Po dekoracji oficerów marynarki przez Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej
w dniu 11 listopada 1938 r.

Rok wydania XII. Zeszyt Nr. 118

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej

Warszawa Styczeń 1939

TREŚĆ:

Str.

1. Kmdr. K. Korytowski: Z. Adryatyku na Bałtyk. I. Przystąpienie Italii do wojny światowej 1061
2. Inż. J. Ginsbert: Wojna Sztabów. II. Anglia 1072
3. Kpt. mar. inż. J. Sielanko: Staże młodych oficerów administracji mar. woj. 1087
4. Wiadomości techniczne:
   por. mar. inż. J. Strupczewski: Zagadnienie koniecznej mocy silników elektrycznych do napędu mechanizmów pomocniczych na okrętach i związane z tym zagadnienie regulacji obrotów . . . 1093
5. Zagadnienia aktualne:
   Zagadnienie morza Śródziemnego 1104
6. Przegląd prasy 1117
7. Kronika 1128
8. Bibliografia 1136

Treść artykułów zamieszczanych w „Przeglądzie Morskim" jest wyrazem osobistych poglądów autorów na daną sprawę.

000282
MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU BIBLIOTEKA
1962-K-22
II 02
17
II 017

Komitet Redakcyjny: Kmdr. por. dypl. Roman Stankiewicz (przewodniczący), kmdr. por. Ludwik Ziembicki, kmdr. ppor. Artur Reyman, kmdr. ppor. Konrad Namieśniowski, kmdr. ppor. inż. Adolf Zelenay inż, Aleksander Potyrała.

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kierownictwo Marynarki Wojennej, Wawelska 7. Tel. 5-66-00. Wewn. 68.

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

8792 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.

KOMANDOR KAROL KORYTOWSKI.

Z Adryatyku na Bałtyk.

Wprowadzenie.

Długo się wahałem, czy ma cel opisywanie zdarzeń wojennych, których ongiś, w wojnie światowej byłem świadkiem na Adriatyku? Boć przecież Adriatyk, w zmaganiach morskich całego świata, był tylko pobocznym akwenem operacyjnym, na którym nie rozegrała się żadna decydująca bitwa morska, to raz, — a po wtóre, to już tak potwornie dawno, że uświadomienie sobie tego, nasuwa poważne refleksje, — czy przy niebywałym tempie przeżyć nowego pokolenia warto w ogóle z pożytkiem dla kogoś, roztrząsać rzeczy utrwalone już zresztą w historiach wojenno-morskich, a tak odległe?

Ktoś dodał bodźca, — refleksje własne utrwaliły powzięcie decyzji! Przecież ubiegła, — i już tak odległa wojna światowa, — jej przebieg i technika jest podstawą bieżących wysiłków myślowych pokoleń marynarzy i wojskowych całego świata.

Półki bibliotek i księgarń uginają się od już wydanych wspomnień i rozważań na tematy wojny światowej na lądzie i na morzach — i te tematy i osoby wciąż przybywają, powiększając ciężar półek bibliotek i księgarń. Nie tylko liczne tłumaczenia ale i oryginały opracowań naszych wojskowych powiększają ciągle jeszcze katalogi bibliotek na temat tej wielkiej tragedii, jaką przeżywało nasze pokolenie, tragedii, z której zrodziła się Najjaśniejsza.

Dziedzina wojenno-morska w oryginałach jest nader skąpa. Bieżąca prasa nie udziela czasu poza sporadycznymi artykułami na powiększenie dorobku oryginalnych opracowań z tych wojennych wielkich czasów, w których niestety na wszystkich morzach świata bandery polskiej nie było, — lecz bodaj wszędzie byli Polacy. — A liczba ich, nie tylko ta faktyczna, ale ta z nastawieniem ciągle jeszcze morskim, ciągle jeszcze marynarzy, — stale się zmniejsza. Szeregi tych, co gdziekolwiek byli na morzach obecni w czasach

wielkiej wojny, maleją nie tylko przez naturalny ich ubytek, ale przez opuszczenie służby i imanie się innego zawodu, — zacierają się być może u nich przeżycia już tak odległe, — z teraźniejszości wyglądające jako przejściowe, których barwy poblakły i nie opłaci się nimi więcej zajmować.

Znam tylko jedną książkę polskiego autora, na temat wojenno-morskich przeżyć, mocno zakrapianą literacką fantazją. W innych językach jest ich bodaj setki.

Dlatego postanowiłem w szczupłych, wolnych chwilach rzucać garstki opracowań z własnych przeżyć, z czasów wielkiej wojny, na kanwie ustalonych już po wojnie ogólnych zdarzeń w oficjalnych dziełach obcych, właściwie naświetlających tok tych zdarzeń, widzianych wówczas przeze mnie na małym odcinku wrażeń młodego oficera.

I tak rzucając garściami fragmenty mej służby na Adriatyku, chcę je kiedyś zebrać razem, okrasić czysto osobistymi wspomnieniami i odczuciami, jako przebytą drogę egzotycznej wówczas służby na morzu, przebytą z równin Wielkopolski, sanktuarium Krakowa, z Adriatyku poprzez Italię, Francję i niemiecki wówczas Gdańsk na Bałtyk! — Ten Bałtyk, nasze morze, dostępny teraz dla kariery oficera marynarki wojennej byle absolwentowi szkół średnich — jeśli chodzi o oficera, a byle absolwentowi szkół powszechnych — jeśli chodzi o podoficera, — udostępniony im został przez zmagania wojny światowej. A ukazanie się i rozwój polskiej bandery na morzach, stały się za przyczyną decyzji Tego, Który Polskę budował, a na wniosek i przez pracę tych, którzy choć pod obcym znakiem, przynieśli do wolnej Polski, do społeczeństwa zupełnie obcego wszelkiej idei morskiej, swą wiedzę, swe doświadczenie, swój zapał i swoje polskie serca.

I. Przystąpienie Italii do Wojny Światowej.

Przed wybuchem wojny Światowej, Europa była podzielona na Trójporozumienie i Trójprzymierze. Trójprzymierze między Niemcami, Austro-Węgrami i Włochami doszło do skutku w całym szeregu traktatów, począwszy od roku 1882. W jednym z nich, z r. 1891, zawartym między Austro-Węgrami a Włochami, istniał punkt, że w razie jakichkolwiek zmian na Bałkanach, któreby miały rozszerzyć posiadłości jednego z umawiających się państw, wymaga się obopólnego porozumienia i odszkodowań dla drugiego umawiającego się państwa.

Choć upłynęły lata, choć traktaty Trójprzymierza rozszerzone zostały o cały szereg nowych uzupełnień, — ta klauzula z r. 1891 miała zaważyć decydująco negatywnie na losach Trójprzymierza w roku 1914.

Uzupełnienia traktatów Trójprzymierza dotyczące sprecyzowania wspólnego wystąpienia ich morskich sił zbrojnych, nastąpiły w latach 1900 i 1913.

Wspólne działanie flot Austro-Węgier, Włoch i niemieckiej eskadry Morza Śródziemnego miało jako główny cel (powiązany

ściśle z działaniami lądowymi) przeszkodzić przewozowi XIX korpusu wojsk francuskich z Afryki do Francji. Mogło to nastąpić przez natychmiastowe działanie flot Trójprzymierza w pierwszych 3 dniach po mobilizacji.

W tym celu krótko przed wybuchem wojny flota austro-węgierska i niemiecka dywizja śródziemnomorska („Goeben" i „Breslau") miały się znaleźć na wybrzeżu włoskim w portach Neapol, Messina, Agosta.

Wspólne dowództwo powierzone być miało dowódcy floty austro-węgierskiej admirałowi Antoniemu Haus'owi.

Udaremnienie przewozu wojsk francuskich z afrykańskich portów Biserta, Bône, Philippeville, Algier, Mostaganem, Casablanca i Mogador do Toulonu i Marsylii, — miało zmniejszyć broniącą się przeciw naporowi wojsk niemieckich, jak również włoskich, — armię francuską o 45 tys. ludzi.

Taka udana ofensywa państw Trójprzymierza na transporty francuskie oraz flotę Francji i angielską śródziemnomorską, — miała zapewnić flotom Trójprzymierza panowanie na Morzu Śródziemnym i dać jeszcze ewentualnie możność rozprawienia się z flotą rosyjską, o ile zdołałaby ona wydostać się z Morza Czarnego.

Czy by to miało szanse powodzenia?

Flota francuska była obciążona zadaniem przeprowadzenia przewozu wojsk z Afryki, a więc skrępowana z góry w swych operacyjnych działaniach.

Stosunek sił flot Trójprzymierza i Trójporozumienia jest wskazany w załączonej tabeli *).

Uzbrojenie w działa ciężkie było przeważające po stronie Trójprzymierza. Rosyjska flota Czarnego Morza mogła być brana w rachubę dopiero w drugim etapie (a i to wątpliwe) — zatem siły morskie państwa Trójprzymierza miały wszelkie szanse, że ich ofensywa w pierwszych dniach wojny mogła im była dać panowanie na Morzu Śródziemnym: Korpus XIX wojska afrykańskiego byłby nie dojechał w ogóle do Europy, względnie zostałby poważnie zredukowany, opóźniony ,albo skierowany do francuskich portów na Atlantyku i przeto też opóźniony. Flota angielska (Home fleet) szachowana przez flotę niemiecką na Morzu Północnym, — nie mogłaby przypłynąć z odsieczą na Morze Śródziemne.

Wszystko to mogło było zupełnie inny nadać bieg wojnie światowej.

Trójprzymierze jednak stało na niepewnych nogach.

Partnerem, o którym do końca pokoju nie wiedziano jak postąpi, były Włochy.

Za wystąpieniem Włoch po stronie Trójprzymierza przemawiały przesłanki następujące:

1) dotrzymanie wziętych na siebie zobowiązań traktatowych,
2) różnice poglądów z Francją, pretensje terytorialne do okręgu Nizzy i do Tunisu.

*) Według książki „Oesterreich — Ungarns Seekrieg 1914—1918".

Przeciw wystąpieniu natomiast:

1) pretensje terytorialne do Austrii: Trentino, Istria, Gorycja, Dalmacja,
2) roszczenia do „mare nostrum": Adriatyku,
3) nieprzedawnione wspomnienia zadawanych przez Austro-Węgry krzywd w przeszłości i klęsk, m. in. na flocie przykre wspomnienia Lissy,
4) groźba odcięcia przez Anglię dowozu niezbędnych surowców, jak bawełna, węgiel, nafta, — nawet w wypadku opanowania przez Trójprzymierze Morza Śródziemnego.

Szanse większe miało niewystąpienie Włoch po stronie Trójprzymierza.

To też liczono się z tym poważnie i w najwyższych sferach wojskowych Austro-Węgier przygotowywano się raczej do ataku ze strony Włoch.

W marynarce austro-węgierskiej aż do samego wybuchu wojny światowej, spodziewano się rozgrywki z Włochami. Dziwne to było przymierze. Nigdy żaden okręt nie zachodził z wizytą do portów „sojusznika" — flotę austro-węgierską rozbudowywano specjalnie z myślą o przyszłym starciu z Włochami.

Na obudwu sojuszniczych flotach zionęła wzajemna niechęć, nawet nienawiść, świadoma może tego, że te dwa państwa mogły mieć na Adriatyku jedynie sprzeczne interesy, bo na tym morzu było im razem za ciasno. Pogłębiało się zrozumienie we flocie austro-węgierskiej, że im bardziej flota włoska się rozbudowuje, tym dalej jest od możliwości wspólnego wystąpienia z Austro-Węgrami, tym bliżej do starcia flot, z których rozbudowa włoskiej dystansowała rozbudowę austro-węgierskiej. „Lissa" była na ustach wszystkich w obydwu flotach.

Opowiadali mi naoczni świadkowie, jak w r. 1913, podczas znanej historii utworzenia państwa albańskiego i osadzenia na tronie księcia Wieda pod ochroną flot międzynarodowych, opodal Durazzo z krążownika włoskiego zawołano w nocy przejeżdżającą mimo jolkę, z której padła odpowiedź też po włosku „ci z pod Lissy!". Jolka z paru marynarzami należała do zakotwiczonego w pobliżu krążownika austro-węgierskiego.

Natomiast mimo tych nastrojów, wśród oficerów marynarki austro-węgierskiej (co słyszałem wielokrotnie) panowało jak najlepsze mniemanie o oficerach morskich floty włoskiej. Stawiano ich zaraz po Anglikach, a znacznie wyżej niż np. Niemców, których wyraźnie nie lubiano.

Gdy wybiła godzina dziejowa w końcu lipca 1914 roku, łudzono się w Austro-Węgrach przed wypowiedzeniem wojny Serbii, że konflikt będzie zlokalizowany. Włochy podobno zawiadomiły Wiedeń, że pozostaną one przychylnie i przyjacielsko neutralne. Prawdopodobnie ośmieliło to też Austro-Węgry. W dniu zarządzenia przez Austrię powszechnej już mobilizacji, dnia 4 sierpnia, Włochy oświadczyły, że nie wezmą udziału w wojnie, gdyż nie odpowia-

da ona defensywnemu charakterowi Trójprzymierza, postępowanie Austro-Węgier jest napaścią na Serbię, narusza to równowagę na Bałkanach, ultimatum nastąpiło bez porozumienia wbrew traktatowi z 1891 r., przez co zresztą Włochy nie mogły przygotować się do wojny.

Wieczorem tegoż dnia, zanim wieść o neutralności Włoch dotarła, w morskim kasynie oficerskim w Pola, muzyka po odegraniu hymnów austriackiego, niemieckiego, zaczęła też grać włoski — który został przerwany przez kogoś z wtajemniczonych.

Okrzyki wiwatującej ulicy Poli na cześć Włoch zamieniły się na okrzyki o przeciwnym znaczeniu.

Odtąd zdawano sobie sprawę w kołach morskich Austrii, że wypowiedzenie wojny prze Włochy jednej lub drugiej stronie zależeć będzie od losów toczącej się wojny.

*

Neutralność Włoch, pozwoliła marynarce austro-węgierskiej na planową mobilizację.

Niemiecka eskadra śródziemnomorska, licząc na wspólne działanie flot Trójprzymierza, wpłynęła w początku sierpnia do Messyny. Tam dowiedziała się o neutralności Włoch i nie mając innych rozkazów zbombardowała Bône i Philippeville, a potem, po znanych przejściach i przygodach, dotarła do Konstantynopola.

Kierownicze sfery marynarki austro-węgierskiej wiedziały odtąd dobrze, że przystąpienie Włoch do wojny po stronie aljantów, jest jedynie kwestią czasu. Dlatego dalszy przebieg wojny morskiej na Adriatyku odbywa się po stronie austro-węgierskiej pod hasłem przygotowywania się do tej nieuniknionej, a tak bardzo bezpośredniej wojny.

Flota Włoch w roku 1914 była nadwerężona niedawno odbytą wojną turecką. Jej rozbudowa była opóźniona, jej posiadane jednostki potrzebowały remontów. Ale i tam gorączkowa praca doprowadziła flotę do gotowości bojowej w stosunkowo szybkim czasie, tak, że na maja 1915 r. Włochy dysponowały 23 dużymi okrętami (okręty liniowe i krążowniki pancerne) o 278.700 tonach — 10 krążownikami lekkimi o 27.000 tonach, 61 torpedowcami i 13 okrętami podwodnymi.

Po stronie włoskiej była przewaga w stosunku do Austro-Węgier o mniej więcej jedną piątą.

Za to pod względem lotnictwa morskiego po stronie austro-węgierskiej istniała duża przewaga, gdyż 60 aparatów na 20 włoskich.

Ponadto geograficzne ukształtowanie wybrzeża włoskiego na Adriatyku, było znacznie gorsze od chronionego przez liczne wyspy i wysepki wybrzeża Dalmacji.

Stosunki dyplomatyczne Włoch z Austro-Węgrami coraz to bardziej pogarszały się podczas trwania wojny światowej, jeszcze nawet przed udziałem Włoch.

Naturalnie Ententa zabiegała, aby były one jak najgorsze, aby móc Włochy wciągnąć do wojny po jej stronie. Austro-Węgry ustępowały do granic możliwości w ich mniemaniu. Ustępliwość po-

budzała apetyt. W końcu podpisały Włochy pakt z Koalicją w Londynie, który zawierał różne przyrzeczenia w razie przystąpienia Włoch do wojny. 10 maja 1915, w konsekwencji tego paktu zawarte zostało też porozumienie morskie.

Na mocy tegoż, postanowiono utworzyć z floty włoskiej, lekkich sił francuskich i 4 dużych okrętów angielskich, Pierwszą Flotę Adriatyku, pod naczelnym dowództwem admirała włoskiego.

Gdyby okazało się koniecznym zwiększenie sił morskich Koalicji na Adriatyku, miano dodać pozostałe siły Francji i Anglii z morza Śródziemnego i utworzyć z nich Drugą Flotę Adriatyku. Ta miała być dowodzoną przez admirała francuskiego.

Głównym portem dla Pierwszej Floty miało być Brindisi, dla Drugiej Torento, Malta i Bizerta. W razie gdyby operacje tego wymagały, Pierwsza Flota miała się bazować w Wenecji, a wtedy Druga na Brindisi i Torento.

Duch na flocie włoskiej opisuje Manfroni: Oficer, tak jak i prosty marynarz, rwali się do walki z odwiecznym wrogiem, co wystawiwszy pancernik Tegetthoffa w Pola, ciągle swoim zwycięstwem z pod Lissy drażnił włoską marynarkę.

Ponadto, nawet w roku 1914, po ogłoszeniu neutralności ze strony Włoch, włoscy marynarze byli przejęci zazdrością wobec Francuzów, że ich flota pobije flotę austro-węgierską i dla nich (Włochów) nic już nie zostanie. A przecież w razie wojny, głównym planem Włoch na morzu, było zniszczenie floty austro-węgierskiej.

W połowie maja 1915 r. stosunki Austro-Węgier były już tak naprężone, że na flocie austro-węgierskiej liczono się z wypowiedzeniem wojny z dnia na dzień.

— — — — — — — — — — —

W tym czasie byłem zaokrętowany na okręcie liniowym „Babenberg", starszego typu (rok budowy 1902, 8.300 ton, III działa 240 mm, XII dział 150 mm, X dział 70 mm, II działka 47 mm, 3 kar. masz. i 2 wyrzutnie torpedowe podwodne. Szybkość 19 węzłów).

Okręt ten był wcielony do IV dywizji pancernej, stał sobie na pierwszej boji od barykad wjazdowych do portu Pola, ja pełniłem funkcje oficera drenażowego (ratownictwo okrętowe), stałem 4 godzinną wachtę pokładową w 4—5 tur. Oczywiście funkcje te nie były bardzo zajmujące, ale uważałem moje tam zaokrętowanie za przejściowe, gdyż byłem przydzielony jako słuchacz do oficerskiej szkoły torpedowej, — na wykłady i ćwiczenia jeździłem co rano, a moją wachtę odbębniałem po nocach. Było to dosyć męczące. Ale zmęczenie kładło się na karb wojny.

W czasie nocnych wacht, które odbywałem w towarzystwie przydzielonego mi kadeta, gdy spacer po ciemnym pokładzie się znudził, i nie było nic do roboty, a cały okręt uśpiony trwał w ciszy, wówczas przy zaćmionej lampce, w miejscu osłoniętym, robiłem sobie zapiski, z których wyjątki teraz cytuję:

„17. V. godz. 0. — Nareszcie po 9½ miesiącach ma być poważnie! 20 t. m. ma się zebrać Izba Włoska, żeby rozstrzygnąć: woj-

na czy pokój. Dzisiaj zarządzono ewakuację Poli. Widziałem na lądzie, na dziedzińcu koszar piechoty, dwa moździerze 305 mm. Przybyły z Metzu.

Z powodu ewakuacji wielu ludzi płakało i (chociaż Włosi), przeklinało: „questi sporci Italiani".

Niech też zasmakują co to wojna, dotychczas tylko Polacy ją czuli. W gruncie rzeczy nie bardzo wierzę, żeby miało naprawdę przyjść do nowej wojny.

U nas wyokrętowano już wszystkie niepotrzebne meble. Mimo, że wojna trwa prawie 10 miesięcy, teraz dopiero będzie ona blisko. Z mej kabiny wyjechał dywan i zapasowe krzesło. Jutro o 6 rano okręt w pogotowiu bojowym!

Zamierzone jest wyjście nawet „Babenberga".

Wczoraj kąpałem się w tym roku po raz pierwszy w morzu.

18. V. godz. 17. Dzisiaj dalszy ciąg urwania głowy już od 6 rano z niepotrzebnym sprzętem z okrętu. Całe mieszkalne wnętrze stało się mocno nieprzytulne.

Był alarm bojowy, inspekcja przez dowódcę 2-giej eskadry wiceadmirała Löfflera. Teraz idę na ląd. Godz. 23. Byłem znowu na dziedzińcu koszar oglądać moździerze. Załoga przeważnie polska. Zresztą spędziłem wieczór w mieszkaniu, gdzie gwarzyliśmy z Antosiem o Polsce.

20. V. godz. 15.30. Dzisiaj znowu decydujące posiedzenie parlamentu włoskiego. Oczekujemy lada chwila wypowiedzenia wojny. Komendant okrętu zawezwał wszystkich oficerów przydzielonych do artylerii. Kadetów również. Jest długa odprawa. Odbieramy sygnał flagowy: Okręty IV dywizji gotowość bojowa godz. 20 na 12 węzłów.

W nocy mamy coś przedsięwziąć...

Godz. 17.20. Cała flota dymi ze wszystkich kominów, choć wypowiedzenia wojny jeszcze nie ma. O 18 mam wachtę bojową. „Toni" ma się zaokrętować na nazwisko cesarskie (Toni to Anton Haus, komendant marynarki i dowódca floty, normalnie zaokrętowany na dreadnoughtcie „Viribus Unitis", ma się przeokrętować na „Habsburg", okręt flagowy mojej dywizji, pisane tak pod kryptonimem z powodu „ówczesna tajemnica wojskowa").

Rozkazy moim ludziom już wydałem. Jest przynajmniej życie na flocie i na okręcie, należy się to już, bo od 10 prawie miesięcy z wyjątkiem grudnia (Curie) nie było żadnej odmiany, chyba nieprzyjemności w rodzaju inspekcji admirałów, dowódców eskadry czy dywizji. Niektórzy złośliwi twierdzą, że ta dzisiejsza awantura skończy się znowu na wizycie jednego z nich. Czekajmy.

Godz. 19.45. Wyjeżdżamy. Za chwilę alarm bojowy. Cel: pod Anconą czekać na rozstrzygnięcie.

Już trąbią alarm bojowy!

Godz. 21.30. Stoimy na boji z małymi ogniami w kotłach. Jest wachta bojowa.

21.45. Sygnał: zgasić ogień. Wziąć łańcuch na boję. No i koniec odyssei na dziś".

Trójprzymierze:

	okręty liniowe	krążowniki liniowe	krążowniki pancerne	krążowniki	torpedowce	okręty podw.
Austro-Węgry	15	—	2	4	48	6
Niemcy	—	1	—	1	—	—
Włochy	12	—	9	8	59	14
Razem	27	1	11	13	107	20

Trójporozumienie:

	okręty liniowe	krążowniki liniowe	krążowniki pancerne	krążowniki	torpedowce	okręty podw.
Francja	20	—	7	1	84	62
Anglia	—	3	4	4	16	—
Razem	20	3	11	5	100	62
Rosja	4	—	—	2	13	3
Razem	24	3	11	7	113	65

Tonaż wynosił:

	okręty liniowe	krążowniki liniowe	krążowniki pancerne	krążowniki	torpedowce	okręty podw.
Austro-Węgry	177.000	—	13.600	10.500	16.400	1.400
Niemcy	—	23.000	—	4.500	—	—
Włochy	184.400	—	76.500	22.100	20.500	3.600
Razem	361.400	23.000	90.100	37.100	36.900	5.000
Francja	337.600	—	92.100	5.700	35.600	27.000
Anglia	—	53.300	55.200	21.300	20.900	—
Razem	337.600	53.300	147.300	27.000	56.500	27.000
Rosja	47.100	—	—	13.300	10 900	1.100
Razem	384.700	53.300	147.300	40.300	67.400	28.100

Dalej pożółkłe kartki brulionu opisują stan polityczny pertraktacji włosko-austriackich, propozycje Włoch i Austro-Węgier. Nie pamiętam skąd się tych „tajemnic państwowych" wówczas dowiedziałem. Opuszczam je.

„22. V. godz. 16. Dzisiaj okręty znowu gotowe do boju, ale sztab otrzymał pozwolenie pójścia na ląd do godz. 19.30. Po wachcie popołudniowej idę naturalnie też.

23. V. godz. 16. Dzisiaj białe mundury. Przed południem zastępca dowódcy w obecności komendanta przeczytał zgromadzonej na pokładzie załodze proklamację, treści mniej więcej takiej: „Włochy były przez 33 lata naszym sojusznikiem. Teraz, gdy inne państwa wypowiedziały nam wojnę, pozostały neutralne.

Obecnie chcą z nami wojny, bo żądają odstąpienia m. in. Trentino, Tryestu, Poli, Fiume itd. Potem co daje Austria, t. j. Tyrol południowy, lewy brzeg Izonzo, autonomię Tryjestu, rozpatrzenie odstąpienia jakiejś wyspy dalmatyńskiej i specjalne warunki dla ludności włoskiej w Austrii. Proklamację kończył trzykrotny okrzyk hurra! Potem odczytano to samo po kroacku z końcowym 3-krotnym živjo! To samo z kolei po węgiersku z eljen.

Na zakończenie komendant okrętu zachęcił artylerzystów do dobrego strzelania, aby każdy strzał był celny. Nastrój urabiany przeciw Włochom, których specjalnie nie lubili Dalmatyńcy i Kroaci, udzielił się załodze, która jeszcze raz wykrzyknęła 3-krotne hurra! Wczoraj na lądzie spotkałem Dr. Teichmana (z Krakowa), dzisiaj nie ma wyjścia na ląd, tylko wypuszczono podoficera pocztowego.

Godz. 17. Był rozkaz na godz. 20 być pod parą na 12 węzłów, przed półgodziną odebraliśmy 3AO (wszystkie kotły).

Wypowiedzenie wojny przez Włochy nastąpiło przed chwilą.

17.30. Zaraz będzie ogłoszone załodze wypowiedzenie wojny.

Ubieramy się na ciemno, o 18-ej udzieli kapelan dywizji wszystkim załogom absolucji, stosowanej dla umierających.

18.10. Już po uroczystości. Najpierw ogłosił komendant wypowiedzenie wojny, zastępca odczytał odezwę mocno bojową przeciw Włochom. Okrzyki „hurra" na marynarkę i „nieder" na Włochów nie miały końca. Potem znowu po kroacku i węgiersku to samo. O 18-ej cała załoga z oficerami zebrała się na przednim pokładzie. Kapelan na środkowym okręcie IV-ej dywizji „Arpàd", ubrany w komżę i stułę, stojąc na przedniej wieży artyleryjskiej z krzyżem w ręku, dawał rozgrzeszenie i błogosławieństwo załogom wszystkich trzech okrętów dywizji. Załogi klękały. Chyba to ważne?

Z kominów bucha już dym, kotły syczą i plują skroploną parę. Dwie przegrody trymowe kazałem opróżnić. Ciekawy jestem czy plan dowódcy floty się uda, boć to już trzy dni, jak dostał się do wiadomości oficerów i kadetów.

Godz. 19. Otwarto barykady wjazdowe, wszystkie torpedowce, kontrtorpedowce, krążowniki „Helgoland" i „Szigetvar" opuszczają port.

Admirał Haus (komendant marynarki i dowódca floty) przeokrętował się motorówką z „Viribusa" na „Habsburg".

Godz. 19.45. Alarm bojowy!

(25. V. godz. 15. Obecne słowa odpisuję z notesu, bo nie było możliwości podczas alarmu i jazdy włóczyć się z tak wielkim zeszytem).

24. V. godz. 20. Przed pięciu minutami trąbiono odkotwiczenie. Rozlegają się okrzyki „hurra" na „Habsburgu", na którym zaokrętował się dowódca floty.

Cała flota jest światłoszczelna, tylko w łunie zachodu i świetle księżyca widać okręty i dym z kominów.

Na zewnątrz portu flotylle torpedowe już się rozpraszają w ciemnościach. Nasza dywizja wyjeżdża przed innymi. Pierwszy „Habsburg" jako okręt flagowy całej floty. Towarzyszą nam okrzyki hurra, živjo, eljen i eviva (sic!) ze wszystkich pokładów, — nawet z odległych fortów i baterii. My idziemy za „Habsburgiem", potem „Arpàd", III-cia, II-ga i I dywizja. Jest wachta bojowa, podczas której jestem dowódcą lewej baterii 150 mm.

25. V. godz. 1. O północy zeszedłem na dół, zluzowany przez kolegę. W mesie piłem herbatę i gwarzyłem z rozespanymi współtowarzyszami. Radca rachunkowy, komisarz I klasy, jest bardzo wojowniczo usposobiony. Jeden z kapitanów od artylerii pyta mnie czy mój pistolet naładowany. Odpowiadam, że nie, bo nie widzę potrzeby i żadnej hecy ze strony marynarzy się nie spodziewam. Dwaj lekarze drzemią na sofach, młodszy, miły, gruby Węgier coś mamrocze i ociera pot z twarzy, mimo, że ubrany jest wygodnie, bo z pod kurtki widać tylko siatkę, zamiast przepisowej koszuli z kołnierzykiem i krawatką. Wszędzie duszno i gorąco. Trąbią baczność. Schodzę na moje miejsce bitewne, głęboko pod dwoma pokładami do miejsca, gdzie założyłem rodzaj centrali drenażowej, skąd mam połączenia do różnych części okrętu, do placówek ratowniczych i telefon oraz tubę głosową na pomost dowódcy i do jego wieży pancernej. Tu jest temperatura tropikalna od niedalekich przedziałów maszynowych.

Powód do alarmu, to oddany gdzieś z przodu linii okrętów strzał armatni. Podobno nasze vedetty natknęły się na vedetty nieprzyjacielskie.

