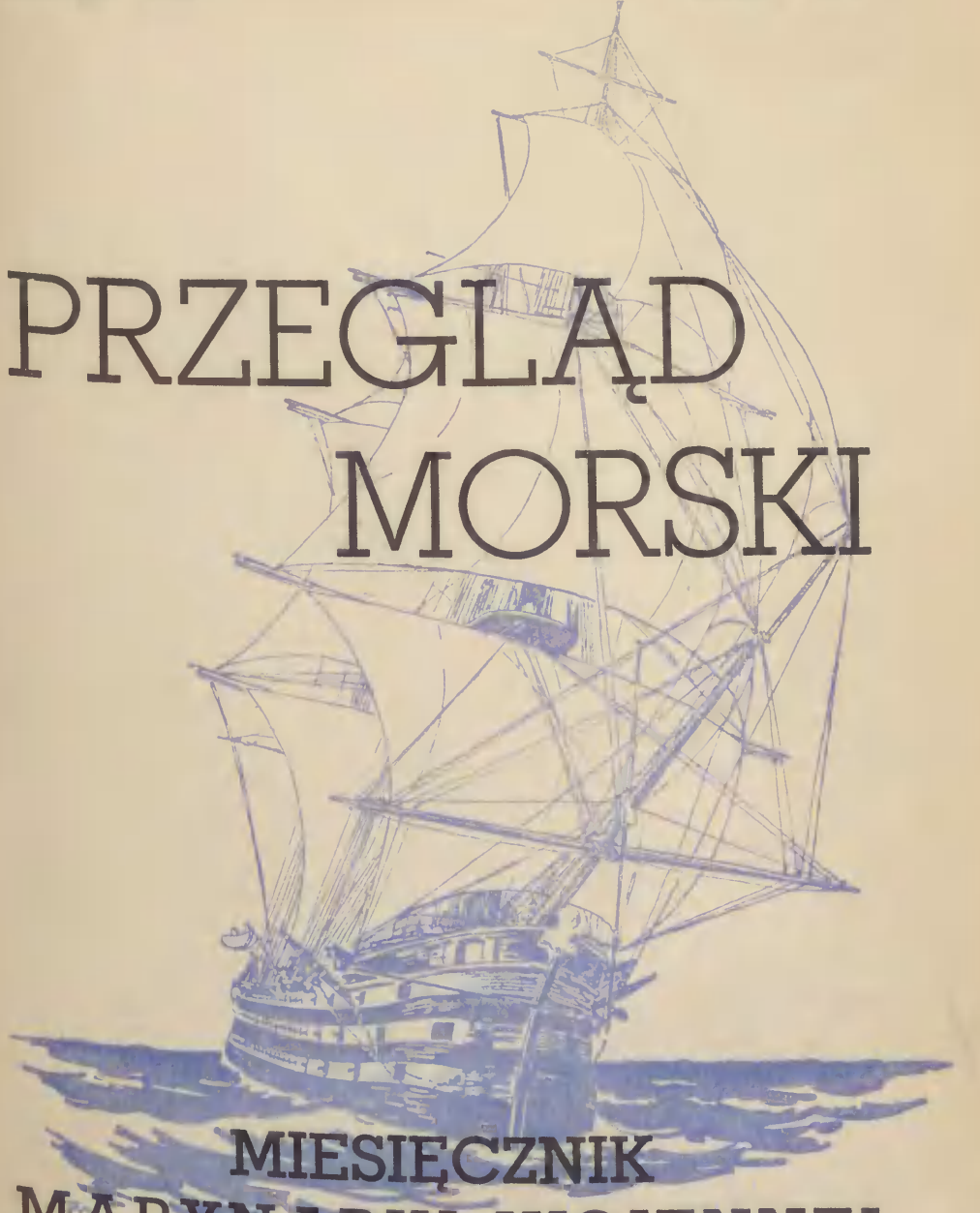


ROK XI

NR. 116



PRZEGLĄD
MORSKI

MIESIĘCZNIK
MARYNARKI WOJENNEJ

LISTOPAD 1938



Przedstawiciel Pana Prezydenta Rzplitej i Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych — SzeF Kier. Mar. Woj. kontradmirał Jerzy Świrski wręcza prymusom Szkoły Pehr. Mar. Woj. ppor. mar. Bartosikowi i ppor. mar. admin. Szajnie, honorowe szable — dar Pana Prezydenta R. P.

Rok wydania XI.

Zeszyt Nr. 116

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej



Warszawa

Listopad

1938

TREŚĆ:

	Str.
1. Kmdr. dypl. M. Majewski: Flota w walce z lądem	861
2. Kmdr. ppor. dypl. s. s. R. Czczott: Neutralność Cieśnin Duńskich.	869
3. Kpt. M. Kycia: Okrętowa Gospodarka materiałowa	878
4. Wiadomości techniczne: Inż. J. Morze: Niezatapialność i wytrzymałość nowoczesnych kontr- torpedowców	889
5. Zagadnienia aktualne: Prasa niemiecka o polityce bałtyckiej Polski.	898
6. Przegląd prasy	911
7. Kronika	925
8. Bibliografia	934

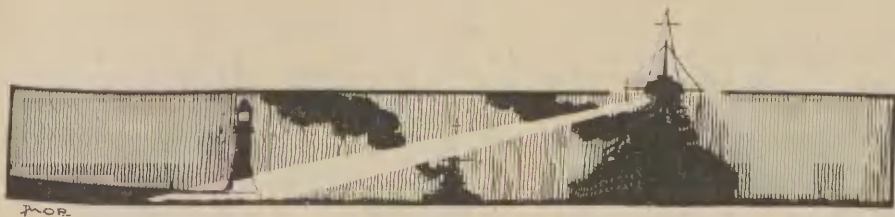
Treść artykułów zamieszczanych w „Przeglądzie Morskim” jest wyrazem osobistych poglądów autorów na daną sprawę.

Komitet Redakcyjny: Kmdr. por. dypl. Roman Stankiewicz (przewodniczący), kmdr. por. Ludwik Ziembicki, kmdr. ppor. Artur Reyman, kmdr. ppor. Konrad Namieśniewski, kmdr. ppor. inż. Adolf Zelenaj inż. Aleksander Polyrala.

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.**



KOMANDOR DYPLOMOWANY MARIAN MAJEWSKI.

Flota w walce z lądem.

Operacje kombinowane, tj. takie, które wymagają współdziałania marynarki i wojska, należą niewątpliwie do najtrudniejszych. Podejmuje się je stosunkowo rzadko. Być może — niezależnie od innych czynników — wpływa tu w pewnym stopniu niechęć, jaką żywią do tego rodzaju akcji zarówno marynarze jak przedstawiciele wojska.

Zjawisko aż nadto zrozumiałe. Przecież obie siły zbrojne muszą działać w środowiskach, które są im, jeżeli nie obce, to przynajmniej mało znane.

Okręt, jako środek walki, jest pomyślany i zbudowany pod kątem widzenia wykonania ściśle określonych zadań na morzu. Inaczej mówiąc, każdy bodaj najblahszy szczegół, składa się na to, aby dany okręt, jako całość, można było użyć najbardziej celowo i skutecznie w b i t w i e m o r s k i e j.

Nie tylko elementy taktyczne okrętu, tzn. jego uzbrojenie, szybkość i żywotność, wywierają wpływ na rozstrzygnięcie walki. Trzeba uwzględnić także jego wymiary, masę, sylwetkę, zwrotność, promień cyrkulacji, zalety morskie, zasięg działania, niektóre rozwiązania architektoniczne (np. rozmieszczenie nadbudówek, masztów itd., które ograniczają pole obserwacji i ostrzału), wreszcie środki ratownicze, sposób rozmieszczenia załogi, itp.

Każdy drobiazg niekiedy pozornie bez znaczenia — może przyczynić się do uzyskania nieoczekiwanych wyników, dodatnich albo ujemnych, zależnie od okoliczności. Np. rozlokowanie załogi na większym okręcie może zaważyć w walce nocnej. Jeśli personel artyleryjski zgrupowany jest tak, że aby dostać się na miejsce przydziału — na jednym okręcie musi przebiec o 50 metrów więcej, niż na innym, — to w pierwszym wypadku uda się obsadzić i uruchomić wszystkie działa o kilkanaście sekund wcześniej, niż w drugim. Określając ten zysk w czasie na ćwierć sekundy, widzimy, że część

artylerii (nie obsadzona w wacheie bojowej, a więc około połowy) nie odda co najmniej po dwa strzały z każdego działła, co jest wysocze niekorzystne i może zadecydować o rozstrzygnięciu spotkania.

Z tego powodu na okręcie wszystko musi być dostosowane do zapewnienia największej wydajności każdej bez wyjątku akcji. Tak też bywa w rzeczywistości, z tym jednak zastrzeżeniem, że okręt istnieje przede wszystkim i w y ł ą c z n i e po to, aby działła na morzu, gdzie przeciwstawia mu się inny okręt. Natomiast walka okrętu z lądem leży w innej płaszczyźnie.

W pierwszym rzędzie manewr okrętu zostaje skrępowany, czasem w znacznym stopniu. Pomińmy nawet mielizny, skały, mniejsze głębokości i inne tego rodzaju przeszkody natury nawigacyjnej. Istnieją bez porównania poważniejsze trudności: okręt na morzu może zająć w walce z nieprzyjacielem nieskończenie wiele stanowisk, podczas gdy każdy punkt na lądzie narażony jest na ciosy od strony morza z określonego kierunku i pewnej tylko odległości. Wreszcie okręt nie może bezpośrednio oddziaływać w głąb lądu. Nawet dziś, kiedy sprzęt artyleryjski osiągnął dużą doskonałość, strefa ta nie przekracza w najlepszym razie kilkunastu kilometrów. Nie zominajmy też o trudności w obserwacji, o stosunkowo niewielkim zapasie amunicji na okręcie i jej uzupełnieniu, oraz o szybkim zużyciu luf armatnich dużego kalibru. A więc wobec lądu potęga ognia okrętu i jego manewr wyraźnie m a l e j ą. Mówiąc językiem potocznym, okręt traci wiele na swej sile.

W końcu, środki walki, jakie ma w swej dyspozycji ląd, pogarszają zdecydowanie szanse okrętu wobec umocnień nadbrzeżnych, zwłaszcza stałych. Bowiem te środki częściowo (baterie, lotnictwo, małe okręty torpedowe) zagrażają bezpieczeństwu okrętu, częściowo zaś (zagrody minowe, sieci przeciwko okrętom podwodnym itd.) krępują jego ruchy.

Okręt ma natomiast tę wyższość, że łatwo mu uchylić się od ciosów lądu, jednak dziś musi się liczyć również z reakcją lotnictwa, która sięga daleko.

Lądowa siła zbrojna w akcjach kombinowanych czuje się przynajmniej trochę nieswojo. Przypisać to należy przede wszystkim wpływowi morza. Morze, żywioł groźny i niebezpieczny, absorbuje człowieka, zwłaszcza tego, który go nie zna i nie zdołał się z nim żyć. Nie marynarzowi morze odbiera pewność, zdaje się mu stałe zagrażać, pochłania wszystkie jego myśli, przykuwa jego uwagę, wpływa na zmniejszenie zainteresowania się pracą. Osłabia to w sumie lądowca psychicznie, a więc obniża jego wartość, jako żołnierza.

Ów destrukcyjny wpływ morza trwa nie tylko w czasie podróży morskiej i wysadzania desantu, lecz także i po zajęciu stanowisk na lądzie. Mianowicie, morze, jako zaplecze czy tyły oddziału wojska, wydaje się niepewne; prócz tego zmniejsza ono niezmiernie możliwość ugrupowania sił w głąb i swobodnego manewrowania.

Wreszcie, obrońca ma m. in. i tę wyższość, że nie nastrocza mu najmniejszych trudności koncentracja środków walki — szczególnie w obecnej epoce dzięki motoryzacji i rozwojowi lotnictwa. Je-

żeli dodać i kłopoty zaopatrzeniowe desantu, obraz będzie mniej więcej zupełny.

Wszystko to usposabia niezbyt entuzjastycznie wobec operacji desantowych i personel dowodzący, i szarą masę.

Dlatego w skład desantu z reguły wchodzi oddziały marynarki wojennej, które stanowią zazwyczaj czołowe rzuty lub otrzymują trudniejsze zadania, mimo iż w zakresie wyszkolenia polowego nie dorównują kolegom z wojska, nawet w przybliżeniu.

Desant jest więc operacją trudną do wykonania. Jeżeli dać, że jedynie w wyjątkowych warunkach może wywrzeć większy wpływ na przebieg wojny, stanie się oczywiste i zrozumiałe, że tego rodzaju akcja należy do przedsięwziętych raczej rzadko, ponieważ wymaga znacznych środków i najczęściej niewiele waży na losach wojny.

Do, bez porównania mniej kłopotliwych, sposobów współdziałania floty z wojskiem, należy zabezpieczenie skrzydła oddziałów, opierających się o morze, i pomoc ogniowa. Jednakże właściwości siły zbrojnej na morzu nie pozwalają na bardzo wydatne wsparcie pod tym względem: okręt wprawdzie posiada artylerię silną, lecz skuteczną tylko w strefie ograniczonej, tj. bezpośrednio przyległej do brzegu morskiego. Co prawda, flota może zwalczać cele na głębokich nawet tyłach przeciwnika, ale dziś może ją zastąpić z powodzeniem w tego rodzaju akcjach lotnictwo.

Natomiast zagrożenie przeciwnikowi desantem, np. w roku 1805 lub 1871 zmusza go do zabezpieczenia się przez wydzielenie odwodów, rzecz zrozumiała kosztem osłabienia głównego frontu lub rezerw strategicznych.

Trzeba również wymienić jeszcze jeden rodzaj współdziałania marynarki i wojska, a mianowicie zaopatrywanie desantu morzem, jak np. w Dardanelach.

Sumując te spostrzeżenia, dochodzimy do przekonania, że bezpośrednie współdziałanie floty i wojska wyraża się przeważnie w operacjach na mniejszą skalę, lub nie rozstrzygających.

Doświadczenie wojny światowej potwierdziło to zapatrywanie całkowicie. Bezpośrednie współdziałanie morskiej siły zbrojnej z lądową ograniczało się do akcji o niewielkim znaczeniu lub na drugorzędnych teatrach wojny. Jedyny wyjątek — to operacja Dardaneńska, zmierzająca do osiągnięcia ważnego celu i wykonana dużymi siłami. Pozostałe, nieliczne zresztą działania tego typu, miały charakter epizodyczny i nie rozstrzygnęły nawet większej bitwy. Trzeba jednak wymienić jedną operację, kiedy pomoc floty wypadła zadawalająco i zaważyła na wyniku, aczkolwiek może nie w takim stopniu, jak można było oczekiwać i przypuszczać. Mam na myśli słynną bitwę we Flandrii w drugiej połowie października 1914 roku. Oto, jak rozwijały się wydarzenia.

Na początku października punkt ciężkości na froncie zachodnim zaczął się przesuwać ku północy. Obie strony, zdając sobie sprawę, iż tylko oskrzydlenie głównych sił przeciwnika może rozstrzygnąć walną bitwę lub przynieść widoczne korzyści strategicz-

ne, podjęły w tym celu akcję, zakrojoną na szeroką skalę, tak zwany „wyścig do morza”.

Istniało jeszcze inne zagadnienie: panowanie nad kanałem La Manche. Gdyby powodzenie niemieckie doprowadziło do zajęcia wybrzeża flandryjskiego z Dunkerque i Calais, położenie Aliantów stało by się trudne. Przede wszystkim przedsiębiorczy i groźny wróg usadowiłby się tak, że mógłby bez przeszkód ogniem działowym panować nad Kanałem i nawet — rzecz niesłychana w dziejach świata — razić porty angielskie. Nadto ataki na linie komunikacyjne w kanale byłyby znakomicie ułatwione, zwłaszcza dla nowego środka walki na morzu — okrętów podwodnych; wreszcie nowe a nieznane niebezpieczeństwo stwarzało lotnictwo.

Niezależnie od tych problemów, trzeba było pomyśleć o ratunku nadwątlonych w długich a ciężkich walkach dywizji belgijskich, które, mężnie stawiając czoła, cofały się pod naporem przeważających sił niemieckich.

Dowództwo niemieckie, oceniając doskonale sytuację, przygotowywało potężne uderzenie na Calais (IV armią).

15. X. rząd belgijski zwrócił się do admiralicji londyńskiej z prośbą o zabezpieczenie skrzydła od strony morza przez pancernik.

16. X. ówczesny generał Foch, po porozumieniu się z marszałkiem Frenchem, przedstawił gen. Joffre'owi sprawozdanie, w którym wskazywał na konieczność „wsparcia lewego skrzydła przez flotę”.

W wyniku tych interwencji admiralicja brytyjska wyznaczyła trzy monitory: „Humber”, „Severn” i „Mersey” oraz 4 kontrtorpedowce, oddając je pod rozkazy admirała Hooda, dowódcy Dover Patrol. Ministerstwo marynarki francuskiej ze swej strony wyznaczyło do dyspozycji gen. Focha (poprzez gubernatora wojskowego w Dunkerque) 4 kontrtorpedowce uzbrojone w działa 100. Były to „Aventurier”, „Téméraire”, „Capitaine Mehl” i „Francis Garnier”.

Oczywiście, nowoczesnych okrętów większych nikt nie kwapił się obarczać zadaniem współdziałania z wojskiem, ponieważ służyły one do innych ważniejszych celów; w walce zaś z lądem narażały by się na ryzyko, które nie mogło znaleźć dostatecznego uzasadnienia.

Tymczasem położenie Aliantów na lądzie stawało się coraz trudniejsze. Okręty z powodu burzy w La Manche, ani w dniu 16. X. ani też 17. X. nie mogły opuścić portu. Wówczas pomyślano o starych krążownikach. Jednak pod ręką w owej chwili nie odpowiedniego nie było, poza francuskimi „Desaix” i „Kléber”, z których admiralicja brytyjska, odpowiedzialna za całość operacji floty, zrezygnowała, wyznaczając równocześnie z Channel Fleet dwa stare pancerniki („Queen” i „Implacable”), z tym zastrzeżeniem, że będą one użyte jeno „w ostateczności”.

Flotylla angielska adm. Hooda przybyła do Nieuport około północy w dniu 17 października. Nazajutrz, o świcie nieprzyjacieli podjął silną akcję zaczepną pomiędzy Dixmuide a morzem; ponieważ kilka baterii niemieckich w pobliżu Westende Bains znajdowało się poza zasięgiem artylerii sprzymierzonych, główna kwatera belgijska

zwróciła się do adm. Hooda z prośbą o ich zwalczenie. Okręty angielskie natychmiast zbliżyły się w nakazanym kierunku i mimo silnego ognia szrapnelowego, zadanie wykonały, nie ponosząc prawie strat, poza kilku rannymi na monitorach. Dzięki temu sukcesowi Belgowie zdolali utrzymać ważny punkt Lombartzyte.

19. X. od wczesnego ranka Niemcy ataki ponowili. Tym razem adm. Hood wysłał na wybrzeże oficera łącznikowego, co ułatwiło kierowanie ogniem, ze względu na bezpośrednią obserwację. Wyniki pomocy artyleryjskiej flotyli wypadły nadszpodziewanie dobrze. Według „Krieg zur See” ogień skrzydłowy krępował bardzo oddziały opierające się o wybrzeże, a IV dywizja rez. piech. nie mogła postąpić się naprzód. W związku z tym naczelne dowództwo niemieckie delegowało kontradmirała Witschela, któremu polecono zorganizować obronę wybrzeża. Warunki nie sprzyjały, gdyż w tym decydującym okresie walki można było użyć zaledwie kilku dział 150 i 100.

Tego dnia wieczorem adm. Hood zameldował o dużym rozchodzie amunicji („strzelano prawie cały dzień bez przerwy”). Jednak na propozycję admirałceji wzmocnienia flotyli przez 4 lekkie nowoczesne krążowniki i szóstą flotyllę kontrtorpedowców, admirał odpowiedział odmownie, prosząc jedynie o stare okręty. Uczyniono temu zadość, przydzielając kanonierkę „Excellent”, uzbrojoną w działa 234, oraz 6 innych starych kanonierek.

Kontrtorpedowce francuskie przybyły do Dunkerque dopiero 18. V. Jak podają niektóre źródła, dowództwo belgijskie zakomunikowało komandorowi Dunois, dowódcy zespołu francuskiego, że na razie pomoc jego jest zbędna. Z tego powodu gubernator wojskowy w Dunkerque zaproponował, aby okręty francuskie przyłączyły się do flotyli adm. Hooda. Natychmiast przystąpiono do usunięcia groźnych, acz w tych warunkach nieuniknionych nieporozumień natury kompetencyjnej.

20 października Niemcy podjęli nową próbę sforsowania Ysery. Położenie oddziałów francuskich i belgijskich stało się krytyczne. Oczywiście flotylla pospieszyła na pomoc. Jednak tym razem spotkała się z silną reakcją baterii niemieckich, ukrytych za wydmiami. Kontrtorpedowce „Amazone”, na którym podniósł swą flagę adm. Hood, został poważnie uszkodzony i musiał się wycofać. Nie wpłynęło to bynajmniej ujemnie na intensywność ognia flotyli, który raczej wzniósł się. Niektóre okręty angielskie zbliżyły się o pół mili morskiej do brzegu. Kiedy około godz. 17.00 flotyli zabrakło amunicji, Belgowie stanowisk pod Lombartzyte nie zdolali utrzymać i cofnęli się na przyczółek mostowy pod Nieuport.

