

Rok wydania VIII.

Zeszyt Nr. 79

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej



Warszawa

Październik

1935

T R E Ś Ć:

	Str.
1. Kmdr. por. Wł. Steyer — Odmiany racji bytu morynarek	747
2. Roman Piotrowicz — Wolność mórz	756
3. Kmdr. por. dypl. M. Majewski — Ponętne teorie	766
4. Por. mar. B. Wroński — Ostrzeliwanie obiektów na lądzie	771
5. Por. mar. M. Kadulski — Czy nam potrzebni oficerowie-tłumacze?	777
6. Wiadomości Techniczne:	
Por. mar. inż. K. Siwicki — Prąd stały czy zmienny?	786
7. Przegląd Prasy	793
8. Kronika	815
9. Bibliografia	819

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

Komitet Redakcyjny: Kmdr. por. Sokolowski (przewodniczący), kmdr. por. inż. Czesnowicki, kmdr. ppor. Kadrębski, kpt. mar. Salamon, kpt. mar. Konarski, kpt. mar. Francki.
Redaktor: por. mar. Żukowski Olgierd. **Sekretarz Redakcji:** inż. Ginsbert Julian. **Adres Redakcji i Administracji:** Warszawa, Chałubińskiego 3, tel. 8.21.86, Kier. Mar. Woj.

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



KOMANDOR PORUCZNIK, WŁODZIMIERZ STEYER.

Odmiany racji bytu marynarek.

Najbardziej naturalnym odruchem człowieka jest jego obecne zmaganie się z przestrzenią. Jest to tylko inne i lepsze niż w średniowieczu podejście do walki z odwiecznym wrogiem — nieprzełaganym czasem.

Dlatego na morzach, z pośród żywotnych zalet okrętowych, jedynie szybkość uchodzi bezboleśnie przed namiętnem napastowaniem przez notorycznych pacyfistów. Jest ona zbyt powiązana z postępem, zbyt z nim zespolona, aby miała obawiać się zrażającego wytknięcia palcem w opinii błogo usposobionego obywatela, o nastawieniu: „wszystko oddam dla świętego spokoju...”

Zastanówmy się teraz, co ta szybkość może dać i jakie objawy w obecnem nastawieniu rozwoju marynarek zawdzięczają jej swoje istnienie. Dowiadujemy się np., że w roku jubileuszowym Admiralicja, nie czekając na sprecyzowanie wartości zapowiedzianych podwodnych nowotworów niemieckich, ma zamiar rozpocząć budowę pierwszego „optymalnego” pancernika, wzorem Francji i Włoch, i nadać mu nazwę na cześć J. K. M. — „King George V”. A taką nazwą zazwyczaj nie ryzykuje się. Tym sposobem król nadal pozostaje patronem w marynarce wojennej, królowa natomiast obejmuje protektorat marynarki handlowej, w której jej imienniczka będzie stawała w przyszłym roku do zawodów o błękitną wstęgę Atlantyku z luksusową francuską „Normandie”.

Kilka miesięcy temu zdarzył się pewien wypadek, który przemiął bez większego echa. Paczka znudzonych bezrobociem lub żarem gorącego słońca w zachodnio - północnych okolicach Wenezueli obywateli, postanowiła założyć jakiśkolwiek prosperujący interes. Zdobyto mniej zalecanymi sposobami motorowy szkuner i zapomocą tego szkunera zdobyto już rzecz znacznie poważniejszą, bo aż znaną nam smakowo holenderską wyspę Curaçao. Niderlandy znalazły się w kropce. Konkwistadorów należało ująć i przykładnie

ukarać, ale nie było kim, (bo gubernator razem ze strażą przyboczną był zamknięty w swej pięknej willi), ani czym, bo marynarki zabrakło.

Skomunikowano się więc z Antylami i jeden z szybkobieżnych bohaterów Hellady, własność W. Brytanji, budowy 1931, zrobił skok. Rozwiązanie nastąpiło szybko: prawdziwy gubernator otrzymał oficjalne i imienne zaproszenie na przyjęcie dowódcy krążownika, musiał więc być zwolniony, a szkuner z pewną ilością bankowych guldenów znikł w kierunku kraju Orla i Węża. Dalsze jego losy nie obchodziły angielskiego dowódcę, ani nie obchodzą nas: wyspa Curaçao po kilkudniowych wstrząsach finansowych powróciła do macierzy.

W każdym razie trzy powyższe przykłady, a mianowicie „King George V”, „Queen Mary” i krążownik flotylli Indji Zachodnich, ujmijmy taktycznym zasadom ważności napędu nie przynoszą.

W obecnej chwili we wszystkich marynarkach współzawodnictwo o szybkość jednostek wszystkich typów rozgorzało na dobre. W marynarkach wojennych ostatecznym celem nie jest napewno jakaś błękitna wstęga, lecz wartości ważniejsze.

Otóż rzucające się w oczy znaczenie szybkości było nauką dla francuskich ekspertów, szczególnie po przykładach Wielkiej Wojny, a głównie po przekonaniu się o nikłych możliwościach, które mogła wtedy osiągnąć flota francuska. Ucieczka Geobena i Breslau i poważne skutki, jakie zostały wywołane przebiegłym manewrem admirała Souchon'a, mocno zakorzeniły się w umysłach młodszej generacji, tak jak w Anglii — wyczyny szybkościowe „Indomitable” w bitwie Falklandzkiej. Jeśliby przewaga w szybkości była w tym ostatnim wypadku po stronie Niemców (angielska krytyka morska nie obawia się tego twierdzić) — cała część historii wojny krążowniczej zmienilaby się całkowicie.

Stąd wysilek, którego pierwszym wyrazicielem był we Francji minister G. Leygues, mający za cel zapewnienie swojej flocie przewagi w napędzie krążowników i chmary torpedowców.

Ponieważ odruchy kierowników marynarki włoskiej szły po liniach równoległych, jesteśmy od 6 — 7 lat świadkami stałego współzawodnictwa obu marynarek, które dochodzi nas w formie zapewnień, że każdy spuszczonej na wodę krążownik lub kontrtorpedowiec pobił wszystkie istniejące dotychczas rekordy. Francuzi pierwsi uzyskali dla Tourvill'ów (10.000 t.) 36,3 węzłów, lecz od czasu, gdy zaczęli wzorować się na solidniejszej marynarce brytyjskiej i dali większy odsetek wagowy dla pancerza, następne jednostki tego typu wykazały możliwości w gorszym gatunku, zaledwo przekraczając 31 węzeł. W tym samym czasie Włosi bardzo udanie, jak to przynajmniej twierdzą w swych oficjalnych enuncjacjach, zbudowali krążowniki powaszyngońskie (10.000 ton) i lepiej uzbrojone i szybsze od francuskich.

Marynarka włoska trochę może głośno szczyć się posiadaniem dywizjonów najszybszych krążowników, przekraczających możliwości marynarek brytyjskiej i francuskiej. W tym czasie, gdy Colbert, Suffren, Foch i Duplex, aczkolwiek wspaniałe okręty, zdol-

ne są utrzymać szybkość 28 — 29 węzłów w ciągu kilku dni i osiągnąć maksymalną szybkość na próbach — 34 węzły przy 110.000 h. p., siedem włoskich Triestów i typ Zara przekroczyły 36 węzłów, a Bolzano utrzymał 38 węzłów w ciągu 8-miu godzin i zakończył swoją próbę na mili pomiarowej jedną 39 węzłową godziną w grudniu 1932 r.

Jeszcze znakomitsze wyniki obiecują osiągnąć lekkie krążowniki, których Włosi posiadają 12, część w stanie czynnym, część na ukończeniu budowy, przeciwko 10 tylko francuskim. A więc gdy 8000-tonnowe francuskie Duguay-Trouin, Lamotte-Piquet i Primauguet, kreślone w roku 1932, są jeszcze dobre przy 32 węzłach, sześć 5400-tonnowych Giussano, Barbiano, Colleoni, Bande Nere, Diaz i Cadorna obwieszają wszędzie, że przekroczyły 40-stkę, oczywiście szybkościową.

Nicco większy Montecuccoli w marcu utrzymywał 38,8 węzłów w ciągu 8-miu godzin, osiągając na próbie 39,5. Tu już zaznaczył się zwrot na korzyść pancerni.

Otóż właśnie przed 6 — 7 laty podobne wynurzenia fachowej pracy włoskiej mogłyby wyzwać pewnego rodzaju uśmiech niedowierzania lub pobłażania. Lecz teraz, gdy Duce wziął w swoje własne ręce losy rozwojowe marynarki, krytycy innych krajów odnoszą się do tych wyczynów z całkowitem zaufaniem. Podkreślają oni tylko, że podobne rekordy mogą być osiągnane tylko na dobrze wpracowanych stoczniach i warsztatach morskich.

Nastawienie pracy stoczni tylko w pewnym obranym kierunku, jak to miało miejsce we Francji, mści się potem na pracodawcach. Przy ostatniem zamawianiu ciężkoopancerzonych pancerników, Francuzi, odzwyczajeni od budowania tak solidnych kadłubów, mieli duże trudności przy uzgadnianiu wymogów różnych resortów ministerstwa z możliwościami konstrukcyjnymi.

6000-tonnowy „Emilie Bertin”, który w warunkach oceanicznych przy dużej fali osiągnął 40 węzłów, jest jedynym krążownikiem francuskim, który może stawić czoło włoskim szybkobiegaczom. Natomiast co się tyczy kontrtorpedowców, to tu Francja bezwzględnie stoi na pierwszym miejscu. Jeszcze dużo razy ocean odetchnie przypływami i odpływami, gdy zostanie pobity rekord 2610-tonnowego Terrible'a, a mianowicie 45,25 węzłów. Po ogłoszeniu właśnie jego wyników na próbach, w fachowej prasie francuskiej ukazało się moc artykułów, niedwuznacznie podkreślających, że dobrą stocznia jest taka stocznia, która dobrze buduje, ale nie taka, która otrzymuje zamówienia ze względu na interesowne upodobania parlamentarzystów. Widocznie podobne upodobania miały się dać we znaki bardziej lojalnym kierownikom marynarki francuskiej. „Le Terrible” został zbudowany przez niepopieraną specjalnie stocznice Śródziemnomorską (La Seyne pod Tulonem), przyczem siła jego maszyn jest tylko 74.000 h. p., a im mniej koni, tem mniejszy rozechód pokarmu.

Otóż, wszystkie inne państwa robią to samo, czyli — więcej zamknięte w sobie, niż siostrzyce romańskie, — pociehu pracują nad udoskonaleniem budowanych jednostek, a więc i Stany Zjednoczone

i Wielka Brytania i Japonja i Niemcy. Sowiety także próbują, ale właśnie na nich mści się obecnie przydługi sen, z którego dopiero budzą się ich stocznie... Na morzach Bliskiego Wschodu wszystko spokojnie. Raz tylko ktoś zagroził Niemcom bałtycką flotyllą łodzi podwodnych. Skutki są znane: raczej nie on, a Niemcy ucieleśniają te puszczone na wiatr słowa...

Bezwzględnie głównym bodźcem, który przerwał dolce far niente czyli śpiączkę budowniczych okrętowych, były ruchliwość i walka z przestrzenią lotnictwa. Stąd narodziła się w marynarkach wojennych klasa kondotierów czyli korsarzy, i stąd jako odpowiedź na otwarcie komunikacji lotniczej poprzez oceany, marynarka handlowa zdobyła się na luksusowy olbrzym „Normandie”.

Świat marynarski i władcy handlu morskiego dawno uznali hasło: „Speed pays” czyli że szybkość opłaca się.

Oczywiście, że jak każda rzecz dobra, szybkość ta musi być kosztowną, i dziwne jest, że jeszcze nie wszyscy uprzytomnili sobie, iż w zamierzeniach wielkich lub małych sprzęt nie będzie nigdy ideowcem i że tanio dostanie się tylko tandetę...

Gdy Niemcy z otwartą przyłbicą ogłosiły światu, że mają już dosyć klauzul traktatu, pozbawiających ich prawa do rozbudowy sił morskich, i ujawnili maksymalną granicę swych zamierzeń, wydawało się, że stan posiadania innych wyznawców władztwa morskiego nie może być rzetelnie zagrożony.

Wielka Brytania, podpisując nowy układ morski, przeciwnie — bardzo konkretnie zabezpieczyła się na przyszłość. Stany Zjednoczone i Japonja jednogłośnie stwierdziły, że kwestja rozbudowy marynarki niemieckiej, według ujawnionych zamierzeń, jest wydarzeniem wewnątrz-europejskiem mniejszej wagi. Włosi przychyliłi się do wniosku, że ta marynarka, jeśli nawet będzie kiedyś amatorką cudzej własności, to całkiem nienależącą do pęczniejącej skarbnicy Il Duce. Sowiety przystąpiły natychmiast do zapotrzenia pochodów demonstracyjnych w piękne szyldy i transparenty, piętnujące „imperjalizm morski”.

Francja natomiast, która nie opuściła ani jednej chwili w okresie powojennym, aby realizować swe plany rozwoju sił morskich, poczuła się przesadnie dotknięta tem posunięciem Niemiec. Nagłówki i ton jej prasy były tak nerwowe, że wierny, a niezastąpiony sojusznik z Wielkiej Wojny na morzach, oberwał za zadawanie się z Państwem Środka Europy nawet miano „zdrajcy” w mniej ważnych pismach.

Nerwowość ta ma głębsze podłoże. Bo, jeśliby wprowadzanie w życie w przeciągu dwudziestu lat plany Francji były rzeczywiście celowe i odrazu nastawione na poziom mocarstwowy, Francja nie potrzebowałaby logicznie w żadnej mierze obawiać się posunięć Kancelerza Rzeszy. Niestety, aczkolwiek Wielka Wojna była dla wszystkich, którzy brali w niej udział, doskonałą szkołą, nie mogła ona usunąć pewnych braków i zniwelować pewnych właściwości rzutkiego temperamentu romańskiego. Nie przetrawiono więc należycie całego nadmiaru wrażeń, materiału i doświadczenia Wielkiej Wojny. Stwarzano nowe teorje taktyczne, często oparte na bardzo

złudnych pochodnych myśli morskiej. Mało kosztowna, a imponująca moralnie wojna korsarska tak zaprzętnęła umysły decydujące, że stracono prawdziwy wątek myśli. Budowniczowie, otrzymując od urzędów kierowniczych specjalne i jednostronne wytyczne, dogodzili im oczywiście kosztem innych wartości, dotychczas uznawanych za murowane. Szybkość odsunęła w cień pancierz. Rdzeń floty bojowej, pancernik, ledwo nie odszedł w zaświaty, namawiany do tego przez pełnego zapалу lotnika. Wogóle przeholowano w szybkości, lekceważąc zabezpieczenie kadłuba, co, uwzględniając istnienie takiej zmory z Wielkiej Wojny, jak łódź podwodna, dało ostatecznie wrażenie, że floty nawodne dążą do szybkiego ruchu nie dla przemierzania przestrzeni, a dla ucieczki. Szybkość bezwzględnie nie hańbi okrętu, ale i nie hartuje specjalnie serc jego załogi. Dochowanie miary we wszystkim jest rzeczą ważną, a Francja nie potrafiła tego; dlatego też jej obecne obawy są znacznie słuszniejsze, niż wydałoby się na pierwszy rzut oka.

Ostatnio odbył się w Brest przegląd floty francuskiej. Wdzieliśmy tam 10.000-tonnowe standardowego typu krążowniki klasy Duquesne. Siedem tych krążowników było budowane w okresie 1924—1930. Na nich dopiero widać postęp ulepszeń, które były stosowane na każdym następnym. I okazało się, że ostatni z serii — Algèrie, mniej szybki, jest natomiast zdolny do zlekceważenia znacznie cięższych uderzeń, niż wszystkie jego poprzednicy. I chociaż cały zespół powaszyngtońskich krążowników Francji posiada bezwzględnie wartość bojową, szybsze zorientowanie się co do znaczenia wytrzymałości okrętu, spowodowałoby uniknięcie tego pierwszego błędu, dotyczącego większych krążowników. Ostatecznie zespół ten nie jest jednolity. Oczywiście na to można odpowiedzieć, że wszelkie ulepszenia lepiej zastosować później, niż nigdy.

Co się tyczy lekkich krążowników, to bezwzględnie koncepcja ich określeń była mylna. Wystarczy porównać je z klasą włoskich kondotjerów. Uzbrojenie jest jednakowe, szybkość mniejsza, wyporność o $\frac{1}{3}$ większa, a opancerzenie wogóle nie istnieje. Co prawda zaradzono już temu na sześciu jednostkach, jeszcze obecnie znajdujących się w stoczniach. Jest to naprawa drugiego błędu w planach rozbudowy.

Przeglądając kolejno, musimy zaznaczyć, że to, co Francuzi nazywają kontrtorpedowcami, a Anglicy słuszniej małymi krążownikami, jest wyjątkowo udanym typem. Wystarczy wspomnieć „Terrible”, którego szybkość jest narazie unikatem, a wytrzymałość morska bez zarzutu.

Następna klasa okrętów natomiast, ta, którą Francuzi zwą torpedowcami eskadr, a których właściwa nazwa jest kontrtorpedowice, przyniosła mało pociechy swym budowniczym. Coraz bardziej uwypukla się dążenie do zmiany przeznaczenia tych okrętów, a mianowicie zredukowanie do niesławnej roli dozorujących wybrzeża. Był to pierwszy wypadek w budownictwie morskiem, gdy torpedowice eskadry okazał się mniej szybkim niż krążowniki tej eskadry. A ponieważ w okresie obecnym rdzeń eskadr francuskich składa się z krążowników — okazał się zbyt powolnym dla całej eskadry. Poza

jego wytrzymałość morską ujawniła się jako całkiem znikoma: kołty wykazały zdolności do ruchu nieskoordynowanego z kursem okrętu, a zbyt wysoki kadłub uginał się pod pieszczotami oceanicznej fali. Cała więc ta serja może być nazwana trzecim błędem.

Ostatni, czwarty błąd, jest może najcięższy. Zapomniano o rdzeniu mocarstwowej floty, i, zamiast pieczy nad budowaniem współczesnego jądra pancerników, wielokrotnie przebudowywano już dogorywające jednostki typu „Provence” i „Paris”. Każdy — mocno podreperowany i z inną starczą chorobą. Oprzytomnienie nastąpiło zupełnie niedawno. Dużo pomógł niemiecki „pancernik kieszonkowy”, nazwany tak chyba dlatego, że dla podtatusiałych pancerników francuskich okazałby się przy spotkaniu niebezpiecznym kieszonkowcem. Pomogły także przebojowe posunięcia Il Duce, który nie dał się omamić przez błyskotliwe zapewnienia szkoły korsarskiej.

Takim sposobem w całej tej sprawie jest górą paradoks, że ten lepiej robi, kto później zaczyna. Dodajmy, o ile wykorzysta błędy swego poprzednika.

Program rozbudowy floty niemieckiej czyni zadość wszelkim wymogom strategicznym. Stosunek wzajemny ilościowy poszczególnych typów okrętów jest normalny i właśnie to może jest głównym powodem, że zgnębiona i zaniedbana dotychczas marynarka niemiecka może w szybkim tempie osiągnąć stopień rzeczywistego przeciwnika dla od lat rozbudowywanej marynarki francuskiej.

Rutynowany znawca stosunków na Dalekim Wschodzie, oficer w st. sp. marynarki Niderlandów H. Th. de Booy, poruszył świeżo kwestję Pacyfiku w pracy swojej „Morska broń dyplomacji na Oceanie Spokojnym”. Praca ta ukazała się w kwartalniku „Pacyfic Affairs”, czołowym wydawnictwie Instytutu Zagadnień Pacyfiku.

Otóż, przedstawiciel państwa, bezpośrednio zainteresowanego w kształtowaniu się stosunków na zachodniej krawędzi tego prawdziwie „wielkiego kubła słonej wody”, spoziera z pewnego rodzaju nieufnością, raczej nawet obawą, na coraz wyraźniej uwypuklające się zamiary rozwojowe wyspiarzy, oddzielonych od jego terytorjum tylko tak konkretną przeszkodą, jak... Zwrotnik Raka. Zważywszy, że dla tego wyspiarza niezem był w ostatnich okresach mur chiński, te obawy nie są napewno całkiem płonne...

Coprawda przed dziesięciu laty, proimperjalistyczny, a więc dwujęzyczny (japońsko-angielski) „Japan Chronicle” zamieścił następujące programowe oświadczenie, usprawiedliwiające jego dążenia rozrastowe morskie:

„Wielka Marynarka ma być rozwinięta do poziomu samowystarczalności w tym celu, aby wszelkie przedsięwzięcia Cesarstwa na kontynencie azjatyckim mogły dochodzić do świadomości przybyszów z Europy i Ameryki dopiero jako fakty dokonane, i aby zabezpieczyć się na przyszłość w okresie działań koniecznych od wysłuchiwanie ubliżających „porad” od Mocarstw, jak to miało miejsce w r. 1895 po wojnie japońsko - chińskiej. Rozwój marynarki nie jest zamierzony w celach agresywnych, lecz dla odstręczenia postronnych objawów nieprzychylności trzecich osób prawnych”.

Możemy uznać za p. de Booy, że jest to nakreślenie całkiem

wyraźnego programu i rozumiemy, dlaczego marynarka jest ozdobiona przymiotnikiem „wielka”.

A w jakim stopniu kontynent Azji jest potrzebny Japonji, może wskazywać chociażby ilość rudy żelaznej (od niedawna odkrytej w prowincji Czahar), płynąca bez przerwy statkami dla nasycenia przemysłu stalowego wysp. Pada także w objęciu Japonji jedno z mniejszych przedstawicielstw bez marynarki — Makao portugalskie.

Wszelkie zakłócenie obecnego stanu rzeczy na Wschodzie, z mocarstw Zachodu godzi najwięcej w interesy Wielkiej Brytanji. Tamtejsze drogi jej handlu morskiego zbiegają się na rozdrożu Singapore, a 90 proc. jej importu kauczuku, 89 proc. wełny, 86 proc. nitratów i 71 proc. cyny pochodzą z tych stron świata. Przed 12 laty, lord Grey powiedział: „Jedyną podstawą istnienia brytyjskiej bazy Singapore jest ostateczna możliwość sprzeciwu zaborczości Japonji”.

Interesy handlu morskiego Francji w tych podzwrotnikowych okolicach nie są tak bezpośrednio zagrożone, nie posiada bowiem ona tam surowców, których Japonja odczuwałaby naglące braki. Ale... na dalszą metę?

Jednakże wice-admirał Esteva, nowy dowódca eskadry Dalekiego Wschodu, znamienity lotnik, który parę tygodni temu przyleciał z Paryża do Saigona i podniósł swoją flagę na 8000-tonnowym „Primauguet”, odrazu zwrócił uwagę na niewystarczalność w razie poważniejszych zamieszek podległych mu sił. Rzeczywiście, poza wspomnianym krążownikiem admirałskim, siły połączone morskie i lądowe składają się: z trzech nowych motorowych kanonierek po 2000 tonn (są to Dumont-Durville, Savorgnan de Brazza, Rigault de Genouilly), kilku bezwartościowych kanonierek po 800 tonn i dwóch starych łodzi podwodnych — Joessel i Fulton; siły lądowe nie przekraczają 40.000 i to wszystko razem jest garnizonem kolonji, rozmiarami swemi przekraczającej Francję. Należy jeszcze uwzględnić istnienie eskadr lotniczych w doskonale przystosowanych „points d'appui” w Saigonie — przylądek św. Jakóba, w Kamranh Bay, wreszcie — w Haiphong.

