuł rutynowanego pióra Sir'a Herberta Russell'a, mający wykazać, że detaszowana od interesów brytyjskich zona bałtycka jest nieco za wielka, i że, mówiąc zwięźle, ordre de bataille tego morza wcale mu się nie podoba.

Streścimy w kilku zdaniach zarzuty, które stawia naszemu morzu ten znany morski krytyk, tym bardziej, że po raz pierwszy wprowadza on siły zbrojne Rzeczypospolitej na morzu, jako jedyny czynnik rozgraniczający dwie potęgi morskie Bałtyku, narazie in spe: floty „nazistów" i floty komunistów.

Jako strefa morska Bałtyk nigdy wyraźnie nie zaciążył na brytyjskiej historii morskiej. Bitwa pod Kopenhagą była największym zdarzeniem w długim życiu okrętów z pod znaku Union Jacka. Podczas wojny krymskiej Anglia wysłała okręty do walki z Kronsztadtem. Niestety, okręty liniowe miały za wielkie zanurzenie dla tych płytkich wód, lżejsze natomiast nie mogły zrobić należytego wrażenia swoim zbyt lekkim uzbrojeniem. Poza raczej nieurzeczywistnioną blokadą i bezplanowymi utarczkami z okrętami rosyjskimi, cała ta operacja pozostała bezużyteczną.

Na początkach wielkiej wojny, Lord Fisher był wyjątkowo uparcie nastawiony na wysłanie znacznej części flot brytyjskich na Bałtyk z zamiarami wylądowania desantu właśnie gdzieś na wybrzeżach Pomorza lub Prus Wschodnich. Plan ten był bardzo śmiały, lecz niestety, związany ze zbyt wielkim ryzykiem. Przecież według danych, uzyskanych przez wywiad angielski, Niemcy tylko czekały na podobne rozdrobnienie brytyjskiej siły zbrojnej na morzu. Ponieważ projekt ten nie doszedł do skutku, nie warto obecnie się zastanawiać nad tym, jakie byłyby wyniki jego wykonania. W każdym razie widzimy, że jakie 20 lat temu, morska myśl brytyjska zastanawiała się nad okolicami i brzegami, leżącymi na prawo i na lewo od Gdańska. Skończyło się jednak na wysłaniu kilku łodzi podwodnych.

Gdy wschodni sojusznik zmienił front i przemalował się na czerwono, szybkobieżne motorówki brytyjczyków dokonały wspaniałego wyczynu, atakując w nader dobrym schronisku kronsztadskim, „gros" floty bolszewickiej, z popłatnym wynikiem.

Gdy niby — pokój zaczął panować nad światem, stało się zwyczajem aby niewielki dywizjon lekkich krążowników lub niszczycieli pokazywał rok rocznie banderę brytyjską, posuwając się na wschód aż do Rygi. W tym okresie wycieczki marynarki brytyjskiej bardzo denerwowały władców ZSRR., którzy w pewnych enuncjacjach, przeznaczonych dla wszystkich, nie uchronili się od przesady, grożąc zaminowaniem dróg morskich do swych terytoriów. Czasy się teraz zmieniły, pisze Sir Herbert Russell, skoro obecnie ci sami władcy dużoby dali, aby flota brytyjska przyjęła zaproszenie na odwiedzenie portów w głębi zatoki Fińskiej.

Jak twierdzi prasa brytyjska, pozostaje jednak faktem, że

Imperium nigdy nie objawiało dostatecznej zaczepności w interesach na akwenie bałtyckim. Brytyjski handel morski z państwami nadbałtyckimi jest bardzo znaczny, lecz stosunki z przeważną większością tych państw były zawsze doskonale uprzejme. Wyjątki stanowią Niemcy i ZSRR.

Zakończenie wielkiej wojny zastało Niemcy zredukowane porażką i traktatem do stopnia małego państwa morskiego, Rosję natomiast prawie całkowicie wykluczoną z ich grona. Sytuacja na akwenie bałtyckim ze wszelkimi jego przyległościami z punktu widzenia brytyjskiego przedstawia się więc następująco: Poza periodycznym pokazywaniem bandery podczas wizyt małych zespołów angielskich, bandera ta nie jest wcale spotykana na Bałtyku. Ponieważ W. Brytania nie posiada tu żadnych posiadłości, żadnej bazy i żadnych zobowiązań względem kontrahentów handlowych i politycznych, sam fakt, że jej morskie linie komunikacyjne są w dostatecznej mierze bezpieczne i honorowane, pozwala jej na prowadzenie na tym akwenie całkiem odmiennej polityki morskiej, niż na morzu Śródziemnym. Całkowicie obojętne jest dla niej, jak zbilansują się stosunki pomiędzy właścicielami wybrzeży nadbałtyckich, jednak o ile jej handlowe linie komunikacyjne na tym akwenie pozostaną bezpieczne. Kto zaś będzie dbał o to bezpieczeństwo, jest sprawą drugorzędną.

Jednakże w dalszym ciągu autor połapuje się i zaznacza, że ten jego wniosek jest raczej bardzo negatywnym zbliżaniem się do dyskusji o akwenie bałtyckim w sensie wojenno-morskim; poprawia się więc, podkreślając: Jeśli nawet nie mamy bezpośrednich interesów, dotyczących tak zwanych wewnętrznych spraw tego morza, pośrednio możemy być bardzo zainteresowani w niedalekiej przyszłości, czyli w tym czasie, gdy interesy każdego poszczególnego kraju bardzo szybko przekształcają się we wspólny interes wielu państw. I wtedy może okazać się, że jesteśmy spóźnieni do wzięcia udziału w tym interesie.

Ostatnio wojsko ZSRR. przeprowadziło bardzo rozległe i bardzo pokazowe manewry. Starano się nadać im jak największy rozgłos. Ale jednocześnie z tym, bałtycka flota Sowietów manewrowała na przynależnym jej akwenie. Tu, przeciwnie, zachowano jak najdalej idące milczenie i bardzo surowymi nastawieniami uniknięto wszelkiego rozgłosu. Naprawdę wyglądało to tak, jakby wielki gwałt, robiony przez jedną stronę, służył dla odciągnięcia uwagi od przedsiębiorczości drugiej. Gdzieś było powiedziane, że Francuz jest wtedy najbardziej niebezpieczny, gdy jest niecodziennie spokojny. Mam wrażenie, że to powiedzenie może dotyczyć nie tylko Francuza. Innymi słowy, ważniejszy jest fakt przemilczenia manewrów floty bałtyckiej od głoszonych radiem peanów dla wojska sowieckiego, szczególnie dla jego skoczków spadochronowych.

Zajmując się spadochronami, zaznacza prasa brytyjska, zapomniano o nowych sowieckich łodziach podwodnych i uruchomionych starszych pancernikach. Jedynie Niemcy nie dali się omamić, a to ze względu na to, że ich obecne nastawienie względem Sowietów może być scharakteryzowane jako zaczepne niedowiarstwo. Stosu-

nek ten jest raczej wzajemny. Wiemy, że istnieje Polska, która na lądzie przedstawia bardzo poważną przegrodę pomiędzy tymi dwoma antagonistami, ale musimy sobie uprzytomnić, że na morzu Bałtyckim takiej przegrody nie ma!...

Otóż w okresie przedwojennym Niemcy nie bardzo przejmowały się wartością „scuszymowanej" floty cara, lekceważyły nawet może zbyt namacalnie moskiewskie pola minowe. Dowódcy floty wysokomorskiej w Niemczech mieli znacznie szersze horyzonty, aby się troszczyć o zdobywanie Ponewia.

Także, aż do chwili rozpętania się wielkiej wojny, Rosja nie była specjalnie zainteresowana w stanie floty niemieckiej, a to dlatego, że nie przewidywała dla swoich okrętów wyjścia poza morze Bałtyckie, w rzeczywistości nawet ograniczyła się raczej do zatok Fińskiej i Ryskiej.

Lecz obecnie sytuacja jest zupełnie odmienna. Dopóki Niemcy przestrzegały traktatu Wersalskiego, flagmanowie sowieccy spali sobie spokojnie. Z chwilą ujawnienia natomiast, że małe niby łodzie podwodne Niemców są o jednorodnym napędzie, a więc ich wartość taktyczna jest dla postronnych nieznana, że na gwałt wodowane pancerniki mają 26.000 ton i łatwo dadzą sobie radę ze starczymi „Maratami", flagmanowie ci uprzytomnili sobie, że przecież Niemcy nie posiadają obecnie żadnych kolonii, których ochrona usprawiedliwiałaby tak intensywną rozbudowę floty i że ta flota bezwzględnie będzie stanowiła jądro sił zbrojnych na morzu Bałtyckim. I zaskoczenie, sposobem użytym kiedyś przez Kraj Wschodzącego Słońca, może zlikwidować zapory na drodze do Leningradu, która przy obecnym stanie rzeczy, jest drogą najbardziej dostępną.

Prasa brytyjska dalej podaje, że jednakże odnośnie tych manewrów floty sowieckiej w głębi zatoki Fińskiej, przeciekanie wiadomości miało miejsce. Cel i zadanie zostały ujawnione: należało stworzyć ochronę, raczej zagrodę, zatoki Fińskiej od floty nieprzyjacielskiej, dążącej do sforsowania tej zatoki. Flagmanowie nie potrzebowali zanadto sobie łamać nad tym głowy, ponieważ wariant ten mieli już opracowany przez sztab bałtyckiego Niemca, carskiego admirała von Essen'a. Nawet miejsce słynnej centralnej zagrody minowej nie zostało przesunięte, a przecież jeśli geograficznie konfiguracje brzegów pozostały bez zmiany, to jednak politycznie, ani północny, ani południowy brzeg do ZSRR. nie należą.

Co się tyczy jakichkolwiek bądź rewelacyjnych posunięć w budownictwie lub taktyce flot sowieckich, to Sir Herbert Russel zaznacza, że przesadnym byłoby spodziewać się ich, gdyż możliwości techniczne stoczni na Newie są zbyt dobrze znane. Oczywiście, że tak dobrze wprowadzone w świat wojskowy i towarzyski lotnictwo sowieckie, brało czynny udział w rozwiązywaniu tego zadania, ale (zaznacza znów autor) lotnictwo strony przeciwnej, szczególnie przy zapewnieniu sobie przyjaznej obojętności innych nadbałtyckich państw, może nie tylko zrównoważyć szanse, ale nawet przechylić szalę na swoją stronę.

Niemcy kiedyś umówiły się z W. Brytanią, że rozbudują swoją flotę w stosunku 35 procent, ale przecież ostatnie wypadki

międzynarodowe spowodowały, że Wielka Brytania jest zmuszona dać swoim stoczniom nadzwyczajne prace i o ogólnej ilości zamówionych ton powiadomić swego kontrahenta, który te 35 procent potrafi dobrze uwypuklić!

Jest zupełnie zrozumiałe, że Niemcy dążą do przywrócenia straconego na morzach prestiżu. Ale mniej zrozumiałe jest, zaznacza autor, jakimi drogami chcą oni to osiągnąć. Nie będą przecież wzorem Stanów Zjednoczonych i Japonii rozgłaszać wszędzie, że chcą parytetu na morzach z Wielką Brytanią, a choćby nawet i tak, wtedy pozostaje zagadką, co będą robić z tym parytetem, trzymając go w domu. Przecież nie zaczną używać tych sił zbrojnych dla odebrania kolonii? Wszystkie te niedomówienia są raczej niepokojące dla panów sowieckich flagmanów, konkluduje wytrawny krytyk morski.

A jednak, samo istnienie sowieckiej bandery na Bałtyku, która niedawno powróciła do barw panslawizmu, nie spowodowałoby takiego wzmożenia ruchu na stoczniach niemieckich. Prawdopodobnie w umysłach admiralicji niemieckiej zachodzi obawa, że jakaś inna flota z zachodu, będzie musiała wziąć udział w rozgrywkach na akwenie bałtyckim. Nie należy zapominać, że istnieje pakt francosowiecki.

Dalej „United Services Review" konkluduje:

„To wszystko daje nam dosyć powodów do spodziewania się, że nadchodzą czasy, gdy akwen bałtycki przestanie być tak nonszalancko łagodnym, jak mu to się udawało dotychczas. A trzeba będzie pamiętać o zabezpieczeniu brytyjskich linii komunikacyjnych na tym akwenie".

Marynarka niemiecka jest obecnie w okresie przygotowawczej rozgrywki kolonialnej, rozwija się więc w kierunku zabezpieczenia wybrzeży metropolii i imponowania obywatelom dawnych posiadłości za morzem. I ma już czym imponować, gdyż prawie każde jej posunięcie na morzu wywołuje u domniemanych przyszłych przeciwników dość nieskoordynowane wstrząsy rozwojowe, jako odpowiedź na systematyczną pracę w dziedzinie broni o wytkniętym i uprzytomnionym przeznaczeniu daleko sięgającego oręża. Oczywiście sięgającego wolniej, ale zato pewniej i statecznej, niż latawce nawet o bombach gazowych.

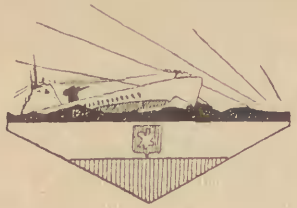
Inwencja budownictwa niemieckiego jest niewyczerpana. Ostatnim jego wartym zastanowienia posunięciem po jednorodności motorów napędowych łodzi podwodnych, jest normalizacja sylwetek okrętów nawodnych. Jest to rozwiązanie nader ważne ze względu na to, że i lotnik i głębinowiec, którzy mają wyjątkowo trudne zadania wyczucia w warunkach morskich wysokości i odległości, nie będą mogli łatwo uprzytomnić sobie, czy mają do czynienia z nadpancernikiem 36-ciu tysięcy ton, czy też lekkim krążownikiem dziesięć razy mniejszym. Sylweta nie wyda tajemnicy.

Reasumując tedy zmiany zaszłe w marynarkach w roku

ubiegłym możemy najważniejsze z nich dla ogółu, określić następująco:

1) Organizacja czynnej walki przeciwlotniczej, miast dawnej obrony, która zawierała w sobie zbyt wiele cech bierności. Rozwój w związku z tym lotniskowców typu zaczepnego.
2) Zrozumienie, że 75-ka nie jest górną granicą kalibru dla broni przeciwlotniczej i
3) Powrót pancernika (z fanfarami, jak twierdzi partia „du gros canon" marynarki francuskiej).

To ostatnie jest wydarzeniem znamiennym. Potwierdza ono, że technika budownictwa morskiego ocknęła się z powojennej zadumy i że jej czołowy i rdzenny twór — pancernik — nabrał pewności siebie, a więc tym samym zdobył zaufanie władców mórz.



ADRIAN GOTYŃSKI.

# Współzawodnictwo w szkoleniu siły zbrojnej.

Wojna toczy się zawsze o wielką stawkę, być może o najwyższą. Wynik wojny odbija się w poważnym stopniu na życiu danego narodu czy państwa. Wygrana zapewnia — przynajmniej teoretycznie — korzyści materialne dla zwycięzców, daje im swobodę działania i atut na arenie politycznej, stwarza źródło otuchy, pomnaża i utwierdza wiarę społeczeństwa w siebie i w przyszłość, wreszcie jest dowodem sprawności i mocy, a to zawsze napełnia optymizmem, energią, zdradza poczucie siły, pobudza do działania, pcha do czynu i umożliwia postęp. Słowem, zwycięstwo daje niejako impuls do rozkwitu w życiu narodów, natomiast klęska grozi przykrymi konsekwencjami aż do zagłady włącznie. Wystarczy pobieżnie przewertować karty historii, aby z łatwością dostrzec, ile potężnych państw bezpowrotnie zniknęło z widowni dziejowej, ile narodów straciło niepodległość lub przestało istnieć, jak wielki dorobek uległ zniszczeniu, jakie straty poniosła kultura, sztuka itd. Vae victis!

Wojna zawsze była przedmiotem studiów i badań, jednak przez długie wieki tylko przez bardzo ograniczoną ilościowo grupę ludzi: głowy państwa, wodzów i ich doradców. Z biegiem czasu zainteresowanie się zagadnieniami wojny poczęło wzrastać i ostatnio ten temat zajął jedno z poczesnych miejsc jako stale aktualny. I o dziwo! Wojnę, którą do niedawna traktowano za coś w rodzaju dopustu niebios, podniesiono dziś do godności zjawiska społecznego nieodzownego w życiu narodów. „Rodzaj ludzki osiągnął swą wielkość w nieustannej walce, pokój wieczysty doprowadziłby go do ruiny" — głosi Hitler („Mein Kampf") i nie zapomina na wszelki wypadek dorzucić przewidująco: „Świat będzie narażony na najcięższe walki w interesie zachowania cywilizacji". Mussolini ujmuje to jeszcze wyraźniej, unikając trybu warunkowego i rzucając z mocą

i niezgiętą pewnością w słuszność swych słów: „Jedynie wojna prowadzi do najwyższego napięcia energii ludzkiej i nadaje cechę szlachetności narodom, które mają odwagę ją podjąć" („Studium o faszyźmie"). Słynny historyk niemiecki Ranke wypowiedział pogląd, że wojna czyni ludzi zwykłych — lepszymy!

Przeto wojnę musi cechować najwyższe napięcie sił do ostateczności w najszerszym słowa tego znaczeniu. Dziś nawet posługujemy się nowym terminem — „wojna integralna czy totalna", jakgdyby gwoli uniknięcia wszelkiego rodzaju nieporozumień co do charakteru współczesnego konfliktu zbrojnego, który wymaga od obywateli nie tylko spełnienia obowiązku na polu bitwy, ale również maksymalnego wysiłku duchowego, intelektualnego, fizycznego i materialnego.

Potępienie czy opozycja przeciw takiemu nastawieniu się kierowniczych sfer, nie odniesie najmniejszego skutku, a nadto będzie karygodną lekkomyślnością, ponieważ rozlegające się coraz donośniej nawoływania do „zniszczenia groźnych a niebezpiecznych wrogów", znajdują w wielu krajach powszechne uznanie i aplauz, tym więcej że obiecuje to namacalne korzyści. Przykładem Rzesza Niemiecka, Włochy, Japonia.

To wszystko wskazuje aż nadto wyraźnie, że nie wolno ani chwili, ani szczypty energii tracić na próżno w pracy i nad zabezpieczeniem państwa przed zakusami... czyhających na jakąkolwiek oznakę słabości. Czyli trzeba podjąć akcję konsekwentną, wytrwałą i celową, która w wyniku dać powinna rękojmię względnego chociażby bezpieczeństwa. Zrozumiałe, że im większa ciągłość i umiejętność będą ją cechowały, tym lepiej dla sprawy. Przeto przygotowanie do wojny trwać musi zawsze, a w pierwszym rzędzie podczas pokoju, kiedy warunki pozwalają na metodyczną i gruntowną pracę.

Przygotowanie to obejmuje — rzecz prosta — wszystkie bez wyjątku dziedziny, które składają się na państwo. Liczba ich jest bardzo znaczna. Są mniej i więcej ważne, lecz pierwsze i dominujące miejsce zajmuje tu zawsze i nieodmiennie człowiek, jako najdoskonalszy czynnik walki, który najsilniej waży na losach każdej bitwy i ostatecznie rozstrzyga o jej wyniku, gdyż on tylko jeden umie myśleć i ma wolę. Dzięki tym zaletom człowiek nie tylko się ściera ze swym przeciwnikiem, dążąc do obezwładnienia czy unieszkodliwienia go, lecz też jedynie jemu przypada w udziale czynność wykorzystania energii potencjalnej, jaką zawiera broń, tak dawniejsza, jak i nowoczesna, czyli środek pomocniczy pomnażający siły ludzkie. Maczuga, działo, czołg, torpeda, bomba głębinowa trwają bez znaczenia i sławy jako środek walki, gdy pozostają bez obsługi człowieka. Spieszmy nie zwlekając dodać: obsługi właściwej i umiejętnej.

To conditio sine qua non! Wszak gdyby dzielną i bohaterską załogę „Victory" przeniesiono bezpośrednio przed bitwą Trafalgarską na dzisiejszy okręt liniowy, np. „Nelson" lub „Hood", jednostki te w walce nie odegrałyby najmniejszej roli i bez wątpienia przyczyniłyby się do utrudnienia ruchów innym okrętom angielskim.

Dlatego na wojnie człowiek jest wszystkim. Słuszność tego

zapatrywania potwierdzają i niejako udowadniają dzieje ludzkie, zarówno na niskim poziomie rozwoju, to jest kiedy posługiwano się niedoskonałym i pierwotnym sprzętem, jak i w czasach współczesnych, kiedy szczycimy się z niebywałego postępu w technice uzbrojenia. Zawsze bowiem jesteśmy świadkami ciekawego zjawiska: rozstrzyga nie jakość oręża, lecz jak gdyby wypadkowa z wielu składowych, wśród których najwięcej wpływa na wynik walki umiejętność władania tym orężem przez żołnierza, a przede wszystkim czynniki psychiczne i intelektualne walczących, czyli po prostu człowiek.

Aby stawić czoła zbrojnemu i wyćwiczonemu przeciwnikowi, trzeba umieć i wiele, i dobrze, i zawczasu. Inaczej mówiąc: w chwili wybuchu zbrojnego konfliktu każdy musi umieć spełnić swój obowiązek w całej rozciągłości. Ten termin „spełnić swój obowiązek", w różnych epokach miał różne znaczenie. Odrazu zaznaczmy, że przez bardzo długi okres, bodaj do czasów ostatnich, t. zw. powinność obywatelska pod względem wojskowym ograniczała się do nabycia umiejętności we władaniu bronią i do przestrzegania karności, którą nazwalibyśmy dzisiaj zewnętrzną czy też powierzchowną, jako polegającą wyłącznie na ścisłym wykonywaniu rozkazów przełożonych.

Ostatnie lata przyniosły i pod tym względem radykalną zmianę. Przyczyniły się do tego następujące okoliczności:

— Do narzucenia swej woli nieprzyjacielowi przemocą, nie wystarcza użycie, jak to miało miejsce niegdyś, jedynie siły zbrojnej, ale należy zaangażować wszystkie bez wyjątku środki, jakie pozostają w dyspozycji, a mogą się przyczynić do podniesienia skuteczności lub wydajności akcji;

— bitwa nadal ma wielkie znaczenie, ale nie zawsze decyduje o wyniku wojny; np. na morzu w latach 1914—1918;

— skuteczność środków walki osiągnęła wprost fantastyczne granice, przeto utrzymanie „morale" żołnierza na polu boju należy do szczególnie trudnych zadań dla przełożonych na wszystkich szczeblach, tym bardziej, że z powodu niezwykłego wzrostu siły ognia, musiało nastąpić rozproszkowanie ludzi na drobne grupki i usamodzielnienie akcji tych małych oddziałów;

— w bitwie dzisiejszej dowódcy niezmiernie trudno wpływać bezpośrednio na podwładnych i porywać osobistym przykładem, w związku z tym t. zw. trzymanie oddziału w garści, natrafia na wyjątkowe trudności.

Wobec tego przygotowanie siły zbrojnej musiało wkroczyć na nowe tory. Odnosi się to tak do dziedziny obsługi sprzętu, jak i duchowej i intelektualnej, a więc w silnym stopniu przyczyniło się do przeobrażenia i w przygotowaniu człowieka, które pospolicie nosi miano wyszkolenia bojowego.