W nocy na 21. X. Niemcy wprowadzili znaczne odwody, angażując w tej rozstrzygającej rozgrywce aż siedem dywizji. Przygotowanie artylerii rozpoczęło się wkrótce po północy.

Dowództwo belgijskie, oczekując szczególnie silnych ataków, zawiadomiło o swych troskach adm. Hooda, prosząc o udzielenie najwydatniejszej pomocy, a przede wszystkim o bombardowanie kilku miejscowości, jak Lombartzyte, Middelkerque, Sype, St. Pierre Capelle.

Niestety, okręty angielskie uzupełniały w owej chwili amunicję w Dover i mogły powrócić najwcześniej dopiero przed wieczorem. Pozostawał tylko dywizjon kontrtorpedowców francuskich, który admiralicja brytyjska wsparła „Foresight'em” i 4 kontrtorpedowcami.

Okręty rozpoczęły ogień około godziny siódmej, przy czym posługiwano się przy kierowaniu ogniem, angielskim balonem na uwięzi. „Foresight” wystrzelił tego dnia 1350 pocisków 102, zespół francuski — 715. Efekt tego ognia, jak podali w swych zeznaniach jeńcy, był straszny. Belgowie pozycje utrzymali, lecz wyczerpali swe odwody. Wojsko ich było znużone do ostateczności. Na szczęście, nadsięgnęły posiłki, a w pierwszym rzędzie wyborna 42 dyw. piech. francuskiej.

22. X. piechota niemiecka kontynuowała z furją natarcie, które doprowadziło w kilku miejscach do sforsowania rzeki. Mimo mglistej pogody, w tym dniu trzy monitory angielskie i 2 kontrtorpedowce francuskie ostrzeliwały z powodzeniem baterie niemieckie.

23. X. dywizje francuskie i belgijskie przeszły do przeciwnatarcia, wspierane przez flotyllę adm. Hooda, która musiała również służyć wsparciem i na innym odcinku, gdzie Niemcy osiągnęły ze swej strony pewien sukces (pod Tervaete).

Ponieważ w przeddzień zameldowano o zauważeniu okrętów podwodnych w pobliżu Nieuport, admiralicja londyńska nakazała największą ogłębność w użyciu okrętów, tj. „nie narażać ich, o ile nie jest to konieczne”. Nadto oddano do dyspozycji adm. Hooda 3 trawlerzy, które posiadały specjalne urządzenia do zwalczania okrętów podwodnych (holowane miny), oraz przygotowano krypy z sieciami do zabezpieczenia dużych okrętów od torped.

24 października Niemcy zmusili przeciwnika do zaniechania akcji zaczepnej. Dywizje belgijskie poniosły wielkie straty i z tego powodu ich wartość bojowa znacznie spadła. Przyczyniło się to do dalszych ustępstw w terenie.

Tymczasem adm. Hood zdecydował się odesłać do arsenału monitor „Severn”, który wskutek intensywnego ognia miał zużyte lufy dział 152. Flotylla składała się z 2 monitorów, 5 kanonierek i 8 kontrtorpedowców angielskich oraz 5 kontrtorpedowców francuskich.

W dniu 24. X. okręty „zrobiły, co można było”, aczkolwiek widoczność nie dopisała. 25. X. przeszedł spokojnie. Natomiast nazajutrz Niemcy uderzyli z niezwykle impetem na nową linię francusko-belgijską. Król Albert rozkazał stanowiska zachować za wszelką cenę. Jednak o godz. 10.00 położenie oceniono w głównej kwaterze jako złe. Dowiedziawszy się o tym, adm. Hood raz jeszcze miał sposobność wykazać niezwykle energię i męstwo, spiesząc na czele flotylli, wzmocnionej starym pancernikiem „Venerable”, z pomocą. Ogień artylerii okrętowej, skierowany głównie na Lombartzyte, umożliwił aliancom utrzymanie pozycji, Niemców zaś zmusił do zaprzestania dalszych ataków.

Tego dnia kwatera belgijska zdecydowała się na zatopienie obszarów na lewym brzegu Ysery. Trzeba przyznać, że był już naj-

wyższy czas, gdyż rezerwy wyczerpano, dowództwo niemieckie zaś zdążyło przygotować środki, w celu zabezpieczenia się od skrzydłowego ognia okrętów angielskich i francuskich. Stwierdzono bowiem, w okolicy Middelkerque obecność dwóch dział dużego kalibru, a sześciu (w przybliżeniu 20 cm.) w pobliżu Mariakerque.

Zanim wszakże woda zalała cały pas nadmorski, trzeba było utrzymać strefę pomiędzy Yserą a torem kolejowym. Flotylla adm. Hood wzięła i tym razem (27. X) udział w walce, lecz odczuła reakcję baterii niemieckich, które nie pozwoliły okrętom zbliżyć się poniżej 4000 metrów do wybrzeża. Jedynie „Venerable” wytrzymał do godz. 2100, tj. do chwili, kiedy otrzymano wiadomości o okrętach podwodnych (zresztą fałszywé).

28. X. flotylla kontynuowała swe zadanie, lecz już z mniejszym skutkiem, gdyż artyleria nadbrzeżna dawała się co raz dotkliwiej we znaki. Tego dnia odniósł uszkodzenia „Wildfride”, na „Falcon” poległ dowódca i 7 marynarzy, 17 innych odniosło rany, a działo zostało rozbite. 3 kontrtorpedowce otrzymały niegroźne trafienia, przy tym był 1 zabity oraz 15 rannych.

Po południu na wieść o zauważeniu okrętu podwodnego, admirał Hood polecił okrętom wycofać się. „Venerable” (z powodów bliżej nieznanych, prawdopodobnie przyczyniła się do tego omyłka nawigacyjna) dotknął mielizny, przy pomocy kontrtorpedowca udało mu się ściągnąć bez uszkodzeń. Stało się to na szczęście poza zasięgiem artylerii niemieckiej.

Jak podają źródła niemieckie, mimo wszystko ogień okrętów alianatów zdziałał wiele, kępując ruchy wojska. Prócz tego część ciężkiej artylerii trzeba było użyć nie przeciw dywizjom francuskim i belgijskim, ale przeciwko okrętom.

29. X. flotylla bombardowała okolice Ramscapelle, Westende i Lombartzyte oraz artyleryjskie stanowiska baterij nadbrzeżnych. Wyniki nie wypadły zapewne świetnie, ponieważ strzelano przeważnie na ślepo.

30. X. Niemcy wykonali ostateczny wysiłek, aby zdobyć miejscowość Ramscapelle. Powodzenie na tym odcinku pozwoliłoby na uniknięcie przykrych skutków zatopienia obszarów na lewym brzegu Ysery. Francuskie kontrtorpedowce „Intrepide” (pod flagą adm. Hooda) i „Aventurier” rozwinęły silny ogień na Lombartzyte (520 pocisków 100), okręty angielskie zaś na Westende i Slype. Niemcy odnieśli chwilowy sukces: zdobyli na kilka godzin Ramscapelle, skąd ich wyparto kontratakami.

31. X. podczas walki z lądem, w kontrtorpedowiec „Vestal” ugodził pocisk, raniąc kilku ludzi i wyrządzając znaczne szkody, co sprawiło, że okręt odesłano do bazy.

W sumie, baterie nadbrzeżne zmusiły flotyllę do trzymania się stosunkowo zdaleka od brzegu, jednakże większych strat nie wyrządziły. Natomiast akcję jej w stopniu co raz silniejszym kępowały okręty podwodne. Wprawdzie dotąd były one wytworem fantazji i zdenerwowania. Jednak 31. X. w pobliżu Calais „U 27” zatopił transportowiec lotniczy „Hermes”.

Ale główne niebezpieczeństwo na lądzie już minęło. Nieuport

uratowano. Okręty prowadzą więc walkę głównie z bateriami, nie wyrządzając im większej szkody. Dywizjon francuski zostaje podporządkowany pod względem operacyjnym dowódcy angielskiemu. Właściwie na tym kończy się bezpośredni udział floty w walkach nad Yserą.

Ta współpraca dała wiele, nawet bardzo wiele, ponieważ utrudniła wojsku niemieckiemu swobodę ruchów w pasie nadmorskim — zwłaszcza dopóki okręty mogły działać bezkarnie, z powodu braku odpowiedniej artylerii po stronie niemieckiej. Dopiero zainstalowanie kilku baterii (1. XI. stan według źródeł angielskich wynosił: 3 działa 420, kilka 305 oraz kilkanaście ruchomych 210) zmieniło sytuację.

Ale należy pamiętać, że flota pomogła w najkrytyczniejszej chwili, kiedy dywizje belgijskie, pozostawione same sobie, nie mogły spodziewać się znikąd pomocy. Jedyna nadzieja na pomoc od strony morza — nie zawiodła, oczywiście dzięki wybitnym zaletom admirała Hooda i personelu obydwóch marynarek. Ogień okrętów powstrzymał nacisk niemiecki do czasu nadejścia poważnych odwodów, wówczas sytuację opanowano.

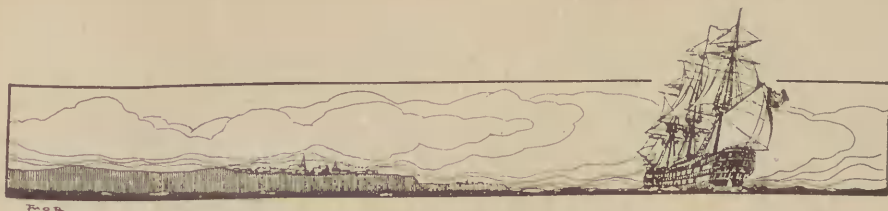
Warto zastanowić się nad rzeczywistymi wynikami akcji floty. Jak podają pisarze niemieccy, na efekt strzelania nie składały się głównie straty w ludziach i sprzęcie, lecz największe wrażenie na doborowym żołnierzu niemieckim sprawiły:

- szybkość ognia,
- donośność artylerii okrętowej,
- działanie pocisków większego kalibru.

Po stronie aliantów należy zanotować wielkie zużycie amunicji i sprzętu. Lufy wymieniano często po kilku dniach, zapas pocisków na monitorze lub kontrtorpedowcu wystarczał najwyżej na jesienny dzień intensywniejszego ognia.

Jakiż należało by wysnuć wniosek ostateczny?

Ograniczamy się jeno do dziedziny operacyjnej. Alianci, dzięki umiejętnemu wprowadzeniu do walki we właściwym czasie kilkunastu okrętów, których akcja przyczyniła się bezspornie do utrzymania ważnych stanowisk o znaczeniu strategicznym, odnieśli niezaprzeczalny sukces. Trzeba zaznaczyć, że powodzenie osiągnięto tym łatwiej i prawie bez strat, gdyż przeciwnik na morzu reagował bardzo słabo, lotnictwo zaś spoczywało jeszcze w powijakach. Dopiero obecność baterii nadbrzeżnych zahamowała, a raczej ograniczyła działalność okrętów. Ale ta reakcja spóźniła się, być może nieznacznie, jednak dostatecznie, aby flotylla adm. Hooda wykonała swe zadanie zadawalająco i tak, że zaważyło ono na przebiegu jednej z największych bitew w wojnie światowej.



KOMANDOR PODPORUCZNIK DYPL. S. S. RAFAŁ CZECZOTT.

Neutralność cieśnin Duńskich.

Są obszary, które ze względu na ich położenie geograficzne posiadają wielkie strategiczne znaczenie. Do takich obszarów należą Cieśniny Duńskie, stanowiące bramę Bałtyku.

W przeszłości, gdy Dania była państwem silnym na morzu, cieśniny dawały jej wyjątkowo dogodnie położenie na Bałtyku: bez zgody Danii żadne państwo pozabałtyckie nie mogło wprowadzić na Bałtyk swej floty; Dania uważała wówczas Bałtyk za własne morze wewnętrzne i patrzyła niechętnie na powstawanie na tym morzu siły morskiej innego państwa. Dla tego próby Polski stworzenia w wieku szesnastym floty, spotykały się ze sprzeciwem Danii. Cieśniny dawały też Danii wielkie dochody pieniężne, gdyż za udzielanie prawa przejścia przez nie okrętom handlowym państw obcych, pobierała Dania wysokie opłaty (cło zundzkie).

Z biegiem czasu, gdy Dania utraciła swe przodujące stanowisko na Bałtyku, nie mogła już dłużej grać roli strażnika bałtyckiego. Ostateczny cios zadany był Danii przez Anglię, gdy Nelson rozbił jej flotę pod Kopenhagą i wtargnął na Bałtyk (1807). Hasło neutralizacji cieśnin zyskuje wówczas coraz to więcej zwolenników: z czasem powstają na Bałtyku silne floty Niemiec i Rosji, które pragną zabezpieczyć sobie wolne wyjście z tego morza i odwrotnie.

Prawa państw neutralnych w Cieśninach Duńskich są teraz oparte na zasadniczej podstawie prawnej, obowiązującej dla wód terytorialnych na mocy artykułu 10-go XIII-ej Konwencji Haskiej: „Z wyjątki przejazd przez wody terytorialne okrętów jednej ze stron wojujących, nie stanowi naruszenia neutralności”.

Na tej podstawie okręty stron wojujących mają prawo wolnego przejazdu przez cieśniny. Podczas wojny światowej niejednokrotnie okręty wojenne niemieckie, powracając z morza Północnego na Bałtyk, korzystały z Wielkiego Beltu i Sundu, co nie było uważane za naruszenie neutralności. Na tejże podstawie angielskie okrę-

ty podwodne przedostawały się na Bałtyk, nie naruszając neutralności Danii i Szwecji.

Przepisy neutralności Danii, Szwecji i Norwegii zostały ogłoszone po raz pierwszy 21 grudnia 1912 roku; wytrzymały one próbę ogniową podczas wojny światowej. Obecnie, 27 maja 1938 roku Dania, Szwecja, Norwegia, Islandia i Finlandia ogłosiły nowe przepisy, dotyczące ich wód terytorialnych. Tym samym przepisy z roku 1912 zostały anulowane, nowe zaś, nie odbiegając zasadniczo od starych, zawierają kilka nowych postanowień, które zostały wprowadzone na skutek uzyskanego podczas wojny światowej doświadczenia praktycznego, celem dostosowania nowych przepisów neutralności do zmienionych warunków.

Podajemy niżej nowe przepisy w całości, ograniczając się jednak tylko do przepisów, dotyczących wód terytorialnych Szwecji, gdyż przepisy innych państw zainteresowanych, tj. Danii, Norwegii, Islandii i Finlandii są zasadniczo analogiczne.

Art. 1.

Okręty wojenne stron wojujących mają wolny dostęp do portów szwedzkich, oraz do szwedzkich wód terytorialnych, z wyjątkiem wypadków, podanych w niniejszych przepisach.

Art. 2.

1. Okręty wojenne stron wojujących nie mają dostępu do portów i obszarów morskich, ogłoszonych, jako porty wojenne i rejony zastrzeżone ze względu na wymagania obrony brzegowej.

2. Okręty wojenne stron wojujących nie mają dostępu do wewnętrznych wód terytorialnych, zagrodzonych przez miny i inne środki obrony.

Pod pojęciem „wewnętrznych wód terytorialnych“ należy rozumieć: porty, wejścia do portów, redy i zatoki, jak również części wód terytorialnych, położone między wyspami i szkerami, które nie są stale pokryte przez wodę. W Zundzie (na północ od równoleżnika, przechodzącego przez latarnię Klagsham) za zewnętrzne wody terytorialne należy uważać tylko porty i wejścia do nich.

3. Okrętom podwodnym, stron wojujących, uzbrojonym dla celów wojennych, nie wolno przepływać przez szwedzkie wody terytorialne i zatrzymywać się w nich.

Zakaz ten nie dotyczy jednak okrętów podwodnych, przepływających bez zatrzymania się przez szwedzkie zewnętrzne wody terytorialne w Zundzie, w obszarze, ograniczonym na północy linią Kullen-Gilbjerghoved, a na południu linią Falsterbo Udde-Steven. Zakaz nie dotyczy również tych okrętów podwodnych, które są zmuszone do wplynięcia do obszaru zastrzeżonego z powodu złych warunków atmosferycznych, albo awarii, podając przy tym sygnałem międzynarodowym przyczynę ich obecności na tych wodach. Okręt podwodny obowiązany jest opuścić szwedzkie wody terytorialne natychmiast po usunięciu przyczyny, która zmusiła go do wplynięcia na te wody. W szwedzkich wodach terytorialnych okręt

podwodny powinien mieć banderę stale podniesioną i znajdować się na powierzchni, jeżeli na to pozwalają okoliczności.

4. Jego Królewska Mość zastrzega sobie prawo, w zależności od specjalnych okoliczności i mając na celu obronę neutralności państwa, do zabronienia dostępu poza wymienionymi portami, również i do innych portów szwedzkich, oraz do innych części szwedzkich wód terytorialnych.

5. Jego Królewska Mość zastrzega sobie również prawo zabraniać dostępu do szwedzkich portów i red tym z okrętów jednej ze stron wojujących, które nie stosują się do przepisów, wydanych przez odpowiednie władze, oraz tym, które naruszyły neutralność państwa.

Art. 3.

1. Okrętom kaperskim nie wolno wpływać do portów szwedzkich i zatrzymywać się na szwedzkich wodach terytorialnych.

2. Uzbrojonym okrętom handlowym stron wojujących zabroniony jest dostęp do szwedzkich portów i nie wolno im zatrzymywać się na szwedzkich wodach terytorialnych, jeżeli ich uzbrojenie przeznaczone jest do innych celów, niż samoobrona.

Art. 4.

1. Okręty wojenne stron wojujących mają prawo 24-godzinnego postoju w szwedzkich portach, na redach i na innych wodach terytorialnych, z wyjątkiem wypadków awarii, dotknięcia mielizny, złej pogody, oraz w wypadkach, przewidzianych pp. 3 i 4 niniejszego artykułu. We wszystkich tych wypadkach, okręt jest obowiązany do porzucenia szwedzkich wód terytorialnych natychmiast po usunięciu przyczyny zwłoki. W wypadku awarii, wzgl. dotknięcia mielizny, władze szwedzkie ustalają okres czasu, wystarczający do dokonania naprawy, wzgl. ściągnięcia okrętu z mielizny. Przedłużenie postoju na okres większy od 24 godzin, jest jednak niedopuszczalne, z wyjątkiem tych wypadków, w których jest zupełnie oczywistym, że w oznaczonym terminie okręt nie będzie w stanie wypłynąć na morze, oraz gdy uszkodzenia zostały spowodowane działaniami nieprzyjaciela.

Postanowienia, dotyczące ograniczeń postoju, nie są ważne dla okrętów, służących dla celów religijnych i naukowych, jak również dla okrętów szpitalnych.

2. Ilość okrętów wojennych, każdej ze stron wojujących wzgl. stron sprzymierzonych, które mogą przebywać jednocześnie w jednym i tym samym porcie szwedzkim, wzgl. redzie, wzgl. w portach i na redach jednego okręgu obrony wybrzeża (jeżeli wybrzeże jest w tym celu podzielone na okręgi) nie może przekraczać trzech.

3. W wypadku, gdy w porcie szwedzkim, wzgl. na redzie, znajdują się jednocześnie okręty obydwu stron wojujących, okręt jednej z nich może opuścić port dopiero w 24 godziny po opuszczeniu portu przez okręt drugiej strony. Opuszczenie portu winno nastąpić w tejże kolejności, jak i przybycie do portu, z wyjątkiem

wypadku, gdy okręt, który przybył pierwszym, znajduje się w stanie, zezwalającym na przedłużenie pobytu.

4. Jeżeli w porcie, wzgl. na redzie znajdują się jednocześnie okręt wojenny jednej ze stron wojujących i okręt handlowy strony nieprzyjacielskiej, to okręt wojenny może opuścić port, wzgl. redę dopiero po upływie 24 godzin po odpłynięciu okrętu handlowego. Właściwe władze szwedzkie powinny tak uregulować odpłynięcie okrętu handlowego, by pobyt w tym porcie okrętu wojennego nie uległ niepotrzebnemu przedłużeniu.

Art. 5.

1. Okręty stron wojujących mają prawo wykonywać w portach szwedzkich tylko takie naprawy, które są niezbędne dla przywrócenia im zdolności pływania: nie wolno natomiast wykonywać prac, które by zwiększały wartość bojową okrętów. Szkody, powstałe na skutek akcji nieprzyjaciela, nie mogą być usuwane przy pomocy szwedzkiej. Właściwe władze szwedzkie winny ustalić, jakie naprawy mają być wykonane; powinny one być wykonane możliwie szybko i pod nadzorem władz szwedzkich, w terminach, ustalonych w art. 4-ym, p. 1.

2. Nie wolno okrętom stron wojujących w portach i innych wodach terytorialnych szwedzkich uzupełniać zapasów sprzętu wojennego, wzmacniać uzbrojenie i kompletować załogi.

3. Środki żywnościowe mogą być uzupełniane tylko w granicach normalnego zapasu pokojowego.