Amirał Esteva posiada zbyt nikle środki, aby się spodziewać dodatniego dla niego wyniku w jakimkolwiek starciu morskiem. Pamięta przykład i doświadczenie Niemców w Kiao-Czau i Hiszpanów w Manilli. Co się tyczy odporności obrony wybrzeża, to przecież powyżej wspomniany garnizon jest mieszany i mocno podminowany przez podszepty agentów komunistycznych, najczęściej — jak to stwierdza przeciwwywiad kolonji — lądujących ze statków poważnych linii żeglugowych Wschodzącego Słońca.

Co się tyczy Stanów Zjednoczonych, to nie należy zapominać, że ich inwestycje w Chinach wynoszą już obecnie 250.000.000 \$, a dalszy rozwój pojemności rynku chińskiego jest uwzględniony w przyszłym budżecie Stanów, a więc jest czynnikiem niezbędnym dla ekspansji ich gospodarki eksportowej. Stracić tego rynku nie będą już one mogły, tembardziej zaniechać z nim kontraktu, pod groźbą prawie natychmiastowego wzmożenia kryzysu wewnętrznego.

Rozwiązanie kwestji samodzielności Filipin, co w znacznej

mierze uszczupli rację bytu Stanów w tych okolicach, jest przewidywane z oznakami trwogi przez Indje Holenderskie. Statystyka ostatnich lat stwierdziła już przecieź, że import z Japonji do tej kolonji o wiele przekroczył import z metropolji. W każdym konflikcie na Pacyfiku neutralność Holandji jest bezwzględnie pod stałą groźbą pogwałcenia. Pytaniem jest, czy będzie możliwe dla Niderlandów rozwiązanie problemu zaopatrywania stron wojujących w ropę, bez uszczerbku dla ich polityki, nastawionej na bezwzględne zachowanie neutralności.

Wobec tego są przewidziane środki dla tymczasowego zamknięcia źródeł ropy w Tarakanie i Balikpapanie (Wyspy Sundajskie), celem uniknięcia nieporozumień.

Kluczem dla rozbudowy sił zbrojnych Holandji na morzu jest obliczenie różnicy pomiędzy dwiema marynarkami, które przypuszczalnie będą działały na tych akwenach. Flota więc holenderska musi być równoważnością tej różnicy. Takim sposobem może ona zaważyć, jako wartościowy sojusznik lub przeciwnik dla każdej z nich i temsamem odstręczyć niebezpieczeństwo dla suwerennych praw Holandji na wschodnich wyspach Indyjskich, gdyż każda ze stron zastanowi się nad niepożądanem zwiększeniem morskich sił przeciwnika.

Tradycyjna zasada strategiczna marynarki brytyjskiej polega na tem, że „morze jest właściwie jedno”, że floty muszą być przygotowane do walki byle gdzie i że dopiero wybrzeża przeciwnika są fizycznymi granicami ich działalności.

Od czasu rozwoju lotnictwa, które zrewolucjonizowało wiele zasad nie tylko taktyki, ale i strategji morskiej, można przeinaaczyć powyżej wymienione poglądy brytyjskie następująco: kula ziemska jest jedna i siły powietrzne mają być przygotowane do walki byle gdzie. Ale tu istnieje ta zasadnicza różnica, a mianowicie, że o żadnych granicach nie może być mowy.

Głębokie są żale niemieckich dowódców morskich, że przed Wielką Wojną sfery rządzące i kompetentne nie domyśliły się i nie poczyniły odpowiednich kroków dla wzmocnienia sił morskich Cesarstwa, właśnie w tych miejscach, których obecnie Rzesza już nie posiada. Inaczej wyglądałby przebieg operacji — powiedzmy — w Kiao-czao, jeśliby znajdujące się tam jednostki były bardziej wartościowe, niż stary krążownik austriacki, 900-tonnowe kanonierki, raczej przeznaczone do służby policyjnej, i para torpedowców; specjalnie zaś we Wschodniej Afryce Niemieckiej, gdzie niewielki krążownik „Königsberg” i dowódca garnizonu lądowego von Lettow, tak doskonale się spisali.

Jeśliby w tych kolonjach, a także i w wielu innych, były przewidziane rzetelne punkty oporu i bazy dla łodzi podwodnych, jakże odmiennymi drogami szedłby rozwój problemu obrony i napadu na kolonje podczas Wojny Światowej. Należałoby wtedy przyjąć pod uwagę, że sojusznicy, którzy nawet w tych przypadkowych punktach oporu zapłacili stosunkowo słoną cenę, byłiby zmuszeni do całkiem innej dyslokacji swych sił na morzach, odeiągając temsamem je od operacji na grubszą skalę w wodach europejskich. Py-

laniem pozostanie, czy marynarka brytyjska mogłaby nadal sprostać zadaniu blokady państw centralnych.

Oczywiście, że w problemie obrony kolonji, lotnictwo metropolitalne nie wprowadziło zasadniczych zmian, gdyż naiwne byłoby przypuszczenie, że eskadry bombardujące, wylatując w metropolji, zaważyłyby poważnie w kwestji obrony powiedzmy Indochin lub Madagaskaru, napastowanych przez flotę nawodną. Bazy lotnicze powinny być na miejscu. Coprawda odpada wtedy wszelka możliwość zaskoczenia napastnika, gdyż, szczególnie w kolonjach, zabezpieczenie takiej bazy od niepowołanych oczu i uszu jest wręcz niemożliwe. Niedawno odczuli to na swej skórze Anglicy, przy pracach w tak poważnej skali, jak rozbudowa bazy Singapuru. Nadomiar brakuje lotnictwu fizycznych zdolności do przywłaszczeń terenowych.

Otóż dla mocarstw zainteresowanych w handlu morskim, tembardziej właścicieli kolonji, posiadanie marynarki jest kwestją sine qua non, i prawdziwym problemem jest dopiero kwestja, jakim sposobem dojść do tego posiadania.

Francja ostatnio ze specjalną pieczołowitością dobiera swych ministrów marynarki. Są to „ludzie walki w warunkach pokojowych”, którzy przekażą, albo w każdym razie postarają się przekazać dobrze przemyślany sprzęt do dyspozycji dowódców w okresach wojennych. Zaraz po Wielkiej Wojnie specjalne uznanie uzyskało tam twierdzenie: „Naród powinien mieć marynarkę swej polityki i politykę swej marynarki, wtedy dopiero zapewnia harmonję swych poczynań na poziomie mocarstwowym”. Wprowadzono w czyn to twierdzenie natomiast dopiero w latach 1933—34, zamawiając pierwszą parę nadpancerników.

Dwa są sposoby wejścia w posiadanie marynarki, z którą inni zaczynają się liczyć. Pierwszy jest stosowany w mocarstwach Europy i Ameryki i polega na walce ministra resortu z laikami z parlamentów. Narzuca się w tym wypadku działanie „zakosem”, polegające na oddziaływaniu zapomocą urabiania opinji publicznej przez akcję prasy na nieruchliwe umysły. Sama przez się zrozumiała jest konieczność bronienia swych pozycji wartościowych (kolonje, porty), a także oglądania się za konkurencyjną działalnością spodziewanych współzawodników. Te objawy są czynnikami, organicznie wspierającemi metodę działania „zakosem”. Drugi sposób, stosowany przedewszystkiem wobec zagranicy, jest sposobem zaskoczeniowym, właściwie „przebojowym”. Jako przykład mogą służyć nadpancerniki Il Duce, łodzie podwodne Kanclerza Rzeszy i antykonferencyjne wystąpienia admirałów Wschodzącego Słońca. Jest to sposób, zniewalający współzawodników, a może domniemanych przeciwników, do liczenia się z faktem dokonany.

W każdym razie, co do decyzji, jest on znacznie szybszy, a co do wartości wyników znacznie konkretniejszy i bardziej aktualny. A najważniejsze jest to, że ten sposób przywłaszczania sobie miejsca na morzach nosi cechy niezłomnej i nieodpartej woli.



ROMAN PIOTROWICZ.

Wolność Mórz.

Już w XVI stuleciu Elżbieta angielska w walce swej z Hiszpanją o panowanie na morzach, formułowała zasadę wolności mórz, mówiąc do wysłannika Filipa hiszpańskiego: „Warunki naturalne mórz, jak i powszechny interes, nie pozwalają na wyłączne posiadanie ich przestrzeni, bądź to przez osoby, bądź to przez pewne tylko państwa. Ocean jest otwarty dla wszystkich, pragnących go użytkować. Nie można znaleźć żadnego tytułu prawnego, uzasadniającego wyłączenie posiadania tych przestrzeni przez jednych, z wykluczeniem innych z wszelkich możliwości ich użytkowania”. Słowa te, zawierające tyle słuszności i ujmujące samą istotę sprawiedliwego i uzasadnionego użytkowania mórz, w ustach Elżbiety były jednak tylko jednym ze środków wielko - brytyjskiej gry politycznej. Taż sama Elżbieta potrafiła bowiem niemniej energicznie i przekonująco bronić pretensji tejsze Anglii do suwerenności nad morzami, jak tylko udało się jej zatryumfować nad potęgą hiszpańską.

Zespół norm prawnych, rządzących przestrzeniami mórz otwartych, znany pod wspólną nazwą wolności mórz, niestety zbyt często w swem wykonywaniu uzależniany był od rozmaitych czynników politycznych, nietylko przeszkadzających zupełnie bezstronnemu tych norm wykonywaniu, lecz także niejednokrotnie nie pozwalających wogóle na stosowanie już przyjętych i utrwalonych norm prawa morskiego. O ile w dobie pokoju zasada wolności mórz obecnie jest ściśle stosowaną bez względu na potęgę, której na jej zastosowanie lub pominięcie zależy, o tyle w dobie wojennej raczej każdorazowe ustosunkowanie się sił, reprezentowanych przez państwa walczące i neutralne, niż obiektywna norma prawa, przedewszystkiem pierwszą grają rolę.

Wolność mórz oznacza swobodę użytkowania mórz przez wszystkie państwa. Wykluczyć tę wolność użytkowania dla jednego lub kilku państw można tylko przez faktyczne i stałe okupowania

przestrzeni morskich przez inną lub inne władze państwowe. Czy jest jednak jakaś możliwość opanowania tych wicznie wzburzonych i rozlewnych przestrzeni oceanów? Państwo, uosobienie woli narodu, dzierży władzę swą nad ludźmi oraz nad rzeczami im podporządkowanymi tylko za pośrednictwem człowieka. Prawno-publiczne pojęcie suwerenności nad określonym terytorjum wypływa z prywatnoprawnego ustosunkowania się wzajemnego obywateli państwa do znajdujących się na jego terytorjach rzeczy. Człowiek nie rozporządza jednak dotychczas żadnymi środkami, umożliwiającymi mu całkowite opanowanie przestrzeni morskich podług wzorów, dokonywanych przez niego na stałym terytorjum lądu. Ani tych przestrzeni nie można rozgraniczyć pomiędzy poszczególnymi ewentualnymi posiadaczami, ani zamknąć ich bogactw do własnego wyłącznego użytku, ani wreszcie na nich się osiedlić, żeby utrwalić nad nimi stałą władzę człowieka.

Wynykając się z pod takiej władzy człowieka, przestrzenie morskie tem mniej mogą pozostawać pod władzami rozkazami władzy państwowej. Okręt władzy publicznej państwa, reprezentując na tych przestrzeniach jego moc rozkazodawczą, przebywa na nich tylko czasowo; gdy je przepłynie, nietylko nie zostawia po sobie żadnego śladu, lecz otwiera przestrzenie te dla okrętów innych państw. Suwerenność państwa w rozumieniu międzynarodowym, wykluczająca na pewnym terytorjum władzę każdego innego państwa, uzasadniona jest tylko stałą obecnością organów tej władzy. Powołane są one do ubezpieczenia porządku społecznego, rządzącego na tem terytorjum oraz do niesienia, w razie ewentualnej potrzeby, odpowiedzialności międzynarodowej za niewłaściwe wykonywanie swych obowiązków w stosunku do pozostałych członków społeczności międzynarodowej. Wszystko to, co charakteryzuje porządek społeczny, panujący na każdym terytorjum, jak stałość ludzkich osiedli, trwała obecność na nich władzy publicznej, odpowiedzialnej za ten porządek, jest zupełnie obce dla przestrzeni morskich. Stąd nasuwa się wniosek, że przestrzenie mórz, nie mogąc być podporządkowane prawom i władzom jednego lub kilku tylko państw, winny być otwarte dla użytku wszystkich państw, członków społeczności ludzkiej, i że te państwa, każde z osobna w stosunku do swych obywateli, lub wszyscy razem przez porozumienie się ze sobą, dla całej tej społeczności ustanawiać mogą na morskich przestrzeniach obowiązujący porządek prawny.

Do tej negatywnej niejako przyczyny, powodującej konieczność otwarcia mórz dla użytkowania wszystkich, samej przez się dostatecznie ważkiej i od czasów Grocjusza dla uzasadnienia wolności mórz wysuwanej, nowsze doktryny dodają jeszcze argument pozytywny. Tym argumentem jest konieczność użytkowania morza przez wszystkie narody, wywoływana potrzebą zaspakajania ich powszechnych potrzeb. Morze jako droga komunikacji służy najlepiej całej ludzkości, gdyż, rozciągając się na całej przestrzeni kuli ziemskiej, umożliwia dotarcie jednemu i temu samemu sprzętowi komunikacji, jakim jest statek morski, do najbardziej nawet odległych zakątków. Roznosząc tamże zdobycze ludzkiej pracy i ludzkiego

genjuszu, służy rozwojowi całej ludzkiej kultury, podnosząc i wyrównując poziomy poszczególnych cywilizacji.

Rzeczywisty rozwój ludzkiej kultury i rozszerzenia się warstw, korzystających z jej zdobyczy, stwarza coraz to nowe zapotrzebowania tak na surowce, jak i na wyroby przemysłowe. Gospodarka ludzka, rozpoczynająca od rodowego koła wytwórców i spożywców jednocześnie, poprzez miejski, państwowy i kontynentalny system, stopniowo doszła do światowej organizacji. Rozwój zapotrzebowania wzmaga postępy techniki, które ze swej strony, wymagając specjalizacji, wpływają na podział pracy już nie tylko na poszczególne indywidualia, lecz na całe państwa i kontynenty. Wymiana międzynarodowa, służąca w pierwszych wiekach rozwoju ludzkości w dużej mierze zaspakajaniu luksusowych potrzeb wyższych klas, staje się dzisiaj żywną koniecznością całych narodów w ich najszerszych warstwach. Wymiana międzynarodowa w dzisiejszej fazie gospodarki światowej stała się nieodzowną koniecznością wszystkich państw. Dla tych wszystkich przyczyn morze, jako środek, służący obiegowi przedmiotów tej wymiany, i rozprawdzający po całym organizmie międzynarodowym energję, wytworzoną na terytorjach poszczególnych państw, winno być jak najdostępniejsze dla wszystkich.

To, co przez samą naturę sprzeciwia się opanowaniu i wyłącznemu posiadaniu przez jedno państwo, co, służąc ogólnemu użytkowi, daje możliwość rozwoju tak oddzielnym członkom, jak i całej społeczności międzynarodowej, winno z konieczności być otwarte dla swobodnego użytkowania całej tej społeczności.

Normy prawne, regulujące użytkowanie mórz, były z norm międzynarodowych najwcześniejsze i też najdokładniej organizujące stosunki tak państw, jak i ich obywateli między sobą. Mając za sobą najdłuższą ilość wieków istnienia, normy te przebyły też najdłuższą i najbardziej zawiłą drogę ewolucji. Początków należy szukać tu w starożytności.

Z czasem powiększająca się ilość państw, wzrastająca ich potęga oraz pretensje do władztwa nad morzami, wzajemnie się wykluczając, pozwalają innym państwom, korzystającym z ich rywalizacji, swobodniejsze użytkować przestrzenie mórz. Także prawa suwerenne, rozciągane przez niektóre państwa nad morskimi przestrzeniami, zaczynają stopniowo zmieniać swą zawartość. Wykluczając pierwotnie statki wszystkich innych narodów z całkowitego użytkowania pewnych mórz, wymagają teraz od nich raczej tylko formalnego i symbolicznego podporządkowywania się ich władzy zwierzchniej. Prawo do pierwszego honorowego salutacji staje się tem niemniej poważnym źródłem szeregu nowych nawet bardzo krwawych konfliktów. Niejedno też morskie spotkanie statków zakończyło się bardzo boleśnie z powodu zaniedbanego lub spóźnionego salutacji i niejedną prowadzono też o to wojnę.

Wiek XVIII, szczególnie jego zakończenie, przyniósł jednak tę zdobycz, że statki wszystkich narodów mogły w dobie pokoju spotykać się na wszystkich morzach na prawach ścisłej równości. Kwestja salutacji stała się czysto grzecznościową formułką, wy-

konywaną przez statki handlowe w stosunku do okrętów wojennych, lub tych ostatnich między sobą.

Spółeczność międzynarodowa, zdobywając prawa do swobodnego i równego użytkowania mórz w dobie pokoju, przechodzi do następnego etapu walki o jeszcze szersze zastosowanie zasady wolności mórz. Rozpoczyna się walka o ściśle zachowanie tej wolności także i w dobie wojennej. Konflikt zbrojny między państwami, absorbując wszystkie ich siły w walce oraz wzmagając ich potrzeby materialne, pozwala państwu neutralnym na szersze rozwinięcia ich handlu morskiego, bardzo nawet często kosztem państw walczących. Broniąc się przed tem, usiłują te ostatnie nie tylko zapobiec swym stratom, lecz także ograniczyć ogólny handel neutralnych z przeciwnikiem. Różne sposoby, praktykowane przez Wielką Brytanię, uniemożliwiające faktycznie wszelki handel neutralny, doprowadziły do sformowania się w roku 1780 pierwszej Ligi Neutralności Zbrojnej, domagającej się swobody wymiany tak neutralnych między sobą, jak również i ze stronami walczącymi i formułującej program, o zrealizowanie którego będzie się toczyła walka przez całe stulecie następne.

Szereg aktów późniejszych, ogólnego, międzynarodowego znaczenia, jak Deklaracja Paryska z 1856 roku, Londyńska z 1909 roku dają, pod pewnymi warunkami i określonymi ograniczeniami, państwu neutralnym możność swobodnej wymiany. Praktyka jednak wojny światowej, cofając się znacznie wstecz od tych prawideł, ustanowionych wyż. wzmiarkowanymi deklaracjami, świadczy o tem, że całkowita ewolucja zasady wolności mórz jeszcze się nie zakończyła zupełnie. Program, przedłożony na konferencji pokojowej przez Wilsona, przewidujący międzynarodową gwarancję bezwzględnej wolności żeglugi na morzu tak w dobie pokoju, jak i wojny, za wyjątkiem wypadków, gdy morza w swych częściach lub w całości zamknięte będą do użytku w myśl i dla wykonania postanowienia międzynarodowego, jest jeszcze tylko programem do wykonania.

Pierwszą konsekwencją zasady wolności mórz jest prawo każdego państwa i każdego jego obywatela, czyniącego zadość przepisom ustaw swego państwa, do wykorzystywania przestrzeni i głębie morskich do wszelakiego użytku, jakie tylko mogą one im dostarczyć. Ponieważ morze wolne jest od partykularnego zwierzchnictwa jakiegoś państwa, przeto niekrepowana wolność jego użytkowania przez człowieka, pociąga za sobą konieczność podporządkowania jego użytkowników ustawom i władzom własnego państwa. Człowiek jednak, tak przebywać, jak i użytkować przestrzenie morskie potrafi jedynie tylko za pośrednictwem odpowiednio zbudowanego statku morskiego. Stąd też sprzęt ten, umożliwiający istotne użytkowanie morza, nabiera specjalnego znaczenia w stosunkach morskich państw. Tak ustawy państwowe, jak i normy prawa narodów, nie przyznając mu roli ich podmiotu, nadają jednak każdej ludzkiej działalności, wykonywanej na morzu, piętno narodowe statku, za którego pośrednictwem ona się odbywa. Prawa wszystkich państw morskich wymagają od statku, pragnącego żeglować pod jego banderą,

wypełnienia całego szeregu warunków, zanim upoważnią go do wypłynięcia na morze. Na morzu statek, płynący pod banderą państwa, korzystając z opieki tego państwa, wniósł też przestrzegać jego ustaw i podlegać tylko jego władzom. Na pełnym morzu i w czasie pokoju zasada ta jest bezwzględnie uznawaną i respektowaną. Odchylenia od niej są dopuszczalne jedynie tylko na podstawie wyraźnej normy międzynarodowej, ustanowionej bądź to przez zwyczaj, bądź to przez kontrakt międzynarodowy.

Pod ogólną nazwą wolności mórz rozumie się cały szereg rozmaitych możliwości użytkowania mórz. Wśród tej rozmaitej obfitości, komunikacja jest niezawodnie najważniejszą ze służb, jakie morze ludzkości oddaje. Żeby spełnić jednak całkowicie swe zadanie odnośnie do komunikacji, powinno morze na całej swej rozciągłości być podporządkowane podstawowym pierwiastkom tej ogólnej zasady. Cechą charakterystyczną morza jest jego jednolita rozciągłość na całej kuli ziemskiej, ułatwiająca dotarcie do najodleglejszych jej zakątków jednemu i temu samemu sprzętowi komunikacji morskiej, jakim jest statek. Normy prawa, mające za zadanie regulowanie tej komunikacji, nie powinny przez swą konstrukcję zniszczyć tej jedności oceanu, gdyż tem samem mogłyby odebrać mu najważniejszą z jego właściwości. Komunikacja w ogóle, a międzynarodowa w szczególności, nie jest celem sama w sobie, lecz tylko jednym ze środków, służących wymianie między ludźmi. Stwarzając normę, przyzwalającą na swobodę komunikacji na morzach, należy dać możliwość osobom, korzystającym, pod ochroną tej normy, z komunikacji morskiej, osiągnięcia ich celu ostatecznego, którego podróż morską jest tylko środkiem. Tym końcowym celem jest możliwość dokonywania czynności wymiany w portach morskich. Dlatego też wszystkie części mórz, ujmowane w potężnym majestacie oceanu, winny w tej lub innej formie odzwierciedlać cechę podstawową wolności mórz, panującą bez zastrzeżeń na przestrzeniach pełnego morza.

Żeby nadać efektywnej wartości zasadzie wolności komunikacji na morzach i umożliwić istotne osiągnięcie celów, którym, pośrednicząc, ona ma służyć, należy, żeby drogi, wiodące do punktów właściwej wymiany, na całej swej długości były wolne. Z części tych dróg, arbitralne zamknięcie których unicestwić może całkowicie wartość samej zasady, najważniejszymi są cieśniny i kanały morskie, oraz wody przybrzeżne i dostęp przez nie do portów morskich. Niewątpliwem jest, że ich sytuacja geograficzna wprowadza je pod rząd norm prawnych, odnoszących się bądź to do wód terytorjalnych, bądź to do wód wewnętrznych. Nie odbierając jednak państwom przybrzeżnym ich podstawowych praw, mających służyć ochronie ich specjalnych interesów, prawa te nie mogą zostawić bez wyraźnej gwarancji także i interesów całej społeczności międzynarodowej, której współżycie, wyrażające się w prawie jej członków do wolności komunikacji, powołane są regulować.