Przedtem wystarczała w zupełności posunięta do doskonałości wprawa w posługiwaniu się bronią i sprawność fizyczna. Dzisiejsza wojna nosi zgoła inny charakter niż nawet stosunkowo niedawno temu, a to pociągnęło i zmianę obrazu pola walki. Wprawdzie dawne wymagania nie przestały być nadal aktualne, ale życie stawia dalsze nowe żądania. Bowiem mięśnie ludzkie tracą stopnio-

wo dominujące pierwszeństwo, jakie dzierżyły prawie niepodzielnie dotychczas, i przestały dawać rozstrzygnięcie, podobnie jak liczba nigdy nie decydowała o zwycięstwie. Napoleon ujął to w następującej formulce: „Na wojnie siła moralna tak się ma do fizycznej, jak trzy do jednego". Wojny rewolucji i cesarstwa we Francji, oraz wszystkie inne, do światowej i kolonialnych włącznie, potwierdziły to całkowicie.

W końcu nie trzeba zapominać, że obsługa nowoczesnego sprzętu bojowego, ze względu na jego naturę par excellence techniczną, wymaga ze swej strony pewnego przygotowania intelektualnego, prawie zgoła zbędnego dla wojownika zbrojnego w miecz, łuk czy dzidę, czy też dla marynarza średniowiecza lub starożytności.

Tedy i wyszkolenie siły zbrojnej musiało szukać nowych dróg, a w wyniku postawiło sobie jako cel:

— nauczyć żołnierza świetnie władać bronią,

— wyrobić w nim najdalej posunięte poczucie obowiązku i zaszczepić karność wewnętrzną, zwaną również intelektualną;

— wpoić w niego przekonanie o konieczności osiągnięcia zwycięstwa za wszelką cenę, nawet kosztem najwyższych wysiłków i ofiar.

Wyszczególnienie podstawowych postulatów dzisiejszego wyszkolenia siły zbrojnej wskazuje, że zadanie to jest i skomplikowane i trudne. Przy tym jak łatwo unicestwić największe nawet wysiłki w tej dziedzinie przez stosowanie błędnych metod, lub z powodu braku rozumnych a doświadczonych wychowawców i instruktorów. Najlepszy dowód to znakomicie wyszkolona i niebywale karna niemiecka siła zbrojna w wojnie 1914—1918 roku, która zawiodła jednak w chwili przełomowej, załamując się zupełnie!

Nie podobna na tym miejscu szczegółowo zająć się rozważaniem, jaki kierunek powinno obrać dzisiejsze wyszkolenie. Odbiegłoby się znacznie od tematu. Ale da się stwierdzić jeno jedno: szkolenie musi unikać wszelkiego rodzaju szablonów, rutyny, ślepego naśladownictwa, paragrafów, cyfr, i przeróżnego zbędnego balastu — aby naprawdę przyniosło pożytek.

Obywatela powołuje się pod broń, ażeby umiał stanąć w potrzebie, co znaczy, że w każdej chwili na wskazanym miejscu musi potrafić stawić czoło nieprzyjacielowi i pokonać go, bądź walcząc samodzielnie, bądź stanowiąc jedno z kółeczek wielkiej całości. Ale jego udział w tej czy innej formie musi być nacechowany wirtuozostwem we władaniu bronią i nieugiętą wolą zwycięstwa, wytrwałością i skłonnością do uzasadnionego ryzyka. Więc wyszkolenie powinno zmierzać, aby każdy żołnierz tym warunkom bez zastrzeżeń odpowiadał.

Bez głębszego wnikania w istotę rzeczy da się stwierdzić: Nie wystarczy dać człowiekowi pewien określony zasób wiedzy. To nie doprowadzi do niczego, taki balast w postaci formułek, wzorów, dat, imion itd., będzie raczej zawadą. Zresztą nie spełni zadania nawet częściowe opanowanie tysiąca tomów „dzieł uczonych", aby woskowe serca stały się żelaznymi, a przytoczenie miliona przykładów tchórzowi lub kunktatorowi nie zachęci ich do podjęcia śmia-

łych a pełnych niebezpieczeństwa, ryzykownych choć wiele obiecujących akcyj.

Jeszcze jedno spostrzeżenie: władanie nawet najbardziej prymitywną bronią wymaga pewnego kunsztu i subtelnego wyczucia, czego ani regulaminy ani instrukcje nie podadzą.

Człowiekowi trzeba niejako w krew i w duszę zaszczepić jak ma walczyć. Dążenie do osiągnięcia tego celu przez stosowanie niezbyt przemyślanych albo niewłaściwych sposobów nauczania, da tylko wyniki niezadawalające, bo częściowe. Zazwyczaj w tych wypadkach żołnierz nauczy się mniej lub więcej dobrze obsługiwać sprzęt i nic więcej.

Lecz to stanowczo za mało, ponieważ musi on zrozumieć, że wykonując chociażby najbłahszą i na pozór bezduszną czynność musi to robić z całym napięciem duchowym i intelektualnym. Nie ma miejsca na bezmyślne czy automatyczne powtarzanie jakichkolwiek ruchów czy działań. Nadając człowiekowi w walce charakter tylko jakiegoś żyjącego uzupełnienia sprzętu (w celu wywołania uruchomienia czy działania) trwonimy niesłychanie cenne bogactwa. Na to nie wolno pozwolić, gdyż do zwycięstwa trzeba w umiejętny sposób skutecznie użyć wszystkie siły, jakie istnieją, albo jakie można na czas przygotować.

Może największe kłopoty sprawia kierującym wyszkoleniem urobienie żołnierza w ten sposób, aby w każdą czynność wkładał maximum wysiłku najszerzej pojętego.

Drogą żmudnych studiów i obserwacyj udało się wreszcie stwierdzić, że stosunkowo najprostsza droga wiedzie do tego celu przez wprowadzenie do wyszkolenia elementu współzawodnictwa. Czy istotnie daje to konkretne korzyści?

Otóż, w pierwszym rzędzie umożliwia ono szybsze i dokładniejsze opanowanie we władaniu orężem, dalej podnieca ambicję pracy i wzmacnia wiarę w siebie, wreszcie przyzwyczaja do działania zawsze z największą wydajnością.

Ale osiągnięcie takiego rezultatu, wykonalne jest pod jednym warunkiem: oto współzawodnictwo należy oprzeć na zdrowych i rozumnych zasadach, a najważniejsze — to zwrócić uwagę na najistotniejszą stronę zagadnienia: to znaczy na umiejętne ustalenie zakresu współzawodnictwa i na indywidualne cechy tych, którzy biorą udział. Więc celowniczowie broni maszynowej w czołgu muszą się ubiegać o zdobycie miana strzelca wyborowego, co znowu mniej jest potrzebne kierowcom samochodowym lub radiotechnikom okrętowym. Spostrzegawczości i zdolności obserwacyjnych oraz szybkości reakcji, wymagamy w stopniu wyższym od sygnalisty niż na przykład od palacza lub minera.

Właśnie współzawodnictwo walnie i głównie przyczynia się, że dzięki niemu potrafimy wpoić w żołnierza zrozumienie, że zawsze musi działać z największą intensywnością i ambicją, które nie pozwolą mu ulec nawet w najtrudniejszych i najbardziej niesprzyjających okolicznościach. Nie należy to jednak do rzeczy łatwych; trzeba ludzi i tą metodą kształcić stopniowo i umiejętnie, gdyż można wpaść w przesadę, która obróci w niwecz całą pracę. Jako charakterystycz-

ny przykład — to modny i szeroko propagowany w Z. S. R. R. ruch stachanowski. O ile można wnioskować na podstawie wiadomości z prasy, radziecka siła zbrojna od władz naczelnych otrzymała polecenie wprowadzić coś w rodzaju morderczego wyścigu pracy na wszystkich polach, przez najszersze zastosowanie nowej metody. Nie pomyślano głębiej, jak to zastosować w wojsku i marynarce. Przeto dowiadujemy się o przedziwnych rekordach, wyczynach i t. p. Należy sobie uprzytomnić, że istnieje szereg dziedzin, gdzie bicie rekordów nie zda się na wiele i graniczy z absurdem, z drugiej strony niejednokrotnie bardziej pożądane i korzystne dla sprawy będzie zadowolenie się mniejszym dorobkiem ilościowym czy cyfrowym, gdyż wielką rolę odgrywa także staranność i dokładność wykonania pracy. A tego właśnie nie można lekceważyć!

Weźmy drobny przykład: każdy chyba się zgodzi, że należy raczej dążyć aby dane działo dawało 4 strzały na minutę z całą precyzją, aniżeli 6 lub więcej — niedbale. Podobnie rozumuje sternik na łodzi wyścigowej, nie dopuszczając do rozwinięcia zbytniego tempa, aby przed końcem biegu nie wyczerpać całkowicie wioślarzy. Podobnych przykładów można przytoczyć bardzo wiele.

Sprawozdania radzieckiej siły zbrojnej często chełpliwie donoszą, że osiągnięto wydajność o 100% lub nawet o 200 i więcej wyższą, niż przedtem. Stajemy wobec dwóch alternatyw, że albo uprzednio panował nieopisany chaos i pracowano dosłownie źle, albo obecnie robi się w rzeczy samej więcej, jednak wykończenie — mówiąc oględnie — pozostawia wiele do życzenia. Sceptycy podejrzewają, że po prostu dzieją się nadużycia.

Zatrzymałem się dłużej na głośnym dziś ruchu stachanowskim, aby podkreślić, jak łatwo spaczyć zdrową zasadę emulacji, przez nieudolne do niej podejście i szablonowe wprowadzanie w życie.

Jeszcze jedna uwaga: pobudzając kogoś do współzawodnictwa trzeba brać — jak wzmiankowaliśmy wyżej — pod uwagę jego cechy indywidualne. Że doceniają to wszyscy, widzimy na przykładzie różnych marynarek wojennych. Każda z nich posiada kilkadziesiąt specjalności. Wszędzie bez wyjątku obserwujemy wysiłki zmierzające do osiągnięcia najlepszych wyników właśnie przez współzawodnictwo. Ale drogi jakie obrano w każdym kraju są różne, więc w Stanach Zjednoczonych przeważają nagrody pieniężne, gdzieindziej wystarczają odznaczenia zewnętrzne w postaci gwiazdek, sznurów i t. d.; czasem nagrodą jest awans (jak np. w Niemczech po ostatniej olimpiadzie lub w Stanach Zjednoczonych); wreszcie często spotykamy drogi pośrednie, a do wyjątków nie należą marynarki, w których personel posiada wysoko rozwiniętą ambicję i miłość własną: wystarczy wówczas umiejętne podsycanie tych uczuć, aby współzawodnictwo w szkoleniu i pracy osiągnęło bardzo wysoki poziom. Słowem, co kraj — to obyczaj.

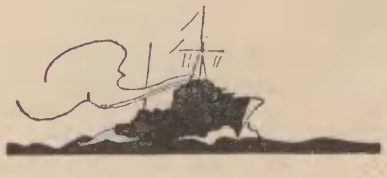
Stąd wniosek, że współzawodnictwo w szkoleniu siły zbrojnej odgrywa pierwszorzędną rolę, gdyż wprowadzone umiejętnie wpływa nad wyraz dodatnio na wyrobienie charakterów, kształcenie intelektów i osiągnięcie sprawności fizycznej i we władaniu bronią.

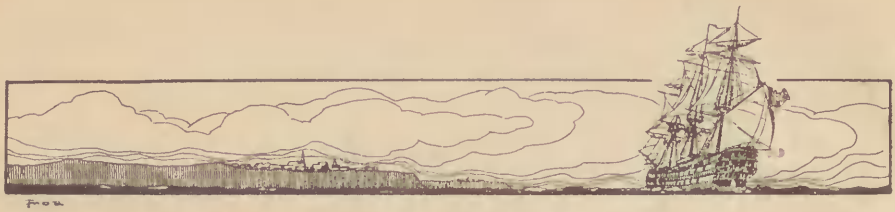
Posługiwanie się tym potężnym czynnikiem wyłącznie w celu podniesienia poziomu w obsłudze sprzętu i uzyskania najwyższego wysiłku mięśniowego, świadczy o niedocenianiu znaczenia współzawodnictwa. Bo przecież w ten sposób marnujemy niezwykle cenne dobra i zaniedbujemy dwie najważniejsze dziedziny: duchową i intelektualną.

A jednak z tym „grzechem" spotykamy się na porządku dziennym, exemplum — stachanowszczyzna. Błąd to niewybaczalny, który nie może się nie zemścić. Wszak wieki nie zmieniły natury ludzkiej. Jej namiętności i instynkty, z samozachowawczym na czele, objawiają się różnie: zależnie od czasu, miejsca, charakteru i warunków antropologicznych rasy. Człowiek jest głównym narzędziem walki, która ostatecznie decyduje o wojnie. Stan jego ducha przede wszystkim i jego wiedza, rozstrzygają w kulminacyjnym punkcie walki. Słynny teoretyk francuski Ardant du Picq, mówi: „Nauczmy się nie dowierzać stosowaniu matematyki i dynamiki materiałowej do spraw walki, wystrzegać się złudzeń, jakie wywołują strzelnice i pola ćwiczeń, bo w walce tylko człowiek jest istotną rzeczywistością".

Wydźwignąć żołnierza pod względem duchowym na najwyższy szczebel, — oto najważniejsze zadania siły zbrojnej, szczególnie dzisiaj, kiedy konsekwentnie dążymy, aby każdy walczący stał się równocześnie technikiem, oczywiście często w bardzo skromnym zakresie, obsługującym nowoczesną broń. Szczególnie to ważne w marynarce, gdzie olbrzymia większość załogi, nie wyłączając oficerów, obsługuje skomplikowane mechanizmy i podczas walki nie ma możności obserwowania jej przebiegu, a prócz tego wystawiona jest na największe niebezpieczeństwo.

Współzawodnictwo w szkoleniu marynarza może zdziałać bardzo wiele, bez przesady — cuda, przyczyniając się do urobienia takich ludzi, jakich czasy dzisiejsze wymagają. Nie zapominajmy o tym i nie omieszkajmy tego w sposób właściwy z pożytkiem wyzyskać.





KAPITAN-LEKARZ DR. A. DOLATKOWSKI.

# Higiena służby na okręcie.

Dewizą każdej racjonalnej pracy jest jaknajwiększa wydajność, przy równoczesnym możliwym oszczędzaniu sił i zdrowia ludzi. Okręt, który jest warsztatem i mieszkaniem, umożliwia ułożenie planu pracy pod względem czasu bardzo ekonomicznie i skrupulatnie, więc też służba na okręcie od dawien dawna odbywała się „jak w zegarku". Nim przystąpię do omówienia właściwości samej służby, po krótce poruszę zagadnienia okresu przejściowego. Po wcieleniu przechodzi rekrut ogólne wyszkolenie wojskowe w myśl odpowiednich regulaminów i wytycznych. Z tym okresem wiążą się wszystkie te czynniki, które spotykamy w wojsku, natomiast drugim okresem jest „zaprawa morska" rekrutów. Rekrut zaokrętowany przechodzi najczęściej do zupełnie odmiennego środowiska i odmiennych warunków w porównaniu ze swym życiem dotychczasowym. Nie duży odsetek naszych marynarzy pochodzi z ludności wybrzeża, obeznanej z morzem. Znacznie więcej jest takich, którzy mało albo zupełnie nie są obeznani z tym środowiskiem. Zostali więc przeniesieni w zupełnie obce dla siebie warunki mieszkania, pracy i klimatu. Musi nastąpić pewne mniej lub więcej trudne przestrojenie organizmu, co odbija się zarówno na odporności fizycznej jak i nerwowej. Znaczna ilość bodźców psychicznych, które działają na umysł rekruta, wpływa w pierwszej chwili oszałamiająco i jeżeli trafi na psychicznie mniej wartościowego może spowodować jego załamanie się. Natomiast większość ludzi zdrowych, zaciekawieni nowością sytuacji zapomina o warunkach poprzedniego bytu łatwiej i na skutek tego, nie mając po prostu czasu na rozmyślanie wciąga się do służby. Na ogół jednak, ze względu na powyższe warunki stopniowanie wysiłku, powolne wciąganie do służby jest ze wszech miar koniecznym.

Ze względów higienicznych byłby dla nas okres letni najodpowiedniejszy na wcielanie rekrutów. Zmniejszyłoby to na pewno ilość zachorowań wśród wcielanych.

O odmienności wpływu początkowego okresu służby na marynarza-rekruta z porównaniu z rekrutem w wojsku świadczy statystyka Podesta, która w pierwszych miesiącach wykazuje większy odsetek chorób umysłowych armii, niż w marynarce, więc jest korzystniejsza dla marynarki, po pewnym czasie jednakowoż zmie-

nia się na niekorzyść marynarki. Dłuższa służba na okręcie wywiera więc wpływ ujemny w stopniu wybitniejszym niż służba na lądzie.

Przejdźmy obecnie do właściwej służby na okręcie. Unormowany co do minuty rozkład zajęć przewiduje czas na pracę, odżywianie i wypoczynek. Regulamin Służby Okrętowej podaje wytyczne co do rozkładu dnia w porcie i w morzu, w lecie i w zimie, oraz rozkład dnia podczas działań wojennych. W normalnym rozkładzie dnia widzimy, że na zajęcia wypada 7½ do 8 godzin, na sen 8 do $8^1/_2$ godzin, a na jedzenie i wypoczynek w ciągu dnia 4½ godziny. Reszta z 24 godzin przypada na utrzymanie czystości osobistej, gimnastykę, przeglądy i zbiórki. Taki korzystny rozkład dnia byłby wtedy, gdyby nie dochodziła do tego służba wachtowa. Nabiera ona specjalnego znaczenia w morzu. R. S. O. mówi, że zależnie od stanu ilościowego załogi można ją podzielić na dwie, trzy lub cztery wachty, kolejno pełniące służbę. Im więcej wacht, tym mniejsze straty w nocnych godzinach snu. Dzień wacht morskich rozpoczyna się o godzinie 8 i jest podzielony na 7 okresów. Okresy zasadniczo są 4 godzinne, jednak od godziny 16 trwa wachta tylko do godz. 18-tej, a od 18-ej do 20-ej. Ma to na celu uzyskania nieparzystych ilości wacht, ażeby w kolejce wacht następowały przesunięcia. Unika się na skutek tego pełnienia przez tych samych marynarzy stale tej samej wachty. Zależnie od ilości załogi wypada co pewien czas noc wolna, mająca duże znaczenie, jeżeli chodzi o sen, rzeczywiście pokrzepiający.

W obecnej erze okrętów parowych potrzeba niedużej ilości marynarzy do służby wachtowej na pokładzie, dlatego też pokładowa część załogi znajduje się w warunkach znacznie lepszych od załogi maszynowej. O ile dla personelu pokładowego i funkcyjnego wachty stanowią obciążenie dodatkowe przy służbie okrętowej, jednak o znaczeniu niezbyt wielkim dla zdrowia, to personel techniczny pełni służbę częściej i w warunkach znacznie gorszych niż na pokładzie, z dużym nakładem energii. Na torpedowcach, ze względu na małą ilość ludzi, cała załoga maszynowa jest podzielona na dwie wachty, kolejno pełniące służbę. Wypada więc 10—14 godzin służby, a 4½ — $5^1/_2$ godzin snu w nocy na dobę jeżeli okręt jest w morzu. Ze szczupłej ilości godzin wypoczynku nocnego, trzeba odliczyć jeszcze ten czas, który załoga maszynowa zużywa na mycie się po powrocie z wachty (½ — $^3/_4$ godz.). Co prawda wachta nocna ma prawo dłużej spać, jednak wczesna pobudka reszty załogi i ruch na okręcie utrudniają spokojny sen. Spanie przy hałasach, do czego można się przyzwyczaić nie daje tego wypoczynku dla nerwów co sen normalny. Więc jednym z głównych zadań higieny służby okrętowej, to danie o ile możności jaknajlepszych warunków śpiącym. O ile to jest możliwym rozlokowuje się poszczególne wachty oddzielnie, ażeby przy budzeniu na wachtę i powrocie z wachty nie przeszkadzać innym. Unika się wszelkich zbędnych hałasów na okręcie, na co zwraca wyraźnie uwagę R. S. O., który zakazuje nawet prowadzenia głośnych rozmów w ubikacjach mieszkalnych po rozkazie: „cisza na okręcie". W niektórych marynarkach, budzono

każdego marynarza ze zmiany wachtowej pojedyńczo, ażeby innym nie przeszkadzać.

Z chwilą przybycia okrętu do portu kwestia spania poprawia się znacznie. Odbija się to w pierwszym rzędzie dodatnio na załodze maszynowej, której tylko nieznaczna część czuwa w nocy, a reszta pełni normalną służbę dzienną. Dla załogi pokładowej warunki snu poprawiają się stosunkowo jeszcze więcej, o ile jest zarządzona wachta portowa. Ogólnie biorąc można powiedzieć, że w porcie załoga ma dostateczną ilość godzin snu nocnego, natomiast w morzu warunki są niekorzystne, zwłaszcza dla personelu technicznego. Odpowiednio korzystny dobór miejsc do spania dla załogi maszynowej i pozostawienie kilku godzin w ciągu dnia na wypoczynek i sen powinien stanowić rekompensatę dla tej części załogi.

Już wyżej wspomniałem o niekorzystnych warunkach służby na torpedowcach, gdzie oprócz tego nie ma właściwie na całym okręcie miejsca o dobrych warunkach na spanie. Czynnikiem wyrównującym do pewnego stopnia tą niekorzystną sytuację okrętów małych, jest to, że mają one zwykle krótsze pobyty w morzu niż okręty duże, a więc i dłuższe postoje w portach niż te ostatnie.

Wachtę bojową zarządza dowódca okrętu w takich warunkach, w których musi się liczyć ze spotkaniem się z nieprzyjacielem. Gotowość okrętu i załogi do bezzwłocznego podjęcia walki stoi na pierwszym planie, a sprawa wypoczynku schodzi na plan dalszy. Stan stałego pogotowia do walki stawia duże wymagania, jeżeli chodzi o wytrzymałość załogi. Podczas gdy jedna połowa pełni wachtę, służba na okręcie, choć zmodyfikowana odbywa się w normalnym porządku. Zmiany wacht następują co 4 godziny. Trudno w tych warunkach o dostateczną ilość godzin snu, a w ciągu dnia nie może być mowy o wypoczynku. Drzemanie w warunkach niewygodnych w mundurze, skąpy wypoczynek oraz napięcie nerwowe czynią ten rodzaj służby specjalnie wyczerpującym. Przez wydawanie dodatków do wyżywienia, zezwolenie na palenie tytoniu oraz wprowadzenie innych ulg należy przeciwdziałać szkodliwościom wachty bojowej, zwłaszcza wtedy, kiedy jest utrzymywana przez czas dłuższy. Natomiast po okresie tej intensywnej służby, gdy nadejdą dni spokojniejsze powinny one być prawdziwym wypoczynkiem.