4. Okręty stron wojujących mogą uzupełniać zapasy materiałów pędnych w portach szwedzkich i na redach, stosując się do przepisów, obowiązujących wszystkie inne okręty obec. Jednak, okrętom stron wojujących wolno pobrać tyle tylko materiałów pędnych, ile jest niezbędne dla osiągnięcia najbliższego portu macierzystego. W żadnym wypadku ilość pobranego węgla, wzgl. ropy, nie może przekraczać normalnej pojemności bunkrów węglowych, wzgl. zbiorników dla ropy na danym okręcie. Ponowne pobieranie zapasów paliwa przez ten sam okręt może nastąpić w tym-że porcie, wzgl. redzie, dopiero w trzy miesiące po ostatnim załadowaniu tych materiałów.

Art. 6.

Okręty stron wojujących, będące na szwedzkich wewnętrznych wodach terytorialnych, winny korzystać z usług szwedzkich pilotów według przepisów, którym podlegają okręty wojenne w czasie pokoju; poza tym nie wolno korzystać z usług tych pilotów, z wyjątkiem wypadków grożącego na morzu niebezpieczeństwa.

Art. 7.

1. Zatrzymany okręt obcy nie może być wprowadzony do szwedzkiego portu, wzgl. na redę z wyjątkiem tych wypadków, gdy nie jest zdolny do pływania, oraz w wypadku złej pogody i braku materiałów pędnych. Okręt, wprowadzony na tej podstawie do

szwedzkiego portu, wzgl. redy, winien wypłynąć na morze, jak tylko wymienione przyczyny przestaną istnieć.

2. Stronom wojującym nie wolno na szwedzkim terenie, wzgl. na okręcie, znajdującym się na szwedzkich wodach terytorialnych, organizować sądów przyzowych. Zatrzymany okręt nie może być sprzedany na szwedzkich wodach terytorialnych.

Art. 8.

1. Wojenne statki powietrzne stron wojujących, z wyjątkiem szpitalnych i statków powietrznych, znajdujących się na okrętach wojennych, nie mają prawa pobytu na szwedzkich wodach terytorialnych, z wyjątkiem obszarów, dla których ważne są inne przepisy, wzgl. mogą być wydane takie przepisy, stosownie do ogólnych zasad prawa międzynarodowego.

Statki wojenne powietrzne mogą przelatywać bez niepotrzebnego zatrzymywania się nad szwedzkimi zewnętrznymi wodami terytorialnymi w Zundzie (granice — patrz art. 2, p. 3). Należy przy tym dążyć, by przelot odbywał się jak najdalej od brzegu.

2. Statki powietrzne, znajdujące się na pokładzie okrętów stron wojujących, nie mają prawa opanowania tych okrętów, gdy znajdują się one na szwedzkich wodach terytorialnych.

Art. 9.

1. Okręty wojenne i wojenne statki powietrzne stron wojujących obowiązane są do ścisłego przestrzegania suwerennych praw państwa i winny wstrzymywać się od wszelkiej akcji, kolidującej z jego neutralnością.

2. W szwedzkich wodach terytorialnych nie wolno wykonywać jakichkolwiek działań wojennych; między innymi dokonywania rewizji i zatrzymywania okrętów i statków powietrznych nieprzyjacielskich lub neutralnych. Gdyby okręt lub statek powietrzny został na szwedzkich wodach terytorialnych zatrzymany, musi on być natychmiast zwolniony z oficerami, załogą i ładunkiem.

Art. 10.

Należy ściśle przestrzegać przepisów sanitarnych, pilotowych, celnych, handlowych, portowych i policyjnych.

Art. 11.

Żadnej ze stron wojujących nie wolno korzystać ze szwedzkich wód terytorialnych, jako bazy operacyjnej.

Art. 12.

1. Stronom wojującym i osobom, będącym na ich służbie nie wolno urządzać i eksploatować wewnątrz obszaru szwedzkiego stacyj radio-telegraficznych, oraz uruchamiać jakichkolwiek innych

środków łączności, w celu komunikowania się z lądowymi, morskimi i powietrznymi siłami stron wojujących.

2. Ruchome stacje radiotelegraficzne stron wojujących na szwedzkich wodach terytorialnych nie mają prawa nadawać sygnałów z wyjątkiem wypadków nagłych i przy komunikowaniu się z szwedzkimi władzami, za pośrednictwem szwedzkich stacyj radiotelegraficznych brzegowych, lądowych i należących do szwedzkiej marynarki wojennej.

Art. 13.

Na szwedzkich wodach terytorialnych nie wolno nikomu obserwować ruchy, operacje, wzgl. środki obronne jednej ze stron wojujących, ze statku powietrznego, wzgl. za pomocą innych środków, w celu przekazania tych wiadomości drugiej stronie wojującej.

Art. 14.

1. Stronom wojującym nie wolno urządzać na szwedzkiej ziemi, wzgl. na statkach, znajdujących się na szwedzkich wodach terytorialnych żadnych składów materiałów pędnych.

2. Okręt, wzgl. statek powietrzny, który dostarcza bezpośrednio stronom wojującym materiałów pędnych, lub innych zapasów, może w szwedzkim porcie, wzgl. miejscu kotwicznym, pobierać taką ilość tych zapasów, która nie przekracza jego własnego zapotrzebowania.

Art. 15.

1. Na szwedzkich wodach terytorialnych nie wolno wyposażać i uzbrajać okrętów, przeznaczonych do zwalczania handlu morskiego, wzgl. do akcji przeciwko jednej ze stron wojujących. Okrętom, do takiej akcji przeznaczonym, a całkowicie, lub częściowo wyposażonym, wzgl. uzbrojonym na szwedzkich wodach terytorialnych, nie wolno tych wód opuszczać.

2. Statki powietrzne, które są w stanie wykonywać napały na jedną ze stron wojujących i są wyposażone w materiał, umożliwiający im wykonanie takich działań, nie mają prawa opuszczania szwedzkich wód terytorialnych, gdy są podstawy do przypuszczenia, że dany statek powietrzny przeznaczony jest do działań przeciwko jednej ze stron wojujących. Nie wolno również na szwedzkich wodach terytorialnych wykonywać na statku powietrznym prac, które mają na celu przygotowanie jego odlotu dla wykonania powyższych działań.

Art. 16.

Żaden obywatel szwedzki, oraz żaden obcokrajowiec, przebywający w Szwecji nie może w jaki bądź sposób, podczas wojny pomiędzy obcymi państwami, przyczynić się do przekroczenia, wzgl. obejścia wydanych przepisów, dotyczących wpływania, pobytu i wpływania obcych okrętów wojennych, wzgl. wojennych statków powietrznych.

Jeżeli chodzi o postanowienia nowe, to w tych przepisach są one nieliczne, i dotyczą raczej szczegółów, nie zaś rzeczy zasadniczych. W odniesieniu do okrętów podwodnych nowe przepisy nie mówią nie o użyciu siły bez uprzedzenia przeciwnym okrętom podwodnym, które by nie przestrzegały przepisów neutralności; natomiast w przepisach dawnych taki punkt istniał.

Wprowadzone zostało nowe określenie „rejonów zastrzeżonych“, art. 2, p. 1. Pojęcie to wywodzi się z określenia „stref wojennych“, które miały miejsce podczas wojny światowej.

Nowymi są również niektóre postanowienia art. 2, upoważniające do rozszerzania rejonów zastrzeżonych i do wydawania nowych przepisów, jakie rząd szwedzki uważać będzie za konieczne, celem utrzymania nienaruszalności swych praw na wodach terytorialnych.

W postanowieniach, dotyczących uzbrojonych statków handlowych (art. 3), wprowadzony został nowy punkt, rozróżniający okręty handlowe, uzbrojone dla celów zaczepnych i uzbrojone tylko dla własnej obrony. W tym wypadku nowe przepisy stały wyraźnie po stronie angielskiego punktu widzenia: statek handlowy, uzbrojenie którego ma na celu tylko własną obronę, nie może być uważany za okręt wojenny.

Nowe przepisy posiadają również pewne sprecyzowania, dotyczące warunków, w jakich jest dopuszczalne przedłużenie pobytu na szwedzkich wodach terytorialnych ponad 24 godziny. Brak tych sprecyzowań w starych przepisach był podczas wojny powodem licznych zatargów na tym tle, pomiędzy Szwecją, wzgl. Danią, a stronami wojującymi. W nowych postanowieniach czytamy, że przedłużenie 24-godzinnego terminu jest w zasadzie niedopuszczalne, z wyjątkiem wypadków awarii, unieruchomienia na mieliznie itp., oraz, gdy uszkodzenia zostały spowodowane przez akcję nieprzyjaciela. Przyczynkiem tego ostatniego postanowienia był zatarg pomiędzy Szwecją i Niemcami podczas światowej wojny, na skutek internowania przez władze szwedzkie stawiacza min „Albatros“; jak wiadomo okręt ten, uchodząc przed ścigającymi go krążownikami rosyjskimi, został mocno uszkodzony przez ogień artylerii i osiadł na kamieniach wszwedzkich wodach terytorialnych (Gotland).

Postanowienia, dotyczące uzupełniania zapasów materiałów pędnych na wodach terytorialnych szwedzkich, zostały obostrzone, ograniczając możliwości tylko do granic normalnej pojemności bunkrów i zbiorników. Również obostrzone zostały przepisy, dotyczące użycia radiotelegrafu.

Mówiąc ogólnie, nowe przepisy różnią się dodatnio od starych mniejszą sztywnością i większą dokładnością, usuwając do minimum możliwości powstawania zatargów i nieporozumień przy ich stosowaniu w praktyce. Należy jednak zaznaczyć, że przestrzeganie przepisów neutralności zależy przede wszystkim od dobrej woli stron wojujących i od możliwości fizycznej państw neutralnych do zmuszenia stron wojujących do przestrzegania ich neutralności. Można powiedzieć, że dobra wola stron wojujących będzie tym większą, im

silniejszym będzie państwo neutralne i im więcej posiadać będzie środków do zmuszenia stron wojujących do respektowania swej neutralności. W przeszłości neutralność Portugalii nie przeszkodziła flocie francuskiej zostać zniszczoną przez Anglików w zatoce Lagos, a eskadrze angielskiej być pobitą przez Suffrena w La Praya. Tak samo neutralność Chile nie stanęła na przeszkodzie zniszczeniu krążownika niemieckiego „Dresden” przez Anglików przy wyspie Juan Fernandez; okręty rosyjskie „Wariag” i „Koriejec” zatopione zostały przez flotę japońską w Czemulpo, porcie należącym do Korei, państwa neutralnego.

Jeżeli podczas wojny światowej neutralność Danii i Szwecji była na ogół przestrzegana przez strony wojujące, nie bacząc na stosunkową słabość tych państw, działo się to przede wszystkim dlatego, że i dla Niemców i dla Anglii neutralność tych państw dawała — przynajmniej na pozór — dość znaczne korzyści. Dla Niemiec neutralność Szwecji i Danii tworzyła znaczny wylom w blokadzie angielskiej; wylom ten do końca wojny nie mógł być całkowicie usunięty. Dla Anglii zaś neutralność Szwecji była mniejszym złem, niż opowiedzenie się tego kraju po stronie Niemiec. Neutralność Danii była korzystną dla Niemiec jeszcze i z tego tytułu, że utrudniała wtargnięcie znacznych sił floty angielskiej na Bałtyk, co było by dla Niemiec bardzo ciężkim ciosem. Pogwałcenie zaś neutralności Danii przez Anglię drogą niespodziewanego napadu na Kopenhagę, celem zrobienia z tego miasta bazy dla swej floty na Bałtyku, było przedsięwzięciem ryzykownym, ze względu na to, że Niemcy mogli by to uczynić weześniej, gdyż bazy ich floty były bliżej do Kopenhagi, niż bazy floty angielskiej. Zresztą Anglia nie kwapiła się z naruszeniem neutralności, chcąc wyciągnąć korzyść moralną z pogwałcenia praw neutralnego przez Niemcy w Belgii.

Teraz jednak położenie jest inne. Nie ma już olbrzymiej floty niemieckiej, obecna zaś, chociaż silna, prawdopodobnie nie była by w stanie stawiać skutecznego oporu na wypadek wtargnięcia na Bałtyk części floty angielskiej. Przy tych warunkach neutralność cieśnin nie dała by się utrzymać, nawet, gdyby Dania i Szwecja wystąpiły solidarnie w jej obronie. Szereg faktów wskazuje na to, że rządy państw Skandynawskich zaczynają po mału zdawać sobie sprawę z niebezpieczeństwa, jakie zagraża ich neutralności na wypadek zbrojnego zatargu pomiędzy wielkimi mocarstwami. Dania rezygnuje już z ultrapacyfistycznej polityki i daleko idących planów rozbrojeniowych. Na to jej stanowisko wpłynęły nie mało niepowodzenia Ligi Narodów i niezdolność tej ostatniej do pokojowego załatwiania zatargów, tam gdzie wchodzi w grę istotne interesy poszczególnych państw.

Inne państwa Skandynawskie: Szwecja, Norwegia i Finlandia stale powiększają swoje budżety obronne. Potężnym bodźcem ku zmniejszeniu się pacyfistycznych nastrojów wśród państw Skandynawskich był fakt, że Sowiety, po przekopaniu kanału Białomorско-Bałtyckiego, stworzyły na północy flotę wojenną i rozbudowują wielką bazę w Murmańsku. Już dawno naczelny dowódca marynarki szwedzkiej admirał de Champs, złożył rządowi memoriał, w któ-

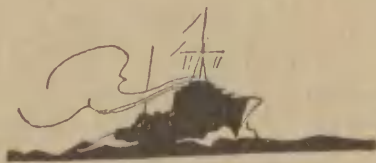
rym udowodnił, że dotychczasowe siły morskie Szwecji są zbyt słabe dla wykonania swych zadań. W związku z tym admirał przedłożył konkretny projekt wzmocnienia floty szwedzkiej i uczynienia z niej skutecznego i nowoczesnego narzędzia dla obrony żywotnych interesów Szwecji. Projekt ten na razie nie został przez rząd zaakceptowany, gdyż znalazł on przeciwników wśród decydujących czynników wojska, ale niewątpliwie został przymiennie przyjęty przez opinię publiczną w kraju.

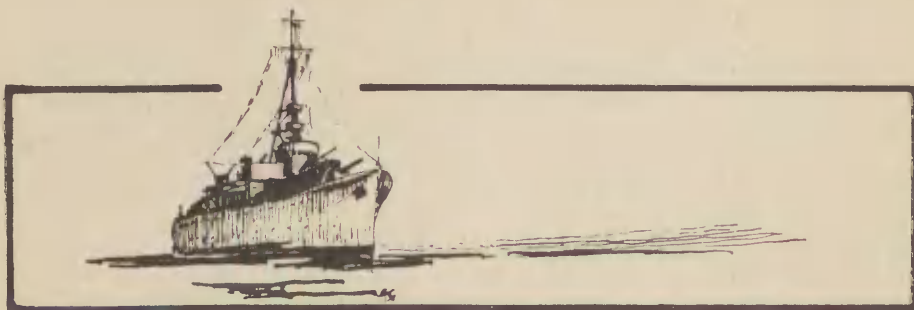
W krajach Skandynawskich zaczynają rozlegać się głosy, że każde z nich z osobna nie będzie nigdy w stanie posiadać tyle siły by skutecznie bronić swej neutralności. Stąd konieczność współpracy i oparcia o sojusze.

Publicysta duński K. Bögholm pisze, że niewystarczająca obronność Danii może się bardzo łatwo stać przyczyną, że kraj ten stanie się teatrem działań wojennych dla obcych mocarstw. Rozbrojenie Danii nie tylko że nie jest żadną gwarancją pokoju, jak sądzą socjalistyczni ministrowie, lecz wręcz odwrotnie, może się stać przyczyną wojny w tej części Europy. Duff Cooper w jednym ze swych przemówień oświadczył, że kraj, który nie jest w stanie bronić się, zachęca innych do wojny, zwłaszcza jeżeli położenie geograficzne słabego kraju posiada wielką wartość strategiczną. Mówiąc w ten sposób, Duff Cooper miał na myśli, oczywiście, Danię.

Obrona Cieśnin Duńskich jest teraz bardziej skomplikowaną, niż w roku 1914. Wtenczas tylko Wielki Belt był dostępny dla wielkich okrętów. Teraz, po pogłębieniu Drøgdenu, należy się poważnie zastanowić nad środkami obrony Zundu. Obrona tej cieśniny nie jest do pomyślenia bez całkowitej współpracy wojskowej Danii i Szwecji. Na razie jednak Dania nie jest jeszcze przygotowana do takiej współpracy z punktu widzenia wojskowego. Znany szwedzki pisarz wojskowy, pułkownik Sune Borgelin pisze w „Göteborgs Handelsoch Sjöfarts-Tidning”, że w chwili obecnej przygotowania wojenne Danii i Norwegii nie dają rzeczowych podstaw do współpracy wojskowej ze Szwecją. Główny warunek do tej współpracy autor widzi w znacznym powiększeniu sił zbrojnych, przede wszystkim Danii, która powinna doprowadzić fortyfikacje nadbrzeżne w Zelandii i Fionii do stanu użyteczności wojskowej.

Tak czy inaczej zagadnienie Cieśnin Duńskich jest wciąż ważkim zagadnieniem międzynarodowym, obchodzącym nie tylko państwa bałtyckie, ale też wielkie mocarstwa europejskie.





KAPITAN MICHAŁ KYCIA.

Okrętowa gospodarka materiałowa.

I.

Ogromnej wagi i znaczenia gospodarki materiałowej w marynarce wojennej podkreślać chyba nie potrzebuje. Materiał stanowi u nas jeden z podstawowych elementów życia i działania okrętów. To też wszystkie zagadnienia związane z pojęciem „okrętowa gospodarka materiałowa” wybijają się na plan pierwszy.

Gospodarkę w ogóle, a więc i gospodarkę materiałową na okrętach, regulują przepisy administracyjne będące u nas, jak w ogóle cała „administracja”, jednym z najbardziej niepopularnych tematów, dyskusji i krytyk. Większość — to opinie krytyczne, zdążające do zmiany obecnego stanu rzeczy. Dotychczasowe jednak opinie czy projekty na ten temat zajmują się fragmentami, bez należytego skoordynowania poruszanych kwestii z całokształtem zagadnienia, zawierają często zasadnicze ideowe braki w zrozumieniu nie tylko już systemu, ale podstawowych zasad gospodarki w ogóle, oraz poważne różnice myślowe, powodujące niemożność ich pogodzenia.

Wiele na przykład wniosków opartych o sporadyczne sytuacje, dąży — myśląc o uproszczeniu — do rozbudowy rachunkowości materiałowej na okrętach, inne znów nie kalkulują zupełnie ich opłacalności.

Nie znaczy to bynajmniej, by można było przejść nad nimi do porządku dziennego. Przeciwnie, podlegają one jak najściślejszemu gromadzeniu i badaniu po to, by wyciągnąć z nich właściwe konsekwencje, zmierzające do zmian czy też do ustalenia właściwego systemu.

Krytyka bowiem rzeczowa — jako wyraz postępu i zainteresowania — daje możność doskonalenia i pozwala na wzięcie udziału w opracowaniu przepisów, regulujących tak trudną dziedzinę życia służbowego, jaką jest gospodarka, osobom najbardziej w tym zainteresowanym. Należy jednak przy tym przyjąć jako zasadę nieprzesądzać z góry, które opinie, zarzuty, czy też projekty są słuszne, gdyż dopiero ich wszechstronne naukowe przepracowanie i praktyczne wypróbowanie daje możność właściwej oceny.

Prace tego rodzaju wymagają dzisiaj dokładnych studiów całego szeregu dziedzin, z którymi bezpośrednio czy też pośrednio są związane, zwłaszcza gdy dotyczą one całkowicie nowego systemu.

II.

Na wstępie rozdziału I, słowa — „okrętowa gospodarka materiałowa” — celowo wziąłem w cudzysłów, gdyż rozpatrując jakiegokolwiek zagadnienia w tej dziedzinie musimy sobie przede wszystkim zdać sprawę co to jest okrętowa gospodarka materiałowa i nie identyfikować — jak to u nas często ma miejsce — jakiegoś fragmentu tej gospodarki, z ogólnym jej pojęciem.

Jeśli więc dla pojęcia „gospodarki” w ogóle, przyjmiemy definicję, że jest to ogół czynności, związanych z zaspokajaniem potrzeb, prowadzeniem rachunkowości oraz wyliczaniem się, znajdziemy tu również i definicję okrętowej gospodarki materiałowej, nie ustalając na razie żadnych innych zasadniczych pojęć.

W artykule niniejszym postawiłem sobie za zadanie omówienie zagadnienia rachunkowości materiałowej na naszych okrętach, gdyż jest to ta trudna część gospodarki okrętowej, która dotychczas podlega największym zastrzeżeniom. Chcąc jednak mówić o okrętowej rachunkowości materiałowej musimy sobie zdać sprawę, choćby pobieżnie, z niektórych praw i zasad gospodarki materiałowej w ogóle, a szczególnie tych, które mają lub mogą mieć bezpośredni czy pośredni wpływ na formę tej rachunkowości.

Do zasad tych zaliczam ustalenie i ostateczne przyjęcie:

1) niektórych postanowień organizacyjnych i systemów zaopatrzenia,

2) pojęcia „materiał okrętowy”, a co zatem idzie zakresu okrętowej rachunkowości materiałowej oraz podziału tego materiału ze względu na właściwości, system zaopatrywania, wreszcie warunki techniczne,

3) niektórych zasad z dziedziny należności, oraz

4) dotyczących klasyfikacji i inwentaryzacji materiałów na okrętach.