Informują mnie z pomostu, że idący w straży przedniej krążownik „Szigetvár" sygnalizuje, że jakiś kontrtorpedowiec nieprzyjacielski przedarł się przez linie naszych torpedowców, idących na przedzie i był ostrzeliwany. Znikł on w ciemnościach bez jakiejkolwiek reakcji. Zaczerpuję powietrza na pokładzie. Koło nas widać sylwety ubezpieczających torpedowców. Dwa z nich, to ordynansowe dowódcy floty. Spędza mnie na dół na mój posterunek wiadomość, że „Szigetvár" znowu sygnalizuje, że był atakowany przez lotnika. Jesteśmy więc odkryci i jeśli to prawda, że flota włoska znajduje się w Wenecji, to na drodze powrotnej koło Poli może nastąpić spotkanie. Ale w każdym razie do Ancony, którą mamy bombardować dojedziemy, zanim tamci wyjdą z Wenecji.

Komendant zezwolił wolnym palaczom położyć się spać na ich stacjach bitewnych (stanowiskach bojowych). Tu na moim posterunku, gdzie piszę te słowa, leżą na blachach pokładu artylerzy-

ści od transportu amunicji, część obsługi komory amunicyjnej i kilku moich drenażystów pod wartą mata.

Godz. 1.45. Parno tu okropnie i duszno, do tego żaden z marynarzy nie może zasnąć, gdyż skarżą się, że ich obeszły pluskwy! Gwarzę z nimi. Jednemu każę zdjąć kamizelkę ratunkową, którą chciał ukryć pod bluzą. A to nie wolno, aby nie siać paniki, dopiero na rozkaz, gdyby było z okrętami źle. (Później nie wolno było wychodzić w morze bez nałożonej kamizelki).

Monotonny stukot maszyn i pomp, oraz czasem warkot maszyny sterowej, przerwał świst syreny. Dowiaduję się po chwili, że to sygnał dla odłączenia się od zespołu pierwszej i drugiej dywizji (dreadnought'ów i klasy „Radetzky").

Pewne napięcie nerwów odgania sen, ale zaczyna być nudno, zwłaszcza w tym powietrzu i temperaturze, która panuje na moim posterunku.

Widząc, że nic się nie dzieje, zaczynam się kręcić po okręcie, odwiedzam moją kabinę, zaglądam do mesy, jestem na pokładzie bateryjnym. Notuję w notesie, aby przecież coś robić. Jestem znów na pokładzie. Jedziemy kursem południowym od przylądka Promontore, na który weszliśmy po przebyciu pasażu minowego. Księżyc zaszedł około drugiej. Dookoła widać niebieskie światełka na dziobie i rufie naszych bliższych vedet. Na południu błyska się na pogodę. Wiatr północno-wschodni skręcił na wschód. Niebo czyste".

Wojna z Włochami zaczęła się.

INŻ. JULIAN GINSBERT.

Wojna sztabów.

II. ANGLIA.

W roku 1903 opinia publiczna Wielkiej Brytanii zaczęła coraz silniej przemawiać ze reformą organizacji naczelnych władz wojskowych, a przeciwko niektórym metodom stosowanym w wojsku. Długotrwała, krwawa i kosztowna wojna w Transwalu, poderwała bowiem silnie zaufanie narodu angielskiego do własnej siły zbrojnej na lądzie.

Nie ulegało wątpliwości, że wojna z Boerami nie przyniosła John Bull'owi wielkiej chwały. A choć honor żołnierza Jego Królewskiej Mości pozostał nie naruszony, choć wojnę — dzięki kolosalnej przewadze liczebnej i materialnej — wygrano wreszcie, to w każdym razie po wojnie pozostał spory zasób „niestrawności", oraz spora troska o... przyszłość.

Już w pierwszej kampanii boerskiej — sir Cecil Colley dał się dosłownie rozstrzelać na szczycie Majuby przez celnych strzelców Transwalu, zająwszy pozycję wprawdzie klasyczną, ale za to paradoksalną w stosunku do miejscowych warunków walki. W drugiej wojnie, klęski pod Spionskopem i Colenso były zbyt bolesne, aby Kitchener i French zmyli zupełnie niesmak po Bullerze czy Methuenie. Okazało się, że generałowie brytyjscy przypominali wielce tych admirałów z przed epoki Nelsona, dla których ważniejszym było klasyczne ustawienie okrętów w szyku, od wygrania bitwy...

Zachwiany na lądzie prestiż Królowej Mórz trzeba było nie tylko ratować, ale też zatroszczyć się poważnie o zachowanie go na przyszłość. Boć w tych warunkach wszelkie operacje lądowe przedstawiały się pod znakiem zapytania — cóż dopiero jeśli miejsce Boerów zajęłoby dobrze wyposażone któreś z wojsk europejskich? Ratunek zaś trzeba było — w myśl starego przysłowia o rybach — zacząć od głowy, to znaczy od ministerstwa spraw wojskowych.

W ten to sposób w roku 1903, na życzenie króla i parla-

BIBLIOTEKA GDAŃSKO

mentu, powstała „komisja trzech", powołana do zreformowania naczelnej instytucji wojskowej. Człek przyzwyczajony do kontynentalnego sposobu myślenia pomyślałby zapewne, że w skład jej weszli trzej zasłużeni generałowie... i pomyliłby się srodze. Albowiem w Anglii — królestwie o tradycjach demokratycznych i szerokich poglądach na pewne sprawy — stało się nieco inaczej.

Przewodniczącym komisji został parlamentarzysta Lord Esher. Członkami zaś — dyplomata sir George Clarke (pułkownik w stanie spoczynku) i... dowódca bazy morskiej Portsmouth — admirał John Fisher — późniejszy pierwszy lord morski.

Nie będziemy się wdawali w szczegóły. W ciągu sześciu miesięcy admirał Fisher — jedyny prawdziwy wojskowy w trójce komisyjnej — przewrócił do góry nogami całą nieudolną i przestarzałą organizację ministerstwa wojny. Na jej miejsce stworzył rzecz zupełnie nową, prostą i jasną ,gdzie nie było pomięszania kompetencji czy odpowiedzialności, gdzie administracja była racjonalna, a strona strategiczno-taktyczna ujęta we właściwe formy sztabowe.

Więcej — obdarzywszy wojsko brytyjskie właściwym sztabem generalnym, Fisher wziął się za stronę operacyjną i wskazał znów z właściwą sobie prostotą, że brytyjski korpus ekspedycyjny nie jest niczym innym, jak pociskiem, który może być „wystrzelony" przez marynarkę w dowolnym miejscu świata. Po raz pierwszy więc wskazał na strategię całości, na taktykę ziemnowodną, na konieczność ścisłej i zawczasu przygotowanej współpracy między obydwiema dziedzinami siły zbrojnej państwa, na możliwość wykorzystania marynarki przez wojsko, a wojska przez marynarkę.

„Miast kazać naszym żołnierzom na placu ćwiczeń Salisbury, małpować manewry wielkich armii kontynentalnych, — pisał Fisher w raporcie do Lorda Eshera — lepiej wziętoby się za ćwiczenia wspólne marynarki i wojska. Możnaby na przykład zaokrętować w Portsmouth 50.000 ludzi i wyokrętować ich — jako desant — w Milford-haven lub Bantry-bay. Kiedy byłem dowódcą eskadry śródziemnomorskiej przeprowadziłem takie ćwiczenie i udało mi się wysadzić na ląd 12.000 ludzi z kilkoma działami w ciągu 19 minut... Wysłałem moje plany Frenchowi, sugerując ćwiczenie to na 27 czerwca (1904)..."

Jednakże ministerstwo wojny nie zgodziło się wówczas na manewry desantowe w większym stylu i nawet interwencja komisji nie wiele tu pomogła. Mówiono po cichu, że admirał chce z żołnierzy robić marynarzy i że zadanie wojska — to przede wszystkim obrona wybrzeży od najazdu, a potem lokalna obrona kolonii...

Tworząc podstawy górnej organizacji brytyjskiego wojska Fisher nie wiedział, że hoduje żmiję na własnym łonie i że ten to właśnie, poniekąd kreowany przezeń sztab, w dziesięć lat później przeciwstawiać się będzie racjonalnym projektom starego i doświad-

czonego stratega — i to nie tylko morskiego, bo Fisher przy oblężeniu Aleksandrii (1882) wykazał swe walory w dowodzeniu na lądzie, a nawet był ojcem pierwszego pancernego pociągu. Nie przeczuwał tedy, że młoda organizacja stanie się przysłowiowym jajkiem, mędrszym od kury i zazdrośnie sięgającym po władzę.

Jeszcze przed wojną, kiedy Zjednoczone Królestwo, wierne swej tradycyjnej polityce, postanowiło trzymać ze słabszym przeciwko silniejszemu (na morzu oczywiście) — Lord Fisher of Kilverstone wziął udział w kilkunastu konferencjach zarówno z ministrami cywilnymi, jak i z wyższymi wojskowymi Wielkiej Brytanii. I tu — wbrew wszelkiej logice strategicznej, wbrew energicznym własnym protestom — musiał słuchać i patrzyć, jak to z każdą godziną nadzieja zwycięstwa, osiągalnego dzięki wielkiej myśli strategicznej — blednie i niknie...

Głównym przeciwnikiem Anglii, od czasu incydentu w Agadirze, były już bezspornie Niemcy. Francja była oczywiście przeciwniczką Niemiec. Rosję oceniano w sferach politycznych i wojskowych Anglii dość trafnie, jako wielką niewiadomą. Fisher oceniał ją jeszcze trafniej, jako „kolosa na glinianych nogach" i w rozmowie z Kuropatkinem, który zaczął poruszać kwestie morskie (!), wyraził się kiedyś: „Odbudujcie waszą potęgę na granicy zachodniej, bo nie macie tam nic poważnego: wojska są rozrzucone, magazyny puste..."

Tedy oczy wojskowych wielkobrytyjskich zwróciły się oczywiście w pierwszym rzędzie na teatr operacyjny francuski. I to tym bardziej, że znów sztab generalny Francji domagał się usilnie... posiłków. Generałowie Trzeciej Republiki, wiedząc doskonale, że to przeciw nim obróci się pierwszy „furor teutonicus", wołali wielkim głosem o pomoc z poza Kanału. Rzecz zrozumiała: i oni widzieli położenie tylko pod lokalno-strategicznym, lądowym punktem widzenia. O tym, że brytyjski korpus ekspedycyjny mógłby działać skutecznie gdzieindziej niż we Francji — nikt nie pomyślał.

Pomyślał jednak Fisher. I jak zwykle energicznie rzucił projekt w dwuch odmianach... Omówimy go w następstwie. Na razie tylko notujemy, że projekt Fishera spotkał się z dezaprobatą „Komitetu", jako szaleńczy, niewykonalny i nie dający gwarancji zwycięstwa.

Nic dziwnego. Generałowie brytyjscy czuli się znacznie bliżsi duchem swych francuskich kolegów, niż własnych ziomków-marynarzy. Oba sztaby lądowe rozumiały się doskonale, podczas gdy zrozumienie między sztabem admiralicji, a sztabem wojsk królewskich było rzeczą niezmiernie trudną. Ten drugi nie rozumiał się bynajmniej na operacjach morskich i brał wszystko pod kątem własnego doświadczenia — czytaj taktyki lądowej.

Skutki takiego postępowania nie dały na siebie długo czekać. Podczas gdy Fisher widział wszystko jakby w rzucie panoramicznym — z góry, sztabowcy lądowi przeciwnie — patrzyli z dołu przed siebie. Ich horyzont myślowy był bardzo ciasny, a kwestia pomocy i posiłków nabierała czysto taktycznego znaczenia. Wiemy już z historii, jak system ten, doprowadził stopniowo do kapitulacji

Antwerpii (którą wszak można było, mając panowanie na morzu, utrzymać — i tym samym szachować prawe skrzydło niemieckie), a potem do „Wyścigu do morza" i utraty wybrzeży Flandrii aż po Ostendę włącznie.

Ile krwi, ile wysiłków trzeba było, aby później w tak niekorzystnej sytuacji strategicznej się bronić, albo odbierać Niemcom zdobyte pozycje — nie spisze się w tomach Historii. Jedynie — co ciekawe — taka sama walka sztabów w łonie niemieckiego kierownictwa wojny sprawiła, że Wielka Brytania nie stanęła wobec realnej groźby inwazji, boć osadzenie się Niemców nad Kanałem, przy aktywnej współpracy wojska z „Hochseeflotte", mogło było dać szanse sforsowania wąskiej cieśniny, a w ostateczności bombardowania wybrzeży Anglii.

*

Ale idźmy po kolei za wypadkami. Stare powiedzonko — „żołnierze nie chcą zamoczyć sobie nóg" — stanęło od razu w poprzek wszelkim planom amfibijnym strategii pierwszego lorda morskiego. Już w roku 1909, na posiedzeniu „Komitetu Wojennego", pod przewodnictwem premiera Asquitha, zaszedł fakt charakterystyczny: Po exposé szefa sztabu wojska generała Nicholsona, premier zwrócił się do Lorda Fishera z zapytaniem czy marynarka może gwarantować przewiezienie do Francji korpusu ekspedycyjnego, złożonego ze 100—120 tysięcy ludzi. Fisher odpowiedział krótkim — „tak". Asquith zapytał wówczas czy pierwszy lord morski ma jeszcze coś do powiedzenia? Fisher odparł — „nic takiego co komitet chciałby usłyszeć". Gdy Asquith zaczął nalegać, nastąpiło prawdziwe „coup de theatre".

68 lat liczący admirał wskoczył z krzesła i z młodzieńczym zapałem zaczął dowodzić, że wysłanie korpusu ekspedycyjnego do Francji jest nonsensem, bo nie wzmocniwszy wydatnie armii francuskiej, osłabi Anglię i pozbawi ją możności korzystnego rozwiązania strategicznego, polegającego na współpracy wojska z marynarką. W pierwszym rzędzie należałoby obsadzić Antwerpię, potem sprobować ewentualnie operacji na wyspy Fryzyjskie. Ale najważniejszym punktem strategicznym jest tu pewna „piaszczysta plaża pomorska" o 82 mile angielskie od Berlina. Jeśli 100.000 Anglików wyląduje tam pod osłoną dział floty, to trzeba będzie miliona żołnierzy niemieckich, by ich wepchnąć z powrotem na morze. A milion żołnierzy brakujący na froncie zachodnim — da prędzej wygraną Francji, niż owe sto tysięcy Anglików. [1])

Tu Fisher rozpoczął gwałtowną perorę przeciwko ministerstwu spraw wojskowych i Lordowi Haldane, dowodząc, że zbytnia pewność siebie, ignorancja wielkich zasad strategicznych i taktyki nowoczesnej wojny, wreszcie ograniczone biurokratycznie horyzonty, wprowadzają obronę państwa, a zatem i kraj, wprost na drogę klęski. Anglicy zmięszani z żołnierzami francuskimi — to samobójstwo korpusu ekspedycyjnego, to wyrzeczenie się wszelkich sukcesów strategicznych, to utrudnienie roli marynarki w obronie

[1]) Bacon — Lord Fisher.

państwa, to zasługująca na energiczne potępienie „splendid isolation", nie licząca się z interesami państwa i narodu, to wreszcie uniemożliwienie operacji na szerszą skalę... I w ferworze swym admirał zakończył życzeniem, aby „wszystkie te wariactwa skończyły się raz wreszcie" przez podporządkowanie wojska admiralicji; widać bowiem, że samodzielność sztabu wojska prowadzi sztab ten na manowce ambicji i zadufania.

Przerażony tak daleko posuniętą szczerością znakomitego admirała, Asquith nie znalazł innego wyjścia, jak... zamknąć posiedzenie i odłożyć je do czasu osiągnięcia porozumienia.

Fisher na razie wygrał. Ale już w roku następnym ministerstwo spraw wojskowym i jego sztab — wrócili znów do dawnej koncepcji korpusu ekspedycyjnego dla Francji. Ląd raz jeszcze usiłował wydrzeć władzę morzu — i oczywiście raz jeszcze odniósł porażkę. Prawie wszystkie przewidywania admirała sprawdziły się. Bo choć dowódca korpusu ekspedycyjnego, sir John French, nie był przeciwny jego projektom — to jednak politycy i sztabowcy lądowi — opracowując plan wojny — uradzili coś wręcz przeciwnego.

Dlatego też wojna — która jest zawsze wielką niewiadomą — przyniosła im zaraz na początku przykrą niespodziankę: Niemcy nie uderzyli wcale tam, gdzie się ich spodziewano, natomiast brytyjski korpus ekspedycyjny znalazł się w trudnym położeniu. Wyznaczony dlań spokojny odcinek, okazał się niekiedy osią oparcia niemieckiego. Trzeba było się na gwałt przegrupowywać, korpus Frencha częściowo krwawił bez pożytku, częściowo nie mógł nadążyć na wyznaczone mu stanowiska, współpraca taktyczna obu armij była utrudniona — i tylko wyjątkowe okoliczności sprawiły, że wszystko nie skończyło się katastrofą. W każdym razie korpus ekspedycyjny nie ułatwił w sensie strategicznym zadania wojskom francuskim, a w taktycznym pomógł im niewiele. Dopiero genialny manewr Gallieniego i bohaterstwo francuskiego żołnierza, zatrzymały napór wojsk niemieckich.

Naród angielski — tak bardzo lękający się inwazji — nigdy nie zdawał sobie sprawy z niebezpieczeństwa, jakie stanowiło dlań usadowienie się Niemców w Belgii. Nie zdawał też sobie sprawy w jak karkołomną awanturę wplątali go ludzie, dla których wielkie kanony strategii były niedostępną matematyką, a którzy sztukę wojenną ujmowali wręcz z ciasnego, czysto fachowego punktu widzenia — taktyki własnej broni.

Sęk w tym, że kierownictwo wojny z Lordem Kitchenerem na czele — widziało w zasięgu swej strategii tylko operacje lądowe pospołu ze sprzymierzeńcami, podczas gdy marynarka była dlań organem raczej komunikacyjno-pomocniczym. Jeśli sztab ten zgodził się na Dardanele, jeśli ci sami politycy, którzy lękali się zadrażnić ambicje francuskie czy belgijskie, znaleźli naraz dość energii aby przeciwstawić się ambicjom rosyjskim w stosunku do Konstantynopola, — jeśli to co uważano za szaleńcze i niemożliwe na Morzu Północnym czy Bałtyckim, stało się naraz rzekomo możliwe w Hellesponcie, jeśli operacja desantowa o 60 mil morskich od Anglii nie znalazła aprobaty generałów, ale znalazł tę aprobatę desant odległy

o 2500 mil i trudniejszy terenowo, — to naprawdę człowiek logicznie myślący zaczyna ze zgrozą patrzeć na szkody wyrządzone państwu i ludności przez w o j n ę s z t a b ó w.

A przecież operacja bałtycka naruszałaby poważnie równowagę obu frontów niemieckich — wschodniego i zachodniego — jeśli nie zlikwidowałaby ich całkowicie. Stwarzała też połączenie bezpośrednie z Rosją, pozwalając zaopatrywać tego bogatego w materiał ludzki, ale ubogiego w sprzęt i słabego duchowo sprzymierzeńca. Stwarzała dla Niemiec trzeci front — północny — odcinając je zupełnie od surowców skandynawskich.

Operacja belgijska — szczególnie przed kapitulacją Antwerpii — tworzyła na skrzydle wojsk niemieckich rodzaj przepukliny, trudnej do zlikwidowania. Uniemożliwiałaby stworzenie morskiej podstawy operacyjnej niemieckich okrętów podwodnych i sił lekkich w Zeebrugge, — oddalałaby wszelkie niebezpieczeństwo inwazji, ułatwiałaby zadanie „Grand Fleet" w poszukiwaniu nieprzyjaciela, wreszcie — właśnie dzięki oddaleniu niebezpieczeństwa inwazji — pozwoliłaby rzucać stopniowo na kontynent siły terytorialne armii brytyjskiej, które wobec zajęcia Belgii przez Niemców tkwiły bezużytecznie na wyspie... Boć przecież z chwilą niedopuszczenia Niemców do wybrzeża, o desancie niemieckim w Anglii, poprzez 350 mil Morza Północnego i wobec istnienia „Grand Fleet" nie mogło być mowy.

Ani jedna, ani druga operacja nie przypadła jednak do gustu kierownictwu lądowemu wojny, natomiast znalazła aprobatę alternatywa trzecia — właśnie przez Fishera zwalczana: wyprawa na Dardanele. I nic dziwnego. Sztab lądowy przeciwstawiając się ideom pierwszego lorda morskiego — musiał przecież „samodzielnie" znaleźć jakieś rozwiązanie. Skoro tu czy tam stawiano mu sprzeciwy, potrafił „urobić" pierwszego lorda admiralicji — Winstona Churchilla — człowieka energicznego, zapalonego i zdolnego, ale w sprawach morskich i strategicznych dyletanta (Churchill był porucznikiem huzarów i publicystą, a później posłem do Izby Gmin) — i pozyskać go dla swych wywodów. Od tego czasu datują się właśnie pierwsze poważniejsze nieporozumienia w łonie samej admiralicji — między Churchillem — pierwszym jej lordem (cywilnym ministrem marynarki), a Fisherem — pierwszym lordem morskim. Minister bowiem — to chciał sam dowodzić flotą, to znów skłaniał się na stronę polityków i generałów.

Pomysł wyprawy Dardanelskiej, jeśli sądzić z pamiętników Churchilla, zrodził się samodzielnie w mózgu tego męża stanu. Ale skądinąd istnieją poważne przypuszczenia, że był to po prostu przypadek, wynikający z kompromisu między wojskiem a marynarką... Marynarka w osobie pierwszego lorda morskiego żądała Belgii lub Bałtyku, a wojsko nie chciało się zgodzić na operacje ziemnowodne, woląc słać swych ludzi do Francji, aby tam „żuli drut kolczasty pod ogniem niemieckich dział i kartaczownic". Tedy na radzie wojennej ktoś z młodszych podsunął... klasyczny kompromis: Dardanele. I jak wszystkie rozwiązania kompromisowe — zyskało ono ogólny entuzjazm, choć w skutkach okazało się fatalne.

Dziś — z odległości, z której można już wydawać sądy historyczne, — jakże jałowymi wydają się obawy przedstawicieli sztabu wojska i niewojskowych polityków, dotyczące rzekomych trudności i strat w operacjach bałtyckich czy flandryjskich. Wiemy już, że w r. 1918 „Vindictive" zdołał, mimo ognia baterii niemieckich, dobić do mola w Zeebrugge i odkotwiczyć odeń po osiągnięciu wskazanych mu obiektów. Straty wynosiły wprawdzie kilkuset ludzi, ale gdyby „Vindictive'ów" było więcej — nicby nie przeszkodziło już lądować dalszym oddziałom brytyjskim i to nie tylko na molo. W ciągu kilku godzin Niemcy musieliby rzucić na ten odcinek wszystkie posiadane w okolicy rezerwy, co oczywiście łącznie z natarciem sprzymierzonych na linię frontu — mogłoby stać się fatalnym...

Że tak było a nie inaczej, świadczy fakt następujący:

1 stycznia 1915 tenże Churchill (minister marynarki) pisał — możliwe iż pod wpływem Fishera — do premiera Asquitha: „...Admiralicja jest mniemania, że pod osłoną okrętów wojennych można wylądować w Zeebrugge znaczniejsze siły wojska, przy jednoczesnym ataku wzdłuż wybrzeża ku Ostendzie. Admiralicja życzy sobie, żeby ten pogląd, już tak często powtarzany, został dokładnie przedstawiony francuskiemu naczelnemu dowództwu, i wyraża nadzieję, że winien on być tam tak dokładnie zreferowany i poparty takimi argumentami, na jakie zasługuje ze względu na swą wagę i pilność..."

Ale sztab generalny J. Kr. Mości bynajmniej nie kwapił się z przekazaniem tej myśli swym francuskim kolegom, kiedy zaś wreszcie po długich namysłach zdecydował się, wówczas uczynił to w formie tak ogólnikowej i niezręcznej, że Joffre kategorycznie odmówił. Oczywiście żadna strona nie pragnęła wyciągać dla drugiej kasztanów z ognia — Francuzi obawiali się usadowienia Anglików nad Kanałem (Calais-Boulogne), a także niechętnie patrzeli na wycofywanie wojsk z frontu, stojąc wciąż jeszcze pod groźbą marszu Niemców na Paryż. Anglicy zaś nic konkretnego nie ofiarowywali... prócz marynarki.

W rezultacie oba sztaby lądowe, francuski i angielski, stwierdziły, że taka operacja jest „na razie nieaktualna".

*

Straty w ludziach i okrętach, jakie zaistnieć by mogły przy forsowaniu Cieśnin Duńskich i w czasie desantu pomorskiego byłyby zapewne poważne. Ale i tu obawy zaczynają wyglądać groteskowo, jeśli weźmiemy pod uwagę, że Dardanele kosztowały sprzymierzonych 6 okrętów liniowych, 1 monitor, 3 kontrtorpedowce, 5 okrętów podwodnych, 7 patrolowców, 21 poławiaczy min, 1 transportowiec lotnictwa — nie licząc okrętów uszkodzonych oraz strat na dojściach, jak np. pancernik „Suffren", krążownik „Chateaurenault" itd. Straty w ludziach wynosiły tam 257.000 — czyli tyle mniej więcej, ile wynosił skład liczebny operujących jednorazowo (w drugiej fazie kampanii) oddziałów.

Trudno tedy przypuszczać, żeby Belgia czy Bałtyk pochło-

nęły więcej strat. A przecież w razie choćby częściowego zwycięstwa, dawały one rezultaty nieskończenie korzystniejsze od zdobycia Hellespontu, czy nawet Konstantynopola, które były bądź co bądź drugorzędnym teatrem operacyjnym. Także rzekome „związanie" przeciwnika na froncie Gallipoli (patrz dalej — Kaukaz) było dość mało efektownym wyczynem. Boć te dziesięć dywizji tureckich, z których połowa najmniej musiałaby i tak strzec stolicy Turcji i wybrzeży — nie stanowiło elementu aż tak decydującego strategicznie na Wschodzie, aby ich operacje mogły mieć wydatny wpływ aż na stan rzeczy na froncie francuskim.

Projekt Fishera — użycia do desantu pomorskiego wojsk rosyjskich upadł, zarówno ze względu na niechęć rosyjskiego naczelnego dowództwa, jak i brytyjskiego sztabu lądowego, który poniekąd słusznie obawiał się trudności, wynikających z daleko idących różnic narodowościowych — intelektualnych i wyszkoleniowych między wojskami obu państw. Ale i bez użycia Rosjan projekt — dziś wiemy to dobrze — miał poważne szanse powodzenia.

Charakterystyczne jest, że brytyjski sztab generalny wojska już w roku 1906 (zapewne pod świeżym wpływem reform Fishera) słusznie twierdził w jednym ze swych memoriałów, że wylądowanie wojsk na wybrzeżu możliwe jest tylko o tyle, o ile flota zagwarantuje swym ogniem bezpieczeństwo lądujących oddziałów i pozwoli im rozwinąć się oraz ubezpieczyć na brzegu... Słuszna ta teza — odpowiednio wypaczona w r. 1914 przez polityków i sztabowców, zdawała się znajdować rzekomo doskonałe warunki wykonania na półwyspie Gallipoli, gdzie Turcy jakoby niczego się nie spodziewali.

W istocie wiemy, że demonstracje floty oraz dalekie i długotrwałe transporty wojska ku wybrzeżu tureckiemu obudziły zawczasu czujność obrońców Cieśniny, że wylądowanie odbyło się pod ogniem wroga i z krwawymi stratami, że mimo poparcia floty nie udało się nigdy sprzymierzonym uzyskać tyle terenu, aby móc bytować na nim bezpiecznie, że współpraca eskadr była ze względów hydrograficznych i geograficznych bardzo trudna i że w ogóle domniemany „spacer wojskowy" skończył się klęską...

Tymczasem kombinacja bałtycka mogła w znacznie większej mierze operować czynnikami zaskoczenia; stwarzała — w przeciwieństwie do dardanelskiej — bardzo niewygodną pozycję dla atakowanego, zagrażając od razu jego podstawom operacyjnym, kanałowi Kilońskiemu i stolicy, długiej a słabo bronionej linii wybrzeża, a także komunikacjom z krajami neutralnymi. Atak na wybrzeże Niemiec miałby zresztą znacznie większe znaczenie moralne od wzięcia nawet Konstantynopola. Boć Konstantynopol w ręku Ententy nie oznaczał jeszcze bynajmniej zakończenia wojny — ale porażka lub zupełne zablokowanie floty niemieckiej i „nowe Saloniki" w odległości 150 km od Berlina — to była już strategia prowadząca prosto do zwycięstwa.

Rzecz była tym łatwiejszą, że Niemcy w połowie sierpnia wycofali ostatecznie pięć dywizji, skoncentrowanych w Szlezwigu, Holsztynie i Meklemburgii — przerzucając je na oba fronty. Obrona olbrzymiej linii wybrzeża, stanowiącego niejeden węzeł strategicz-

ny — powierzona była nielicznym oddziałom trzeciej linii (Landsturm) i bateriom rozsianym gęściej tylko w pobliżu większych portów. Ale sztab wojska tak długo sprzeciwiał się, a politycy tak długo wahali się i dawali sprzeczne opinie, że koniec końcem admiralicja ustąpiła. Dziś nawet brytyjski generał Fuller twierdzi, że obie operacje desantowe miały duże szanse powodzenia i wystarczyło rzucić pod osłoną okrętów na brzeg dwie dywizje — aby uzyskać dostateczne przedpole dla lądowania pozostałych wojsk.

Pamiętajmy wreszcie, że nawet oficjalne źródła niemieckie powołują się na duże braki w broni podwodnej (minach), których dotacja na Bałtyku była skąpa. Natomiast Rosjanie celowali w stawianiu zagród minowych. Ale o tym oficerowie z Welsh-Guards czy Iniskilling-Dragoons nie mieli pojęcia.