Analizując dalej warunki higieniczne służby marynarza, należy odróżniać konsekwentnie już wyżej zaznaczony podział, między personelem pokładowym i funkcyjnym, a personelem technicznym załogi. O ile zajęcie personelu pokładowego ma charakter służby wojskowej to funkcje personelu technicznego noszą raczej znamię pracy rzemieślniczej, wykonywanej w mundurze. Na mniejszych okrętach personel funkcyjny (pisarze, sanitariusze, stołowi, kucharze i t. d.) jest pociągany do służby pokładowej, na skutek czego charakter służby tej części załogi upodabnia się do służby pokładowej. Na większych okrętach pełnią oni swą etatową funkcję.

W wyszkoleniu marynarza jednym z poważniejszych jest wyszkolenie wioślarskie. Chociaż z rozwojem łodzi motorowych i kutrów parowych straciły na znaczeniu łodzie wiosłowe, jako środki komunikacyjne, to jednak sytuacja ta odnosi się głównie do więk-

szych okrętów. Na mniejszych okrętach większość łodzi, to wiosłowe. Łodzi wiosłowych używa się także przy akcji ratunkowej oraz na regatach wioślarskich. O ile każdy marynarz powinien umieć wiosłować, to jednak specjalnie należy dobierać załogę na regaty. Zarówno trening do regat, jak i normalna nauka wiosłowania dla rekrutów musi być prowadzona umiejętnie, wysiłek dawkowany stopniowo; natomiast nie należy dążyć do osiągnięcia w krótkim czasie wyników maksymalnych. Wynik maksymalny szybko uzyskany nie daje się utrzymać na tak wysokim poziomie przez czas dłuższy, a przy dążeniu do niepogorszenia formy, załoga ulega przetrenowaniu. Jako najodpowiedniejszy okres czasu na przygotowanie załogi wioślarskiej do zawodów uważa Utheman 14 dni, przy czym nie radzi przekroczyć 3-ch tygodni. Dążeniem kierującego treningiem, jest zwykle tendencja do osiągnięcia pewnego optimum i utrzymania się na tym poziomie. Wynik maksymalny winien być obliczony na krótki okres czasu. Obecnie są znane powszechnie wymogi co do racjonalnego trybu życia zawodników, a więc odpowiednie do wysiłku odżywianie z przewagą pokarmów łatwo przyswajalnych, unormowany czas pracy i wypoczynku, higieniczny tryb życia, absolutny zakaz alkoholu i t. d. Czas do ćwiczeń wioślarskich należy wybierać w chłodniejszej porze dnia (rano, ewentualnie późniejsze godziny popołudniowe). Po każdym treningu pożądana jest kąpiel letnia pod prysznicem, którą stopniowo można ochładzać, poczem dobre natarcie suchym, szorstkim ręcznikiem i zmiana bielizny. O ile wiosłowanie odbywa się w gorącej porze dnia, tym więcej w krajach tropikalnych, konieczne są namioty, chroniące przed słońcem.

Bardzo ciężką i odpowiedzialną jest służba sternika. Wymaga ona zarówno dużej uwagi, jak i nieraz znacznego wysiłku fizycznego. O ile koło sterowe znajduje się na otwartym powietrzu, to przy złej pogodzie, deszczu i mroźnych wiatrach zdrowie tych ludzi jest narażone na znaczne niebezpieczeństwo. Dlatego odpowiedni dobór ludzi o mocnym zdrowiu i spokojnych nerwach leży nie tylko w interesie sternika, ale i okrętu. W razie niesprzyjających warunków atmosferycznych, zmiany sternika następują częściej, wydaje się ciepłe napoje i oczywiście odpowiedni ubiór.

Wszelkie manewry okrętem — dobijanie, zakotwiczanie, odkotwiczanie oraz inne zajęcia, jak trałowanie i załadowanie węgla idą często w parze z uszkodzeniami zwłaszcza kończyn, przemęczeniem serca, powstawaniem przepuklin oraz całym szeregiem innych uszkodzeń. Dla przykładu podam przypadek z pływania na O. R. P. „Iskra". Zgłosił się do wizyty marynarz z silnym przekrwieniem spojówki oka prawego. Przyczyny schorzenia, które ujawniło się poprzedniego dnia wieczorem, chory nie mógł podać. Przy dokładnym obejrzeniu oka stwierdziłem ciało obce w zewnętrznej części rogówki. Po usunięciu rozpoznałem opiłek żelaza. Drogą wywiadu ustaliłem, że opiłek ten pochodził ze szczotki żelaznej, którą chory czyścił dnia poprzedniego łańcuch kotwiczny.

Pod względem fizycznym trudnym, a równocześnie bardzo ważnym jest wyszkolenie artyleryjskie marynarza. Podnoszenie cięż-

kich pocisków na dość znaczną wysokość jest wysiłkiem bardzo dużym. Więc i w tym dziale służby umiejętne stopniowanie wyszkolenia i dojście do pewnego optymalnego poziomu jest pod względem higienicznym i wyszkoleniowym najracjonalniejsze. Od czasu do czasu tylko należy żądać krótkich wysiłków maksymalnych. Co prawda i w tej dziedzinie coraz więcej praca maszyn zastępuje siły ludzkie. Uszkodzeniami najczęściej spotykanymi przy tym wyszkoleniu, (zgniecenia i otarcia), zdarzają się także złamania kości.

Niebezpieczeństwo zatrucia gazami przy ostrym strzelaniu jest ogólnie znane. Najważniejszym produktem powstającym wtenczas to tlenek węgla, lecz oprócz tego wytwarza się wodór, azot i metan. Celem niedopuszczenia gazu po wystrzałach do wnętrza okrętu zastosowano urządzenia do wydmuchiwania gazów z luf armatnich za pomocą powietrza, a Amerykanie stosują nadciśnienie wewnątrz samych wież armatnich. Tak samo jak przy strzelaniu na lądzie istnieje możność uszkodzenia błon bębenkowych, któremu zapobiega się przez ochranianie uszu wacikami.

Służba sygnalisty wyczerpuje zarówno fizycznie, jak i psychicznie. Stwierdzono, że po kilku latach pracy wydolność sygnalisty zmniejsza się znacznie, nieraz z wybitnego specjalisty staje się on przeciętnym, co należy kłaść na karb przetrenowania. Odpowiednie wypoczynki, są tu konieczne i leżą w interesie samej służby.

Prace przy takelunku nie odgrywają już obecnie tak znacznej roli jak dawniej, kiedy stanowiły jedno z głównych zajęć na okrętach żaglowych, jedynie ze względu na okręty szkolne żaglowe interesuje nas ten dział służby okrętowej. Z uszkodzeń, które się przy tym trafiają to otarcia skóry na udach i podudziach, uszkodzenia kończyn górnych w blokach, urazy głowy bomami, nierzadko przemęczenie serca. Specjalnie na okrętach szkolnych jest ważną współpraca lekarza z wychowawcami, ażeby w porę zapobiec przemęczeniu. Niedopatrzenie może się odbić ujemnie na zdrowiu podchorążych, którzy często nie zdając sobie sprawy z tego, albo przez ambicję, nie przyznając się, pracują z dużym wysiłkiem nie uzyskując właściwych rezultatów. Ze względu na większą podatność ludzi młodych na choroby zakaźne (angina, grypa i t. p.) zapobieganie i walka z chorobami zakaźnymi nabiera tu specjalnego znaczenia. Ze względu na charakter zajęć na okrętach w ogóle, a szkolnych w szczególności wszelkie zaburzenia w zakresie aparatu równowagi dyskwalifikują do tego zawodu.

Rozpatrując warunki pracy i służby w powyższych specjalnościach widzimy, że służba jest ciężką, aczkolwiek o tyle korzystną, że odbywa się mniej lub więcej na świeżym powietrzu. Natomiast duża część załogi pracuje pod pokładem. Są to: magazynierzy, kucharze, piekarze, pisarze, rzemieślnicy, sanitariusze, radiotelegrafiści i jedna z najcięższych służb: służba maszynistów, palaczy i elektrykarzy. Trzy ostatnie specjalności wchodzą w skład personelu technicznego.

Magazynierzy przebywają dużą część dnia, albo nawet w ciągu całego dnia pod pokładem. Na mniejszych okrętach krócej, ponieważ to zajęcie nie zajmuje im całego dnia i umożliwia pracę

na pokładzie, co jest korzystne dla zdrowia. Normalna praca pozbawia ich przede wszystkim światła naturalnego, skutkiem czego są bladzi. W podobnych warunkach pracuje personel różnych kancelarii. Służba ta nie należy wcale do mniej wyczerpującej, jakkolwiek ta część załogi, często nie pełni wacht. Przeciwnie służba tego rodzaju często o charakterze pracy umysłowej, odbywająca się w hałasie, w złych warunkach pomieszczenia, w powietrzu o gorszym składzie, przeważnie przy oświetleniu sztucznym nuży, nie dając prawdziwego zmęczenia, któreby pociągało w następstwie głęboki, pokrzepiający sen w nocy. Tak samo w złych warunkach pracują kucharze i piekarze. Przy obecnej tendencji umieszczania kuchen i piekarni głębiej pod pokładem, ażeby uchronić je od uszkodzenia w czasie walki, ludzie ci pracują w wysokiej temperaturze, często w nocy. Mają więc najczęściej wygląd blady, są nerwowo dość pobudliwi i ulegają schorzeniu skóry, dróg oddechowych i przewodu pokarmowego.

Służba radiotelegrafisty nie ma według autorów niemieckich specjalnie szkodliwego wpływu na samo ucho, jednak odbija się ujemnie na systemie nerwowym. Praca sama wymaga bardzo dużej uwagi, a odbywa się w warunkach uciążliwych. Na skutek napięcia nerwu słuchowego, pozostają przez pewien czas sensacje słuchowe, odbieranych sygnałów, jeszcze po zdjęciu słuchawek i utrzymują się nieraz ponad kilkadziesiąt minut. Napięcie uwagi sygnalisty jest znaczniejsze, gdy sygnały nadchodzą niewyraźnie. Walka między znużeniem, a sumiennym spełnieniem obowiązku doprowadza do wyczerpania. Nierzadko zdarzają się porażenia elektryczne, powodujące uszkodzenia układu nerwowego, czy to o charakterze funkcjonalnym, czy też organicznym. Ponieważ pomieszczenie, w którym pracują radiotelegrafiści jest często wentylowane, powietrze zaś bardzo ciepłe i pełne wyziewów z instalacji radiowej, to też całość składa się na warunki bardzo ciężkie. W następstwie cierpią radiotelegrafiści na bóle głowy, zawroty, bezsenność, nadmierną pobudliwość, zmianę usposobienia, brak apetytu. Ogólnie daje to obraz neurastenii. Przy badaniu stwierdzałem: bladość twarzy, wygląd zmęczony, drżenie rąk, wzmożone odruchy ścięgnowe i nerwicę serca. Inni dodają jeszcze osłabienie ostrości słuchu na tle nerwowym. Wskutek ucisku słuchawek mogą powstać tic nerwowe. Również wypadanie włosów, kładzie się na karb właściwości tej służby.

Służba elektrykarza, daje często okazję do przeziębień. Najczęstsza konieczność interwencji ze strony elektrykarza zdarza się przy niepogodzie, przy burzliwym morzu, kiedy izolacja ulega uszkodzeniu. Następują krótkie spięcia, a elektrykarz przemoknięty deszczem albo rozbryzgami fal naprawia na wietrze uszkodzone przewody elektryczne. Na skutek silnych urazów świetlnych zdarzają się podrażnienia spojówek oraz przejściowe osłabienia ostrości wzroku, a w następstwie częstych urazów elektrycznych wzmożona pobudliwość nerwowa i uszkodzenia skóry pojawiające się nieraz dość późno od chwili zadziałania prądu. Są to lżejsze uszkodzenia.

Oprócz tego zdarzają się i uszkodzenia ciężkie pociągające poważne objawy ogólne i nawet zejścia śmiertelne.

Zestawiając warunki pracy w wyżej wymienionych specjalnościach musimy im przyznać, znaczny ujemny wpływ na zdrowie zwłaszcza wtedy, kiedy te czynniki działają przez czas dłuższy, co uwidacznia się szczególnie na starszych podoficerach i o ile są w tych specjalnościach oficerowie, także i na tych ostatnich.

Jako antydotum na te szkodliwości należy dbać o higieniczne urządzenie pomieszczeń do pracy, układać tak zajęcia, ażeby każdy z załogi mógł przebywać kilka godzin na pokładzie ewentualnie na słońcu, gimnastykę obowiązkową dla wszystkich a w wypadkach szczególnie uciążliwej pracy udzielać na wniosek lekarza dłuższych urlopów ewentualnie skierowywać do domów wypoczynkowych jak to oddawna jest stosowane w lotnictwie. Urlop jest jednym z najtańszych środków leczniczych. Odpowiednia polityka personalna, regulująca właściwie czas zaokrętowania i wyokrętowania odgrywa dla zdrowia załogi także pierwszorzędną rolę.

Praca w kotłowni i maszynowni oddawna jest uważana za jedną z najcięższych. Dzięki tej służbie utrzymuje się w ruchu główne mechanizmy okrętowe i mechanizmy pomocnicze (sterowy, różne windy, wentylatory, destylacje wody, chłodnie i t. p.). W okresie przedwojennym, w którym do ogrzewania kotłów używano głównie węgla, warunki tej części załogi były cięższe niż na nowoczesnych okrętach o paliwie płynnym czy też na motorowcach.

Dla należytego podtrzymywania ognia w paleniskach było koniecznym podrzucanie węgla ciężką łopatą. Palacz stał niepewnie na podłodze, zasypanej kawałkami węgla i oprócz wyczerpującej pracy musiał przeciwstawiać się przechyłom okrętu. Czyszczenie palenisk przez poruszanie długimi, ciężkimi narzędziami wykonywane z dużym pośpiechem i przy olbrzymim żarze było najczęstszą przyczyną przeforsowywania palaczy. Także dostarczanie węgla z bunkrów do kotłowni jest pracą męczącą, tym więcej, że odbywa się w złych warunkach higienicznych. O ilości węgla, którego musiał dostarczyć dla każdego kotła pomocnik palacza dają nam pojęcie cyfry według Dirksena 300 — 1900 kg. na godzinę. Przy czym bunkry służące jako osłona przed nieprzyjacielskimi pociskami miały kształt podłużny, raczej więcej dostosowane do ochrony wnętrza okrętu niż do wygodnego pobierania węgla.

Dla należytego funkcjonowania kotłów jest konieczne okresowe oczyszczanie ich. Wtenczas palacz musi wczołgać się do wnętrza kotłów i tam w brudzie, często w pozycji leżącej pracować w ciągu kilku godzin dziennie. Nieraz ta sama praca, z racji jakiegoś uszkodzenia (na przykład wywrócenie się murowanej ściany z boku paleniska) odbywa się krótko po zgaszeniu ognia, kiedy temperatura nie opadła jeszcze zupełnie i dochodzi niekiedy do 100° C. Jedynie na skutek tego, że powietrze jest zupełnie suche istnieje w ogóle możliwość przebywania tam w ciągu pewnego czasu.

Nie tylko wysokość temperatury odgrywa dużą rolę, ponieważ wiemy, że człowiek może wytrzymać znacznie wyższą ciepłotę, lecz w atmosferze suchej. Stopień wilgotności powietrza odgrywa więc przy tym znaczną rolę. Wynika to z mechanizmu regulacji ciepła w ustroju. Przy temperaturze niższej od otoczenia czło-

wiek oddaje ciepło przez przewodnictwo i promieniowanie. Z chwilą kiedy ciepłota otoczenia jest równa albo i wyższa od temperatury ciała dwa powyżej przytoczone czynniki odpadają i jedynie drogą wyparowywania potu, organizm stara się wyzbyć nadmiaru ciepła. I tu stopień wilgotności temperatury zewnętrznej odgrywa rolę decydującą. Przy znacznej wilgotności człowiek ma uczucie parności, następuje zaburzenie równowagi cieplnej i często porażenie. Na skutek tego, że wilgotność tych pomieszczeń jest bardzo wysoka, więc też przy zbieżności tych dwóch czynników, wysokiej temperatury i dużej wilgotności następują katastrofy — porażenia cieplne.

Brak światła słonecznego, jako bodźca, obniża wymianę tlenu u palaczy, co wraz ze zmianą czerwonych ciałek krwi, pod wpływem wysokiej ciepłoty, prowadzi do anemii.

Zdolność przystosowywania się organizmu ludzkiego do złych warunków otoczenia, na pewien przeciąg czasu, jest dość znaczna. Przebywając w sąsiedztwie olbrzymich źródeł ciepła, ustrój palacza, który wchłania część ciepła, stara się mimo to o utrzymanie równowagi w gospodarce cieplnej, chociażby na wyższym niż normalnie poziomie. Ciepłoty powyżej 37° C. są u palaczy częste, a nie rzadko przekraczają 39° C. Ten poziom ciepłoty utrzymuje się po skończonej pracy indywidualnie, różnie długo, po czym spada do normy. W czasie tej wysokiej temperatury nie ma właściwie żadnych zmian chorobowych, jednak wskutek wysiłku i ciepłoty przyśpiesza się akcja serca, u niektórych do 150 i więcej uderzeń na minutę i tu lokalizują się ewentualne skargi palaczy. Oczywiście doświadczenie jak i przyzwyczajenie starszych palaczy do warunków pracy, pozwala im lepiej znosić te szkodliwości. Pracują oni też wydajniej niż młodzi palacze, piją racjonalniej i pocą się mniej, nie wykonywując nadmiernej pracy znacznego pocenia, co także osłabia organizm. Ze względu na duży żar palenisk węglowych palacze nie powinni mieć odsłoniętego tułowia i ramion, a na nogach winni nosić pantofle drewniane, dla uniknięcia oparzeń, przez wypadające kawałki żarzącego się węgla.

Z punktu widzenia higieny dużą rolę odgrywa czystość ubrania i skóry. Zanieczyszczenie smarami i olejami umundurowania utrudnia pocenie się i właśnie ci ludzie łatwiej się męczą. Zaniedbanie czystości ciała i ubrania grozi jeszcze niebezpieczeństwem z innych względów. Istnieje większa okazja do infekcji skóry, zwłaszcza przy jakimś skaleczeniu, które w tych warunkach goi się bardzo uporczywie, czyniąc tych ludzi niezdolnymi do służby, nieraz przez dłuższy okres czasu.

Także z warunkami tej służby łączą się trudności w regularnym odżywianiu. R. S. O. przewiduje śniadanie na godz. 6.30, tymczasem załoga maszynowa i z kotłowni, po powrocie z wachty i umyciu się jest gotową do spożycia posiłku zaledwie o 8.30. Ponieważ kucharz przygotowuje się do obiadu i potrzebuje naczyń, może zaniedbać pozostawione śniadanie. Obiad wyznaczony na godz. 12-tą może ulec oziębieniu, nim powracający z wachty będą go mogli spożyć. Wskazanym byłoby więc przechowywania jedzenia dla wacht, a zwłaszcza z personelu technicznego w specjalnych

na ten cel przeznaczonych naczyniach, skrzynkach — termosach.

Oprócz warunków, w których personel techniczny jest narażony na działanie wysokiej ciepłoty może się znaleźć także w atmosferze o niskiej ciepłocie. Szybkie przejście z kotłowni na pokład, czy to ze względów służbowych czy też celem ochłodzenia się, może spowodować przeziębienie. Jeżeli względy służbowe wymagają tego, to zawsze powinien być pozostawiony pewien czas na ochłonięcie i nałożenie jakiegoś wierzchniego okrycia. Natomiast samowolne wychodzenie, celem ochładzania się, musi być zabronione, jako lekkomyślne narażanie zdrowia. Rozdział R. S. O. o zapobieganiu przeziębieniom omawia to dokładnie. Wprowadzenie palenisk do których doprowadza się powietrze pod ciśnieniem, dla wytworzenia lepszego ciągu, koniecznego przy paliwie płynnym, wymaga urządzeń wentylacyjnych, tłoczących powietrze do kotłowni. Przez tą wydatną wentylację, obniża się znacznie temperaturę w kotłowni, przy czym także na skutek tego, że nie otwiera się drzwi od palenisk może obniżyć się ciepłota do tego stopnia, że palacze ulegają przeziębieniom. Przez odpowiednie ubranie łatwo temu zapobiec. Służba na łodziach motorowych stwarza także warunki do przeziębienia, lecz przy odpowiednim ubraniu są tu raczej dobre warunki w porównaniu ze służbą pod pokładem, o czym świadczy zresztą czerstwy wygląd obsady łodzi.

Wprowadzenie ropy jako paliwa, ma z punktu widzenia higieny duże dodatnie znaczenie. Obsługa palenisk jest łatwiejsza, istnieje możność utrzymania większej czystości i łatwiejszego zaokrętowania paliwa, poza tym miejsca na zbiorniki ropne zajmują znacznie mniej przestrzeni niż bunkry węglowe. Ważnym jest, że odpada przy tym jedna z najcięższych czynności na okręcie — załadowanie węgla. Jak olbrzymi był to wysiłek zarówno dla załogi pokładowej, jak i maszynowej mówią następujące liczby: Ilość pobieranego węgla na okręt wynosiła do 3000 i więcej ton, a czynność tą powtarzano mniej więcej 20-cia razy do roku. Ponieważ pobieranie węgla starano się przeprowadzić o ile możności w jak najkrótszym czasie, więc przemęczenia i wypadki były na porządku dziennym. Obecnie część okrętów posiada jeszcze paleniska na paliwo mieszane węglowo-ropne.

Jako schorzenia stojące w związku ze służbą personelu technicznego, należy uważać choroby z przeziębienia — reumatyzm, choroby dróg oddechowych, płuc i opłucnej, dalej przemęczenia serca, choroby przewodu pokarmowego, skóry i krwi, jak również częste wypadki zgniecenia kończyn, zwłaszcza przy pracy w maszynowni oraz oparzenia i porażenia cieplne. Wyliczę po krótce jeszcze raz w całości wszystkie te środki zaradcze, za pomocą których będziemy się starali przeciwdziałać szkodliwym wpływom służby personelu technicznego, jak i tych wszystkich, którzy ciężko pracują pod pokładem. W pierwszym rzędzie należy dobrać właściwe miejsca do snu o ile możności spokojne i dobrze wentylowane. Przedłużyć godziny snu rano dla wacht nocnych. Dobry sen pozwoli wrócić do normy sercu, nerwom i skórze. Załoga pracująca pod pokładem musi mieć możność korzystania codziennie z powietrza

i słońca, czego należałoby dopilnować tak samo, jak służby. Gimnastyka powinna być uprawiana przez wszystkich. Regularne i dobrze przyrządzone wyżywienie oraz dodatki dla ciężko pracujących muszą pokrywać zapotrzebowania energetyczne ustroju. Przy pracy w wysokiej temperaturze powinno się wydawać dostateczną ilość napojów (najwięcej odpowiedni rzadki ochłodzony kleik owsiany) przy czym pewien umiar w piciu płynów jest konieczny. Po cięższych okresach służby udzielanie na wniosek lekarza urlopu. Co prawda na okrętach, które opala się ropą, sytuacja załogi uległa znacznej poprawie. Ściany w pomieszczeniach zbyt gorące lub zbyt zimne muszą być izolowane, poza tym właściwa wentylacja. Pomiary temperatury i wilgotności mogą nam służyć jako wskazówki w warunkach pracy, a tym samym mogą zdziałać dużo dobrego dla zdrowia.