1. Zasady organizacyjne i system zaopatrzenia.

Rachunkowość jest nie tylko formą wyliczania się z przedmiotów gospodarki ale ma również za zadanie każdorazowe orientowanie organów gospodarujących o stanie jakościowym i ilościowym tych przedmiotów. Mając zaś konkretnie do czynienia z okrę-

tami, na których trzeba organizacyjnie przewidywać specjalne organa gospodarcze, powinniśmy, jak sędzę, tworząc odpowiedni do tej sytuacji system i pod względem rachunkowości materiałowej okręty takie usamodzielnąć, tj. nadać tej rachunkowości charakter ostateczny. Natomiast dla tych okrętów i statków, zwłaszcza mniejszych, na których organizacyjnie nie są potrzebne specjalne organa gospodarcze, rachunkowość materiałowa powinna być, moim zdaniem, prowadzona centralnie, przez specjalnie do tego wyznaczone jednostki organizacyjne.

Inną bowiem formę tej rachunkowości nadamy na tych okrętach, gdzie musi ona mieć charakter ostateczny, inną zaś gdy będzie tylko służyła jednemu jej celowi, mianowicie celowi orientowania dowódcy o stanie materiałowym, nie będzie zaś miała zadania zewnętrznego wyliczenia się z materiału.

W pewnych natomiast działach istnieje możliwość stworzenia systemu specjalnego, przy którym cała rachunkowość skoncentrowana jest na lądzie, a okręty od rachunkowości danego działu są odciążone w ogóle. Mam tu na myśli zastosowany przez Służbę Intendentury system gospodarki materiałem mundurowym indywidualnym, gospodarke ubraniami cywilnymi itp.

Zachodzi pytanie czy we wszystkich działach zaopatrzenia, przyjęty system jest ostateczny i czy nie dało by się tutaj przeprowadzić pewnych uproszczeń? To są pierwsze kwestie, których moim zdaniem nie można pominąć przy rozpatrywaniu form rachunkowości materiałowej na okrętach i statkach.

2. Pojęcie i podział materiału okrętowego oraz zakres rachunkowości materiałowej.

a) dotychczasowe przepisy regulują gospodarke na okrętach z wyjątkiem gospodarki „kadłubami, wraz ze stałymi urządzeniami jednostek pływających”. Nie określono jednak co to są „stałe urządzenia” okrętów, — tak abyśmy mogli jasno i niedwuznacznie ustalić, dla jakiego materiału okrętowego mamy tworzyć rachunkowość, względnie jaki materiał okrętowy będzie tej rachunkowości przedmiotem. W dotychczasowej praktyce stwierdziłem pewne niejasności dotyczące właśnie rachunkowości materiałowej.

Nie przesądzając ostatecznego rozwiązania tego zagadnienia stwierdzić muszę, że w zakresie rachunkowości istnieje pewna łączność materiału stałego z materiałem ruchomym. Jeśli ustalimy, że materiałem stałym jest materiał (przedmioty, zestawy i zespoły) wbudowany na stałe do kadłuba i pomieszczeń okrętowych, do zdjecia którego trzeba użyć jakiegokolwiek narzędzia, to cały pozostały materiał będzie materiałem ruchomym i dla tego właśnie materiału musimy stworzyć rachunkowość. Natomiast materiał stały, o którym wyżej była mowa, powinien być przedmiotem innej rachunkowości, gdyż jego sytuacja jest zupełnie inna od materiału ruchomego.

Jak nadmienilem, pomiędzy tymi dwoma rodzajami materiałów istnieje pewna łączność i całkowite odcięcie gospodarki jednej od drugiej, jest moim zdaniem niemożliwe. Spotykamy tutaj bowiem:

- materiał luźny, przeznaczony na wymianę zużytego materiału wbudowanego; będzie to zatem, jak gdyby materiał uzupełniający i tu będziemy mieli specjalną sytuację przy użyciu tego materiału, tj. wymianie zużytych części zespołu wbudowanego;
- możliwość otrzymywania przez okręt materiału dla celów wbudowania; materiału tego nie będziemy ujmować w księgowości, którą mamy stworzyć;
- materiał otrzymany z wybudowania, którego w zasadzie również nie będziemy mogli na okęcie księgować.

Rozstrzygnięcie tych kwestii ma zasadnicze znaczenie dla form i rozpiętości okrętowej rachunkowości materiałowej; w dalszych naszych rozważaniach przyjmijmy je w duchu wyżej przeze mnie omówionym.

b) Z kolei spotykamy się z podziałem materiału na trwałe i nietrwałe. Określenia te nie są najtrafniejsze, ale inne jeszcze mniej określałyby podział, o który chodzi. Materiałem trwałym określamy materiał, który po jednorazowym użyciu nie podlega przemianom lub zużyciu. Natomiast materiał, który służy do wytworzenia nowych i naprawy innych materiałów, jak również ten, który po jednorazowym użyciu podlega przemianom lub zużyciu, określamy mianem materiału nietrwałego. W gospodarce okrętowej okazuje się koniecznym przyjęcie jako materiału nietrwałego całego szeregu przedmiotów, mających cechy trwałości, jednak ograniczonej, jak na przykład: podkładki, siatki, śruby, wkrętki, pierścienie, bezpieczniki, patроны bezpiecznikowe, wszelkiego rodzaju szczotki, itp., itp.

Podział ten jest dla nas ważny, gdyż tutaj zarówno ze względu na system zaopatrzenia jak i wartość materiału musimy stworzyć inną rachunkowość dla mającego często wysoką wartość materiału trwałego, od rachunkowości materiału nietrwałego.

c) Ze względu na system zaopatrywania, spotykamy materiał zakupywany z ryczałtów oraz dostarczany w naturze. Ten podział jest o tyle ważny, że inne zasady wyliczenia, a co zatem idzie i rachunkowości, musimy przyjąć dla jednego i dla drugiego materiału.

d) W okrętowej gospodarce materiałowej spotykamy zarówno przedmioty pojedyncze jak i złożone z pewnej ilości części. Te drugie określamy mianem zestawu. Różnorodne zestawy i przedmioty, służące do jednego wspólnego celu, tworzą zespoły. Z punktu widzenia rachunkowości tego rodzaju, podział materiału ma znaczenie podstawowe. Nie jest rzeczą obojętną gdy przyjdzie nam zaksięgować na przykład jeden aparat telefoniczny nurkowy, czy zaksięgujemy ten aparat w jednej linii poziomej, czy też wpisujemy osobno: skrzynkę drewnianą, słuchawkę, dzwonek, ogniwo, przewodnik oraz kabel wodoszczelny. Gorzej jest gdy mamy do czynienia z zestawem o składzie kilkudziesięciu przedmiotów, a takich zestawów na okęcie spotykamy przecież poważną ilość. Otóż tutaj uważam, że należało by pozostawić decyzji organów bezpośrednio prowadzących gospodarkę, czy będą one księgować zestawy jako

jedną pozycję księgowości, czy też będą wpisywać przy każdym zestawie poszczególne przedmioty, wchodzące w ich skład. Osobiście byłbym, dla ujednostajnienia tej sprawy na wszystkich okrętach, za ustaleniem jednolitej zasady w odniesieniu do poszczególnych rodzajów zestawów. Decyzja ta powinna być powzięta przez organa zaopatrujące. Z punktu zaś widzenia rachunkowości należało by dążyć, gdzie tylko to jest możliwe, do prowadzenia rachunkowości zestawami, a nawet zespołami, szczególnie tam, gdzie ruch poszczególnych przedmiotów jest minimalny.

Na tym miejscu należało by jednak zwrócić uwagę, że w okrętowej gospodarce materiałowej rozróżniamy właściwie: zestawy normalne, zestawy uzupełniające oraz zespoły. W moim rozumieniu nie można nazwać zestawem kutra, motorówki, czy nawet łodzi, na równi (na przykład) z zestawem części zamiennych do wentylatorów kabinowych. Pierwsze są zespołami, posiadają bowiem w swym składzie i zestawy i cały szereg poszczególnych przedmiotów, w drugim zaś konkretnie przytoczonym wypadku, spotykamy się tylko z trzema tulejami łożyska.

Dalej dla jasnego ustalenia przeznaczenia poszczególnych zestawów, uważam za konieczne rozgraniczenie pojęcia zestawów normalnych, którym na przykład będzie zestaw flag, — i zestawów uzupełniających, do których zaliczam zestawy części zamiennych poszczególnych materiałów (przedmiotów, zestawów lub zespołów) wbudowanych.

Jest kwestią do zastanowienia się czy właśnie zestawów normalnych nie księguwać poszczególnymi przedmiotami, zaś zestawów uzupełniających tylko w formie jednej pozycji księgowej. Pod tym względem należało by kwestię tę przestudiować na miejscu, oddzielnie w każdym dziale okrętowym.

3. N a l e ż n o ś c i :

a) Jesteśmy w położeniu specjalnym, gdyż możemy, a nawet musimy — jeśli chodzi o okrętowy materiał trwały — te należności okrętów ustalić z góry, a więc określić w jaką ilość i jakich materiałów trwałych okręt powinien być wyposażony stale. Nie znaczy to, że takie ustalenie nie może podlegać koniecznym zmianom. Dotychczasowy przepis kwestię tę rozstrzyga, ustalając t. zw. tabele wyposażenia okrętów.

Moim jednak zdaniem dotychczasowe ustalenie, że tabele wyposażenia mają również zawierać należności materiału nietrwałego o charakterze rezerwy, a zwłaszcza, o co mi głównie idzie, że materiał ten podlega takiej samej księgowości, jak i materiał trwały, powinien ulec rewizji. Trudno bowiem sobie wyobrazić, by jeden i ten sam materiał podlegał dwu systemom rachunkowości. Przyjmijmy jako zasadę, że materiał nietrwały konserwacyjny otrzymują okręty na rozdzielniki od organów zaopatrujących i materiału tego nie księguje się na okręcie w ogóle. Z drugiej zaś strony również obowiązuje zasada, że rezerwa tego materiału ma znajdować się w tabelach wyposażenia, a co zatem idzie w t.zw. księdze stanu i ob-

rotów materiałowych, jako podstawowej księdze na okręcie. Ponieważ utrzymanie tej rezerwy jest ściśle związane z bieżącą gospodarką, uważam za konieczne zastosowanie jednolitego systemu księgowania materiałów nietrwałych, dostarczanych w naturze.

b) Należności materiału nietrwałego, zbiorowego, dostarczanego okrętom w naturze, a jest to system zaopatrzenia, zastosowany do przeważającej ilości okrętowych materiałów nietrwałych, powinny ustalać osobne tabele należności. Tabele te powinny ujmować również rezerwę materiału, o której mówię wyżej, a nawet dla tej rezerwy — moim zdaniem — powinny być ustalane tabele osobne. Kwestia tej rezerwy może mieć wpływ na samą gospodarkę materiałem nietrwałym na okręcie, nie powinna jednak mieć wpływu na bieżącą rachunkowość tego materiału.

c) Ogólnie co do tabel należności i wyposażenia, jak również i zestawów, będących podstawą nie tylko całej okrętowej gospodarki materiałowej, ale i w wielu dziedzinach gospodarki organów zaopatrujących, uderza u nas różnorodność ich form. Wydaje mi się, że do systematycznej gospodarki okrętowej forma tych tabel nie jest obojętna; sądząc więc, że wydawnictwa te mogą i powinny być wydawane w sposób, gdzie to tylko jest możliwe, znormalizowane. Normalizacja ta może mieć poważny wpływ na formę księgowości.

Następnie spotykamy w niektórych tabelach należności szeregu materiałów jednego rodzaju o różnych tylko wymiarach (blacha, drut, śruby, wkrętki, nakrętki, niły, zatyczki itp., itp.).

W jednej z grup materiałowych spotykamy około 60 rodzajów tych materiałów, ale licząc je według wymiarów tworzy to ogromną ilość — około 800 sztuk. Wydaje mi się, że tutaj organa zaopatrujące, ustalając tabele, powinny od razu postanowić jak materiały te mają być na okręcie księgowane; jestem zdania, że na okręcie zbędnym jest księgowanie tych materiałów według wymiarów. Kwestia ta może być rozwiązana również przez odpowiedni układ lub formę tabel.

d) Pozostaje wreszcie do omówienia kwestia klasyfikacji i inwentaryzacji materiału. Pojęciem klasyfikacji obejmujemy ustalanie stopnia zdatności użytkowej, zaś pojęciem inwentaryzacji — ustalanie rzeczywistego stanu materiału. Nie rozwijając szerzej kwestii klasyfikacji sądząc, że na okrętach klasyfikacja w takich formach i rozmiarach, w jakich ona może i musi mieć miejsce w gospodarce materiałem na ładzie — jest zbędna. Materiał okrętowy trwały (gdyż tylko ten podlega klasyfikacji) musi być zdalny do użytku w stopniu zależnym od jego przeznaczenia. Tutaj mamy specjalistów, którzy stale muszą czuwać nad stopniem zdatności użytkowej materiału i jakiegokolwiek odchylenia od przyjętych norm powodują przeważnie natychmiastową wymianę materiału. Nie mniej jednak posiadamy na okrętach materiał niekiedy wysokocenny i już nie tylko z punktu widzenia przydatności ale i odpowiedzialności za jego pracę, może być niezbędnym ustalenie klasy. Taki materiał, ustalony przez właściwe organa zaopatrujące, powinien podlegać rachunkowości według klas.

Inna jest rola inwentaryzacji. Obecnie inwentaryzacja okrętowa formalnie nie obowiązuje; z drugiej zaś strony w zakresie sposobu prowadzenia księgi stanu i obrotów materiałowych obowiązuje zasada, że pierwszego dnia, każdego roku budżetowego ustala się stan rzeczywisty materiału, co przecież jest równoznaczne z inwentaryzacją. Należało by więc tę kwestię postawić i rozwiązać jasno. Moim zdaniem ustalenie raz do roku stanu rzeczywistego materiału na okręcie jest możliwe i potrzebne, a przy odpowiednim uproszczeniu czynności inwentaryzacyjnych, sprawa ta nie powinna przysporzyć okrętom wielkich trudności. Kwestia inwentaryzacji obowiązkowej jest podyktowana wymogiem ogólnych zasad administracji publicznej, której częścią składową jest przecież i gospodarka okrętowa. Okresowe wykazywanie i sprawdzanie rzeczywistego stanu materiałowego na okrętach może być podstawą uproszczonego systemu księgowości.

Kończąc ten rozdział muszę nadmienić, że istnieje jeszcze szereg innych zasad gospodarki materiałowej, nie mających jednak wpływu na księgowość, bądź też z punktu widzenia samego systemu księgowości mało znaczących i powszechnie zresztą znanych. Jeśli nawet powodują one konieczność prowadzenia jakiejś księgowości, to znaczenie ich jest raczej przejściowe. Mam tu na myśli, na przykład, zagadnienie doręczania materiałów do naprawy (książka doręczeń materiałów do naprawy) itp., itp. Zagadnień tych nie omawiam, gdyż nie budziły one dotychczas zastrzeżeń, a zastosowanie ich w gospodarce okrętowej jest jasne.

III.

Gospodarka okrętowa jest — jak to już nadmienilem — częścią składową administracji publicznej, która dyktuje swoje prawa i wymagania każdemu działowi gospodarki państwowej. Tym wymogiem, w tej chwili nas interesującym, jest wyliczenie się z otrzymanych środków. Żadnych sprawozdań, jak to ma miejsce w innych działach gospodarki, a tylko prawidłowo prowadzona księgowość, nawet najbardziej uproszczona, jednak kompletna; istnieje pytanie, czy księgowość materiału na okręcie, dla tego ogólnopństwowego celu, ma być prowadzona na lądzie, czy też na samym okręcie. Gdy zagadnienie to pogłębimy, to stwierdzimy, że obowiązkowi tego w przeważającej ilości działów, nie może spełnić nikt inny tylko sam okręt, zwłaszcza, że takie każdorazowe zdawanie sobie sprawy ze stanu materiałowego jest również bezwarunkowym interesem gospodarki wewnętrznej okrętu.

Gdy więc jednym z celów księgowości jest wyliczenie się, musi ona odpowiednio udowodnić prawidłowość dokonanych wpisów, dotyczących obrotów (przychodów i rozchodów), związanych z potrzebami i wymogami gospodarki. W okrętowej gospodarce materiałowej spotykamy się z różnymi rodzajami obrotów materiałowych. Ustalenie dowodów rachunkowych wspólnych, możliwie dla

największej ilości obrotów, znormalizowanie ich dla uproszczenia rachunkowości i zharmonizowania z systemem księgowości, jest przedmiotem przepisów administracyjnych.

I tutaj od razu, mając ustalać materiałowe dowody rachunkowe w gospodarce okrętowej, napotykamy ze względu na zasady organizacyjne, a więc i przyjęte wytyczne dla rachunkowości, na potrzebę rozróżnienia obrotów na okrętach floty, Flotyli Rzecznej oraz statkach pomocniczych.

Wydaje mi się, że w gospodarce materiałowej okrętów i statków floty, całość obrotów materiałowych, przy obecnej sytuacji zaopatrzenia, powinna się zmieścić — jeśli chodzi, co podkreślam, o dowody rachunkowe, wspólne dla wszystkich działów okrętowych — w dziesięciu dowodach, w tym sześciu ustalonych formalnie i czterech bez wzorów. Do pierwszych zaliczam: a) okrętowy kwit materiałowy, b) przekaz materiałowy, c) protokół skompletowania i zdekompletowania zestawu, d) protokół odbioru materiału, e) rozdzielnik lub wykaz zwrotu oraz f) wykaz klasyfikacyjno-inwentaryzacyjny; do drugiego natomiast: a) protokół okrętowy, b) rachunek kupiecki, c) protokoły i meldunki o ujawnieniu straty, wreszcie d) zarządzenia o uskutecznianiu potrażeń z uposażenia oraz o umorzeniu straty.

W niektórych działach gospodarki okrętowej mogą istnieć ponadto specjalne dowody rachunkowe, dostosowane do właściwości materiału i systemu gospodarki, jak na przykład w okrętowej gospodarce amunicją, umundurowaniem indywidualnym, bibliotek okrętowych itp. Dowody te powinny być ustalane osobnymi instrukcjami i uzgadniane z zasadami całego przyjętego systemu gospodarki.

Wycelowanie przekazu materiałowego (dzisiejszej faktury) z gospodarki okrętowej jest moim zdaniem niemożliwe, a tylko zastosowanie jego powinno być ograniczone do nielicznych wypadków automatycznego wyposażania okrętów w sytuacjach specjalnych. W sytuacjach tych okręt otrzymuje materiał według przekazu, sam zaś nie prowadzi zeszytu tych dowodów, gdyż dla wszelkich obrotów zewnętrznych prowadzi zeszyt okrętowych kwitów materiałowych.

Następnym dowodem, mającym często zastosowanie na okręcie, jest protokół skompletowania lub zdekompletowania zestawu. Powinien to być dowód uproszczony, w którym moglibyśmy rażąco ustalać zarówno kompletowanie jak i dekompletowanie zestawu. Zastosowanie jego powinno być rozszerzone do obrotów wynikających nie tylko z kompletowania lub dekompletowania zużytych części materiału stałego (urządzeń), z części zapasowych, będących w bieżącej rachunkowości okrętu jako zapas uzupełniający.

Jeśli dalej przyjmiemy, odmiennie od okrętów, że księgowość statków pomocniczych powinna być scentralizowana w specjalnej jednostce na lądzie — to ustalając sposób posługiwania się do-

wodami, które wyżej przytoczyłem — musimy uwzględnić tę specjalną sytuację.

W gospodarce statków flotylli rzecznej — moim zdaniem — powinno się pozostawić materiałowe dowody rachunkowe takie same, jak w oddziałach na lądzie (z ewentualnymi koniecznymi zmianami) a to ze względu na specjalny aparat gospodarczy jaki tam posiadamy, jak również ze względu na specjalną sytuację tych statków. Miejsce dzisiejszego zapotrzebowania może zastąpić zwykły kwit materiałowy.

IV.

Przystępując ostatecznie do księgowości, znowu musimy sobie zdać sprawę z sytuacji organizacyjnej okrętów i statków, rodzaju materiałów i całego szeregu omówionych już poprzednio zasad, tak, byśmy mogli stworzyć księgowość prostą, przejrzystą i całkowicie zgraną z przyjętym systemem.

Po rozważeniu całej obecnej sytuacji, proponuję wprowadzenie następujących ksiąg zasadniczych, wspólnych dla wszystkich działów okrętowych:

- 1) na okrętach: dla materiałów trwałych — księgi inwentarza;
dla materiałów nietrwałych, dostarczanych w naturze — rocznego rozliczenia materiałów.

Jeśli chodzi o system księgowości materiałów trwałych na okrętach, wydaje mi się, że system inwentarzowy jest w obecnej chwili najbardziej odpowiedni, a uproszczona księga inwentarza nie powinna nasuwać trudności w jej prowadzeniu. Co do sposobu prowadzenia i formy księgi inwentarza, nie można pominąć milezeniem, że z chwilą wyposażenia okrętu w pełną ilość materiału według tabeli wyposażenia, ilość obrotów, a więc księgowania, spada do minimum. Wymiany bowiem materiału zużytego nie księguje się. Co do możliwości zastosowania samych tabel, które zastąpić by miały główną część księgi inwentarza, stwierdzić należy, że jest to daleko idące uproszczenie; nie znam jednak działu, w którym było by to wprowadzone w życie; sądzę, że przyczyną tego stanu rzeczy jest forma dzisiejszych tabel.