Co do cieśnin i kanałów morskich, to ich prawną sytuację regulują bądź to międzynarodowe normy zwyczajowe, bądź to wyraźne klauzule traktatów. Prawo przepływu nieszkodliwego przez

cieśniny, łączące dwa morza wolne, bez względu na szerokość tych cieśnin jak i ewentualne posiadanie ich wybrzeży, zagwarantowane jest bezwzględnie dla wszystkich statków, bez różnicy tak ich bandery, jak i ich rodzaju. Te gwarancje wolnego użytkowania cieśnin zostały także wyszczególnione w specjalnych umowach, odnoszących się do ważniejszych z nich. Cieśniny Duńskie, Dardanelle, Magellana i Gibraltaru nie tylko zostały traktatowo otwarte dla swobodnej przez nie komunikacji, lecz także, przynajmniej odnośnie do niektórych z nich, państwa posiadające ich wybrzeża zostały zobowiązane do utrzymywania ich kanałów przepływowych w stanie, dogodnym do każdorazowego użytku. Niekiedy przewidziane były nawet możliwości dostosowywania tych cieśnin do rozwijających się wymagań techniki, stojących w związku z rozwojem komunikacji. Kanały morskie, o istotnie powszechnem znaczeniu międzynarodowym, jak Panamski i Sueski, przez sam sposób ich budowy, wymagający międzynarodowych nakładów, oraz z powodu ich stałego użytkowania przez statki wszystkich prawie bez wyjątku narodów, nadawały się najbardziej do otwarcia do powszechnego użytku, co też uczyniono traktatowo.

Co się tyczy użytkowania wód przybrzeżnych przez obce statki, bez względu na banderę, pod którą pływają, to zwyczajem międzynarodowym uświęcone zostało prawo do nieszkodliwego ich przepływu przez te wody. To prawo przysługuje taksomą i okrętom wojennym, jednak państwo przybrzeżne, dla zagwarantowania swego bezpieczeństwa, ma możność bądź ich przepływy specjalnie uregulować, bądź nawet całkowicie zabronić.

Prawo dostępu do portów zwyczajowo gwarantowano już w zamierzonych wiekach dla statków, które spotkało nieszczęście na morzu. Zwyczajowy obowiązek państwa do przyjmowania w swych portach statków obcych, nie mogących o własnych siłach utrzymać się na morzu, rozciągał się nawet na porty wojenne. Odnosiło się to również i do portów blokowanych, dostępu do których mógł statek taki domagać się od eskadry blokującej, o ile nie rozporządzała ona środkami, mogącemi mu dopomóc do usunięcia przyczyn nieszczęścia. We wszystkich takich wypadkach władze kompetentne, narzucając statkowi najsurowsze nawet prawidła postępowania, nie mogą mu odmówić potrzebowanej przez niego pomocy. W nowszych czasach, szczególnie w powojennym okresie, gwarancja ta rozszerzyła znacznie swą podstawę. Konwencje międzynarodowe, opracowane w Stałej Organizacji Komunikacji i Tranzytu, będącej składową częścią Ligi Narodów, uznają obowiązek państwa do nie zamykania arbitralnego swych portów przed statkami obcymi, już nie tylko znajdującymi się na morzu w stanie potrzebującym obcej pomocy, lecz wogóle przed wszystkimi, służącymi wymianie międzynarodowej.

Poza komunikacją, jako główną użytecznością morza, także i rybołówstwo daje licznej rzeszy obywateli państw morskich, często jedyne środki utrzymania. Wolność mórz pociąga za sobą także i wolność eksploatacji jego bogactw zapomocą rybołówstwa. Charakter właściwy czynnościom, z rybołówstwem związanym, bar-

dziej niż komunikacja ogranicza swobodę stosowania zasady wolności mórz. Przedewszystkiem ograniczeniu temu ulega sama przestrzeń, na której może być ono wykonywane. Rybołówstwo na wodach przybrzeżnych zawsze jest zarezerwowane dla własnych obywateli lub w najlepszym wypadku dla mieszkańców państwa. Po drugie, zmniejszająca się ilość bogactw morza prowadzi do konieczności ograniczenia wydobywania niektórych gatunków fauny i flory morskiej. Po trzecie specjalny i osiadły tryb życia niektórych gatunków tworów morskich, pozwalając na istotne i dokładne ograniczenie miejsc ich przebywania, umożliwia stałą okupację tych miejsc przez człowieka, a więc i pozwala na wyjątkowe podporządkowanie ich władzy określonych państw.

Morze otwarte jest dla użytku wszystkich, dlatego, że przestrzenie jego nie mogą być na stałe opanowane przez człowieka, oraz dlatego, że służąc w pierwszym rzędzie i przedewszystkiem dla komunikacji międzynarodowej, potrzebne jest w jednakowej mierze wszystkim narodom. O ile słusznem to jest dla jego powierzchni i głębin, o tyle sytuacja ta zmienia się znacznie z dnem morskim i z wnętrzem jego. Dno morskie, jak i jego wnętrze, mogą być zajętemi przez człowieka, dlatego też sytuacja na nich może być regulowaną przez władzę tego państwa, do którego obywatele człowiek ten się zalicza. Taka więc istotna i stała okupacja dna morskiego przez państwo dla wyłącznego użytkowania jego tylko obywateli, nawet gdy dno morskie, w ten sposób okupowane, znajduje się na przestrzeni pełnego morza, jest przez praktykę międzynarodową naogół uznawana. Ustawy i władze państwa okupującego, z samej natury rzeczy są na tych obszarach obowiązujące, lecz tylko o tyle, o ile stoją one w związku z samą istotą użytkowania tych miejsc. Wolność komunikacji przez takie obszary nie może być w żadnym wypadku krępowana. Przykładów takiej wyjątkowej okupacji miejsc zarezerwowanego użytkowania, dostarczają przestrzenie mórz licznego szeregu. Użytkowanie miejsc połowu perel na mieliznach koło Ceylonu, rozciągających się na 20 mil morskich od wybrzeży tej wyspy, zarezerwowane jest wyłącznie dla obywateli brytyjskich. To samo można powiedzieć i o użytkowaniu miejsc połowu ostryg, leżących w zatoce Granville oraz na wschodnim wybrzeżu Irlandji, jak również i u wybrzeży Tunisu istnieją takie stałe miejsca połowów tworów morskich, wiodących osiadły tryb życia.

Tak samo, jak faktyczna i stała okupacja przez państwo dna morskiego pozwala mu na rozciągnięcie nad niem swego ustawodawstwa, tak też i zajęcie przez jego obywateli wnętrza tego dna morskiego upoważnia je do podporządkowania tych wnętrza własnemu porządkowi prawnemu. Omawiany w ub. st. w parlamencie francuskim projekt budowy tunelu pod Pas-de-Calais wyraźnie podkreśla, że podobna okupacja wnętrza dna morskiego, dokonana przez dwa narody, w niczem nie narusza swobody użytkowania tak powierzchni, jak i głębin tego morza. To, że niektóre kopalnie Anglii sięgają na kilka nawet kilometrów w głąb pełnego morza, nikomu nie przeszkadza w korzystaniu z wszelkich dobrodziejstw, płynących z zasady wolności mórz.

Praktyka życia międzynarodowego w umówiony sposób reguluje wspólne użytkowanie mórz. W swych staraniach o zapewnienie na morzach ogólnego bezpieczeństwa, oddaje społeczność międzynarodowa piratów, zakłócających użytkowanie mórz, pod władzę wszystkich państw członków tej społeczności. Dzięki temu pirat podlega władzom i sądom każdego z państw bez względu na swą narodowość, jak i na banderę statku, pod której osłoną dokonuje swego zbrodniczego czynu.

Osiągnąwszy w ten sposób bezpieczeństwo od ludzi, usiłuje społeczność międzynarodowa zabezpieczyć użytkowników morza przed wypadkami. W miarę rozwoju ruchu statków na morzach, oraz nieustannego zwiększania się ich szybkości, stają się coraz to częstsze i coraz niebezpieczniejsze możliwości ich zderzeń. Zmniejszyć groźbę takich zderzeń się statków na morzach, a w szczególności na drogach, wiodących do wielkich i uczęszczanych portów, można jedynie tylko przez stworzenie jednolitych, międzynarodowych przepisów ruchu, obowiązujących wszystkie statki, bez względu na banderę, pod którą żeglują.

Od roku 1852 przez szereg etapów przyjmują mocarstwa jednolite prawidła ruchu statków na morzach. Prawidła te odnoszą się do światel ostrzegawczych o określonym kolorze i ściśle wyznaczonym rozmieszczeniu na burtach i masztach statku, oraz sygnałów głosowych, jak syreny, dzwony i gwizdawki. Szereg innych przepisów ustanawia sposoby i kolejności manewrów, przepływających koło siebie lub spotykających się ze sobą statków. Mimo te ujednostajniające prawidła ruchu przepisy, zdarzać się mogą kolizje statków. Konwencje międzynarodowe, podpisane w Brukseli w 1910 roku i w Londynie w 1929, ustanawiają przepisy, nakazujące załogom statków pewne określone postępowanie w razie zderzenia się ich statków.

Poza niebezpieczeństwami, pochodzącymi z możliwych kolizji statków, czyhają na nich na morzach i inne przeróżnej natury niebezpieczeństwa. I temu także starają się zaradzić porozumienia międzynarodowe, jak konwencja Londyńska z 1929 roku. Zobowiązują więc te konwencje umawiające się państwa do nakazania instalacji na statkach ich floty handlowej, posiadających pewną określoną wielkość lub przewożących pewne minimum pasażerów, rozmaitego rodzaju urządzeń. Urządzenia takie mają na celu zapobieganie wszelakiego rodzaju niebezpieczeństwom morza, jak n. p. góry lodowe, lub też ułatwianie ratownictwa, w razie, gdyby nie udało się uniknąć tych niebezpieczeństw. Wynalazek telegrafu bez drutu oraz szerokie rozpowszechnienie sił jego użytkowania także na morzu, zmusiło społeczność międzynarodową do unormowania jego wykorzystywania na statkach. Konwencje międzynarodowe z lat 1906, 1912, 1927 zobowiązują państwa do nakazania większym statkom ich floty handlowej zainstalowania na ich pokładach aparatów radiowych, ustanowienia obowiązkowej i stałej ich obsługi, a także do dalszego przekazywania otrzymywanych sygnałów, wołających o pomoc. Zobowiązują również te przepisy statki, odbierające sygnały o ratu-

nek, do śpieszenia w pewnych wypadkach na pomoc, o nią wołającym.

O ile materialna komunikacja międzynarodowa odbywa się za pośrednictwem statków, inne sposoby, jak telegraf i telefony, służą wymianie duchowej. Założony w 1866 roku pierwszy kabel podmorski, łączący Amerykę z Europą, oraz zagęszczająca się sieć ich, przycinająca obecnie morza we wszystkich ich kierunkach, wywołała konieczność ustanowienia międzynarodowych norm, mających za zadanie ochronę przed zniszczeniem ich części, położonych na pełnym morzu. Konwencja z 1884 roku, organizując tę międzynarodową ochronę prawną, zobowiązuje państwa do wydania koniecznych w tym celu ustaw oraz ustanowienia kar na ich statki, uszkadzające lub niszczące kable podmorskie. Chroni ona nie tylko kable, lecz także i statki, zajęte układaniem ich na dno morskie, przez ustanowienie obowiązków specjalnego manewrowania dla statków przepływających koło takiego zakładacza kabli podmorskich w czasie dokonywania przez niego jego urzędowych czynności.

Poza wszelkiego rodzaju komunikacją otwartą i zorganizowaną na pełnym morzu, tak samo i rybołówstwo, będące jednym z najważniejszych sposobów użytkowania mórz, domaga się swego międzynarodowego zorganizowania. Bilateralne porozumienia się państw, regulujące sezony i sposoby połowów w regionach morskich bliskich ich terytoriów, były już od dawna znane. Koniec ubiegłego stulecia przyniósł kilka umów kolektywnych, normujących te zagadnienia przez państwa, w nich najbardziej zainteresowane. Konwencje z lat 1882 i 1887, odnoszące się do morza Północnego, ustanawiają sezony i sposoby połowów, a przez przepisy, zakazujące sprzedaży alkoholu na miejscach tych połowów, regulują także i ogólny ich porządek. Artykuły konwencji mówią o obowiązku rybaków do nieszkodzenia wzajemnego sobie w wykonywaniu ich przemysłu. Zobowiązują one każde z umawiających się państw do wydania odpowiednich przepisów, nakazujących rybakom ich przynależności państwowej przestrzegania międzynarodowo ustanowionych prawideł, oraz określenia kar, przewidzianych za złamanie ustanowionych w ten sposób przepisów.

Ustanawiając prawidła międzynarodowego postępowania, odnoszące się do użytkowania mórz, oraz organizując współpracę państw na przestrzeniach tych mórz, społeczność międzynarodowa musiała też zastanowić się nad sposobami nadania istotnie efektywnej wartości swym, odnoszącym się do użytkowania morza, postanowieniom. Statek morski, pływający pod banderą określonego państwa, może wykonywać tylko jego przepisy prawne. Państwo, zobowiązując się do czegoś międzynarodowo, winno przelać międzynarodowo ustanowione formy postępowania w swe ustawy wewnętrzne, żeby takowemi zobowiązać statki swej floty. Nadzór nad wykonywaniem przepisów, w ten sposób obowiązujących statki ich floty, wykonują ich okręty wojenne. Nie jest jednak możliwą stałą obecność takich okrętów wojennych w miejscach i momentach istotnie koniecznych dla stwierdzenia lub zapobieżenia nadużyciu lub złamaniu jakiejś obowiązującej normy prawa, dokonywanemu przez

statek, pływający pod banderą morską ich państwa. Konieczności życia zmusiły państwa do częściowego zrezygnowania, w pewnych ściśle określonych wypadkach, z ich wyłącznego prawa do wykonywania na pełnym morzu nadzoru postępowania statków ich flot, oraz częściowego powierzenia tych czynności także i okrętom wojennym innych państw członków społeczności międzynarodowej. Stopień jednak tej kontroli, wykonywanej przez obce okręty, zależy jest od okoliczności oraz od normy prawnej, złamaniu której ma ta kontrola zapobiec lub służyć stwierdzeniu jej złamania.

Wolność mórz, ujęta w ten sposób w ramy prawnej organizacji międzynarodowej, jest z drugiej strony do pewnego stopnia ograniczoną. Ograniczenia zasady wolności mórz zależne są od przestrzeni, na których ma się wprowadzić w życie szczególne normy prawa, z tej zasady płynące, oraz od rodzaju panujących w społeczności międzynarodowej stosunków. Prawa państw przybrzeżnych, przyznawane tylko im na wodach, ich terytorja otaczających, oraz specjalne prawa, przysługujące tylko państwom, biorącym udział w toczącej się walce zbrojnej, są temi jednostronnemi ograniczeniami zasady wolności mórz, wykonywanemi przez organa tych państw dla ochrony ich specjalnych i żywotnych interesów, kosztem uszczuplenia określonych praw pozostałych członków tej społeczności. Jednak najdalej posunięte pretensje do ograniczenia z tych względów wolności mórz oraz najbardziej rygorystyczne wykonywanie tych specjalnych uprawnień przez państwa, bądź to przybrzeżne, bądź to walczące, nie znoszą jeszcze całkowicie podstawowych założeń, na których opiera swój byt zasada wolności mórz.





KOMANDOR PORUCZNIK DYPL. MARJAN MAJEWSKI.

Ponętne teorie.

W polityce światowej nastąpiło ożywienie. Jedni odetchnęli z ulgą, innych ogarnia zgroza. Kto ma skłonność do przesady i lubi posługiwać się napuszonymi zwrotami, może z namaszczeniem i poczuciem własnego dostojęstwa wspomnieć „o przededniu wielkich wydarzeń dziejowych”, o „zegarze, na którym historia i t. d.” lub ograniczyć się do lakonicznych a jakże wiele mówiących wykrzykników w rodzaju „znowu, naresze”...

Tak czy owak, najpopularniejszy to dzisiaj temat i podejmowany z całym zapalem. Krzyżują się myśli, słowa, zapatrywania, teorie — w najrozmaitszych płaszczyznach, zależnie od poziomu intelektualnego i kulturalnego biorących udział w tych dyskusjach i polemikach. Wypowiedziano już bardzo wiele, a przecież zapewne to chyba cząstka nieznaczną, bo gdyby zbrojny konflikt wybuchł Anno Domini 1935 — to przecież należałoby podczas trwania tego kataklizmu — udzielać informacji, a potem trzeba by omówić wszystko, od przewidywań poczynając.

Ale świat już od wieków tem się odznacza, że tą drogą trudno kogokolwiek przekonać o mylności jego sądu. Nawet fakty bagatelizuje się, w obronie mniej czy więcej niefortunnych produktów mózgu doktrynerskiego. „Ten pan zdaniem mojem, kto postął na swoim”.

Niekiedy uporeczywe powtarzanie zapatrywań lub poglądów urabia opinię publiczną, wprawdzie stosunkowo powoli i stopniowo, lecz w sposób zdecydowany: z biegiem czasu otoczenie poddaje się temu wpływowi, zostaje jakgdyby zasugerowane i słowa, które przedtem witano z szderstwem lub pobłażliwym uśmiechem, przyjmuje do wiadomości i samo poczyna je głosić.

„Caeterum censeo Carthaginem delendam esse” przyczyniło się w dużej mierze do zwycięstwa Rzymu, zwycięstwa może najbardziej druzgocącego i świetnego, jakie przytacza historia. Rosyjskie „zarzucimy czapkami” przed wojną 1904 roku, uspiło czujność spo-

leczeństwa (aczkolwiek miało ono niewielkie znaczenie w kwestjach obrony państwa) i — być może — nappełniło nieuzasadnioną dufnością czynniki miarodajne. Oczywiście, — wedle stawu grobla: osiągnięto nad wyraz przykre i opłakane wyniki. Do tej kategorii teorii należy zapewne i głoszone z zapalem godnym lepszej sprawy: „Nierządem Polska stoi”.

Największą popularność zdobywają hasła, które przypadają szerokiemu ogółowi do gustu. Różne prowadzą drogi do narzucenia masom przekonań. W pierwszym rzędzie nie należy lekceważyć pozornie mniej ważnego czynnika, jakim jest forma, a więc umiejętność pozyskiwania tłumy i wszystkiego, co wchodzi w zakres propagandy. Wymaga to nielada zdolności, wszechstronnego przygotowania i rutyny.

Istota czy treść hasła — poniekąd odpada na drugi plan. Jednak człowiek, czy to występując pojedynczo, czy też w środowisku najmniejszym, albo wielkim, zawsze i nieodmiennie z przyjemnością przyjmuje schlebianie sobie, a nadto żywi życzenie, ukryte lecz nieodparte, aby z tytułu podzielenia tych czy innych poglądów, które mu narzucają, nie obarczano go zbyt uciążliwymi obowiązkami i... kosztami. Z tem ostatniem trzeba się liczyć bardzo poważnie, zwłaszcza jeżeli chodzi o trwałe pozyskanie zwolenników. Przykład takiego zrozumienia dają w Polsce np. Liga Morska i Kolonialna lub L. O. P. P., które zadawałają się niskimi składkami członkowskimi i nie nakładają na członków prawie żadnych serwitutów, lecz raczej wręcz przeciwnie: organizują dość często imprezy o charakterze rozrywkowym.

Być może właśnie dlatego opinia publiczna we wszystkich krajach z zadowoleniem przyjmuje do wiadomości teoretyczne wywnurzenia, wyrażone podczas wojny światowej przez pewne sfery niemieckie, a brzmiące jak niżej: „Gdyby nasze łodzie podwodne rozpoczęły działania weźniej i w sposób bardziej zdecydowany, wygralibyśmy niechybnie wojnę i niszczenie floty aljanckiej nie byłoby zgoła potrzebne”. To samo głosi i generał włoski Douhet: „Rozstrzygnięcie na polu walki nie jest koniecznym warunkiem do odniesienia zwycięstwa”.

Kwestja ta została omówiona wielokrotnie i tak przekonywująco oraz z należytem uzasadnieniem, że niema potrzeby kusić się o przytaczania na tem miejscu powszechnie znanych argumentów. Poprzestaję wobec tego na kilku drobnych spostrzeżeniach w tej materji.

Trudno zaprzeczyć, że często akcja jednej strony, skierowana w najczulsze miejsce przeciwnika, zmusi go do ustępstwa, to znaczy do uznania się za pokonanego, nawet mimo zachowania sily zbrojnej, zdolnej do dalszej walki. Wiecej np. Rosja w wojnie z Japonją nie znalazła się w położeniu tak krytycznem, że dalej wojny prowadzić nie mogła, aczkolwiek flota jej przestała istnieć. Na zawarciu pokoju, zresztą na niezbyt niedogodnych warunkach (choć upokarzającego), wpłynęły wszystkie inne czynniki poza „zniszczeniem wojska rosyjskiego”, którego zaledwie mała część brała udział w walce. Inny przykład: Włochy zwyciężyły Turcję w kampanji

trypolitańskiej nie dzięki sukcesom na lądzie i morzu. Wszak turecka siła zbrojna wprowadziła świat cały w podziw swą niesłychaną żywotnością: po 3 przegranych wojnach i dłuższych niepowodzeniach w czwartej, potrafiła odnieść stanowczy i ostateczny sukces w walce z dobrze uzbrojonymi i równymi co do ilości oddziałami greckimi. Czemu się tak dzieje?

Bodaj najtrafniej ujmuje to Clausewitz: „nawet ostateczne rozstrzygnięcie całej wojny niezawsze można uważać za bezwzględne, gdyż pokonane państwo widzi w porażce tylko zło przemijające, które usunąć mogą późniejsze stosunki polityczne”. Sojologowie obserwują podobne zjawisko wśród społeczności (szepców, ludów i t. d.) na niskim poziomie rozwoju kulturalnego, gdzie wojna jest tylko jedną z odmian walki o byt, o chleb powszedni, lub też — możemy to wyrazić inaczej — zmaganiem się z przyrodą. I tam wojnę rzadko prowadzi się do ostateczności, bez pardonu i do wyćpienia doszczętnego wojowników (wraz z rodzinami, aby zabezpieczyć się bez zastrzeżeń). Znane są rokowania i zawieszenia broni, szanuje się znaki, symbole i sygnały, wyrażające zamiary pojednawcze (to znaczy, nie wolno odrzucić popozycyji o pokój), weszcie — o czym do XX wieku ludzkość zdolała zapomnieć w zwycięskim pochodzie kultury(?) — dotrzymuje się umów, zobowiązań, traktatów i t. d. Czyżby dlatego niema tam „świstków papieru”, że wynalazek sztuki drukarskiej nie stał się jeszcze dobrodziejstwem człowieka pierwotnego?

Z tych wywodów wynika, że hojnie szafowane zwroty, często bez potrzeby i wbrew zdrowemu rozsądkowi oraz racji stanu, jak „do ostatniej kropli krwi”, „śmierć lub zwycięstwo”, należą do niezbędnych rekwizytów retorycznych, któremi posilkują się z entuzjazmem i patologicznym uporem nieściśle rozumujący demagogowie na różnych stanowiskach. W imię sprawiedliwości trzeba dodać, że nie zdolali uniknąć tej słabości wodzowie tej miary, co Napoleon (po bitwie pod Waterloo), nie mówiąc już o pomniejszych w rodzaju Ludendorffa, Kierenskiego i t. d.