Admirał Bacon w swej książce o Lordzie Fisherze pisze wyraźnie, że gdyby studium nad operacjami desantowymi oddano w ręce ludzi bardziej dalekowzrocznych, nie zaćmionych spaczeniem profesjonalnym i fachowo a rzetelnie gotowych zanalizować sytuację, to większość rzekomych a nieprzezwyciężonych trudności okazałaby się przesadzoną lub nieistniejącą, inne zaś stanowiłyby zwykłe ryzyko wojenne. Ale Rada Obrony Państwa (Komitet Wojenny) ograniczyła się do oceny negatywnej, nie żądając ani dodatkowych wniosków ani bardziej wnikliwej analizy, zreferowanej przez kompetentnych ludzi.

*

Oba projekty Fishera — belgijski z wariantem ku Borkum, Sylt'owi albo Szlezwigowi i bałtycki — były więc — zdaniem admirała Bacona — realne i należało je sumiennie przestudiować. Wówczas nie okrzyczanoby na radzie starego admirała za wariata, lecz wręcz przeciwnie — uchylonoby czoła przed jego geniuszem. Ale Komitet Wojenny — pisze Bacon — złożony głównie z polityków, mało rozumiejących się na strategii, a na strategii morskiej w szczególności — nie umiał stworzyć współpracy między wojskiem a marynarką, nie umiał pogodzić zadań tych dwuch części siły zbrojnej, wierzył raczej bliższym „geograficznie" sercu polityków generałom, niż genialnemu admirałowi. Dzięki tej to „wojnie sztabów", Wielka Brytania nie tylko że nie wykorzystała swych możliwości strategicznych, ale w długoletnich zmaganiach stała często o włos od zguby tam, gdzie zwycięstwo można było uzyskać już w pierwszym lub drugim roku. Co gorzej — niektórzy przedstawiciele admiralicji — nastrojeni bardziej oportunistycznie — ulegli w końcu wpływom lądu i dali za wygranę.

Jedynym śladem genialnych pomysłów Fishera, jaki znajdujemy w archiwach Komitetu Wojennego (Rady) to protokół odpowiednio wypaczony, pisany widać przez laika i opiewający, że na posiedzeniu z dn. 1 grudnia 1914 — „Lord Fisher wspomniał o konieczności akcji zaczepnej: kwestia desantu na jednej z wysp wybrzeża niemieckiego została odroczona".

Bacon dodaje, że Komitet zawsze odraczał te zagadnienia, których dobrze nie rozumiał, albo które przerastały jego odwagę

w kierunku powzięcia jakiejś decyzji. Oczywiście w tych warunkach wojna musiała trwać długo, mimo kolosalnej przewagi Ententy.

I w końcu zacytować można na temat „wojny sztabów" tragiczne słowa historyka: „Nieporozumienia w łonie komitetu wojennego, decyzje forsowane przez jednych, a przyjmowane przez drugich z konieczności, wbrew ich chęciom, sprzęt i zaopatrzenie dawane jak z łaski, plany improwizowane i ciągle zmieniane, żadnego autorytatywnego kierownictwa i żadnego realnego nadzoru, wszystko zdane na los szczęścia i zależne od kaprysu niekompetencji".

— — — — — — — — — — — —

Ale najważniejszymi są tu chyba słowa wypowiedziane „po drugiej stronie frontu" — przez poważnego autora niemieckiego [2]): „Plan Fishera jest w strategii wyczerpania i wyczekiwania, jakie cechowały wojnę 1914 roku, jednym z ostatnich wspaniałych dźwięków Wielkiej Sztuki Wojennej, opartej na zasadach napoleońsko-nelsonowskich, a zmierzającej wprost do unicestwienia przeciwnika. Celowość i śmiałość tego planu muszą przyznać nawet przeciwnicy. Gdyby plan został wykonany, to Lord Fisher przeszedłby do historii jako jeden z największych wodzów świata".

Wielka, wielka szkoda, że kilku pogrążonych w rutynie i krótkowzrocznych generałów wzięło górę nad geniuszem, kąpiąc świat przez półpiąta roku we krwi i w końcu dając w ręce Ententy połowiczne zwycięstwo, do reszty zmarnowane przez bujających w abstrakcjach polityków.

*

Dalecy od chęci „odbronzowiania" Lorda Kitchenera, czy jego najbliższych współpracowników, stwierdzić jednak musimy, że mimo całej ich odwagi i dzielności fizycznej, odegrali oni w dziejach wielkiej wojny rolę raczej ujemną. Trzymając się ślepo własnej rutyny i nie mogąc sięgnąć poza zwykły, czysto fachowy myślowy horyzont, wygrali wprawdzie wojnę sztabów, podporządkowawszy sobie poniekąd — zresztą po raz pierwszy w dziejach Anglii — wolę i czyn marynarki. Ale też dzięki temu, — jak dziś Bacon i Sethe po obu stronach są zgodni — postawili Anglię w obliczu katastrofy, z której uratowały ją, jak to zwykle bywa tylko... identyczne błędy niemieckiego kierownictwa wojny. Bowiem przy wydatniejszej współpracy niemieckich sztabów wojska i admiralicji — można było osłabioną Anglię rozciągnąć na łopatki właśnie w pierwszym roku wojny, kiedy jej flota była częściowo nie gotowa, częściowo w pogoni za korsarzami, niebezpieczeństwo okrętów podwodnych mało znane, a elita wojska brytyjskiego zaangażowana w bezpłodną awanturę lądową.

Sztab lądowy, politycy i — przyznajemy — słabsi admirałowie, uważali operacje desantowe we Flandrii, na Borkum, w Szlezwigu czy na Pomorzu za niewykonalne. Ale „wykonalnymi" były dla nich zakończone przegraną bitwy pod Loos, na Sommie, pod Paschen-

[2]) Paul Sethe: „Die ausgebliebene Seeschlacht". Berlin 1933.

dále, pod Caporetto, nieszczęsna ofensywa Nivelle'a w Szampanii, Rosjan w Galicji i Prusach Wschodnich, wreszcie Dardanele.

Tego wszystkiego nie lękano się na radach wojennych Ententy. Lękano się natomiast bliskiej współpracy strategicznej z marynarką i nazywano szaleńczymi genialne projekty Fishera i ludzi jego sztabu.

— — — — — — — — — — —

Całkowite niezrozumienie właściwych zadań floty widzimy u Lorda Kitchenera nieraz. Ale klasycznym przykładem, stojącym u kołyski zmarłej bezsławnie ekspedycji dardanelskiej, jest list Kitchenera z dnia 2 stycznia 1915, pisany do Churchilla, wówczas pierwszego lorda admiralicji:

„Czy uważa pan za możliwe operację morską, mającą na celu powstrzymanie Turków od wysyłania wojska na Kaukaz?"

Oto jak naczelny kierownik i minister wojny rozumiał użycie floty! Rosjanie bici na Kaukazie wołali wielkim głosem pomocy. Kitchener oświadczył wręcz, że nie ma wolnych wojsk, mogących działać na drugorzędnych teatrach operacyjnych. Tedy — przypomniał sobie o marynarce i skłonił Churchilla do wysłania floty na Dardanele. Niechże ta służąca do wszystkiego pokaże co umie.

Flota sama Dardaneli oczywiście sforsować nie była w stanie. I to tym bardziej, że — „ordre, contre-ordre, desordre" — Carden i de Robeck — jej dowódcy, zostali do niemożliwości ograniczeni w kompetencjach i instrukcjach. Że jednak, ze względów autorytetu, Kitchener — marszałek polny, pospołu z awansowanym na majora porucznikiem Churchillem — przypadkowo ministrem marynarki — trzymali się mocno a uporczywie, swej decyzji, — tedy Dardanele stały się powoli pijawką, ssącą coraz to więcej sił lądowych Anglii i Francji. Ten sam Kitchener, który nie mógł znaleźć ludzi dla desantu w Belgii czy na Bałtyku, który chciał Dardanele forsować samą flotą, — wysyłał ich jednak potem systematycznie w gardziel dalekiego Gallipoli...

Ale dajmy na chwilę głos właśnie samemu Churchillowi, aby nakreślił nam portret Kitchenera i sytuacji jaka się wokół niego wytworzyła:

„...Prestiż i autorytet Lorda Kitchenera w łonie Komitetu Wojennego były olbrzymie. On sam stanowił o wszystkim... Jego decyzje były nieodwołalne. Ani Komitet, ani gabinet nie odważyły się dyskutować z nim w sprawach wojskowych. On jeden dysponował wojskiem bezapelacyjnie... Przez szacunek, sympatię i ślepą ufność w istnienie owych tajemniczych planów — wstrzymywano się od wszelkich dyskusji, ustępowano w każdej materii. Zamknięty w sobie, pewny siebie i wszechmogący, syntetyzował całą organizację wojenną.

A jednak poza tym pięknym i imponującym czołem kryło się wiele słabostek i braków... których skutki nie dały na siebie długo czekać..." [3]).

[3]) Churchill: The wordl crisis II.

Streszczamy myśl angielskiego męża stanu: Lord Kitchener był bezwarunkowo postacią wybitną. Ale nie był geniuszem i światopogląd miał raczej ciasny. Nie wyrósł wiele poza wojnę sudańską czy boerską. Organizatorem mógł być świetnym, strategiem nie był żadnym. Jego upór i pewność siebie w stosunku do ludzi niekompetentnych, jakimi byli cywilni ministrowie, albo podwładni mu i niekoniecznie wybitni wojskowi, — wyprowadziły strategię brytyjską na manowce. Dodajmy, że wszyscy wybitniejsi brytyjscy generałowie i oficerowie uważali za swój obowiązek być na froncie — to też w sztabie generalnym znajdowali się raczej oficerowie drugorzędni. Autorytet Lorda Kitchenera, łącznie z pewną dozą oportunizmu i serwilizmu u tych oficerów, sprawiły iż sztab wojska absolutnie nie spełniał swego zadania. Miast rozpracowywać inteligentnie dyrektywy swego wodza i szefa, miast podsuwać mu myśli i informować go rzeczowo — sztab ten stał się jakby zbiorem urzędników i oficerów ordynansowych, ograniczających działalność swą do roli czysto biurokratycznej. Jeśli nawet wykazywał jakąś inicjatywę, to tylko w kierunku negatywnym (na przykład przeciwstawianie się admiralicji). Na dobitkę zaś dostarczane przezeń ministrowi wojny informacje, polegały często na błędach i nieporozumieniach.

Nie można powiedzieć, aby wszyscy sztabowcy lądowi Wielkiej Brytanii byli osobistościami bezwartościowymi. Ale nawet ci, którzy mieli własne pomysły i poglądy, nie mieli odwagi podsunąć je marszałkowi, albo dyskutować z nim na ich temat. W rezultacie marszałek-minister wydawał decyzje częstokroć nieżyciowe, podyktowane tylko uporem, lub sprowokowane błędnym poglądem na stan rzeczy i podsycane błędnymi informacjami. A sztab szedł ślepo za nim — oczywiście nie tylko w sensie karności — co być winno, — ale też w ślady błędnej strategii — czego należy unikać.

Dlatego też widzimy w posunięciach Kitchenera tyle sprzeczności i błędów. I dlatego ten sam wódz, który odmawiał wojska dla desantów w Belgii czy Pomorzu, a potem twierdził, że sama flota winna sforsować Dardanele, bo on nie ma wojska by wspomóc pobitych na Kaukazie Rosjan, — ten sam wódz wpadł w potrzask własnego uporu — i dał sobie do operacji, zakończonej negatywnie, wyrwać znacznie więcej wojska, niż pierwotnie gdziekolwiek (prócz Francji) od niego żądano.

Uwikłał się bezapelacyjnie w sprawę pod każdym względem strategicznie niekorzystną, bliską jednak jego „kolonialnemu" sercu, bliską tego Egiptu, w którym zdobył swe pierwsze laury.

*

Autorytet pozbawiony geniuszu ma to do siebie, że na wysokim stanowisku pcha wprost do błędnych posunięć. Kitchener, nie posiadając dość geniuszu aby mógł objąć trafnie całokształt zagadnień strategicznych, a nie posiadając w sztabie swym nadprzeciętnie inteligentnych i indywidualnie samodzielnych współpracowników, popadł w rodzaj autokratywnego narcyzmu, spotęgowanego jeszcze osobistymi zaletami jego charakteru: zmysłem organizacji, energią,

pracowitością, stanowczością. Chciał sam wszystko prowadzić i kontrolować, tak jak to robił za czasów Mahdiego, z armią liczącą 20.000 ludzi; zapomniał, że politycznie, strategicznie, taktycznie i gospodarczo rzecz wyglądała tutaj zupełnie inaczej.

Dlatego może byliśmy świadkami takich klasycznych niedociągnięć, jak robiona „na raty" ekspedycja dardanelska, albo „ratowanie Serbii" już po klęsce jej walecznego wojska. Przecież zarówno w pierwszym, jak i w drugim wypadku, marynarka zrobiła wszystko co do niej należało, a nawet więcej niż należało. Ale wojsko — zresztą nie z winy żołnierza, lecz wodzów i polityków — zawiodło zupełnie. Boć każdy przyzna ,że łatwiej było ratować Serbię — choćby dwoma-trzema dywizjami — przed wyparciem jej wojsk z terytorium narodowego, niż później odbierać ją — zresztą przez długi czas bezskutecznie. To co w 1915 roku można było dokonać kilkoma dywizjami, potrzebowało później półmilionowej armii, a nadto stało się przyczyną wielu klęsk i trudności — weźmy choćby otwarcie dla Niemców drogi do Konstantynopola i Bagdadu, przystąpienie Bułgarii do wojny po stronie państw centralnych, pomoc niemiecka dla Turcji itd. Przecież wysłanie w porę (w oparciu o panowanie na morzu) 50.000 ludzi na pomoc Serbii, pozwoliłoby uniknąć tych wszystkich porażek, trudności i kłopotów, bez zachwiania innych frontów. A te 50.000 można było wówczas znaleźć...

Ale sztab brytyjski, monitowany wciąż wołaniami o pomoc z Francji, ulegający wpływom Kitchenera i zbliżonych doń polityków — tych samych, którzy dali nam potem nieszczęśliwy Traktat Wersalski, a Polsce okroili parodię dostępu do morza i granice pod znakiem zapytania, — ten sztab wojska nie umiał stanąć na wysokości zadania. I miast wspólnie ze sztabem admiralicji opracować wielkie posunięcia strategiczne, mogące zadecydować o losach wojny — unikał tej współpracy, albo sprzeciwiał się jej zgoła. Jeśli żądał czegoś od marynarki, to znów — jak w Niemczech — pomocy czysto taktycznej: bombardowania wybrzeża Flandrii czy Gallipoli, albo eskortowania transportów. W najlepszym wypadku marynarka dobra była do wyciągania kasztanów z ognia (Dardanele), na których oczywiście się sparzyła, ponosząc straty bez żadnego pożytku dla sprawy. Po czym ten i ów generał mówił otwarcie, lub przynajmniej w duchu, że wszystkie te pancerniki i krążowniki są właściwie do niczego, skoro nie potrafiły zmusić do milczenia fortów,... położonych w głębokiej, długiej, górzystej, krętej i zaminowanej Cieśninie.

I ten sam Lord Kitchener, który 9 stycznia 1915 twierdził, że nie może wysłać jednego żołnierza na drugorzędny teatr operacyjny — ten sam, zaledwie w 6 tygodni później (26 lutego) twierdził już, że „trzeba wysłać wojsko do Dardanel, bo zaniechanie przedsięwzięcia byłoby klęską fizyczną i moralną". — Co nie przeszkodziło, że w rok później musiał jednak z klęską tą się pogodzić.

*

Mamy więc jawny przykład, jak brak strategicznej współpracy w wielkim stylu między wojskiem a marynarką, a natomiast

małostkowa wojna sztabów — stały się po obu stronach frontu przyczyną niepowodzeń: stronie niemieckiej trudne ale możliwe zwycięstwo, wymknęło się z rąk, — a stronie brytyjskiej zwycięstwo owo przyszło z wielką trudnością i tylko dzięki kolosalnej przewadze liczebnej państw zgrupowanych w szeregach Ententy.

I tak będzie zawsze — tam gdzie wojna sztabów trzymać będzie prym przed ich zgodną i dalekowzroczną współpracą strategiczną, tam gdzie jedna dziedzina siły zbrojnej państwa będzie usiłowała zaćmić drugą, tam gdzie przepaść „fachowa" między dziedzinami będzie zbyt głęboka by umożliwić owocną współpracę, a niekompetencje i ignorancja ścierać się będą z żywotnymi potrzebami obrony kraju, — tam tedy w ślad za taką sytuacją iść będzie klęska, albo co najmniej niepowodzenie. Zagadnienia militarne są dziś tak ściśle związane z kwestiami narodowymi i gospodarczymi, że ramy strategii rozszerzają się do szeregu zagadnień, dotąd luźno tylko albo nawet wcale nie związanych ze sztuką prowadzenia wojny. Wielkie koncepcje strategiczne, to praca „na wszystkich frontach" i jednakowa użyteczność wszystkich dziedzin obrony państwa, bez względu na ich rodzaj czy stan liczebny. Przemysł wojenny jest równie ważny jak fortyfikacje, fortyfikacje równie ważne jak sprzęt, sprzęt równie ważny jak liczebność i organizacja, marynarka równie ważna jak wojsko czy lotnictwo i odwrotnie... Niedorozwój jednej komórki w olbrzymiej machinie, tworzącej kompleks obrony państwa, może stanowić o unieruchomieniu lub uszkodzeniu całości. Przeciwnie — zgodne i regularne działanie wszystkich trybów — stanowi o nienaruszalności granic, o potędze, dobrobycie, pokoju, a w razie czego... o zwycięstwie!

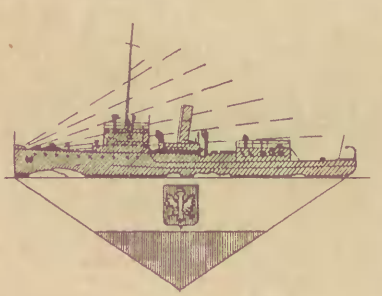
To też wielkie zagadnienia militarne są dziś rozpatrywane nie pod kątem widzenia poszczególnych dziedzin obrony państwa, czy części składowych siły zbrojnej, ale tylko jako całość strategiczna. ści składowych siły zbrojnej, ale tylko jako całość strategiczna. Ziemnowodny charakter niektórych mórz śródlądowych tym bardziej do współpracy w ramach całości tej zmusza. Nie można już pojmować obrony państwa jako obrony granic. Strategią wyższego rzędu tedy jest współpraca wszystkich elementów militarnych, dla przygotowania wojny najprzód (si vis pacem para bellum), a do ewentualnego wygrania jej w razie potrzeby — potem.

Tak często spotykane zdanie, że marynarka broni granic morskich państwa — jest paradoksem identycznym z twierdzeniem, że broni ona wybrzeży. Marynarka bowiem, zarówno jak wojsko, zarówno jak lotnictwo, broni nie takiego czy innego punktu, względnie linii strategicznej, — ale wchodzi w skład jednolitej strategicznie obrony państwa. Jeśli wojsko działa na ziemi, lotnictwo w powietrzu, a marynarka na morzu — to właśnie działania te składają się na całokształt, nie zaś na zróżniczkowaną obronę granic ziemnych, symbolicznych granic powietrznych i linii brzegowej nad morzem. Każda z tych dziedzin siły zbrojnej bierze na siebie całą odpowiedzialność za losy państwa i powodzenie wojny, bo gdy zawiedzie lotnictwo czy marynarka, to wojsko ulegnie szybko, gdy zawiedzie wojsko, to lotnictwo czy marynarka nic nie wskórają same.

Konkluzja: W dzisiejszym stanie rzeczy, przygotowanie i kierownictwo wojny oparte są na strategii, obejmującej ścisłą, choć niezależną w ramach własnej taktyki i techniki, współpracę wszystkich dziedzin obrony państwa. To zaś wkłada na nas obowiązek równoległego rozwoju tych dziedzin i nie „wojny", ale ścisłej współpracy równorzędnych hierarchicznie sztabów, opartej na wzajemnym zrozumieniu zarówno celów strategicznych, jak i możliwości taktycznych.

*

Wyjaśnienie: Czytelnicy bliżsi zagadnieniu zdziwią się zapewne dlaczego w pracy niniejszej nie poruszono szerzej wojny sztabów na terenie rosyjskim, choć zatrącono oń na początku części omawiającej wojnę sztabów w Niemczech. — Otóż autor uczynił to celowo, gdyż przykład rosyjski jest tak przeraźliwie jaskrawy, tak pełen superlatywów i tak tragiczny w skutkach, że nie może być uważany za przykład przeciętny. Czytelnik mniej uświadomiony mógłby tu mieć wrażenie przesady i sądzić, że Rosja to wyjątek, którego cytowanie prowadzi do błędnych lub wyolbrzymionych sztucznie wniosków. Dlatego też ograniczymy się do Niemiec i Anglii, gdzie przykłady wojny sztabów są mniej wybujałe ale za to tym więcej pouczające.



KAPITAN MARYNARKI INŻ. JÓZEF SIELANKO.

Staże młodych oficerów administracji marynarki wojennej.

W Nr. 115 „Przeglądu Morskiego“ ukazał się na ten temat artykuł mjr. Kruczyńskiego. Aczkolwiek sprawa nie dotyczy bezpośrednio specjalności niżej podpisanego, to jednak mając, jak każdy oficer okrętowy, z natury rzeczy dużo styczności z zagadnieniami dotyczącymi przepisów charakteru gospodarczego, oraz ze sprawami materiałowymi, mundurowymi i żywnościowymi — a więc z zakresem spraw, leżących w przyszłej kompetencji wyżej wymienionych stażystów — uważam za celowe poddanie dyskusyjnej ocenie wniosków wysuniętych przez Sz. Autora. Zwłaszcza, że mimo różnic zewnętrznych, istota zagadnienia dotyczy zdobywania praktyki przez oficerów wszystkich specjalności bez wyjątku. Jak zaś Sz. Autor słusznie zauważył, że dopiero zdobyty praktyką zasób doświadczenia decyduje o wartości przyszłej pracy tego oficera, jako kierownika.

Aby nie rozszerzać nadmiernie zakresu niniejszych uwag, zgodnie z zakresem artykułu p. mjr. Kruczyńskiego będę mówił nadal tylko o praktyce oficerów administracji. — Odpowiednia trawersacja wniosków w stosunku do innych specjalności nie nastręczy nikomu trudności.

Otóż mimo wielu niewątpliwie słusznych tez Sz. Autora, trudno się zgodzić z ostatecznymi Jego wnioskami. Mianowicie Autor przewiduje jako najlepsze rozwiązanie zagadnienia, przydzielenie młodych oficerów administracji na okres 4—5 lat do oddziałów gospodarczych, — a więc z natury rzeczy do pracy w biurach i służbach na lądzie. Dopiero zaś po tym okresie, wyznaczenie n i e k t ó r y c h z nich na stanowiska okrętowe.

Bezwątpienia otoczenie młodego oficera bezpośrednim fachowym nadzorem i pomocą ze strony bardziej doświadczonych osób tej samej specjalności, ma wiele stron dodatnich. Chociaż trzymanie pod tą opieką bez dania możności samodzielnej pracy przez

4—5 lat wydaje mi się nadmiernie długim i kryjącym w sobie zarodek niebezpieczeństwa, iż u natur bardziej biernych w ogóle zabije zdolność do samodzielnej pracy i inicjatywy. Mimo to twierdzę, iż z różnych rozwiązań — z których (dopóki nie posiadamy dużych okrętów o nieco liczniejszym personelu administracyjnym), żadne nie jest idealne — Sz. Autor wybrał najmniej odpowiednie.

Poniżej postaram się to uzasadnić i podać rozwiązanie, choć też nie pozbawione pewnych wad — tym nie mniej, moim zdaniem, jedynie racjonalne.

Wychodzę z założeń ogólnych, chyba bezspornych: Sens istnienia marynarki polega na istnieniu okrętów. Zadaniem wszystkich instytucyj lądowych marynarki jest kierowanie pracą okrętów oraz jak najdalej posunięte ułatwienie im wykonania pracy i zadań do jakich są przeznaczone. Mówiąc lapidarnie, w marynarce zawsze „ląd" dla okrętów, a nie okręty dla „lądu". Należy też zaznaczyć, że o ile pierwszy czynnik — „kierowanie" — odnosi się przede wszystkim do sztabów, o tyle zadaniem służb jest przede wszystkim ułatwienie okrętom „życia" w najszerzej pojętym znaczeniu tego wyrazu.

Oczywiście to „ułatwienie" należy rozumieć nie jako sybarystyczne uprzyjemnienie życia obsadzie okrętu, a jedynie jako podanie przepisów, materiałów i wskazówek postępowania w sposób możliwie najbardziej prosty, możliwie najodpowiedniejszy i najłatwiejszy do wykonania i absorbujący jak najmniej sił i czasu. Bo te są potrzebne do wypełnienia innych, zasadniczych zadań okrętu: w czasie pokoju, szkolenia obsady i utrzymania sprzętu — w czasie wojny — wypełniania zadań bojowych.

Otóż zarówno „kierować" jak „zaopatrywać" (w wyżej wyjaśnionym znaczeniu tego wyrazu, obejmującym zarówno zaopatrzenie materiałowe jak ustalenie norm i przepisów administracyjnych) można dobrze i celowo — tylko dokładnie znając okręt, jego życie, jego potrzeby, warunki i możliwości. Wiemy, że pod tym względem Marynarka Polska znalazła się — jak zapewne każda marynarka dopiero powstająca — w dość trudnym położeniu. Posiadanie w zaraniu jej powstania znikomej ilości okrętów, zaledwie zasługujących na to miano, przy jednoczesnej konieczności stworzenia ram organizacyjnych, przewidujących wzrost, jaki potym wprawdzie powoli, ale stale postępował, stworzyło sytuację, iż personel lądowy musiał być początkowo liczniejszy od personelu pływającego, a nawet w ogóle mającego bezpośrednią styczność z okrętem [1]). Większość z tych ludzi, którzy trafili na ląd już nie miała możności wrócić do służby okrętowej. Zajmując kierownicze stanowiska w poszczególnych resortach, nie mogli ich opuścić, gdyż wobec szczupłości całego personelu nie miałby ich kto zastąpić —

---

[1]) Stanowi temu trudno się dziwić, jeśli weźmie się pod uwagę, że już stan dzisiejszy jest, biorąc okrągło, ok. 10-cio krotnie większy od stanu, jaki był w okresie ustalania się ram organizacyjnych marynarki i że ramy dzisiejsze muszą przewidywać dalszy wielokrotny wzrost.

z drugiej strony ilość i wielkość okrętów rosła wolniej niż oni posuwali się w hierarchii służbowej.

Tymczasem jednak nowe okręty przybywały i były „nowe" nie tylko w znaczeniu jednostkowym, ale też zupełnie odmienne, tak w założeniach i możliwościach taktycznych, jak w wykonaniu, od typów znanych przedwojennych. Razem z tym uległy zmianie potrzeby i warunki życia tych okrętów.

Oczywiście to wszystko nie ułatwiało pracy ludziom pozostającym na lądzie. Można zaś śmiało powiedzieć, że w najtrudniejszym pod tym względem położeniu znalazł się personel administracyjny. Z jednej strony ilość stanowisk okrętowych w tym dziale jest z samego charakteru pracy stosunkowo bardzo mała i o wiele mniejsza, niż ilość stanowisk lądowych. Uniemożliwia to znaczniejszej części personelu administracyjnego pełnienie pracy na okręcie. Z drugiej — gdy z pośród tych ludzi, którzy stanowili pierwszą „kadrę" Marynarki Polskiej, w korpusie morskim może tylko wyjątki nie miały za sobą praktyki morskiej, a w korpusie technicznym miała ją przeważająca część, — to wśród personelu administracji znajdował się znacznie większy odsetek ludzi całkowicie morzu obcych.

Gdy wreszcie Marynarka przystąpiła do szkolenia młodego narybku personelu morskiego, już na samym początku swego istnienia, a personelu technicznego w kilka lat potem, to jak wiadomo personel administracyjny dłuższy czas musiał być uzupełniany przez ludzi szkolonych i wypraktykowanych na wzorach sprawom morskim (absolutnie odmiennym od spraw lądowych) zupełnie obcych.

To też wracając do chyba bezspornej tezy, że „kierować" okrętami i „zaopatrywać" je dobrze i celowo można tylko, znając bardzo dokładnie ich potrzeby, warunki i możliwości, należy stwierdzić, że bardzo wiele niepotrzebnych, a bardzo uciążliwych trudności, powstaje na okręcie wskutek niedość dokładnego orientowania się w życiu okrętowym czynników „zaopatrujących". Administrator najzdolniejszy i wyszkolony na wzorach choćby najlepszych, ale obcych sprawom morskim, przy najlepszych chęciach nie potrafi dobrze rozwiązać tych spraw, jeśli sam nie zna „życia" okrętu. Aby zaś poznać to „życie", w najszerszym tego słowa znaczeniu i we wszelkich jego okolicznościach, nie wystarczy ani zwiedzić okręt z wycieczką, ani nawet odbyć kilkutygodniowy staż w charakterze pasażera, ani też odbyć kilka pływań szkolnych jako podchorąży. Do tego trzeba co najmniej kilku lat pełnienia obowiązków, za które się jest odpowiedzialnym. Nie trzeba też podkreślać jak niezbędne jest dla uzyskania praktyki, możliwie wszechstronnej, pełnienie tych obowiązków na różnych typach okrętów. Wystarczy podać jako przykład choćby okręty na- i — podwodne, gdzie warunki, nawet w takiej dziedzinie, jak wyżywienie, — są zupełnie odmienne. A przecież zdawałoby się, że żołądki ludzkie są wszędzie jednakowe. Cóż więc dopiero mówić o zagadnieniach różniących się już u podstaw.

Z tych rozważań wniosek może być moim zdaniem tylko

jeden. Jedynie jak najdłuższa i najbardziej wszechstronna, praktyka na okrętach, i to praktyka uzyskana na etatowych a więc odpowiedzialnych i względnie samodzielnych stanowiskach może dać młodemu oficerowi administracji, jak i wszystkim innym, podstawę do dalszej pożytecznej pracy.