Co do prowadzenia rozliczenia materiałów nietrwałych, dostarczanych w naturze, uważam, że dotychczasowy stan, przy którym w jednych działach prowadzi się rachunkowość, w innych zaś nie — powinien ulec ujednostajnieniu, w sensie wprowadzenia zupełnie zresztą prostego zeszytu na okres roczny. Podstawą wpisów rozchodowych, dokonywanych w okresach miesięcznych, powinny być książki prac działów okrętowych (tam gdzie ich dzisiaj w tej czy w innej formie nie ma), w których powinno się notować wszystkie sytuacje zużycia materiałów nietrwałych, dostarczanych w naturze. Ta bardzo uproszczona forma rozliczenia nie może być zastosowana do środków żywności, dostarczanych w naturze w czasie wojny i tu musimy wprowadzić wyliczenie miesięczne.

Co do pozostałych ksiąg, jak: książki materiałowe dla ma-

materialów nietrwałych, zakupywanych z ryczałtów oraz przytoczone już przeze mnie książki doręczeń materialów do naprawy, — omawiać ich nie potrzebuję. To samo dotyczy książek specjalnych, których prowadzenie może być uregulowane osobnymi instrukcjami, zależnie od właściwości materialów i systemu zaopatrzenia.

2) statki pomocnicze: a) powinny one prowadzić tylko książki materialów trwałych dla celów orientacyjnych, gdyż właściwa księgowość tego materialu powinna być prowadzona na lądzie, według zasad takich samych lub podobnych, jak w oddziałach na lądzie, z ewentualnymi niezbędnymi odchyleniami; b) jeśli chodzi o material nietrwały, dostarczany w naturze, roczne rozliczenie tych materialów na wzorze, jak dla okrętów, powinna prowadzić wyznaczona jednostka organizacyjna na lądzie, dla każdego statku oddzielnie;

3) księgowości Flotyli Rzecznej omawiać nie potrzebuję; tutaj statki powinny być potraktowane całkowicie jak pododdziały, a księgowość zarówno materialów trwałych jak i nietrwałych, powinna być prowadzona na szczeblu oddziału; same zaś statki powinny prowadzić jedynie książki materialów trwałych dla celów orientacyjnych.

V.

Na koniec słów kilka o czołowym artykule, zamieszczonym w numerze 92 z listopada 1936 r. „Przeglądu Morskiego”, pt. „Jak uprościć gospodarkę materialową na naszych okrętach”. Po przeanalizowaniu go — moim zdaniem — nie znajdujemy tam należytego naświetlenia całej sytuacji okrętowej gospodarki materialowej, ani też omówienia możliwości zastosowania systemu księgowości kartotekowej, do konkretnych sytuacji tej gospodarki na okrętach.

Możliwym jest, że system ten może być zastosowany w niektórych działach czy grupach materialowych, na przykład w gospodarce bibliotek okrętowych, nad czym należało by się zastanowić, wątpię jednak o jego praktyczności, jako systemu obowiązującego wspólnie dla wszystkich działów okrętowych; jest to bowiem system drogi i — moim zdaniem — nie prowadzi do uproszczeń, a nawet w niektórych działach wręcz je uniemożliwia.

Dla przykładu przytoczę, że w gospodarce tylko jednego działu okrętowego na kontrtorpedowcu spotykamy około 4000 sztuk różnych przedmiotów. Przy zastosowaniu kartoteki mielibyśmy więc na okręcie słup kart wysokości około jednego metra. Niezależnie od tego odnośna składnica prowadzić by miała dla każdego okrętu tego odnośną ilość stron. To chyba nie było księgi indywidualne o takiej samej ilości stron. To chyba nie było uproszczeniem, gdyż z ogólnego punktu widzenia i gospodarka by opierała się na podstawie przedmiotów naszej troskliwości.

Nie przytaczając innych wad tego systemu nadmienię tylko, że system ten nie zdał próby życia nawet w lepszych warunkach od okrętowych, bo w gospodarce na lądzie i obecnie jest tam wycofywany.

Okrętowa gospodarka materiałowa to tylko fragment całego szeregu działów gospodarki różnych szczebli, ujmowanych w przepisy. Ta dziedzina pracy, posiadająca u nas swój specjalny dział, obejmuje ściśle, według wszelkich prawideł naukowego badania, teoretyczne ujmowanie tak zróżniczkowanych, a nie pokrewnych ze sobą działów zaopatrzenia nowoczesnej marynarki. Zadanie to rozległe, odpowiedzialne i na wielką zakrojone miarę. W okresie rozbudowy marynarki, a więc największego nasilenia tych prac, wysiłek jednostki okazać się tutaj musi niewspółmierny do narzuconego przez życie zadania; jest to więc pole pracy tylko dla skoordynowanego wysiłku wszystkich, mających bezpośrednio czy pośrednio z gospodarką do czynienia.

To też cel tego artykułu zostanie osiągnięty tylko wtedy jeśli wywoła niezbędny prąd jak najszerszego studiowania, badania i gromadzenia, choćby najdrobniejszych obserwacji czy faktów, które po wszechstronnym oświetleniu pozwolą na wyciągnięcie z tego materiału całokształtu reguł działania.

Od Redakcji.

Autor załączył do artykułu omówienia i wzory, dotyczące: Okrętowego kwitu materiałowego, księgi inwentarza, rozliczenia materiałów nie-trwałych, itd. Ze względów technicznych Redakcja nie może ich tu zamieścić. Są one jednak w sekretariacie do dyspozycji Czytelników, bliżej interesujących się zagadnieniem.





INŻ. JÓZEF MORZE.

Wiadomości techniczne.

Niezatapialność i wytrzymałość nowoczesnych kontrtorpedowców.

Uszkodzenia brytyjskiego kontrtorpedowca H. M. S. „Hunter” na wodach hiszpańskich w roku ubiegłym, które zostało spowodowane przez najechanie na minę, zwróciło uwagę techników morskich na niezatapialność i na wytrzymałość nowoczesnych kontrtorpedowców w praktyce wojennej.

Wypadki najechania okrętów wojennych na miny, podczas ostatniej wojny, były nierzadkim zjawiskiem i prawie zawsze kończyły się zatopieniem tych okrętów. Ponieważ zatonięcie okrętu następowało zwykle bardzo szybko, więc było też trudno zdać sobie sprawę z rodzaju i obszaru uszkodzenia okrętu, które spowodowało katastrofę.

Z teorii, oraz na podstawie praktyki, można przyjąć, że przyczyny zatonięcia okrętu mogą być następujące:

1. Uszkodzenie okrętu (idącego z wielką szybkością), w kilku miejscach rozłożonych wzdłuż okrętu, a to z tego powodu, że wybuch miny trwa parę sekund, w ciągu których okręt przebiegnie kilkanaście lub nawet kilkadziesiąt metrów; uszkodzenie okrętu w kilku miejscach spowoduje zalanie kilku przedziałów i zbyt duże dla danego okrętu zmniejszenie jego wyporności.

2. Przecięcie okrętu na dwie części, co może się zdarzyć, jeśli mina znajdzie się pod stępką lub bardzo podwójnego dna posiada jej wybuch jest bardzo gwałtowny. Brak podwójnego dna ma przytem dość znaczny wpływ na rozmiar zalanie, kilku przedziałów

3. Uszkodzenie, a następnie raptowny wzdłużny przeździobowych, albo rufowych, co powoduje wprawdzie chylący okręt, nie pozwalający, z braku czasu, na wyrównanie okrętu przez zatopienie odpowiednich przedziałów rufowych w wypadku pierwszym, ewentualnie dziobowych w wypadku drugim.

4. Uszkodzenie jednej burty okrętu, posiadającego mocną

i wodoszczelną osiową gródź wzdłużną, na długości kilku przedziałów, co powoduje zalanie przedziałów z jednej burty i raptowny poprzeczny przechył okrętu; na ogół ten wypadek może się zdarzyć bardzo rzadko, gdyż pod wpływem wybuchu, gródź wzdłużna też zostanie uszkodzona i przedziały zostaną zatopione na całej szerokości.

5. Zbyt mała ilość mocnych wodoszczelnych grodzi poprzecznych, któreby mogły wytrzymać napór wody zatopionych przedziałów.

Jeśli wziąć pod uwagę, że wyżej wymienione słabe strony konstrukcyjne okrętu, lub też okoliczności w jakich nastąpiło zderzenie okrętu z miną, oraz możliwe następstwa eksplozji, jako to wybuch kotłowy lub amunicji, mogły się łączyć wzajemnie dla danego okrętu, to nie dziwnego, że zatonięcie jego w tym wypadku stawało się nieuniknione.

Dlatego też wypadek z H. M. S. „Hunter”, podany w kwietniowym numerze miesięcznika „The Shipbuilder and Marine Engine Builder”, a mający miejsce w okolicznościach niesprzyjających i powodujący prawie w 80% przecięcie tego okrętu na dwie części, jest bardzo ciekawy i jest sprawdzianem zalet nowoczesnej techniki budownictwa okrętowego.

H. M. S. „Hunter”, którego ogólny plan jest podany na rys. 3, został zbudowany w roku 1936. Charakterystyka jego jest następująca:

długość między rzędnymi	95 m.
długość całkowita	98 m.
szerokość	10 m.
zanurzenie przy wyporności standart	2,56 m.
wyporność standart	1340 ton
moc	34000 K. M.
szybkość	35,5 w.
uzbrojenie — 4 pojedyncze działa	120 mm.,
7 dział pł., dwie poczwórne wyrzutnie torpedowe.	

Kadłub został zbudowany prawie całkowicie ze stali typu „D”, o wytrzymałości na rozerwanie od 57 do 67 kg/cm² i minimalnym wydłużeniu 17%, na długości próbki 200 mm. Główne części kadłuba były znitowane; grodzie poprzeczne główne zostały wykonane z blachy o grubości 4,5 mm. i powyżej, oraz większa część mocnych wręg, progów dennych i wzdłużników burtowych poniżej dolnego pokładu, była wykonana przez spawanie; pokład dolny nad zbiornikami ropy był spawany na szwach i brzegach lecz przynitowany do pokładnic. Poszycie burtowe powyżej pokładu górnego było spawane do nadpokładu, przy czym burtowy kątownik ściekowy został pominięty. Pokład główny został znitowany z poszyciem burtowym za pośrednictwem burtowego kątownika ściekowego. Grodzie spawane posiadały szwy na zakładkę zagiętą o szerokości równej trzykrotnej grubości blachy, przy czym pełny i ciągły spaw został zastosowany od strony kątowników obramowania, zaś lekki i ciągły spaw na stronie przeciwnej. Wzmocnienia grodzi w kształcie płaskowni-

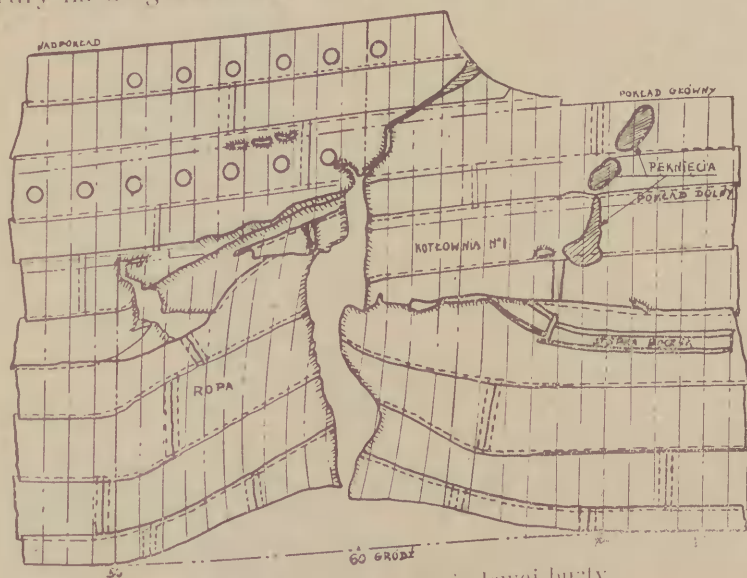
ków lub kątowników, były przyspawane spawem ciągłym i lekkim na obu brzegach.

Blachy typu „D” były nitowane nitami typu „D. R.” o wytrzymałości na rozwanie 55 — 63 kg./cm² i wydłużeniu 20%. Główki nitów posiadały wysokość 1/2 średnicy nita, zamiast jak to ogólnie jest stosowane — 0,7 średnicy. Nity te w okolicy eksplozji zachowały się zupełnie dobrze.

Podczas najechania na minę okręt posiadał praktycznie pełne obciążenie, a więc około 1600 ton. Ropa była rozmieszczona w sposób następujący: zbiorniki 1, 2, 7, 8, pełne, zbiorniki Nr 3 i 4 — półpełne, zaś zbiorniki NN 5 i 6 próżne. Zamurzenie średnie wynosiło około 3,05 m.

Mina eksplodowała na lewej burcie około wręgi N 60, w okolicy pomostu nawigacyjnego; strumień wody i ropy, spowodowany eksplozją, dosięgnął wysokości masztu, a więc około 30 m. nad powierzchnią morza. Okręt natychmiast otrzymał przechył na prawą burtę około 25°, lecz w miarę napełniania się przedziałów wodą, nastąpiło jego wyrównanie.

Inspekcja przeprowadzona na miejscu wykazała, że obie kotłownie od 60 do 80 wręgi oraz zbiorniki ropowe 1, 2, 3, 4 zostały zalane wodą do poziomu linii wodnej, zaś komora amunicyjna od wręgi 27 do 40, do poziomu pokładu dolnego. Kotłownia N° 3 i maszyny były nienaruszone, kocioł N° 1 został oderwany od fundamentów i odrzucony na prawą burtę, kocioł N° 2 — odrzucony w kierunku rufy na długości około 15 cm. Eksplozji kotłów nie było.

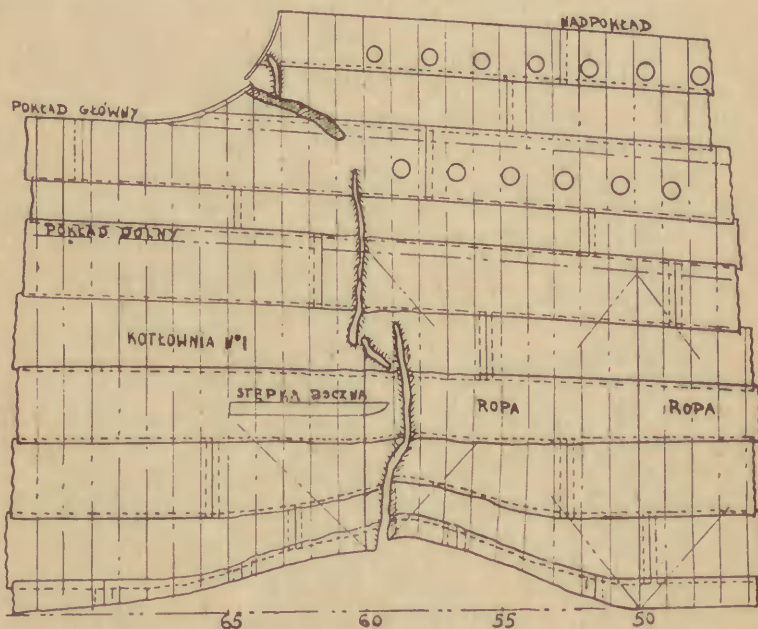


Rys. 1. Uszkodzenie poszycia lewej burty.

Po całkowitym zatopieniu przedziałów, okręt przybrał dziobowe zanurzenie 5,63 m., z czego wynika, że około 900 ton wody weszło do okrętu, a więc 2/3 jego wyporności

standartowej. Wodnice normalne okrętu przed wypadkiem (linia A) i po wypadku (linia B) są pokazane na rysunku 3.

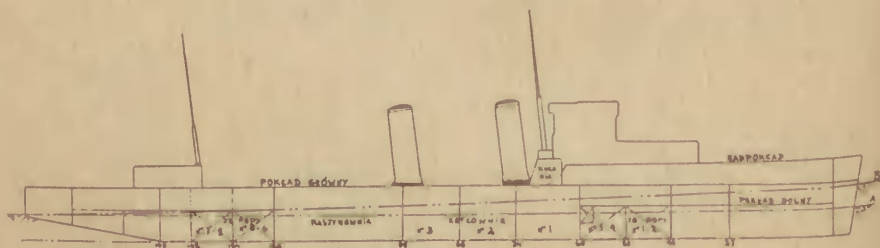
Z powodu zbyt dużego trymu na dziób, holowanie odbywało się rufą naprzód i wskutek tego, oraz ze względu na dużą falę, uderzającą na szeroką i płaską rufę, — 150 milowa droga do Gibraltaru trwała dość długo, bo aż dwa i pół dnia.



Rys. 2. Uszkodzenie poszycia prawej burty.

Po zadokowaniu okrętu, ogromne rozmiary uszkodzenia pokazały się w całej pełni:

Pierwsza gwałtowna eksplozja miała miejsce na dziobowym końcu bocznej stępki lewej burty i impet jej został skierowany

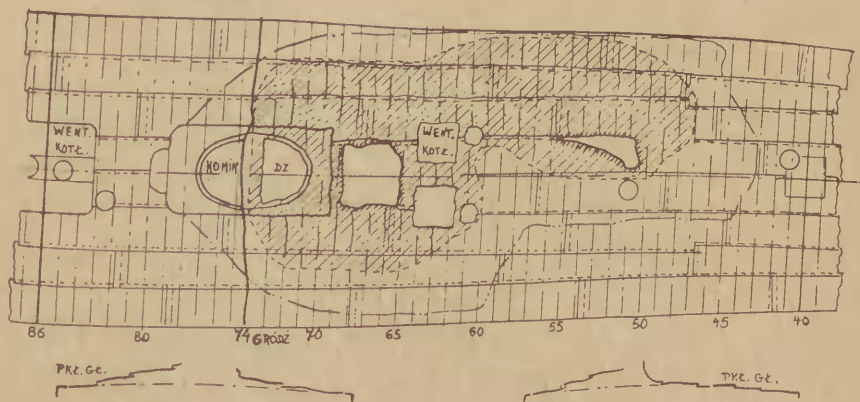


Rys. 3. Widok boczny H. M. S. Hunter.

w stronę rufy i w górę poprzez górny pokład, obok prawoburtowej ściany kuchni. Kadłub okrętu, poczynając od stępki aż do górnego pasa poszycia burtowego, został przecięty na pół obok grodzi 60 i to na obu burtach; prawa burta została — jakby nożem przecięta pio-

nowo (rys. 2), zaś lewa burta, która otrzymała największy impet wybuchu, została przecięta oraz zdeformowana (rys. 1).

Uszkodzenie zajęło przestrzeń od 48 do 73 wręgi i wszystkie wewnętrzne złady i konstrukcje, aż do górnego pokładu, zostały zniszczone. Górny pokład został ogromnie wygięty w górę na długości od 43 do 78 wręgi, oraz w kilku miejscach podziurawiony. Słępka została rozcięta i wygięta w środkowej części w górę, na wysokość 60 cm.

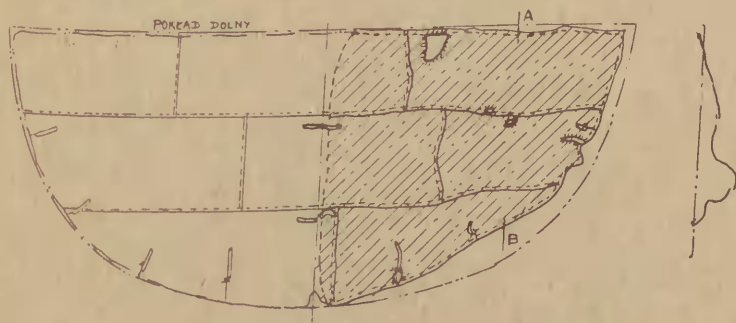


Przekrój poprzeczny na wr. 68.

Przekrój poprzeczny na wr. 52.

Rys. 4. Widok pokładu głównego. — Rzut z góry.

Rys. 4 przedstawia uszkodzenia pokładu głównego: całkowita część uszkodzonego pokładu jest obwiedzona linią przerywaną; ta część pokładu, która została w dużym stopniu uszkodzona, jest pokazana jako zakreskowana; gródź 74 stała się jakby granicą uszkodzenia, gdyż poza nią uszkodzenie było bardzo małe.



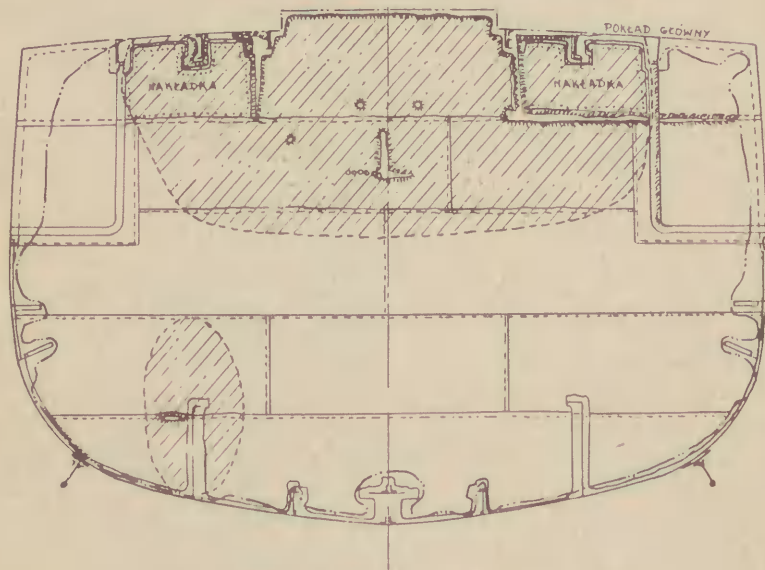
Przekrój A-B

Rys. 5. Gródź nr 50. Widok na Bf.