Przypuśćmy, że przedsiębiorczy wróg wykrył naszą piętę Achillesa. Wobec tego zechce bez wątpienia wykorzystać tę gratkę i skoncentruje wszystkie swe siły, najszerszej pojęte, ażeby nas zmusić do uległości. Ale przecież z drugiej strony, rozpoczynając walkę, byliśmy do niej „jakoś” przygotowani. To „jakoś” oznacza, że w owej chwili istniały szanse na stoczenie bitwy, wygranie jej i na zawarcie pokoju na warunkach dogodniejszych, niż były przed rozpoczęciem działań wojennych. W tych zawiłych obliczeniach niekoniecznie musimy uwzględniać tylko własne siły, tylko własne środki walki; typowy przykład — powstanie stoczniowe. Badźcobaądź musieliśmy dysponować pewnymi środkami, których zadaniem — w pojęciu teoretycznym — było narzucić przeciwnikowi naszą wolę. Jeżeliby z jakichkolwiek powodów nie było to narazie wykonalne, to trzeba byłoby je użyć przedewszystkiem i wyłącznie do zabezpieczenia się przed przykremi ewentualnościami, a tembardziej przed takimi, które mogą spowodować naszą całkowitą uległość lub złamać odporność. I w jednym i w drugim wypadku siła zbrojna właśnie

służy do niedopuszczenia, aby nieprzyjaciel wykorzystał naszą tymczasową czy przejściową słabość.

Jeżeli jednak mimo wszystko, powiodło mu się zmusić nas do kapitulacji, to jeno dowodzi, że nasze środki walki albo były złe użyte, albo nie miały należytej wartości, albo wreszcie nie stały na wysokości zadania i nieumiejętnie lub też niefortunnie kierowano ich akcją.

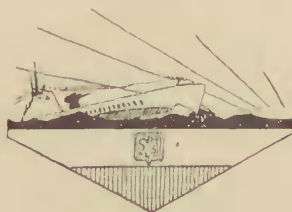
Więc np. gdyby działalność niemieckich łodzi podwodnych podczas wojny światowej doprowadziła do kapitulacji Entente'y, to świadczyłoby, że flota aljantów albo nie posiadała elementów do zwalczania nowego przeciwnika, albo niewłaściwie przystąpiła do wykonania najważniejszego zadania: odparcia ataku na linje komunikacyjne. Rzecz jasna, możnaby doszukiwać się i pośrednich przyczyn, jak np. nieelastyczności czy też ubóstwa umysłu po stronie fachowców aljanckich, którzy nie zdołali na czas ani przewidzieć ciosu, ani przygotować się do odparcia go. Podobnie rzecz się przedstawia i z lansowanymi szeroko i z niemalą energją zapowiedziami zniszczenia przez lotnictwo w pierwszych godzinach wojny najważniejszych punktów przeciwnika, co powinno wystarczyć do złamania woli obserwatora i unicestwienia z jego strony jakiegobądź oporu. Zwolennicy tej koncepcji marzą o przesunięciu terminu tej decydującej walki przed moment oficjalnego zerwania stosunków dyplomatycznych, to jest: wojna trwałaby tylko tyle czasu, ile sama operacja, zresztą jedna jedyna! Pomysł wspaniały i zasługujący na uznanie i to najwyższe; ile zachowanoby tym sposobem cennej energii ludzkiej, jak tanio kosztowałoby wygranie wojny! Sceptycey — tych nigdzie i nigdy nie zabraknie — podsuną natychmiast szereg kwaśnych spostrzeżeń. Przedewszystkiem, wysuną przekonanie, że obowiązkiem skazanego na zagładę (czyli każdego państwa) będzie już w czasie pokoju pomyśleć o odparowaniu takich zabójczych ataków i to jaknajradykałniej. Czy forma obrony wypadnie biernie (najpierw pokonać napastnika, a potem przejść do działań agresywnych), czy czynnie (uderzyć, nie czekając na zachowanie się nieprzyjaciela), to rzecz obojętna i zależna od położenia i wielu innych okoliczności. Nieodzowny warunek: nie pozwolić, aby przeciwnik zaskoczył nas lub wytrącił nam z rąk swobodę działania lub inną drogą zmusił do podporządkowania się jego woli. Czyli — innymi słowy — być przygotowanym do podjęcia w każdej chwili decydującej walki o najwyższą stawkę. To pozornie niewykonalne zadanie ułatwione zostaje wydatnie, kiedy znamy zamiary przeciwnika. Ale to już inny temat.

Wracając do podjętych wyżej rozważań, trzeba sobie uprzytomnić, że siła zbrojna stanowi najważniejsze narzędzie walki, bo na wojnie jedynym argumentem jest akt siły, więc tylko na placu boju następuje rozstrzygnięcie. „Niemasz zwycięstwa bez bitwy” (Foch). Przeto należy dążyć do starcia i to do starcia w takiej skali, aby wytrącić przeciwnikowi z rąk najpotężniejszy jego atut: środki walki. Wykonanie tego zadania przypada sile zbrojnej, jej i nikomu i niczemu więcej! Jeżeli nie potrafi tego uczynić, jeżeli nie jest do tego zdolna i pomimo jej istnienia wróg zdobędzie swobodę działania

oręźnie i w inny sposób tak przeciwko niej samej, jak i przeciwko wszelkim pozostałym celom, to pozostaje tylko jedno: uznać, że nasza siła zbrojna nie stanęła na wysokości zadania i że społeczeństwo (państwo, naród) nie osiągnęło wymaganego poziomu rozwoju, aby się mierzyć ze zwycięskim nieprzyjacielem. Dopóki siła zbrojna istnieje, każdy musi się liczyć z jej bodaj teoretyczną wartością. Może ta wartość jest bliska zeru, jednak nie można nie brać jej pod uwagę. Np. obecność na Bałtyku w roku 1917 zrewoltowanej i bez zdolności bojowej floty rosyjskiej trzymała do pewnego stopnia w szachu admiralicję niemiecką i morski sztab szwedzki, które do chwili zawarcia pokoju w Brześciu nie cofnęły rozkazów o zabezpieczeniu konwojów przez eskorty.

Każdy środek walki powinien odznaczać się natychmiastowym pogotowiem bojowym, niezawodną sprawnością i możliwie największą skutecznością. Te zalety — rzecz zrozumiała — muszą też stanowić nieodłączne cechy każdej bez wyjątku siły zbrojnej, która w przeciwnym razie przestanie być sobą, niejako straci swą istotę, przemieni się w surogat, parodię i pośmiewisko, wreszcie stanie się najzupełniej zbędnym czynnikiem, jako bezużyteczny balast i zawada.

Rozumując w ten sposób, bez wahania odrzucimy wszelkie ponętne a zgoła nieprzekonywujące teorie o możliwości zwycięstwa bez walki, bez zmiażdżenia siły zbrojnej przeciwnika.





PORUCZNIK MARYNARKI BOHDAN WRÓSKI.

Ostrzeliwanie obiektów na lądzie.

A. O g ó l n e w i a d o m o ś c i. Dla oficera artylerji problem strzelania do obiektu na lądzie — z morza — przedstawia się w formie zagadnienia, w jaki sposób, znając miejsce celu na mapie, zorganizować i prowadzić ogień, aby otrzymać nakrycie.

1) Pierwszą rzeczą będzie rozpoznanie celu, najpierw na mapie, następnie — jeśli to możliwe — na lądzie (bądź z okrętu, bądź z samolotu).

2. Następnie trzeba wystudjować możliwości strzelania, zależne od warunków przeprowadzanej operacji. Studjum to polega na rozpatrzeniu następujących punktów:

a) studjum czysto morskie (zrobione w porozumieniu z dowódcą), polegające na zbadaniu głębokości w rejonie przeprowadzanej operacji — chodzi tu o zbadanie, czy głębokości pozwolą na dostateczne zbliżenie się do lądu — aby obiekt, który chcemy zniszczyć, znalazł się w zasięgu dział (uwzględniając ewentualną stratę, dzięki kątom położenia celu).

Studjum to pozwoli nam wykreślić na mapie strefę, w której winien znajdować się strzelający w czasie akcji;

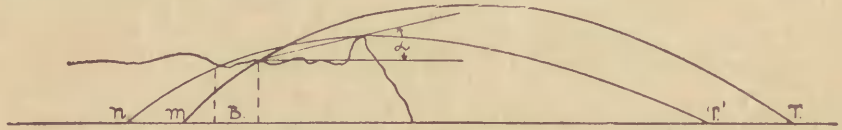
b) studjum balistyczne (należące wyłącznie do oficera artylerji). Tutaj należy posługiwać się wykresem torów (rozumie się — dla używanej amunicji), idąc stopień po stopniu od kąta celowników „0” do kąta celownika maksymalnego (w danych warunkach), z drugiej strony wystudjować należy profil (przekrój) terenu, aby móc przewidzieć główne azymuty strzelania.

Wykres torów możemy otrzymać w dostatecznym przybliżeniu, posługując się tablicami strzelniczymi, z których wybieramy wartości: kąt rzutu, donośność, wierzchołkową toru i kąt upadku.

(Przyszłe tablice strzelnicze będą prawdopodobnie zawierać „wykresy torów”).

Profil ustalamy według warstwic mapy. (Mapy Sztabu Głównego).

Oczywistem jest, że sieć torów i profil terenu muszą być wykonane w jednej podziałce. Dzięki temu możemy oznaczyć szybko następujące punkty: Patrz rysunek 1.



Rys. 1.

1) Maksymalną odległość strzelania BT w funkcji wysokości celu nad poziom morza i max. celownika. Trzeba zauważyć, że w pewnych wypadkach możemy sztucznie powiększyć tę odległość, nadając okrętowi przechyły (równa się to powiększeniu max. kąta celownika).

2) Jeśli cel jest zasłonięty — minimalną odległość T'B (w różnych azymutach strzelania) w funkcji kąta zasłony celu. Te dwie czynności pozwolą nam skompletować wykres strefy, w której może poruszać się „strzelający” (ustalonej poprzednio na mocy badań dna). Wreszcie profil terenu około celu pozwoli nam ocenić wielkość niebezpiecznej strefy mn odniesionej do powierzchni poziomej (jest to potrzebne dzięki temu, że okręty wykonują skoki w odległości na mocy obserwacji punktów upadku w płaszczyźnie poziomej — dlatego też w płaszczyźnie poziomej liczymy pole ognia).

B. Organizacja i wykonanie strzelania i a. Organizacja i wykonanie strzelania zależą w wielkiej mierze od obiektu ostrzeliwanego. W każdym jednak wypadku należy rozpatrzyć i ustalić organizację trzech czynności: a) celowania, b) określenia i utrzymania w stałej aktualności elementów ognia, c) obserwację punktów upadku i jej wykorzystanie. Najważniejsze organizacje strzelania do obiektów na lądzie sprowadzają się do następujących przypadków: 1) cel jest widoczny, 2) cel jest niewidoczny — strzelający jest nieruchomy, 3) cel jest niewidoczny i strzelający w ruchu.

Przeanalizujemy trzeci wypadek, który jest najbardziej ogólnym — pozostałe wystarczy rozpatrzyć, jako wypadki szczególne — bardziej proste.

1-o Cel niewidoczny — strzelający w ruchu. Rozwiązanie najbardziej ogólne będzie polegało na użyciu „azymetrii” w połączeniu z obserwacją lotniczą. Strzelanie, które rozpoczynamy na pierwszym początkowym azymucie (obliczonym z pozycji strzelającego na mapie). — może być rozpoczęte bez specjalnych przygotowań, oprócz wymienionych w pkt. A.

Wejście w akcję artylerji może być b. szybkie, pozatem strzelający jest całkowicie niezależny co do swoich ruchów podczas strzelania. Jeśli jednak jest niezbędnem, aby pierwsze strzały padły w małej odległości od celu (strzelanie w pobliżu własnych oddziałów n. p.), określenie początkowych elementów należy przeprowadzić tak, jak w wypadku, kiedy strzelający „azymetryją” nie rozporządza.

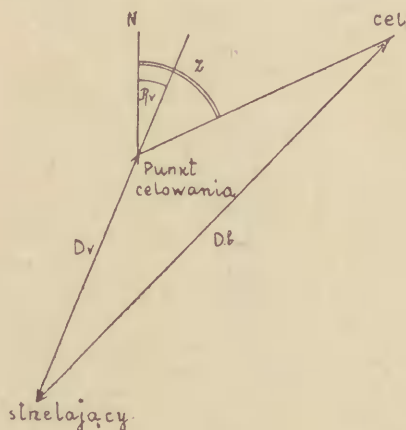
Ażeby rozpatrzyć ten wypadek, rozpatrzmy po kolei:

- a) c e l o w a n i e. Ponieważ cel jest niewidoczny i nie mamy Nordu geograficzn., musimy znaleźć i rozporządzać pewnym pomocniczym punktem celowania, punktem dobrze widocznym, kierunek na który różni się (oprócz wyjątków) od kierunku na cel o pewien kąt, nazwany odchyleniem od punktu celowania. Kąt ten naogół zmienia się pod wpływem ruchu strzelającego.
- b) Jeśli jednak nie rozporządzamy dalocelowaniem w kierunku, możemy strzelać jedynie wówczas, gdy odchylenie od punktu celowania jest dostatecznie małe, aby po dodaniu „odchylenia” suma była mniejszą od tego, na co pozwalają przyrządy celownicze dział (naogół 150 dwudziestych, czyli $7,5^\circ$). Jeśli ten warunek jest zrealizowany, działa strzelają celowaniem indywidualnem na pomocniczy punkt celowania. Odchylenie nastawiane na przyrządzie celowniczym zawiera odchylenie od punktu celowania, a celownik — jeśli potrzeba — otrzymuje poprawkę, wynikającą z różnicy kątów położenia celu i pomocniczego punktu celowania (co do obliczenia odchylenia od punktu celowania i odchylenia — patrz dalej).

2-o Jeśli rozporządzamy dalocelowaniem w kierunku — pomocniczy punkt celowania może być bardzo odległy od celu. Aby uniknąć wielkich uchyień wgląd, które mogą powstać dzięki przechyłom czopów, trzeba, aby działa w wysokości celowały indywidualnie — na horyzont, lub linię brzegu w kierunku celu, t. zn. w kierunku dokładnie określonym przez krąg, stale jednak z poprawką celownika na kąt położenia. Jeśli rozporządzamy dalocelowaniem zupełnem (tak w kierunku, jak i w podniesieniu) — posługujemy się nim jedynie w tym wypadku, jeśli okręt ma zapewnioną stałość platformy (co jest b. trudne do urzeczywistnienia — jeśli zmuszeni jesteśmy zmieniać kurs). Byłoby bardziej wygodne rozporządzać odpalaniem żyroskopowem z automatycznym korektorem czasu martwego. W braku takiego korektora możemy odpalać jedynie w „poziomie”, pod warunkiem jednak, że niema przechyłów platformy, ponieważ wówczas pozorny pion (czy poziom), dany przez poziomnicę, może być fałszywy, dzięki przyspieszeniom perturbacyjnym.

O b l i c z a n i e i u t r z y m a n i e w s t a ł e j a k t u a l n o ś c i e l e m e n t ó w o g n i a. 1. Najlepsze rozwiązanie obliczania i utrzymania w stałej aktualności elementów ognia (celownik, odchylenie) polega na następującem: mierzymy i utrzymujemy aktualną (dzięki chronometri) odległość D_v — strzelający — punkt celowania — i śledzimy ciągle za jej pelengiem R_v

na kompasie. Poza to wyznaczamy na mapie odległość cel — punkt celowania, jak również azymut Z łączący te 2 punkty (patrz rys. 2). Mając paralaktor (przyrząd rozwiązujący ∇), moglibyśmy w każdej chwili otrzymać odchylenie od punktu celowania, podobnie jak i odległość do celu Db . Elementy te $C. A.$ użyłaby do obliczenia elementów strzału.



Rys. 2.

Rozwiązanie powyższe, które przedstawia tę wielką zaletę, że daje strzelającemu pełną swobodę ruchów, umożliwiającą reakcję na każdą akcję nieprzyjaciela (baterje brzegowe, l. p., lotnictwo), niestety w praktyce stosowanem nie jest, dzięki brakowi odpowiedniego paralaktora.

2) Drugie rozwiązanie, daleko mniej wygodne, szczególnie, gdy okręt porusza się z wielką szybkością, polega na następującem:

Na mapie o dużej podziałce — dla wszystkich okolic, w których może znajdować się strzelający, wykreślamy sieć kół równych kątów między punktem celowania, a celem z jednej strony, a różnemi punktami na brzegu, mogącemi służyć do określenia miejsca — z drugiej. Dorzucamy do tego sieć „kół równych odległości” od celu. Dzięki tej sieci kół, możemy w każdej chwili znaleźć miejsce okrętu i stąd obliczyć przez proste odczytanie na mapie wartość „odchylenia od punktu celowania” i odległość. Sposób ten wymaga wielkiej liczby i to dobrze wyszkolonych ekip obserwacyjnych. Poza to istnieje tu olbrzymi czas stracony, którego wpływ będzie tem większy, im okręt jest szybszy.

3) Pewne uproszczenie powyższego sposobu polega na tem, że strzelający posuwa się po takiej drodze, że „odchylenie od punktu celowania” pozostaje niezmiennie, t. zn. po kole „równych kątów” między celem, a punktem celowania. Proces ten zmniejsza cobywada niedogodność stałego odczytywania i możliwych stąd pomyłek, ale wymaga też personelu dobrze wyćwiczonego w nawigacji po kole „równych kątów”. Największą niedogodnością jednak jest to, że jesteśmy ograniczeni w swobodzie manewru.

4) Wyżej wymienione sposoby rozwiązują jedynie określenie ciągle „odchylenia od punktu celowania” i odległości. C. A. z tych danych musi wypracować celownik i odchylenie.

Co się dotyczy odchylenia — wystarczy do odchylenia zwykłego dodać „odchylenie od punktu celowania”.

Co do obliczenia celownika — trzeba podkreślić następujące punkty:

Odległość od celu. Jeśli używamy paralaktora, trzeba, aby C. A. otrzymywała odległość do punktu celowania. Otrzymujemy tę odległość z dalmierza, co nie wymaga jakichś nowych urządzeń. Ale błędy w dokładności mogą spowodować opóźnienie w strzelaniu. Możemy też używać, posługując się mapą, odległości geograficznej, poczem postępujemy, jak poprzednio (chronotelemetria).

Zanotujemy ponadto, że ponieważ cel jest nieruchomy, wystarczy, aby chronometria strzelającego była dokładną (zjawisko normalne) — to i odległości będą zgodne. Nie powinniśmy mieć żadnej różnicy.

Lecz jeśli nie mamy paralaktora (obecnie zjawisko normalne), „odległość do celu” nie przedstawia dla nas żadnej wartości. Chronometria C. A. posługuje się wówczas odległością początkową, wziętą z mapy i jedynie następnymi odległościami też z mapy jest kontrolowana. W wypadku tym chronometria winna posługiwać się nie KK punktu celowania, a KK celu. (KK — kąt kursowy — jest to kąt zawarty między linią dżametralną, a kierunkiem na cel).

Celownik wypracowany przez C. A. w funkcji odległości opiera się na założeniu, że celowanie w wysokości ma miejsce na cel jako taki, jeśli istnieje różnica kątów położenia między punktem celowania a celem, należy do celownika dodać specjalną poprawkę i utrzymywać ją stale aktualną w funkcji odległości (odległość wpływa tu podwójnie: a) przez zmianę różnicy kątów położenia, b) przez zmianę poprawki celownika dla równych różnic kątów położenia). Otrzymany ostatecznie celownik nosi nazwę „celownika fikcyjnego”. Oczywiście, że poprawki balistyczne trzeba wypracowywać i uaktualniać z taką samą dokładnością, jak przy strzelaniu do celów morskich.

C. Obserwacja ognia i wykorzystanie uchylenia. 1) Rozwiązaniem najlepszym (w tym sensie, że okręt jest najbardziej do takiego rozwiązania przygotowany) jest użycie płatowca obserwacyjnego, którego zwykła rola zostaje umniejszona do obserwacji samych punktów upadku (niema ruchu celu).

2) Obserwowane upadki są orjentowane według pewnego stałego kierunku, przedstawiającego „fikcyjny kurs” celu. (Kierunek ten musi być dobrze widziany z płatowca). Bądź też podawane, jako uchylenia w kierunku i donośności, jeśli płaszczyzna strzelania mało się zmienia i może być dobrze określona przez samolot.

3) W braku samolotu — jeden lub więcej posterunków obserwacyjnych, odpowiednio ułokowanych na lądzie i zaopatrzonych w aparaty sygnalizacyjne, może go zastąpić. Organizacja taka wymaga bardzo sumiennego przygotowania, mającego za podstawę rodzaj projektowanej operacji i charakter terenu.

4) Jeśli teren dookoła celu nie jest poziomy (płaski), uchylenia w donośności, określone przez obserwację pośrednią (samolot, ekipa na lądzie — uchylenia te odpowiadają rzutowi na płaszczyznę poziomą, cel — punkt upadku) nie mogą być zamienione bezpośrednio na skoki w donośności, ponieważ te ostatnie powinny odpowiadać wykresom torów, na płaszczyźnie poziomu morza, przechodzących przez cel i punkt upadku. Zamianę tę należy robić według profilu terenu wokół celu. Zamianę tę robimy dzięki sieci krzywych „równych skoków”, nakreślonych zgóry według danego profilu.

5) Zanotujemy w końcu, że jeśli nie posiadamy żadnej pośredniej obserwacji, możemy uciec się do następującego sposobu: przeprowadzamy wstrzeliwanie aż do otrzymania ognia skutecznego na pewien cel pomocniczy — widoczny — położony najbliżej celu właściwego. Po otrzymaniu nakrycia przenosimy ogień na cel właściwy, uskuteczniając w elementach strzelania odpowiednie poprawki. Niestety, gdy strzelający jest w ruchu — wypracowanie tych poprawek wymaga paralaktora podobnego do tego, o którym była mowa już wyżej.

6) Cel niewidoczny — strzelający na kotwicy (spring). Wypadek ten w stosunku do poprzedniego przedstawia to uproszczenie, że elementy strzelającego (celownik, odchylenie) są stałe. Wszystkie trudności utrzymania tych elementów aktualnymi — znikają. W końcu proces regulowania ognia przy pomocy początkowego wstrzeliwania się do celu pomocniczego — ma pewne widoki powodzenia, a nawet dania bardzo dobrych wyników.

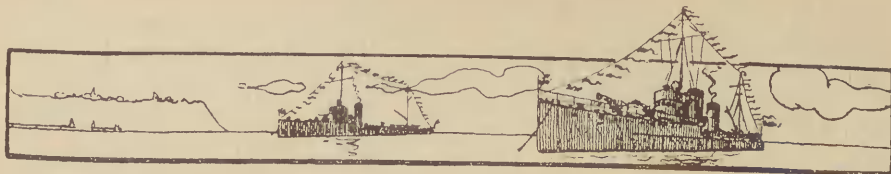
Wypadek powyżej rozpatrywany może mieć miejsce w czasie operacji połączonej z wysadzeniem desantu.

7) Cel widoczny. (Strzelający bądź w ruchu, bądź zakotwiczony).

Wypadek powyższy bardziej jeszcze upraszcza sprawę przez to, że:

- a) kierowanie ogniem może odbywać się z obserwacją bezpośrednią,
- b) jeśli punkt celowania może być wzięty na celu — strzelanie stanie się zupełnie podobne do strzelania morskiego (kiedy cel stoi),
- c) jeśli posługujemy się pomocniczym punktem celowania (tym sposobem unikamy zniszczenia lub zastonięcia przez dym lub wybuchy punktu celowania) „odchylenie od punktu celowania” jest stale określone z żadaną dokładnością.