Bezwątpienia istnieją tu pewne trudności, zresztą nie tak trudne do usunięcia i do nich jeszcze wrócę. Tymczasem zaś chcę podkreślić, iż za wysuniętym przeze mnie wnioskiem przemawia jeszcze jeden ważny moment:

Wiadomo, jak doniosłą rzeczą dla sprawności pracy każdego zespołu ludzi jest ich zgranie: wspólny sposób myślenia i jednakowy sposób ujmowania zagadnień. Jednym słowem to, co nazywamy potocznie „wspólnym językiem", i co opiera się na tym samym systemie wyszkolenia, wspólnych przeżyciach i pracy „przy jednym stole". W Marynarce, ze względu na znaczną ilość często zupełnie odmiennych specjalności, to zgranie z natury rzeczy musi być trudniejsze niż np. w jakimś jednolitym korpusie wojska.. Z wyżej zaś poruszonych względów dotąd może było go najmniej między personelem administracji, a personelem innych specjalności. To też skoro rozwój Marynarki pozwolił na uzyskanie pierwszego z wyżej wyliczonych czynników zgrania, — tj. na danie również oficerom administracji tego samego co dla innych oficerów systemu szkolenia i tych samych metod wychowawczych, to wydaje się słuszne nie poprzestawać na tym, a wykorzystać również czynniki następne, nie mniej ważne: bezpośrednią styczność w życiu codziennym i we wspólnej pracy. Te zaś może dać tylko okręt.

I jeszcze jedna uwaga. Ten „wspólny język" będzie już o wiele trudniejszy do uzyskania wtedy, gdy, jak proponuje p. mjr. Kruczyński, przydzieli się młodych oficerów administracji na stanowiska okrętowe dopiero po 4—5 latach trzymania ich zdala od okrętów. Wtedy będą to już ludzie 27—28-letni, mający za sobą 4—5 lat służby oficerskiej. Taki człowiek ma już ustalony sposób ujmowania zagadnień i staje się mało podatnym materiałem do zmiany sposobu myślenia i przesiąknięcia atmosferą środowiska zupełnie mu obcego. A że nb. ten kilkuletni, wstępny okres pracy młodego adepta administracji, gdy właśnie krystalizuje się sposób podchodzenia do zagadnień służbowych, upływałby mu (w/g propozycji Autora) bez, że tak powiem, „naocznej" styczności ze sprawami okrętowymi oraz ludźmi i materiałem, których jego praca dotyczy, przeto łatwo mogłoby się zdarzyć, że przyswoi sobie zapatrywania w odniesieniu do tego okrętu zupełnie fałszywe.

Przechodzę do trudności, które zresztą, jak już nadmieniłem, nie wydają mi się zbyt duże. Może główną z nich jest to, że nie mamy tak dużych okrętów ani zespołów pływających, gdzie istniałoby po kilka stanowisk dla oficerów administracyjnych. Stąd konieczność wyznaczania młodego oficera od razu na odpowiedzialny etat. Wydaje mi się jednak, że jest zupełnie możliwe przydzielenie ich na kilka miesięcy ponad etat, dla dublowania właściwych komisarzy i zdobywania przy nich praktyki.

Wszak ten sam system jest z powodzeniem stosowany

i w innych specjalnościach. Naogół zaś na stanowiskach tych, bezwątpienia ważnych i odpowiedzialnych, nie ma jednak zagadnień tak skomplikowanych, by samodzielne opanowanie ich i porządne załatwienie przedstawiało nieprzezwyciężone trudności dla człowieka, mającego odpowiednie przygotowanie teoretyczne, a który interesował się swą specjalnością w czasie praktyki. Zwiększona kontrola i pomoc ze strony przełożonych bezpośrednich i fachowych, zapobiegnie powstawaniu dużych błędów — małe łatwe są do naprawienia. I z naszej niedawnej przeszłości, i zapewne z praktyki każdej rozbudowującej się marynarki (choćby obecnej niemieckiej) można by przytoczyć szereg przykładów, gdzie młodzi oficerowie byli wyznaczani na istotnie odpowiedzialne i względnie samodzielne stanowiska, przerastające znacznie ich stopień i doświadczenie, a choć może nieraz popełniali pewne omyłki, to jednak w ogóle dawali sobie radę zupełnie dobrze, oraz pracowali pożytecznie i celowo. Bo mus i odpowiedzialność to najlepszy nauczyciel.

Zresztą — czy rozwiązanie proponowane przez Sz. Autora nie nastręcza tych samych niebezpieczeństw? Wprawdzie wtedy młodzi podporucznicy administracji pracowaliby w biurach w otoczeniu i pod bezpośrednią kontrolą fachowych starszych kolegów i przełożonych, ale przecie wiemy, jak wiele zależy nieraz od referenta, mającego na pozór bardzo ograniczoną samodzielność. Nie mówiąc już o sprawach drobnych, w które przełożony nie wnika i nie ma możności wnikać, — ale przecież musieliby brać udział w załatwianiu i opracowaniu spraw zasadniczych. Bo chyba nie mogliby przez kilka lat tylko przyglądać się pracy starszych? A wiemy, że może łatwiej samemu dobrze opracować jakiś przepis, niż wykryć błędy i niedomówienia w cudzym referacie, czytając go przed podpisaniem. Wiemy też, jak nawet zwykły druczek źle rozliniowany przez kogoś, kto go sam nigdy nie wypełniał w rzeczywistych warunkach, może stać się źródłem nieznośnych utrapień. Skoro więc założymy, że młody podporucznik „musi" robić błędy, to czy nie jest lepiej, by robił je tam, gdzie będą one dotyczyć tylko szczupłego zasięgu jego pracy i gdzie życie je natychmiast ujawni, niż żeby to robił w instytucjach mniej lub więcej centralnych, gdzie dotyczą nieraz całej Marynarki i skąd droga do sprawdzenia i sprostowania jest o wiele dalsza i bardziej skomplikowana?!

Na zakończenie jeszcze jeden argument, który chcąc swoje stanowisko uzasadnić rozumowo, a nie tylko powoływaniem się na autorytety, celowo zostawiłem na koniec: Skoro specjalne rozkazy, wychodząc ze słusznych założeń, posuwają się aż do formalnego zakazu zatrudniania młodych oficerów w biurach, to czyżby założenia te były niesłuszne w odniesieniu do oficerów administracji marynarki?!

Reasumując stwierdzam, iż podstawą przyszłej celowej i opartej na znajomości rzeczy pracy, jest dla młodego oficera administracji, równie jak dla każdego innego, — pływanie, pływanie i jeszcze raz pływanie [2]).

[2]) Oczywiście, gdy marynarka ma silnie rozbudowane oddziały lądowe — nie wyklucza to również konieczności praktyki w tych oddziałach: bateriach nadbrzeżnych, piechocie morskiej, itp. — ale dla oficerów dopiero rozpoczynających swoją służbę zawsze tylko w bezpośredniej styczności z oddziałami, których ich praca ma dotyczyć. Biuro od zarania ich pracy kryje zbyt wielkie niebezpieczeństwo stworzenia odwróconych plecami od życia biurokratów.

PORUCZNIK MARYNARKI INŻ. JAN STRUPCZEWSKI.

Zagadnienie koniecznej mocy silników elektrycznych do napędu mechanizmów pomocniczych na okrętach i związane z tym zagadnienie regulacji obrotów.

U w a g i o g ó l n e. Napęd elektryczny mechanizmów pomocniczych na okrętach posiada w wielu wypadkach zdecydowaną przewagę nad innymi sposobami napędu. Szczególnie na okrętach o napędzie przy pomocy silników spalinowych, dla napędu mechanizmów pomocniczych, prawie niepodzielnie, używa się elektryczności. Jedynie dla mechanizmów o dorywczym charakterze pracy często stosowany bywa również napęd powietrzny, lub hydrauliczny, co jednak z kolei wymaga napędu elektrycznego dla potrzebnych wtedy sprężarek i pomp hydraulicznych.

Obecnie będę omawiał zagadnienia, mając na uwadze te mechanizmy, dla których niewątpliwie najkorzystniejszym i powszechnie stosowanym napędem, jest napęd elektryczny. A więc będą to prawie wszystkie większe mechanizmy okrętowe, jak sprężarki, wentylatory, dmuchawy i pompy najrozmaitszego przeznaczenia. Natomiast pomijam takie mechanizmy, jak windy okrętowe, urządzenia do obracania wież armatnich, czy też aparatów torpedowych, urządzenia do otwierania różnych pokryw itp. — jednym słowem pomijam wszystkie wypadki, w których napęd elektryczny wymaga oddzielnego traktowania, gdyż napotyka na zupełnie odmienne warunki pracy, niż to zachodzi dla poprzednio wymienionych mechanizmów.

Przy projektowaniu napędu elektrycznego, dla zdecydowania jaką moc silnika należy przewidzieć, trzeba mieć na względzie dwa następujące sposoby rozwiązania:

I. Silnik powinien być o takiej mocy, aby bez konieczności regulowania obrotów pokrywał wszelkie obciążenia w dowolnych warunkach pracy mechanizmu;

lub II. Silnik ma być zaprojektowany w taki sposób, aby przy maksymalnych swych obrotach pokrywał zapotrzebowanie mocy mechanizmu napędzanego tylko w pewnym zakresie charakterystyki mocy — natomiast dla niektórych punktów pracy wymaga zmniejszenia obrotów, ze względu na za małą moc, dla pracy w tych warunkach, przy pełnych obrotach.

Za pierwszym rozwiązaniem przemawia prostota urządzeń oraz obsługi; silnik taki, ze względu na swą moc nie wymaga zmniejszenia obrotów, w żadnych warunkach pracy, a więc nie wymaga stosowania regulatora wzbudzenia. Silnik taki nie wymaga również zabezpieczeń przed przeciążeniem (poza bezpiecznikami topikowymi, które jednak należy uważać za zabezpieczenie jedynie kabli doprowadzających), a konieczność jego dozoru w pracy jest sprowadzona do minimum.

Są to niewątpliwe wielkie zalety, tym bardziej, że prostota urządzeń dodatkowych silnika oraz prostota obsługi przyczyniają się do zwiększenia pewności ruchu. Przy rozwiązaniu tego rodzaju istnieje jednak również pewna wada; mianowicie, silnik zaprojektowany według alternatywy I-ej wypada stosunkowo duży, na co warunki okrętowe nie zawsze pozwalają ze względu na wymiary oraz ciężar.

Dostosowując się do rozwiązania według alternatywy II-ej otrzymujemy silnik mniejszy, lepiej wykorzystany, pracujący częściej swą maksymalną mocą, na co pozwala możność regulacji obrotów, natomiast tracimy te zalety, które mieliśmy w wypadku poprzednim. Urządzenia dodatkowe komplikują się; silnik w pracy wymaga dokładniejszego dozoru; pewność ruchu zmniejsza się i to tym bardziej, im mniejszy silnik zastosujemy.

Powstaje więc pytanie, jakie rozwiązanie należałoby wybrać?

Aby odpowiedzieć na to pytanie trzeba oddzielnie rozpatrywać mechanizmy na okrętach nawodnych i podwodnych, ze względu na inne warunki pracy w obu wypadkach.

O k r ę t y n a w o d n e. Na okrętach nawodnych mamy stałą wielkość napięcia w sieci, wobec czego ewentualną zmienność obciążenia silnika elektrycznego mogą spowodować tylko różne warunki pracy ze strony mechanizmu napędzanego, które z kolei, w większości wypadków, na okrętach nawodnych, mają mniejszy zakres zmian, aniżeli na podwodnych. Wreszcie na okrętach nawodnych ciężar, a szczególnie wymiary (aczkolwiek nie można tych spraw zbytnio lekceważyć), do pewnego stopnia odgrywają mniejszą rolę. Właściwym rozwiązaniem w stosunku do okrętów nawodnych będzie więc zaprojektowanie napędu podług wytycznych I-ej alternatywy, a więc projektować należy silnik o mocy, wystarczającej dla pokrycia wszelkich obciążeń, które praktycznie mogą mieć miejsce przy silniku bez regulacji obrotów.

Powzięcie decyzji zastosowania silnika mniejszego, natomiast z regulacją obrotów, umożliwiającą zmniejszenie szczyto-

wych punktów obciążeń, może mieć miejsce tylko w wypadkach szczególnie uzasadnionych, np. przy silnikach bardzo dużych i mechanizmach o dużej zmienności obciążeń, szczególnie, gdy — w dodatku — warunki pracy powodujące większe obciążenia, są stosunkowo rzadkie.

Dodać należy, że wymagania stawiane mechanizmom w większości wypadków odnoszą się do warunków pracy, w których obciążenia są bliskie maksymalnych, a więc narzucenie warunku zastosowania silnika bez regulacji obrotów zazwyczaj niewiele silnik powiększy.

Dla wyjaśnienia podkreślam, że obecnie mówię o regulacji obrotów, mając na względzie tylko umożliwienie zmniejszenia projektowanego silnika. Natomiast regulowanie obrotów może być również konieczne ze względu na pożądane stopniowanie szybkości pracy mechanizmu, co jednak spowoduje konieczność zastosowania regulatora wzbudzenia. W tym wypadku odpada zaleta uniknięcia regulatora wzbudzenia, ale wszystkie inne zalety pozostają w mocy, pod warunkiem, że za obroty normalne, które w żadnych wypadkach nie będą powodowały przeciążeń silnika, należy uważać obroty maksymalne.

O k r ę t y p o d w o d n e. Na okrętach podwodnych napęd elektryczny znajduje się w specjalnie trudnych warunkach pracy. Spowodowane to jest głównie przez rodzaj źródła prądu, którym są akumulatory, wobec czego otrzymujemy na sieci napięcie zmieniające się w szerokich granicach.

Tu dla przykładu weźmy wypadek, że silniki napędowe mechanizmów pomocniczych zasilane są ze stu ogniw; w tym wypadku przy akumulatorach ołowianych, pracę silników należy przewidywać dla napięć w granicach co najmniej od 175 volt do 270 volt. Tak duża zmienność napięcia powoduje poważne trudności przy projektowaniu napędu, zwłaszcza, że wymagania stawiane mechanizmom, ze względu na ich wydajności, muszą prawie z reguły być przewidywane dla pracy przy najniższym napięciu zasilania.

Wymienione na wstępie mechanizmy, napęd których omawiam, wymagają silników o charakterze bocznikowym (stosowane są zazwyczaj silniki szeregowo-bocznikowe, ale ze znaczną przewagą wzbudzenia bocznikowego). Zwrócę uwagę na kilka zasadniczych własności takich silników.

Silnik ze zmianą napięcia zasilania zmienia obroty, przy czym obroty zwiększają się w stosunku mniejszym aniżeli zachodzi wzrost napięcia, tym nie mniej jednak wzrost jest znaczny. Na stopień zmienności obrotów można wpłynąć, w pewnych granicach, przez odpowiednie obliczenie silnika.

Ważną jest okoliczność, że obroty przy mniejszych napięciach zasilania (przy dolnej granicy zakresu zmienności napięcia) ulegają mniejszym zmianom w stosunku do zmian napięcia, niż przy napięciach wyższych; zachodzi to wskutek tego, że silnik przy mniejszych napięciach zasilania pracuje z mniejszym nasyceniem magnetycznym.

Silniki przy większych napięciach zasilania dopuszczają większe ich obciążenia, czyli posiadają większą moc; na właściwość tę również można wpłynąć do pewnego stopnia przez odpowiednią konstrukcję, zawsze jednak dopuszczalny wzrost obciążenia będzie mniejszy od stopnia wzrostu napięcia.

Z kolei krótka uwaga w odniesieniu do mocy, wymaganych przez mechanizmy napędzane przy zmieniających się obrotach.

Zapotrzebowanie mocy wzrasta z obrotami przynajmniej w stosunku proporcjonalnym do obrotów, a dla większości mechanizmów nawet w stosunku znacznie większym (np. dla pomp odśrodkowych, wentylatorów, czy też turbodmuchaw — z trzecią potęgą obrotów).

Nadal będę rozpatrywał przede wszystkim ten niekorzystniejszy wypadek, większego wzrostu obciążenia z obrotami.

Biorąc powyższe pod uwagę, oczywiste jest, że jeśli mechanizm, również przy zasilaniu prądem o napięciu 175 volt, ma dawać założeniowe wydajności, okazuje się zazwyczaj niemożliwe, aby silnik zaprojektowany dla tego wypadku pracy, mógł jednocześnie pracować nieprzeciążony również i przy wyższych napięciach i związanych z tym wyższych obrotach, które silnik osiągałby bez zastosowania możności regulacji obrotów.

Konieczny byłby znacznie większy silnik, niż przy stałym napięciu zasilania, gdzie nie ma zmian obrotów, a obciążenia zależą tylko od warunków pracy ze strony samego mechanizmu napędzanego.

Silnik bez możności zmniejszania obrotów można stosować tylko w tych wypadkach, gdy mechanizm napędzany daje stosunkowo mały wzrost zapotrzebowania mocy przy wzroście obrotów, lub też w wypadkach, gdy ze względu na dążenie do osiągnięcia jak największej pewności ruchu i jak najprostszej obsługi, trzeba zdecydować się na znaczniejsze powiększenie silnika — jak też wreszcie w tych wypadkach, w których silniki są tak małe, że wielkość nie odgrywa poważniejszej roli.

Wynika z powyższego, że zasada stosowania silników bez regulacji obrotów, przy wahających się wartościach napięcia zasilania, nie daje się utrzymać. Można i należy do wymienionej zasady dążyć, ale z góry liczyć się trzeba z faktem, że osiągalne to jest tylko w wyjątkowych wypadkach.

Decydując się więc na silnik z regulacją obrotów, należy rozstrzygnąć, jak należy dobrać dane silnika; jaką ma być wielkość silnika i jego obroty?

Podstawowe określenie obrotów należy do projektowania mechanizmu napędzanego, przy czym, ze względu na napęd, trzeba przewidzieć, przy jakim napięciu silnik ma te obroty osiągnąć. Takie ujęcie nie daje jednak wyczerpującej odpowiedzi, gdyż, wobec zmienności obrotów przy zmianach napięcia, konieczne jest również określenie, w jakich granicach zmian napięć można zgodzić się na automatyczną zmienność obrotów, jak też należy określić, w jakim zakresie ma być stosowana regulacja obrotów?

Powyższe łączy się już z zagadnieniem wielkości silnika, którą też trzeba jednocześnie oznaczyć.

Napęd musi być tak zaprojektowany, aby przy dowolnych napięciach zasilania można było silnikowi nadać takie obroty, przy których mógłby pokrywać wszelkie zapotrzebowanie mocy, wypływające z charakterystyk mechanizmu napędzanego.

Należy więc przewidzieć pewne zasadnicze warunki silnika bez opóźnienia (napięcie, obciążenie i obroty) i potrzebny zakres regulowania jego szybkości, co konieczne będzie przy wyższych napięciach zasilania i przy związanym z tym zwiększeniu obrotów, niedopuszczalnym ze względu na zwiększenie obciążenia silnika.

W pierwszej chwili nasuwa się rozwiązanie, które zresztą zazwyczaj bywa stosowane, że moc silnika należy dobrać podług przewidywanego obciążenia, jakie będzie zachodziło przy osiąganych obrotach podczas zasilania z najniższego napięcia, a więc ze 175 volt. Regulacji obrotów natomiast trzebaby dać taki zakres, aby wypadające obroty przy wyższych napięciach można było zmniejszyć do granic nie dających przeciążeń silnika.

Wymagania te są spełnione przy omówionym rozwiązaniu; otrzymujemy silnik mały i dobrze wykorzystany, ale ze wszystkimi omówionymi wadami silnika małego.

Uważam, że wady występujące w tym wypadku są zbyt duże, aby można było pogodzić się z ich istnieniem i wobec tego należy szukać wyjścia pośredniego, pomiędzy tym rozwiązaniem a zastosowaniem dużego silnika bez regulacji obrotów, pamiętając jednak przy tym, aby silnika zbytnio nie zwiększać, a jednocześnie zapewnić możliwie jak najprostszą obsługę w pracy i zupełną pewność ruchu. Tym warunkom będzie odpowiadać silnik o takiej mocy, która pokryje, bez zmniejszania obrotów, wszelkie obciążenia zachodzące przy zmianach obrotów, spowodowanych przez wahania napięcia zasilania, w granicach od 175 volt do 200 volt (ze 100 ogniw). Silnik taki wymagałby pewnego zmniejszenia obrotów tylko przy zasilaniu z napięć ponad 200 volt.

Założenie to wyłania zazwyczaj projektowanie silnika o mocy koniecznej w pracy przy obrotach osiąganych z 200 volt, przy czym normalna praca powinna być przewidziana z dodatkowymi oporami w obwodzie wzbudzenia, które przy pracy z wyższych napięć mogłyby być zmniejszane. Napęd zaprojektowany w ten sposób posiada duże zalety. Do wysokości napięcia 200 volt, (a więc praktycznie biorąc można uważać, że przy każdym stanie baterii akumulatorów, oprócz czasu ładowania), silnik ten pozwala na pracę na maksymalnie możliwej swej szybkości bez obawy przeciążenia — możliwość pracy na wszystkich kontaktach regulatora wzbudzenia oczywiście przyczynia się do znacznego uproszczenia dozoru w pracy, a i bardzo dużego zwiększenia pewności ruchu.

Wprawdzie przy większych napięciach będzie zachodzić potrzeba zmniejszenia obrotów, jednak wychodząc z założenia, że będzie to mieć miejsce tylko w czasie ładowania akumulatorów, można pogodzić się z koniecznością zwiększonego w tych wypadkach dozoru. Również, poprzestając jedynie na obserwowaniu ampe-

romierza, można będzie nie stosować automatycznego zabezpieczenia przed przeciążeniami.

Dalszym plusem podanego rozwiązania napędu jest konieczność mniejszego zakresu regulacji obrotów, a więc i same regulatory byłyby mniejsze (aczkolwiek nieznacznie), aniżeli dla silników nie dających przeciążenia tylko przy 175 volt.

Wreszcie, ze względu na konieczną wielkość silnika otrzymujemy również dobre rezultaty, gdyż silnik wypada niewiele większy, niż obliczony dla maksymalnych osiągalnych obrotów tylko dla pracy przy 175 volt. Jest to skutkiem pewnego wzrostu dopuszczalnego obciążenia przy 200 voltach w stosunku do 175 volt i stosunkowo niedużego wzrostu obrotów dla tej różnicy napięć, co zachodzi ze względu na jednoczesny duży wzrost strumienia magnetycznego przy mniejszych nasyceniach, mających miejsce przy omawianych wielkościach napięć.

Dla mechanizmów o mniejszym wzroście zapotrzebowania mocy ze zwiększeniem się obrotów, często może się okazać, że silnik obliczony dla maksymalnych obrotów przy 175 volt, jest wystarczającym również dla maksymalnych swych obrotów przy 200 volt, a nawet i przy wyższych napięciach.

Dla mechanizmów, zwiększających obciążenie z trzecią potęgą obrotów, warunek pracy dla maksymalnych obrotów również przy 200 volt, powiększy nieco silnik, ale w stopniu niezbyt dużym.

Dla przykładu podam dane, wzięte z praktyki, dla pompy odśrodkowej.

Przy zasilaniu silnika prądem o napięciu 175 volt, obroty wynoszą $n = 2085$ na minutę, a maks. zapotrzebowana przez pompę moc: $P = 21{,}6$ KM.

Przy zasilaniu prądem o napięciu 195 volt (dane posiadam dla 195 volt, a nie 200 volt):

$n = 2160$, a $P = 23{,}9$ KM.

W obu wypadkach biorę obroty maksymalne stanu ustalonego pracy, już po nagrzaniu silnika.

Wobec tego, że przy 195 voltach dopuszczalne obciążenie danego silnika daje moc $N = 23$ Km. (w założeniu, że przy 175 voltach jest $N = 21{,}6$ KM.), widzimy, że wystarczy przy projektowaniu silnika przewidzieć większą moc zaledwie o 1 KM., aby uzyskać możność pracy na maksymalnych obrotach przy napięciach zasilania do 195 volt.

Przy podwyższeniu napięcia ze 195 volt na 200 volt, konieczne będzie dalsze powiększenie silnika, ale również stosunkowo nieznaczne. Takie powiększenie silnika opłaca się ze względu na poważne korzyści, jakie w zamian osiągamy.

Należy zwrócić uwagę, że uproszczenie obsługi w ruchu, jakie w tym wypadku otrzymujemy, ma duże znaczenie, gdyż zachodzić będzie, pomiędzy innymi, zawsze przy pracy mechanizmów podczas zamurzeń.

Muszę tutaj zaznaczyć, że dla podanego przykładu wybrałem jeden z korzystniejszych wypadków, jakie miałem możność zbadać. Często, normalnie stosowane, silniki wykazują dla 175 volt

i 195 volt zasilania znacznie większą różnicę obrotów, a wtedy konieczne zwiększenie mocy byłoby również większe.

Powyższe jednak jest tylko dowodem, że należy zwrócić baczną uwagę na sposób obliczania silnika i jego wynikające z tego charakterystyki; przy odpowiednim zaprojektowaniu silnika wypadającą różnicę obrotów można jeszcze zmniejszyć. Co prawda takie specjalne zaprojektowanie też w zasadzie przyczynia się do pewnego zwiększenia silnika (zwiększenie żelaza), ale oczywiście w stosunku mniejszym, aniżeli w wypadku konieczności zwiększania silnika nieprawidłowo zaprojektowanego.

Dla uwidocznienia, w jakim stopniu należałoby zwiększyć silnik, gdyby miał również pracować na maksymalnych obrotach przy wyższych napięciach, to znaczy gdyby regulacja obrotów, dla zmniejszenia obciążenia nie miała być w ogóle stosowana, podaję dane prób z tego samego zespołu pompy i silnika:

Przy zasilaniu prądem z 220 volt n = 2300 — P = 28,2 KM.

Przy zasilaniu prądem z 270 volt n = 2615 — P = 40,5 KM.

Po uwzględnieniu dopuszczalnych obciążeń, jakie silnik może pokrywać przy zasilaniu prądem ze 195 v., 220 v. i 270 v., wynika, że silnik pokrywający moc całego przebiegu charakterystyki pracy pompy tylko przy obrotach osiąganych ze 175 volt, gdyby miał również pokrywać obciążenia przy osiąganych maksymalnych obrotach przy wyższych napięciach pracy, musiałby zostać powiększony:

dla 195 volt około 4%
dla 220 volt około 13%
i wreszcie dla 270 volt około 34%

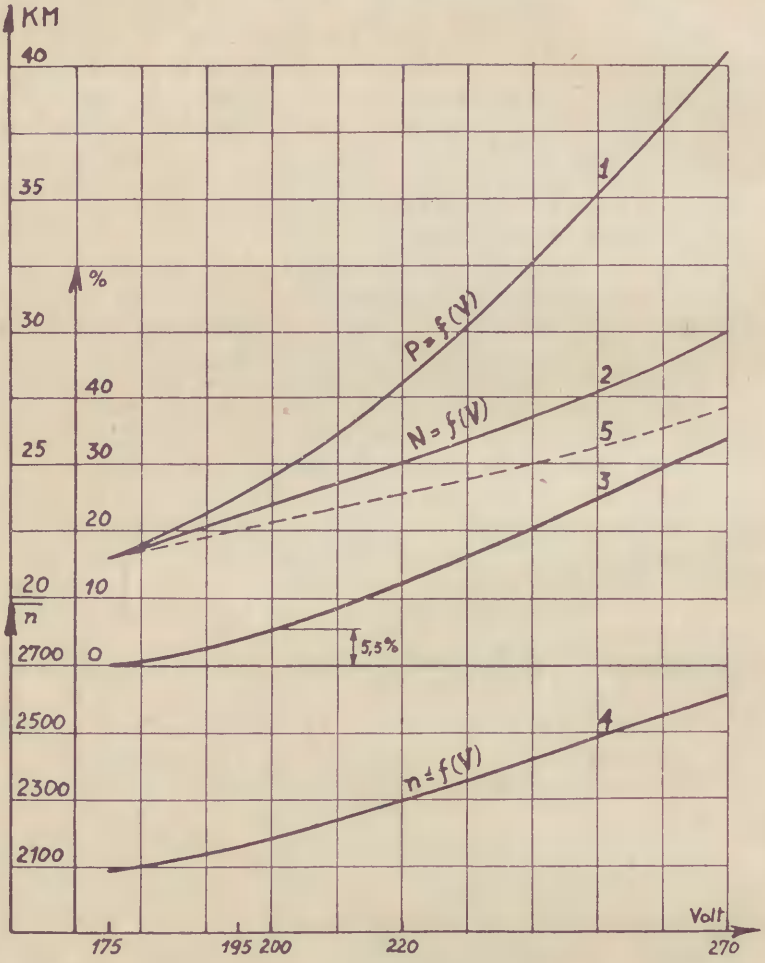
Niewątpliwie przy bardziej odpowiednim obliczeniu silnika możnaby wzrost obrotów, a więc i mocy nieco zmniejszyć, zawsze jednak, szczególnie dla napięć najwyższych, różnica wypadłaby jeszcze duża.

Wyniki powyższe przedstawione są na wykresie, z którego widać, że silnik zaprojektowany dla 175 volt, w przewidywaniu pracy pod napięciem 200 volt, należałoby powiększyć około 5,5%.

Na wykresie krzywa kreskowana przedstawia wzrost mocy proporcjonalny do obrotów, które, w wybranym przykładzie, silnik osiągał przy różnych napięciach. Krzywa ta idzie poniżej krzywej N = f(V). Widać z tego, że również i bez regulacji obrotów, nie zachodzi konieczność powiększania silnika, nawet i w tym wypadku, gdy moc zapotrzebowania przez mechanizm wzrasta nieco bardziej, niż propocjonalnie do obrotów. Okoliczność powyższa jest bardzo ważna dla projektowania mechanizmów, gdyż wtedy projektowanie silnika sprowadza się do projektowania tylko dla pracy z napięcia 175 volt.