Nie tak dawne są czasy, kiedy o wychowaniu fizycznym na okręcie w ogóle nie myślano. Chodzenie po wantach i rejach oraz manewry żaglami mogły zastąpić ćwiczenia gimnastyczne. Tak samo wiosłowanie przyczyniało się w dużej mierze do utrzymania tężyzny fizycznej marynarza. Kiedy jednak siły rąk zaczęto zastępować maszynami i kiedy życie okrętu przeniosło się z pokładu pod pokład, nie wystarczy sama służba do utrzymania pewnej tężyzny fizycznej i dobrego zdrowia. Na odwrót, wiemy, że warunki na okręcie przyczyniają się do osłabienia zdrowia. Dziś nikt nie wątpi, że wychowanie fizyczne marynarza jest koniecznością. R. S. O. podkreśla ważność tej dziedziny służby: „wszelkiego rodzaju gry sportowe są znakomitym środkiem dla przeciwdziałania ujemnym wpływom życia okrętowego na zdrowie. Sport wyrabia tężyznę fizyczną, śmiałość i pewność siebie i wywiera dodatni wpływ moralny, o ile tylko jest prowadzony we właściwym duchu". Rodzaje sportów, które należy uprawiać to lekka atletyka, boks, gimnastyka, piłka nożna i pływanie. Rozkład dnia przewiduje około 20-tu minut gimnastyki przed śniadaniem, jest to pora najwłaściwsza. Przeprowadzanie ćwiczeń bezpośrednio po posiłkach czy po pracy wywiera wpływ przeciwny od pożądanego, wywołuje nieprawidłowości w trawieniu, a w drugim przypadku doprowadza do przemęczenia.

Do gimnastyki należy pociągać na okręcie wszystkich przy czym podzielić na grupy odpowiednio do wieku i dostosować do tego ćwiczenia. Zwłaszcza wszyscy młodsi oficerowie i podoficerowie powinni służyć przykładem. Ćwiczenia na boiskach całej załogi zbliża podwładnych do przełożonych, złączając ich jeszcze lepiej w całość dobrze zgraną. Obowiązkowa u nas próba o państwową oznakę sportową utrzymuje stale wszystkich na pewnym średnim poziomie wyrobienia fizycznego, a przecież o to głównie chodzi, mając dobro służby na uwadze, ażeby cała załoga była na pewnym średnio dobrym poziomie fizycznym. Dziedzina ta wymaga stałej współpracy instruktora z lekarzem, celem dobierania do poszczególnych działów sportu właściwych zawodników i nie dopuszczenia do przetrenowania. Pozatem odciąga sport uwagę od dziedzin szkodliwych dla zdrowia. Ujście energii młodych ludzi w zajęciach sportowych zmniejsza niebezpieczeństwo chorób wenerycznych oraz alkoholiz-

mu, nikotynizmu i innych nałogów. Specjalnie ważnym ze sportów dla marynarki jest pływanie. Według starych poglądów marynarz nie powinien umieć pływać, ponieważ przedłuża to tylko męczarnię podczas tonięcia okrętu. Stanowisko takie jest nieuzasadnione z następujących powodów. Umiejętność pływania nie tylko znajduje zastosowanie na pełnym morzu, ale i często w porcie. Nie umiejącego pływać marynarza znacznie trudniej uratować w razie wypadku niż obeznanego ze sztuką pływania. Ostatni często może się sam uratować. O ile przebywa w wodzie może się dłużej utrzymać na powierzchni i doczekać ratunku. (W czasie wojny rosyjsko-japońskiej uratowali się głównie umiejący pływać z okrętów zatopionych). Słusznie więc według R. S. O. cała załoga okrętu powinna umieć pływać. Najkorzystniejszy czas na naukę pływania, to popołudniu przed kolacją, kiedy woda jest dostatecznie ogrzaną. Przy pływaniu wszystkie mięśnie ciała są zajęte, co stawia ten sport w rzędzie najwszechstronniejszych. Poza tym obmywa woda w czasie kąpieli pot i brud, a równocześnie hartuje. Stopniowanie wysiłku przy nauce pływania jest konieczne. Przy pewnych wadach serca i uszu należy zwalniać od pływania, natomiast ostrożnie postępować z tymi, którzy boją się wody. Przez pobudzenie ambicji, a nieraz słowami zachęty można przełamać uprzedzenie. Na kąpiel należy wybierać miejsca czyste, unikać miejsc w pobliżu ujść kanałów ściekowych czy rzek. W porcie jest zwykle woda zabrudzona. W morzach południowych czyhają na kąpiących się różne niebezpieczeństwa, jak rekiny, złośliwe meduzy, zjadliwe węże. Urządza się wtenczas płócienne baseny kąpielowe na pokładzie, albo prysznic z wężów pożarniczych.

Oprócz pływania jest potrzebna dla każdego marynarza umiejętność ratowania tonących i stosowania zabiegów ratowniczych na topielcach. Jednym z najlepszych pasów ratunkowych na okręcie to dobrze zwinięty hamak. O ile tonący znajduje się w zimnej wodzie, to przy zbliżaniu się łodzi ratunkowej nie powinien się puszczać pasa ratunkowego, gdyż wiadomo, że jest on wskutek przemarznięcia niezdolnym do wykonania jakiegokolwiek ruchu i natychmiast tonie. Załoga łodzi ratunkowej musi go wyciągnąć.

W jedną całość ze służbą łączy się urlopowanie i udzielanie wolnego wyjścia na ląd. Każdy z załogi spełniwszy sumiennie swe obowiązki na okręcie winien mieć możność okresowego wyjścia na ląd, zgodnie z R. S. O. Oprócz względów służbowych mogą i muszą ograniczyć kontakt z lądem względy zdrowotne. Całkowity zakaz przy złośliwych epidemiach, powrót przed zachodem słońca przy malarii i t. p. zarządzenia są konieczne. Po powrocie z urlopu obowiązuje badanie lekarskie.

Ogólnie biorąc można powiedzieć, że służba na okręcie, jakkolwiek należy do jednej z najcięższych, wpływa na młodych, zdrowych ludzi dodatnio, rozwijając ich fizycznie i umysłowo. Służba ta sprzyja także zahartowaniu, na co należy kłaść specjalnie duży nacisk, a w następstwie wywołuje odporność na różne szkodliwe wpływy. Trzeba pamiętać jednak, że na dłuższą metę zużywa ludzi szybciej, niż inne zawody.

INŻ. FRYDERYK POLITUR.

# Instalacja baterii akumulatorów na łodziach podwodnych.

Sprawa instalacji baterii akumulatorów na łodziach podwodnych i wybór systemu tej instalacji, stanowią przedmiot rozważań artykułu jednego z ostatnich numerów „Morskowo Sbornika".

Jak wiadomo, istnieją dwa systemy instalacji baterii na nowoczesnych łodziach podwodnych: baterię umieszcza się w szczelnym pomieszczeniu tak, że pokład nad baterią jest znitowany szczelnie na stałe; w tym wypadku zaopatrzony on jest we właz do załadowania i wyładowania akumulatorów, a same akumulatory ustawia się, przepuszczając w środku wzdłużny korytarz niezbędny dla obsługi i wyładowania ogniw. W drugim systemie pokład ten wykonywa się, jako rozbieralny: otwory między belkami są zamykane zdejmowanymi pokrywami uszczelnionymi gumą. W tym wypadku belkowanie i pokrywy muszą być tak urządzone, by zapewnić dostęp do wszystkich ogniw, łatwe załadowanie i wyładowanie baterii jak i łatwą manipulację pokrywami w warunkach okrętowych. Ażeby dokonać wyboru jednego z tych systemów instalacji, należy rozważyć wymagania, jakie jej się stawia, a mianowicie: 1) minimum przestrzeni zajmowanej w łodzi, 2) łatwość obsługi, 3) nie wpływanie na warunki mieszkalne dla załogi, 4) zabezpieczenie od wybuchów, 5) dobre chłodzenie baterii, 6) szybkość wymiany baterii, 7) zabezpieczenie od dostawania się wody morskiej do akumulatorów, 8) zabezpieczenie od pożaru.

Co się tyczy przestrzeni zajmowanej przez baterię, to przy pierwszym systemie ze względu na dostęp do każdego ogniwa należy, jak mówiliśmy, przepuścić wzdłużny korytarz między akumulatorami, a także zachować dość dużą wysokość pomieszczenia (co najmniej 1700 mm). Powyższa wysokość może być znacznie zmniejszona w drugim systemie, tak że ogólna przestrzeń zajmowana jest w tym wypadku mniejsza, co w niektórych wypadkach jest nawet decydujące dla wyboru rodzaju instalacji.

Łatwość obsługi jest osiągnięta za to w znacznie wyższym stopniu w pierwszym systemie. Osiąga się ją dzięki korytarzowi,

który pozwala na stały dozór i obsługę ogniw. Wszystkie prace związane z baterią można wykonywać bez przeszkód dla załogi i bez pracy zdejmowania i zakładania ciężkich pokryw pokładu. Przy tym systemie jest łatwiejsze utrzymanie czystości całej instalacji i stałe podtrzymywanie wysokiego stopnia izolacji baterii.

Jeżeli chodzi o wpływ na warunki mieszkalne w łodzi, to przy umieszczeniu baterii według pierwszego systemu można uzyskać znacznie lepszą szczelność pomieszczenia i nie dopuścić do przenikania gazów z baterii do przedziałów zamieszkałych; w tym wypadku również załoga jest uwolniona od niewygód, które mają miejsce przy rozbiórce pokładu dla prac z baterią.

Duża szczelność pomieszczenia, jaką osiąga się przy stałym pokładzie, daje również większe bezpieczeństwo od wybuchów; przy pokładzie rozbieralnym zupełna izolacja pomieszczenia baterii jest nieosiągalna, gdyż praktycznie w tym wypadku nie osiąga się nigdy nieprzepuszczalności mieszanki gazowej przez pokrywy.

Co do chłodzenia baterii, to należy zauważyć, że temperatura elektrolitu nie powinna być wyższa od ca. 50°; im ta temperatura jest niższa, tym dłuższa jest służba akumulatora i tym wydzielanie się gazów jest mniejsze. Warunki chłodzenia baterii są korzystniejsze przy instalacji według pierwszego systemu, gdzie ogólna pojemność pomieszczenia jest większa i gdzie wentylacja może być efektywniejsza; przy drugim systemie ma miejsce poza tym większa nierównomierność nagrzewania: ogniwa w środku pomieszczenia nagrzewają się więcej, niż burtowe, przy czym różnica może dochodzić do 10°. Zjawisko to wywołuje nierównomierność gęstości elektrolitu i zmniejszenie wydajności poszczególnych ogniw.

Warunek szybkości wymiany baterii ma szczególnie duże znaczenie w okresie wojny, gdyż stanowi on o czasie unieruchomienia łodzi. Jest jasne, że przy pokładzie rozbieralnym wyładowanie i załadowanie baterii może być dokonane szybciej.

Zabezpieczenie baterii od przedostania się wody jest znacznie większe przy pokładzie nierozbieralnym. To samo można powiedzieć i o zabezpieczeniu od pożaru; przy pokładzie rozbieralnym bowiem podczas otwierania pokryw mogą się dostawać do baterii śmiecie i różne materiały obce, często łatwopalne.

Z wyżej powiedzianego wynika, że pomieszczenie baterii z nierozbieralnym szczelnym pokładem ma wybitne zalety, dzięki którym winno być stosowane zawsze, gdy tylko tonaż łodzi na to pozwala. Należy też dążyć przez umiejętne rozmieszczenie i dobranie odpowiedniego typu akumulatora na stosowanie tego systemu również i na łodziach mniejszego tonażu.

Dla instalacji baterii akumulatorów rzeczą pierwszorzędnego znaczenia jest wybór systemu wentylacji. Nowoczesna bateria wymaga sztucznej wentylacji, której celem jest rozrzedzenie i usunięcie z akumulatorów tworzącej się w nich wybuchowej mieszanki gazowej, a zarazem chłodzenie elektrolitu ogniw. Istnieją 2 systemy wentylacji: indywidualna, gdzie powietrze jest przesysane przez każdy akumulator z osobna i ogólna, gdzie jest ono przesysane przez całe pomieszczenie baterii. Praktyka nie wykazała wy-

raźnych różnic w skuteczności jednego systemu w stosunku do drugiego i dlatego wybór jest tu trudny. Rozpatrzmy zalety i wady każdego z systemów.

Przy wentylacji indywidualnej mamy przede wszystkim bardziej kompletne i równomierne usuwanie gazów ze wszystkich ogniw baterii. Przy wentylacji ogólnej koncentracja wodoru pod pokrywami akumulatorów jest większa niż przy indywidualnej, gdzie ilość powietrza przesysanego przez akumulator można wyregulować by otrzymać dostateczne rozrzedzenie wodoru. Przy wentylacji ogólnej część akumulatorów wentyluje się zawsze więcej, niż pozostałe.

Wentylacja indywidualna zapewnia bardziej intensywne chłodzenie każdego akumulatora. W tym wypadku można łatwo też zastosować dodatkową wentylację ogólną, osiągając bardzo intensywne chłodzenie baterii, co wpłynie bezwarunkowo korzystnie na jej stan.

Wentylacja indywidualna nie ma wpływu na warunki mieszkalne łodzi, gdyż pary kwasu siarkowego nie przedostają się do przedziałów mieszkalnych łodzi, co często ma miejsce przy wentylacji ogólnej, szczególnie przy pokładzie rozbieralnym. Gdy chodzi o zanieczyszczenie baterii, jest ono również bardziej możliwe w tym ostatnim wypadku — przy otwartych pokrywach pokładu i otwartych pokrywach akumulatorów; przy wentylacji indywidualnej zanieczyszczenie akumulatorów nie ma miejsca.

Do wad wentylacji indywidualnej należy w pierwszym rzędzie zaliczyć jej znaczniejszą wagę wskutek bardzo rozgałęzionego rurociągu. Odgałęzienia rurociągów, umieszczone w przestrzeni nad akumulatorami, wpływają też na zwiększenie pomieszczenia baterii (szczególnie przy pokładzie rozbieralnym, gdzie prześwit między wierzchem akumulatorów, a pokładem mógłby być mały), co ma decydujące znaczenie przy wyborze systemu wentylacji dla łodzi o małym tonażu.

Drugą poważną wadą wentylacji indywidualnej jest jej małe zabezpieczenie od wybuchów. Pojawienie się iskry i wybuch mieszanki gazowej w którymkolwiek punkcie rurociągu stanowi przyczynę niezwłocznego przeniesienia wybuchu wzdłuż systemu wentylacyjnego na całą baterię. Uniknąć tego można częściowo przez obniżenie koncentracji wodoru poniżej niebezpiecznej granicy, co osiąga się przez racjonalnie zaprojektowaną wentylację, ciągłe jej podtrzymywanie i sprawdzanie; za pomocą ciągomierza należy sprawdzać i regulować wentylację każdego ogniwa, a za pomocą próżniomierzy, włączonych w każdy wzdłużny przewód rurociągu wentylacyjnego, obserwować wielkość rozrzedzenia w rurach wentylacyjnych, charakteryzującą stan wentylacji. Istnieje przypuszczenie, że wsysane razem z powietrzem krople kwasu siarkowego, mogą utworzyć w rurociągu wentylacyjnym powłokę przewodzącą prąd; rozrywanie się jej podczas wysychania może wywołać iskry i wybuch baterii.

Jeżeli chodzi o izolację baterii, to przy instalacji indywidualnej wskutek silnego wsysania elektrolitu do rur wentylacyj-

nych (głównie przy końcu ładowania, przy „kipieniu" baterii) nagromadza się w nich przewodząca warstwa elektrolitu, która powoduje straty izolacji. To też trzeba tu bardzo uważać na regulację wentylacji, często zmniejszając nawet wydajność wentylatora przez regulator pola, lub przymykając zasuwę na rurociągu ssącym przed wentylatorem. Zamiast fajek ebonitowych, łączących rury wentylacyjne z akumulatorami, należy stosować fajki szklane, które nie nasiąkają kwasem i które łatwo przecierać po ładowaniu. Pod wszystkimi innymi względami przy wentylacji indywidualnej łatwiej jest utrzymać izolację baterii, niż przy wentylacji ogólnej; tutaj skutki parowania kwasów są nawet trudniejsze do zwalczenia.

Zużycie wody destylowanej jest większe przy wentylacji indywidualnej; co do wielkości tej różnicy, brak jest doświadczalnych danych.

Z wyżej powiedzianego wynika, że obsługa przy wentylacji indywidualnej staje się trudniejsza, a wyższy koszt i trudniejszy montaż także nie przemawiają na korzyść tego systemu. Również wymiana baterii wskutek rozgałęzionego rurociągu wentylacyjnego wymaga tu więcej czasu.

# Kącik językowy.

Jak dziwnym przeobrażeniom podlegają nieraz terminy zaczerpnięte z obcych języków, kiedy z jednej strony brak odpowiednika we własnym, a z drugiej pośpiech skłania do tworzenia terminologii, zobaczymy z podanego niżej przykładu rosyjskiego. Jest on w pewnym stopniu ostrzeżeniem i dla nas.

Jak wiadomo, terminologia rosyjska powstała za czasów Piotra Wielkiego, zaczerpnięta po większej części z holenderskiej, nieraz po prostu fonetycznie, nieraz z drobnymi zmianami, które później podlegały dalszemu skażeniu. Marynarze rosyjscy częstokroć zapewne nie wiedzieli co dany termin dokładnie oznacza i uczyli się go „na pamięć". Potem powstały terminy gwarowe, łatwiejsze do wymówienia, skąd właśnie w terminologii rosyjskiej tak duża ilość barbaryzmów.

| Termin holenderski | Termin starorosyjski | Termin współczesny w Rosji |
|---|---|---|
| Valsch-Steven | Falsztewen | Falstem |
| Barkhout | Bark gout | Barchout |
| Beting | Beting | Biteng |
| Kraanbalk | Kran bałak | Kramboł |
| Knitie | Kni | Knica |
| Mast | Maszt | Maczta |
| Roer | Rur | Rul |

Omawiając w dalszym ciągu sprawy słownictwa morskiego, zwracamy uwagę Czytelników na podane niżej terminy:

**Należy mówić:**

**tor wodny** a nie farwater,
**wodnosamolot** a nie hydroplan, albo płatowiec (ostatnie tylko dla samolotu bez części mechanicznych),
**chomątko** a nie kausza,
**klamra** a nie szekiel
**kaczka** lub **żabka** a nie knaga,
**obrąb żagla** a nie lik żagla,

Ostatecznie ustalono:

**migacz** zamiast ratier,
**język** zamiast wimpel,
**powtarzacz** zamiast repetytor,
**kompas bąkowy** lub **kompas żyroskopowy** zamiast żyrokompas.
terminy te zatwierdził Szef Kier. Mar. Woj.

Proponuje się:

**szyk ukośny** zamiast szyk pelengu (peleng zmieniono na **namiar**), a może „szyk ustawny" lub „szyk kątowy"?

Wyjaśnienia:

W związku z nazwami wiatrów (por. Przegl. Mor. Nr. 92), można mówić obok „wiatr zachodzi, odchodzi", również **„wiatr wolnieje, zaostrza się".**

**„Ściskać żagiel"** (niem. Segel pressen), np. przy regatach ściągnąć ciągi (szoty, szkoty — gwara) żagla więcej, niż tego wymaga wiatr, by iść ostrzej do wiatru od przeciwnika.

W związku z poszukiwaniem odpowiednika polskiego do „écoute s/marine", w wojsku nazywają tych, co obsługują pltn. aparaty podsłuchowe — **nasłuchowcami**, a same aparaty — **nasłuchownikami.**

Spotkano niezrozumienie znaczenia i przez to złą interpretację terminu **„nabieżnik"**, mianowicie tłumaczono go jako znak, jest to tymczasem **linia kierunkowa**, utworzona przez dwa znaki.

Kształty flag.

flaga (płachta) pełna (ang. flag; franc. pavillon: niem. Flagge)

flaga (płachta) zębata (ang. burgee; franc. guidon; niem. Doppelstander)

flaga (płachta) dwuzębna

język (ang. pendant lub pennant; franc. flamme; niem. Wimpel)

trójkąt (ang. triangular flag; franc. triangle; niem. Stander)

proporczyk (ang. broad pendant; franc. guidon de commandement; niem. Führer-Stander)

# Przegląd prasy.

**Admirał Horthy.**

Przed paru tygodniami codzienna prasa polska i zagraniczna pełną była opisów odwiedzin Regenta Królestwa Węgier we Włoszech i w Wiedniu.

Ponieważ dostojną Osobą tą jest admirał — nie od rzeczy będzie dorzucić garść szczegółów, czytelnikom polskim nieznanych, a dla marynarzy bardzo ciekawych, dowodzących sentymentu Regenta do jego dawnego zawodu, jak i do jego dawnych kolegów i podkomendnych.

Admirał Mikołaj Horthy de Nagybanga był ostatnim komendantem marynarki wojennej austro-węgierskiej i dowódcą floty. W karierze swej był przed wojną o tyle wyróżniony, że przez lat pare, jako komandor podporucznik, był przybocznym adiutantem Franciszka Józefa. (Jedno miejsce z czterech, stale obsadzone przez komandora podporucznika).

Podczas wojny, w stopniu komandora porucznika a później komandora, wyróżnił się admirał Horthy jako dowódca krążownika „Novara", lekkiego ale jednego z najlepszych jakie Austro-Węgry posiadały. Na czele flotylli torpedowej adm. Horthy parokrotnie wykonywał zadania operacyjnie bardzo trudne w ówczesnym morskim położeniu Austro-Węgier, m. in. oczyszczanie cieśniny Otranto zablokowanej czynnie i efektywnie przez siły sprzymierzonych, celem niewypuszczenia z Adriatyku na Morze Śródziemne łodzi podwodnych niemieckich i austro-węgierskich.

W ostatniej z takich wypraw, zakończonych dużym sukcesem, admirał Horthy został ranny już podczas odwrotu i wyręczał go częściowo w dowództwie krążownikiem i flotyllą z. d. o. na krążowniku, wówczas komandor ppor. ś. p. komandor w st. sp. Stanisław Witkowski.

Pod koniec października 1918 r., podczas szalejącej już na dobre na flocie austro-węgierskiej rewolucji, był admirał Horthy po raz ostatni widzialnym dla załóg dużych okrętów. Ze swym sztabem objeżdżał on okręty i wszędzie osobiście przemawiał do zgromadzonych na pokładzie załóg, namawiając je do spokoju, ufno-

ści do przełożonych i obiecując szybki koniec wojny, (który rzeczywiście w parę dni później nastąpił).

Być może, że ta mowa, tłumaczona na gorąco na wszystkie języki monarchii, przyczyniła się do bezkrwawego finału rewolucji na flocie.

Po przemówieniu do załogi, adm. Horthy z kolei przemawiał w pomieszczeniach dowódcy okrętu do oficerów, których też namawiał do spokoju, mocnych nerwów i oznajmiał, że cesarz i król zwolnił oficerów z regulaminowego obowiązku użycia broni w razie nieposłuszeństwa podwładnego w czasie wojny.