Odległość jest mierzona bezpośrednio do celu. Trzeba jednakże podkreślić, że obserwacja pośrednia, jakkolwiek nie niezbędna, może być bardzo użyteczną w tym sensie, że może lepiej zanotować wartość uchyleń wgląd, niż obserwacja bezpośrednia.



PORUCZNIK MARYNARKI MARJAN KADULSKI.

Czy nam potrzebni oficerowie-tłumacze?

Oficer - tłumacz — jego funkcja. Na początku musimy zdefiniować, kogo określa się mianem „oficera - tłumacza” w tych państwach, w których istnieje ta instytucja. Jest to oficer dowolnej specjalności¹⁾, władający b i e g l e jakimś obcym językiem, co stwierdziła uprzednio specjalna komisja.

Musimy podkreślić na tem miejscu gruntowność znajomości języka. Pewnem — czasami nawet dość dużem — opanowaniem obcych języków może się pochwalić bardzo wielu ludzi. Niewielu jednak mogłoby „z ręką na sercu” przyznać się do ich znajomości „à fond”, dostatecznej choćby do całkowicie bezbłędnego pisania w danym języku. Nie wszyscy może wiemy, jak odpowiedzialną pracą jest n. p. zredagowanie w obcym języku oficjalnego listu, o którym wiadomo, że trafi w ręce cudzoziemców, znających ten język, i że jakiś niewłaściwy zwrot, lub źle umieszczony akcent, wywołać mogą niepochlebne komentarze o instytucji wysyłającej.

Ścisła odpowiedź na pytanie „Na czem polega funkcja tłumacza”, jest tak samo trudna, jak... logicznie jasna. Oficer - tłumacz jest pomocnikiem dowódcy tam, gdzie trzeba porozumieć się z osobami, mówiącymi obcym językiem; umożliwia kontakt z władzami kraju, do którego okręt przybywa; współpracuje przy redagowaniu pism w obcym języku; czasem wypadnie mu tłumaczyć dla swego dowódcy artykuły prasy cudzoziemskiej, przemówienia i t. p., dając swym dyplomem „tłumacza” gwarancję bezbłędnego języka i poprawnego stylu. Słowem — oficer-tłumacz jest „organem mowy” okrętu na obcych wodach.

Jest rzeczą oczywistą, że i sztaby dowództw potrzebują pewnej ilości specjalistów-lingwistów. Są oni potrzebni do tłumacze-

1) Np. art., torp. i t. d.; tłumaczem jest dodatkowo.

nia różnych dokumentów, instrukcyj, obcych regulaminów i t. p. W czasie pokoju poważną częścią ich pracy jest to, co nazwalibyśmy „protokołem dyplomatycznym”; poza pełnieniem funkcji oficerów łącznikowych, przy odwiedzających marynarkę obcojęzycznych dygnitarzach (których, jak wiemy, nigdy nie brak), prowadziliby również korespondencję w obcych językach.

Specjalnie potrzebni są dobrzy tłumacze w czasie wojny.

Weźmy język przeciwników. Nie znajdzie się nikt, kto by zaprzeczył istnieniu potrzeby znawców tego języka. W tym wypadku odrazu myślimy o wywiadzie. Zgoda! Właśnie „Drugi oddział” wystawi zapotrzebowanie na specjalistów „wrażego” języka. Tyleśmy się już naczycali relacyj z działań wywiadu podczas wojny światowej, że zapytani o zadania tłumaczy w czasie działań wojennych, wyliczymy łatwo, że: — będą oni przekładać na język ojczysty te stosy materiału, które dostaną się w nasze ręce; będą przesłuchiwać jeńców; układać proklamacje, następnie rozrzućcane na terytorjum nieprzyjaciela; w przyszłej wojnie ważnem ich zadaniem będzie wygłaszanie przy mikrofonie „ciekawych” odczytów dla... nieprzyjacielskich żołnierzy¹⁾, wreszcie będą musieli wykonywać wiele innych prac, aby już nie mówić o wywiadzie na terytorjum nieprzyjacielskiem, wymagającym niezwykle gruntownej znajomości języka, z jego wszystkimi odcieniami.

Lecz nietylko „II-gi oddział” będzie potrzebował wtedy tłumaczy. Zgodzimy się, że zawsze może na okęcie zajść potrzeba człowieka, znającego język naszego przeciwnika. Nieraz jeden dokument przypadkowo zdobyty, a w c z a s przetłumaczony, może mieć duży wpływ na operacje.

I inne języki, nietylko przeciwników z placu boju, są potrzebne w czasie wojny: języki naszych sprzymierzeńców. Jak bowiem wykazały kosztowne zaiste „doświadczenia” Aljantów²⁾, nie można liczyć na sukces, wynikający z arytmetycznego zsumowania sił sprzymierzonych — bez ścisłej między nimi współpracy, a zatem bez ustawicznego kontaktu. To zaś umożliwiają oficerowie łącznikowi przy sztabach.

Jak szkola Anglii oficerów - tłumaczy? Za wzór racjonalnego formowania kadry tłumaczy śmiało służyć może marynarka brytyjska — ta, o której Anglii z dumą mówią, że jest „second to none”...

Zasadniczym sposobem szkolenia są u nich s t u d j a z a g r a n i c ą³⁾. Oficer, do stopnia komandora włącznie, pragnący

¹⁾ Przypominamy sobie isticie nowoczesny sposób walki, użyty przez Anglików w czasie tłumienia buntu Kurdów — o czem donosiła prasa przed paru laty. Z „latającego ptaka” (samolotu) rozlegał się ryk w najczystszy kurdyjskim narzeczu, a jego argumenty były tak „przekonywujące”, że złamały ducha powstańców...

²⁾ Mam na myśli pierwsze lata wojny na lądzie, kiedy to Anglii i Francuzi prowadzili operacje na własną rękę, często n. p. komunikując sobie o zamierzonych ofensywach.

³⁾ Szczegóły, dotyczące marynarki brytyjskiej, według: „The King's regulations and Admiralty instructions”.

zdożyć dyplom tłumacza — a otrzymujący na to zgodę Admiralicji — przechodzi egzaminy wstępne, mające na celu stwierdzenie, że kandydat posiada dostateczne podstawowe wiadomości z danego języka. Poza to, przed wyjazdem zagranicę musi kandydat przedłożyć plan studjów, w którym wylicza zamierzone miejsce pobytu, oraz musi wytłumaczyć w nim, dla jakich korzyści, z punktu widzenia studjów — wybrał je. Czas trwania studjów jest uzależniony od stopnia trudności języka i od rodzaju dyplomu, który oficer pragnie osiągnąć.

Język	Czas trwania studjów zagranicą		Gratyfikacje w razie uzyskania dyplomu	
	Dyplom wyższego stopnia	Dyplom niższego stopnia	wyż. stop.	niż. stop.
Japoński	mies. 12	mies. 6	funtów st. 200	funtów st. 100
Rosyjski	9	6	150	75
Niemiecki	6	4	70	35
Holenderski				
Duński				
Szwedzki				
Norweski				
Grecki (nowożyty)	4	3	50	25
Francuski				
Włoski				
Hiszpański				
Portugalski				

Uwaga: W specjalnych wypadkach pobyt w Japonji może być przedłużony do dwóch lat.

Podczas całego czasu trwania studjów oficer - kandydat otrzymuje pobory pełne, jednak bez dodatków.

Po powrocie z zagranicy oficer zdaje egzamin „kwalifikacyjny” (dyplomowy), przed specjalną komisją językową. Przypatrzmy się bliżej temu egzaminowi.

Jest on zarówno ustny, jak i pisemny, przyczem program jego jest bardzo racjonalnie ułożony — o czem niech świadczy podany niżej system punktów, otrzymywanych przez zdającego w razie zażościeżnienia poszczególnym wymaganiom:

1. Konwersacja 60
2. Czytanie raportów, telegramów i t. p. oraz dyktowanie odpowiedzi 20
3. Powtórzenie w obcym języku opowiadania, zasłyszanego od egzaminatora 20
4. Tłumaczenie na angielski różnych zwrotów i zdań, „ze sluchu” (bez widzenia na papierze) 20
5. Tłumaczenie z angielskiego na obcy język zwrotów — „ze sluchu” 30
6. Dyktando 10
7. Tłumaczenie na angielski oficjalnej i prywatnej korespondencji (z rękopisu) 10
8. Pisanie oficjalnych lub prywatnych listów w obcym języku (na podaną krótką treść) 20
9. Improwizowane tłumaczenie z obcego języka 10
10. Improwizowane tłumaczenie na obcy język 20

Suma 220

Ważnym szczegółem jest wymaganie od zdających terminologii morskiej — tak w mowie, jak i w piśmie; nie jest jednak wymagane słownictwo specjalne, dotyczące różnych działów służby okrętowej. Dla otrzymania dyplomu „tłumacza”, kandydat musi wykazać o g ó l n ą dostateczną biegłość. Zależnie od stwierdzonego poziomu znajomości języka, komisja przyznaje oficerowi dyplom niższego (acting interpreter), lub wyższego stopnia (interpreter). Dla uzyskania dyplomu niższego stopnia wystarczy zadośćuczynić wymaganiom punktów: 2, 3, 9, 10. Kandydaci mogą ponownie stawać do egzaminu po sześciomiesięcznej przerwie — ogółem jednak mogą zgłaszać się nie więcej, jak dwa razy.

Równocześnie z dyplomem oficerowie otrzymują gratyfikacje — uzależnione od czasu trwania studjów (patrz tabl.). Zostały one pomyślane, by zachęcić oficerów studjujących do możliwie najlepszego wykorzystania pobytu zagranicą — celem zgłębienia języków. Trzeba przyznać, że ich wysokość jest wcale poważna.

Po egzaminie dyplomowym oficerowie otrzymują przydzielone na różne okręty; tłumacze języków szerzej znanych na okręty flagowe. Przepisy upoważniają wyraźnie dowódców okrętów do składania „zapotrzebowań” na oficerów - tłumaczy w każdym wypadku, kiedy to uważają za konieczne. Na każdym zaś okręcie, na którym pływają podchorążowie (midshipmen), ma przydział oficer-tłumacz języka niemieckiego lub francuskiego. Funkcja oficera-tłumacza jest traktowana jako d o d a t k o w a; oficer pełni ją oprócz innych, zwykłych, jak: torpedysty, nawigacyjnego, artylerzysty i t. p. Za to otrzymuje specjalny d o d a t e k do uposażenia, lecz tylko w okresie, gdy jest zaokrętowany w tym charakterze, a okręt znajduje się w strefie danego języka.

Pozatem wysyłani są oficerowie na misje specjalne, staże, stanowiska attachés morskich i t. p. — ze szczególnem uwzględnieniem znajomości języków.

Specjalną uwagę angielska Admiralicja obdarza język j a p o Ń s k i, na co wskazuje szereg specjalnych przepisów, normujących jego naukę¹⁾. (Jest on zalecany w pierwszym rzędzie wszystkim oficerom, stacjonowanym na wodach Dalekiego Wschodu). Tak na przykład przepisy przewidują dla oficerów, mających przydział na okrętach w Wej - haj - wej, umyślnego nauczyciela tego języka. Nie istnieje zresztą, obowiązek zdawania egzaminu. Z pośród chętnych, wyróżniających się lepszymi wynikami, są dobierane kadry przyszłych oficerów-tłumaczy: — kończą oni naukę już w Japonji. Okres studjów japońskiego — ze względu na jego wyjątkową trudność — jest najdłuższy: wynosi zasadniczo — 12 miesięcy; może być nawet przedłużony do — 2 lat. Interesującym szczegółem jest sposób rozwiązania kwestji japońskiej pisowni, tej plagii europejczyków. Otóż po 6-ciu miesiącach studjów wymagana jest tylko pisownia łacińska wyrazów japońskich; ale już po 12-tu miesiącach oficer musi

¹⁾ Warto nadmienić, że Anglicy mają tłumaczy i z takich języków, jak: hinduski, arabski, perski, swahili i t. p.

wykazać się znajomością 400-tu (!) najpospolitszych znaków — w czytaniu i w pisaniu ¹⁾, oprócz znajomości alfabetów sylabowych (Katakana, Hiragana). Przy tym również egzaminie wymaga komisja — pewnej znajomości terminów morskich.

Jak dalece angielskie przepisy, dotyczące oficerów - tłumaczy, są przystosowane do warunków realnych — potwierdzić może jeszcze istnienie w t ó r n y e h egzaminów kwalifikacyjnych, w ciągu dalszej służby (co 5 lat, a w wypadku języków wschodnich co 3 lata). Jeszcze zaś przed egzaminami wtórnymi kandydaci są wysyłani na krótko (do jednego miejsca) zagranicę.

Wiemy przecież z własnego doświadczenia, że języki obce łatwo się zapominają, o ile się ich stale nie używa. Obserwować mogliśmy nieraz, że osoby, o których mówiono nam (z szacunkiem): — „on dobrze mówi tym językiem, bo on kiedyś był tam i tam” — wcale często utykają w konwersacji... Zrozumiałe. Naogół zapomina się, że języka nie wystarcza się raz nauczyć, — trzeba go możliwie konserwować.

Poza szkoleniem specjalistów - tłumaczy, Admiralicja zwraca baczną uwagę na naukę obcych języków również wśród ogółu oficerów (szczególnie uprzywilejowane są języki: francuski i niemiecki). Dla dodania bodźca, są urządzone coroczne egzaminy konkursowe z obcych języków, o wcale poważne nagrody ²⁾. Stawać mogą oficerowie wszystkich korpusów osobowych do stopnia k a p i t a n a (lieutenant), poniżej 5-ciu lat starszeństwa — włącznie. Nie mogą ubiegać się o nagrody — całkiem słusznie — oficerowie-tłumacze, którzy kształcili się zagranicą n a k o s z t r z ą d u, no i ci oficerowie, którzy już raz wzięli nagrodę dla danego języka. Fakt zdobycia nagrody jest przytem notowany w papierach kwalifikacyjnych oficera. Na podobnych zasadach jest oparty statut innej jeszcze nagrody — t. zw. „Ryder Memorial Prize” — dostępnej również i dla podchorążych.

Jeśli rzucimy teraz okiem wstecz, na sposób postawienia kwestji języków w angielskiej marynarce, rzuci nam się w oczy ciągła troska o wyszkolenie oficerów w tej dziedzinie. A przecież język angielski jest — praktycznie biorąc — najbardziej rozpowszechniony!...

A inne marynarki? Analogiczny do angielskiego, system szkolenia oficerów-tłumaczy posiada marynarka francuska. Kandydaci są wysyłani na studia zagranicę, również po uprzednich egzaminach wstępnych. Czas trwania studjów waha się od 6 miesięcy dla języków: włoskiego, hiszpańskiego i t. p. — do 2 lat, dla języka japońskiego; następnie ma miejsce egzamin kwalifikacyjny.

I we Francji rozumieją potrzebę konserwowania języka; odmienny jest jednak sposób rozwiązania: Oficerowie - tłumacze otrzymują co pewien czas materiał do tłumaczenia.

Do marynarek, kształcących oficerów - tłumaczy zagranicę

¹⁾ Dla przeciętnego Japończyka ma rzekomo wystarczyć znajomość 2000 chińskich znaków (obowiązujących — jak wiemy — i w Japonji).
²⁾ 30, 20 i 10 funtów szterl.

cą, należy — (oprócz wielu innych zapewne) — również marynarka japońska.

W odniesieniu znów do marynarki Stanów Zj. A. P. uderza nas b r a k instytucji „oficera - tłumacza”. Nie znaczy to jednakowoż, by sobie tam lekceważono obce języki. W Naval Academy, podchorąży, wyróżniający się w nauce obcych języków, otrzymuje z końcem roku szkolnego nagrodę w postaci szpady. I w tej marynarce odczuto zresztą potrzebę ekspertów języka swych przyjaciół z za Pacyfiku — Japończyków. Ostatnio Admiralicja doraźnie wysłała do Japonji pewną ilość oficerów na studia językowe. Fakt wymowny...

Jak wygląda u nas sprawa znajomości języków? Warto przypomnieć na wstępie, że my, Polacy, szcycimy się zdolnościami językowymi. I słusznie. Szczególnie jeśli idzie o wymowę obcych języków. Polak pokonywuje ją łatwo, posiadając w swej ojczystej mowie całą gamę świstów, syków i innych, zgoła niesamowitych dźwięków, w rodzaju: — „ś”, „dź”, „szcz” i t. p. Jedynym dźwiękiem chyba, do którego Polak czuje animozję — bo wyjątkowo tylko udaje mu się go pokonać — jest angielskie „th”.

Ale i z innych powodów warunki ukształtowały się dla nas korzystnie. Zgodnie ze znaną prawdą, że: „niema złego, co by na dobre nie wyszło” — Polacy wynieśli z okresu niewoli powszechną prawie znajomość dwóch ważnych języków: niemieckiego i rosyjskiego. Jeśli dodamy jeszcze to, że Polacy — naogół lubiąc podróżować — stykali się często z innymi narodami przed wojną, gdy świat nie był poszatkowany gęstą siecią kordonów — pojmujemy, dlaczego każdy prawie z naszego starszego pokolenia włada jednym przynajmniej obcym językiem. Językami mówionymi przez nich są najczęściej: niemiecki i rosyjski, nie brak jednak i znawców francuskiego, angielskiego, ba, włoskiego nawet!

A nasze m ł o d e pokolenie?

Tu już sytuacja przedstawia się g o r z e j i — psuje się coraz bardziej. Jeszcze nasi koledzy w stopniach „starszych poruczników” słyszeli w okresie lat gimnazjalnych wokół siebie język zaborców i uczyli się w tym języku. Inaczej już — obecni podporucznicy i młodzi porucznicy. Z pośród niedawno wypuszczonych roczników n i k t nie władał dobrze językiem niemieckim, a rosyjskim — j e d e n...

I naturalnie. Boć w roku 1918, w chwili, kiedy stopa zaborców została usunięta z naszej ziemi, mieli oni przeciętnie 7 — 8 lat. Ledwie że ich sobie przypominają! Pamiętam, w broszurze jakiegoś oficera dyplomowanego, czytałem przed kilku laty, że na wypadek wojny będziemy mieli wbród tłumaczy języka niemieckiego i rosyjskiego... Obecnie możemy ocenić krótkowzroczność tego rozumowania...

Już dziś inaczej zapatrują się w wojsku na tę sprawę. Troška o kadry językowców znalazła swój wyraz w przemówieniach na Zjeździe Delegatów Kół T-wa Wiedzy Wojskowej, w maju 1935 r., który to Zjazd zagaił gen. Kasprzycki.

Nie skończyło się na przemówieniach: Zarząd Główny

T. W. W. zorganizował — na swój koszt — 4-tygodniowe staże zagranicę dla oficerów, wyróżniających się w studiach języków: rosyjskiego i niemieckiego, a podanych przez poszczególne koła¹⁾). W ten sposób 19 oficerów zwiedziło Łotwę i Estonję (grupa „rosyjska”) oraz Niemcy i Austrię (grupa „niemiecka”) — korzystając z opłaconych przez T. W. W. usług Orbisu. Warto przytem podkreślić, iż nie były to staże w jednej miejscowości, lecz że miały one charakter turystyczny.

Szukając powodów niekorzystnej sytuacji językowej, może ktośby uczynił zarzut: „to wina naszych szkół, że młodzi nie znają dobrze języków”. Nie. Nawet idealna szkoła nie nauczy nikogo b i e g l e władac językiem obcym — może dać tylko szersze lub szersze p o d s t a w y. W szkole można się nauczyć języka tyle, ile niezbędnem jest dla potrzeb codziennych, dla ogółu oficerów — czyli aby: czytać ze słownikiem fachową literaturę lub porozumiewać się w doraźnych okazjach; nie można natomiast wymagać od szkół, by produkowały ludzi z opanowaniem c a ł k o w i c i e językami, czyli by wydawały choćby ten niezbędny procent — nie tak duży znowu — specjalistów - tłumaczy. Tacy specjaliści mogą się wykształcić tylko przez studia zagranicą.

Dlaczego nam potrzebni tłumacze? Choćby dla spełnienia tych wszystkich funkcji, o których mówiliśmy na początku. I dla nas może specjalnie potrzebni. Wszak zgodzimy się, że język polski nie jest językiem światowym. W dotychczasowym stanie rzeczy, Polak, wyjeżdżając zagranicę na Zachód, bez znajomości jakiegoś światowego języka jest praktycznie niemową.

Mógłby ktoś powiedzieć, że tworzenie kadr tłumaczy jest niepotrzebne; że najlepiej pozostawić sprawę znajomości obcych języków instynktowi korpusu oficerskiego; że życie samo tę sprawę rozwiąże, a wystarczy tylko zachęcać oficerów do studjów.

Niemasz bardziej mylnego zapatrywania. Kadry lingwistów muszą być szkolone planowo, tak, by wszystkie potrzebne nam języki były „obesłane” proporcjonalnie do stopnia ich użyteczności. Boć wiemy, iż sympatje ogółu idą tylko za paroma najpopularniejszymi językami. A gdzie znajdziemy w razie potrzeby specjalistów języków mniej popularnych?

Dalej, przy „dzikim systemie”, gdzie mamy sprawdzian stopnia opanowania języka? Skąd wiemy, że dany oficer naprawdę dobrze zna obcy język i że można mu powierzyć odpowiedzialną pracę?

Nie tak nie przekonywa, jak przykład: W jednym z programów, wydanych z okazji wizyty cudzoziemców, w języku francuskim, znalazły się kwiatki w rodzaju: **uniforme Nr. 1**, zamiast **tenue No. 1**; **diplôme** — zamiast **brevêté**; **en compagnie** zamiast **accompagné de**; dalej: snać masywny krążownik odjeżdżał ...pocią-

1) Na fakt powyższy wartoby zwrócić uwagę Zarządu Koła T. W. W. w Gdyni, by w przyszłym roku mogli wejść w grono stażystów i oficerowie Mar. Woj. W ten sposób gdyńskie Koło wykorzystałoby w większym stopniu te 50% składek wszystkich członków, które płatnicy Floty przekazują regularnie do Kasy Zarządu w Warszawie.

giem, bo zamiast jedynego dla tych wypadków terminu *appareillage*, tłumacz użył *départ*. A już nieśmiertelność zdobył sobie zwrotem: „*excursion à la Jastrzębia Góra*”. Stanowczo miało to smak zrazów „à la Nelson”...

Tam zaś, gdzie są oficerowie-tłumacze, unikniętoby tego w prosty sposób: program opracowałby tłumacz, którego znajomość języka stwierdza się co pewien czas komisyjnie.

Więc każda większa instytucja powinna posiadać w swym sztabie specjalistów od tych, tak nielicznych doprawdy, najpotrzebniejszych języków. Również i każdy nasz okręt, wyjeżdżających zagranicę, szczególnie na większe reprezentacyjne wizyty, powinien mieć w składzie swej obsady oficerskiej jakichś dobrych znawców paru języków. Bo ostatecznie celem wizyty okrętów nie jest depropaganda¹⁾.