Natomiast dla mechanizmów, dających wzrost obciążenia proporcjonalnie do trzeciej potęgi obrotów, najbardziej racjonalnym rozwiązaniem jest projektowanie silnika w sposób już omówiony, to jest, aby pokrywał maksymalne zapotrzebowanie mocy przy maksymalych swych obrotach w pracy pod napięciem do 200 volt. Dla wyższych napięć krzywa P = f(V) coraz znaczniej od-

biega od krzywej N = f(V), wykazując coraz większą przewagę zapotrzebowanej mocy przez pompę nad mocą silnika.



① — Zapotrzebowanie mocy przez pompę ———— P = f(V)
② — Moc silnika ———— N = f(V)
③ — Konieczne powiększenie silnika w wypadku zastosowania silnika bez regulatora – wyrażone w %
④ — Obroty silnika ———— n = f(V)
⑤ — Moc proporcjonalna do obrotów

Do wyszczególnionych już zalet omówionego sposobu projektowania dodać należy, że pomimo pewnego zwiększenia ciężaru silnika, ogólny ciężar napędu w wielu wypadkach może nie zwięk-

szyć się, gdyż niewielki wzrost ciężaru samego silnika zostanie skompensowany przez ewentualne zmniejszenie dodatkowych urządzeń napędu.

Mając określoną wielkość silnika, pozostaje do zdecydowania, jakim ma być zakres regulacji obrotów, ze względu na pracę przy wyższych napięciach?

Koniecznym jest warunek pracy bez przeciążenia silnika przy dowolnych wysokościach napięcia, a więc również przy zasilaniu prądem z 270 volt należy przewidzieć możność uzyskania odpowiednich, niezadużych, obrotów, co właśnie ostatecznie określa nam dolną granicę regulacji szybkości.

Mówiąc o dolnej i górnej granicy obrotów mamy na myśli nie wartości bezwzględne, które zależą również od napięć zasilania, lecz chodzi nam w tym wypadku o obroty przy każdym z napięć zasilania, maksymalnego i minimalnego wzbudzenia.

A więc górną granicę obrotów, czyli z wprowadzonym do wzbudzenia całkowitym oporem regulatora, dają nam warunki pracy dla napięć 175 i 200 volt. Zakładając, że mechanizm musi spełniać swe określone zadania już przy zasilaniu z napięcia 175 volt, oraz biorąc pod uwagę, zastrzeżenie, że silnik również przy maksymalnych obrotach przy 200 voltach nie będzie przeciążony.

Dolną granicę regulowania obrotów daje nam, jak już zaznaczyliśmy, warunki pracy silnika bez przeciążenia z 270 volt. Ponieważ w zasadzie nie jest celowym dalsze jeszcze zmniejszanie obrotów, ten warunek daje obroty pełnego wzbudzenia.

Przy czym należy podkreślić, że projektowanie napędu powinno uwzględniać, aby nie obniżać zbytecznie obrotów pełnego wzbudzenia, gdyż ze względ na konieczność uzyskiwania potrzebnej wielkości obrotów również przy niższych napięciach, wymagałoby to stosowania większych oporów regulatora wzbudzenia, co oczywiście nie jest wskazanym. Dla umieszczenia oporów regulatora wzbudzenia przewidywane są zazwyczaj małe miejsca i przeto zwiększenie wielkości oporów powoduje konieczność stosowania mniejszych przekrojów drutów oporowych, co, łącznie z większym nagrzewaniem się, w tym wypadku zmniejsza pewność ruchu.

Przy sposobności podkreślę, że oporów, poza regulatorami wzbudzeń, dla doprowadzenia silnika do projektowanych obrotów, również nie należy przewidywać, gdyż to stwarzałoby nowe możliwości uszkodzeń. Uwaga powyższa nabiera tym większego znaczenia, gdyż opory takie, jak i zresztą opory służące do regulowania obrotów, należą do delikatniejszych i wrażliwszych na uszkodzenia części urządzeń napędu elektrycznego. Gdyby jednak, ze względu na trudność dokładnego wyregulowania obrotów silnika, niewielki opór okazał się konieczny, to w każdym razie i ten opór winien być umieszczony razem z oporami regulacji, a w żadnym wypadku nie wolno umieszczać go oddzielnie.

Nadmieniając, że przy napięciu 270 volt dalsze opóźnianie, niż jest ono konieczne dla zmniejszenia obciążenia, nie byłoby celowym, miałem na myśli tylko wzgląd na wielkość obciążenia. Jednak, w razie konieczności opóźnienia z innych względów, trzeba zwrócić

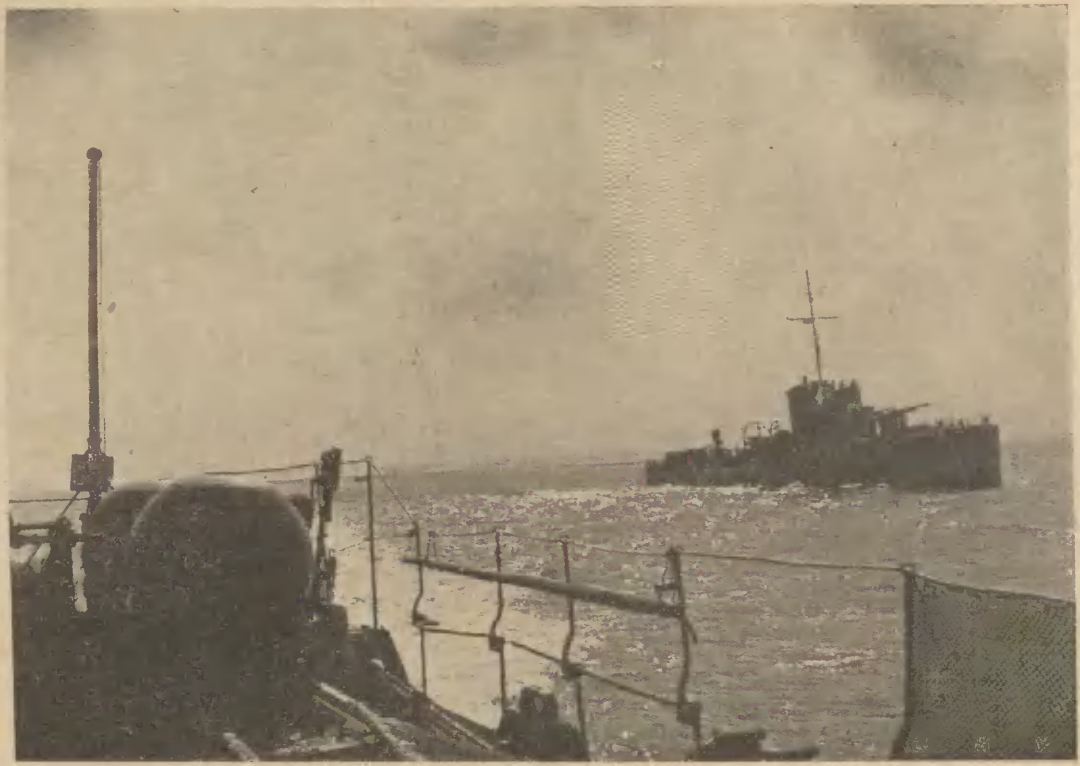
uwagę, że przy niższych napięciach zasilania mamy i tak już możność częściowego redukowania obrotów, gdyż daje to nam regulator, zaprojektowany z myślą o wyższych napięciach, dla zmniejszenia obciążenia. Jedynie w wypadkach, gdy koniecznym jest większy stopień opóźniania, będzie trzeba projektować silnik na mniejsze obroty pełnego wzbudzenia, aniżeli wynikające z poprzednich założeń.

Na zakończenie chcę zaznaczyć, że podane uwagi, co do doboru mocy silnika, mogą być traktowane jedynie, jako pożądane wytyczne, od których w różnych, uzasadnionych, okolicznościach, np. ze względu na właściwości pracy mechanizmów, można odstępować. Również chcę zaznaczyć, że odchylenia mogą okazać się konieczne zarówno w kierunku złagodzenia podanych warunków, jak również ich obostrzenia.

Mogą zachodzić wypadki, w których np. trudnoby było zastosować silnik wystarczający dla wszelkich zapotrzebowywanych mocy, bez regulowania obrotów przy pracy pod napięciem do 200 volt; odnosić to się będzie przede wszystkim do silników wyjątkowo dużych, jak np. napęd dmuchaw. Z drugiej strony są mechanizmy, dla których, ze względu na częste warunki pracy przy napięciach wyższych, koniecznym lub wskazanym jest przesunięcie granicy napięcia do wysokości napięcia maksymalnie przewidywanego, a więc do 270 volt; może to mieć miejsce np. przy wentylatorach bateryjnych, w którym to wypadku właśnie przy większych napięciach są potrzebne wydajności o wiele większe.

Ostatecznie więc decyzja, co do sposobu zaprojektowania napędu, zależy zarówno od rodzajów poszczególnych mechanizmów, jak i warunków w jakich będą te mechanizmy pracować, a które w różnych wypadkach mogą być odmienne.

Mając na względzie przytoczone zalety uproszczenia urządzeń napędu oraz ich obsługi, jak też zalety zwiększenia pewności ruchu, uważam za celowe dążenie do przestrzegania omówionych wytycznych, co zresztą w większości wypadków da się zastosować. Kryje się w tym, co prawda, jedna niedogodność, a mianowicie: szczegółowe i bezbłędne zaprojektowanie podług tych zasad całości mechanizmu, t. j. napędu i mechanizmu napędzanego, jest dość trudne i wymaga bardzo skrupulatnego uzgodnienia części elektrycznej z mechaniczną, charakterystyk silnika napędzającego z charakterystykami mechanizmu napędzanego; ta dokładność zaprojektowania nie leży jednak poza granicami możliwości i szczególnie w tych wypadkach, gdzie chodzi o stworzenie dobrze przemyślanego typu mechanizmu, konieczność poniesienia odpowiedniego trudu nie może być uważana za przeszkodę.



ORP „Mazur" na morzu.

Zagadnienie morza Śródziemnego.

Stare jak świat zagadnienie Morza Śródziemnego emocjonuje w dalszym ciągu pisarzy całego świata. Niedawno ukazała się w przekładzie polskim książka autora niemieckiego E. Schopena — „Morze Śródziemne“ [1]) — przy czym Autor ten w przedmowie do wydania polskiego zaznaczył co następuje:

„Mimo wszystko nie zostały jeszcze zaprojektowane zgodnie zręby konstrukcyjne nowego wozu europejskiego, na który czeka droga światowa. Być może Polska — przyjaciel obydwu osi (Berlin — Rzym i Londyn — Paryż), jest powołana do tego, by pośród umacniających wiązań poprzecznych nowego podwozia stać się całej konstrukcji częścią szczególnie ważną. Od czasu swego odrodzenia uprawiała ona sztukę polityki europejskiej, która połączeniem niezależności, stanowczości i elastyczności wykazała, że dorosła do najtrudniejszych nawet zadań“.

Pomijając konieczną w celach wydawniczych kurtuazję w stosunku do Polski, przyznać trzeba, że Autor niemiecki jest bardziej obiektywny od swych ziomków, których poglądy na politykę polską cytowaliśmy niedawno wślad za „Deutsche Wehr“. Jego książka — acz z niektórymi poglądami zgodzić się trudno — jest też bardzo ciekawa i mimo nieszczególnego przekładu polskiego, godna przeczytania. Raz wreszcie odrywa nas od ciasnych poglądów lądowych, operujących wewnątrz zaścianków granicznych, raz wreszcie ukazuje szersze horyzonty geopolityczne, a zaczyna się od słów: „Morze jest motorem dziejów świata“. Tego rodzaju książka w języku polskim jest więc rzadkością.

Ale zanim przejdziemy do analizy szczegółowej, pozwolimy sobie rzucić snop światła na podkład samej sprawy. Nie ulega

[1]) Nakładem „Książnicy Atlas“ we Lwowie. Tytuł oryginalny: Weltentscheidung im Mittelmeer.

wątpliwości, że Autor niemiecki napisał swą książkę nie tylko ot „tak sobie", bez poważniejszej przyczyny. Nie ulega też wątpliwości, że skoro „morze jest motorem dziejów", to nie tylko jedno Morze Śródziemne, ale i inne morza śródziemne — a między nimi morze śródziemne Północy — Bałtyk, — politycznie i strategicznie powołane są do odegrania w dziejach tych właściwej roli. Dziś nawet oba Oceany Lodowate (szczególnie Północny) zaczynają odgrywać taką rolę, a cóż dopiero morze wciskające się w głąb „Mitropy".

Tedy książka Schopena, będąca dla Czytelnika polskiego rewelacją, czymś niemal zupełnie nowym, bo przewracającym dotychczasowy pogląd na lądowe pochodzenie wszystkich wydarzeń dziejowych, powstała nie przypadkowo, z chęci „wypisania się" Autora, ale w oparciu o zasady polityki niemieckiej, dążącej planowo i uparcie — jak zresztą i polityka włoska, — do panowania nad światem przez panowanie na morzu. Bo tylko poprzez morze wiedzie droga do hegemonii politycznej, militarnej i gospodarczej. Kto ma morze, ten „bogactwa wszelkie do siebie zgarnia", — pisano już w Polsce w XVI wieku, — ale mądrych tych słów słuchano równie mało, jak i wywodów nielicznych współczesnych pisarzy polskich, nawołujących do wzmożenia realnego wysiłku morskiego — wysiłku obrony morskiej. Może więc wreszcie książka niemieckiego Autora otworzy temu lub owemu oczy, boć pono „nikt nie jest prorokiem we własnym kraju".

Konsekwentna polityka morska Niemiec (oczywiście pod nazwą polityka morska rozumiemy w pierwszym rzędzie siłę) miała już w końcu ubiegłego stulecia wytknięty jasno cel. Nie chodziło tylko o obronę wybrzeży czy nawet akwenu Morza Północnego. Chodziło o Niemcy na świecie. Słynne zdanie Wilhelma II — „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser" — nie było zdaniem przypadkowym. A choć Tirpitzowi zarzucano potem, że flotę niemiecką budował jedynie pod kątem widzenia operacji Morza Północnego, choć — zresztą słusznie — zarzucano temuż Wilhelmowi II, że uniemożliwił jakiekolwiek strategiczne działanie floty na większą skalę, — to jednak nie zmienia to postaci rzeczy: Plan polityczny polegał na zawładnięciu możliwie największymi obszarami świata, na stworzeniu silnej konkurencji ekonomicznej w stosunku do Anglii — co równało się osłabieniu tej ostatniej przy jednoczesnym wzroście siły niemieckiej — a potem, albo podzieleniu się władzą z tak osłabionym Albionem, albo też wydarcie mu królestwa morza, a zatem i świata. Zobaczymy jak w książce Schopena idea ta jest konsekwentnie broniona, choć o Niemczech właściwie nie ma w niej mowy.

Można to nazywać imperializmem niemieckim, ekspansją, czy po prostu zaborczością. Rzecz jest obojętna... Nie prowadzimy tu rozprawy filozoficzno-humanitarnej, a tylko polityczno-strategiczną. Niemcy — ze swym przyrostem ludności, przy jednocześnie niedogodnym położeniu strategicznym w centrum Europy — musiały dążyć do wyjścia na świat i do zaoceanicznego obrotu handlowego, bo rynek rosyjski im widocznie nie wystarczał. Groziła im pauperyzacja — i co gorsze — uzależnienie od sąsiadów, z którymi niekoniecznie żyli w zgodzie: Dania pamiętała Düppel, Austria Sado-

wę, Francja Sedan, Rosja nie była pewna, Holandii i Belgii nie można było w żadnym wypadku uważać za sprzymierzeńców, z Włochami nie posiadano wspólnej granicy, a zresztą ówczesna oś Berlin — Rzym była bardzo krucha i ukręciła się w roku 1915-ym!

Pozostawał czynnik wolności politycznej i ekonomicznej — morze. Ale aby móc zeń korzystać — trzeba było mieć marynarkę wojenną. Niemcy nie popełniły tu typowego błędu państw „pokojowo usposobionych" i nie zaczęły tworzenia strony gospodarczej, nie oparłszy się wpierw na silnej podstawie militarnej. Rozwój floty wojennej wyprzedzał u nich poczynania gospodarcze, a w każdym razie szedł równolegle „in plus" do rozwoju marynarki handlowej. I otwierał bezpieczne drogi dla handlu morskiego, zdobywał rynki zbytu, a nawet kolonie. Fregaty i kanonierki niemieckie potrafiły sprzątnąć Kamerun z przed nosa Anglii, choć nasz Rogoziński był rezydentem z ramienia królowej Wiktorii.

Idei morskiej Niemiec nie przyświecała więc w końcu XIX wieku sama li-tylko obrona wód terytorialnych, czy choćby lokalnych dróg morskich. Nie ulega wątpliwości, że twórcy drugiej marynarki świata patrzyli znacznie dalej. Jeśli zaś taktycznie marynarka ta nie była całkowicie oceaniczną, jeśli strategicznie zabrakło jej planu na większą skalę, to wina leżała tu nie w samej idei, ale w nieumiejętnym wykonywaniu szczegółów politycznych (co zresztą odbiło się negatywnie na całej wojnie), oraz w złej organizacji naczelnego dowództwa i braku należytego przygotowania do wojny przez współpracę wojska z marynarką.

Błędy taktyczne, polegające na stosunkowo małym zasięgu niektórych typów okrętów niemieckich, nie były znów tak wielkie... Trzeba rozumieć, że Tirpitz musiał tworzyć stopniowo, zwalczając wiele przeciwieństw i trudności w narodzie, nie umiejącym jeszcze myśleć kategoriami mocarstwowo-morskimi. Budowa marynarki wojennej na miarę wielko-oceaniczną spotkałaby się od razu ze sprzeciwami nie tylko czynników wojskowych i parlamentarnych. Zaistniałby ten sam defetyzm morski, który dziś przeszkadza naturalnemu rozwojowi polskiej siły zbrojnej na morzu: uważanoby bowiem, że nie ma poco budować floty oceanicznej, skoro nie ma szans zrównania jej z przeciwnikiem czy przeciwnikami. Wreszcie istniały też przyczyny taktyczne — wręcz odwrotne. Trzeba było iść naprzód ostrożnie, nie strasząc przedwcześnie Anglii.

Jednak wśród marynarzy niemieckich kiełkowała silnie wielka idea strategiczno-światoburcza, idea Niemiec na świecie. Dzisiejsze dzieło admirała Wegenera mówi o niczym innym, tylko o opanowaniu Wysp Owczych, Lofockich, względnie wybrzeży Norwegii, aby uzyskać lepszą sytuację strategiczną. A potem o flocie niemieckiej w Brest, skąd już droga na świat wolna, a położenie Anglii z dogodnego strategicznie — beznadziejne...

Oczywiście — to są luźne i indywidualne poglądy. Ale nie ma dymu bez ognia, a zresztą historia jest tu dość wymowna... Fakt, że w ostatniej wojnie Niemcy zginęły, właśnie drogą blokady morskiej, i że ta ich drogocenna marynarka nie potrafiła klęski odwrócić — nic tu w zasadzie nie zmienia. Tłomaczyliśmy już uprzed-

nio [2]), jakie powody wywołały bezczynność niemieckich sił ciężkich, jak cesarz chciał koniecznie „zachować flotę", jak Niemcy, miast wojny z Anglią — względnie z Francją — uwikłały się w wojnę światową, obróciwszy przeciwko sobie opinię niemal wszystkich państw kuli ziemskiej. Na złą politykę i fałszywą strategię nie pomoże i najsilniejsza flota świata. Dowodem tego choćby... Monachium — będące tym razem zwycięstwem... nie tylko wojska, ale i f l o t y n i e m i e c k i e j, odbudowanej i mogącej już panować na Bałtyku, co łącznie z syntetyczną naftą i benzyną, oddala w dużym stopniu niebezpieczeństwo blokady!

Ale nie będziemy wracali do znanych już prawd. Nie jest winą okrętów niemieckich, że nie odegrały w czasie wojny światowej roli, do której je przeznaczono, a której to roli jej reżyserowie odpowiednio nie zainscenizowali. Nie ma też recept na wygranie wojny, którą wszczęła zła dyplomacja. Gdyby Wilhelm II powstrzymał się z „wyciągnięciem miecza", można było konflikt zlokalizować, a nawet ugasić płomienie, boć przecież Serbia skłaniała się przyjąć większość punktów austriackiego ultimatum. Istnieje przypuszczenie, że gdyby wojny nie było, Niemcy mogłyby osiągnąć hegemonię nad Europą kontynentalną, a z czasem i nad Anglią na drodze... „si vis pacem para bellum" — drodze, która dała tak wspaniałe rezultaty w Monachium. A w każdym razie wyczekać na prędzej lub później fatalnie predystynowany upadek państwa carów.

Nie chodzi jednak o przypuszczenia i proroctwa. Nie unika wątpliwości jedno: Niemcy ówczesnego cesarstwa, jak i dzisiejszej Rzeszy, dążyły wyraźnie do zdobycia na świecie stanowiska dominującego. Z punktu widzenia ich polityki było to zupełnie słuszne. Chodzi tylko o to, aby polityka taka była przeprowadzana celowo, planowo, skutecznie i z powodzeniem.

Jak widzimy, pierwsza próba zawiodła. Z książki p. Schopena możemy się dowiedzieć, jak mniej więcej będzie wyglądała druga.

„Pierwszym z warunków geopolitycznych rozwoju gromady ludzkiej jest najwyższa forma istnienia wody na ziemi — morze", — pisze Autor. I wnet przechodzi do kolebki dziejów świata — Morza Śródziemnego. Trafnie bardzo określa jego położenie geopolityczne pomiędzy trzema bastionami Europy — półwyspami Bałkańskim, Apenińskim i Iberyjskim. Trafnie określa rolę Rzymu, państwa żołnierskiego Cezarów, stojącego dzięki swemu dogodnemu położeniu Śródziemnomorskiemu na osi świata.

Ale tu już pierwsza — naszym zdaniem niefortunna dygresja. Autor twierdzi, że przyczyną upadku Rzymu było... Chrześcijaństwo. Chrześcijaństwo „kobiece", jak niefortunnie chce tłomacz, a jak przetłomaczylibyśmy z oryginału — zniewieściałe, osłabiające ducha. „Przecież Islam (pisze Autor) również ku zaświatom zwrócony, oddziaływał w kręgu śródziemnomorskim jako siła tworząca państwa i kultury. Chrześcijaństwo wszakże, w przeciwieństwie do

---

[2]) Patrz N. 116 „Przeglądu Morskiego" — „Wojna sztabów".

Islamu cechuje psychika bierności, nosząca wybitne piętno kobiecości (znów tłomacz — należało powiedzieć — zniewieściałości). Jego etyka wyrozumiałości i miłości wroga, wyrzeczenia się świata i kontemplacji... nie mogła, tak jak Buddyzm, — wydać ze siebie siły, niezbędnej do samoutwierdzenia się państwowego i twardego, bezwzględnego realizowania nieodzownego egoizmu politycznego. Wielcy politycy Kościoła — papieże, cesarze, królowie, żołnierze czy dyplomaci, wielcy twórcy państw i organizatorzy owych czasów, jeśli nawet Kościół ogłosił ich później za świętych, byli w doborze stosowanych środków, a przeważnie również i w życiu prywatnym, zgoła niechrześcijańscy..."

Ten „leitmotiv" Autora przewija się przez cały ciąg dzieła, dowodząc, że tylko państwa, które zerwały z duchem prawdziwego Chrystianizmu mogły wyrosnąć na potęgi — podczas gdy inne — a między nimi i sam Rzym — runęły. Imperium Rzymskie, wyrosłe na geopolitycznym podkładzie położenia półwyspu Apenińskiego, panującego nad obu basenami śródziemnomorskimi — Wschodnim i Zachodnim — rozpadło się pod wpływem idei Chrystusowej, której królestwo było wszak nie z tego świata.

Z takim poglądem już na wstępie trudno się zgodzić. Oczywiście, że wielcy mężowie stanu rzadko kiedy byli wcieleniem ideałów chrześcijańskich, a przynajmniej nie hołdowali im w sensie ściśle dogmatyczno-liturgicznym. Ale Autor — przedstawiciel Niemiec współczesnych i zapewne bezwyznaniowiec — nie zrozumiał z całą pewnością ducha katolicyzmu, jeśli mógł przypuszczać, że Kościół żądał od swych wiernych aby wszyscy byli świętymi... Przecież Wyprawy Krzyżowe były dowodem, że Chrześcijaństwo bynajmniej nie jest tchórzliwe, bierne czy zniewieściałe... Męczennicy mogli ginąć na arenach rzymskich cyrków w pokorze ducha, boć innego wyjścia nie mieli, tak jak dziś przeciwnicy polityczni w niektórych państwach totalistycznych. Ale tam, gdzie czyn żołnierski był możliwy, tam czyn ten bynajmniej nie podpadał pod kategorię zniewieściałości. W imię Krzyża toczyły się wieki całe walki na lądzie i morzu między zachodnią cywilizacją a wschodnim barbarzyństwem, walki, w których Polska, jako przedmurze Chrześcijaństwa, brała zaszczytny udział, walki zakończone cyklem wspaniałych zwycięstw, w których Lepanto i Odsiecz Wiednia były dwoma momentami nieśmiertelnej chwały.

Tedy upadku Rzymu Cezarów nie należy upatrywać w Chrześcijaństwie, lecz raczej w Woli Wszechmocnego, który obrał Rzym za stolicę swego namiestnika. Poza czynnikiem niematerialnym, rolę — już drugorzędną — odegrało tu coś, czego Autor, skądinąd trafnie omawiający zagadnienia morskie, nie zauważył — odwrócenie się Imperium od morza i przerost spraw polityczno-lądowych. Rozłam bizantyjski do reszty osłabił potęgę morską, już teraz dwoistego państwa. A że tak było — nie inaczej — tego dowodem choćby wspaniały rozwój, opartej o potęgę morską, spadkobierczyni wskazań wielkich wodzów morskich, od Temistoklesa do Agrippy — młodej Rzeczypospolitej Weneckiej.

Zresztą Autor, omawiając telegraficznym stylem wiekowe przemiany, od Aleksandra Macedońskiego do chwili obecnej, dał się unieść temu galopowi i zapomniał snać, że upadek Imperium nastąpił znacznie szybciej od zwycięstwa idei chrześcijańskiej, która tylko powoli przenikała w masy. Przyjęcie Chrześcijaństwa przez panującego nie oznaczało w owych czasach bynajmniej ani radykalnej zmiany obyczajów, ani nawrócenia się całego narodu, bo wówczas nie znano ani tegoż telegrafu, ani nawet drukowanego słowa... Tedy twierdzenie o burzycielskiej roli chrześcijaństwa jest conajmniej niewłaściwe...

Nie będziemy tu omawiali drugiej rzekomej winy chrześcijaństwa, którą Autor upatruje w niezespoleniu Italii przez papieży; a także posłannictwa Germanii, która pod egidą Karola Wielkiego uratowała zagubiony przez religijnych papieży symbol państwowy, później zaś w bardziej męskim protestantyzmie znalazła ostoję mocarstwowości. Podkreślimy natomiast, że porażki niektórych państw chrześcijańskich nie wynikały bynajmniej z powodów religijnych, a przeciwnie — religia katolicka uratowała — dzięki swej niezachwianej wierze w moc Boską, niejedną twierdzę i niejedno państwo.

Natomiast aktywność Islamu i jego pochodnych, wynikała nie z przewagi duchowej, ale z przyczyn natury polityczno-strategicznej, a po części też z nowej taktyki wojennej tych koczowniczych plemion Wschodu. Jednak Atylla i jego Hunnowie — to tylko krótkotrwały błysk meteoru. Państwa zdobywcze Tamerlana, Dżengis-Chana, Złotej Ordy — mimo swej „aktywności" nie przetrwały. I nie przetrwało też w swej dawnej wspaniałości państwo Padyszacha. Natomiast Rzym — jak to dalej zresztą i z wywodów Autora wynika — oraz inne państwa chrześcijańskie, trwają niezmącenie poprzez trzy okresy dziejowe: starożytność, średniowiecze i czasy obecne.

Objaśniwszy przyczyny rozrośnięcia się Anglii w Empire i określiwszy zenit jej rozwoju jako epokę atlantycką, Autor powraca do kwestii imperium śródziemnomorskiego — innymi słowy odrodzenia dawnej potęgi rzymskiej pod egidą Mussoliniego. Obszar śródziemnomorski ogarnia nowe napięcie. Działają tu magiczne prawo geopolityki i niezmącona prawda, że kto panuje na morzu, panuje nad lądem. Morze Śródziemne — przynajmniej w zakresie trzech starych kontynentów, leżących w jego zasięgu, — Europy, Afryki i Eurazji — powraca do dawnej świetności, staje się kluczem sytuacji geopolitycznej, a nawet politycznej w wielkich przesileniach światowych.

Tu Autor wspomina o dwuch wielkich krzywdach Italii. W roku 1912, kiedyto zwycięskiej flocie włoskiej, Anglia i Francja nie pozwoliły forsować Dardaneli; oraz po wielkiej wojnie, kiedy mocarstwa te nie dotrzymały obietnic i Italia wyszła z zawieruchy „z pustymi rękoma".

W tym miejscu Autor sięgnął jednak w dziedzinę przesa-

dy, albowiem geografia polityczna mówi co innego. Ale taka motywacja potrzebna mu snać była, aby tym silniej wykazać kontrast energicznych rządów faszyzmu, zmierzającego planowo i śmiało do odrodzenia Imperium Romanum. Tego Imperium, które z każdą chwilą staje coraz silniej na drodze polityki brytyjskiej i wokół klasycznej drogi do Indyj kopie flankujące ją reduty.