„Cóż mi z tego przyjdzie, gdy mi zameldują, że 30 wymordowanych oficerów okrętu... zastrzeliło przedtem kilkudziesięciu łajdaków, kiedy ich jeszcze pareset na tym okręcie zostało!".

Wieczorem dnia 31 października 1918 r. flota Austro-Węgier została z rozkazu cesarza oddana przedstawicielom Komitetu Narodowego z Zagrzebia, stolicy królestwa Illyrii, niedoszłą unią personalną związanego z resztą podzielonej monarchii. Przed normalnym opuszczeniem bandery, opuszczono austro-węgierską i podniesiono trzykolorową, illyryjską (później jugosłowiańską). Admirał Horthy, podpisawszy zdawczy protokół, tegoż dnia opuścił flotę i port, i udał się na Węgry, gdzie w uznaniu jego zasług i dalszych wielkich czynów, objął regenturę Królestwa.

Jego okręt flagowy „Viribus Unitis" w kilka godzin po odjeździe dowódcy, został przez pomyłkę Włochów, nieświadomych zakończenia wojny i nieistnienia floty Austro-Węgier, zatopiony w porcie z częścią załogi i illyryjskim już dowódcą okrętu i floty, komandorem Janko Vucovic de Podkapelski.

Czarny ongiś włos admirała, pokryła już siwizna, wiele lat minęło gdy dowodził flotą, piastuje od wielu lat najwyższą godność w swym Państwie — ale nie rozstaje się nigdy ze swym admiralskim mundurem, nawet wówczas gdy występuje oficjalnie konno.

To też rząd Italii, podejmując go ostatnio jako gościa, nie omieszkał pokazać mu swej pięknej italskiej floty wojennej w Neapolu. Admirał z dziwnym pewnie uczuciem znalazł się znowu na pomoście dowódcy.

Podany był przez polskie dzienniki szczegół o przyjaznej rozmowie z włoskim admirałem hr. Riccio, który w czerwcu 1918 r. na „M.A.S." zatopił jeden z dreadnought'ów Austro-Węgier; paraliżując wielką akcję wojenną admirała Horthy'ego zakrojoną na szeroką skalę, która mogła mieć doniosły wpływ na dalszy bieg wojny na Adriatyku, ewent. w Albanii i Czarnogórzu.

Wracając z Włoch, Admirał Horthy odwiedził Wiedeń, gdzie istnieje bardzo liczny związek byłych marynarzy austro-węgierskich. Tam admirał Horthy spotkał wpierw swych byłych podkomendnych przed grobem Nieznanego Żołnierza, przed którym oprócz posterunków wojskowych, stało na warcie 4 b. oficerów marynarki. Po czym odwiedził admirał pomnik marynarki wojennej w kościele św. Michała, pod którym złożył wieniec z napisem: „Z wierną pamięcią admirał von Horthy".

Gwoździem wspomnień marynarskich były dla admirała od-

wiedziny związku byłych marynarzy w lokalu kasyna garnizonowego w Wiedniu, gdzie zebrało się kilkaset osób. Bawił tam admirał wraz z małżonką ponad 1½ godziny. Według dziennika wiedeńskiego zostały wygłoszone przemówienia, które dziennik ten podaje w streszczeniu.

I tak prezes związku b. komandor Dittrich, powitawszy gości wspomniał rok 1918 i mówił potem:

„Lat dwa dziesiątki minęły tak jak wszelkie cierpienia, gdy ukochany dowódca floty, nasz marszałek „naprzód na morzu", jest znów wśród nas. Wasza Światłość wydźwignęła ową silną i energiczną ręką swoją ściślejszą ojczyznę z głębokiej nędzy do potęgi i rozwoju. My wewnętrznie czuliśmy się razem z naszym admirałem przy spełnianiu jego misji, i ta wspólnota uczucia tworzy najlepszy łącznik, zespalający 3000 członków naszego związku. I teraz jeszcze łączy nas, 18 lat po tym najcięższym ze wszystkich dni, w którym opadła nasza niezwyciężona czerwono - biało - czerwona bandera".

Po okrzykach na jego cześć Regent, widocznie wzruszony, zabrał głos i powiedział między innymi:

„Dziękuję ci, mój kochany Dittrich za twe piękne i serdeczne powitanie i dziękuję też wszystkim kolegom. Nasza marynarka wojenna była najzdrowszą instytucją starej monarchii; miała duszę zdrową i uczyła nas wiernego wypełniania obowiązków.

Czuliśmy, że Europa zbliża się do katastrofy, wiemy to jednak dziś, że katastrofa ta nie była losem nie do odwrócenia. My morscy oficerowie możeśmy tę katastrofę najboleśniej odczuli. Co przyjdzie jest w ręku Boga. Wieczną wierność zachowam naszej pełnej chwały banderze czerwono-biało-czerwonej i naszym ideałom, jak i mym starym kolegom dawnej marynarki wojennej!".

Potem zaczęły się rozmowy, które jak podały dzienniki, trwały 1½ godziny. **(K. M.).**

**Nowa teza niemiecka o prawie morskim.**

Kilka lat temu pewien prawnik niemiecki p. Martini wydał broszurkę, zatytułowaną „Reformvorschläge zum Seekriegsrecht", w której naszkicował projekt reform, jakie — zdaniem jego — są potrzebne w zakresie prawa wojny na morzu.

Martini przewiduje trzy możliwe rodzaje wojny:

— tak zwaną wojnę światową, w której biorą udział wszystkie wielkie mocarstwa;

— wojnę pomiędzy małymi państwami, przy czym wielkie mocarstwa pozostają neutralne;

— wojnę, w której część wielkich mocarstw pozostaje neutralną, część zaś bierze udział w wojnie.

Zdaniem Autora zachowanie postanowień prawa międzynarodowego w wojnie pierwszego rodzaju będzie niemożliwe, ponieważ normy prawne zostaną przystosowane do potrzeb wielkich mocarstw.

W drugim wypadku wszystkie obowiązujące postanowienia międzynarodowe będą ściśle przestrzegane, gdyż w interesie wielkich

mocarstw będzie zmuszenie do tego stron wojujących.

W wojnie trzeciego rodzaju zobowiązania międzynarodowe będą przestrzegane o ile będą one dostatecznie przystosowane do potrzeb współczesnej wojny morskiej.

Właśnie w odniesieniu do tego trzeciego wypadku, najbardziej prawdopodobnego, Autor przystosował swój projekt reform prawa morskiego.

W swoim założeniu projekt opiera się na następujących podstawach:

— prawo morskie musi być przystosowane do wymogów techniki morskiej;

— musi ono być przystosowane do potrzeb współczesnej ekonomiki;

— nie może wprowadzać rozgraniczenia pomiędzy walczącymi a nie walczącymi, lecz musi rozgraniczać neutralnych od biorących udział w wojnie.

W swoim projekcie Autor omawia zmiany, odnoszące się do prawa pryzów, kontrabandy i blokady, oraz wojny minowej.

P r a w o p r y z ó w. — Propozycje Autora sprowadzają się do oparcia norm prawnych na zasadach niezależnych od rodzaju ładunku i w zależności od charakteru okrętu przewożącego ładunek. Okręt handlowy może być uzbrojony, lecz w tym wypadku musi być przeprowadzona zasada jego całkowitej asymilacji z okrętem wojennym. W rezultacie w wypadkach zachodzących wątpliwości co do rodzaju spotkanego okrętu — wszystkie handlowe statki przeciwnika mogą być traktowane jako okręty wojenne.

Odwrotnie, — okręty neutralne muszą być szanowane i należy umożliwić im swobodne korzystanie z morza. Jednakże w celu uniemożliwienia wykorzystania flagi neutralnej przez okręty handlowe stron wojujących — Autor proponuje by przynależność państwowa okrętu była oznaczana przy pomocy kolorów narodowych, wymalowanych na kadłubie okrętu. Wymalowanie tych kolorów wymaga pewnego czasu i w ten sposób zmiana ich w zależności od potrzeby będzie niemożliwa. Z drugiej strony nadużywanie kolorów neutralnych przez strony wojujące musi być traktowane przez prawo morskie jako piractwo, t. zn. okręt taki może być pociągnięty do odpowiedzialności przed sądem każdego państwa. Kary za takie wykroczenia muszą być bardzo surowe włącznie do kary śmierci dla oficerów.

P r a w o k o n t r a b a n d y. Autor ustala zasadę, że w stosunku do neutralnych nie ma wojny. Jeżeli transporty, które neutralni utrzymują z państwem wojującym pozostają w tych samych normach, co w czasie pokoju, to prawo musi zapewnić im zupełną nietykalność, niezależnie od rodzaju przewożonych towarów.

W ten sposób o ile transporty handlowe neutralnych pomiędzy sobą i z państwami wojującymi nie przekraczają norm, istniejących w okresie poprzedzającym wojnę, to muszą być chronione przez prawo. I odwrotnie, — z chwilą gdy transporty przekroczą te normy, mogą one być uznane za bezprawne.

Nie zachodzi zatem potrzeba odróżniania na tym samym

okręcie ładunku, należącego do obywatela państwa wojującego czy też neutralnego. Gdy okręt jest wolny, to ładunek również staje się wolny. Okręt i ładunek są nierozerwalne w swoim losie.

Z powyższej zasady wypływa prawidło, że tylko okręty neutralne mają prawo do noszenia oznak o kolorach neutralnych. Nadzór nad przestrzeganiem tego prawidła musi być powierzony państwom neutralnym.

B l o k a d a. Martini przewiduje, że mogą być ustalone strefy niebezpieczne, gdzie nawet okręty neutralne będą topione bez uprzedzenia.

Jednakże ustalenie takiej strefy musi być uzależnione od zachowania dwuch warunków:

— blokada musi być skuteczna i zapewniona dostateczną ilością okrętów;
— blokada przy pomocy samych łodzi podwodnych, względnie tylko przez lotnictwo nie może być uznana za skuteczną;
— strefa blokady nie może być zbyt szeroka, a ogłoszenie jej musi być uskutecznione zawczasu z podaniem dokładnych granic; wreszcie nie może być tolerowane udostępnienie tej strefy tylko dla niektórych państw neutralnych.

P r a w o w o j n y m i n o w e j. Propozycje Autora w małym stopniu odchylają się od obecnie obowiązujących. Zakaz stawiania min zagrodowych w celu przerwania transportów handlowych został zastąpiony przez zakaz ustawiania min na szlakach komunikacyjnych, gdzie odbywa się główny ruch transportów handlowych. Zakaz ten nie obejmuje min, które przestają być skuteczne w godzinę po postawieniu.

Propozycje Autora niemieckiego znalazły oddźwięk w czasopiśmie „Revue Maritime". W październikowym zeszycie tego czasopisma znajdujemy szczegółowe i krytyczne omówienie propozycji p. Martini. (R. S.).

**Okręt flagowy dowódcy floty.**

Problem dowodzenia i miejsca zaokrętowania dowódcy floty w współczesnych warunkach wojny na morzu stanowi przedmiot ożywionej dyskusji na łamach fachowych czasopism zagranicznych (patrz również „Przegląd Morski" nr. 90 str. 721).

Ostatni zeszyt kwartalnika angielskiego „Journal Royal Service Institution" zamieszcza na ten temat artykuł G. M. Beneti'a, który omawia wymagania, jakim musi odpowiadać okręt flagowy dowódcy floty.

Na wstępie autor przeciwstawia się tendencji umieszczania dowódcy floty na samolocie, skąd miałby kierować ruchami floty. Podobne rozwiązanie ma wprawdzie dużo dodatnich stron, przede wszystkim ze względu na dobrą obserwację, co może mieć duże znaczenie w okresie rozwinięcia zespołów przed rozpoczęciem bitwy. Jednakże przy obecnym stanie techniki samolot ma jeszcze bardzo

ograniczony rejon działania, i w wypadku przedłużającej się akcji może zajść potrzeba zmiany samolotu przez dowódcę floty, co w konsekwencji pociąga za sobą konieczność posiadania w pobliżu pola bitwy lotniskowca. Ponadto, znajdując się na samolocie, dowódca floty nie mógłby zatrzymać przy sobie całego swego sztabu, ze względu na ograniczone możliwości pomieszczenia. Tak samo jego środki łączności byłyby w tym wypadku znacznie ograniczone.

O ile jednak umieszczenie samego dowódcy na samolocie nie wydaje się autorowi rozwiązaniem praktycznym, o tyle uważa, że wysłanie na samolocie jego szefa sztabu, względnie jednego z oficerów sztabu, będzie bardzo wskazane.

Co się tyczy lotniskowca, to posiada on pewne zalety jeśli chodzi o wykorzystanie go w charakterze okrętu flagowego. Dowódca i sztab znajdą na nim odpowiednie pomieszczenia, ma on dobre środki łączności i dogodne warunki dla prowadzenia obserwacji; ma też dostateczną szybkość; wreszcie, zaokrętowany na nim dowódca floty będzie miał możność utrzymywania bezpośredniego kontaktu z obserwatorami lotnictwa. Lecz z drugiej strony dowódca floty nie mógłby kierować osobiście siłami głównymi, z lotniskowca, ponieważ okręt ten byłby zbytnio narażony, pozostając na samym polu walki, to też będzie musiał trzymać się z dala, poza zasięgiem artylerii głównej przeciwnika.

Tak samo dużo ujemnych stron przedstawia zaokrętowanie dowódcy floty na okręcie liniowym. Hałas i zamieszanie powstające na okręcie liniowym, biorącym bezpośredni udział w bitwie, stanowią dużą przeszkodę w pracy dowódcy, kierującego całością operacji. Dym może utrudnić wymianę sygnałów optycznych; urządzenia radiotechniczne mogą być uszkodzone przez pociski z okrętów wroga. Wreszcie wytryski pocisków, padających wokoło okrętu, mogą w dużym stopniu utrudnić prowadzenie obserwacji. Przykład „Lion" w bitwie pod Dogger-Bank wskazuje na jakie nieporozumienia może być narażona flota w wypadku uszkodzenia okrętu flagowego.

Autor wypowiada się za wykorzystaniem w charakterze okrętu flagowego krążownika. Uważa on, że skoro wszystko przemawia przeciwko temu, by dowódca floty znajdował się na okręcie, wchodzącym w skład głównego corps de bataille, i jeżeli nie jest możliwe wydzielenie z tego corps de bataille jednego okrętu liniowego do wyłącznej dyspozycji dowódcy floty, to najlepsze rozwiązanie polega na zastosowaniu krążownika.

Przewaga szybkości, jaką dysponuje krążownik w stosunku do okrętów liniowych, pozwoli dowódcy floty na szybką zmianę miejsca, co znacznie zwiększy jego pole obserwacji. Wyposażenie krążownika w samoloty umożliwi wysyłanie oficerów sztabu tam, gdzie będą się rozwijały najbardziej ważne posunięcia taktyczne. (R. S.).

**Problem mechanizacji a mentalność morska.**

Nie ulega kwestii, że rozwój techniki powoduje konieczność większej specjalizacji oficerów marynarki wojennej, i siłą rzeczy

nastawia ich mentalność w kierunku odmiennym od tej, która charakteryzowała oficerów marynarki starszego pokolenia. Sir Herbert Russel zastanawia się na łamach „Naval and Military Record" czy ten zwrot ku większej specjalizacji nie dzieje się ze szkodą dla morskich zdolności oficerów marynarki.

Autor przytacza dwa przykłady, które — zdaniem jego — dowodzą o wielkiej zaradności, cechującej oficerów marynarki starszego pokolenia i ich zamiłowaniu do ryzyka.

Pierwszy przykład dotyczy pancernika „Hood" i miał miejsce w roku 1901 lub 1902. Pancernik brał udział w wielkich manewrach morskich na morzu Śródziemnym. Wchodził on w skład sił, podporządkowanych admirałowi ks. Louis de Battenberg, które były blokowane w Argottoli przez główne siły eskadry morza Śródziemnego. Podczas nocy okręty blokowane podjęły próbę przerwania blokady, przy czym „Hood", mający dość duże zanurzenie natknął się na mieliznę i uszkodził sobie ster. Po powrocie do Malty stwierdzono, że uszkodzenie jest poważne, i nie może być naprawione na miejscu. Zastanawiano się w jaki sposób doprowadzić okręt do Anglii, gdzie mógłby być uskuteczniony potrzebny remont. Na to dowódca okrętu capt. Lowry zaproponował, że doprowadzi okręt bez steru i po usilnych naleganiach ostatecznie uzyskał zgodę dowódcy eskadry.

„Hood" wyszedł w towarzystwie kontrtorpedowca, przydzielonego do jego eskorty, lecz po dwuch godzinach capt. Lowry odesłał kontrtorpedowiec z powrotem do portu. Prawą maszynę uregulowano na stałe obroty, a wszystkie zwroty wykonywano przez zmianę obrotów lewej maszyny. Pomimo dużych trudności trzymania się w tych warunkach na stałym kursie, osiągnięto średnią szybkość nieco ponad 12 węzłów. Przejście to obfitowało w momenty silnego napięcia, tak na pomoście, jak również w maszynowniach, szczególnie zaś podczas przejścia po przez zatokę Biskajską, gdzie spotkano bardzo silny sztorm. Po siedmiu dniach i pięciu godzinach od chwili wyjścia z Malty, okręt zbliżył się do brzegów Anglii i został spotkany przez holowniki, które miały go wprowadzić do portu. Lecz capt. Lowry i tym razem pozostał wierny sobie — odesłał on holowniki i samodzielnie wszedł na wewnętrzną redę w Plymouth, gdzie pomyślnie zakotwiczył.

Drugi przykład odnosi się do torpedowca „Nr. 60", przydzielonego do niesienia służby patrolowej w pobliżu przylądka Dobrej Nadziei w okresie wojny Boerskiej. Okrętem dowodził chorąży S. Lyne — późniejszy kontradmirał, jedyny, który, wychodząc z podoficerów, dosłużył się stopnia admiralskiego w epoce okrętów parowych.

Pewnego dnia, gdy torpedowiec znajdował się w odległości około 30 mil od brzegu, w maszynie dał się słyszeć głośny trzask i po zbadaniu przyczyny okazało się, że pękł główny wał maszynowy. Okręt okazał się w sytuacji wręcz dramatycznej, bo silna fala i wiatr w kierunku południowo-wschodnim groziły zepchnięciem okrętu na skały, okalające tamtejsze wybrzeża. Lecz Lyne nie namyślał się długo i polecił zbadać czy na okręcie są igły do szycia żagli

i drąg, dostatecznie długi dla sporządzenia prowizorycznego masztu. Przy czynnym udziale dowódcy, wkrótce sporządzono z hamaków marynarskich prowizoryczny żagiel, który rozciągnięto na zaimprowizowanym maszcie. Z tym żaglem okręt pomyślnie dostał się do zatoki Saldanha. Chorąży Lyne został awansowany za ten wyczyn na stopień oficerski.

Autor konkluduje, że w dawnych czasach chęć do podejmowania ryzykownych przedsięwzięć przejawiała się częściej, bo służbę na morzu ujmowano bardziej po sportowemu. Uważa on, że obecnie rzadziej przejawia się usposobienie do dużego ryzyka sportowego, o ile jest to zależne od własnej woli. **(R. S.).**

**Lotnictwo Marynarki Wojennej.**

Terminologia polska, wciąż jeszcze pod względem morskim uboga, wprawia recenzenta niejednokrotnie w poważny kłopot, gdy chodzi o przetłomaczenie tego czy innego cudzoziemskiego wyrazu, na który brak w polskim języku odpowiednika. Tak jest i tym razem. Terminy „Aviation navale", „Aeronautique Maritime", a najgorzej „Aeronautique maritime de coopération navale" sprawiają nielada trudność, jeśli chce się je oddać Czytelnikowi polskiemu we właściwym sensie. To też w niniejszym sprawozdaniu będziemy zmuszeni zachować terminologię francuską obok polskiej.

Na łamach „Revue Maritime" (N. 203) ukazał się doskonały artykuł kapitana marynarki Marchand, pod tytułem „Aviation Navale", który to tytuł przetłomaczymy na „Lotnictwo marynarki wojennej". Artykuł ten omawia wszechstronnie tak aktualne zagadnienie i niewątpliwie zainteresuje szerokie sfery Czytelników.

Dotychczas wojenne lotnictwo morskie Francji dzieliło się na:

1) L o t n i c t w o z a o k r ę t o w a n e (Aviation embarquée) na pokładzie okrętów i lotniskowców;

2) A e r o n a u t y k ę m o r s k ą d l a w s p ó ł d z i a ł a n i a z f l o t ą (Aeronautique maritime de coopération navale), bazowaną na wybrzeżu, i jak lotnictwo zaokrętowane obsługiwaną przez personel marynarki; podlegającą jednak zasadniczo ministrowi powietrza, który pozostawiał ją łaskawie do dyspozycji swego kolegi — ministra marynarki;

3) A e r o n a u t y k ę m o r s k ą s a m o d z i e l n ą (Aeronautique maritime autonome) podlegającą wyłącznie ministerstwu powietrza i obsadzoną przez jego personel, a wypełniającą zadania morskie tylko w pewnych, zresztą niezupełnie ściśle określonych taktycznie i hierarchicznie wypadkach.

Stąd oczywiście galimatias, mogący tylko utrudnić obronę kraju. Stąd też obecna reforma, mająca zaradzić tej „troistości" choćby częściowo i zamienić ją na „dwoistość". To też po ukazaniu się dekretu z sierpnia 1936 o „Aeronautyce Morskiej", organizacja przedstawia się jak następuje:

1) A e r o n a u t y k a m a r y n a r k i w o j e n n e j, zaokrętowana lub nie (Aeronautique navale) podlega wprost

ministrowi marynarki, utrzymywana jest z budżetu marynarki i dysponuje na lądzie i morzu wszelkimi istniejącymi, też już wyłącznie podlegającymi marynarce, bazami i zakładami;

2) Aeronautyka współdziałania z flotą (Aeronautique de coopération navale) podlega, jak dawna aeronautyka samodzielna, ministrowi powietrza i wchodzi w skład wojsk lotniczych (armée de l'air) pod względem hierarchii, sprzętu, personelu i budżetu. Jednakże minister powietrza oddaje ją do dyspozycji ministra marynarki wojennej, z zastrzeżeniem wykorzystania w razie potrzeby do innych, choćby lądowych celów.

Stąd wniosek jasny, że pierwsza (aeronautyka marynarki) stanowi wraz z siłami pływającymi jedną organiczną i taktyczną całość, podczas gdy druga (aeronautyka współdziałania z flotą) stanowi czynnik odrębny, dość luźno z morzem związany i właśnie raczej współdziałający strategicznie, niż współpracujący taktycznie z flotą.

Tak np. współdziałaniem lotnictwa z wojskiem jest bombardowanie lotnicze odległych baz czy innych obiektów wojskowych przeciwnika, nieosiągalnych dla sił lądowych własnych, natomiast towarzyszenie jednostkom taktycznym w walce, jest już bezpośrednią współpracą.