Rys. 5 przedstawia uszkodzenie spawanej grodzi 50; z powodu wybuchu miny na lewej burcie, gródź ta została najbardziej uszkodzona z tejże burty; została ona do połowy (część zakreskowana)

na na rys.) zupełnie odcięta od poszycia burtowego, wygięta i podziurawiona. Druga jej połowa, chociaż pocięta, ucierpiała w znacznie mniejszym stopniu.

Rys. 6 przedstawia uszkodzenie spawanej grodzi 74: cała gródź została tak jak to pokazuje linia przerywana w mniejszym lub większym stopniu (część zakreskowana) wygięta i w niektórych miejscach podziurawiona, zaś górna jej część oderwana od pokładu i rozerwana pionowo i poprzecznie. Rozerwanie pionowe z lewej burty wypadło na zagięciu zakładki szwa spawanego, zaś z prawej burty — na szwie nitowanym nakładki wzmacniającej. Rozerwanie poziome z prawej burty wypadło na zagięciu zakładki szwa spawanego. Dolna lewoburtowa wręga obramowania grodzi została oderwana od poszycia.



Rys. 6. Gródź nr 74. Widok na DZ.

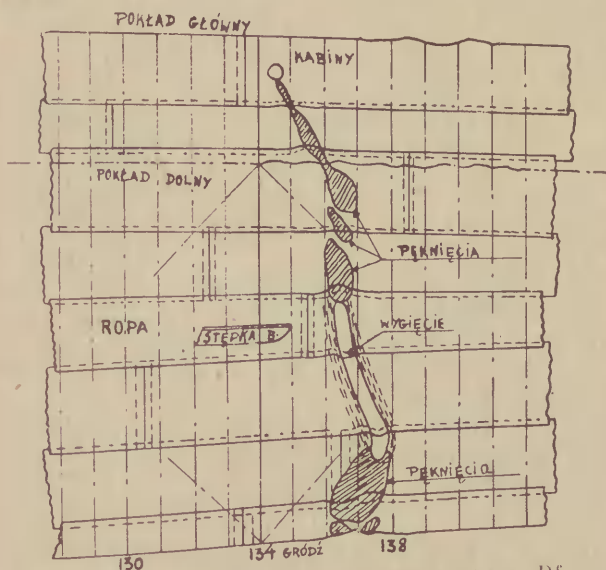
Powtórna eksplozja uszkodziła okręt na rufie w okolicy wręgi 137, gdzie poszycie prawo i lewo burtowe oraz pokłady dolny i górny wygięły się i popękały, jak pokazano na rysunkach 7, 8 i 9.

Rys. 7 przedstawia uszkodzenie poszycia lewej burty, gdzie pionowe wygięcie wynosiło około 7,5 cm., zaś pęknięcia dolnej części były o długości 15 cm. Wygięcia pokładu dolnego wynosiły 8 cm., zaś głównego 1,3 cm.

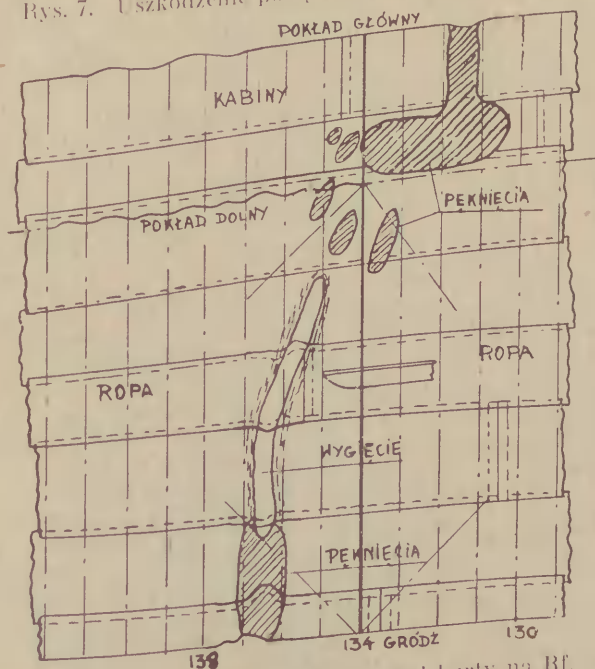
Rys. 8 przedstawia uszkodzenie poszycia prawej burty, gdzie pionowe wygięcie burty wynosiło około 15 cm., zaś pęknięcia dolne były długie na 15 cm. Wygięcie pokładu dolnego wynosiło ok. 7,5 cm. zaś głównego — 2,5 cm.

Rys. 9 przedstawia uszkodzenie pokładu, które zlokalizowało się na tej części pokładu, która nie posiadała wzmocnień; granicą wygięć na dziobie była podstawa aparatu torpedowego, na bur-

tach nakładki wzmacniające podstaw wyrzutni bomb hydrostatycznych, zaś na rufie — podstawy wind trałowych.



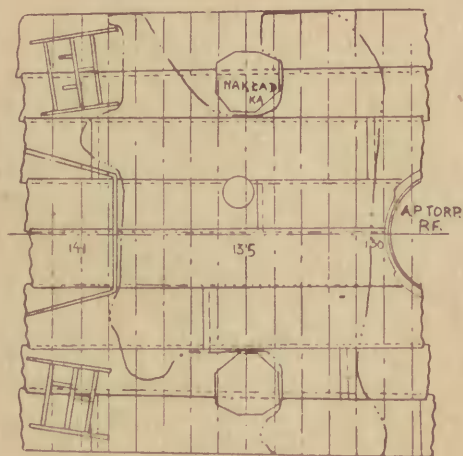
Rys. 7. Uszkodzenie poszycia lewej burty na Rf.



Rys. 8. Uszkodzenie poszycia prawej burty na Rf.

Uszkodzenia rufowe nie zagrażały okrętowi, gdyż poszycie burtowe próżnych zbiorników ropowych NN^o 5 i 6 nie zostało prze-dziurawione, zaś zbiorniki NN^o 7 i 8 były pełne.

Reasumując wszystkie uszkodzenia widzimy, że na 1/4 długości okrętu, to jest 24 m., kadłub był otwarty i zatopiony do poziomu wodnicy, zaś na długości 8 m. zatopiony do poziomu dolnego pokładu. Poza tym kadłub został rozcięty od stępki do górnego pokładu i cały ciężar okrętu, zwiększony o 2/3 jego wyporności, — utrzymany na częściowo uszkodzonym głównym pokładzie i nadbudówce, co świadczy o wielkiej wytrzymałości konstrukcji pokładów. W tym stanie wysokość metacentryczna okrętu wynosiła około 45 cm.



Rys. 9. Widok pokładu głównego na Rf. Rzut z góry.

Zbadanie uszkodzonych części okrętu, oraz tych grodzi i pokładów, które dzięki swej konstrukcji i należytej budowie uratowały okręt — uwidoczniło kilka ciekawych, dodatnich i ujemnych stron, dotyczących konstrukcji okrętu jako całości i jego poszczególnych części, a mianowicie:

1. Podział okrętu na możliwie dużą ilość wodoszczelnych przedziałów, za pomocą mocnych i dobrze utrzymanych grodzi, jest najbardziej konieczną i najważniejszą bronią w walce z minami czy też torpedami; grodzie powinny być budowane możliwie wysoko do pokładu górnego lub też nadpokładu. Przykładem tego w opisanym wypadku jest gródź N 40, która, dochodząc do głównego pokładu, nie pozwoliła na zatopienie przedziałów dziobowych.

Wadą konstrukcji H. M. S. „Hunter” — zdaniem moim — jest brak grodzi w maszynowni; gdyby mina znalazła się nie na grodzi 60, lecz np. 86, to w tych samych okolicznościach byłyby zatopione wszystkie kotłownie i maszynownia, i okręt prawdopodobnie by zatonął.

2. Spawanie doskonale wytrzymuje siły rozrywające i wybuchowe; zaleta ta zaznaczyła się szczególnie na grodziach zbudowanych z cienkich blach; grodzie te pod wpływem ciśnienia wybuchu wygięły się i wydłużyły; grodzie nitowane w tym wypadku nie

wytrzymałyby, gdyż nity zostałyby wyciśnięte lub złamane. W tych miejscach gdzie grodzie były spawane na zakładkę, zachowały się one gorzej; stąd nauka, że system spawania na zakładkę — żywcem wzięty ze sposobów nitowania, nie jest zalecany, gdyż miejsce spawane pracuje na rozciąganie i gięcie; daleko lepszym sposobem jest spawanie na styk, gdyż lepiej pracuje on wytrzymałościowo, oraz zmniejsza wagę i robociznę. Na ogół nie należy do spawania wprowadzać metod, które służą przy nitowaniu.

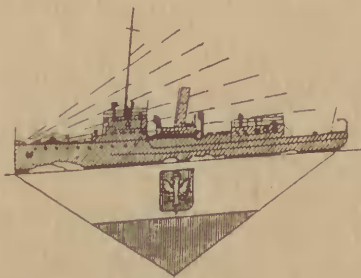
3. Szwy nitowane cienkich blach są na ogół mocniejsze niż same blachy i pęknięcia raczej zaznaczyły się na blachach, a nie na szwach; nity dobrze wytrzymują uderzenie i raczej zostają wyciśnięte niż złamane.

4. Wielką zaletą stali typu „D”, przy jej znacznej wytrzymałości, jest jej duży stopień ciągliwości, który wyraża się w znacznym wygięciu pod wpływem wybuchu, i wytrzymuje go bez pęknięcia.

5. Uodpornienie na ogień wszelkiego drzewa, używanego na okręcie jest całkowicie uzasadnione i powinno być przestrzegane w całej rozciągłości. W opisanym wypadku duże ilości ropy zostały rozlane na okręcie, co spowodowało lokalne pożary; ugaszenie ich nie sprawiło jednak żadnych trudności, gdyż samo drzewo, poza spaleniem zewnętrznej farby, pozostało w stanie niezajętym.

6. Dno podwójne, rozciągające się co najmniej na połowę długości okrętu, jest dużym czynnikiem zwiększającym jego wytrzymałość i gdyby H. M. S. „Hunter” takowe posiadał, rozmiar jego uszkodzeń — moim zdaniem — byłby znacznie mniejszy; kotłownia N° 2 nie byłaby prawdopodobnie zatopiona jak i uszkodzenia wewnętrzne byłyby mniejsze.

Jak widzimy z powyższego przykładu, nowoczesny kontrtorpedowiec, zbudowany według zasad, które zostały omówione, jest okrętem bardzo żywotnym.





Zagadnienia aktualne

Prasa niemiecka o polityce bałtyckiej Polski.

Wychodzi w Niemczech tygodnik „Deutsche Wehr”, poświęcony trzem dziedzinom siły zbrojnej Rzeszy Niemieckiej: wojsku, marynarce i lotnictwu. Tygodnik, przyznać trzeba, redagowany poważnie i interesująco, ujmujący zagadnienia polityczne, geopolityczne, strategiczne, taktyczne w sposób nieszablonowy i aktualny, co się nie zawsze zdarza w tego typu organach, wydawanych przez czynniki urzędowe.

Ten niemiecki tygodnik w numerze 33 zamieścił trzy artykuły dotyczące Polski. Jeden o kanale Gopło — Warta, drugi o wschodnich problemach europejskich, trzeci wreszcie p.t.: „Polska i Północ Europy”. Ten ostatni, podpisany „W”, zasługuje ze wszelkich miar na uwagę.

„Energiczna działalność, rozwinięta nagle przez Polskę w dziedzinie jej polityki zagranicznej — czytamy — dała powód do licznych hipotez i komentarzy. Mówi się o „Trzeciej Europie” o osi Helsinki — Bakareszt, o różnych innych kombinacjach politycznych... Wprawdzie oficjalne źródła polskie oświadczyły, że Polska swej politycznej ofensywy (dosłownie w tekście) nie prowadzi w celu uformowania jakiegoś bloku, jednakże wizyty ministra Becka i szefa sztabu gen. Stachewicza w skandynawskich i bałtyckich stolicach, są tym nie mniej faktem dokonany”.

Zdaniem autora artykułu — wizyty te miały rezultat bardziej kurtuazyjno-przyjacielski, raczej ideologiczny (wspólne niebezpieczeństwo sowieckie), niż konkretny. Do rzeczowych rozmów o charakterze militarnym nie doszło nigdzie. Natomiast wydaje się pewne, że Polska szukała jednak stworzenia takiego bloku, co wpływa zarówno z głosów części prasy polskiej (autor cytuje „Czas”), jak i też z samych wizyt, oraz uprzedniej bytności szefów sztabu trzech państw bałtyckich, na manewrach wojska polskiego. Tym

lżem generałom starano się wojsko polskie przedstawić oczywiście w jak najlepszym świetle, innymi słowy — wyrzucić na nich wrażenie wielkiej potęgi militarnej...

Jednakże usiłowania te — wciąż zdaniem autora — spełzły na niczym i rządy państw skandynawsko-baltyckich w sposób jasny dały do zrozumienia, że Północ Europy nie ma najmniejszego zamiaru ściślejszego wiązania się z Polską i woli ograniczyć się do dobrych sąsiedzkich stosunków. Sfery skandynawskie insynuowały przy tym, że w razie konfliktu w środkowej Europie, Polsce nie uda się pozostać neutralną, a przecież państwom skandynawskim chodzi nie o mieszanie się do obcych im konfliktów, a o zachowanie pokoju i neutralności. Stąd Polska dla nich pożądanym sprzymierzeńcem być nie może, szczególnie w chwili dzisiejszej.

Także ze strony łotewskiej wyrażono się, że interesy Łotwy i Polski nie pokrywają się wzajemnie. Estonia wykazała wyraźną niechęć do wszelkich kombinacji blokowych, Finlandia ograniczyła się do sąsiedzkiej życzliwości. Rumunia wyraźnie nieprzychylnie odniosła się do projektów polskich, uważając, że „jej sojusz z Francją i Małą Ententą obowiązuje ją do zajęcia innego stanowiska, niż polskie —, co zaś do wszelkich rozwiązań kompromisowych, to byłoby one dla niej tylko niepotrzebnym balastem“.

Autor przyjmuje tedy, że plan polski zawiodł na całej linii, a zaprzeczenie oficjalne jego istnienia (zresztą bardzo późne) było tylko grą polityczną. A dalej twierdzi, że jednym z głównych celów tego planu było zagadnienie Morza Bałtyckiego.

Autor przyznaje, że Bałtyk ma dla Polski wielkie znaczenie, że polskie interesy bałtyckie mają poważne kształty i że „słusznie Polska stara się ich strzec i bronić... Stąd dążenia polityki polskiej do „umiędzynarodowienia“ Bałtyku. Innymi słowy Polska nie chce, aby Bałtyk był morzem zamkniętym, którym tylko jedno państwo — o najsilniejszej flocie — ma głos. Nie będąc zaś dość silna na morzu, pragnie stworzyć blok z państw skandynawsko-baltyckich, mający za zadanie osiągnięcie całkowitej wolności morskiej. Nie ulega wątpliwości, że sprawa „Wolności Bałtyku“ poruszana była energicznie w czasie wizyt obu polskich dygnitarzy.

Ale i tutaj — twierdzi autor — zainteresowane państwa bałtyckie nie „wyrzuciły zgody. Zastanowiły się słusznie, czy sojusz z Polską może być dla nich korzystny? — „Cała Północ Europy odpowiedziała na to zgodnym: Nie!“ —

Tyle mniej więcej autor niemiecki. Mimo komplementów jakie inny autor w artykule „Od diabelskiego pasa do strefy neutralnej“, w tymże numerze pod adresem polskiego ministra spraw zagranicznych wypowiada, jest w powyższych wywodach sporo „octu“. Chcielibyśmy tedy aby Czytelnik polski (szczególnie ten, który słabo orientuje się w sprawach morskich), zrozumiał należycie to, co dla czytelnika niemieckiego jest w sensie wywodów tych oczywiście.

Autor mówi bowiem, że Polska chce prowadzić politykę bałtycką, nie mając sama

o d p o w i e d n i e j m a r y n a r k i w o j e n n e j. Chce stworzyć jej namiastkę, zbierając pod swoją egidą floty innych państw skandynawskich i bałtyckich, co zresztą taktycznie byłoby rzeczą małowartościową. Jednak państwa owe rozumieją, iż Polska — na morzu tak jeszcze słaba — nie może być korzystnym sprzymierzeńcem, a tym bardziej uzurpować sobie hegemonii. Jej potęga lądowa jest w zagadnieniach bałtyckich czynnikiem drugorzędnym. Tedy wszelkie poczynania bałtyckie jej polityków są z góry skazane na niepowodzenie.

*

Inny artykuł, tym razem w Nr. 39 „Deutsche Wehr“ — „Die Aktivität der polnischen Aussenpolitik im Ostseeraum — ihre Grundlagen und ihre Folgen“ — jest na ten temat jeszcze wymowniejszy: Zawiera on m. inn. następujące myśli:

„W ostatnich czasach polska polityka zagraniczna wykazuje niespotykaną dotychczas, intensywną działalność. Po zacieśnieniu przymierza z Rumunią, polski minister spraw zagranicznych plk. Beck, zwrócił całą swą uwagę, na zagadnienie bałtyckie, poniechawszy nawet innych, ważnych zadań. — Sztokholm, Oslo, Tallin, Helsinki i Ryga zostały przezeń odwiedzone, a krótkie lądowanie w Kownie miało pokazać światu, że stosunki między Polską a Litwą są uregulowane”.

Tu następuje omówienie dotychczasowej działalności pułkownika Becka, z początku jako adiutanta i bliskiego współpracownika Marszałka Piłsudskiego, później — od r. 1932, jako ministra spraw zagranicznych, wiążącego do dziś dnia, zgodnie z życzeniem Marszałka Śmigłego-Rydza, politykę zagraniczną z polityką wojskową Polski.

„Po ostatnich kontynentalnych sukcesach ministra Becka — pisze dalej autor (dr. A. Loessner), politycy polscy mieli niezłomną nadzieję także i na sukces w polityce bałtyckiej. A to w oparciu o potęgę wojska polskiego, które słusznie może być uważane za najsilniejszą siłę zbrojną na Wschodzie Europy (oczywiście z pominięciem Sowietów). Wyrazem tej polityki było wspomniane uprzednio zaproszenie szefów sztabu Łotwy — Hartmanisa, Estonii — Reeka i Finlandii — Oescha na zeszłoroczne manewry polskie na Pomorzu. Chciano tam dowódcom nadbałtyckich sił zbrojnych pokazać, że dzięki swej armii, Polska powołana jest do hegemonii nad Bałtykiem”.

„Prasa polska, omawiając z tego powodu stan sił zbrojnych państw bałtyckich i skandynawskich na lądzie i morzu, wyrażała tu niedwuznacznie pogląd, że polska marynarka wojenna jest jeszcze zbyt słaba w stosunku do jej zadań politycznych i musi być szybko rozbudowana”... (Dodać można, że taż prasa stale popełniała ten sam błąd: podawała marynarki wojenne tych państw za część składową ich wojska — nasz przyp.). Autor podkreśla ten szczegół, służący na poparcie jego wniosków.

„Politycy i strategowie polscy z ołówkiem w ręku zaczęli podsumowywać stany liczebne sił zbrojnych „bloku“ polsko-skandynawsko-bałtyckiego i omawiać jego znaczenie strategiczne, prawdaż nie publikując na razie przeciwko komu „blok“ ów ma być zwró-

cony. Uczeni polscy wygrzebali z powrotem starą „ideę jagiellońską”, — umię z Litwą i hegemonię Polski nad wszystkimi narodami słowiańskimi, która to idea pozostała w średnich wiekach „pobożnym życzeniem”. W dobie obecnej ma to oznaczać stworzenie bloku wszystkich narodów słowiańskich, prócz Rosji Sowieckiej, — to jest Czechów, Słowaków, Jugo-Słowian, Bułgarów, przyczem obecne tarcia polsko-czeskie uważane były za małowazne i możliwe do załagodzenia. Państwa skandynawskie i bałtyckie, oraz Węgry, miały się we własnym interesie do bloku tego przyłączyć, tworząc oś Bałtyk — Morze Śródziemne. Mówiąc po żołniersku — pisze autor — jest to idea panslawistyczna małego człowieka”...