Zwróćmy uwagę na jeden jeszcze sposób wykorzystania oficerów-tłumaczy: staże w obcych marynarkach. Gruntowna znajomość języka służbowego danej floty daje wtedy wprost nieocenione usługi. Bo, jeśli celem stażu jest zbieranie wiadomości, to czyż nie jest to postokroć ułatwione, gdy się wokół siebie w s z y s t k o rozumie, a nie to jedynie „co do wierzenia podają”?...²⁾

Jak widzimy z tych kilku powyższych uwag, — bynajmniej nie wyczerpujących wszystkich wypadków użycia tłumaczy — pewien procent oficerów, znających dobrze obce języki, jest bardzo potrzebny. Mniejsza o to, czy ich nazwiemy „tłumaczami”, czy też — wogóle ich nie nazwiemy. Jedno jest jeszcze pewne: że nie można dziedziny językowej pozostawiać dalej odłogiem; że trzeba jakimś systemem bodźców zachęcać oficerów do studjowania obcych języków. Bo pewne bodźce są jednak niezbędne, mimo, że Polacy naogół lubią języki. Któż z nas nie zaczynał się już uczyć przynajmniej jednego języka? A czy doprowadziliśmy naukę do końca? Rzadko.

Jakie języki są nam potrzebne? To pytanie narzuca się nam jako logiczna konsekwencja naszych dotychczasowych rozważań.

Różne to są języki — rozmaitym byłby procent oficerów-tłumaczy, potrzebnych dla każdego z nich. Trudno tu ustalać kolejność ich ważności i wynikający z nich „rozdzielnik” — autor nie czuje się tutaj dość kompetentny. Można sobie jednak pozwolić na naszkicowanie przynajmniej planu sytuacyjnego.

Język francuski. Przez długi zapewne czas będzie zajmował on poczesne miejsce wśród potrzebnych nam języków: — oprócz jego rozpowszechnienia, powodem (ważniejszym) jest, że wiele nas wiąże z francuską marynarką. Obecnie zaś szkolenie odbywa się jeszcze częściowo we Francji; przyjęliśmy w wielu wypadkach

1) Autor miał możliwość widzieć oficjalne zaproszenie przedstawicielstwa dyplomatycznego jednego z bałtyckich państw, zaproszenie, które prócz pięknie huczonego państwowego herbu — miało ozdobę w postaci zwrotu: *Monsieur le ...et Madame NN on l'honneur de...*

2) Znany jest fakt, że pewna marynarka stale przydziela na nasze okręty oficera łącznikowego, rozumiejącego polski język, a... nieprzyznającego się do znajomości tej szlachetnej mowy. Przyznam się, iż nie zazdroszczę mu wszystkiego, co było powiedziane w mesie w jego obecności i pod jego adresem — zanim nie poznano się na tem...

francuską doktrynę; wiele podręczników czy dzieł fachowych jest dla nas dostępnych tylko w tym języku. Nie zapominajmy w dodatku, że nasze młode pokolenie wynosi z gimnazjów podstawy tego właśnie języka.

N i e m i e c k i — ten język, pożądany dzisiaj dla każdego kulturalnego człowieka, jest dla nas szczególnie ważny. Jest nie do zaprzeczenia, że niemiecka literatura techniczna wogóle — jest najbogatszą i najwięcej wartościową. My, marynarze, znajdziemy tam wiele cennych dzieł z dziedziny techniki okrętowej. A właściwa „morska” literatura? Boże! Taką książkę Hasego o Jutlandzie widzieliśmy równie często w kabinie francuskiego oficera, jak i dalekiego, japońskiego... Pozatem niemiecki, to język szeroko znany tak u nas (jeszcze), jak i na całym „Mare Nostrum” — na Bałtyku. Wkońcu uczą go również w szkołach średnich, obok francuskiego, i z tego powodu wielu oficerów ma, z natury rzeczy, podstawy do dalszych studiów.

Język a n g i e l s k i znów jest — w większej lub mniejszej dozie — niezbędny dla k a ż d e g o z nas, jako język marynarzy, praktycznie najbardziej rozpowszechniony i stanowiący zatem właściwy język międzynarodowy. Jest on poza tem językiem pierwszej marynarki świata, a — co z tego wynika — wydawnictwa fachowe, takie jak: locje lub mapy, są najlepsze, najliczniejsze i... najtańsze w tym właśnie języku. A czy nie wypadnie nam kiedyś wysłać tam oficerów na „stage”?...

Język r o s y j s k i, również znany u nas, zamykałby listę języków najbardziej nam potrzebnych. Dla nas, Słowian, — w przeciwieństwie do... Anglików (patrz tab. czasu studiów) — łatwy do opanowania, jest również językiem, którym można się często porozumieć na Bałtyku.

Oprócz wyżej wymienionych języków, wiele innych jeszcze musiałoby mieć swych — acz mniej licznych — przedstawicieli wśród oficerów-tłumaczy. Wśród nich znelżby się musiały takie języki, jak: szwedzki, fiński, włoski, i — kto wie — czy nie... japoński.

W ogólności kwestję szerszej znajomości języków obcych przez oficerów możnaby łatwo postawić u nas na należytym poziomie. Środków po temu niebrak — takim doskonałym byłby naprzykład egzamin konkursowy z języków (jak w Anglii), urządzany perjodycznie, co parę, dajmy na to, lat. A m b i c j ą z a ś k a ż d e g o m ł o d e g o o f i c e r a w i n n o b y ć d o b r e o p a n o w a n i e c h o ć b y j e d n e g o o b c e g o j ę z y k a. Boć korzyści z tego płynące są tak liczne: — od skarbów obcej literatury do... moralnego zadowolenia.





Wiadomości Techniczne.

PORUCZNIK MARYNARKI INŻ. KAZIMIERZ SIWICKI.

Prąd stały czy zmienny?

Dotychczas na okrętach wojennych i handlowych stosuje się do oświetlenia, napędu mechanizmów i innych celów, prawie wyłącznie prąd stały. Utało się nawet pojęcie, że do urządzeń okrętowych nadaje się tylko prąd stały i chyba w żadnej dziedzinie budownictwa okrętowego nie ma tylu konserwatystów, trzymających się starych zasad z uporem, godnym lepszej sprawy, jak w elektrotechnice okrętowej, gdzie zastosowanie prądu zmiennego napotyka na poważne sprzeciwy.

Podobnie jak wszystkie pojęcia i zasady w technice co pewien okres czasu są rewidowane i niejednokrotnie ulegają poważnym zmianom, należałoby również zbadać w świetle dzisiejszych możliwości technicznych kwestję najodpowiedniejszego rodzaju prądu dla okrętów w obecnych warunkach. Przedewszystkiem warto zastanowić się nad przyczynami, które zmuszały dotychczas do zastosowania prądu stałego do urządzeń okrętowych.

Jedną z najważniejszych przyczyn polegała na tem, że w czasie, gdy elektrotechnika rozpoczynała w budownictwie okrętowym swoje pierwsze kroki, znaną i możliwą do zastosowania praktycznego była tylko technika prądu stałego, oraz że pierwotnie elektrotechnika znalazła zastosowanie tylko do oświetlenia i do zasilania reflektorów łukowych, które pobierały „gros” energii elektrycznej i wymagały prądu stałego.

W dalszym ciągu rozwoju elektrotechniki okrętowej powstał napęd elektryczny mechanizmów pomocniczych i tu znów można było stosować tylko prąd stały, gdyż do użytku praktycznego nadawały się przez czas dłuższy silniki prądu stałego, silniki zaś asynchroniczne przechodziły okres prób i wynalazków. Ponadto pobiera-

nie energii przez reflektor przez długi czas stanowiło przeważającą część całej mocy zainstalowanej i decydowało o wyborze prądu stałego.

Dalszy rozwój urządzeń okrętowych, a w szczególności artyleryjskich i pokładowych, spowodował konieczność uzyskania ciągłej (i o dużym zakresie) regulacji obrotów elektrycznych silników dla mechanizmów pomocniczych, którą łatwo można uzyskać przy prądzie stałym, a której to możliwości do niedawna nie dawał prąd zmienny.

Ważką wreszcie przyczyną, która i dziś utrudnia w wielu wypadkach przejście na prąd zmienny, było rozbudowanie urządzeń portowych i okrętowych na prąd stały, których zamiana na urządzenie prądu zmiennego pociągnęłaby zbyt duże koszty lub nawet byłaby wręcz niemożliwa. Kwestja ta, o ile dla dużych marynarek stanowi obecnie znaczną trudność, to dla marynarek małych, dziś powstających, prawie nie istnieje, a nawet przeciwnie, nowopowstające marynarki mają nieskrępowany wybór. Są one w takim samym położeniu do marynarek rozbudowanych, jak nowobudujący się port do starego, który w wielu wypadkach nie jest w stanie zmodernizować swych urządzeń, podczas gdy pierwszy może całkowicie korzystać z najnowszych zdobyczy techniki.

Wreszcie jako ostatni, ale dosyć ważny powód, należałoby podać, że decyzja w sprawach elektrotechniki, jako dziedziny stosunkowo wazkiej w budownictwie okrętowym, niejednokrotnie zależna była od czynników niefachowych, nieobeznaczonych i niemających zbyt wielkiego zaufania do mało zrozumiałych dla niefachowców postępów elektrotechniki.

Prąd stały ma swoje poważne wady, szczególnie w porównaniu do prądu zmiennego. Przedewszystkiem bardzo niedogodny i nieodpowiedni do warunków okrętowych jest kolektor maszyn elektrycznych prądu stałego. Jest to część maszyny bardzo delikatna, nie znosząca wilgoci ani brudu i podczas gdy całą instalację elektryczną na okręcie uwodoszczelnia się, to kolektor pozostawać musi odkryty, a jeżeli silnik ma być okapturzony, to wymiary jego i waga znacznie wzrastają.

Kolektor maszyn prądu stałego wymaga remontów, przetaczenia, specjalnej uwagi obsługi na dopasowanie szczotek i usuwanie iskrzenia.

Silniki elektryczne prądu stałego są znacznie większe i cięższe od silników prądu zmiennego tej samej mocy. Jako przykład mogą służyć dane firmy Krajowej Rohn-Zieliński, a mianowicie silnik elektryczny o mocy 5 KW prądu stałego waży 130 kg., prądu zmiennego krótkozwarty 75 kg.; mocy 10 KW prądu stałego 180 kg., prądu zmiennego 104 kg.; mocy 20 KW prądu stałego 280 kg., prądu zmiennego 180 kg.

Silniki asynchroniczne mogą być dziś budowane bez pierścieni, jako krótkozwarte, do mocy kilkudziesięciu KW i przy odpowiednim przesycaniu uzwojeń nie potrzebują być budowane jako wodoszczelne, co jeszcze bardziej zwiększa stosunek wagi i cen silników prądu stałego do zmiennego, na korzyść tych ostatnich.

Różnią się również i ceny silników prądu stałego i zmiennego. Przy mocy 5 KW silnik prądu stałego kosztuje 1010 zł., prądu zmiennego krótkozwarty 360 zł.; przy mocy 10 KW prądu stałego 1520 zł., prądu zmiennego 460 zł.; i przy mocy 20 KW prądu stałego 2150 zł., prądu zmiennego 860 zł. Ceny powyższe podane są dla silników wraz z przyrządami rozruchowymi.

Do niedawna silnik prądu stałego bezapelacyjnie górował nad silnikiem asynchronicznym tam, gdzie konieczną była regulacja obrotów.

Sprawę jednak regulacji obrotów, którą tak ostro stawiają obrońcy prądu stałego, uważam za konieczne oświetlić z innej strony. Mianowicie duża ilość okrętów, nie posiadających elektrycznego napędu dział i wind kotwicznych, nie ma właściwie silników, przy których konieczną byłaby regulacja obrotów, a przynajmniej ciągła regulacja obrotów. Na większych zaś okrętach—gdzie stosuje się napęd elektryczny dział i wież działowych, zasilanie tego napędu najczęściej uskutecznia się za pośrednictwem znanego powszechnie w marynarce systemu Vard Leonarda, który ma zapewnić nie tylko większą skalę regulacji obrotów, lecz i złagodzenie uderzeń prądu w sieci okrętowej przy uruchamianiu silnika. Otóż zamiast przetwornicy Vard Leonarda można przecie zastosować układ podobny, składający się z silnika prądu zmiennego, dołączonego do sieci okrętowej i napędzającego prądnicę prądu stałego, zasilającą silnik, obracającą działo lub wieżę. Układ taki będzie nawet lżejszy od układu Vard Leonarda, a zmiana połączeń biegunów silnika prądu zmiennego i regulacja wzbudzenia prądnicę oraz silnika prądu stałego, pozwoli na osiągnięcie ciągłej regulacji obrotów w dużych granicach i umożliwi korzystanie z sieci prądu zmiennego.

Wreszcie dla nielicznych mechanizmów, napędzanych silnikiem, zasilanym bezpośrednio z sieci i z dużą skalą regulacji obrotów, stosować dziś można silniki kolektorowe prądu zmiennego, dające całkowitą możliwość płynnej regulacji obrotów i w dodatku bez skomplikowanych dodatkowych urządzeń, jak przy silnikach prądu stałego, a jedynie przez przesuwanie szczotek po kolektorze. Silniki takie znalazły duże zastosowanie w kolejnictwie i fabrykach tkackich, gdzie wymagana jest od silników napędowych bardzo mała regulacja obrotów.

Istnieje pozatem cały szereg układów silników asynchronicznych, dających możliwość regulacji obrotów bez strat, które w tych nielicznych zresztą wypadkach, gdy regulacja obrotów jest wymagana, mogłyby znaleźć zastosowanie.

Jeśli chodzi o moment rozruchowy, to silniki kolektorowe wielofazowe o charakterystyce szeregowej rozwijają równie wielki moment rozruchowy, jak i silniki szeregowy, przy czym rozruch ten uskuteczniany bywa w tym wypadku przez przesuwanie szczotek po kolektorze, a więc w sposób prosty i ciągły.

Przechodzimy z kolei do porównania wag i okrętowych sieci elektrycznych prądu stałego i zmiennego, w założeniu, że obie sieci zasilają silniki tej samej mocy. Otóż w praktyce uwzględniając wagę opancerzenia kabla i porównując tabele przekrojów przewodów zasil-

lających silniki różnej mocy (Mechanik tom II) otrzymujemy, że stosunek wagi sieci prądu stałego do prądu zmiennego wynosi: dla mocy większych ponad 2 KW. 1,3 na korzyść prądu zmiennego. Dla elektrotechników jest to rzecz znana, na szczegółowe wyjaśnienie tego zjawiska w powyższym artykule nie ma miejsca, dla tych jednak, którym ten paradoksalny pozornie stosunek wagi wydawałby się niezrozumiały, wspomnę pokrótce, że moc prądu stałego wyraża się wzorem: $V \cdot J_{st}$, gdzie V — oznacza napięcie, zaś J_{st} — natężenie prądu stałego. Ta sama moc w wypadku prądu zmiennego, przy założeniu $\cos\phi = 1$ (n. p. ogrzewanie), wyrazi się wzorem $\sqrt{3} \cdot V \cdot J_{zm}$, gdzie J_{zm} oznacza prąd zmienny. W wypadku, gdy moce te mają być jednakowe, to przy jednakowych napięciach otrzymamy:

$$\frac{J_{st}}{J_{zm}} = \sqrt{3} = 1,72$$

Przyjmując następnie, że przekrój drutu jest proporcjonalny do natężenia prądu, co przy niezbyt dużych różnicach natężeń ma miejsce, otrzymamy, że stosunek przekroju sieci w wypadku prądu stałego do przekroju w wypadku prądu zmiennego, wyniesie:

$$\frac{Q_{st}}{Q_{zm}} = \frac{2 J_{st}}{3 J_{zm}} = \frac{2}{3} \cdot 1,72 = 1,15$$

Stosunek ten przy większych mocach, rzędu kilkudziesięciu kilowatów, wskutek wpływu wagi opancerzenia kabla, wzrasta do 1,3.

Podobnie rzecz się ma z wagą wodoszczelnych skrzynek i wyłączników automatycznych, szczególnie przy mocach powyżej 50 KW, co łatwo sprawdzić, porównując dane katalogowe armatur elektrycznych na prąd zmienny i stały.

Waga sieci kablowej z armaturą stanowi obok wagi silników niepoślednią pozycję w zestawieniu wag zelektryfikowanego okrętu.

Prąd stały posiada pozatem jeszcze jedną wadę. Mianowicie przy przerywaniu prądu stałego tworzy się łuk elektryczny, niszczący kontakty przerywające ten prąd i podczas gdy dla prądu zmiennego wyrabiane są dzisiaj wtyczki i wyłączniki dużych mocy o stosunkowo małych wymiarach, to dla prądu stałego przy natężeniach większych ponad 20 Amp. napotyka się z reguły na poważne trudności konstrukcyjne z powodu powstawania niszczącego kontaktu łuku. Armatura wypada stąd niepomiernie większa i droższa niż przy prądzie zmiennym, gdzie kwestja łuku nie odgrywa większej roli.

Przechodzę wreszcie do porównania prądu stałego i zmiennego pod względem ich kosztu. Otóż koszt prądu stałego w wypadku zasilania okrętów z łądu jest znacznie wyższy niż zmiennego i o tem by zasilac oświetlenie i ogrzewanie okrętów prądem stałym nie ma mowy; zasilanie zaś oświetlenia i ogrzewania okrętów prądem

zmiennym, z jednoczesnem zachowaniem możliwości zasilania ich mechanizmów pomocniczych prądem stałym, wymaga budowania w porcie podwójnych sieci, co pociąga za sobą poważne wydatki inwestycyjne rzędu dziesiątków tysięcy złotych. Jest to rzecz naogół nie rzucająca się w oczy, ale niemniej ważna i wysokie koszty budowy specjalnych sieci prądu stałego i zasilania okrętów prądem stałym, mogłyby być uniknięte.

Kwestja konieczności stosowania instalacji prądu stałego na łodziach podwodnych nie przeszkadza bynajmniej stosowaniu prądu zmiennego na okrętach nawodnych, gdyż łodzie podwodne dla swych mechanizmów pomocniczych prądu stałego z ładu nie biorą, a zresztą technika budowy łodzi nie wypowiedziała, jak się zdaje, ostatniego słowa i kto wie, czy wkrótce łodzie nie będą miały tej samej swobody wyboru rodzaju prądu, jaką mają obecnie okręty nawodne.

Na zakończenie chciałbym omówić szereg ciekawych zarzutów, stawianych prądowi zmiennemu. A więc mówią naprzykład: „Prądnicą prądu zmiennego nie ma co prawda kolektora, lecz posiada wzbudnicę, która jest prądniczką prądu stałego z kolektorem, a więc niema właściwie żadnej różnicy”. Otóż zarzut ten może miałby nieco racji w warunkach łądowych, na okręcie jednak wchodzą w grę inne specjalne okoliczności. Przedewszystkiem, ogólnie biorąc, nie może być żadnego porównania między kolektorem prądnicą prądu stałego a wzbudnicą, ta ostatnia ze względu na małą moc i prostą budowę stanowi bowiem urządzenie bardzo pewne i zresztą pracuje w warunkach dobrych; przeciwnie, duży kolektor prądnicą prądu stałego stanowi urządzenie bardziej delikatne i niedające się szybko wymienić.

Jeśli chodzi o warunki okrętowe, to należy zwrócić uwagę na to, że na okręcie istnieje cały szereg małych silniczków, n. p. do napędu pompki ropowej, do oliwy i t. p. Silniczki te pracują naogół w warunkach nienajlepszych, narażone są na wilgoć i zanieczyszczenie. W wypadku prądu stałego silniczki te muszą pracować oczywiście na prąd stały. W wypadku prądu zmiennego dochodzi wprawdzie wzbudnica, lecz odpada duży kolektor przy prądnicą, a silniczki powyższe są zastąpione silnikami asynchronicznymi, krótkozwartymi, stokroć bardziej odporniejszemi na wilgoć i zanieczyszczenie, i nie wymagającymi specjalnego dozoru.

Nadmieniam przytem, że koszt alternatora z silnikiem napędowym spalinowym do mocy 10 KW, jest droższy od analogicznego agregatu prądu stałego o 10% zaledwie, zaś przy mocach ponad 25 KW jest już tańszy, co spowodowane jest prostą i tanią budową w porównaniu do prądnicą prądu stałego.

Na następny zarzut — „czy możliwe jest stosowanie silników asynchronicznych do wind okrętowych, ze względu na ich nieduży moment rozruchowy” — należałoby odpowiedzieć tylko, że wszystkie windy i dźwigi portu gdyńskiego są zaopatrzone w silniki elektryczne asynchroniczne (zarówno jak i windy mieszkaniowe).

Dla dźwigów lub wind, wymagających specjalnie dużego momentu rozruchu i dużej regulacji obrotów, służyć mogą silniki

kollektorowe o charakterystyce szeregowej, umożliwiające korzystanie z trójfazowej sieci prądu zmiennego.

Następny zarzut: „Na okrętach istnieją przecież specjalne odbiorniki, które muszą być zasilane prądem stałym jak n. p. „Granat”. Otóż odbiorniki „Granat” wymagają specjalnego napięcia i obecnie nawet zasilane są za pośrednictwem przetwornic, a zatem w wypadku sieci prądu zmiennego, mogłyby być zastosowane do zasilania przetwornice, przyczem byłyby one lżejsze i tańsze, bo napędzane silnikami asynchronicznymi.

Inne zaś specjalne odbiorniki, jak telegrafy maszynowe, konstruowane są na prąd zmienny i podczas gdy dzisiaj zasilane są przez przetwornice, to przy prądzie zmiennym mogłyby być zasilane przez transformator, znacznie prostszy, mniejszy i tańszy od przetwornicy.

Inny jeszcze zarzut brzmi: „Przecież reflektory łukowe zasilane być mogą tylko prądem stałym”. Rzeczywiście, reflektory łukowe, jakkolwiek mogą świecić i przy prądzie zmiennym, to jednak największą wydajność świetlną dają przy zasilaniu ich prądem stałym. Należy jednak zauważyć, że obecnie reflektor nie stanowi najważniejszego odbioru na okręcie i pobiera około 10 do 15% mocy zainstalowanej. Dlatego też, o ile zasilanie prądem zmiennym nie rozwiązywało kwestji, to należałoby zasilac je za pośrednictwem przetwornicy i kto wie, czy dodanie tej przetwornicy nie opłaciłoby się skądinąd. Dziś na oporniku reflektora, dławiającym napięcie sieci do napięcia, potrzebnego dla reflektora, tracimy około 5 KW przy każdym reflektorze średnicy 75 cm. Przy zasilaniu reflektora za pośrednictwem przetwornicy jednotwornikowej, dałoby się tę stratę zmniejszyć znacznie, zmniejszając opór włączany w szereg z reflektorem, do wartości niezbędnej dla uzyskania możliwości automatycznej regulacji lampy łukowej. Poza tem przetwornica złagodziłaby uderzenia prądu, jakie się dziś odczuwa w sieci okrętowej przy włączaniu reflektorów.

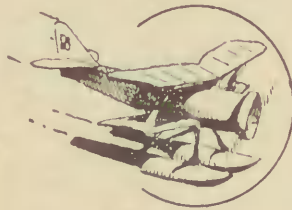
Zarzuty powyższe, jak i wiele innych, nie obejmują całego zagadnienia i jedynie kwestjonują pewną jego drobną część. Na ich podstawie nie można nie sądzić o opłacalności czy nieopłacalności prądu zmiennego, jak również o jego wpływie na wartość bojową okrętu. Zarówno jak wyżej omówione, porównanie prądu stałego i zmiennego nie uprawnia do pochopnego przesądzenia sprawy na korzyść prądu zmiennego, a jedynie daje podstawę do rozważenia tej sprawy w praktyce.