I tak samo jest na morzu: Wywiad, nadzór, bombardowanie obiektów strategicznych przeciwnika, leżących poza zasięgiem własnej floty, albo poza jej możliwościami taktycznymi, patrolowanie cieśnin czy brzegów niestrzeżonych przez okręty — są par excellence współdziałaniem. Tego rodzaju operacje nie wymagają od lotników innych poważniejszych wiadomości z dziedziny morskiej, oprócz nawigacyjnych i umiejętności odróżniania okrętów przeciwnika od własnych.

Jak tylko jednak wchodzą w grę obie floty, sytuacja zmienia się zasadniczo. Wówczas już nie o współdziałanie chodzi, ale o współpracę w najszerszym tego słowa pojęciu, o jedność myśli taktycznej, dającej jedność akcji. Tu już lotnik musi być przede wszystkim marynarzem. Inaczej nie tylko nic nie zdziała, ale spowodować może duże i tragiczne w skutkach pomyłki.

Lotnik w tych wypadkach musi wiedzieć kiedy interwencja jego nastąpić może, aby osiągnąć maksimum wydajności, nie przeszkadzając siłom własnym. Związek taktyczny między wodą i powietrzem musi być iście duchowy, bo i radio czasem zawieść może. Chodzi nie tylko przecież o taktyczne formy niszczenia przez użycie własnej broni, ale także o manewr strategiczny w szerokim tego słowa pojęciu.

Obserwator na samolocie powinien sam orientować się, które z posunięć przeciwnika ważne są dla dowódcy własnej floty, a które nie. Tak samo lotnik, mający za zadanie postawienie zasłony dymnej, nie tylko musi świetnie orientować się w posunięciach obu sił morskich, ale nawet przewidzieć co stanie się w najbliższej fazie bitwy. A torpedysta powietrzny nie może rzucać swej torpedy dowolnie, bo mógłby nią zrobić szkodę własnej flocie. Musi natomiast wyczekać momentu, w którym, nawet w razie chybienia

strzału, wyrządziłby przeciwnikowi takie lub inne trudności, zmuszając go do manewrowania w chwili dogodnej dla własnej floty lub koniecznej dla ratowania sytuacji.

Aby stworzyć tę jedność myślenia, tę harmonijną całość, trzeba aby dowódca floty miał pełne zaufanie do swych lotników i nie wahał się na zasadzie ich meldunków powziąć postanowienia. Trzeba też aby ci ostatni byli zawczasu i gruntownie do roli swej szkoleni, gdyż tylko długa praktyka i bliska a intensywna współpraca dać mogą element wzajemnego zaufania, bez którego o dodatniej pracy lotnictwa nie będzie mowy. W dniu bitwy — dowódca sił powietrzno-morskich i jego podwładni włożą na swe barki okrutną i ciężką odpowiedzialność. Oni to bowiem, wpływając dodatnio lub ujemnie na decyzję dowódcy floty — stanowić będą w dużym stopniu o wyniku.

Brytyjska „Fleet Air Arm" (lotnictwo marynarki) posiada w swym personelu prawie samych marynarzy. Jedynie około 30% pilotów, ze względu na trudne warunki rekrutacyjno-techniczne, pochodzi z innych dziedzin siły zbrojnej, ale i tych szkoli się intensywnie na marynarzy. O tym aby obserwator lotnictwa morskiego nie był marynarzem, żaden Anglik, nawet najbardziej konserwatywny czy radykalny — nie pomyśli.

Ciż obserwatorzy liczą się nie jako personel latający, ale jako oficerowie zaokrętowani na poszczególnych okrętach floty (pancernikach, krążownikach, lotniskowcach, transportowcach lotnictwa itd.), zupełnie tak jak oficerowie innych specjalności morskich: artylerii, broni podwodnej, nawigacji itp. Pełnią oni służbę na okręcie, nie wyłączając wacht nawigacyjnych. Nie są też bynajmniej związani organicznie ze swym samolotem, który może być przeniesiony gdzieindziej, podczas gdy oficer-obserwator pozostaje na okręcie aż do nadejścia innego samolotu, pełniąc przez cały czas służbę. Biorąc w pełni udział w życiu swej eskadry, stanowią oni oczywiście wraz z nią jedno ciało i duszę, przesiąknięci są jej duchem, jej doktryną, jej szkołą walki. Z chwilą gdy wykonywują swoje zadanie napowietrzne, nie przyjdzie im więc do głowy myśleć, działać czy reagować inaczej niżby to uczynił którykolwiek z kolegów nawodnych, na pokładzie okrętu. Stąd owa jedność działań i zaufanie.

To też jeśli lotnictwo morskie nie jest dziś już środkiem pomocniczym, ale pełnowartościową taktycznie dziedziną, — należy dbać specjalnie aby organizacja pod względem wyszkolenia, a więc też sprzętu i personelu, odpowiadała potrzebom chwili. Lotnik morski musi być przede wszystkim marynarzem, musi myśleć jak marynarz, musi żyć nie dla siebie, ale dla floty. A marynarka musi umieć wykorzystać w pełni tak współdziałanie, jak i bezpośrednią współpracę lotnictwa, bo od tego zależy... jej egzystencja i rezultat walki. (J. G.).

**Źródła niemieckie a sowiecki program morski.**

„Berliner Tageblatt" konstatuje, że jak dotychczas Z. S. R. R. jest w jawnej kontrowersji z art. 18 paktu londyńskiego, do

tyczącym publikowania programów morskich, a tak usilnie bronionym przez przedstawicieli sowieckich. Źródła angielskie podają wprawdzie, że w tej chwili buduje się w Rosji dwa krążowniki, sześć kontrtorpedowców i piętnaście łodzi podwodnych, jednak dziennik sądzi, że w istocie cyfra ta jest większa. Ostatnia promocja oficerska była niezwykle liczna i miała miejsce w sposób uroczysty, przypominający wielce czasy bandery św. Andrzeja.

Ze swej strony, w ślad za „The Navy", pismo podaje o wykończeniu dwu kontrtorpedowców, zbliżonych do francuskiego typu „Fantasque", uzbrojonych w 5 dział 150 mm i mogących rozwijać ponad 35 węzłów. Istniejące trzy pancerniki zostały w roku ubiegłym całkowicie zmodernizowane. Czwarty należy uważać za wycofany definitywnie.

W dziale aeronautyki buduje się nowe sterowce, w tym jeden o 25000 metrów sześciennych pojemności, długości 105,5 metra, szerokości 22 i wysokości 24 metrów, a także dużą ilość wodnosamolotów i amfibii. (J. P.).

**Jak zatonęła „U. 18".**

„Berliner Tageblatt" z dn. 16.XII przynosi ciekawy artykuł na temat zatonięcia „U. 18". Nawiązując do poprzedniej „U. 18", która w dniu 23 listopada 1914 r. pierwsza sforsowała wejście do Scapa Flow, pismo porównywuje oba wypadki, co zdarzyły się po 22 latach prawie dzień w dzień, dając dowód niezmiennej wartości moralnej i sprawności załóg.

Pierwsza „U. 18" w krytycznym dniu 23 listopada wtargnęła na redę Scapa, mimo wielkich trudności nawigacyjnych. Ale dowódca jej kpt. mar. von Hennig doznał rozczarowania. Flota angielska wyszła przed kilku dniami. Tylko kilka kontrtorpedowców i traulerów znajdowało się pod osłoną archipelagu: zbyt drobna zdobycz, nie godna torpedy.

Należało więc zawrócić. Ale z tego powodu, chcąc zorientować się w położeniu, dowódca dość długo patrzał przez peryskop. Posterunki brytyjskie dostrzegły wystający z morza przyrząd i wszczęły alarm. „U. 18" zanurzyła się, ale nie dość wcześnie. Jeden z patrolujących torpedowców uderzył ją dziobem w wieżyczkę, znosząc peryskop i uszkadzając kadłub.

Wysunięto peryskop zapasowy i zorientowawszy się w położeniu, mimo olbrzymich trudności (prąd o sile do 8 mil), skierowano łódź do wyjścia z archipelagu. Uszkodzone stery głębinowe nie pozwalały jednak na należyte utrzymanie zanurzenia. „U. 18" płynęła pod wodą jak delfin, od czasu do czasu ukazując swój uszkodzony grzbiet na powierzchni, to znów spodem szorując po skalistym dnie. Po półtorej godzinie tytanicznej, choć syzyfowej pracy załogi, łódź rozpruła sobie zewnętrzny kadłub na rafie i zmuszona została do wypłynięcia. Tu dojrzał ją trauler i będąc blisko, zdołał przetaranować jeszcze raz, na szczęście nie w żywotnych częściach. Mimo to spróbowano zanurzenia i dopiero świadomość, że pompa odwadniająca oraz ster kierunkowy nie działają, zmusiła do-

wódcę do zaniechania dalszej walki. Wypłynięto w kilku milach od najbliższego okrętu brytyjskiego i zatopiono łódź dobrowolnie, przy czym załoga wzniosła potrójne „hurra" i odśpiewała „pieśń bandery". Wysłane przez Anglików łodzie ocaliły niemieckich marynarzy, za wyjątkiem aspiranta Missala, który w przedziale torpedowym, pełniąc do ostatniej chwili swą powinność — nie zdołał już wyjść.

Dwie przeszło godziny trwały bohaterskie zmagania się załogi „U. 18" z przeciwnościami, dając dowód jak wielką żywotność może mieć pozornie krucha łódź podwodna, kiedy dowodzi nią dzielny oficer, a obsługuje sprawny personel. Mniej więcej to samo zdarzyło się z drugą „U. 18" w dniu 20 listopada 1936 r., w zatoce Lubeki.

Łódź ta ćwiczyła w torperdowaniu, atakując teleelektryczny okręt-cel, kiedy dalokierujący okrętem tym torpedowiec „T. 156" uderzył ją dziobem. Prawdopodobnie łódź przez pomyłkę znalazła się za blisko torpedowca i wynurzając się, zawadziła.

Uderzenie wybiło otwór za kioskiem, dochodzący aż do przedziału maszynowego. Ten został zalany prawie momentalnie. O wynurzeniu się, mimo usiłowań, nie było już mowy, albowiem przedtem łódź zanurzyła się „alarmowo", napełniając balasty, których wskutek nadmiernego obciążenia po wypadku, już się wydmuchać nie udało.

Wobec tego wydano rozkaz opuszczenia okrętu przy pomocy indywidualnych aparatów ratunkowych. Byłoby to możliwe bez trudności, bo łódź spoczęła na głębokości 20 metrów, gdyby nie nadciśnienie, ciemności i zalew. Część załogi nie mogła znaleźć swoich aparatów, uniesionych przez wodę, albo po prostu nie miała już sił do nich dotrzeć. Podoficer załogi maszynowej Peitsch oddał swój aparat młodemu marynarzowi, inni też pomagali sobie wzajem, choć szum i świst przeszkadzały porozumiewaniu się, a słuch i wzrok zawodziły.

Koniec końcem dwie grupy załogi, złożonej ogółem z 20 ludzi, zebrały się jedna w centrali i w kiosku, druga w przedziale dziobowym. Trzecia, będąca w chwili wypadku w maszynowni, zginęła na stanowisku.

Ponieważ ciśnienie dwuch atmosfer nie pozwalało na długie wahania, zdecydowano się otworzyć właz główny i wyjść na powierzchnię. Oficer wachtowy, stojąc przez cały czas we wodzie, wyszedł ostatni. Partia dziobowa poszła za przykładem centralnej — i w ten sposób uratowano szczęśliwie 12 ludzi, których wyłowiły łodzie zespołu szkolnego.

Po wydobyciu łodzi przez okręty ratownicze okazało się, że załoga maszynowa walczyła do ostatniej chwili. Między innymi st. maszynista Czygan (Cygan?), zamiast troszczyć się o swój aparat ratunkowy, obsługiwał zbiorniki sprężonego powietrza, a potym własnym ciałem usiłował uszczelnić otwór wybity w kadłubie. Oczywiście ciśnienie było zbyt wielkie, aby mógł wydołać. To też pozostałych 8 ludzi załogi znalazło śmierć bohaterską w morzu, jak na marynarzy przystało.

„Ćwiczenia, nawet niebezpieczne, — konkluduje pismo, — są konieczne w czasie pokoju, aby być gotowym na wypadek wojny. Podwodnicy — wrócili po dłuższej przerwie znów do właściwej pracy, obsługując z zapałem broń, którą im Wódz (Führer) podarował. Nie ulega wątpliwości, że będą oni godnymi następcami bohaterów wojny i że wyniosą powierzone im okręty na najwyższy szczebel sztuki wojennej".

Tyle mniej więcej pismo niemieckie. Nie pozostaje nic innego, jak uchylić czoła przed marynarzami, co zginęli na stanowisku, pełniąc do ostatka swój ciężki trud, w myśl obowiązującej we wszystkich flotach zasady: honor i ojczyzna. Uchylić czoła tym bardziej, że lista ofiar obejmuje dwa nazwiska o wyraźnie polskim brzmieniu. (J. G.)

**Prasa francuska o wodowaniu „Gryfa".**

Z okazji wodowania O. R. P. „Gryf" w Hawrze, prasa francuska zamieszcza dość liczne sprawozdania, podkreślając znaczenie przymierza polsko-francuskiego oraz korzyści płynące z posiadania marynarki wojennej dla Polski. Artykuły ujmują zagadnienie raczej z politycznego, niż z taktycznego punktu widzenia, obfitując w różne komentarze. W każdym razie góruje nastrój, że Polska weszła nareszcie na drogę bardziej energicznego tworzenia morskiej siły zbrojnej, zyskując z tego powodu na ciężarze gatunkowym. Kilka pism powtarza jeszcze słynny już „polski program morski", który z prywatnej enuncjacji — stał się we Francji, nie wiedzieć czemu, „dokumentem półurzędowym". Jednak to, co pisma piszą w dobrej wierze, ma swe źródło w rzeczowym stosunku do polityki europejskiej, a bałtyckiej w szczególności. (J. G.).

**Taktyka morska w wojnie lądowej.**

O ile stosowanie zasad taktyki lądowej na morzu doprowadza zwykle do rezultatów ujemnych, gdyż odrębność warunków obraca w niwecz wszelkie kalkulacje, o tyle odwrotnie — zastosowanie taktyki morskiej — szerzej ujętej i bardziej liczącej się z wszelkiego rodzaju przeszkodami siły wyższej oraz z ruchliwością przeciwnika — może dać na lądzie wyniki dodatnie. Tak przynajmniej twierdzą zgodnie „Deutsche Wehr" oraz mjr. G. J. B. Fisher z armii Stanów Zjednoczonych.

W pierwszym piśmie autor-artylerzysta radzi aby w związku z użyciem czołgów zapożyczyć od marynarki wojennej metody strzelania w ruchu i do celów ruchomych. Major amerykański uważa czołgi najcięższe za odpowiedniki pancerników, średnie za krążowniki, a tankietki za torpedowce. Metody walki muszą więc być zbliżone do stanu rzeczy na morzu, przy czym współdziałanie samolotów, a nawet kierowanie zespołem czołgów z samolotu musi znaleźć zastosowanie.

Zresztą w ostatniej wojnie mieliśmy przykłady (szczególnie we Francji), kiedy oficerowie marynarki, pozbawieni przydzia-

łów nawigacyjnych, wstępowali chętnie do broni pancernej, znajdując tu pewną analogię z ich dotychczasową służbą. Takim oficerem broni pancernej był między innymi i znany pisarz francuski Claude Farrère, który w stopniu komandora-porucznika walczył na froncie lądowym, dowodząc zespołem szturmowym wozów pancernych. (J. G.).

**Skrócony czas nauki.**

„Marine Rundschau" (N. 11) pisze o skróconym czasie nauki w szkołach oficerskich Anglii, zaznaczając, że „tam także" trzeba było zredukować lata studiów ze względu na brak oficerów. Jest to choroba na którą chorują dziś prawie wszystkie państwa, nie wyłączając takich mocarstw jak Anglia czy Stany Zjednoczone.

Bankructwo idei rozbrojenia spowodowało nagłe powiększenie programów morskich — ponowne „błędne koło" zbrojeń. Rozpoczęto na stoczniach spieszną budowę okrętów, z których mniejsze przybywały szybciej, niż można było przygotować i wyszkolić odpowiednie kadry. Nie trzeba sięgać przykładów hiszpańskich, gdzie nawet u powstańców wieżami działowymi dowodzą amatorzy. Bo i w Stanach Zjednoczonych marynarka chwyta się każdego sposobu propagandy (nie wyłączając filmu) aby zyskać nowych adeptów oficerskich i podoficerskich.

Szczególnie w Niemczech, gdzie przewidziano wielki wysiłek techniczny, ale nie nadążono z personelem, kwestia ta przedstawiała się dość trudno, choćby ze względy na refleksy traktatu wersalskiego i pewne zaniedbania w dobie poprzedzającej obecną. Kryzys ten rokuje oficerom niemieckim szybkie awanse i wiele ułatwień w osiąganiu stanowisk, w normalnych wypadkach osiągalnych dopiero po długiej i mozolnej służbie. Co się tyczy nauki w szkołach, to oczywiście trudno stwierdzić czy redukcję czasu otrzyma się kosztem redukcji nauki (skasowanie niektórych przedmiotów, skrócenie wykładów), czy też kosztem wtłoczenia dotychczasowych programów w ciaśniejsze ramy. To ostatnie mogłoby łatwo spowodować przeciążenie aspirantów nauką i wywołać szkodliwą reakcję w stosunku do ich wiedzy. Prawdopodobnie więc redukcja — jak w Anglii — pójdzie po linii usunięcia wszelkiego zbytecznego balastu i ograniczenia do minimum rzeczy mniej ważnych.

Powracając do „Marine-Rundschau" — pismo to podaje, że kursa w kolegium Greenwich skrócone są o połowę lub o jedną trzecią i podzielone na czteromiesięczne okresy. Pływania kadetów z Dartmouth skrócono o połowę, dla innych szkół o jedną trzecią. Kadeci morscy po odbyciu pływania zostają mianowani „midshipmenami", przy czym czas służby w tym stopniu skrócony jest znów do dwu lat. Potem następuje nominacja na „acting sub-lieutenant". Dla korpusu technicznego taka sama nominacja na podporuczników tytularnych, odbywa się po dwuletnim kursie w szkole inżynieryjnej Keyham. Natomiast wiek potrzebny do otrzymania stopnia porucznika pozostaje niezmieniony, skąd wniosek, że nowi oficerowie pozostaną w stopniu podporucznika czas dłuższy niż obecnie. Pismo

sądzi, że brak oficerów trwać będzie w Anglii jeszcze kilka lat ze względu na rozbudowę floty.

Od siebie dodać możemy, że w myśl istniejących traktatów, ustanawiających stały między flotami stosunek, powiększenie floty brytyjskiej dotknie personalnie nie tylko Anglię ale i szereg innych krajów. (K. N.).

**Wyszkolenie lotników.**

Flota brytyjska używa coraz częściej samolotów dalokierowanych „Queen Bee" w wyszkoleniu lotniczym i przeciwlotniczym. Dotację amunicji ćwiczebnej znacznie zwiększono. W wyszkoleniu pilotów położono specjalny nacisk na startowanie i lądowanie z pokładu. Ostatnio lotniskowiec „Furious" płynął dwanaście godzin pod wiatr przy słabej fali, podczas gdy uczniowie-piloci ćwiczyli start i lądowanie. Okazało się przy tym, że jednak znacznie trudniej wylądować na pokładzie prawdziwego lotniskowca, wokół którego rozciąga się przestwór wodny, niż na „pozorowanym lotniskowcu", będącym w gruncie rzeczy odgrodzonym kawałkiem lotniska lądowego. Większość uczni miała tendencję do schodzenia ze zbyt dużą szybkością, przy czym mimo zastosowania hamulców, niebezpieczeństwo „przelecenia na drugą stronę" dawało się we znaki. Starsi piloci interweniowali kilkakrotnie dla przykładu, pokazując młodszym kolegom jak lądować należy.

Wyszkolenie na „Furious" trwa normalnie trzy miesiące po uprzednim normalnym przygotowaniu w lotniczych szkołach lądowych. Czas ten wydaje się jednak bardzo krótki, jeśli liczyć częste niesprzyjające warunki atmosferyczne.

We flocie włoskiej, która, jak wiadomo, nie rozporządza lotniskowcami, odbywają się ostatnio próby w lądowaniu i startowaniu z pokładu przy pomocy wiropłatów (autożyro). Pod tym względem marynarka italska zdaje się nawet przodować brytyjskiej, gdzie podobne próby nie dały jakoby pomyślnych rezultatów. Być może iż śmierć znanego konstruktora i wynalazcy wiropłatów, inżyniera La Cierva, w wypadku z samolotem komunikacyjnym, pociągnie za sobą opóźnienie w zastosowaniu tak ważnego wynalazku. (K. N.).

**Ustalanie nazw okrętów.**

W krajach, gdzie marynarka wojenna liczy nieraz setki okrętów, nadawanie nazw spotyka trudności. Oczywiście pierwszeństwo mają zawsze nazwy historyczne, utrwalone tradycją, oraz personifikacja imion panujących lub bohaterów narodowych. Jednak dla mniejszych, seryjnie budowanych okrętów, brak czasem odpowiedników; szczególnie tam gdzie, jak w marynarce brytyjskiej, chodzi o serie zaczynające się od jednakowej litery.

W admiralicji brytyjskiej, jak pisze „Marine Rundschau", istnieje w tym celu specjalna komisja nazw, która opracowuje konkretne wnioski. Te, po zatwierdzeniu przez ministra, przedkładane

są królowi, który ma głos decydujący. Nazwy okrętów brytyjskich są publikowane zwykle przed rozpoczęciem budowy, podczas gdy w Niemczech ma to miejsce dopiero w czasie wodowania.

Dużą wagę przypisuje się w Anglii opinii publicznej i marynarskim zwyczajom. Tak np. niektóre nazwy powtarzają się już w szóstym pokoleniu okrętów, podczas gdy innych unika się starannie. Zderzenie „Victoria" i „Camperdown" sprawiło, że nazwy te zostały wyeliminowane. Powtarza się natomiast chętnie nazwy okrętów zasłużonych w boju i w służbie. Gdy brak nazw, sięga się do mitologii, botaniki, zoologii i t. d. Łodzie podwodne otrzymują zwykle nazwy ryb lub potworów i zwierząt morskich — jak „Sunfish", „Seawolf", „Spearfish" i t. d. Duży nacisk kładzie się też na imiona bohaterów morskich lub lądowych. (J. G.).

**Baza wodnosamolotów do strzelań przeciwlotniczych.**

Admiralicja brytyjska dostosowała lotniskowiec „Argus" jako bazę dla samolotów radiokierowanych, służących do strzelań przeciwlotniczych floty. Okręt ten może obecnie pomieścić 8 samolotów lub wodnosamolotów tego typu. Posiada on urządzenia do opuszczania i podnoszenia maszyn na wodę, oraz katapultę dla nich. Ma stację nadawczą do kierowania wodnosamolotami w powietrzu. Jednocześnie jest również wyzyskany jako szkoła do przeszkalania pilotów morskich. Lotniskowiec ten ze swymi samolotami-celami może być przydzielony do poszczególnych eskadr, ćwiczących obronę przeciwlotniczą. W ten sposób odciążył on krążowniki, które dotychczas zabierały na ćwiczenia samoloty-cele i przyrządy kierujące nimi.