„Charakterystycznym jest, że czołowym przedstawicielem tej idei stał się stary generał Żeligowski — oswobodziciel Wilna — który w prasie polskiej kilkakrotnie sprawę tę poruszał. Zdaniem generała, sprzeniewierzenie się idei pansłowiańskiej zawsze prowadziło do zguby — przykłady Rosji, Ukrainy, Czech, Polski przedrozbirowej, są pod tym względem dość wymowne. Logika Historii wyromaży aby Polska objęła dziś przewodnictwo i wskrzesała ideę pansłowiańską. Tak jak Niemcy pod energicznym kierownictwem Adolfa Hitlera zrealizowali ideę pangermańską, tak samo Polska musi dziś myśleć kategoriami „za naszą i waszą wolność”, bo los jej nie da się izolować od losu słowiańszczyzny. Sprawa zostanie rozwiązana wówczas, gdy obok flagi polskiej powiewać będzie flaga słowiańska i przewodnictwo Polski w Europie między Bałtykiem a basenem śródziemnomorskim będzie zapewnione”.

Tu autor dodaje, że w kwestiach tych nie pytano bynajmniej o zdanie tych narodów, które jako „Stany Zjednoczone Słowiańszczyzny” do przyszłego bloku wejść miały — w czym jest jednak w sprzeczności z początkowymi zdaniem artykułu. A następnie wywodzi dalej:

„Polski minister spraw zagranicznych został w stolicach skandynawskich i bałtyckich przyjęty bardzo serdecznie, przyczem nie tajono sympatii dla Polski, która w tak krótkim czasie zdobyła sobie silne stanowisko. Ale ani kraje skandynawskie, ani bałtyckie, nie zdecydowały się na jakiekolwiek wiążące zobowiązania polityczne lub militarne. Komunikaty prasowe obracały się tu wciąż w ramach kurtuazyjnych ogólników, nie przynosząc nic konkretnego. Przeciwnie podkreślano raczej zachowanie neutralności w wypadku konfliktu między innymi państwami europejskimi. Ścisłe biorąc, było to nie wiele i tym też tłumaczyć można niepowodzenie ministra Becka, który prasy polskiej, która nie wierząc w niepowodzenie ministra Becka, dotychczas tak szczęśliwego w swych posunięciach, ograniczyła się do komunikatów oficjalnych. Szczególnie prasa prorządowa, wierząca z góry w powodzenie akcji, znalazła się z tego powodu w dość delikatnej sytuacji i dlatego raczej mileżała”...

„Kiedy echa prasy skandynawskiej i bałtyckiej przedostały się do Polski, stało się jasnym, że wszelkie nadzieje,łożone na stworzenie „bloku” runęły i posunięcie spaliło na panewce. Nie pomogły udające zadowolenie emuncjacje oficjalne, że Polsec nie chodziło o nie więcej, jak o zwykłe sąsiedzkie stosunki i że plany bynajmniej nie

sięgały tych granic o jakie posądzano zagranicą ministra spraw zagranicznych. Mimowoli przypomina się tu bajka o lisie i winogronach! (sic).

„Wobec niepowodzenia na samym początku akcji, uspokoiło się w Polsce na temat idei jagiellońskiej czy panslawizmu. Natomiast płk. Beck został zaatakowany ze strony, z której najmniej można się było tego spodziewać: to znaczy przez organ konserwatystów wileńskich „Słowo”, na którego czele stoją Cat-Mackiewicz, Żeligowski i znany ze swej germanofobii Studnicki. Ten to organ, który z początku szedł bez zastrzeżeń za ministrem Beckiem, zarzuca mu teraz, że dzięki jego polityce, Niemcy tylko osiągnęli swoje wielkie i niezaprzeczone sukcesy, natomiast Polska wyszła na niej niekorzystnie”...

„W związku z powyższym polska opinia publiczna zdaje się faworyzować generała Sosnkowskiego, co wskazuje na wzmogoną działalność czynników antyniemieckich i odbija się w tonie prasy, szczególnie prowincjonalnej, który od czasu zawarcia paktu o nieagresji (1934) — nigdy nie był tak w stosunku do Niemiec ostry”...

Autor kończy supozycją następującą: „Jeśli zmiana opinii polskiej, oparta o porażkę polityki bałtyckiej, ma oznaczać nawrót do Francji, zmianę na stanowisku ministra spraw zagranicznych i wzmocnienie zachwianej przyjaźni z Francją, tedy jest to dla Trzeciej Rzeszy sprawą zasadniczej wagi i wymaga wielkiego wzmocnienia czujności”...

Tyle p. dr. Loessner na temat polskiej polityki bałtyckiej i spraw polskich w ogóle. Mimo całej powagi artykułu — trudno nie wyciągnąć zeń wniosku, że Autor zabrnął na manowce, z których trudno mu się będzie dziś wyplątać. Jego poglądy na stosunek społeczeństwa polskiego do polityki zagranicznej i jej czołowego przedstawiciela, ministra Becka, są co najmniej... przestarzałe i oparte na jednostronnych informacjach. Dr. Loessner będzie zapewne w sporym kłopotcie, jak wypić piwo, którego sobie mimowoli nawarzył...

Natomiast jedna rzecz wciąż przebija z tematu, jak stare „caeterum censeo”... Widać zeń wymownie i wyczytać można bez trudu między wierszami, że autor niemiecki, tym razem słusznie ocenił małą wagę polskich poczynań bałtyckich, nie opartych na odpowiedniej do tej polityki — morskiej sile zbrojnej. Każda polityka międzynarodowa wymaga dziś oparcia o tę siłę i nie sposób rozwiązywać wielkich problemów kontynentalnych, nie mając jednocześnie zapewnionego, choćby częściowo, panowania na morzu. Świadczy o tym zarówno konflikt hiszpański, będący coraz bardziej rozgrywką między... Niemcami i Włochami z jednej, a Sowietami z drugiej strony (patrz dalej), jak również i przemówienie kanclerza Hitlera w przeddzień Godesbergu. Wódz Niemiec dzisiejszych powiedział wszak m. inn.: „Na morzu odbudowaliśmy flotę i dzięki temu nie lękamy się już widma blokady”.

Tak czy inaczej nie ulega wątpliwości, że marynarka wojenna odgrywa decydującą rolę w polityce zagranicznej, i brak jej, czy niewspółmierna do polityki tej słabość, odbija się od razu ujemnie na ca-

okształtacie zagadnienia, a nawet na prestiżu państwa...

Zobaczmy to, analizując z kolei, potrącony już przykład sowiecki.

*

Sporo pisało się w prasie światowej o gremialnym rozstrzelaniu oskarżonych o zdradę stanu wyższych wojskowych sowieckich. To też wiadomość o rozstrzelaniu kilku najwybitniejszych admirałów (patrz — „Przegląd Morski” — Kronika w numerach poprzednich) z Orłowem i Wiktorowem na czele, a nawet wykładowców akademii morskiej, jak Pietrow i Gervais, nie zrobiła już większego wrażenia. Prasa polska, na ogół mało zajmująca się zagadnieniami obrony morskiej, podała te wiadomości bez komentarzy i przypisała je dalszemu ciągowi „czystki” politycznej.

Tymczasem, jeśli w tym wypadku o politykę chodziło, to nie tyle o wewnętrzną, ile właśnie o zagraniczną. Albowiem nielaska admirałów i profesorów sowieckich miała tu w znacznie większym stopniu charakter polityczno-strategiczny, niż charakter zwykłej rozgrywki partyjnej.

Jeśli niektórzy admirałowie, jak np. Iwanow (dca brygady „Maratów”) poszli pod sąd za sprzeniewierzenie się ideałom sowieckim w czasie podróży zagranicznych, to już naczelną dowódcą sił morskich Orłow, reprezentujący Sowiety na koronacji króla angielskiego, mógł być pod tym względem znacznie mniej podejrzany, a w każdym razie przestępstwo nie mogło być wielkie. A już zupełnie „hors de cause” byli admirałowie — Wiktorow — następca Orłowa, Siwkow — dowódcą floty bałtyckiej, Muklewicz — szef biurowości morskiej, Kożanow — dowódcą floty czarnomorskiej, Kirejew — dowódcą floty Pacyfiku, Dinszenow — dowódcą floty północnej, a w szczególności komendant szkoły wojenno-morskiej admirał Ludri, oraz wyżej wspomniani profesorowie — wybitny historyk Pietrow i znany taktyk Gervais.

Wiadomo, że spisek wojskowy, istniejący w wojsku, a zmierzający rzekomo lub rzeczywiście do obalenia Stalina i utworzenia na miejscu reżimu bolszewickiego — demokratycznej republiki federacyjnej o lekkich skłonnościach... monarchistycznych — został krwawo stłumiony. Jednak nigdzie z toku rozpraw nie wypłynęło, aby do spisku włączona była marynarka wojenna. Przeciwnie spiski wojskowe obawiali się jej, bo przecież była pierwszym narzędziem rewolucji. Być może były jakieś „defekcje” wśród sfer oficerskich, ale chyba tylko wyjątkowo.

Tedy „zmiaczenie z powierzchni ziemi szpiegów i bandytów”, jak ostatnio nazwano w piśmie „Krasnyj Flot” rozstrzelanych admirałów i wykładowców, miało inne przyczyny od tych, jakimi sądy sowieckie kierowały się w ferowaniu swych wyroków w stosunku do wojska. Przyczyny te pozostałyby zapewne dłuższy czas w tajemnicy, gdyby prasa skandynawska, a w ślad za nią i niemiecka, nie podały ciekawych emuncjacji, które drogą morską dostały się do Finlandii, a stamtąd do Szwecji. Zapewne jeden z oficerów, zbiegły jeszcze w porę, znalazł schronienie za kordonem i wyjaśnił sytuację.

A ta przedstawia się wręcz odmiennie, niż to u nas sądzono. I to właśnie należałoby podkreślić. Bowiem admirałów sowieckich rozstrzelano wprawdzie jako zdrajców stanu, ale akt oskarżenia miał treść co najmniej sensacyjną. Oto jak miały się rzeczy:

Niepowodzenia rządu walenckiego odbiły się, oczywiście, niekorzystnie na prestiżu Sowietów w świecie... Jakże-to? Państwo, którego hasłem jest „proletariusze wszystkich krajów łączcie się“, które zapowiada przewrót światowy i wpaja w adeptów jego idei przekonanie, że nie ma większej siły na świecie od Z. S. R. R. — okazuje się naraz bezsilne w stosunku do garści zwolenników, walczących o „wolność“ Hiszpanii. Mimo gorących nawoływań, nie może im przyjść z pomocą, ograniczając się do coraz to rzadszych transportów sprzętu i garści personelu.

Na Kremlu mieszkają ludzie czynu... To też pewnego dnia, zorientowawszy się jaką szkodę ta połowiczna pomoc przynosi sprawie sowieckiej, dyktator zwołał radę wojenną i zażądał energiczniejszej interwencji floty na wodach Hiszpanii. Marszałek Woroszyłow poparł to żądanie, nakazując flocie odpowiednią demonstrację.

— To będzie trudne, — odparł na to dowódca sił morskich. Tam trzeba przede wszystkim floty, której widok zapewniłby szacunek dla naszej bandery, a którą pomogłaby w doprowadzaniu transportów na miejsce przeznaczenia.

— A więc niech cała flota weźmie się do tego dzieła! — zawołał dyktator.

Ale wówczas dowódca sił morskich przyznał się do... całkowitej bezsilności. Tak — to prawda — transporty sowieckie są topione lub wylapywane przez „faszystowskich buntowników“. Jedyną radą byłoby dodanie im eskorty wojennej, która zapewniłaby bezpieczeństwo tak, jak to czynią okręty niemieckie i włoskie dla strony przeciwej. Jednak — niestety — flota Związku nie może podjąć się roli, do której nie była przeznaczona. Rozbudowana pod lokalnym kątem widzenia, jest bezsilna na dalekich wodach...

Inna wersja chce, że fakt powyższy miał miejsce właśnie w akademii morskiej im. Frunzego, gdzie Stalin miał jednemu z absolwentów postawić pytanie:

— Co trzeba zrobić aby pomóc towarzyszom walczącym w Hiszpanii?

Aspirant nie potrafił na to pytanie odpowiedzieć, a jego wykładowca miał się wyrazić, że flota rosyjska budowana była pod kątem widzenia obrony wybrzeży państwa sowieckiego i tymczasem „zaaim moment rozbudowy sił nie nastąpi“, musi poprzestać na zadaniach związanych z „wojną korsarską“ i zapewnieniem bezpieczeństwa na wodach terytorialnych.

Być może zresztą iż oba fakty miały miejsce mniej więcej równolegle. Rezultat jednak był ten sam. Dyktator wpadł w gniew i oskarżył naczelnych dowódców o zdradę stanu. Admiraliowie sowieccy sprzeniewierzyli się państwu, nie stworzywszy w porę narzędzia pełnowartościowej siły morskiej.

Proces sam miał obfitować w momenty dramatyczne. Oskarżeni bronili się na podobieństwo Medyny Sidonii po zniszczeniu

uczyć, że obrona własnych wybrzeży leży u brzegów przeciwnika, skoro najwyższe władze wojskowe żądają tylko... obrony Kronsztatu i Zatoki Fińskiej?

Aby utrzymać wysoki poziom ducha wśród absolwentów szkoły, aby dać im wiarę w narzędzia, które powierzono ich rękom, trzeba było nagiąć doktrynę do organizacji i hierarchii. Stąd, oczywiście, fałszywa doktryna sił lekkich, która zbankrutowała definitywnie na „zgniłym zachodzie“, a którą do ostatnich lat tak żywo propagowano wśród marynarzy Związku Sowieckiego.

Sąd rzekomo uznał te wywody za słuszne, ale postawił oskarżonym nowy zarzut: Dlaczego tolerowali bez sprzeciwu podobny stan rzeczy i energicznie nie reagowali na korzyść natychmiastowej poprawy?

Nie wiadomo już co na to odpowiedzieli oskarżeni, ale w motywach wyroku wspomniane jest, że „dowódcy morscy sprzeniewierzyli się ideałom socjalistycznym, nie reagując na podobny stan rzeczy, tolerując go bez sprzeciwu i nie występując energicznie przeciwko zdradzieckiemu i łotrowskiemu osłabieniu potęgi Z. S. R. R., z korzyścią dla trockistowsko-faszystowskich bandytów“...

La comedia è finita... Ale myliłby się ten, kto by przypuszczał, że ograniczono się do wymierzenia kary... Lekeja przyniosła owoce... Zrozumiano bowiem, że bez marynarki wojennej, zagadnienia polityczne wielkiej wagi rozstrzygnąć się nie dadzą. A znów aby mieć wartościową marynarkę wojenną, trzeba jej nadać formy organizacyjnej, rokujące szybki i właściwy rozwój.

To też w styczniu roku bieżącego stworzono niezależny komisariat ludowy (ministerstwo) marynarki wojennej, na którego czele postawiono energicznego działacza R. K. K. A. — Smirnowa. Nie jest on może fachowcem w dziedzinie morskiej, ale w każdym razie władze sowieckie zdają się polegać na jego energii, bezwzględności i wytrwałości w dążeniu do celu. Zresztą dodano mu z pewnością doradców fachowych.

Pierwszym czynem Smirnowa było ruszenie z miejsca zagadnienia budowy nowych okrętów liniowych. Bez wielkiego entuzjazmu ze strony czynników lądowych, przydzielających skąpo kredyty, usiłowano zamówić je na stoczniach Stanów Zjednoczonych, żądających za budowę okrętów horrendalnych sum, a jednocześnie hamowanych w wykonaniu zamówień przez Kongres i opinię publiczną. Smirnow wybrnął z tej sytuacji, przenosząc budowę okrętów liniowych do kraju (Leningrad i Niokolajew), a zamawiając w Ameryce tylko to, czego w Rosji wykonać nie można było. Personal fachowy również sprowadzono z Ameryki. W ogóle usprawnienie prac na stoczni i podniesienie wydajności tych ostatnich stało się czołowym zadaniem sfer kierowniczych, gdyż na tym, oczywiście, zawisł cały ówczesny rozwój marynarki. Oprócz wspomnianych wyżej dwóch stoczniz, pracuje także stocznia w Murmańsku, stworzona od nowa.

Jeśli wierzyć rosyjskiej prasie emigracyjnej, to program morski Sowieców przedstawia się dziś, jak następuje:

Do roku 1940 (jesienią) skład poszczególnych flot ma być następujący:

a) Flota bałtycka: dwa nadpancerniki po 35,000 ton (trzeci na wykończeniu), dwa pancerniki zmodernizowane po 23.000 ton, cztery krążowniki typu „Kirov“ po 8.000 ton, jeden stawiacz min, jeden lotniskowiec i dwa transportowce lotnictwa, 30 kontrtorpedowców i torpedowców, 50 ścigaczy, 50 okrętów podwodnych;

b) Flota Północna: dwa starsze krążowniki, stawiacz min, 16 kontrtorpedowców, 8 ścigaczy, 24 okręty podwodne, jeden lotniskowiec i dwa transportowce lotnictwa;

c) Flota Czarnego Morza: jeden okręt liniowy (23.000 ton), dwa krążowniki po 7000 ton, 12 kontrtorpedowców i torpedowców, 8 ścigaczy, 30 okrętów podwodnych, transportowiec lotnictwa;

d) Flota Dalekiego Wschodu: cztery krążowniki pancerne (tonaż bliżej nieokreślony, możliwe że ponad 10.000 ton i działa 204 mm — Sowiety nie są tu związane traktatowo), dwa lotniskowce, jeden transportowiec lotnictwa, dwa stawiacze min, 16 kontrtorpedowców i torpedowców, 50 ścigaczy, 60 okrętów podwodnych. Nadto flotylla rzeczna: 12 kanonierek i monitorów, 75 uzbrojonych statków;

e) Flotylla Morza Kaspijskiego: 4 torpedowce, tuzin kanonierek i monitorów, kilka okrętów podwodnych, transportowiec lotnictwa.

Trudno oczywiście, stwierdzić w jakim stopniu cyfry powyższe są zgodne z rzeczywistością. Jednak nie ma dymu bez ognia, to też informacje emigracji rosyjskiej nie zdają się być dalekie od prawdy. Ogólny wzrost tonażu sowieckiego do r. 1942 przewiduje oficjalnie co najmniej ćwierć miliona ton.

Czytelnik zorientuje się już jaki związek istnieje między głosami prasy niemieckiej o polskiej polityce bałtyckiej, a wyżej wspomnianym rozwojem floty sowieckiej, opartej na nowej i niezależnej organizacji. W jednym i w drugim wypadku widzimy bowiem, że polityka międzynarodowa na szerszą skalę prowadzona, odbywać się musi w oparciu o morską siłę zbrojną. Wówczas dopiero rokować jej można całkowity sukces.

A choć wywody autorów niemieckich są niekoniecznie ścisłe, to jednak owe nieścisłości polityczne nie zmieniają nic w zasadzie zagadnienia i nie osłabiają argumentów na rzecz posiadania władzie zorganizowanej i silnej marynarki wojennej — narzędzia pokoju, korzystnych przymierzy i dobrobytu.

*

Czytelnik usposobiony krytycznie mógłby wprowadzić zaaważyc, że wzmiankowane na początku twierdzenie Kanclerza i Wodza Niemiec współczesnych, dotyczące usunięcia niebezpieczeństwa skutków blokady, jest co najmniej... optymistyczne. Ale zdanie „Führera“ o marynarce i blokadzie należy tu rozumieć w sensie ogólnym.

Flota niemiecka jest dziś z pewnością jeszcze zbyt słaba, aby mogła skutecznie przeciwdziałać blokadzie dalekiej, stosowanej,

powiedzmy, przez Wielką Brytanię. Natomiast z jednej strony przez odpowiednie przygotowanie kraju do wojny (zapasy, „ersatzy”, benzyna i ropa drogą syntetyczną itd.), działanie blokady dalekiej będzie przynajmniej w ciągu pierwszych miesięcy wojny minimalne, kraj zaś w dużym stopniu samowystarczalny. Z drugiej zaś strony — co ważniejsze — i czego prasa niemiecka nie omieszkła przy każdej okazji podkreślić — dzięki odbudowie floty niemieckiej panowanie na Bałtyku jest zapewnione. A co z tym rozwiązana jest kwestia dowozu surowców skandynawskich.

Może dlatego też artykuły dr Loessnera mają ów nieprzychylny dla Polski ton, albowiem autorowi wydaje się, że wzrosła polskiej marynarki wojennej, oraz silniejsze węzły przyjaźni z marynarkami państw bałtyckich i skandynawskich, nie tylko utrudniłyby flocie niemieckiej panowanie na Bałtyku, ale też, w razie konfliktu europejskiego, floty te mogłyby stać się poważnym sprzymierzeńcem dla flot państw zachodnich, usiłujących sforsować Cieśninę Duńską, celem przejścia na Bałtyk — i działania, tym razem już, metodą blokady bliskiej, przy dzisiejszym stanie rzeczy znów znacznie skuteczniejszej od dalekiej.

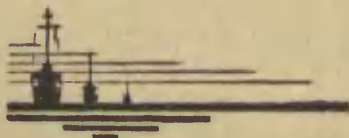
Jednak te to obawy, przyznajemy, zapędziły skądinąd poważnego i uczonego Autora niemieckiego w „ślepią uliczkę”, z której, jak zaznaczyliśmy, będzie mu, wobec wydarzeń dziejowych, dość trudno się wycofać. I to tym bardziej, że coraz częściej prasa niemiecka uznaje konieczność istnienia polskiej marynarki wojennej.