„Znajdujemy się niewątpliwie w obliczu nowej epoki" — twierdzi autor dalej, stając się apostołem idei totalistycznej. „Nordycki, kontynentalny szczep saski... wyzwolił własną ideę państwową... i własne męskie chrześcijaństwo, jako pierwszy stopień do wyzwolenia germańskiej wiary w Boga..." (To znamy dobrze i nie chcąc Autorowi robić przykrości, tym nie mniej zacytujemy: „Der alte deutsche Herr Gott"). „Wszędzie tam, gdzie dokonywało się odrodzenie pod przewodem silnych postaci wodzów — miało ono miejsce na podobnej podstawie ideowej... W nowej Turcji Kemala Atatürka. W Polsce Piłsudskiego. W licznych pomniejszych państwach Europy środkowej i wschodniej... Przebudzenie narodowe i rządy autorytatywne niepowstrzymaną falą przetaczały się przez kontynent... Trzonem były tu dwa państwa, zbudowane na zasadzie wodzostwa: Niemcy i Italia. Oś Berlin — Rzym stała się osią odnowienia starego kontynentu. Po drugiej stronie stały bezradne, wielkie demokracje parlamentarne..."

Mimo wielu słusznych uwag, widzimy tu u Autora pewne niezrozumienie charakteru i ideologii Polski oraz jej Wodza. Boć w żadnym z cytowanych krajów idea narodowa nie jest chyba tak silnie związana z dogmatem chrześcijaństwa, jak nad Wisłą. I na tym polega właśnie moc, a nie słabość Polski. A poza tym Józef Piłsudski oparł się nie na czym innym, jak na płomiennym patriotyzmie elity narodu. Nie miał też w sobie nic z dyktatora czy kondotiera, o czym sam chętnie wspominał, a czemu Historia przyświadcza. I był człowiekiem wierzącym.

„Osi Berlin — Rzym przypadłoby w udziale przewodnictwo dziejowe w świecie Zachodu: Italii, jako centrum geopolitycznemu nowego imperium śródziemnomorskiego, Niemcom jako dźwigni rozwoju północno-europejskiego" — czytamy dalej. Autor wnioskuje, że połączenie się świata arabskiego pomoże Włochom w wyparciu Anglii z pozycji śródziemnomorskiej, przez co polem sił polityki światowej stałoby się nagle Morze Bałtyckie (!). Północno-germańsko-słowiańskie państwa bałtyckie z P o l s k ą w ł ą c z n i e i państwa czarnomorskie stałyby się w tym wypadku pozycjami strategicznymi Anglii przeciw jej staremu rywalowi w Azji i na Pacyfiku — Rosji. I tu Autor snuje myśl bloku anglo-saskiego Atlantyk — Pacyfik (Anglia i Stany Zjednoczone) przeciw Rosji, a poniekąd i przeciw Japonii — co jakoś nie bardzo przemawia do przekonania — podczas gdy Europa pozostaje prawie całkowicie w domenie wpływów osi Berlin-Rzym.

Jednak — twierdzi Autor dalej — dopóki Japonia nie jest pokonana, dopóty Anglia nie może wyrzec się starej drogi imperialnej przez Morze Śródziemne. Dopiero wyparcie Japonii z Pacyfiku przez blok anglo-saski pozwoliłoby Anglii zrezygnować z Morza

Śródziemnego i uprościłoby znacznie sytuację. Ale jeśli rozwój Italii jako imperium śródziemnomorskiego, szybkością swą przewyższy rozwiązanie zagadnienia Oceanu Spokojnego, to wobec rozbieżnych interesów Rzymu i Londynu nastąpić tu musi wojna anglo-italska.

I Autor raz jeszcze daje odczuć, że przy pomocy świata arabsko-muzułmańskiego uda się Italii Anglię zwyciężyć i to tym bardziej, że nie wytrzyma ona wojny na dwa fronty: przeciw Włochom i Japonii. Dlatego też w interesie Włoch leży przewlekanie daty wybuchu konfliktu, aż do chwili, gdy sprzeczne interesy anglosasów i żółtych doprowadzą do wojny na Pacyfiku. W interesie Japonii leży natomiast równoczesność konfliktu, bo zwiększa to jej szanse wygranej.

„Pośród tych potężnych przemian budzi się także Morze Bałtyckie i odnawia swe znaczenie Morze Czarne... Obydwa stają się historycznymi polami sił. Ani jedno państwo świata nie pozostanie poza nawiasem prologu owej epoki" — brzmią końcowe słowa jedego z rozdziałów, słowa, których głęboki sens nie powinien nam pozostać obcy.

Ciekawe są wywody Autora na temat przyszłego konfliktu zbrojnego. Zaznacza on, że „wszyscy drżą przed nieznanymi jeszcze efektami działania nowych środków niszczycielskich, jakie technika, fizyka i chemia trzymają w pogotowiu w skrzętnie zakonspirowanych laboratoriach". I jeśli owo „drżenie" można uważać za frazes nieco przesadny, to jednak nie sposób odmówić słuszności twierdzeniu, że „nikt w pełni nie zdaje sobie sprawy co niesie podbój powietrza".

„Wojna nowoczesna — twierdzi Autor — rozporządza dwoma niewypróbowanymi czynnikami: bronią powietrzną i gospodarką wojenną. Byłoby niedorzecznością roztrząsanie fantastycznych prognoz stronniczych przedstawicieli broni specjalnych... Wojna, a nie manewry, przynosi rozstrzygający postęp w taktyce i strategii." Jednak opanowanie powietrza nada bez wątpienia inne oblicze rozstrzygnięciom militarnym. A nowe państwa autorytatywne (czytaj Niemcy i Włochy) przesunęły właśnie militarny punkt ciężkości na nową broń — powietrzną...

I tu Autor rzuca myśl śmiałą a ciekawą. Negliżując zupełnie znaczenie lądowej siły zbrojnej twierdzi — i to kilkakrotnie — że w rozstrzygnięciu głos decydujący będą miały tylko lotnictwo i marynarka. „Italia przygotowuje flotę oceaniczną, złożoną z wielkich okrętów, ale jej armią[3]) są powietrzne siły zbrojne"... Innymi słowy — lotnictwo, którym tak często chce się w niektórych krajach zastępować marynarkę, przewidziane jest w wywodach Autora, jako czynnik zastępczy dla wojska na lądzie, czynnik usuwający wojsko to w cień i pospołu z marynarką dający rozstrzygnięcie...

Próbą generalną sił była wyprawa abisyńska i opór przeciw sankcjom, z której to próby Italia wyszła zwycięsko. W soju-

[3]) Tłomacz widocznie omylił się: powinno być — wojskiem.

szu z Niemcami potrafi ona stawić czoło sytuacji gospodarczej (wspólna granica). Gospodarka wojenna jest najbardziej istotnym składnikiem potencjału wojennego. Arsenały, zapasy mobilizacyjne i szeregi rezerwistów starzeją się szybko. To też gospodarka wojenna musi stać na wysokości zadania. Tu leży najściślejsza więź, łącząca Italię z Niemcami, pozwalająca italskiej bazie wojenno-gospodarczej przybrać potrzebne strategiczne rozmiary.

Dygresją poniekąd nielogiczną, bo sprzeczną z poprzednimi wywodami, jest zdanie Autora: „Potężna flota (brytyjska), która skoncentrowała się groźnie przeciw Italii na Morzu Śródziemnym, pierzchła przed spoczywającymi spokojnie eskadrami powietrznymi faszyzmu..."

Szkoda, że Autor przesadził tu tak bardzo, osłabiając tym samym powagę wszystkich innych argumentów. Boć o „pierzchnięciu" w ogóle nie było mowy. A jeśli Albion ustąpił — to raczej przed pełnowartościową marynarką wojenną ery faszystowskiej, marynarką, która pospołu ze swym lotnictwem, uczyniłaby zwycięstwo lwa brytyjskiego, jeśli nie problematycznym, to w każdym razie trudnym, krwawym i kosztownym. Gdyby tej marynarki nie było — samo lotnictwo nie stanowiłoby zapory w stosunku do angielskich zamierzeń, gdyż nie może ono trwać ani zdobywać. Zburzenie Malty czy nawet Cypru przez samoloty Italii nie wpłynęłoby decydująco na przebieg wojny, ale kto wie jaki wpływ mogłyby wywrzeć naloty na Rzym, Neapol, Genuę czy Taranto, dokonane bądź z tejże Malty przed jej zburzeniem, bądź z lotniskowców floty Jego Królewskiej Mości?

Tedy zasługę zażegnania konfliktu i otwarcia bram Morza Śródziemnego w ostatnim konflikcie należy przypisać w pierwszym rzędzie marynarce italskiej, która potrafiła stworzyć wartościową przeciwwagę dla brytyjskich eskadr na tym morzu, — a potem dopiero lotnictwu, z marynarką tą taktycznie związanemu.

Podział świata między obie osie — anglosaską i germańsko-italską przepowiada Autor w miarę zbliżania się do końca. Może się to stać drogą wojny lub drogą paktu. Ale w ten ostatni sposób — mamy wrażenie — Autor sam nie bardzo wierzy. Inaczej nie pisałby, że ostatnie ugody anglo-italskie są tylko czczym gestem. Tak samo czczym gestem są — jego zdaniem — starania Australii o pakt regionalny na Pacyfiku. „Natomiast intuicja statysty Mussoliniego zrodziła ideę dyrektoriatu wielkich mocarstw, któryby przeprowadził... nowy podział świata". Autor twierdzi, że jest obojętnym z ilu mocarstw składać się będzie dyrektoriat i czy średnie lub małe państwa poczują się z tego powodu pokrzywdzone lub ubezwłasnowolnione. Będzie to wartościowy ekwiwalent bezsilnej Ligi Narodów, prawdziwy instrument mocarstwowy ludzkości, służący pokojowemu podziałowi świata...

Jak widzimy jest to poniekąd „pakt czterech" podniesiony do wykładnika potęgi optymalnej. Myśl nie jest nowa. Chodzi tylko o to jak będzie zrealizowana. I czy w ogóle, wobec rozbieżności inte-

resów i oczywistych protestów państw mniejszych. — da się zrealizować.

Z rozdziału poświęconego Rosji wynika jasno, że ta — jak już zaznaczyliśmy — jest przeciwnikiem Anglii, której mądra i przewidująca polityka potrafiła zawsze odsuwać państwo carów od wolnego morza, przeciwstawiając mu raz Turcję, drugi raz Japonię aż w końcu wpędziła je w „sak" zamrożonej Zatoki Fińskiej. Jednak Autor myli się znów twierdząc, że „szyny kolei murmańskiej zarosły trawą, że kolej ta i porty Murmanu leżą w gruzach... natomiast osią naporu rosyjskiego stały się Indie i Chiny, co godzi prosto w interesy Wielkiej Brytanii".

Cel tego twierdzenia jest nadto przejrzysty. Chodzi o odwrócenie uwagi Anglii od kontynentu europejskiego i Lewantu, i wygranie starego straszaka marszu kozaków na Bagdad i Kalkuttę. — Wątpliwe zresztą czy brytyjski „Intelligence-service" będzie wbrew nazwie tak mało inteligentny i w to uwierzy. My gotowiśmy sądzić, że napór rosyjski i wpływy bolszewizmu w Chinach zwrócone są przede wszystkim przeciw Japonii, którą Autor maluje wszak jako drugiego nieubłaganego wroga Anglii. Co zaś do gruzów kolei murmańskiej i opustoszałych portów w Zatoce Koły — możemy go zapewnić, że jeszcze nigdy chyba nie wrzała tam tak intensywna praca, jak obecnie.

Choć Autor bardzo też przejrzyście tłumaczy Anglikom, że uwiklanie się w wojnę europejską na terenie śródziemnomorskim — gdzie rozbieżność interesów fatalnie do konfliktu doprowadzić musi — groziłoby im w pierwszym rzędzie utratą Indyj, tego kamienia węgielnego Empire'u, a potem oderwaniem się, względnie przejściem pod gwiaździstą banderę reszty dominiów i kolonii, — to jednak Czytelnik obiektywny znajdzie w tym rozumowaniu pewne luki. Jednoczesne przeciwstawienie Anglii, — Włoch, Japonii, Rosji, Arabii, a nawet poniekąd Stanów Zjednoczonych — to trochę za wiele, to już wygląda zbyt wyraźnie na... pobożne życzenie Autora. Boć trudno aby jednocześnie więcej jak dwa-trzy z tych państw stanęły przeciwko Wielkiej Brytanii. A przecież nic tu Autor nie wspomina o jej ewentualnych sojusznikach.

— „Anglia nie może przeprowadzić z Italią wojny o Morze Śródziemne" — twierdzi Autor. — Bo przegra — domyślamy się z logicznego biegu jego myśli. Rozbudowa marynarki italskiej do granic potęgi oceanicznej — już nie w ramach Morza Śródziemnego, ale z zasięgiem dalekomorskim — jest dowodem krzepnięcia pozycji strategicznej Italii, obejmującej w swe kleszcze posiadłości brytyjskie. (Tu Autor jednak znów podkreśla znaczenie marynarki). Natomiast — na zakończenie sensacja nielada: „Żagiew pożaru rzuciła na Morze Śródziemne — Rosja. Ona to, wyparta z pozycji środkowo-europejskiej w Niemczech, usiłowała zaszczepić bolszewizm w świecie łacińskim i w ten sposób dąży do znalezienia wyjścia na Pacyfik, drogą na Zachód"...

To Rosja, aby dopiąć celu i uzyskać wolny dostęp na wielkie Oceany, a przez to i władztwo nad światem, dąży do zniszczenia państw narodowo-socjalistycznych przez sojusz z państwami mie-

szczańsko-demokratycznymi [4]). Po czym — osiągnąwszy cel — zamierza zwrócić się przeciwko tym ostatnim, wchłonąć je i unicestwić. Wówczas — dzięki panowaniu na Pacyfiku — dyktować będzie warunki całemu światu.

A teraz rada dla Anglii: — „Od trafnego wyboru przez Londyn właściwej polityki zależy utrzymanie przezeń swego imperium...". — A trafny wybór — jak sądzić można z wywodów Autora — to zrezygnowanie zawczasu z Morza Śródziemnego i walka z Rosją — innymi słowy wyciągnięcie kasztanów z ognia dla osi Berlin — Rzym. Za tę cenę możnaby ostatecznie kupić i Japonię, której odstąpionoby połać kontynentu rosyjskiego, wzamian za pozostawienie w spokoju koncesji brytyjskich w Chinach.

I jeszcze jedno sprostowanie: Bolszewizm został wyparty z Europy środkowej nie przez Niemców, ale wcześniej jeszcze — w bitwie pod Warszawą, kiedy to w roku 1920 ,genialny manewr Józefa Piłsudskiego dowiódł raz jeszcze, że Chrześcijaństwo nie jest bierne ani zniewieściałe i że potrafi uporać się z „aktywnością ruchów dynamicznych". Że próby zaszczepienia bolszewizmu istniały i w Niemczech i zostały pomyślnie zwalczone — wiemy dobrze. Ale nie była to forma ostra, wojenna — właśnie dzięki barierze polskiej. Nie ulega wątpliwości, że bez udziału Polski zwalczyć go byłoby znacznie trudniej...

Co zaś do planów rosyjskich, sięgnięcia Pacyfiku drogą na... Morze Śródziemne, to uważamy, że Autor zafascynował się swym własnym rozumowaniem. Wystarczy wziąć „Taschenbuch der Kriegsflotten" i stwierdzić stan liczebny dzisiejszej floty rosyjskiej, wystarczy skonstatować, jak nikłą pomoc Rosja daje dziś sprzymierzonej Hiszpanii czerwonej, — aby dojść do wniosku, że „Niedźwiedź rosyjski" wciąż jeszcze ma gliniane nogi. I jeżeli John Bull'owi grozi jakie niebezpieczeństwo w Arabii czy Indiach — to już na pewno nie z tej strony!

Reasumując dochodzimy do konkluzji, że — mimo tych usterek politycznych i już bardzo wyraźnej tendencyjności — książka jest dla Czytelnika polskiego pożyteczna. Oczywiście mowa tu o Czytelniku inteligentnym, który potrafi zdobyć się na odpowiednią dozę rzeczowej krytyki i odróżnić plewy od ziarna... w tej bądź co bądź nowej dla przeciętnego Polaka dziedzinie. Książka może też otworzyć oczy na wiele zagadnień, w szczególności zaś na zagadnienie marynarki wojennej, bez której państwo i naród nie mogą brać udziału w większych rozstrzygnięciach polityki światowej.

Nawiązując zaś do naszego wstępu, pozwolimy sobie zaznaczyć, że Autor dziwnym zbiegiem okoliczności mówi cały czas o Italii i jej imperium, nie wspominając nigdzie dłużej o roli Niemiec i o ich polityce światowej. Jeśli zatrąca o swą ojczyznę, to tylko mimochodem, by pochwalić ustrój polityczny, albo wskazać na

---

[4]) Znów omyłka tłomacza; powinno być — burżuazyjno-demokratycznymi; to nie jedno i to samo.

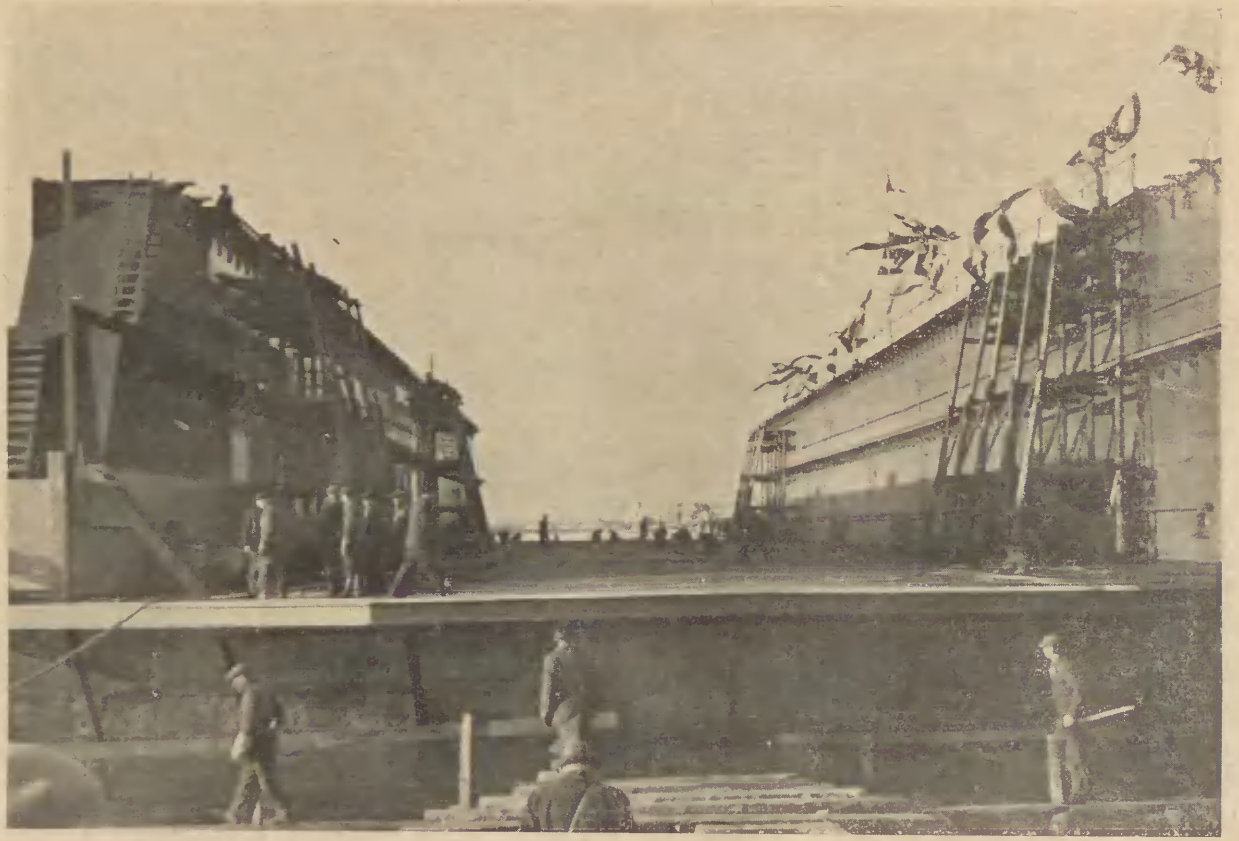
posłannictwo dziejowe przeszłości, względnie dać do zrozumienia Italii, że bez Niemiec o zrealizowaniu wielkich planów imperialnych nie byłoby mowy. Trudno jednak przypuszczać, aby owa wstrzemięźliwość podyktowana była czym innym, jak słusznym zresztą (a tak odmiennym od anglo-saskiej czy łacińskiej przesadnej czasem otwartości) poglądem na szkodliwość przedwczesnego odsłaniania kart. Zestawiwszy pracę p. Schopena z pracą adm. Wegenera, widzimy dobrze co oznacza oś Berlin — Rzym i jakie idee przyświecają niemieckim mężom stanu. Idee, dla których trwa w szybkim tempie ponowna odbudowa zniszczonej w Scapa Flow floty, tym razem zaopatrzonej nawet w wielkie lotniskowce, dla Bałtyku czy nawet Morza Północnego nie koniecznie potrzebne. Nie tylko więc włoska marynarka nabiera oceanicznego charakteru...

Nie wdając się w krytykę pociągnięć politycznych Trzeciej Rzeszy — pozwolimy sobie tylko na jedną uwagę:

Polska, jako państwo wielkie i suwerenne, nie może dopuścić aby — jak to nieraz dawniej bywało — stanowiono o losach Europy bez Niej, a nawet mimo Niej. Nic o nas bez nas! — brzmi hasło. Pakt czy dyrektoriat mocarstw — nie mogą się bez Niej obejść, muszą się z Nią liczyć.

Ale aby to życzenie mogło być urzeczywistnione, mogło w ustach naszych polityków i dyplomatów stać się nie czczym frazesem, ale naprawdę wyrazem niezłomnej woli suwerennego państwa i czterdziestomilionowego narodu, — do tego musimy mieć, prócz wojska, także l i c z n e a s p r a w n e ł o t n i c t w o i p e ł n o w a r t o ś c i o w ą t a k t y c z n i e m a r y n a r k ę w o j e n n ą. Bo w wielkich przesileniach międzynarodowych, w nadchodzących przemianach politycznych, te dwa dalekosiężne czynniki będą miały głos decydujący.

J. G.



Dok zbudowany przez Warsztaty Marynarki Wojennej — w chwilę po wodowaniu.

Przegląd Prasy.

Idealny krążownik.

Jaki jest idealny krążownik? Jaka jest idealna kombinacja wyporności, uzbrojenia, pancerza i szybkości? Jaki jest najlepszy krążownik dla Anglii? Jak wybrnąć z kompromisu, aby zbudować krążownik o małej wyporności, silnym uzbrojeniu, wystarczającym pancerzu i dużej szybkości? Na pytania te odpowiada nam w „The United Services Review" Raymond Blackman.

Piętnaście istniejących ciężkich angielskich krążowników w sumie wypiera 144,185 ton i posiada 116 dział 8 cal. (203 mm) oraz 104 działa przeciwlotnicze 4 cal. (100 mm). Średnio na jeden okręt przypada 9612 ton wyporności, zaś na jedno działo 8 cal. — 1243 tony, a na 4 c. — 1386 ton. Zaokrąglając dla jednego okrętu, otrzymamy średnio 8 dział 8 cal. i 7 dział 4 cal. Średnia szybkość krążowników wynosi 32 w., zaś pancerz ich waha się od 50 mm do 76 mm albo 65 mm do 100 mm na linii wodnej, a na pokładach posiada grubość 50 mm, od 37 mm do 76 mm oraz od 76 mm do 89 mm.

31 powojennych lekkich krążowników angielskich, które są w służbie, w budowie albo w projektach (za wyjątkiem klasy „Dido") posiada ogólną wyporność 242.380 ton, 316 dział 6 cal. (152,4 mm) i 234 działa przeciwlotnicze 4 cal. Średnio na jeden lekki krążownik wypada 7819 ton, a na jedno działo 6 cal. 767 ton, zaś na 4 cal. — 1027 ton, czyli, że na jeden okręt otrzymujemy średnio 6 dział 6 cal. i 4 — 4 cal.

Biorąc pod uwagę te średnie wielkości, należy dodać, że Anglia raczej potrzebuje małych krążowników, niż dużych, że wg artylerzystów wystarcza, z punktu widzenia kierowania ogniem, artyleria z 8 dział w 4 wieżach, dwóch dziobowych i dwóch rufowych, że nowoczesne kotły są tak elastyczne w wydajności, iż pozwalają prawie na podwojenie nominalnej mocy maszyn, i że pocisk 6 cal. waży tylko 45,5 kg, podczas gdy 7,5 cal. (190 mm) około 90 kg, zaś 8 cal. od 110 kg do 125 kg.

Tedy stosunek artyleria : wyporność dla krążownika ciężkiego wynosi — 1 działo 8 cal. i 1 działo przeciwlotnicze 4,5 cal. na 1250 ton; dla krążownika pośredniego, między ciężkim i lekkim, 1 działo 7,5 cal. (190 mm) i 1 działo przeciwlotnicze 4 cal. na

1000 ton; i dla krążownika lekkiego 1 działo 6 cal. na 750 ton, a 1 działo przeciwlotnicze 4 cal. na 1000 ton. Byłoby bardzo pożądane wprowadzić dla ciężkich krążowników większy kaliber dział przeciwlotniczych albo artylerię o podwójnym zastosowaniu tak, jak w innych marynarkach, gdzie 5 cal. działa przeciwlotnicze są używane jako artyleria pomocnicza (obronna).

Gdyby nie istniały ograniczenia wyporności i kalibru, idealnym ciężkim krążownikiem byłby okręt 10.000 tonowy, z 8 działami 8 cal. w podwójnych wieżach, w dwóch na dziobie i w dwóch na rufie, z 8 podwójnymi działami przeciwlotniczymi 4,5 cal., z pancerzem 5 cal. (127 mm) na linii wodnej i na wieżach, i z 3½ cal. (89 mm) na pokładzie, oraz z szybkością 31 w. Taki krążownik, zaopatrzony w katapultę i 2 samoloty, umieszczone w niewysokim hangarze, miałby wagę salwy burtowej w granicach od 900 kg do 1000 kg.

Idealnym pośrednim krążownikiem, między ciężkim i lekkim, i jednym z najlepszych, byłby okręt o wyporności 8000 ton, uzbrojony w 8 dział 7,5 cal. (190 mm) w 4 wieżach, w 8 podwójnych dział przeciwlotniczych 4 cal., posiadający katapultę, 2 samoloty, szybkość 32 w. i pancerz 4 cal. na burtach, 5 cal. na wieżach i 2½ cal. (64 mm) na pokładzie. Waga salwy burtowej takiego krążownika byłaby w granicach 725 kg.

Idealnym lekkim krążownikiem, który obecnie można wybudować ze względu na ograniczenia tonażu i kalibru, byłby okręt 6000 tonowy, posiadający 8 dział 6 cal., w podwójnych wieżach, 6 dział przeciwlotniczych 4 cal., 6 wyrzutni torpedowych 533 mm, katapultę, jeden samolot, 3 cal. (76) mm) pancerz na linii wodnej, 4 cal. na wieżach, 2 cal (50 mm) na pokładzie i szybkość 33 w. Waga salwy burtowej, w tym wypadku, wahałaby się w granicach 360 kg.

Jednak najlepszym krążownikiem, ani za dużym ani za małym, silnie uzbrojonym, dobrze opancerzonym i wystarczająco szybkim, któryby posiadał najmniejszą wyporność oceaniczną, dobre warunki mieszkalne i wystarczającą ilość paliwa — byłby okręt o tonażu 7500 ton, z 6 działami 8 cal. (203) mm), w podwójnych wieżach, w dwóch na dziobie i w jednej na rufie, z 6 działami podwójnymi przeciwlotniczymi 4 cal., z których 2 pary znajdowałyby się na śródokręciu a jedna ponad i za wieżą rufową (jak najbliżej rufy), z 6 wyrzutniami torpedowymi 533 mm, z katapultą i jednym samolotem. Pancerz takiego krążownika na linii wodnej powinien wynosić 4 cal. (100 mm), na wieżach 5 cal. (127 mm), na pokładzie 3 cal. (76 mm), nominalna zaś szybkość 32 w. Waga salwy burtowej tego krążownika byłaby w granicach od 680 kg do 750 kg — to znaczy większa od salwy burtowej (680 kg) krążownika 10.000 tonowego, uzbrojonego w 15 dział 6 cal. **(Pap.)**

Ostatni lotniskowiec angielski.

Jak wygląda ostatni lotniskowiec angielski i jaką przedstawia wartość, informuje nas na łamach „The United Services Review" Raymond Blackmann.

Ostatnim dużym lotniskowcem angielskim, który wszedł do służby i został wybudowany wg doświadczeń powojennych, jest „Ark Royal". Nie jest on największym w marynarce angielskiej, lecz posiada największą ilość samolotów, najsilniejsze uzbrojenie i największą szybkość! Spóźniona budowa „Ark Royal" i okrętów siostrzanych była spowodowana brakiem doświadczenia Anglii w użyciu tego rodzaju okrętów. Już w 1929 r. angielski program rozbudowy floty przewidywał budowę jednego lotniskowca, lecz admiralicja postanowiła tę sprawę odłożyć do czasu, dopóki nie posiądzie więcej materiału doświadczalnego z „Courageous'a" i „Glorious'a".

„Ark Royal" wypiera 22.000 ton, posiada 72 samoloty i szybkość 31 w. Jest uzbrojony w 16 dział 4,5 cal. (114 mm), rozmieszczonych w 4 parach po obu burtach. Działa te mogą być używane do strzelań morskich i przeciwlotniczych i są zaopatrzone w odpowiednie aparatury do kierowania ogniem.

Samoloty są wprowadzane i wyprowadzane z hangarów za pomocą 3 wind, a nie jak na innych lotniskowcach angielskich za pomocą 2, co znacznie zmniejsza czas wysyłania i krycia samolotów. Pokład startowy jest 209 m długi i 28,5 m szeroki. Po prawej burcie na śródokręciu znajduje się pojedyńczy komin, a bliżej rufy maszt, otoczony pomostem i platformami. Łodzie okrętowe są schowane w niszach, znajdujących się w burtach okrętu. Poniżej pokładu startowego znajdują się hangary i warsztaty, wyposażone we wszelkie urządzenia do przeprowadzania napraw. Niżej hangarów i warsztatów znalazły pomieszczenie zbiorniki na ropę i magazyny na bomby oraz torpedy lotnicze. Benzyna samolotowa jest przechowywana w specjalnych zbiornikach, zmniejszających do minimum ryzyko pożaru. Załoga „Ark Royal" składa się z 1600 oficerów i marynarzy. Jest to największa załoga angielska! „Ark Royal" kosztował 3.216.000 funtów szterlingów.