Samoloty-cele, zwane „Queen Bee" są zbudowane na wzór dwupłatów „Tiger Moth" z tą różnicą, że jest to samolot o konstrukcji drewnianej, mogący być zaopatrzony bądź w pływaki, bądź w podwozia. Poruszany jest motorem „Gipsy Major" o sile 130 HP, chłodzony powietrzem. Wzdłuż kadłuba tego samolotu, po obydwóch stronach są rozpięte grube anteny do odbierania radiokomend. Przednie miejsce pilota jest otwarte i może zawsze w nim być zainstalowane normalne wyposażenie, służące do kierowania samolotem przez człowieka. Tylne zaś miejsce jest zamknięte i tu wmontowana jest aparatura odbiorcza radiokomend oraz urządzenie samoczynnego sterowania. Urządzenie to może być kierowane bądź z lotniskowca „Argus", bądź ze stacji umieszczonych na lądzie. Zasięg nadawczych przyrządów działa na maksymalną odległość 16.000 m., przy pułapie samolotu-celu 3.000 m. Szybkość, którą osiąga „Queen Bee" na tym pułapie wynosi 160 klm. Jednak Niemcy we wrześniowym zeszycie „Luftwehr" podają, że „Queen Bee" praktycznie dają mniejsze rezultaty niż można się było spodziewać. Ich szybkość jest mniejsza, a pułapu 3.000 m. osiągnąć nie mogą. Pismo sądzi, że wartość strzelań przeciwlotniczych do celu tak powolnego i nisko latającego jest niewielka, natomiast Anglicy uważają, że zastosowanie ich radiokierowanego samolotu jest wielkim postępem w wyćwiczeniu obrony przeciwlotniczej, w porównaniu do dotychczas używanych rękawów holowanych. (W. F.).

**Zwalczanie sterowców podczas wojny światowej.**

„U. S. Naval Institute Preceedings" umieścił artykuł, w którym Autor L. P. Yates Smith, podaje w jaki sposób Anglicy zwalczali Zeppeliny niemieckie w czasie wojny 1914—1918. 200 sterowców przeleciało nad wyspami angielskimi, powodując 556 ofiar i 1240 rannych, oraz straty materialne, wynoszące miliony. W czasie wielkiej wojny zginęło 79 sterowców niemieckich. Początkowo w 1914 r. nie umiano ich zwalczać ani ogniem przeciwlotniczym ani też lotnictwem bezpośrednio. Pierwsze próby zwalczania sterowców polegały na bombardowaniu ich baz. W październiku 1914 r. wysłano jeden samolot, pilotowany przez Squadron Commander S. Gray, celem zbombardowania stacji Zeppelinów w Kolonii, a drugi z pilotem Flight Lieutenant R. C. L. Marix, nad Düsseldorf. Bombardowanie Kolonii było bez sukcesu, natomiast w Düsseldorfie uszkodzono poważnie „Z. 9". To pierwsze powodzenie doprowadziło do bombardowania Friedrichshafen, głównej wytwórni Zeppelinów w listopadzie 1914 r. Mimo dużej odległości, którą trzeba było pokonać, bo wynoszącej około 400 klm., uszkodzono poważnie warsztaty sterowcowe, oraz jeden Zeppelin będący w budowie. Raid ten wykonany został z Belfortu przez 3 samoloty angielskie, z których 2 powróciły, a jeden został zestrzelony. Pierwszym sterowcem, zniszczonym zupełnie, był „L. Z. 37" w czerwcu 1915 r. Został on, wracając z raidu nad Anglią, obrzucony 6 bombami koło Brügges, przez Sub Lieutenent J. Warnford'a, który następnie musiał lądować na terytorium, zajętym przez Niemców, z powodu awarii dopływu benzyny. Szybko jednak usunął uszkodzenie, zapuścił sam motor i wystartował. Został za ten wyczyn odznaczony krzyżem „Victoria Cross". W tym samym dniu, w którym zginął „L. Z. 37", również kilku angielskich lotników zniszczyło koło Brukseli „L. Z. 38", za pomocą bomb.

W sierpniu 1915 r. został uszkodzony przez ogień przeciwlotniczy podczas raidu 5 Zeppelinów nad Anglią, „L. 12", który następnie lądując z powodu tego uszkodzenia pod Ostendą, został obrzucony bombami przez angielskich lotników i zniszczony. W roku 1916, w marcu, zniszczono ogniem przeciwlotniczym „L. 15" w ujściu Tamizy, oraz „L. 7", zestrzelony przez krążowniki „Galatea" i „Phaeton". W maju okręty stojące w porcie w Salonikach zestrzeliły „L. Z. 85". We wrześniu został zmuszony do lądowania w Anglii „L. 33", uszkodzony przez pociski artylerii i pociski zapalające samolotów myśliwskich.

Pierwszym sterowcem zestrzelonym przez lotnika myśliwskiego był „S. L. 11" we wrześniu 1916 r. Zestrzelił go Lieutenant W. Leef Robinson, który z kolei został w kilka miesięcy potem zmuszony do lądowania przez eskadrę Richthoffena i dostał się do niewoli.

Poza tym myśliwcy angielscy zestrzelili następujące sterowce: „L. 32" we wrześniu 1916 r., „L. 31" w październiku, „L. 34" i „L. 21" w listopadzie tegoż roku, „L. 48" w czerwcu 1917 r. i „L. 70" w sierpniu 1918 r. Skuteczność walki samolotów polegała

przede wszystkim na używaniu pocisków zapalających.

Najpoważniejszą stratą niemiecką były Zeppeliny „L. 70" i „L. 31", między załogami których zginął najlepszy dowódca sterowcowy kapitan-leutnant Heinrich Mathy i dowódca aerolotnictwa marynarki niemieckiej Fregattenkapitän Peter Strasser, zaokrętowany na „L. 70". Z jego śmiercią skończyły się bombardowania Anglii przez niemieckie sterowce. Od tego czasu Niemcy używali Zeppelinów tylko do rozpoznania na morzu. Jednak Anglicy szybko i tę działalność zaczęli ograniczać, mianowicie ich ciężkie wodnosamoloty kadłubowe, które rozpoznawały w dalekich lotach południową część niemieckiego morza, zestrzeliły „L. 22" w maju 1917 r., „L. 43" w czerwcu tegoż roku i „L. 62" w maju 1918 r. Pozatem Anglicy zaokrętowali na lekkim krążowniku „Yarmouth" samolot myśliwski, który mógł startować z pokładu. Zestrzelił on „L. 23".

W czerwcu 1918 r. lotniskowiec „Fourious" wypuścił 7 samolotów celem zbombardowania aerostacji niemieckich w Tondern. 6 z nich bombardowało hangary sterowców, paląc „L. 54" i „L. 60", 3 samoloty powróciły na „Furious", reszta lądowała w Danii.

Ostatnim Zeppelinem, zniszczonym przez Anglików w sierpniu 1918 r., był „L. 53". Został on zestrzelony przez myśliwski samolot, który startował z holowanej przez kontrtorpedowiec krypy. Atak takiego samolotu polegał na tym, że gdy holujący kontrtorpedowiec spostrzegł nieprzyjaciela, natychmiast zwiększał szybkość, zmieniając kurs pod wiatr i wypuszczał zasłonę dymową, by ukryć holowaną z samolotem krypę. Gdy szybkość holowania była dostateczna, samolot startował. W ten właśnie sposób został zestrzelony „L. 53".

Ciekawe, że w innym artykule, umieszczonym w tym samym numerze amerykańskiego przeglądu, drugi autor van Swearingen, rozważając wrażliwość sterowców na atak samolotów, przyznaje, że dużo strat niemieckim sterowcom zadały myśliwskie samoloty; jednak uważa, że spowodowane to było tym, iż Niemcy napełniali swoje Zeppeliny wodorem i ten, jako gaz łatwo wybuchowy, był zawsze powodem tak dużych sukcesów angielskich. Obecne sterowce amerykańskie, napełniane helem, są zupełnie bezpieczne, gdyż ani ogień k.m., ani też wybuchy małych bomb, używanych przez lekkie samoloty, nie potrafią ich uszkodzić, lub zapalić. Pozatem mają one zbiorniki paliwa, umieszczone na całej swej powierzchni (o niewielkich pojemnościach), tak że i z tej strony niebezpieczeństwo nie jest groźne, tym bardziej, że można to usunąć, stosując motory na ciężkie paliwo, tak jak to zrobili Niemcy w swoim obecnym sterowcu komunikacyjnym „Graf Zeppelin".

Poza tym niebezpieczeństwo bombardowania sterowca przez lotnictwo — twierdzi Autor — też nie jest groźne, gdyż trzeba stosować bomby o ekstra-czułych zapalnikach, ponieważ bardzo mały procent powierzchni sterowca jest twardy, tak by normalny zapalnik, stosowany przeciw okrętom, mógł spowodować wybuch. Autor uważa, że obecny sterowiec, chcąc uniknąć ataku lotnictwa, winien upodobnić swą taktykę, gdy niebo jest pokryte chmurami, do taktyki łodzi podwodnych; gdy natomiast jest pogodnie — do

taktyki dużego okrętu. Mianowicie — w czasie pogody pochmurnej winien się kryć w chmurach, opuszczając pod chmury na linie kosz z obserwatorem, który w ten sposób będzie peryskopem sterowca. W pogodę bezchmurną winien sterowiec przesłonić się swoimi samolotami, które winny go ubezpieczać w takiej odległości, by żaden myśliwski samolot nie mógł bezkarnie wykonać ataku. Problem ten jest o tyle łatwiejszy, że zasięg działania lekkich samolotów, startujących z haków sterowca, jest dużo większy od takich samych, startujących z lotniska lub z katapulty. Mianowicie ładunek paliwa, który mogą wziąć te ostatnie, jest od 30 — 40 procent mniejszy od ładunku, które biorą samoloty sterowca.

Autor kończy swoje wywody, twierdząc, że wrażliwość obecnego sterowca na ataki lotnictwa jest o wiele mniejsza, niż w czasie wielkiej wojny i doświadczenia tej ostatniej są dziś w części tylko miarodajne dla sprzętu obecnego. **(W. F.).**

„U 33" — jedna z pierwszych niemieckich łodzi podwodnych o 500 ton wyporności (patrz kronika).

Ładowanie jachtów O. S. Y. M. na O. R. P. „Wilja".

# Kronika.

## Polska.

O. R. P. „Gryf". 29-go listopada odbyło się na stoczni Augustin-Normand w Hawrze wodowanie stawiacza min „Gryf". O g. 8.50 okręt pomyślnie spłynął na wodę w obecności Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontr-admirała Świrskiego, pierwszego radcy ambasady R. P. w Paryżu p. Frankowskiego, jego małżonki — matki chrzestnej „Gryfa", kontr-admirała Rivet — reprezentującego ministra marynarki Francji, polskiego attaché wojskowego płk. dypl. Fydy, wielu wybitnych osobistości, między którymi był i redaktor naczelny „Revue Maritime" kmdr.-por. de Löys, oraz polskiej komisji nadzorczej z kmdrem-ppor. inż. Somnickim na czele.

Po wodowaniu, które odbyło się pod kierunkiem p. Routier — szefa robót i st. majstra Blanchard, wygłoszono kilka przemówień okolicznościowych. P. Paul Lejeune — prezes rady zakładów Augustin-Normand podkreślał braterstwo broni i współpracę polsko-francuską, wznosząc zdrowie polskiej marynarki wojennej. P. radca Frankowski zaznaczył, że Polska zdecydowana jest widzieć w swojej marynarce wojennej narzędzie odpowiadające jej potrzebom i bezpieczeństwu, potrzebne zaś do utrzymania pokoju światowego. W końcu kontr-admirał Świrski wygłosił następujące przemówienie:

„Okręt tak szczęśliwie spuszczony na wodę nosi nazwę „Gryf". Gryf, to symbol heraldyczny, skrzydlaty lew, herb polskiej prowincji nadmorskiej — Pomorza. Prowincja ta jest polskim dostępem do Bałtyku. 75% polskiego handlu zagranicznego idzie morzem, przez porty Gdynia i Gdańsk. Gdynia jest dziś pierwszym i najważniejszym portem na morzu Bałtyckim.

Nazwę „Gryf" nadano więc temu okrętowi aby podkreślić znaczenie Pomorza dla Polski, Pomorza niesłusznie zwanego niekiedy korytarzem, Pomorza, którego ludność jest dziś w 90% polska i szczerze a gorąco oddana sprawie narodowej. Ale piękność okrętu nie tkwi jedynie w jego zaletach estetycznych, tylko w jego potędze, zamkniętej czasem w małym stosunkowo tonażu.

Pod tym względem „Gryf" jest dowodem głębokiej wiedzy inżynierów francuskich i polskich, a zarazem owocem ich bliskiej i przyjacielskiej współpracy, będącej poniekąd, w mniejszej skali, odbiciem sojuszu i stale rosnącego wzajemnego zrozumienia między obydwoma zaprzyjaźnionymi krajami.

Łączę moje podziękowania do tych, które pan Frankowski, przedstawiciel ambasadora polskiego, skierował pod adresem stoczni. Dziękuję szczerze całemu personelowi zakładów, który przez swą cenną współpracę pomógł w dokonaniu dzieła. Chcę też, jako szef marynarki polskiej, podziękować ministerstwu marynarki francuskiej za współdziałanie jego przedstawicieli z naszą komisją nadzorczą. Proszę, Panie i Panowie, abyście zechcieli wznieść zdrowie sławnej marynarki francuskiej, oraz za pomyślność starych i szeroko znanych zakładów Augustin-Normand".

Uczestnicy uroczystości zwiedzili poza tym Hawr, jego dworzec

morski (jeden z największych na świecie), muzeum semaforu i t. d., przyjmowani i oprowadzani przez dyrekcję stoczni z pp. Augustin-Normand i dyr. inż. Fenaux na czele.

**Odznaczenia.** W czasie swego pobytu w Paryżu z okazji wodowania O. R. P. „Gryf", Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontr-admirał Świrski, udekorowany został przez Szefa Sztabu Marynarki Francuskiej, wice-admirała Durand-Viel, orderem Legii Honorowej II klasy (Grand-Officier).

Zarazem udekorowani zostali w Paryżu i Hawrze przez kontr-admirała Świrskiego: inżynier marynarki francuskiej w stop. odp. kontr-admirałowi Davaux — orderem „Polski Odrodzonej" kl. II, komandor Aubert i inż. w st. odp. komandorowi Thery — klasy III, oraz inżynierowie w stop. odp. kmdr.-ppor. — Colin de Verdiere i Bernard — klasy IV.

**O. R. P. „Wilja" w Anglii i Francji.** W dniu 8 grudnia przybył do Cowes transportowiec O. R. P. „Wilja" pod dowództwem kmdra-ppor. Kwiatkowskiego. Władze miasta i dyrekcja stoczni J. S. White urządziły z tego powodu skromne przyjęcie, w czasie którego serdeczne i pełne treści przemówienia zostały wygłoszone przez pp. A. F. J. Sibbicka — prezesa rady miejskiej i A. T. Walla — naczelnego dyrektora zakładów, (który podkreślił, że im bliżej poznaje Polaków, tym więcej lubi i szanuje ich) oraz przez p. R. Stewarta — kierownika stoczni. Odpowiadali — przewodniczący komisji nadzorczej kmdr inż. Rymszewicz oraz kmdr-ppor. Kwiatkowski, którego przemówienie zostało przetłomaczone przez kmdra Rymszewicza. Ten ostatni, wzamian za komplement p. Stewarta na temat szybkiego nauczenia się języka angielskiego, odpowiedział podobnymi wyrazami uznania dla p. Stewarta — od którego w dużej mierze pobierał naukę.

W czasie postoju „Wilji" w Cowes przybył na okręt oficer komplementacyjny z Portsmouth, w imieniu admirała sir Wiliama Fishera, poczem dowódca O. R. P. „Wilja" wraz z ppor. mar. Wnorowskim, złożył wizytę temu admirałowi-dowódcy bazy Portsmouth. Wymieniono też wizyty z władzami municypalnymi, dyrekcją stoczni, oraz z przewodniczącym brytyjskiej komisji nadzorczej kmdrem Sanders.

Dnia 10 grudnia O. R. P. „Wilja" odkotwiczył z Cowes do Hawru, skąd powróci do Polski. (g).

## Anglia.

**Program morski.** Program morski na rok 1936 obejmuje następujące okręty: 2 pancerniki po 35.000 ton z działami 356 mm: „King George V" i „Prince of Wales" (czas budowy 3 lata); 2 lotniskowce po 22.000 t. „Illustrious" i „Victorious"; 2 krążowniki po 9000 t. „Belfast" i „Edinburgh" (typu zbliżonego do „Southampton"); 5 krążowników nowego typu po 5000 ton „Dido", „Naiad", „Euryalus", „Phoebe" i „Sirius"; przewodnik flotyl „Jervis"; 8 kontrtorpedowców po 1450 t. „Jackal", „Jaguar", „Jamaica", „Janus", „Javelin", „Jersey", „Jubilant" i „Jupiter"; 9 kontrtorpedowców po 1850 ton „Somali", „Tartar", „Ashanti", „Eskimo", „Bedouin", „Mashona"; „Matabele", „Punjabi" i „Sikh"; podwodny stawiacz min po 1500/2600 t. „Seal" (typu „Porpoise"); 4 łodzie podwodne po 650 t. „Thetis", „Triumph", „Trident" i „Tribune" (typu „Triton"); 3 małe łodzie podwodne nowego typu po 400 t. „Undine", „Unity" i „Ursula", oraz szereg kanonierek, awizo i traulerów.

Z początkiem przyszłego okresu budżetowego Anglia będzie miała w budowie 67 okrętów (wobec 45 w bież. okresie); ilość oddanych do służby okrętów również wzrośnie: 6 krążowników zamiast 4, 16 kontrtorpedowców zamiast 8.

**Nowe okręty.** Spuszczono na wodę kontrtorpedowce „Imogen" i „Inglefield" po 1350 t., 4 działa 120 mm. (pozostałe k. t. transzy 1935 spuszczone zostaną najdalej w styczniu), oraz awizo „Hebe".

**Remonty.** Z dniem 1-go listopada lotniskowiec „Furious" postawiony został w stan 1-ej rezerwy celem jego ponownej przeróbki; obniżenie dziobu, które miało ułatwiać start samolotów, okazało się niekorzystne, ponieważ przy złej pogodzie fale zalewają zbytnio pokład. Przy tej sposobności mają być przerobione również hangary.

**Ruchy okrętów.** W końcu listopada wszystkie okręty Home Fleet zostały skoncentrowane w Portland; król Edward VIII dokonał pierwszego (i ostatniego!) swego przeglądu, zwiedzając około 20 okrętów i żywo się interesując różnymi szczegółami technicznymi. Załogi okrętów urządziły dla króla wieczorne przyjęcie, na które oficerowie nie zostali zaproszeni; król spędził 2 godziny bezpośrednio wśród podoficerów i marynarzy.

Po 2-letnim pobycie na wodach chińskich powrócił do Anglii krążownik „Kent"; zostanie on gruntownie wyremontowany. Krążownik „Exeter" ukończy remont w końcu grudnia i odpłynie na Antylle.

W związku z ogłoszeniem blokady portów Cartagena i Barcelona przez rząd generała Franco, Anglia wysłała na wody hiszpańskie 1 flotyllę kontrtorpedowców i 1 dyon łodzi podwodnych z okrętem-bazą „Cyclop".

**Bazy.** Wobec ponownego otwarcia bazy w Rosyth i braku odpowiednich pomieszczeń, admiralicja zakupiła za 115.000 funtów stary transatlantyk „Majestic" (56.000 t.), który był przeznaczony na szmelc, i przemianowała go na „Caledonia". Na okręcie tym umieszczono szkołę chłopców okrętowych oraz kurs pyrotechników. Nowe koszary i budynki służbowe mają być wykonane w ciągu 4 lat, kosztem 750.000 funtów. (l.).

## Belgia.

**Belgijska Liga Morska o Polsce.** W dniu 11 listopada Belgijska Liga Morska poświęciła cały zeszyt swego miesięcznika Polsce. Poza stroną literacką, handlową, historyczną itp., znajdujemy osobny rozdział o polskiej marynarce wojennej, pióra p. Szwedowskiego, inspektora F. O. M. przy Zarządzie Głównym L. M. K. Rozdział ozdobiony licznymi ilustracjami omawia stan dzisiejszy naszej floty i flotylli, wysiłki nad ich tworzeniem, politykę morską i pracę F. O. M. (g.).

## Dania.

**Ćwiczenia lotniczo-morskie.** W zatoce Faxe odbyły się ćwiczenia, w czasie których lotnicy bombardowali zdeklasowany pancernik obrony wybrzeży „Olfert Fischer". W ćwiczeniach brało udział zarówno lotnictwo morskie jak i lądowe. Według oceny rzeczoznawców ataki przeprowadzane były zbyt nisko, co w realnych warunkach wojennych byłoby po prostu niemożliwym. Z 260 wyrzuconych bomb, trafiło tylko 10!! Na „Olfert Fisher" znajdowała się zredukowana załoga, ukryta w specjalnie urządzonych schronach. (g.).

## Francja.

**Nowe traulery.** Cztery nowe traulery (mogące służyć też za stawiacze min) wypierać będą po 640 ton i nazywać się „Commandant Bory", „Commandant Delage", „Commandant Duboc" i „Commandant Rivière". Będą one gotowe wiosną 1938 r.

**Rezultat wizyty wiceministra.** Wiceminister marynarki p. Blancho odwiedził w październiku Cherbourg i Brest, poświęcając najwięcej uwagi personelowi niższemu arsenałów. Jak podaje prasa francuska, przemówienia wiceministra miały charakter wybitnie demagogiczny i wywołały wśród robotników też podobny oddźwięk. Natomiast sfery opozycyjne wyzyskały wizytę p. Blancho w kierunku protestacyjnym. Między innymi p. Vaur, poseł z Cherbourga napisał doń list głoszący, że „wiceminister pierwszy daje zły przykład, wskazując raczej drogę nieporządku niż karności i pracy". P. Dumesnil, b. minister marynarki, oświadczył, że zainterpeluje obecnego ministra na temat „jakim prawem jego podwładny zajmuje się tego rodzaju skandalicznymi manifestacjami, angażującymi odpowiedzialność ministra". Wreszcie protest złożyło też stowarzyszenie byłych kombatantów, oburzone, iż p. Blancho nie złożył wieńca pod pomnikiem poległych marynarzy, natomiast odwiedził grób robotnika zabitego w czasie rozruchów r. 1935. Niektóre pisma francuskie posuwają się aż do stwierdzenia, że w tych warunkach istnienie marynarki jest zagrożone.

Prawdopodobnie rzecz jednak nie wygląda tak tragicznie, a pewne niedociągnięcia należy tłomaczyć brakiem zrozumienia dla spraw wewnętrznych marynarki wojennej ze strony parlamentarzysty i socjalisty, jakim jest p. Blancho, podobno prosty robotnik. Z czasem te nieporozumienia mogą się wygładzić jak w „Coup de roulis" — po bliższym poznaniu zadań i życia floty. Okręt albo arsenał — to wszak nie zwykła fabryka. W każdym razie minister p. Gasnier-Duparc energicznie pracuje nad dalszą rozbudową francuskiej morskiej siły zbrojnej.