Podnosi się też niejednokrotnie kwestję bezpieczeństwa ludzkiego i wytrzymałości izolacji przy prądzie zmiennym. Otóż co do tego, to mamy już dziś duże doświadczenie własne, gdyż od wielu lat okręty zasilane są podczas postoju w porcie prądem zmiennym i dotychczas nie zauważono żadnych różnic pod względem bezpieczeństwa lub wytrzymałości izolacji na korzyść prądu stałego, a nawet kto wie, czy prąd stały nie jest bardziej niebezpieczny niż zmienny, ze względu na swoje własności elektrolizy.

Najmniej poważnym lecz niestety najbardziej rozpowszechnionym zarzutem przeciwko prądowi zmiennemu jest zdanie: „Dla czego zagranicą nie buduje się instalacji okrętowych na prąd zmienny”

ny". Na to należałoby odpowiedzieć: „Gdybyśmy, rozbudowując swoje lotnictwo, bezkrytycznie naśladowali zagranicę, to byśmy na pewno nie odnieśli ostatnich dwu zwycięstw na Challenge'ach lotniczych". Jak już wyżej wspomniałem, wielkie marynarki są skrupowane pod względem wyboru prądu wieloma względami, mimo to jednak w ostatnich latach angielscy inżynierowie okrętowi stwierdzili w prasie fachowej, że prąd zmienny nadaje się całkowicie do zastosowania na okrętach, a na tegorocznym zjeździe elektryków w Amsterdamie stwierdzono jednogłośnie, że prąd zmienny w instalacjach okrętowych ma wyższość nad prądem stałym.

Tylko samodzielny sposób myślenia i konsekwentne posługiwanie się postępem technicznym, jaki przynosi dzień dzisiejszy, może zapewnić nam wyższość techniczną naszych okrętów nad okrętami naszych sąsiadów.





Przegląd prasy.

Obawy sowieckie.

Fachowa prasa sowiecka z upodobaniem i jednocześnie z rozdrażnieniem omawia ogólne położenie polityczne w chwili obecnej, malując je w najczarniejszych barwach. Myśl przewodnią tych wywodów brzmi mniej więcej następująco: Wojny już uniknąć niepodobna; kwestja — na jak długo uda się odwlec jej wybuch — nie ma znaczenia.

Więc trzeba bić na alarm! Wszak stoimy w obliczu nowego zbrojnego konfliktu na wielką skalę, bowiem w poczynaniach państwowych brak dobrej woli, a przebija jaskrawo obłuda i fałsz. Wszystko zmierza do katastrofy! W zeszycie sierpniowym „Morsk. Sbornika” p. Jeruchimowicz zajmuje się tym aktualnym tematem p. t. „Anglo-niemieckie porozumienie i groźba nowej wojny”.

Autora zdaje się niepokoić układ pomiędzy dwoma mocarstwami, które swej — powiedzmy najogólniej — niechęci i daleko idącej rezerwy względem Związku Radzieckiego bynajmniej nie ukrywają. Oto jaką drogą biegną rozmowania p. Jeruchimowicza.

Podpisanie umowy w 120-letnią rocznicę bitwy pod Waterloo świadczy, że nie tylko wprowadzono nowy czynnik (w znaczeniu: fakt) do polityki międzynarodowej, lecz także potwierdza „pewnik” o niestałości sojuszków pomiędzy państwami imperjalistycznymi. Wszelkąd ich zachłanność doprowadza do konfliktów na każdym kroku. Faszystowskie Włochy pragną wykorzystać sytuację chwili, mętną i sprzyjającą wszelkim awanturom, aby podbić Abisynję. Wielka Brytania nie może się na to zgodzić, ale drogą dyplomatyczną obecnie sukcesu odnieść nie może. O zmuszeniu Italji siłą do podporządkowania się woli chciwego Albionu — nie można mówić serjo. Lecz w rękach kierowników polityki brytyjskiej niespodziewanie ukazał się nowy a silny atut: zaszachować Włochy na gruncie europejskim przez... imperjalizm niemiecki. To wszystko sprawia, że wyprawa abisyńska zaciągnie się na długo. Z drugiej strony mimo

trosk afrykańskich, Rzym ma duże kłopoty w Europie Środkowej, a przede wszystkim w Austrii, której zagraża hitleryzm.

Ukryty sens układu londyńskiego w zrozumieniu sowiekiem: burżuazja angielska zwraca się pod adresem Włoch z rodzajem pogroźki czy ostrzeżenia: „Jeżeli wy zagarniecie Abisynję, damy w odpowiedzi *carte blanche* imperjalizmowi niemieckiemu w odniesieniu do Austrii” (szkoda, że autor pomija głuchym milczeniem sprawę włoskie na Balkanach i stosunki z Węgrami). Ale przebiegli Anglicy przy jednym ogniu upiekli kilka pieczeni: nie chcą dopuścić do dominującej roli Francji na kontynencie, umacniają faszyzm niemiecki w odpowiedzi na pakt francusko-sowiecki. Prócz tego porozumienie londyńskie skierowuje apetyty i ekspansję niemiecką wyłącznie na Wschód i Południowy-Wschód. Wreszcie Anglja osiąga szereg korzyści natury wojskowej, a mianowicie:

- według informacji brytyjskich Rzesza może budować obecnie na stoczniach krajowych zaledwie 100.000 tonn rocznie, co daje Anglji szansę na wygranie wyścigu;
- admiralicja angielska ma ułatwione zadanie w wyścigu zbrojeń, wiedząc, jak postępuje rozwój floty niemieckiej (do pewnego stopnia);
- „niewątpliwie” poruszano w Londynie zagadnienie, aby punkt ciężkości Niemcy przeniosły na Bałtyk.

Wszystko to wskazuje z całą oczywistością, że dyplomacja niemiecka nad wyraz umiejętnie wyzyskała do własnych celów imperjalistycznych tarcia pomiędzy dawnymi sprzymierzeńcami, Anglją i Włochami.

Prasa niemiecka powitała sukces swego rządu z entuzjazmem bez granic; romantycznie usposobieni publicyści z prawdziwym wzruszeniem zatopili się w pełnych rozkoszy wspomnieniach o tych przepięknych historycznych chwilach, kiedy to Blücher i Wellington, walcząc ramię przy ramieniu, zwyciężyli pod Waterloo Napoleona. Wyciągnięto — być może zbyt pochopnie — wniosek o odosobnieniu Francji lub przynajmniej o pogorszeniu stosunków pomiędzy nią a Anglją. A to oznaczałoby, że polityka jednego z nielicznych szczyrych rzeźników pokoju — została zagrożona. Francja musi się wyrzec swej supremacji na kontynencie Europy i wlec się w tyle za wszechwładną Anglją.

W dalszym ciągu autor rozpatruje ten tak niezmiernie doniosły układ anglo-niemiecki. Ustalono stosunek globalnego tonażu: 100 : 35, przyczem Niemcy zrobili tylko jedno ustępstwo: „zachować ten stosunek i w poszczególnych kategoriach okrętów”, za co jednak drugi kontrahent musiał drogo zapłacić, wyrażając zgodę na to, że niemiecka flota podwodna będzie równa brytyjskiej. Rząd Hitlera postanowił „z własnej dobrej woli tymczasowo” zachować stosunek jak 45 : 100, co uprawnia Rzeszę do wybudowania 23.700 t. łodzi podwodnych (Wielka Brytania posiada 52.700).

Tą drogą niemiecki faszyzm uzyskał prawo jawnie przygotować się do wojny. Jest to pierwszy czy też wstępny krok — konkluduje autor — ponieważ nikt nie może wybudować silnej floty odrazu, jak za dotknięciem różdżki czarodziejkiej. Trzeba czasu,

(Sowiety wiedzą o tem doskonale z własnego doświadczenia), praca musi postępować powoli. Jedyne ten system uchroni od równoczesnej utraty walorów we wszystkich kategoriach jednostek, spowodu „przekroczenia granicy wieku”. Kiedy Niemcy staną na nogach, przestaną się liczyć z klauzulami traktatu, no i z Wielką Brytanią.

W dalszym ciągu autor przytacza szczegóły o nowym programie rozbudowy floty niemieckiej, powszechnie znane, wobec czego ograniczę się do umieszczenia na tem miejscu tylko niektórych komentarzy.

1. W stosunkowo krótkim czasie Niemcy wybudują 350.000 tonażu, który pod względem postępu techniki będzie niezaprzeczalnie górował nad jednostkami pływającymi innych marynarek w danych kategoriach,
2. Uzbrojenie niemieckich okrętów liniowych (IX lub XII — 280) wskazuje, że te jednostki nie będą przeznaczone do walki flot liniowych, a ich artylerja będzie miała za zadanie uporać się z lekkimi siłami. „Odrodzenie strategji liniowej nadal nie jest aktualne”.
3. Brak wiadomości o przyszłych „ciężkich krążownikach” niemieckich, poza wzmianką adm. Gadowa: „wiemy, co nam potrzeba”. Można przypuszczać, że „w najbliższych latach flota niemiecka będzie dysponować potężnym zespołem krążowniczym (5 ciężkich i 10 lekkich), przeznaczonym do walki na liniach komunikacyjnych”.
4. Niemcy nie poprzestaną na budowie łodzi podwodnych.
5. Umowa londyńska ustala procentowo wysokość tonażu globalnego dla okrętów liniowych, krążowników, lotniskowców, kontrtorpedowców i łodzi podwodnych, natomiast inne kategorie okrętów (np. trawlerzy, patrolowce, stawiacze min i t. d.) Niemcy mogą budować bez żadnych ograniczeń.
6. W roku 1940 flota będzie posiadała według obliczeń p. Jeruchimowicza: 9 okrętów liniowych (z tego 2 niewykończone), 5 ciężkich i 10—11 lekkich krążowników, 40 kontrtorpedowców (16 w budowie), 60 łodzi podwodnych. Łączny tonaż wraz z jednostkami, nie podlegającymi klauzulom układu, wyniesie okragło 600.000 tonn.

Na zakończenie autor stwierdza z nietajonem zadowoleniem, że imperjalizm brytyjski w porównaniu z okresem przed wojną światową (ściślej: przed I wojną światową) osłabił znacznie. Jedyne dążenie Albionu — nie pozwolić zdystansować się Niemcom. Pocięszają się wprawdzie Angliacy tem, iż dzisiaj „celem polityki na morzu może być tylko Rosja” (Russel). Coprawda i pórhządowy organ berliński „National Zeitung” w artykule, który ukazał się 15. VI. r. b. wspomina, że niemiecka flota wojenna jest pożądaną przeciwwagą sowieckiej floty na Bałtyku. Ale już i fachowcy angielscy uprzytomnili sobie i dali temu otwarcie wyraz, że po pewnym czasie „dzisiejszy sprzymierzeniec może stać się jutrzejszym wrogiem” (Russel w National Naval and Military Record z dnia 20. VI. r. b.).

Bez względu na dalszą przyszłość — najbliższa przyniesie

nam bez wątplenia nowy wyścig zbrojeń. Tymczasem, aż do chwili konfliktu z Anglią, Niemcy niejako z musu umacniają wszelkimi sposobami swoje stanowisko na Bałtyku, zwanym już teraz „niemieckim jeziorem”. W prasie (Deutsche Wehr) ukazały się nawet rozważania, że kluczem Bałtyku jest Zelandja i Wielki Belt; a duńskie sfery wojskowe nie wierzą w skuteczność oporu w razie ataku niemieckiego.

Niemcy nadto pragną wzmocnić swą pozycję również w Szwecji, Finlandji i państwach bałtyckich, aby „odejść Z. S. S. R. od morza”. Na Bałtyku ma rozegrać się w przyszłości decydująca bitwa, która będzie wymagała „od nas olbrzymiego napięcia sił”. Przeto Czerwona flota musi zachować najdalej idącą czujność!

Takie wywody wprowadziłyby sowieckich czytelników sierpniowego zeszytu conajmniej w pesymistyczny nastrój, a temu trzeba oczywiście zapobiec. To wdzięczne i wzniosłe zarazem żądanie spełnia artykuł naczelny, zatytułowany obiecująco i groźnie: „Przed nową falą rewolucyj i wojen”. Ktokolwiek choćby raz przeczytał od deski do deski jakibądź oficjalny dziennik sowiecki, uprzytomni sobie z łatwością ton artykułu: ostry, pełen pogroźek i nieprzejednany. Atoli jeszcze bardziej charakterystyczna jest treść „odezwy”. Na dowód, że niema w tem przesady, przytaczam kilka przykładów:

1. „Odpowiedzią proletariatu na wojnę powinna być propaganda, przygotowanie i wprowadzenie w czyn masowych działań rewolucyjnych, aby powalić burżuazję, ująć władzę polityczną i t. d.”.
2. „Z nieukrywanym cynizmem niemieccy faszyci spoglądają na sąsiadujące z Rzeszą państwa i zamierzają je uszczęśliwić swą wysoką cywilizacją”.
3. „Apetyty imperjalizmów niemieckiego, japońskiego i angielskiego wzrastają. Upatrzona przez nie ofiara — Z. S. S. R.”.
4. „Nawet Polska stara się nie pozostać wtyle w ogólnym wyścigu zbrojeń na morzu. Zamawia ona nowe okręty w Anglii, Francji i najwidoczniej w Niemczech, oraz gorączkowo buduje stocznice w Gdyni, usilnie rozszerzając i umacniając ten port”. W sprawozdaniach o flotach obcych, w tym samym zeszycie znajdujemy wzmiankę o możliwościach budowy przez Polskę także w Szwecji 2 kontrtorpedowców typu „Ehrenschild”.
5. „Następne rewolucje uwolnią całą ludzkość od imperjalistycznych wojen i od imperjalistycznego świata” (?).
6. Do niedawna utyskiwano tylko spowodu niebezpieczeństwa na wschodzie, teraz w końcowej apostrofie znalazł zaszczytne miejsce również Zachód.
7. „Jest to siła, która pobudzi do walki, do wielkich czynów heroicznych dziesiątki milionów ludzi na obszarach bez kresu Związku, Chin i wszystkich kontynentów świata” (Czyżby Anglię wyłączono?). Tytułem wyjaśnienia: ta siła — to idea komunistyczna.

8. Historyczne zadanie komunizmu w dobie dzisiejszej — „mobilizować najszerze warstwy przeciwko wojnie, jeszcze przed jej wybuchem, i w ten sposób przyspieszyć upadek kapitalizmu”.

Nie mnożę tych przykładów, które pomimo zawadkającej czupurności nie potrafią ukryć obaw i które wskazują, jaką drogę Związek obierze w wypadku wojny. Zapewne już w okresie pokojowym rozpoczęto... akcję wstępną, na co wskazują wydarzenia choćby we Francji.

Na innym jeszcze miejscu w sierpniowym zeszycie „Morsk. Sbornika” we wspomnieniach o buncie na rosyjskim okręcie linjowym „Kniaź Potiemkin Tawryczeskij” dowiadujemy się, jakie powinny być etapy, którymi kroczy rewolucja, więc w kolejności następującej — bunt, demonstracje, walki uliczne, udział siły zbrojnej. Autor tych wspomnień biada, że rewolucjoniści w r. 1905 obrali niewłaściwy kierunek, co sprawiło, że działania ich nie dały spodziewanego wyniku, prócz tego nie potrafili trafnie ocenić położenia i wykazali miękkość i brak decyzji. Dlatego też akcję główną na Morzu Czarnem i jej oddźwięki na Bałtyku rząd zlikwidował z łatwością, aczkolwiek sytuacja dla zbuntowanych przedstawiała się bardzo pomysłnie.

Osiąga się wrażenie, że publicyści sowieccy niedwuznacznie dają do zrozumienia, iż w przyszłości zamieszki w siłach zbrojnych, organizowane i kierowane — należy się domyślać — przez wytrawnych i wyszkolonych rewolucjonistów Związku, wykonane będą wzorowo i... dawne błędy nie powtórzą się.

Poruszone tematy są niezwykle istotne dla Z. S. S. R., lecz ujęciu oraz oświetleniu najdrobniejszego wydarzenia nadaje się tam tak... urzędowe zabarwienie, że często wzbudza to dobroliwy uśmiech. Np. krótką wzmiankę o wizycie okrętów polskich w Kiel zaopatrzone w komentarz, że „fakt ten dał asumpt do manifestacji polsko-niemieckiej przyjaźni”. Na każdym kroku zwroty retoryczne, nieścisłości, przesada, podejrzliwość, niedowierzanie, pogrożki... Mimowoli zadaje się pytanie: Strachy na Lachy? A może jeno tylko... strach ma wielkie oczy. (M. M.).

Oficer U. S. Navy w oświetleniu francuskim.

W stosunkach międzynarodowych prawdziwa przyjaźń należy do rzadkości, zwłaszcza pomiędzy państwami, których dążenia ścierają się nawet nieznacznie. Szczególnie trudno wyobrazić sobie uczucia dodatnie „bez granic” pomiędzy sąsiadami lub mocarstwami, które bez względu na położenie geograficzne, z natury rzeczy i z tytułu swego stanowiska, mają tak rozgałęzione interesy, że nieomal w każdej ważniejszej sprawie muszą zajmować odrębny punkt widzenia, oczywiście wzbudzający przynajmniej niezadowolenie innego przedstawiciela uprzywilejowanej grupy „mocarstw”. Rząd — bez względu na swoje oblicze polityczne — stara się w razie powstania takiej kwestji spornej wpłynąć na opinię publiczną kraju i w ten

sposób urabia ją mniej lub więcej nieprzychylnie, nietylko wobec rządu innego państwa, lecz także i wobec jego ludności.

Obserwujemy to zjawisko i pomiędzy sojusznikami: wystarczy przytoczyć przykład przedwojennych Niemiec i Austro-Węgrów, czy też taré niemiecko-bułgarskich w latach 1915—1918, czy wreszcie kłopotów Entente'y w okresie wyprawy Dardaneelskiej, lub podczas konferencji pokojowej w Wersalu.

Jednak istnieją wyjątki. Mam na myśli takie więzy przyjaźni, które zadzierzgnięto w pewnych warunkach i które trwają niezmiennie. Do tego rodzaju rzadkich przykładów można odnieść sympatię pomiędzy Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej a Francją. Winston Churchill uważa sojusz tych mocarstw za coś normalnego, natomiast traktuje jako doniosłe wydarzenie historyczne fakt, że w wojnie światowej wojska amerykańskie i angielskie walczyły poraz pierwszy ramię przy ramieniu.

Na tem tle bardzo znamienne brzmi głos p. Wietzela („Le Yacht” Nr. 2700), który w zwięzłym szkicu charakteryzuje oficera marynarki Stanów Zjednoczonych. Nie brak tu ani chęci rzeczowego ustosunkowania się do zagadnienia, ani prawdziwej estymy względem przyjaciół, ani wreszcie typowo francuskiej sardonicznej ironji. Oto nakreślona sylwetka:

Oficer amerykański kieruje się w swem życiu dwiema zasadniczemi czy też podstawowemi wytycznemi: mocarstwowem stanowiskiem Stanów, najpotężniejszego państwa — w jego pojęciu — na kuli ziemskiej, oraz zamiłowaniem do sportu. Amerykanin hołduje kultowi siły, przemocy i dlatego skłania się do brutalności. W tem miejscu autor nieomieszkuje złośliwie wtrącić uwagi o wpływach... germańskich. U. S. Navy wierzy święcie, że tylko jego kraj jest tym jedynym czynnikiem, który może bez zastrzeżeń zapewnić pokój narodom na ziemi. Natomiast w przeciwieństwie do swego angielskiego kolegi, wyznającego z najgłębszym przekonaniem hasło „marynarka wojenna — to najistotniejsza część składowa Imperjum Brytyjskiego”, traktuje siłę zbroijną Stanów Zjednoczonych na morzu, jako czynnik, który powstał i rozwija się jedynie dzięki jego wysiłkom.

P. Wietzel jest zdania, że amerykańska opinja publiczna zagadnieniem morza i marynarki wojennej interesuje się mało, a propagandą w tym względzie, prowadzoną przez rząd, prasę i organizacje społeczne, kieruje właśnie oficer marynarki. „Kocha swoją marynarkę, jak bussinessman kocha swój trust”. Umie dbać o swe sprawy osobiste i zreżcznie wpływa na czynniki miarodajne w kwestjach marynarki, co „wcale nie należy do rzeczy łatwych w kraju, gdzie jakże często prywata dominuje”.

Oficer amerykański głosi z największą wiarą w słusność sprawy, że jedynym decydującym czynnikiem w polityce morskiej kraju jest flota i tylko flota. „Dyplomacja — to broń słabych”. Nie ukrywa swych animozyj i stwarza sobie liczne zastępy wrogów, ale co to może mieć za znaczenie: wszak jest on atomem tego, co się zwie „the best in the world”!

Zagrody minowe pod Portem Artura.

Ciekawe dane zawiera artykuł p. B. Denisowa w „Morsk. Sborniku” na temat zagród minowych pod Portem Artura. Warto się z tem zagadnieniem zapoznać bliżej, aby z jednej strony zorientować się w postępie tej dziedziny, a z drugiej nie zapomnieć, że operacje minowe w wojnie roku 1904—1905 stały się przedmiotem studiów we wszystkich marynarkach i przeważnie dzięki wynikom, osiągniętym tą drogą, dokonano szeregu ulepszeń w sprzęcie i opracowano taktykę stawiania min.

A. Strona rosyjska. Zagrody minowe miały utrudnić Japończykom wysadzenie desantu i udaremnienie bombardowania wybrzeża. Miny rosyjskie posiadały około 55 kg. materiału wybuchowego i wykonane były naogół bez zarzutu, jedynie szwankowały linki kotwiczne, jako za słabe, co powodowało częste zrywanie się min.

Planu zagród podczas pokoju dowództwo nie opracowało. Pomyślano o tem dopiero po atakach japońskich, które miały na celu zakorkowanie portu. Rosjanie nie stawiali min zdala od brzegu, aby nie narazić się na protesty państw neutralnych, i ograniczyli się do wód terytorjalnych. Ogółem postawiono 1.066 min, z czego 717 w lutym 1904 roku, t. zn. w pierwszym miesiącu wojny.

W chwili wybuchu wojny flota rosyjska na Dalekim Wschodzie posiadała właściwie tylko jeden stawiacz min „Jenisiej”, z którego postawiono w sumie 402 miny; następnie przerobiono na stawiacz min statek „Amur” (405 min), a oprócz tych jednostek używano również do operacji minowych torpedowce (64 min), „Bogaty” (70 min), a 95 min postawiono z tratw, kutrów, dżonek i t. p. Wszystkie te okręty działały bądź samodzielnie, bądź ubezpieczała je słaba eskorta (np. kilka torpedowców).

Na minach rosyjskich zginęły dwa linjowe okręty japońskie, 3 krążowniki, 5 kanonierek, 2 kontrtorpedowce i 1 torpedowiec, razem 13 jednostek o łącznej wyporności około 40.000 ton; doznały uszkodzeń: dwa krążowniki i cztery torpedowce, nadto zatonął rosyjski „Jesinie”, o którym wzmianka wyżej (bezpośrednio po ustawieniu zagrody) oraz krążownik „Bojarin”.

B. Strona japońska. Japończycy ustawili szereg zagród o charakterze zaczepnym. Pierwszą akcję tego rodzaju przedsięwzięli w noc na 13 kwietnia 1904 roku. Już po kilku godzinach szczęście uśmiechnęło im się niezmiernie: flota rosyjska straciła okręt linjowy „Petropawłowski” i admirała Makarowa, jednego z nielicznych wyższych oficerów o wybitnych kwalifikacjach.