Duży postęp w planach i konstrukcji tego okrętu uwypukla się w porównaniu z 6 istniejącymi lotniskowcami angielskimi, dzięki którym można było to przeprowadzić.

„Argus" założony w 1914 r., jako włoski statek pasażerski, został zakupiony przez marynarkę angielską w 1916 r., a w 1918 r. przebudowany na lotniskowiec. Posiada gładki pokład startowy wzdłuż całej długości okrętu; kominy ma poziome a pomost nawigacyjny jest podnoszony i opuszczany przy pomocy windy. „Argus" wypiera 14.450 ton, zabiera 20 samolotów i ma szybkość 20 w. Obecnie jest używany, jako okręt-baza dla samolotów kierowanych radiem.

„Eagle" założony w 1913 r. jako okręt liniowy chilijski, został zakupiony przez Anglię w 1917 r. i przebudowany na lotniskowiec. Chociaż był gotowy do prób już w 1920 r., do służby wszedł dopiero w 1924 r. „Eagle" wypiera 22.600 ton. Pokład startowy posiada wzdłuż lewej burty, po prawej zaś ma dwa maszty i dwa kominy. Wyposażony jest w 21 samolotów, 9 dział 6 cal. (152,4 mm), 5 dział przeciwlotniczych 4 cal. (100 mm) i szybkość 24 w.

„Furious" założony jako lżejszy krążownik bojowy (dla

Bałtyku) w 1915 r. był prawie gotowy do wejścia na służbę w 1916 r. Przebudowany w 1917 r., w 1918 r. i w latach 1921-25, wszedł ostatecznie do służby bez masztów, z kominami poziomymi i pokładem startowym na 3/4 długości okrętu. Wypiera 22.450 ton, posiada 33 samoloty, 10 dział 5,5 cal. (140 mm), 3 działa przeciwlotnicze 4 cal. i szybkość 30 w.

„Courageous" i „Glorious" również były założone, jako lżejsze krążowniki bojowe (1915 r.) i jako takie wykończone w 1917 r. Na lotniskowce zamieniono je w 1924 r. Do służby weszły, po przebudowie, „Courageous" w 1928 r. a „Glorious" w 1930 r. Oba posiadają pokład startowy na 3/4 długości okrętu, z pomostem, masztem i kominem po prawej burcie. Wypierają po 22.500 ton, posiadają po 42 samoloty, 16 dział 4,7 cal. (120 mm) i szybkość 30 w.

„Hermes" został wodowany w 1919 r. już jako lotniskowiec. Do służby wszedł dopiero w 1924 r. Komin i maszt posiada po prawej burcie. „Hermes" wypiera 10.850 ton, posiada 20 samolotów, 6 dział 5,5 cal., 3 działa przeciwlotnicze 4 cal. i szybkość 25 w.

„Ark Royal" z sylwetki podobny jest do „Argusa", wyporności dorównuje „Eagle", „Furious", „Courageous" i „Glorious". Tak, jak „Hermes", „Glorious" i „Courageous", posiada pojedynczy komin po prawej burcie. Ma podobne uzbrojenie, jak „Courageous" i „Glorious", a rozmieszczone, jak na „Hermesie". „Ark Royal" nie ma słabych punktów „Courageous" i „Glorious", które wskutek rozmieszczenia dział na dziobie i rufie mają duże martwe kąty ostrzału, a posiada o 50% więcej samolotów.

Cztery siostrzane okręty „Ark Royal", a mianowicie „Illustrious", „Victorious" z programu 1936 r. i „Formidable" oraz „Indomitable" z 1937 r., zostały założone na stoczniach kolejno w kwietniu, maju, czerwcu i listopadzie roku zeszłego i wypierać będą po 23.000 ton. **(Pap.)**

Anglia a Morze Śródziemne.

W jednym z ostatnich numerów „The United Services Review", N. Walton pisze o polityce angielskiej na morzu Śródziemnym. Artykuł jego p. t. „Mediterranean Scutlle?" (Śródziemnomorska Balia?) jest charakterystyczny ze względu na poglądy jakie są w nim wyrażone.

Polityka Anglii, pisze autor, na Morzu Śródziemnym, które uważane jest za „linię życia królestwa", wymaga rewizji. Zasady wojny są niezmienne, zaś warunki prowadzenia jej ciągle ulegają zmianom, a fakt, że Anglia od wielu pokoleń przywykła do obecnej polityki jest dostatecznym powodem ,aby krytycznie rozpatrzeć zalety i wady tej polityki. Trzeba umieć jasno i wyraźnie postawić granicę między polityką wojenną, a polityką pokojową! Ostatnia powinna zabezpieczać korzystny handel i dobre stosunki z sąsiadami w czasie pokoju, pierwsza zaś zwycięstwo w czasie wojny. Polityka wojenna może zniszczyć, zdobycze polityki pokojowej, lecz polityka

pokojowa, w obecnej dobie, nie powinna kolidować ze zdrową polityką wojenną. Jednym zdaniem — wojny nie można przegrać.

Angielskie interesy handlowe, w czasie pokoju, mogą być pozostawione same sobie, w czasie wojny jednak będą podporządkowane ogólnemu planowi strategicznemu, na który nie będą mogły już wpłynąć. Należy się wobec tego zastanowić:

1. Czy morze Śródziemne będzie otwarte w czasie wojny, dla statków angielskich?
2. Czy wysiłek potrzebny do wykonania tego wystarczy, jeśli trzeba go będzie użyć również w innych miejscach?

Rozpatrując te dwa pytania zauważymy, że Anglia musi bronić 2500 m. m. linii komunikacyjnej na Morzu Śródziemnym, 1400 m. m. na Morzu Czerwonym i 100 m. m. Kanału Suezkiego. Statki handlowe będą narażone na ataki lotnictwa, okrętów na i podwodnych. Jeśli ataki te kierowane będą z wielu źródeł, zabezpieczenie handlu angielskiego może być niedostateczne, bez zmniejszenia sił na innych teatrach wojennych. Z drugiej zaś strony, jeśli dyplomacja angielska dąży do utrzymania pokoju ze wszystkimi, albo prawie wszystkimi państwami, sąsiadującymi z Morzem Śródziemnym, to problem wolności handlu angielskiego na Morzu Śródziemnym może być rozwiązany bez specjalnych wysiłków wojska czy marynarki, a fortyfikacje z czasów pokoju nie odegrają prawie żadnej roli!

Jedną z alternatyw utrzymania śródziemnomorskiej linii komunikacyjnej, powinno być wzmocnienie Gibraltaru, Adenu oraz Suezu, aby posiadać kontrolę nad statkami wchodzącymi i wychodzącymi na morze Śródziemne i zaniechanie wszelkich innych umocnień (Malta, Cypr) między tymi punktami. Potem Anglia powinna się troszczyć o rozwój linii powietrznej przez Afrykę Zachodnią i Wschodnią oraz linii morskiej naokoło Przylądka Dobrej Nadziei. Ta ostatnia bowiem nie wiele przedłuża podróż do Australii i Singapore, zaś wzrost przestrzeni do Bombay'u i Zatoki Perskiej, który w tym wypadku jest mniej pomyślny, będzie łatwo pokonany przez nowoczesne statki.

Możliwe, że Anglia straciłaby na prestiżu; lepiej jednak narazić się na to w czasie pokoju, niż w czasie wojny! Obecnie, pisze autor, nie wiadomo, czy na wypadek wojny, Anglia obroni linię Śródziemnomorską? Korzystniej więc będzie, gdy skieruje swe wysiłki w innym kierunku! Pieniądze, energia i chęci, które obecnie przeznacza się na morze Śródziemne, lepiej zdyskontują się, w czasie wojny, na morskiej linii przez Przylądek i na liniach powietrznych przez Afrykę! Poza tym Anglia dobrowolnie rezygnując z pretensji militarnych na morzu Śródziemnym, mogłaby usunąć wiele przyczyn potencjalnych, które na tym akwenie wywołują tyle tarć, i zabezpieczyć się w konsekwencji przed rozproszeniem własnych sił na wypadek wojny.

Kwestia ropociągu, który ma ujście w Haifie i który uzupełniałby angielskie zapasy ropy, należy do drugorzędnych. Anglia bowiem w czasie wojny, prawdopodobnie sprowadzać będzie paliwo z Ameryki. Jeśli będzie mieć dostęp do palestyńskich urządzeń

ropowych, to tym lepiej, pisze autor, jeśli zaś musiałaby o nie walczyć, to nie wiadomo, czy by to się opłaciło!

Następną sprawą, która wymaga zastanowienia, to czy Malta i Cypr będą pomocne Anglii w jej ewentualnej walce z potęgami śródziemnomorskimi i czy wobec tego wyspy te wymagają współczesnego uzbrojenia? — Istnieje jedna potęga na Morzu Śródziemnym, którąby mogła zagrozić Anglii. Jest nią Italia! Co znaczy Malta, oceniono w konflikcie anglo-italskim w 1935 r. Podobno jednak na temat ten były pewne zastrzeżenia!

Droga przez Morze Śródziemne dla Anglii jest bardzo ważna i nie potrzeba przypominać argumentów, któreby to udowadniały! Warunki jednak zmieniły się i trzeba umieć porównać przeszłość z teraźniejszością a nawet przyszłością.

„Ograniczenie punktów koncentracji własnych sił do punktów kluczowych jest mądrością wojskową, a nie tchórzliwością!" Plany strategiczne trzeba obmyślać na zimno. **(Pap.)**

Nowe lotniskowce amerykańskie.

W. Robinson w „The United Services Review" podaje kilka szczegółów o nowych lotniskowcach amerykańskich, które poniżej przytaczam.

W maju b. r. został wcielony do służby nowy lotniskowiec amerykański — „Enterprise". W ten sposób ilość lotniskowców amerykańskich wzrosła do liczby pięciu. Nowy okręt jest trzecim z rzędu, który został założony na stoczni, jako lotniskowiec i jest identyczny do „Yorktown". Dwa te okręty przedstawiają pod każdym względem wysoką wartość i są urzeczywistnieniem ostatnich idei amerykańskich w budowie lotniskowców.

Lotniskowce amerykańskie są podzielone na dwa dywizjony (division). Pierwszy tworzą „Saratoga", „Lexington" i „Ranger", drugi zaś „Yorktown" i „Enterprise".

„Yorktown" i „Enterprise" zostały wybudowane na podstawie programu z 1933 r. W sierpniu tego samego roku założono je na stoczniach (Shipbuilding and Dry Dock Company Newport News). „Yorktown" miał być wykończony w ciągu 43½ mies., zaś „Enterprise" w ciągu 47 mies. Do służby miały wejść — pierwszy w marcu, a drugi w lipcu 1937 r. Z powodu jednak trudności, jakie nastręczała budowa takich okrętów, „Yorktown" był wodowany dopiero w maju, a „Enterprise" w lipcu 1934 r. Pierwszy wszedł do służby we wrześniu 1937 r. z 6½ miesięcznym opóźnieniem, drugi zaś w maju b. r. z 10 miesięcznym opóźnieniem. Daty te jednak są tylko nominalnymi ,ponieważ w czasie prób na „Yorktown" nastąpiły poważne awarie reduktorów obrotów turbinowych, oraz kotłów, co zmusiło do zmiany tych mechanizmów na obu lotniskowcach, tak że kampanię rozpoczęły dopiero: „Yorktown" w lipcu, a „Enterprise" we wrześniu tego roku! Lotniskowce te posiadają standartową wyporność 19.900 ton. Długość ich na linii wodnej wynosi 241 m (długość maksymalna — 247 m), zaś szerokość 25,5 m, a średnie zanurzenie 6,6 m. W stosunku do angielskich są one dłuższe i węż-

sze! Jest to konieczne dla osiągnięcia szybkości 34 w. Moc maszyn każdego wynosi 120.000 KM. Energii cieplnej dostarcza 9 kotłów typu „Babcock" i „Wilcox". Każdy lotniskowiec zabiera ponad 100 samolotów, normalnie jednak jest wyposażony w 75 — jest to norma pokojowa. „Yorktown" i „Enterprise" (oddzielnie) dysponują 4 eskadrami po 18 samolotów — jedną bombową, jedną myśliwską, jedną wywiadowczą i jedną torpedowo-bombową! Oprócz tego każdy posiada po 3 samoloty do potrzeb okrętowych. Wprowadzanie i wyprowadzanie samolotów z hangarów odbywa się za pomocą 2 wind. Samoloty startują albo z pokładu albo z katapulty (jedna). Po prawych burtach posiadają po dwa małe dźwigi-łodzie, które służą do podnoszenia samolotów, zmuszonych do wodowania. Uzbrojenie każdego składa się z 12 dział 5 cal. (127 mm)i z licznych działek przeciwlotniczych. Pokłady są pancerne. Oprócz tego są chronione pancerzem maszynownie i kotłownie. Grubość pancerza pionowego i poziomego jest nieznana. Należy jednak przypuszczać, że chroni ona przed bombami średnich wielkości i przed pociskami lekkich krążowników i kontrtorpèdowców! Lotniskowce posiadają również silne zabezpieczenie przeciwtorpedowe i minowe, lecz forma jego jest niewiadoma.

„Lexington" i „Saratoga" mają potrójne komory (hull) i „bulge". Takie same prawdopodobnie zastosowano na nowych okrętach. Załoga każdego składa się z 170 oficerów i podchorążych oraz 1900 szeregowych. Połowa oficerów jest w eskadrach. Dowódcą eskadry jest kapitan i ma przydzielonych około 10 poruczników, 10 podporuczników i tyluż podchorążych.

Mimo, że „Yorktown" i „Enterprise" są mniejsze od 33.000 tonowych olbrzymów „Lexington" i „Saratoga" — posiadają jednak to samo wyposażenie w personel i sprzęt. Przedstawiają poza tym mniejszy cel, są szybsze, dysponują prawie taką samą liczbą samolotów i są łatwiejsze w manewrowaniu. Posiadają jednak mniejszą artylerię, lecz praktyczna wartość 8 dział 8 cal. na tak dużych okrętach jest kwestią otwartą.

Należy stwierdzić, że nowe lotniskowce dorównują starym, a nawet je przewyższają!

Ostatni lotniskowiec angielski — „Ark Royal", mimo, że jest większy o 2.000 ton, ustępuje amerykańskim w liczbie samolotów i w szybkości. Jeszcze gorzej wychodzą w tym porównaniu japońskie „Kaga" i „Agaki". Pierwszy może zabrać maksimum 60—80 samolotów, posiadając szybkość 23 w. drugi zaś 50—60 samolotów przy szybkości 28½ w. Normalnie zaś mają po mniej więcej 30 maszyn. „Kaga" i „Akagi" są tylko silniej uzbrojone — posiadają bowiem po 10 dział 8 c., 12 dział 4,7 cal. (120 mm) i 22 K. M.

Obecnie marynarka amerykańska buduje jeden lotniskowiec „Wasp", który wodowano w kwietniu 1936 r., i który zastąpi stary transportowiec „Langley". „Wasp" wypornością będzie zbliżony do „Ranger" i ma wejść do służby w roku przyszłym. Tegoroczny program amerykański przewiduje budowę dwóch lotniskowców po 20.000 ton, lecz data założenia ich na stoczniach jest jeszcze nieznana.

Tedy marynarka amerykańska dysponować będzie 6 lotniskowcami o ogólnej wyporności 135.000 ton z 450 samolotami. Żadna marynarka nie może się z nią równać, nawet angielska w 1940 r. po wejściu do służby 4 „Illustrions". **(Pap.)**

Errare humanum est...

„Marine Rundschau" z listopada cytuje dwa ciekawe błędy z prasy angielskiej. Otóż „Times", w sprawozdaniu specjalnego korespondenta, wysłanego na wielką rewię morską z okazji pobytu w Niemczech Regenta Węgier, pisze:

„Między 39 okrętami podwodnymi znajdował się też słynny „U 9", który w roku 1914 zatopił krążowniki „Aboukir", „Hogue" i „Cressy"...

Takie omyłki mogą się trafiać u dziennikarzy, mało ze stroną fachową i historyczną obeznanych. Ale cóż sądzić o brytyjskim piśmie poważnym i poniekąd fachowym „Review", które dodaje do tego uwagę:

„Jest wątpliwe czy „U 9", który już w r. 1916 był wycofany z frontu, znajduje się jeszcze dziś w stanie zdatnym do użytku. Jeśli taki fakt ma miejsce i okręt został tajemnie zachowany, to było to umyślne pogwałcenie traktatu wersalskiego"...

Pismo niemieckie dodaje do tego tylko kurtuazyjny komentarz: „Rzecz musi prawdopodobnie polegać na nieporozumieniu"... Jednakże Czytelnikowi polskiemu (oczywiście nie marynarzowi) nie od rzeczy będzie wspomnieć, że nieśmiertelny „U 9", dowodzony w kampanii przez Weddingena, został w r. 1916 przeznaczony do służby szkolnej i do prób w Kilonii. W roku zaś 1918 (26 listopada) na zasadzie postanowień zawieszenia broni wydany Anglikom i przeprowadzony do Anglii, gdzie w roku następnym został rozebrany na złom w miejscowości Morecambe (wg. Grönera — Die deutschen Kriegschiffe).

W tym świetle błąd obu wydawnictw angielskich wydaje się jeszcze więcej jaskrawy. Ale nie trzeba widzieć słomki w oku cudzym... Jedno z pism polskich spuściło już dwukrotnie „Orła" na wodę i mamy nadzieję, że doczekamy się trzeciego wodowania tego okrętu podwodnego z chwilą podniesienia bandery, a czwartego z chwilą przybycia do Gdyni. Tak przecież było z „Gryfem"...

Tego rodzaju liczne acz drobne pomyłki nie są na ogół szkodliwe, bo jakkolwiek błędnie informują społeczeństwo, to jednak ośmieszają w pierwszym rzędzie tych, którzy takie informacje podają. Pomięszanie przez jedną z agencji polskich, admirała Scheera, zmarłego w roku 1927, z okrętem tejże nazwy, biorącym udział w manewrach floty niemieckiej, wywołało wśród inteligentniejszych czytelników taką samą wesołość, jak przetłomaczenie „La sécrétaire générale du Fidac Auxilière" — słowami: sekretarz generalny Fidacu — pani Auxilière.

Ale bywają rzeczy gorsze. Jednym z takich szkodliwych

i niebezpiecznych w skutkach błędów, jest stałe mięszanie w prasie polskiej spraw obrony morskiej ze sprawami żeglugi handlowej i podciąganie ich pod jeden wspólny mianownik. Tego rodzaju nastawienie wypacza oczywiście pojęcie rzeczywistości i wraz z charakterystycznym defetyzmem morskim niektórych sfer — szkodzi wydatnie rozwojowi morskiej siły zbrojnej... (g.)

Czy przebudowa starych pancerników opłaca się?

Między „Depêche de Brest" i „Journal de la marine marchande" ma miejsce dyskusja na temat celowości przebudowy (modernizacji) starych okrętów liniowych. W tym ostatnim dzienniku kmdr. de Fussy zarzucił francuskim władzom morskim, że zaniedbują trzy stare okręty liniowe „Paris", „Courbet" i „Ocean" (ex „Jean Bart"), mogące oddać jeszcze duże usługi, a przeznaczone dziś już tylko do celów szkolnych — w okresie przed wycofaniem.

Okręty te, zbudowane w latach 1911—12, wypierają 23.000 ton, noszą jako uzbrojenie główne 12 dział 305 mm, jako średnie 22 działa 138 mm (możliwe iż obecnie mniej) i przy 28.000 KM rozwijały około 20 węzłów (obecnie zapewne nie ponad 15—16).

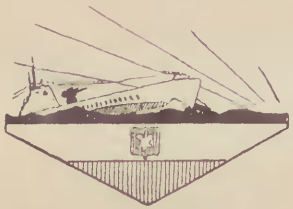
Kmdr. Fussy podaje, że italskie „Cavour" i „Cesare", dziś gruntownie zmodernizowane ,pochodzą z tego samego czasu, a „Doria" i „Duilio" (w trakcie modernizacji) są nie o wiele młodsze. To samo dotyczy brytyjskich okrętów typu „Queen Elisabeth" z roku 1913. Także Japonia dokonała modernizacji okrętów z tego okresu, przywracając im dawną wartość bojową. Tedy Francja niepotrzebnie wyrzeka się trzech liniowców.

Kmdr. Fussy proponuje zmodernizowanie tych trzech okrętów w sposób następujący: dwie środkowe (boczne) wieże 305 mm zostaną usunięte, a w pozostałych czterech (dziobowych i rufowych) artyleria zmodernizowana i zamieniona na typ cięższy (zapewne 330, jak „Dunkerque"). Zamiast artylerii średniej w kazamatach, ustawione będą cztery poczwórne wieże 130 mm, obrona przeciwlotnicza zaś odpowiednio powiększona i unowocześniona. Kadłub może zostać przedłużony, pancerz wzmocniony i przystosowany do obrony przeciwlotniczej, moc maszyn potrojona (90.000 KM) co pozwoliłoby osiągnąć szybkość rzędu współczesnych pancerników (ok. 26 węzłów minimalnie). Jednym słowem bez trudu zwiększonoby eskadry liniowe Francji o jedną trzecią ich wartości taktycznej.

P. Bressac w „Depêche de Brest" odpowiada na to, że przebudowa jest w pierwszym rzędzie bardzo łatwa na... papierze. W rzeczywistości wygląda ona inaczej i choć jest możliwa, to jednak wątpliwe czy opłaci się. Brytyjskie okręty klasy „Elisabeth" były po pierwsze znacznie silniejsze, po drugie wyprzedzały poniekąd epokę, w której były budowane, podczas gdy „Paris" i jego dwaj bracia, to okręty spóźnione już w stadium konstrukcji. Przebudowa okrętów italskich, zresztą mniej zużytych, stała się koniecz-

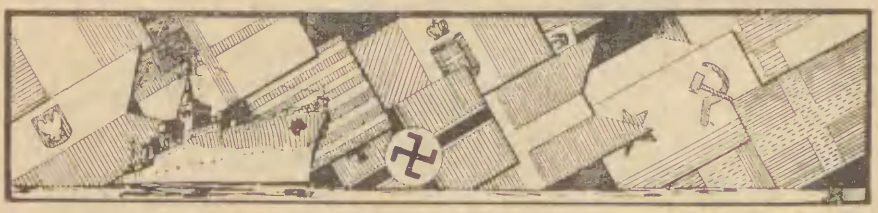
nością wobec budowy obu „Dunkerque", aby stworzyć przeciwwagę zanim okręty typu „Vittorio-Veneto" wejdą na służbę. Przy tym robocizna kosztuje we Włoszech znacznie taniej niż we Francji.

Tedy wysokie wydatki na przebudowę nic opłaciłyby się z pewnością i za te pieniądze lepiej zbudować jeden okręt nowoczesny. I to tym bardziej, że Francja posiada w tej chwili pięć okrętów liniowych w służbie i trzy w budowie. (g.)



Fronton Gmachu Dowództwa Floty z historycznym Dekretem.

Wodowanie nowego doku.



Kronika.

Polska.

XX-lecie Marynarki Wojennej. Dzień 28 listopada obchodzony był w skromnych, ale uroczystych ramach. Na bramie głównej Dowództwa Floty w Gdyni odsłonięto napis, będący odtworzeniem historycznego dekretu z r. 1918: **„Z dniem 28 listopada rozkazuję utworzyć marynarkę polską — Józef Piłsudski".**

W przeddzień wodowano w stoczni Marynarki Wojennej dok pływający nośności 5000 ton. Uroczystość ta dała powód do wygłoszenia szeregu przemówień, w których ufność w przyszłość Polski na morzu — bogatej i potężnej — znalazła swój niezłomny wyraz.

Uroczystość zaszczycił swą obecnością Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej — kontradmirał Świrski. (g).

Wielka Brytania.

Nowe okręty. W ciągu listopada i pierwszej połowy grudnia wodowano następujące okręty: kontrtorpedowce transzy 1937 „Jersey", „Jupiter", „Jackal", „Juno" i „Jaguar" po 1690 ton, moc maszyn 40.000 K.Me., 36 w., 6 dział 120 mm., 4 działka 47 mm. przeciwlotnicze, 10 wyrzutni torped i bardzo duży rejon pływania; kontrtorpedowiec „Kelly" tegoż samego typu; okręty zagrodowe „Barmouth", „Moorland", „Falconet" i „Magnet" po 700 ton, 12 węzłów, 1 działo 76 mm.; trauler dalekomorski transzy 1937 „Speedy" 875 ton i 18 węzłów; okręty podwodne transzy 1936 „Trident" i „Tribune" po 1100/1595 ton, 1 działo i 6 wyrzutni torped. W sumie w roku kalendarzowym 1938 zostanie wodowanych 27 okrętów o globalnej wyporności 50.000 ton, podczas gdy odpowiednie cyfry w przyszłym roku wyniosą 50 okrętów i 250.000 ton.

W tymże miesiącu Admiralicja poleciła rozpocząć budowę następujących okrętów transzy 1938: okręt-baza dla kontrtorpedowców po 9000 t. oraz lotniskowiec po 23.000 ton, który otrzymał nazwę „Implacable".

W czasie silnego sztormu, który nawiedził Morze Północne w ostatnim tygodniu listopada, uniemożliwiając wejście do portu „Quen Mary" oraz odkotwiczenie do Norwegii pancernika „Royal Oak", a siła wiatru dochodziła do 12 stopni, przeprowadzone zostały przez British Power Boat 3½ godzinne próby nowego ścigacza, znacznie większego i szybszego od poprzednich typów; nowe ścigacze, o kadłubie w kształcie litery V, mają ultra opływowe linie, do tego stopnia, że nie posiadają zupełnie masztów ani wyraźnych nadbudówek, tak że sylwetka ich w czasie ruchu przypomina okręt podwodny w trakcie zanurzania się. W czasie prób wszystkie trzy silniki działały

bez zarzutu, ścigacz doskonale trzymał się na silnej fali, a osiągnięta i utrzymana szybkość znacznie przewyższyła najbardziej optymistyczne przewidywania. Załoga tych ścigaczy ma się składać z 16 ludzi.

Mobilizacja floty. W dalszym ciągu badane są sprawozdania i spostrzeżenia, uczynione w czasie ostatniej mobilizacji floty, w wyniku czego postanowiono ponownie uruchomić arsenał w Rosyth, który będzie jednocześnie kadrą floty (czwartą) dla okręgów północnych. Pobieżne obliczenia wykazały, że mobilizacja ta pociągnęła za sobą wydatki w wysokości około 300 milionów złotych.

Ruchy okrętów i dyzlokacja. Po ukończonym okresowym remoncie pancernik „Royal Sovereign" udał się na m. Śródziemne celem zluzowania została druga flotylla ścigaczy w składzie 6 po 18 ton. Pancernik „Royal „Hood" 'a, który powrócił do Anglii. Do eskadry m. Chińskiego przydzielona Oak" oraz eskorta honorowa w składzie 4 kontrtorpedowców opuściły w końcu listopada Anglię celem przewiezienia do Norwegii zwłok królowej Maud, zmarłej w jednej z klinik londyńskich (królowa była córką Edwarda VII). Wreszcie przybył do Anglii pancernik „Repulse"; zostanie on wyremontowany i przystosowany do przewiezienia pary królewskiej, udającej się w przyszłym roku do Kanady i Stanów Zjednoczonych. (I.).

Kłopot z oficerami rezerwy. W czasie ostatniej mobilizacji floty brytyjskiej powołano około 2000 oficerów w stanie spoczynku, poza normalnym kontyngentem zrzeszonych w Royal Naval Reserve i Royal Naval Volunteer Reserve. Okazało się, że większość tych oficerów z góry oświadczyła, iż nie czuje się na siłach pełnić natychmiastowo wskazane obowiązki i prosi o radykalne przeszkolenie.

Niektórzy z oficerów liczyli poniżej 45 lat wieku, a większość spędziła w stanie spoczynku nie wyżej 15 lat. Mimo to oficerowie ci absolutnie wyszli z wprawy, co łącznie z szybkimi zmianami taktyki i techniki wojennej, czyniło ich niezdolnymi nawet do pełnienia funkcji pomocniczych. Szczególnie w służbie sygnałowej, w artylerii i w obronie przeciwlotniczej, oficerowie wykazywali daleko idące braki.

Aby zapobiec takiemu stanowi rzeczy admiralicja zarządziła stałe kursa dokształcające dla oficerów w stanie spoczynku, jak i dla oficerów rezerwy. Kursa te trwać będą corocznie dwa do pięciu tygodni (zależnie od stopnia i specjalności). Powoływani będą wszyscy bez wyjątku, przyczem za czas ćwiczeń otrzymają normalne pobory, jednak bez dodatków. Oficerom w stanie spoczynku pobory te potrącone będą z emerytury.

Rzecz charakterystyczna, że dotąd ćwiczenia miały miejsce tylko w charakterze ochotniczym i tylko dla oficerów rezerwy, z zupełnym pominięciem oficerów w stanie spoczynku, którzy w Anglii rekrutują się nie zawsze ze starszych, ale też w pewnym stopniu i z młodszych oficerów floty.

Rozmieszczenie artylerii na nowych pancernikach. Po mniej więcej 14-o miesięcznej budowie należy się spodziewać w pierwszych dniach roku 1939 wodowania nowych pancerników „King George V" i „Prince of Wales". Będą to pierwsze brytyjskie liniowe okręty budowy powojennej, albowiem „Nelson" i „Rodney", choć rozpoczęte w roku 1922, opierały się na planach z okresu wojennego.