**Skreślenia.** Z listy floty skreślone zostały: łodzie podwodne „Halbronn" (ex niemiecka U. 139), „Victor Reveille" (ex U. 77), „Hermione", „Dupuy de Lôme" i „Sané", torpedowce „Matelot Leblanc" (ex austriacki „Dukla"), „Vesco" (ex niemiecki S. 134), „Admiral Senés" (ex S. 113), „Mazaré" (ex S. 135). Pancernik „Voltaire" będzie służył jako hulk szkoły chłopców okrętowych przysposobienia morskiego, w miejscu „Armorique".

**Okręty liniowe.** Próby „Dunkerque" odbywają się pomyślnie i mimo tajemnicy wiadomo, iż osiągnięto miast 29,5 w. — ponad 31; okręt jest ze wszech miar udany. Prace nad „Strasbourg" i „Richelieu" postępują szybko naprzód. Pierwszy wodował w nd. 12 grudnia r. z. (g.).

## Hiszpania.

**Wydarzenia wojenne.** Najbardziej bodaj doniosłym wydarzeniem w wojnie morskiej pomiędzy hiszpańską flotą narodową, a flotą czerwoną było ogłoszenie przez rząd narodowy w dn. 18-go listopada r. b. blokady portów, znajdujących się w rękach czerwonych. Ogłoszenie blokady nastąpiło bezpośrednio po uznaniu rządu gen. Franco przez Niemcy i Włochy.

Powyższa decyzja gen. Franco była logicznym skutkiem czynnej interwencji niektórych państw na korzyść czerwonych. Interwencja sowiecka nie ograniczyła się, jak twierdzą powstańcy, do moralnego poparcia; rząd Związku Sowieckiego podjął na szeroką skalę zaopatrzanie wojsk czerwonych w materiał bojowy, samoloty, czołgi itp., przysłał doświadczonych oficerów, jako instruktorów, oraz całe oddziały regularnego wojska.

W odpowiedzi na notę generała Franco, dotyczącą blokady, rząd angielski oświadczył, że ponieważ ani rząd narodowy, ani rząd „madrycki" nie są uznane przez Anglię za strony walczące, nie może ona uznać blokady za prawną, i nie ścierpi, aby jej statki handlowe były zatrzymywane, wzgl. rewidowane poza wodami terytorialnymi hiszpańskimi. W związku z powyższym, siły morskie angielskie na wodach hiszpańskich zostały znacznie wzmocnione przez okręty przysłane z Malty.

Blokada, aby być uznana za prawną, powinna być przede wszystkim skuteczną. Jest jednak bardzo wątpliwe, czy szczupłe siły floty narodowej potrafią tą skuteczność zapewnić; jest również możliwe, że dotychczas bezczynna flota czerwona, po jej zreorganizowaniu przez oficerów sowieckich, którzy rzekomo znajdują się już w znacznej ilości w Maladze, Kartagenie i Barcelonie, odzyska w znacznej mierze wartość bojową, a wówczas przewaga floty narodowej może się okazać zachwianą.

W chwili ogłoszenia blokady prawie wszystkie okręty narodowe, z wyjątkiem okrętu liniowego „Espana", znajdowały się na południu. Krążownik „Republica", 2 torpedowce i 1 kanonierka znajdowały się w Kadyksie, krążowniki „Canarias" i „Almirante Cervera", oraz kilka kanonierek i traulerów bazowało się w Ceucie. Według danych prasy angielskiej wszystkie te okręty są obecnie w dobrym stanie, ale ich załogi są nieliczne, słabo wyszkolone i składają się z ochotników o najrozmaitszych zawodach. Tak, na „Canarias" dowódcami 2-ch wież armatnich są inż.-architekt i lekarz.

Taż sama prasa angielska twierdzi, że generał Franco organizuje w Palmie na wyspach Balearskich szeroko zakrojoną operację przeciwko Barcelonie; korespondent dziennika „Daily Chronicle", któremu udało się zwiedzić Palmę, stwierdził rzekomo, że na wyspach Balearskich zebrano dużo wojska, złożonego w znacznej części z włoskich wojsk regularnych i formacyj faszystowskich. Ile jest prawdy w tych wiadomościach pokaże najbliższa przyszłość.

Blokada wybrzeża Katalonii została rozpoczęta bombardowaniem

przez kr. „Canarias" portu w Barcelonie i zatopieniem tam handlowego statku hiszpańskiego pod banderą republikańską. W tym-że czasie kr. „Cervera" zatrzymał w cieśninie Gibraltarskiej dwa statki sowieckie, które zmuszone były do wyładowania swego ładunku w Ceucie. Jeszcze wcześniej, 14-go listopada, kr. „Cervera" zatrzymał w cieśninie Gibraltarskiej statek sowiecki „Sojuz Wodnikow", który został po rewizji zwolniony, gdyż jego ładunek nie zawierał materiału wojennego. Dwa inne statki sowieckie zostały zatrzymane w rejonie Bilbao. W ciągu zaś tylko dwuch dni, 29-go i 30-go listopada, siły morskie narodowe zatrzymały i poddały rewizji w cieśninie Gibraltarskiej i w rejonie wysp Balearskich 6 statków sowieckich: „Rion", „Kosarew", „Emba", „Stepan Chalturin", „Charkow" i „Szczors", przy czym ostatni, na skutek nie podporządkowania się, został ostrzelany przez krążownik narodowy. Nadto „Canarias" bombardował szereg punktów na wybrzeżu katalońskim, jak Palamos, Palafrugell i Escala.

22-go listopada, krążownik czerwony „Miguel de Cervantes", stojący na kotwicy na redzie w Kartagenie, został poważnie uszkodzony w przedniej części, rzekomo przez torpedę nieznanej łodzi podwodnej. Podobno atakowany został również i krążownik „Mendez Nunez", ale torpeda chybiła. Ponieważ, jak było dotychczas wiadomo, flota narodowa łodzi podwodnych nie posiadała, sprawa przedstawiała się zagadkowo. Źródła czerwone utrzymywały, że torpeda została wystrzelona przez łódź podwodną, bądź niemiecką, bądź włoską. Przypuszczano również, że „Cervantes" został uszkodzony przez wewnętrzną eksplozję, o co nie było trudno, jeżeli wziąć pod uwagę panujący na okrętach czerwonych nieporządek i rozprężenie. Pewne wyjaśnienie sprawy dał przedstawiciel generała Franco w Rzymie, admirał Margaz, który oświadczył, że ostatnio kilka łodzi podwodnych czerwonych przeszły na stronę narodową, ponadto rząd generała Franco zakupił kilka łodzi podwodnych zagranicą. Ostatecznie sprawa została wyjaśniona w ten sposób, że „Cervantes" był uszkodzony wystrzałem torpedowym narodowej łodzi podwodnej o nazwie nieznanej, która około 15-go listopada przeszła na stronę gen. Franco. Fakt, że znalezione na kr. „Cervantes" odłamki torpedy wskazywały, że była ona pochodzenia nie hiszpańskiego, niczego nie dowodzi, gdyż marynarka hiszpańska jeszcze przed rewolucją otrzymała partię torped, wyrabianych we Francji i we Włoszech.

2-go grudnia statek handlowy czerwony, „Annabel Mundi", usiłował przejść przez cieśninę Gibraltarską w drodze z Bilbao do Kartageny z ładunkiem 40.000 puszek skondensowanego mleka. Traulery narodowe zmusiły go jednak do schronienia się w Gibraltarze, gdzie jest obecnie pilnowany przez mały torpedowiec narodowy.

8-go grudnia okręty narodowe zatrzymały w rejonie wysp Balearskich i Gibraltaru jeszcze 7 statków sowieckich, na jednym z których znaleziono 100 dział polowych i obfite zapasy amunicji. Statki zostały odstawione do portów narodowych, ładunek zaś skonfiskowany.

Jak podaje prasa francuska, Komintern jest bardzo zaniepokojony położeniem na morzu Śródziemnym, jakie się wytworzyło na skutek działalności floty narodowej. W związku z tym celem zreorganizowania i zwiększenia wartości bojowej floty czerwonej, ma w najkrótszym czasie przybyć do Hiszpanii jeszcze 100 oficerów i 500 podoficerów rosyjskich, oraz 200 inżynierów-mechaników. (C.).

**Znów zatopiona łódź podwodna.** Przedstawiciel urzędowy ministerstwa marynarki (rządu Madryckiego) wydał komunikat donoszący o zatopieniu łodzi podwodnej „C 3" w dniu 12 grudnia o g. 14.30 przez „cudzoziemską łódź podwodną". Z załogi, składającej się z 47 ludzi, uratował się tylko dowódca kpt. Arbona i dwuch marynarzy.

Łódź podwodna „C 3", o której zatopieniu już kilkakrotnie głosiła prasa, należała do łodzi krążowniczych większego typu: 842/1290 ton, 2000/750 K.M., 16,5/8,5 węzła, 1 działo 76 mm, 2 ckm, 6 wyrzutni torpedowych, zdolność zanurzania się do 80 metrów. Łódź zatonęła na głębokości 30 metrów.

Ciekawe byłoby stwierdzić czy dana łódź podwodna została już zatopiona uprzednio, jak to podawała prasa, a teraz dopiero przyznano się do jej utraty, powołując się przy tym znów na „cudzoziemskie torpedy", czy

też fakt zatopienia miał naprawdę miejsce dopiero w dniu 12 grudnia. Najbliższa przyszłość oświetli tę zagadkę. (g.).

## Japonia.

**Inspekcja.** Po ukończeniu wielkich manewrów jesiennych cała flota skoncentrowana została w Sasebo. Cesarz zaokrętował się na pancerniku „Hyuga" i przyjął defiladę sił morskich, w skład których weszło 168 okrętów ogólnej wyporności 600.000 ton.

**Nowe okręty.** W końcu października spuszczono na wodę krążownik „Kumano", czwarty i ostatni transzy 1931 r.: są to potężnie uzbrojone okręty o następującej charakterystyce: 8500 t., 33 węzłów, 15 dział 155 mm. w 5 wieżach potrójnych, i 8 dział 127 mm. przeciwlotniczych, 12 aparatów torp. 533 mm., 2 samoloty. Koszta budowy wyniosły 25 milionów yen. (l.).

## Niemcy.

**Wodowanie okrętu liniowego „Gneisenau".** We wtorek, 8-go grudnia w dniu 22-iej rocznicy bitwy pod Falklandami, odbyło się w Kiel na stoczni „Deutsche Werke", uroczyste wodowanie nowego okrętu liniowego „Gneisenau" o wyporności 26.000 ton. Podczas uroczystości obecni byli Kanclerz Hitler, marszałek von Blomberg, generał-admirał Raeder, oraz szereg innych wybitnych osobistości. Okolicznościowe przemówienie wygłosił dowódca wojska lądowego, gen. von Fritsch, matką zaś chrzestną była pani Maerker, wdowa po dcy kr. „Gneisenau", który zginął pod Falklandami.

**Dalszy program rozbudowy floty.** Nowy program rozbudowy floty obejmuje, poza okrętami, przewidzianymi w programie na r. 1935, budowę następujących:

1 okrętu liniowego 35.000 ton, 1 ciężkiego krążownika 10.000 ton, 1 lotniskowca 19.250 ton, 6 kontrtorpedowców po 1811 ton, 12 torpedowców po 600 ton, 6 łodzi podwodnych, 15 traulerów.

Zamierzona jest również budowa 2-go lotniskowca, tonaż którego nie będzie wykraczał poza ramy, ustalone w traktacie morskim z dn. 25-go marca 1936 r.

**Zatonięcie łodzi podwodnej „U. 18".** 20-go listopada zatonęła podczas ćwiczeń w zatoce Lubeckiej, na skutek zderzenia, łódź podwodna U-18. Podczas katastrofy zginęło 8 ludzi z pośród jej załogi, 12 natomiast zostało uratowanych. Łódź podwodna została wydobyta z wody już 27-go listopada i przyholowana do Kiel, gdzie będzie wyremontowana.

Uroczysty pogrzeb ofiar katastrofy odbył się 30-go listopada na cmentarzu garnizonowym w Kiel, przy udziale naczelnego dowódcy marynarki — generała - admirała Raedera, oraz wyższych władz wojskowych i morskich.

**Kontrtorpedowce niemieckie w Brest.** 20-go listopada r. b. idąca z Niemiec do Hiszpanii flotylla kontrtorpedowców, w składzie „Wolf", „Iltis", „Jaguar" i „Tiger", zawinęła do Brest, celem dokonania drobnego remontu na „Wolf" i „Jaguar"; okręty te zostały lekko uszkodzone podczas podróży przez La Manche. W Brest „Wolf" został wprowadzony do doku.

Natychmiast po przybyciu do Brest, dca flotylli, kmdr-ppor. Gumprich złożył przepisowe wizyty władzom francuskim, oraz wieniec na pomniku poległych marynarzy na cmentarzu w Kerfautras.

Władze morskie w Brest i ludność miejscowa przyjęły niespodziewanych gości życzliwie, co zostało podkreślone przez prasę niemiecką. 22-go listopada władze francuskie podejmowały oficerów niemieckich obiadem. Prasa francuska podkreśla, że jest to pierwszy po wojnie światowej fakt odwiedzenia portu francuskiego przez okręty wojenne niemieckie.

**Przystąpienie Niemiec do przepisów międzynarodowych, dotyczących wojny podwodnej.** Ambasador Rzeszy w Londynie, von Ribbentropp złożył w angielskim ministerstwie spraw zagranicznych oświadczenie, że z dn. 23-go listopada r. b. Niemcy przyłączają się do przepisów międzynarodowych, dotyczących prowadzenia wojny podwodnej, zawartych w cz. IV-ej traktatu morskiego londyńskiego z dn. 22-go kwietnia 1930 r.

**Podróże zagraniczne.** 1-go grudnia b. r. żaglowiec szkolny „Horst Wessel" wyszedł z Wilhelmshaven do Las Palmas (wyspy Kanaryjskie). Kr.

„Emden" znajduje się obecnie na wodach chińskich; 22-go grudnia okręt oczekiwany jest w Nankinie, zaś 31-go w Szanghaju. „Schlesien" spędzi święta Bożego Narodzenia w Rio de Janeiro. „Schleswig-Holstein" znajduje się obecnie w Ameryce Środkowej. (C.).

**Wymiary łodzi podwodnych.** Wg. danych oficjalnych niemieckie łodzie podwodne U 1 — U 24 mają następujące charakterystyki: wyporność 250 t, szybkość 13/7 w, silnik 700 KM, długość 41,6, szerokość 4, zanurzenie 3,8 m; uzbrojenie 1 ckm i 3 wyrzutnie torpedowe.

U 25 i U 26 mają 712 t, dług. 71, szer. 6,2, zan. 4,1 m, załogę 40, uzbrojenie I — 105, 1 ckm i 6 wyrzutni torp.

U 27 — U 36 wypierają 500 ton przy długości 63 m, szer. 5,8, zan. 4 m; załogę mają 35 ludzi, a uzbrojenie I — 88, 1 ckm i 5 wyrzutni. (g).

## Stany Zjednoczone.

**Personalne.** Sekretarzem Stanu dla spraw Marynarki Wojennej mianowany został Charles Edison, syn słynnego wynalazcy.

**Nowe okręty.** Rozpoczęły kampanię czynną kontrtorpedowce „Flusser", „Reid", „Mahan" i „Cummings" po 1500 ton, 34 węzłów, uzbrojone w 5 dział 130 mm. Koszta ich budowy wyniosły po 2 miliony dolarów.

Przewidziane w programie 1936 łodzie podwodne zostały ostatnio zamówione w stoczniach prywatnych; nadano im nazwy „ryb agresywnych": „Sargo", „Squalus", „Saury", „Spearfish", „Sculpin" i „Swordfish". Mają one kosztować po 2.750.000 dolarów, to jest o 10% więcej aniżeli zeszłoroczne.

Opracowano i zatwierdzono program odnowienia floty pomocniczej: 54 okrętów o globalnej wyporności 221.000 ton do zbudowania w ciągu 10-ciu lat. Program obejmuje: 6 kanonierek po 2000 t., 15 traulerów po 1000 t., 4 transportowce samolotów po 10.500 t., 3 okręty bazy dla kontrtorpedowców i 1 dla łodzi podwodnych po 10.000 ton, 7 awizo po 1500 t., 3 transportowce wojenne, dwa okręty warsztatowe po 12.000 t. i wiele innych. Realizacja tego programu ma być rozpoczęta w bieżącym okresie budżetowym.

**Stan kontrtorpedowców.** W skład floty wchodzi obecnie 192 kontrtorpedowców ogólnej wyporności 220.000 t., z czego zaledwie 10 (14.685 t.) poniżej granicy wieku. W budowie jest ich 63 (98.000 t.); o ile obecne tempo pracy będzie dotrzymane, to w 1942 roku wszystkie okręty tej kategorii będą się znajdować poniżej granicy wieku. W porównaniu do innych marynarek, stan ten jest następujący:

| Państwo | Stan obecny | Poniżej granicy wieku | W budowie |
|---|---|---|---|
| Japonia | 102 123.000 t. | 62 85.000 t. | 20 29.000 t. |
| Anglia | 177 209.000 t. | 67 91.000 t. | 35 56.000 t. |
| Francja | 71 119.000 t. | 57 108.000 t. | 20 24.000 t. |
| Włochy | 92 94.000 t. | 54 65.000 t. | 22 18.000 t. |

**Skreślenie okrętów.** Postanowiono skreślić ze stanów floty i sprzedać na szmelc stare torpedowce po 920 t. „Cushing", „Nicholson", „Winslow", „Wadswoth" i „Caldwell" z 1917 r. Ażeby uniknąć odprzedaży tych okrętów innym państwom, co byłoby sprzeczne z obecnie obowiązującymi traktatami morskimi, nabywcy ich złożyli kaucję po 10.000 dolarów, tytułem gwarancji, iż zostaną one rozebrane.

**Bazy.** Filipiny odstąpiły Stanom Zjednoczonym wyspę Palawan z zatoką Malampaya Sound, będącą najlepszym naturalnym portem na świecie i mogącą pomieścić całą flotę amerykańską. Wzamian za to Stany Zjednoczone zwrócą poprzednio zarezerwowane w tym celu Cavite, Olongapo i Corregidor, w archipelagu Luzon. (I).

## Szwecja.

**Nowe kontrtorpedowce.** Kontrtorpedowiec „Göteborg" osiągnął w próbach 40 węzłów (przewidziano umowę 39,6) i został w dn. 30. X. przyjęty przez komisję odbiorczą. W tymże czasie rozpoczęto budowę dwuch dalszych okrętów tego typu (około 1000 ton).

## Turcja.

**Odwiedziny floty.** Po raz pierwszy od ukończenia wojny światowej eskadra turecka, złożona z krążownika liniowego „Yawuz—Selim", 4 łodzi podw. i 4 kontrtorpedowców, odwiedziła kilka portów morza Śródziemnego. Między innymi eskadra zawinęła na Maltę, gdzie powitana została bardzo życzliwie przez władze brytyjskie. Prasa angielska podkreśla, że flota turecka zjawia się na Malcie po raz pierwszy od pamiętnego oblężenia w 1565 roku! (g.).

## Włochy.

**Przebudowa okrętów liniowych.** Przebudowa pancerników „Cesare" i „Cavour" jest ostatecznie zakończona po 2½ latach pracy. Kadłuby ich przedłużono ze 176 m. na 186,4, wyporność powiększyła się z 21.600—21.800 ton na 23.622. Moc maszyn podniesiono z 31.000 K. M. na 75.000 K. M. przy czym szybkość ma wzrosnąć jakoby z 22 na 27 węzłów. Środkową potrójną wieżę działową zdjęto, natomiast podniesiono kaliber pozostałych 10 dział z 305 na 320, zmieniając całkowicie artylerię główną. Artyleria obronna składać się ma z XII — 120 mm., VIII — 100 mm. plotn. i XX k. m. plotn., podczas gdy w miejscu środkowej wieży wbudowano dwa miotacze samolotów i przewidziano stanowiska dla czterech amfibii. Wzmocniono znacznie opancerzenie poziome, czyniąc je odporniejszym na ataki z powietrza. Wbudowano komory przeciwtorpedowe i nowoczesne przyrządy do kierowania ogniem. Okręty zupełnie zmieniły sylwetę. (g.).

## Z.S.R.R.

**Rozbudowa floty.** Dowódca morskich sił ZSRR, flagman Orłow, wygłosił podczas 8-go zjazdu rad przemówienie, w którym oświadczył, że w ciągu kilku ostatnich lat Związek Sowiecki potrafił stworzyć nową, potężną marynarkę. Orłow nie wymienił ilości nowych okrętów, lecz powiedział, że w chwili obecnej ZSRR posiada, w stosunku do r. 1933: 715% łodzi podwodnych, 300% okrętów nawodnych, 510% lotnictwa morskiego; (ilość dział artylerii nadbrzeżnej wzrosła o 75%, artylerii przeciwlotniczej o 100%).

**Odznaczenie szkoły podchorążych im. Frunze.** W uznaniu zasług w dziedzinie tworzenia kadr marynarki, szkoła podchorążych marynarki im. Frunze (dawny Morski Korpus) odznaczona została orderem Czerwonego Sztandaru.

**Pierwsza promocja lejtenantów łączności.** Dn. 4-go listopada b. r. odbyła się uroczysta promocja lejtenantów łączności. Jest to pierwsza promocja, która została dokonana przez szkołę łączności marynarki.

**Przygotowanie sportowe personelu marynarki w r. 1936.** Tegoroczne ćwiczenia sportowe personelu marynarki poświęcone były w szczególności sportom żeglarskim, wioślarskim i pływackim, które dotychczas były więcej zaniedbane we flocie sowieckiej, niż inne rodzaje sportów.

W pływaniu najlepsze wyniki osiągnięte zostały przez personel floty czarnomorskiej, w przeciwieństwie do słabych wyników na Bałtyku, co zostało podkreślone w rozkazie dowódcy sił morskich ZSRR.

Bardzo dobre wyniki w tym sporcie zostały osiągnięte na flocie Dalekiego Wschodu. Odbyły się tam wyścigi pływackie na trasie 2 km przy udziale 1200 zawodników. W takich samych wyścigach na morzu Czarnym udział brało 1030 osób. Na morzu Bałtyckim odbył się wyścig pływacki na trasie 7-kilometrowej, przy czym udział wzięło 43-ch zawodników.

Na morzu Czarnym odbyły się długodystansowe wyścigi na łodziach okrętowych, przy użyciu żagli i wioseł, na trasie Sewastopol—Batum—Sewastopol. Część trasy przebyta została w maskach przeciwgazowych.

Długodystansowe wyścigi żeglarsko-wioślarskie miały miejsce również we flocie morza Bałtyckiego, gdzie zespół szkoły podchorążych im. Frunze przebył dystans z Leningradu do Petrozawodzka. Drugi zespół tejże szkoły odbył podróż na łodzi okrętowej z Murmańska do Leningradu. Zespół żeglarsko-wioślarski flotylli na Dnieprze wykonał przebieg na trasie z Mozyrza do Nikołajewa. (C.).

Polska flota wojenna z lat minionych.