Celem japońskich działań minowych było poprostu zablokowanie portu. Na to odpowiedzieli Rosjanie trałowaniem: torpedowce ubezpieczały ruchy eskadry, w pobliżu redy czynności te przypadły jednostkom pomocniczym, jak kutry, barki i t. d. Prawie za każdym razem te naprędce zaimprovizowane traulery wyląwiałały i niszczyły miny. Trzeba zaznaczyć, że miny japońskie posiadały duże wady konstrukcyjne, odznaczały się prymitywnością, w wyniku wiele min wypływało na powierzchnię. Mimo to istniało duże nie-

bezpieczeństwo ze względu na znaczne ilości min, ponieważ okręty Nipponu niemal bez przerwy uzupełniały swe zapasy. Istnieją przypuszczenia, że Japończycy stawiali miny „bukietami”, łącząc je po kilka; miało to na celu zwiększenie ich skuteczności (waga materiału wybuchowego w minie japońskiej wynosiła około 28 kg). Źródła rosyjskie podawały informacje o 160 kg. minach japońskich; według p. Denisowa nie udało się tego sprawdzić.

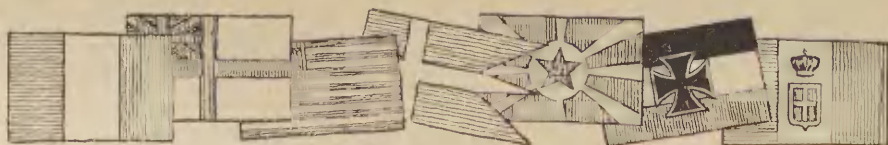
Japończycy byli zwolennikami dużej ilości małych zagród. W sąsiedztwie Portu Artura postawili około 1.300 min, z których Rosjanie wytrałowali 300—400 (taka rozbieżność spowodowała niezgodności danych oficjalnych). Straty rosyjskie na minach przeciwnika, poza „Petropawłowskiem”: kanonierka, dwa torpedowce, 3 trałery, statek pomocniczy. Uszkodzone zostały — 2 pancerniki („Sebastopol” i „Połtawa”), krążownik i 3 torpedowce.

Oprócz działań minowych pod Portem Artura torpedowce japońskie postawiły kilka zagród 10 sierpnia 1904 r. na kursie eskadry rosyjskiej, uchodzącej z pola walki. Było to bodaj pierwsze zastosowanie manewrowych zagród minowych. Reasumując:

1. Rosjanie nie byli przygotowani do operacji minowych na większą skalę: odczuwano dotkliwy brak min, okrętów przygotowanych do stawiania (np. nie wszystkie torpedowce posiadały tory do przesuwania), wreszcie sprzęt wymagał ulepszenia. Japończycy i na tem polu wykazali większą energję.
2. Wyszkolenie w stawianiu zagród stało na niskim poziomie: sztab dowódcy eskadry nie posiadał map z dokładnym oznaczeniem miejsca pól, bowiem okręty, stawiające miny, podawały niepewne dane.
3. Żywotność okrętów obu stron przedstawiała się niezadawalająco: nawet okręty linjowe tonęły od ówczesnej prymitywnej miny, np. „Petropawłowsk”, „Yashima”, „Hatsuse”).
4. Do trałowania nie zdążyły się floty przygotować, z tego też powodu poniosły ciężkie straty na minach. Zapewne ta okoliczność przyczyniła się do żywiołowego rozwoju we wszystkich marynarkach broni minowej.

Godny podziwu krok naprzód w tym kierunku zrobiła Rosja, która w pierwszych miesiącach wojny światowej potrafiła tak zorganizować obronę, opartą głównie na defenzywnych środkach walki, jakimi są zagrody minowe, że Niemcy uznali za właściwe zaniechać na Bałtyku zaczepnych kroków w większych rozmiarach. (M. M.).





Kronika.

Polska.

Podróż „Iskry”. O. R. P. „Iskra” odkotwiczył z Algeru dnia 20 lipca i przeszedłszy cieśninę Gibraltarską, przybył 1 sierpnia rano do portu Santa Cruz na Teneryfie. Wnet po zakotwiczeniu przybył na okręt oficer komplementacyjny z kanonierki hiszpańskiej „Canovas del Castillo”. Tegoż dnia dowódca „Iskry” kmr. ppor. Nahorski złożył wizyty gubernatorom cywilnemu i wojskowemu, delegatowi morskemu i burmistrzowi, a także dowódcy kanonierki „Canovas del Castillo”.

Następnego dnia rewizytowali dowódcę „Iskry” kolejno wyżej wymienieni, względnie ich zastępcy, nastąpiła także wymiana wizyt między oficerami oficerskimi. Poza to miało miejsce przyjęcie u gubernatora, wycieczki w głąb wyspy, rewanżowe przyjęcie na „Iskrze” i t. d. Postój wykorzystano do celów szkolenia, przyczem warunki były bardzo odpowiednie. Władze i ludność wyspy wykazały dużo sympatii i gościnności w stosunku do oficerów, podchorążych i załogi.

O. R. P. „Wicher” w Gdańsku. Z okazji przybycia do Gdańska pancernika niemieckiego „Admiral Scheer” (w końcu sierpnia), nastąpiła wymiana wizyt między dowódcą stacjonującego tam chwilowo O. R. P. „Wicher” a dowódcą „Admiral Scheer”. Nadto dowódca tego ostatniego, wraz z oficerami, był obecny na przyjęciu u Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej — min. Papeć.

Wielka Brytania.

Wzmocnienie floty śródziemnomorskiej. Siły zbrojne Anglii na morzu Śródziemnym zostały ostatnio powiększone o dywizję krążowników linjowych „Hood” i „Renown”, jeden lotniskowiec, dwa krążowniki ciężkie, pięć krążowników lekkich oraz kilkanaście kontrtorpedowców i łodzi podwodnych. W niektórych portach wojennych wprowadzono pewne ograniczenia dotyczące żeglugi handlowej.

Ceny okrętów wojennych. Pierwszy lord admiralicji oświadczył w parlamencie, że stocznie prywatne otrzymały ostatnio 70% zamówień dla marynarki wojennej a resztę tylko oddano arsenalom państwowym. W roku 1933 stocznie prywatne otrzymały 84% z sumy 8 milionów funtów, przeznaczonych na budowę okrętów wojennych. Cena tony tych ostatnich wynosiła: w stoczniach prywatnych — 213 funtów dla krążowników, 201 f. dla kontrtorpedowców, 298 f. dla łodzi podwodnych, podczas gdy w arsenalach tona krążownika kosztowała 207, kontrtorpedowca 214 a łodzi podwodnej 355 funt. st.

Nowy okręt warsztatowy. W Glasgow przekazano marynarce wojennej nowy okręt warsztatowy „Woolwich”, przeznaczony do zastąpienia „Sandhurst”, przeniesionego do rezerwy po 30 latach służby. H. M. S. „Woolwich” wypiera 8750 ton i przy mocy 6500 KM (turbiny) osiąga 15 węzłów. Uzbrojenie jego składa się z 4 dział 102 mm pl. i ciężkich karabinów maszynowych. Okręt wyposażony jest w nowoczesne urządzenia do naprawy i remontu bieżącego, posiada nadto wygodne pomieszczenia dla załóg remontowanych okrętów. Przeznaczony jest dla eskadry śródziemnomorskiej.

Nowy typ samolotu. Nowy typ wodnosamolotu myśliwskiego — „Grumman” osiągnął w próbach przeszło 400 km/godz. Prasa angielska sądzi, że będzie to najszybszy wodnosamolot świata. Rozpoczęto budowę seryjną aparatów tego typu, przeznaczonych do zakręćowania na lotniskowcach. W dokach Londynu urządzono specjalny basen dla wodowania i startowania wodnosamolotów.

Wzmocnienie obrony przeciwlotniczej. Pancerniki „Warspite” i „Malaya”, znajdujące się w modernizacji, otrzymają 8 dział 102 mm pl. sprzężonych w zespół i kierowanych z platformy masztu bojowego przez oficera, kierującego obroną przeciwlotniczą. Działa te mogą dawać po 10 strzałów na minutę. Ich doniosłość przekracza o 20% dotychczasowe wyniki.

Francja.

Fortyfikacja Dżibuti. Transportowiec „Le Loing” przybył do Dżibuti, mając na pokładzie baterję dział morskich 140 mm, przeznaczoną dla obrony tego portu. Garnizon został odpowiednio wzmocniony w związku z zatargiem włosko-abisyńskim.

„Bearn” trafiony piorunem. Lotniskowiec „Bearn” w czasie ćwiczeń na morzu Śródziemnym wszedł w strefę burzy elektrycznej i został trafiony przez piorun. Straty materialne są nieznaczące, ale jeden z podoficerów został poważnie kontuzjowany.

Afera szpiegowska. W znanej sprawie o kradzież dokumentów z krążowników „Bertin” i „Gallisonniere” zapadł wyrok skazujący Lydię Oswald na 9 miesięcy więzienia. Obaj oficerowie, którzy ulegając czarowi pięknej agentki obcego mocarstwa, okazali daleko idącą nieostrożność (jednak bez złej woli), ulegną surowym karom dyscyplinarnym. Prasa komentuje w krytyczny sposób łagodny wymiar sprawiedliwości w stosunku do kobiety-szpiega.

Wzmocnienie drugiej eskadry. W dalszym ciągu eskadra północna (atlantycka) ulega wzmocnieniu. Odkomenderowane są do niej coraz to nowe jednostki. Ostatnio przydzielono tam jeszcze krążownik minowy „Emile Bertin”, jako okręt flagowy dowódcy sił lekkich eskadry. Oczekuje się przybycia lotniskowca „Bearn”, jak tylko ten ukończy ćwiczenia na morzu Śródziemnym.

„Jean de Vienne” na wodzie. W dniu 31 lipca uszławniony został nowozbudowany krążownik „Jean de Vienne” (7800 ton). Krążownik budowany był w suchym doku w Lorient i w chwili napełnienia doku wodą był wykończony w 80%, co w tych warunkach budowy jest zawsze możliwym. W ten sposób będzie on gotów o 6 miesięcy wcześniej od okrętu siostrzanego „Marseillaise”, spuszczonego na wodę przed nim o całe dwa tygodnie.

Włochy.

Skład floty się powiększa. Krążowniki lekkie „Raimondo Montecuccoli” i „Emmanuele Filiberto di Savoia” (5800 i 6700 tonn) zakończyły po-myślnie próby i wcielone zostały w skład floty. To samo dotyczy łodzi podwodnej „Pietro Micca” (1500 tonn). Druga łódź podwodna tegoż typu „Giuseppe Finzi” jest na wodzie i niebawem wstąpi do linii.

10 nowych łodzi podwodnych. Wskutek uchwały Wyższej Rady Marynarki powzięto decyzję budowy nowych 10 łodzi podwodnych typu obrotowy wybrzeży po 600 tonn wyporności nawodnej. Marynarka włoska posiada już 19 jednostek tego typu. W końcu roku bieżącego marynarka włoska posiadać

więc będzie w budowie lub na wykończeniu 48 jednostek o wyporności ogólnej 142.000 ton.

Propaganda w kolonjach. Kolonialna ekspansja włoska korzysta ze wszystkich środków propagandowych dla zadokumentowania swej siły na morzu i żywotności gospodarczej. Rok rocznie prawie program pływania przewiduje wizyty na Dalekim Wschodzie, gdzie Italia zdawałoby się najmniej jest zainteresowana. Raidy lotnicze i łodzi podwodnych pokazują banderę włoską na oceanach Indyjskim i Atlantyckim, gdzie również interesy Italji nie dadzą się porównać np. z francuskimi, w stosunku do propagandy. Włoskie linje okrętowe na Daleki Wschód i do Japonji są obsługiwane przez najszybsze i najbardziej nowoczesne parowce „Conte Verde” i „Conte Rosso”; naokoło Afryki pełnią służbę „Cesare” i „Duilio” — wszystkie po 20—24000 t. i o szybkości 21 w., podczas gdy najszybsze parowce „Messagerie Maritimes” mają szybkość zaledwie 16 w.

Największe okręty jakie były kiedykolwiek w portach Casablanca, Dakar, Capetown — nosiły banderę włoską. Ciekawym jest fakt, iż rząd Unji poł. Afrykańskiej sfinansuje włoskie linje okrętowe roczną kwotą 150.000 £, mimo iż korzystają one z pomocy swego rządu.

Holandja.

Podróż K XVIII. Łódź podwodna „K XVIII” przybyła w połowie lipca szczęśliwie do Surabaya po ośmiomiesięcznej podróży, rozpoczętej w porcie ojczystym Helder. Łódź ta wyporności 830 ton, pobiła wszystkie rekordy, dotyczące długoterminowego pływania tego typu jednostek, a między innymi i rekord łodzi podwodnej „K XIII” (600 tonn) wynoszący 21.000 mil morskich. Odległość przebyta przez „K XVIII” wynosi 23.000 m. m., przyczem zaznaczyć należy, że na łodzi znajdowało się kilku uczonych, którzy w czasie podróży robili doświadczenia i obserwacje na tle teorii grawitacji (przyciągania ziemskiego).

Nowe okręty. Elementy nowego przewodnika flotylli (w rzeczywistości krążownika lekkiego) „Nederland” przedstawiają się jak następuje: Wyporność standart 3350 tonn, przy pełnem wyposażeniu 4225 ton, uzbrojenie 6 dział 150 mm, 4 — 40 mm pl, 2 najcięższe kar. masz., 2 wyrzutnie torpedowe, szybkość 32,5 węzła.

Budujący się w Rotterdamie krążownik „Celebes” (6000 tonn) będzie gotów na wiosnę roku przyszłego i po odbyciu prób odpłynie do Indji.

Niemcy.

Rozbudowa floty. Budowa nowych jednostek posuwa się szybko naprzód, przyczem praca jest prowadzona na trzy zmiany. Lekki krążownik „Nürnberg” zakańcza próby odbiorcze i zostanie niebawem wcielony do składu floty. Gotowość okrętu linjowego „Graf von Spee” ma nastąpić około Nowego Roku.

Obydwa pancerniki „D” i „E”, po 26.000 tonn każdy, będą prawdopodobnie spuszczone na wodę jeszcze przed zimą r. b.; ich gotowość jest oczekiwana na jesieni r. 1936, najpóźniej zaś na wiosnę r. 1937. Okręty posiadać będą mechaniczny turbinowe o sile 130.000 K. M., szybkość wynosić będzie 34 węzły. Artylerja główna — 9 do 12 dział 280 mm.

Z dwóch nowych krążowników po 10.000 tonn, „G” i „H”, jeden budowany jest na stoczni Deutsche Werke w Kilonji, drugi — na stoczni Blohm und Voss w Hamburgu.

Cztery kontr-torpedowce budowane są na stoczni Germaniawerft w Kilonji, pięć na stoczni Deutsche Werke, również w Kilonji, 7 innych na rozmaitych stoczniach w Niemczech.

Dwanaście łodzi podwodnych jest obecnie na wodzie. Z nich trzy są już oddane do dyspozycji szkoły łodzi podwodnych w Kilonji.

Ponadto w budowie znajduje się 10 jednostek konwojowych (Flottenbegleiter) o wyporności 800 tonn. Z nich sześć budują się na stoczni „Ger-

mania" w Kilonji, 2 — na stoczni Deutsche Werke, 2 — na stoczni Blohm und Voss w Hamburgu.

Awizo „Grille” posiada następujące wymiary: długość — 115 m, szerokość 12 m, zanurzenie 3,43 m. Wyporność statku wynosi 2600 tonn, szybkość 20 węzł. Uzbrojenie składa się z 3-ch dział 105 mm, 2-ch dział 37 mm pl. (podwójne), oraz dwóch k. m. Okręt posiada pomieszczenia dla kanclerza Rzeszy, dla dowódcy marynarki i ich sztabów. Służy on również dla celów doświadczalnych z dziedziny broni podwodnej i łączności, oraz jako cel podezas strzelań torpedowych. „Grille” ma zewnętrzny wygląd yachtu.

W b. m. nowy szybkień statek turbinowy „Tannenberg”, należący do linii „Seedienst Ostpreussen”, zbudowany przez stocznię „Oderwerke” w Szczecinie, dokonał swej pierwszej podróży z Lubeki do Gdańska. Statek ten budowany był ze specjalnym uwzględnieniem możliwości przystosowania go na wypadek wojny w charakterze szybkień transportowca oddziałów zmotoryzowanych. Może on przewieźć jednorazowo 100 samochodów ciężarowych, oraz 1000 motocykli. Posiada specjalne urządzenia celem szybkiego załadowania i wyładowania pojazdów motorowych. Pojemność brutto statku wynosi 4300 tonn. Oprócz tego statku, linja „Seedienst Ostpreussen” dysponuje jeszcze dwoma statkami motorowymi „Preussen” i „Hansesladt Danzig”, o pojemności brutto 2400 tonn i szybkości 20 węzłów, również przystosowanych do przewożenia oddziałów zmotoryzowanych. Każdy z nich może załadować po 50 samochodów i 500 motocykli.

Manewry floty. Po zakończeniu wyszkolenia indywidualnego jednostek floty, 9-go września rozpoczęły się manewry taktyczne pod kierownictwem dowódcy floty. Manewry zawierały ćwiczenia marszowe w pływaniu zespołowym, oraz ćwiczenia z dziedziny ubezpieczenia marszu floty, jak również w pływaniu nocnym. Manewry powyższe miały miejsce na morzu Północnym i na Bałtyku i trwały do 15-go września.

Po 2-dniowej przerwie odbyła się druga część manewrów, która zawierała ćwiczenia strategiczne, pod kierownictwem d-cy marynarki, admirała Raeder'a. 20-go września cała flota miała być skoncentrowana pod Helgo-landem, dokąd przybędzie 11 statków organizacji „Kraft durch Freude”, oraz cztery statki z publicznością, która w ten sposób będzie mogła zobaczyć flotę na pełnym morzu.

Z. S. S. R.

Rozbudowa floty. Budowa krążownika „Leningrad” posuwa się naprzód bardzo powoli, ze względu na brak szeregu materiałów, oraz niemożliwość wykonania w Rosji niektórych mechanizmów. Krążownik będzie posiadał wyporność 7000 tonn i będzie o typie, zbliżonym do krążownika „Woroszyłow”. „Leningrad” posiadać będzie mechanizmy o sile 60.000 K. M. Drugi taki krążownik ma być założony na stoczni w listopadzie r. b.

Na stoczni Bałtyckiej w Leningradzie znajduje się w chwili obecnej w budowie 12 łodzi podwodnych typu „B” — o wyporności 950/1300 tonn i szybkości 16/9 węzł. Sześć takich łodzi już wstąpiło do składu floty. Jedna z nich „B-3” była ostatnio zatopiona przez pancernik „Marat”, została jednak wydobyta i znajduje się w remoncie.

Łodzie podwodne rosyjskiej floty Bałtyckiej. W chwili obecnej w składzie floty Bałtyckiej znajduje się następujących 17 łodzi podwodnych (stare nazwy podane są w nawiasach):

B — 6, B — 5, Komsomółka (B — 4), Dekabrist (B — 3), Krasnogwardzieje (B — 2), Narodowolec (B — 1), Bezbożnik (dawna angielska łódź L 55, zatopiona w r. 1919, następnie wydobyta przez Rosjan i wyremontowana), Batrak (Wółk), Biedniak (Kuguar), Rabocziej (Jorsz), Krasnofłocie (Jaguar), Bolszewik (Ryś), Komissar (Pantera), Komunar (Tigr), Krasnoarmieje (Leopard), Towariszcz (Tur), Proletarij (Zmieja).



Bibliografja.

Józef Borowik. **EKSPANZJA MORSKA CZY AUTARKJA.** Warszawa 1935. Nakładem Instytutu Bałtyckiego.

„Jakże znamienny jest fakt, jakże wymowną różnicą, — czytamy w pierwszym rozdziale tej broszury, — że nad Urzędem Morskim i Dowództwem Floty w Gdyni, zgodnie ze zwyczajami miast portowych, powiewają codziennie chorągwie narodowe, wówczas gdy poza Gdynią podnosi się je tylko w czasie uroczystości...”

Gdyby w książeczce dyr. Borowika było tylko to jedno jedyne zdanie, już dla niego samego wartoby ją rozpowszechnić. Albowiem przemawia ono wprost do przekonania każdego obywatela. Staje się symbolem, w który zakłęte jest znaczenie morza dla narodu, oraz znaczenie obrony morskiej dla państwa.

Rozdział pierwszy porusza sprawy zarania polskiej polityki morskiej (Lublin — Komisja Morska), drugi — związek między polityką bałtycką a polityką gospodarczą (Sejm Lubelski, Gdańsk, Sobieski, rozbiory, odbudowa państwa), trzeci mówi o naszej rzeczywistej pozycji na morzu („nożyce węglowe”, spadek wartości obrotów zagranicą przy jednoczesnym wzroście tonnażu), czwarty o handlu zamorskim w stosunku do naszej stopy życiowej, piąty nawołuje do konieczności pogłębienia propagandy morskiej (zupełnie słusznie — „hasła autarkji są albo błędne albo obłudne... i muszą być zawzięcie tępione przez tych, którzy holdują ideologii morskiej, gdyż przekreślają one wszelkie szersze plany morskiej ekspansji”), szósty rozdział wskazuje na oś gospodarczego rozwoju Polski (Lwów—Królewiec), siódmy na źródła dotychczasowych niedomagań (brak kupców i ekonomistów), a w konkluzji nawołuje aby hasło „frontem do morza” nie było echem frazesem, ale żeby w każdej dziedzinie życia państwowego, a szczególnie gospodarczego — starano się je w czyn wprowadzić.

Całość treściwa, przejrzysta i ciekawa. Dyr. Borowikowi, zasłużonemu kierownikowi Instytutu Bałtyckiego, należy się z tytułu tej pracy szczerze uznanie. Uznanie tem większe, że część prac jakie się w dziedzinie morza i floty u nas ukazują, grzeszy albo brakiem aktualności (oczywiście czasem nie tyle z winy autorów co wydawców), albo też ujęciem tematu w niewłaściwy sposób — zbyt sucho i szczegółowo, lub też zbyt pobieżnie i wszechstronnie. Broszura dyr. Borowika wskazuje, że nawet w małym dziecku zamknąć można bogatą i ciekawą treść, dostępną szerszemu ogółowi, a bynajmniej nie przeładowaną cyframi, ani też przeskakującą zagadnienia i mieszającą ze sobą różne dziedziny polskiej pracy na morzu. (J. G.).

Do P. T. Autorów.

Redakcja zwraca się do P. T. Autorów, którzy zaszczycają pismo swemi pracami, raz jeszcze z uprzejmą prośbą o ściśle stosowanie się do wymagań i wskazówek zawartych we wkładce do N. 76. Nadsyłanie prac pisanych z obydwu stron arkusza, albo bez odstępu między wierszami, niepoprawionych odręcznie maszynopisów, albo rękopisów nieczytelnych, utrudnia pracę w redakcji i w drukarni, powiększa koszt, a często staje się powodem zniekształcenia myśli Autora, z jego własną szkodą. Artykuły nieodpowiadające powyższym wymaganiom redakcja będzie zmuszona zwracać swoim korespondentom, (z prośbą o zastosowanie się do wskazówek redakcyjnych), względnie przepisywać je i poprawiać na koszt Autorów.

Pozatem Redakcja prosi o unikanie skrótów (nawet regulaminowych), gdyż uniemożliwia to szerszym sferom korzystanie z „Przeglądu Morskiego“.