Mimo iż mniej więcej jedną trzecią ciężaru użytecznego poświęcono na obronę bierną okrętu, tym nie mniej artyleria przedstawia się imponująco: składa się na nią 10 dział 356 mm, z których osiem w dwuch poczwórnych wieżach na dziobie i dwa w podwójnej wieży na rufie. Będzie to więc rozstawienie oryginalne, dotychczas nie istniejące na żadnym okręcie.

Artyleria obronna składać się będzie podobno z 14 dział kal. 120 mm, przystosowanych zarówno do obrony morskiej jak i lotniczej, z 8 dział 76 mm, z 24 karabinów i działek maszynowych. Pozatym w działka będą uzbrojone wszystkie większe motorówki, a w karabiny maszynowe trzy zaokrętowane wodnosamoloty. Czy pancernik posiadać będzie swoje własne ścigacze — jeszcze nie wiadomo.

Wejścia tych dwuch okrętów na służbę należy się spodziewać w roku 1940, to znaczy, że ich budowa trwałaby około trzech i pół roku.

Nowy rekord lotniczy. Tendencje do przypisywania lotnictwu brytyjskiemu wartości mniejszej od innych lotnictw europejskich, są naogół znane. Nie ulega wątpliwości, że gra tu rolę w dużym stopniu nieświadomość prawdziwego stanu rzeczy, tak, jak niedoceniano wartości żołnierza brytyjskiego przed wielką wojną.

Obecnie lotnictwo brytyjskie poszczycić się może w pierwszym rzędzie rekordem lotu długodystansowego bez lądowania. W listopadzie 1938, komunikat ministerstwa powietrza oznajmił wszystkim poddanym Jego Królewskiej Mości, że trzy samoloty wojskowe pobiły wszystkie rekordy, ustanawiając nieosiągnięte dotychczas wyniki. Dwa z nich przebyły bez lądowania przestrzeń Ismaila—Port Darwin (7.126 mil — 11.530 km), trzeci zaś wylądował w Koepang (Indie Holenderskie) po przebyciu 6600 mil — 10.625 km.

Ponieważ dotychczasowy rekord — 6306 mil — ustanowiony był przez lotnictwo sowieckie, tedy Anglicy pobili go podwójnie. Wszystkie trzy aparaty mają powrócić z Australii o własnych siłach. (g).

Stany Zjednoczone.

Nazwy okrętów. W nadawaniu nazw nowym okrętom nadal obowiązuje ustawa Parlamentu z 3-go marca 1819 roku, oczywiście przystosowana do postępów techniki i nowych potrzeb. Zasada ta jest następująca: pancerniki — nazwy stanów, krążowniki — nazwy dużych miast, lotniskowce — nazwy wielkich bitew, kontrtorpedowce — nazwy zasłużonych ministrów, oficerów i szeregowych marynarki, okręty podwodne — nazwy ryb, kanonierki — nazwy małych miast, traulery — nazwy ptaków, kanonierki rzeczne — nazwy wysp, transportowce — nazwy gwiazd, transportowce ropy — nazwy rzek.

Rozbudowa floty. Coraz częściej poruszana jest przez koła fachowe sprawa konieczności sformowania silnej eskadry atlantyckiej, konieczności wynikającej z powikłanej sytuacji europejskiej. Niektóre dzienniki wyliczają nawet jaki powinien być jej ewentualny skład: 12 pancerników, 17 ciężkich i 18 lekkich krążowników, 6 lotniskowców, 77 kontrtorpedowców i 36 okrętów podwodnych. Budowa takiej floty kosztowałaby około 15 miliardów złotych i wymagałaby podniesienia stanów osobowych do cyfry 180.000 ludzi. Wprawdzie Roosevelt sprzeciwia się projektowi, nie widząc możliwości pokrycia wydatku, ale jednak Parlament uchwalił 170 milionów zł na rozbudowę i zmodernizowanie baz i arsenałów atlantyckich, co jest znamienne. Zaznaczyć trzeba, że organizacja obecna przewiduje na wodach Atlantyku: eskadrę atlantycką w składzie 7 krążowników i 7 kontrtorpedowców, eskadrę szkolną w składzie 4 starych pancerników typu „New-York" i 13 kontrtorpedowców, siły bazy morskiej w New London w składzie krążownika „Richmond" i 8 okrętów podwodnych typu „S" i „R", oraz siły bazy Coco Solo w składzie 6 okrętów podwodnych typu „S".

W budowie znajduje się obecnie 10 okrętów podwodnych (6 typu „Sargo" rozpoczęte w 1937, gotowe 1939, oraz 4 typu „Seadragon" rozpoczęte 1938, gotowe 1940); pozatym zamówiona została seria 6 okrętów typu „Taylor"; mają one wszystkie po 1400/1900 ton, 17/8 w., 1 działo i 6 wyrzutni torped. Wreszcie uchwalone zostały kredyty na budowę jeszcze 18 okrętów, z tego 9 na mocy Vinson Act z 1934 r. i 9 na mocy Naval Expansion Act z 1938 r.

W odniesieniu do kontrtorpedowców jest ich w budowie 36 sztuk: wyporność 1500—1800 ton, 5—8 dział 127, szybkość 38 węzłów. Pozatym uchwalone są kredyty na budowę dalszych 55, z tego 32 na mocy Vinson Act i 23 na mocy Naval Expansion Act. W ten sposób za dwa lata flota będzie dysponować 144 nowoczesnymi kontrtorpedowcami o łącznej wyporności 228.000 ton.

Wydane zostało polecenie rozpoczęcia budowy trzech pancerników transzy 1938. Czwarty zostanie zamówiony w ciągu stycznia. Pertraktacje trwały bardzo długo z powodu wygórowanych żądań stoczni: średni koszt budowy pancernika po 35.000 ton wyniósł około 260 milionów zł.

Organizacja. Podsekretarz Stanu dla Marynarki poruszył konieczność podniesienia w przyszłym okresie budżetowym stanów osobowych: obecnie tylko okręty podwodne posiadają pełne stany, podczas gdy reszta okrętów obsadzona jest zaledwie w 85%. Konieczne będzie przyjęcie dodatkowe 12.000 marynarzy oraz podniesienie etatów oficerskich z 6565 do cyfry 7211.

Na miejsce kontrtorpedowców „Claxton" i „Mauley", które przebywają na wodach europejskich od 1937 roku, wyznaczone zostały „Badger" i „Jacob Jones" z 1920 roku, po 1200 ton. (l).

Japonia.

Nowe kanonierki. W związku z operacjami na rzekach chińskich stworzono nowy typ kanonierki rzecznej. Według danych brytyjskich jest to okręt o wyporności 180—200 ton, o zanurzeniu 0.80—1.00 m, uzbrojony w 2 działa trzycalowe, jedną czterocalową haubicę i 8 karabinów maszynowych. Żywotne części okrętu chronione są przez cieńki pancerz, wystarczający dla kul karabinowych i odłamków. Szybkość na spokojnej wodzie wynosi 12 węzłów (wg. innych danych 14), a osiągana jest przy pomocy zwykłych maszyn tłokowych. Admiralicja japońska wolała rzekomo te ostatnie od hałaśliwych Diesli.

Dotychczas stocznie japońskie miały zbudować 16 takich okrętów. Prasa sowiecka, nie bez pewnego niepokoju, twierdzi, że będą one też przeznaczone dla rzek Mandżuko, a w pierwszym rzędzie dla Amuru. (g).

Francja.

Generał Gamelin i admirał Darlan w Tunisie. Jak wiadomo obaj szefowie sztabów (wodzowie naczelni) Francji udali się niedawno na inspekcję wzdłuż brzegów morza Śródziemnego. Po odwiedzeniu Tulonu i Korsyki, zatrzymano się na kilka dni w Tunisie i Bizercie. Pobyt ten dał powód do licznych manifestacji patriotycznych ze strony ludności, która gorąco witała krążownik „Emile Bertin" pod flagą naczelnego wodza marynarki.

Pobyt obu dygnitarzy dał okazję do przestudiowania kwestii współpracy wojska z marynarką w szerszej niż dotychczas skali.

Dwudziestolecie zawieszenia broni w marynarce. W burzliwy i chłodny dzień odbyła się przed pomnikiem poległych marynarzy w St. Mathieu (opodal Brest) podniosła uroczystość oddania hołdu tym, którzy w czasie wielkiej wojny zginęli na morzu za Francję. Prezydował jej wiceadmirał Traub, prefekt morski Brestu. Ten ostatni wygłosił przemówienie, którego treść sprowadza się do następujących dwuch zdań:

„Nie dość jest gloryfikować umarłych — trzeba z ich przykładu uczyć się jak zwyciężać. Oni to oczekują od nas abyśmy wygrali następne zwycięztwo..."

Przemówienie to było szeroko komentowane przez prasę francuską. Rzecz zrozumiała, że admirał podkreślił w nim bezowocność „przegranego zwycięztwa" poprzedniej wojny.

Straty marynarki francuskiej w tej wojnie wynosiły, jak wiadomo 3 pancerniki („Bouvet", „Suffren" i „Danton"), 3 krążowniki („Charner", „Gambetta" i „Chateaurenault") oraz pokaźną ilość mniejszych okrętów. (g).

Nowe okręty: Według urzędowego komunikatu w dniu 1-go grudnia, w faktycznej budowie znajdowały się następujące okręty: 3 pancerniki po 35.000, 8 kontrtorpedowców po 1800, 4 torpedowce po 1000, 2 okręty podwodne po 1600/2300, 5 po 800/1100 i 2 po 600/800, 1 podwodny stawiacz min po 760/950, 4 tendry lotnicze po 1350, 14 awizo-traulerów po 640, 4 awizo kolonialne po 650, 3 transportowce po 5000—7000, 2 transportowce ropy po 19.500 i 10 małych kanonierek po 110 ton.

Minister Marynarki zarządził natychmiastowe rozpoczęcie budowy 4 małych okrętów pomocniczych lotnictwa (tendrów) transzy 1937 po 1350 ton, które otrzymały nazwy „Sans-Souci", „Sans-Pareil", „Sans-Peur" i „Sans-Reproche".

Wodowano kontrtorpedowiec transzy 1935 „L'Epée": 1800 ton, 40 w., moc maszyn 50.000 K.Me., rejon pływania 6000 mil, 4 działa 138, 8 wyrzutni torped. Na pochylni jest jeszcze 5 takich okrętów, a na wykończeniu 2. (I).

Włochy.

Budżet. Budżet marynarki na okres 1938—39 wynosi 2 miliardy lir, to jest o 155 milionów więcej aniżeli w poprzednim okresie. Umożliwi to utrzymanie dotychczasowego tempa rozbudowy floty i doprowadzenie jej w 1941 do stanu 700.000 ton, o wieku nie przekraczającym 12 lat. Cyfra ta podobno obejmie 170 okrętów podwodnych.

Przystąpienie do umów międzynarodowych. 15-go listopada weszła w życie umowa śródziemnomorska, kładąca kres ciągłym zatargom politycznym z Anglią na tym odcinku. W wyniku powyższego Włochy przystąpiły 2-go grudnia do traktatu morskiego z 1936 roku, narzucającego ograniczenia jakościowe oraz obowiązek ujawnienia zamierzeń w dziedzinie rozbudowy floty.

Dyzlokacja. Na wyspach Egejskich, umocnionych i przystosowanych jako pomocnicze bazy morsko-lotnicze, znajduje się zawsze poważny zespół sił lotniczych oraz 1 dyon okrętów podwodnych. Dotychczas przebywało tam 7 okrętów typu „Esmeraldo" po 700 ton; w połowie listopada powróciły one do Włoch przez kanał Korynckí, gdzie nastąpiło spotkanie z 7 okrętami typu „Gondar", udającymi się na ten obszar operacyjny.

W czasie ćwiczeń nastąpiło zderzenie pomiędzy krążownikiem „Pola" — 10.000 ton i kontrtorpedowcem „Lampo" — 120 ton, na którego pokładzie zginęło 6 ludzi. Okręty powróciły o własnych siłach do Taranto; przyczyny wypadku nie są znane. (I).

Niemcy.

Przegląd wydarzeń za rok 1938. W ciągu roku sprawozdawczego rozbudowa floty posuwała się szybko naprzód. W skład floty wcielono: pancernik „Gneisenau", 7 kontrtorpedowców po 1625 ton i 2 po 1811 ton; ponadto 15 okrętów podwodnych i 2 traulery, jak również kilka ścigaczy i kutrów trałowych. Budowa drugiego pancernika o 26.000 ton jest ukończona i w najkrótszym czasie zostanie on również wcielony w skład floty. Na wodzie znajdują się trzy ciężkie krążowniki: „Blücher", „Admiral Hipper" i „Prinz Eugen", oraz wodowany 8. XII. b. r. pierwszy niemiecki lotniskowiec „Graf Zeppelin". Jeszcze na pochylniach budują się 3 pancerniki po 35.000 t., oznaczone literami „F", „G" i „H". Ponadto w rozmaitych stadiach budowy znajdują się: 2 lekkie krążowniki po 10.000 ton, („K" i „Z"), 4 po 7.000 ton („M", „N", „O", „P"), 10 kontrtorpedowców, 24 torpedowce po 600 t., 20 okrętów podwodnych , 34 traulery i 5 ścigaczy.

Z chwilą wykończenia obecnego programu, flota niemiecka posiadać będzie 71 okrętów podwodnych: 15 po 740 ton, 24 po 500 ton i 32 po 250 ton.

W dziedzinie organizacyjnej należy zanotować utworzenie kilku nowych batalionów kadrowych, oraz szkoły łączności w Aurich. Na szczególną uwagę zasługuje organizacja „Dowództwa wschodniej grupy marynarki" w Kiel, na czele której stoi admirał Albrecht. Placówka ta na wypadek wojny przeistoczy się w dowództwo morskich sił na Bałtyku.

Powiększyły się bardzo znacznie stany personalne marynarki, które wynoszą obecnie 3600 oficerów i około 50.000 szeregowych. Wyszkolenie floty odbywało się planowo: okręty przechodziły kolejno szkolenie indywidualne i zespołowe, a na jesieni miały miejsce na Morzu Północnym wielkie manewry całej floty, założeniem których była obrona handlu morskiego. W manewrach brały również udział i okręty organizacji „Kraft durch Freude". W czasie tych manewrów przeprowadzone zostały wielkie ćwiczenia oddziałów obrony wybrzeża z powołaniem pod broń rezerwistów. Pancerniki wykonywały szkoły ognia artyleryjskie i torpedowe przeważnie na Morzu Północnym, lekkie okręty — w rejonie Rugii.

Na wodach Hiszpanii zmieniały się kolejno w ciągu roku: pancerniki „Deutschland", „Graf Spee" i „Admiral Scheer", ponadto dwie flotylle torpedowców i kilka okrętów podwodnych.

W związku z przyłączeniem Austrii utworzona została flotylla wojenna na Dunaju z bazą w Linz.

Wodowanie lotniskowca „Graf Zeppelin". 8-go grudnia b.r. odbyło się w Kiel, przy stoczni Deutsche Werke, uroczyste wodowanie pierwszego niemieckiego lotniskowca „Graf Zeppelin". Wodowanie odbyło się w obecności kanclerza Hitlera, marszałka Goeringa, generała admirała Raedera oraz licznych władz morskich i partyjnych Rzeszy. Okolicznościowe przemówienie wygłosił marszałek Goering, w którym między innymi powiedział, że Niemcy rozumieją doskonale, iż handel morski może istnieć wówczas tylko, gdy jest broniony przez potęgę państwa, — morze należy tylko do silnego. Następnie marszałek złożył hołd pamięci hrabiego Zeppelina i podniósł jego zasługi, jako żołnierza i wynalazcy.

Matką chrzestną nowego okrętu była hrabina Hella von Brandenstein-Zeppelin.

Znane są następujące główne dane lotniskowca „Graf Zeppelin": wyporność 19250 ton, szybkość — 32 węzły; uzbrojenie składać się będzie z 16 dział kal. 15 cm, 10 dział plotn. kal. 10,5 cm. 22 działa plotn. kal. 3,7 cm. Okręt posiadać będzie 40–50 samolotów.

Uzbrojenie ciężkich krążowników typu „Prinz Eugen". Uzbrojenie każdego z tych okrętów składa się z 8-miu dział kal. 20,3 cm, 12-tu dział plotn. 10,5 cm, 12 dział plotn. 3,7 cm i 12 aparatów torpedowych kal. 53,3 cm. Szybkość — 32 węzły.

Wcielenie nowych kontrtorpedowców. W pierwszych dniach grudnia b. r. w skład floty wcielone zostały dwa nowe kontrtorpedowce: „Berndt von Arnim" i „Hans Lüdemann". „Hans Lüdemann" jest pierwszym kontrtorpedowcem z serii tych okrętów o wyporności po 1811 ton. (Cz.).

Z. S. R. R.

Przegląd wydarzeń za rok 1938. Flota sowiecka przejawiła w ciągu roku sprawozdawczego dość ożywioną działalność. Na wszystkich morzach odbyły się podczas kampanii letniej kilkakrotnie wielkie manewry, które polegały na obronie dostępów do wybrzeży sowieckich. Prasa sowiecka szeroko omawiała poszczególne manewry, podnosząc wysoki poziom wyszkolenia floty. Ale nie brak było również i uwag krytycznych, które stwierdzały, że w niektórych dziedzinach wyszkolenie bardzo szwankowało. Nieumiejętne manewrowanie, brak karności, niedbalstwo i zła konserwacja sprzętu były na porządku dziennym. Nie można się temu dziwić, gdyż cały ubiegły rok minął pod znakiem „czystek", które głęboko wstrząsnęły organizmem floty. Usunięto setki oficerów, na miejsce których przybyli nowi ludzie.

W dziedzinie rozbudowy floty, jeżeli chodzi o wielkie okręty, to ostatecznie ukończona została budowa ciężkiego krążownika „Kirow", 3 inne okręty tego typu znajdują się ciągle jeszcze w budowie.

W zakładach Bałtyckich w Leningradzie, według danych z „Taschenbuch der Kriegsflotten" na r. 1939, rozpoczęta została budowa pancernika o wyporności 35.000 ton. „Tretij Internacional". Szybkość tego okrętu wynosić ma 30 węzłów, uzbrojenie składać się będzie z 9-ciu dział, 40,5 cm, i 12 dział 13 cm. Ponadto planowana jest budowa dwóch pancerników po 40.000 ton i 2-ch lotniskowców po 12.000 ton. Flota podwodna Sowietów powiększyła się w ciągu roku o kilka okrętów i liczy obecnie 160 okrętów podwodnych o ogólnym tonażu 81.000 ton.

Podróże. Z podróży zagranicznych można zanotować podróż statków hydrograficznych „Partizan" i „Polarnyj" z Lenigradu do Władywostoku, oraz podróż nowego łamacza lodu „Stalin" do Murmańska. Akcja ratunkowa na Północy nie miała wielkiego powodzenia: część zablokowanych

przez lody statków zginęła; kilka innych, między którymi znajduje się łamacz lodu „Siedow", zmuszona została do spędzenia drugiej zimy w okolicach podbiegunowych. Podczas akcji ratunkowej doznał ciężkich uszkodzeń łamacz lodu „Jermak".

Nowa promocja. 16-go listopada b. r. odbyła się promocja oficerów specjalistów żeglugi podwodnej. Wszyscy ukończyli szkołę na „dobrze" i „celująco".. Ludowy komisarz floty, Frinowskij, nadesłał depeszę, w której zaleca „nieustannie przyswajać sobie marksizm i leninizm, oraz badać historie partii Lenina i Stalina". (cz.).

Holandia.

Nowe okręty. Na 19-go grudnia znajdowały się w budowie następujące okręty: 2 krążowniki po 8500 ton, (10 dział 150 mm.), 1 lekki krążownik typu „Tromp" 3350 ton (6 dział 150), 4 kontrtorpedowce po 1600 ton (36 w., 5 dział 120, 8 wyrzutni torped i 1 samolot — gotowość w roku 1940), które otrzymały nazwy „Almonde", „Callenburgh", „Tjerk" i „Hiddes"; 1 stawiacz min „Willem van den Zaan" (1350 ton, 15 węzłów, 2 działa 120 mm, 120 min i 1 samolot); 3 kanonierki po 1200 ton, 19 węzłów, 4 działa 120 mm; 1 okręt szkolny artyleryjski (na miejsce starego „Gelderland") — 1760 ton, 26 w., 4 działa 120 mm; 9 okrętów podwodnych po 950—1200 ton, oznaczonych znakami od „0 17" do „0 25".

Wyjawione zostały dalsze szczegóły odnośnie krążownika „Tromp", który został przyjęty i wysłany na Daleki Wschód; mianowicie posiada on pancerz burtowy o grubości 50 mm, oraz pokład pancerny o grubości 25 mm. Zapas ropy wynosi 900 ton, co daje rejon pływania około 6500 mil.

Ruchy okrętów. Stary krążownik „Gelderland" (z 1898 r., 3500 t.) odbył w jesieni podróż szkolną po Atlantyku i m. Śródziemnym z kadetami Szkoły Morskiej.

Okręt podwodny po 165 ton z 1916 roku „0 7" został skreślony ze stanów floty.

Wodowanie okrętu podwodnego. W stoczni Wilton - Fyenoord w Schiedam wodowano podwodny stawiacz min „0 19", który wraz z drugim tegoż typu, będącym jeszcze na pochylni, przeznaczony jest do służby na Dalekim Wschodzie: 970/1350 ton, moc silników 5000/1000 K.Mc., duża szybkość, bo wynosząca 20/9 węzłów. Uzbrojenie składa się z 1 działka 88 mm, 8 wyrzutni torped oraz 40 dużych min.

Lotnictwo morskie. Opracowany został nowy typ wodnosamolotu pływakowego o przeznaczeniu uniwersalnym, gdyż będzie on mógł być użyty zarówno do bombardowań, torpedowań i dalekiego wywiadu. Charakterystyka jego jest następująca: 2 silniki Bristol-Pegasus po 1010 K.Mc., szybkość 325 km przy użyciu 75% maksymalnej mocy silników, zasięg 2000 km, uzbrojenie: 1 działko 20 mm, 2 n.k.m., 1000 kg bomb, względnie jedna torpeda.

Firma Fokker wypuściła natomiast nowy typ lekkiego wodnosamolotu pływakowego, specjalnie przystosowanego do możliwości zaokrętowania go na małych okrętach poniżej 2000. Zamówiona została pierwsza seria 12 sztuk dla nowobudujących się okrętów. (I).

Turcja.

Zgon Kemala Ataturka. Zwłoki byłego Prezydenta Ataturka zostały przewiezione z Istambułu do Smyrny na pokładzie yachtu „Ertogrul", zakupionego swego czasu ze składek społeczeństwa; eskortę honorową stanowiły wszystkie okręty czynne floty. Do Smyrny zawinęły jednocześnie okręty wojenne obcych mocarstw z delegacjami na uroczystości pogrzebowe.

Rozbudowa Floty. Na rachunek przyznanego Turcji kredytu brytyjskiego w wysokości 16 milionów funtów, zamówione zostały w stoczniach angielskich 3 kontrtorpedowce oraz 4 okręty podwodne. Jednocześnie prawie

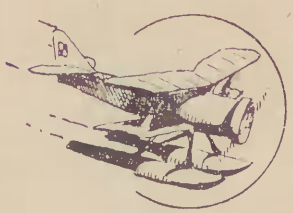
wydany został urzędowy komunikat o przyznanym kredycie niemieckim w wysokości 150 milionów marek, część którego zostanie również przeznaczona na potrzeby marynarki wojennej. W ten sposób w ciągu kilku zaledwie lat, Turcja wydatnie powiększy i unowocześni skład swych morskich sił zbrojnych. (I).

Egipt.

Stworzenie Marynarki Wojennej. Rada Obrony Państwa postanowiła stworzyć Marynarkę Wojenną, zadaniem której, w myśl powziętej uchwały, ma być obrona państwa od napadów ze strony morza, w wypadku gdy siły morskie brytyjskie zaangażowane gdzieindziej, nie będą w stanie udzielenia koniecznej pomocy. Początkowy stan tej floty wyniesie 36 okrętów: kontrtorpedowce, traulery, okręty podwodne itp., a załogi zostaną wyszkolone w Anglii. W komentarzach prasy brytyjskiej uderza ciekawy szczegół: mianowicie zespół ten będzie silniejszy od połączonych sił morskich wszystkich Dominiów. (I).

Hiszpania.

Przebieg wojny. W drugiej połowie listopada i w ciągu pierwszej połowy grudnia 1938, akcja sił morskich gen. Franco polegała głównie na blokadzie i bombardowaniach z powietrza. Lotnictwo morskie powstańców bambardowało kilkakrotnie bazę w Kartagenie, porty Barcelony, Walencji itd. Krążowniki i patrolowce zatrzymały lub zatopiły kilkanaście statków z ładunkiem dla strony czerwonej. (g.).



Bibliografia.

„MORSKIE WIADOMOŚCI TECHNICZNE" — organ Stowarzyszenia Techników Okrętowych Polskich — Nr. 5/9.

Nowy zeszyt czasopisma poświęconego sprawom okrętownictwa, żeglugi i techniki portowej, jest jak i poprzednie pełen interesującego materiału fachowego. Czytając pismo trudno nie zauważyć, że jak w innych dziedzinach pracy pionierskiej na morzu, tak i tu przeważa nastrój ideowy. I trudno też oprzeć się wrażeniu, że dopiero kiedyś następne pokolenia ocenią może należycie te wszystkie trudy i wysiłki, w imię dobra wielkiej sprawy morza tak ofiarnie czynione.

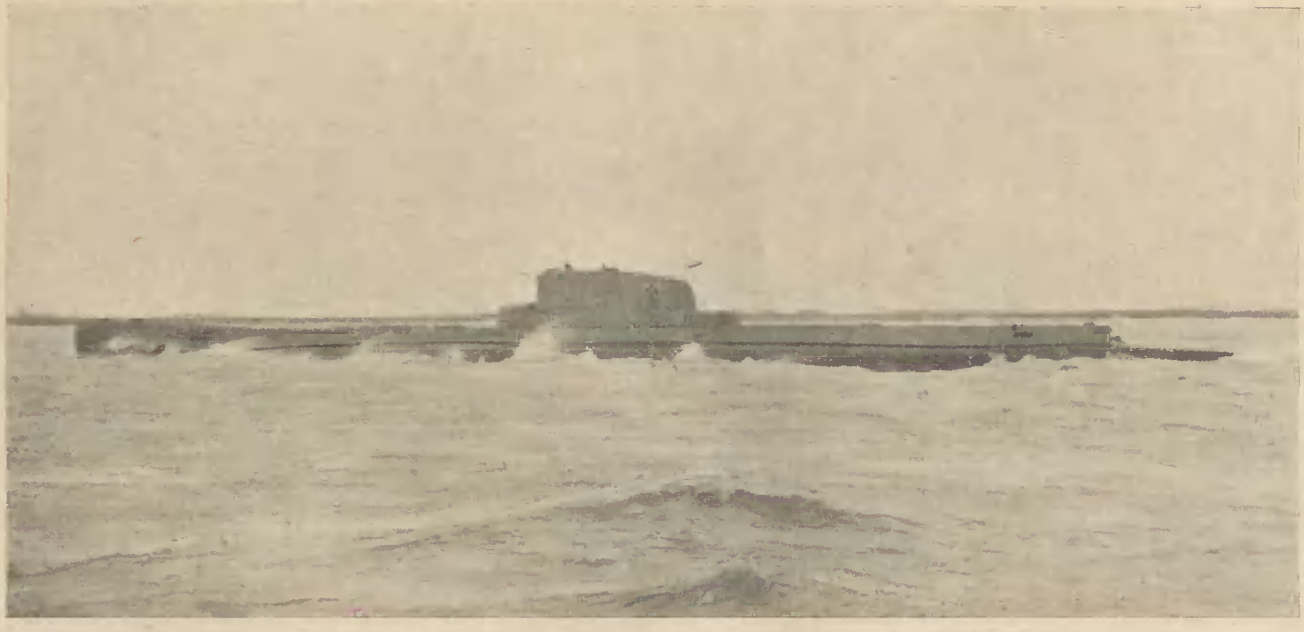
Na treść numeru składają się: inż. B. Nagórskiego „Urządzenia portu gdańskiego" (źródłowa praca o charakterze opisowym), tlg. B. Schliemanna „O zastosowaniu minii ołowianej jako farby gruntowej do podwodnej części kadłubów okrętowych", inż. G. Niemca „Międzynarodowa konferencja inżynierów budownictwa okrętowego w Londynie", ciekawe wiadomości ze świata (m. inn. o Queen Elisabeth") i kronika Stowarzyszenia Techników Okrętowych.

Całość obficie ilustrowana czyni miłe wrażenie, a zawiera wiele ważnych wiadomości. (g.)

Maria Wardasówna — W ŚNIEGU I W SŁOŃCU — powieść narciarska. Wydawnictwo Stowarzyszenia Chrześcijańsko-Narodowego nauczycielstwa szkół powszechnych. Księgarnia św. Wojciecha w Warszawie.

Poświęcona twórcy Polskiego Związku Narciarskiego, p. wiceministrowi komunikacji inż. Al. Bobkowskiemu, ukazała się książeczka, posiadająca duże znaczenie dydaktyczne w dziedzinie wychowania fizycznego młodych pokoleń. Autorka — władająca nie tylko piórem, ale też znana narciarka-instruktorka, a także lotnik-pilot i szybowniczka, do tego we wszystkich tych dziedzinach zupełny samouk, — napisała powieść, będącą właściwie apoteozą sportu górskiego, a narciarstwa w szczególności. W barwnej fabule historii chłopca, słabego na płuca, przesuwa się przed oczyma czytelnika nie tylko plastyczny pejzaż górski, ale też cały proces zamiany chorowitego dziecka miejskiego, na zdrowy, silny i szlachetny organizm ludzki, obywatelsko i fizycznie pełnowartościowy. W wartkim tempie narracji widzimy całe to przeobrażenie, a jednocześnie poznajemy teorię narciarstwa.

Książka jest zilustrowana nader starannie pięknymi fotografiami. (g.)



Okręt podwodny „Orzeł" na próbach.