* * *

To co napisaliśmy wyżej traktujemy raczej sprawozdawczo. Ale trudno oprzeć się myśli, że gdyby Polska marynarka wojenna liczyła dziś owe 150.000 ton okrętów wojennych, zadeklarowanych przez delegację polską na konferencji rozbrojeniowej w Genewie — polski minister spraw zagranicznych miałby ułatwione zadanie, a na szefów sztabów bałtyckich eskadra okrętów liniowych zrobiłaby może większe wrażenie od najwspanialszej formacji lądowej. Znaczenie mocarstwowe Polski wzrosłoby wówczas znacznie — i nie przesądzając innych faktów — jedno jest pewne:

Pismo niemieckie nie miałoby powodu do zamieszczania artykułów o niepowodzeniu polskiej polityki bałtyckiej — w tej czy innej formie.

J. G.





Vlissingen, O. R. P. „Orzeł” wychodzi na próbę.



Krzyżownik francuski „La Galissonnière” 7600 ton, 32,5 w., IX dział 152, VIII — 90 pl., VIII — CKM, VI — TR, 3 samoloty, załoga 509.



Przegląd Prasy.

W rocznicę urodzin Ludwika XIV.

Dnia 5 września r.b. Francja obchodziła trzechsetną rocznicę urodzin Ludwika XIV. Szpalty prasy francuskiej wypełniły się przy tej sposobności artykułami, podkreślając, że panowanie tego króla — to jedna z najpiękniejszych kart w dziejach Francji, która w tej właśnie epoce zajmowała zdecydowanie pierwsze miejsce w Europie.

Owczesne stosunki polityczne, a poniekąd i społeczne, odznaczały się nieskończoną ilością nieporozumień, rozbieżności w poglądach na sprawy o zasadniczym znaczeniu itd. Słowem, jak... zawsze.

Z tego powodu ostateczne wyjaśnienie szeregu zagadnień wymagało często użycia siły, w celu narzucenia przeciwnikowi swej woli przemocą. Wojny były zjawiskiem zwykłym, codziennym i z reguły toczyły się o najwyższą stawkę.

Przygotowania do wojny stanowiły więc nielada troskę dla kierowników naw państwowych, zwłaszcza w krajach, które, jak Francja, przeżywały rozkwit absolutyzmu.

Mając to na względzie, p. G. M. w „Le Yacht“ z dnia 17.IX. zadaje pytanie: Jak dalece Króla-Słońce interesowała marynarka wojenna, której pod jego panowaniem przypadły wyjątkowo trudne zadania obrony interesów państwa wobec potężnej Anglii?

Odpowiedź brzmi dość nieoczekiwanie. Na podstawie zasługujących całkowicie na wiarę dokumentów, ustalono najdokładniej przebieg życia wielkiego monarchy. Z tego oto źródła dowiadujemy się, iż Ludwik XIV „widział morze“ zaledwie trzykrotnie, a mianowicie w Dieppe w roku 1647, w Tulonie w 1660 i w Dunkierce w r. 1675.

Minister marynarki, słynny Colbert, nadaremnie usiłował skłonić króla do zapoznania się bezpośrednio z flotą, arsenalami i bazami. Straciwszy ostatecznie nadzieję na osiągnięcie tego skromnego celu, Colbert polecił zbudować modele wszystkich okrętów francuskich i zademonstrować je monarsze na... kanale w Wersalu!

Z tego wynika niedwuznacznie, że króla stosunkowo mało zajmowały zagadnienia, związane z morzem, oraz zabezpieczenie interesów Francji na morzu przed nieprzyjacielem słynącym z energii i przedsiębiorczości.

Wprawdzie dla ministra marynarki zarezerwowano piątkowe popołudnia na audiencje, ale miało to chyba znaczenie raczej formalne, gdyż rola Ludwika sprowadzała się do wysłuchiwania referatów na tematy najzupełniej mu obce, oraz do powzięcia decyzji niekoniecznie indywidualnych.

Zrozumiałe, że w tych warunkach osoba ministra, a przede wszystkim jego uzdolnienia i zalety mówcy, oraz umiejętność przekonywania i wywierania wpływu na monarchę — odgrywały dominującą rolę.

To też za czasów Colberta, który zasłużył się Francji dobrze, flota francuska przeżywa okres odrodzenia. W chwili objęcia stanowiska przez Colberta (1660) flota liczy zaledwie 18 okrętów dużych (z tego 8 w stanie zadawalającym) i 18 mniejszych. W ciągu 11 lat zbudowano 139 okrętów liniowych, 22 fregaty i przeszło 50 okrętów mniejszych.

W roku 1691 stanowisko podsekretarza stanu do spraw marynarki objął markiz Ludwik Pontchartrain, człowiek, który niewątpliwie żywił najlepsze chęci, lecz źle orientował się w zagadnieniach zasadniczych, związanych z obroną państwa na morzu. Król zaś, który nie posiadał fachowego przygotowania, przymował bez sprzeciwu projekty markiza, czy też przyjmować je musiał.

Kierunek, jaki obrał nowy minister, dał najfatalniejsze rezultaty. Wstrzymanie rozbudowy floty uniemożliwiło stawienie czoła flocie angielskiej. Uczyniono to jednak *ś w i a d o m i e*, wychodząc z założenia, że intensywna wojna korsarska wystarczy do złamania woli Albionu. Życie raz jeszcze zadało kłam tym fałszywym teoriom. Francję te eksperymenty przyprawiły o ciężką porażkę i przyczyniły się do obniżenia jej prestiżu w Europie.

Politykę markiza kontynuował syn jego, Jérôme, również niefortunnie i z wyraźną szkodą dla dobra kraju.

Rozpoczyna się okres upadku marynarki francuskiej, która jeszcze na schyłku XVII stulecia zapisała się tak chlubnie w bitwach pod Beveziers, Barfleur i nawet w przegranej pod La Hogue, i która wydała tylu wybitnych marynarzy, jak Duquesne, Chevalier Paul d'Estrées, Chateaurenault, Tourville, Jean Bart, Duguay-Trouin, Forbin i inni.

Niestety, inaczej działać się nie mogło, skoro kierownictwo polityki morskiej królestwa spoczywało w rękach ludzi, być może skąd inąd wybitnych i bezspornie dobrej woli, jednak w zakresie zagadnień związanych z morzem, — zupełnych dyletantów. (m. m.).

Obrona przeciwlotnicza floty.

Przesadne opinie o skuteczności broni lotniczej narobiły w okresie powojennym dużo wrzawy w społeczeństwach europejskich i przysporzyły wiele kłopotów czynnikiem miarodajnym wten-

czas, gdy zaszła potrzeba przystąpienia do budowy eskadr pancernych. Jednak po kilku latach dyskusji owo niebezpieczeństwo lotnicze zostało w oczach społeczeństw sprowadzone do rozmiarów właściwych.

Dziś już nigdzie nie mówi się „okręt czy samolot“ a tylko „okręt i samolot“. Jeśli chodzi o flotę, rozważane są tylko sposoby najlepszego zabezpieczenia okrętu przed agresją lotnika. I tak niecenne przebudowanie niektórych angielskich lekkich krążowników na okręty przeciwlotnicze floty, narobiło trochę ruchu w większych państwach morskich. Zaczęto dociekać przyczyn tego niespodziewanego kroku admiraliej brytyjskiej. Bodajże najwięcej dociekań znaleźć można było w prasie włoskiej. Niektóre z artykułów poruszających ten temat, a zamieszczonych w „Rivista Marittima“ omawialiśmy na tych łamach. We wrześniowym numerze znajdujemy znów dwa artykuły, które ze względu na nieco odmienne akcenty, niż te które spotkaliśmy w dotychczasowej dyskusji, pozwolę sobie omówić.

W jednym z nich pod tytułem „Obrona przeciwlotnicza floty“ autor — komandor ppor. Vittorio Prato — przemawia za stworzeniem okrętów przeciwlotniczych dla floty włoskiej. W dalszym ciągu postaram się wyjaśnić prawdopodobną genezę tej opinii, na ile ostatnio zaobserwowanych dążeń Italii.

Przejdźmy jednak do opinii autora. Zdaniem jego w pierwszej fazie wojny, własne gwałtowne ataki na bazy lotnicze przeciwnika, bezwzględnie zredukują działalność nieprzyjacielskiego lotnictwa.

Jednakże — wykluczamy absolutną przewagę jednej strony — po pewnym czasie nastąpi znaczne zużycie sił lotniczych, więc niemożliwe będzie stałe niszczenie baz przeciwnika; natomiast działania lotnictwa, jako uzależnione między innymi od warunków atmosferycznych i strategicznych, — będą przerywane w czasie i dlatego dorywcze ataki lotnicze nieprzyjaciela na eskadry znajdujące się na morzu, bezwzględnie trzeba za możliwe.

Ponieważ wiele marynarek (wszystkie większe) posiada i buduje lotniskowce, z atakiem na eskadry będące na morzu trzeba się liczyć.

Zasadniczo odmiany działania lotnictwa przeciw flocie na morzu są następujące: p r z e d b i t w ą — zmniejszanie zdolności zespołu do walki i p o b i t w i e — niszczenie okrętów przeciwnika w odwrocie, lub ulżenie własnym w ich ciężkiej sytuacji. Najgroźniejsze tutaj zdaniem autora są wodnosamoloty torpedowe.

Z tych form działania lotnictwa autor wyprowadza środki obrony. Powołuje się on na swych poprzedników w dyskusji, którzy udowodnili jakoby, że przeciwdziałanie artylerii i broni maszynowej jest nie dostateczne. Na krążownikach i okrętach liniowych za dużo miejsca i wagi trzeba poświęcić na uzbrojenie główne i przeciwtorpedowe, pancerny, maszyny itd. Obecnie nie można myśleć o wydatnym zwiększeniu OPL okrętu dużego, bez znacznego zmniejszenia artylerii głównej. Nie wiadomo dlaczego autor pominął tutaj mileze-

niem fakt, że artyleria przeciwtorpedowa jest zwykle również bronią przeciwlotniczą (przyp. rec.).

Dalej dowodzi autor, że nie byłoby wskazane budować okręty dobre z punktu widzenia obrony przeciwlotniczej, lecz słabe w działaniach nawodnych. Nie wydaje się również by takie okręty dobrze wypełniały zadanie bliskiego rozpoznania morskiego. Natomiast mogłyby wykonać swe zadanie przeciwlotnicze według poglą-
dów różnych autorów, mniej więcej w promieniu 10 km od gros sił. Ale to za mało do rozpoznania, bowiem nawet stosując rozpoznanie lotnicze, ze względu na jego możliwości (pogoda i inne), nie można zrezygnować z rozpoznania przez okręty lekkie, wysunięte przed „gros” na odległość przynajmniej dwudziestu mil (ze względu na obecne duże szybkości). W każdym razie, zdaniem autora, skuteczne rozpoznanie trudno będzie wykonać przy pomocy lotnictwa, o ile się nie posiada lotniskowców.

Nie mogąc zatem do obrony przeciwlotniczej floty użyć obecnych okrętów, trzeba stworzyć specjalne. Wyporność ich rzędu wyporności krążowniczej nie wydaje się wskazana — bo okręt taki stanowiłby doskonały cel dla lotnictwa zwłaszcza torpedowego. Poza tym byłoby tych okrętów za mało, więc powstałyby trudności wykorzystania ich. Wreszcie byłyby za słabo uzbrojone w artylerię przeznaczoną przeciw okrętom. Im mniejsze będą te okręty — tym więcej ich będzie.

Dla zadań okrętów przeciwlotniczych nie potrzebne są bardzo duże szybkości. Jednak okręty winny być na tyle duże i szybkie by mogły towarzyszyć okrętom liniowym w czasie takiej pogody, kiedy lotnictwo może działać. A platforma strzału musi być stała, co wiąże się z wielkością okrętu. Zdaniem autora, tym wymaganiom odpowiada okręt o wyporności 3000 ton, 8 działach przeciwlotniczych w dwóch bateriach, możliwych do kierowania oddzielnego. W dzień okręty takie mogłyby służyć jako ochrona dużych zespołów przed okrętami podwodnymi, w nocy zaś przeciw okrętom nieopan-
cerzonym (torpedowym).

Jednym z argumentów przemawiających przeciw okrętom przeciwlotniczym jest słabość ich w stosunku do lekkich okrętów lepiej uzbrojonych. Ale — mówi autor — okręty liniowe nie będą chodzić nigdy oddzielnie, lecz w zespołach; wtenczas krążowniki i kontrtorpedowce wchodzić będą w skład rozpoznania eskadry liniowej, a zarazem stanowić będą osłonę dla okrętów przeciwlotniczych. W czasie zaś walki okręty przeciwlotnicze zgrupowane będą w sektorze dziobowym (przeciw torpedowcom) i rufowym eskadry (przeciw bombowym atakom).

Reasumując autor stwierdza co następuje:

1. Mimo działań przeciw bazom przeciwnika należy przewidywać w pewnych warunkach poważne operacje przeciw flocie na morzu.

2. Zadania lotnictwa będą wykonywane w pełnej współpracy z własną flotą. Zadania te będą ułatwione przez posiadanie lotniskowców.

Wypowiadanie się autora za posiadaniem lotniskowców

przez Italię jest dość charakterystycznie w obecnej chwili, jeśli zważymy, że Italia dysponuje dużą ilością dobrze wyposażonych baz lotniczych, niemal w każdym zakątku Morza Śródziemnego. Gdy do tego dodamy 12 zamówionych ostatnio dużych kontrtorpedowców (lub ściślej — lekkich krążowników) po 3500 ton, co do których wyraźnie powiedziano, że są przeznaczone na ocean, to można przypuszczać, że Italia przestała się interesować — z punktu widzenia morskiego — jedynie basenem śródziemnomorskim. Imperium kolonialne i flota wojenna Italii wyglądają już na oceany.

3. Obecne uzbrojenie pancerników i krążowników i wady rozmieszczenia — czynią reakcję przeciwlotniczą floty bardzo słabą.

(Mam wrażenie, że autor nie docenia tutaj własnych okrętów. Wszak italskie krążowniki słyną z niesłychanie silnej baterii przeciwlotniczej po 16 dział 100 mm, 8—37 mm i 8 KM — prz. rec.).

4. Najlepsze do tego celu są specjalne okręty, rozmieszczone w promieniu około 10.000 m w około eskadry. Wyporność najlepsza 3000 ton.

5. Obronę tych okrętów stanowią będzie zespół okrętów rozpoznania. (A. K.).

Okręt przeciwlotniczy wobec rzeczywistości konfliktu.

W tym samym wrześnieowym numerze „Rivista Marittima” krytycznej ocenie poddał okręty przeciwlotnicze — kapitan marynarki Virgilio Spigai. Choć chwilami uwagi jego nie grzeszą zbyt dużym obiektywizmem, przecież trudno odmówić im dużej dozy słuszności.

W trzech różnych wypadkach — zdaniem autora (w wypadku samolotów przeciw okrętom, a mianowicie w porcie (w wypadku wojny statycznej), na morzu (dozór i krążenie) oraz w bitwie.

Ostatnia możliwość wyrażona w godzinach trwania jest śmiesznie mała. Kilka chwil decyduje o wartości hipotez, stworzonych w czasie długiego okresu pokoju. Dlatego zdaniem autora, nie warto rozważać tego krótkiego okresu, — podczas gdy okręty będą raczej dostępne w porcie i na morzu, przez długie miesiące wojny.

Zdaniem zwolenników okrętu przeciwlotniczego, ochrona (eskorta) przeciwlotnicza w czasie bitwy, winna się ograniczyć do częściowej ochrony pancernika przed ewentualnym upadkiem bomby na pancierz okrętu, podczas gdy okręt już jest narażony na prawie pewne uderzenia pocisków przebijających dużego kalibru. A w dodatku w bitwie tylko połowa kierunków może być ochroniona przez okręty przeciwlotnicze.

Zdaniem autora już to jest wystarczające by dowieść praktycznej niewystarczalności okrętu przeciwlotniczego w bitwie. Sąd autora jest bardzo surowy, nie waha się on nawet wygłosić następującej myśli:

„Dla admirała zdanego na egzamin, który (o ile w akcji biorą udział pancerniki) nie daje możliwości myślenia o wielu szeregach, — słaba jest korzyść świadomości częściowej ochrony przed zagrożeniem lotniczym; to ostatnie w tych okolicznościach przedsta-

wia mizerną część niebezpieczeństwa jakiemu dowódca zdecydował się przeciwstawić. Świadomość ta jest zniweczona przez konieczność pamiętania o idącej w odległości kilku tysięcy metrów grupie okrętów długich, nieopancerzonych i niezdolnych do samodzielnej obrony; 4 lub 6 zbytłownych parowców, które za jedyną oznakę wojenną mają banderę i które przez determinację lub odwet, dowoyny okręt przeciwnika może atakować bez obawy, że zostanie pokonany”.

Zdaniem autora — łatwość zniszczenia ich stałaby się przyczyną, dla której specjalnie dowódcy „polowali“ by na nie; bowiem, jak wykazuje wielowiekowa tradycja, dowódcy zawsze dążą w poszczególnych fragmentach bitwy do osiągnięcia łatwym sposobem pewnych wyników. Stąd pierwszy wniosek — od chwili spostrzeżenia przeciwnika okręty przeciwlotnicze stają się elementem osłabiającym własne siły.

Natomiast obrona przez okręty przeciwlotnicze zespołu pancernego na morzu jest korzyścią niezaprzeczną. Ale czy się to opłaca? Czy niebezpieczeństwo lotnicze jest aż tak duże? Autor odpowiada na to pytanie, cytując opisy wypadków z ostatnich lat, przytoczone przez komandora brytyjskiej marynarki Bernarda Acworth. z dzieła „Wielka Brytania w niebezpieczeństwie“. Oto skrót przytoczonego wyjątku:

1. W czasie wojny światowej żaden okręt wojenny ani handlowy nie został zniszczony w porcie lub na morzach ciasnycch.

2. W czasie rewolucji greckiej w marcu 1935 r. krążownik „Averoff“ (10.000 ton) miał być zatopiony przez lotnictwo rządowe. 22 samoloty otrzymały rozkaz zatopienia go; tymczasem okręt doznał tylko nieznacznych uszkodzeń.

3. W czasie obecnej rewolucji hiszpańskiej zadaniem lotnictwa rządowego było przerwanie komunikacji gen. Franco z kontynentem europejskim. Tymczasem wojska powstańcze były swobodnie przewożone w Afryki, mimo bezpośredniej bliskości lotnictwa rządowego.

O ile w rewolucji greckiej można było tłumaczyć niepowodzenie lotników brakiem wyszkolenia, to tutaj już tego nie można powiedzieć, bowiem mieliśmy tu do czynienia z najlepszymi lotnikami sowieckimi, niemieckimi, francuskimi i włoskimi. A sprzęt był niewątpliwie bardzo dobry i działania nieustanne.

4. Rozluźnienie przy pomocy lotnictwa blokady czerwonego Bilbao przez flotę powstańczą nie udało się.

5. Możliwość trafienia bombą w okręt, będący w ruchu, jest, jak się w praktyce okazało, bardzo trudna. Zaś atak z lotu nurkowego jest dla okrętu opancerzonego mało niebezpieczny, ponieważ bomba nie ma wtenczas szybkości dostatecznej do przebicia pokładu. Wykazało to doświadczalne bombardowanie angielskiego „Emperor of India“.

Autor nie podaje więcej przykładów, bo nie chce być posądzony o szerzenie braku wiary w wartość współpracy lotnictwa. Zwraca natomiast do określenia czasu metod, i miejsca zagrożenia lotniczego.

W każdym razie przeznaczenie okrętów przeciwlotniczych dla ochrony jedynie okrętów liniowych, mimo woli nasuwa pytanie: A co będzie z krążownikami, które znacznie więcej przebywają na morzu?

Zdaniem autora skuteczność obecnych środków obrony przeciwlotniczej okrętu liniowego w ruchu jest wystarczająca, bowiem w wypadku znajdowania się własnego gros na morzu, zawsze i własne lotnictwo rozpoznania i myśliwskie jest również na morzu, co bardzo musi wpłynąć na działania atakującego przeciwnika, nawet jeśli ten posiada znaczną przewagę.

Zadanie okrętów przeciwlotniczych w pływaniu wojennym ogranicza się więc do zapewnienia w czasie dnia tylko bezpieczeństwa okrętów liniowych i sprowadza do wystrzelenia pewnej ilości salw, przeznaczonych dla samolotu. Nie warto budować okrętu przeciwlotniczego, ponieważ według danych dzisiejszych, trafienie samolotu z okrętu jest równie trudne, jak okrętu z samolotu. Przeciw samolotowi należy zastosować samolot.

Według autora jedna tylko postać okrętu przeciwlotniczego jest usprawiedliwiona. Oto w związku z przewidywanym przebywaniem okrętów w portach nie bronionych, na redach i poza portami, zachodzi potrzeba ich obrony przeciwlotniczej. Do tego celu można użyć różnych starych okrętów i statków handlowych o dostatecznie dużym kadłubie (platforma strzału) — uzbrojonych w artylerię przeciwlotniczą. Zatopienie takiego okrętu nie będzie dużą szkodą, a korzyści będą zawsze duże, zwłaszcza, że okręty będą musiały dość często zmieniać miejsce postoju, a nadbrzeżne baterie przeciwlotnicze, przynajmniej dotychczas nie są zmotoryzowane i nie mogą za okrętami podążyć. (A. K.).

Jesienne ćwiczenia flotylli Dnieprowej.

Prasa sowiecka przynosi krótki opis jesiennych ćwiczeń flotylli Dnieprowej, ubarwiony bardzo wymownymi pochwałami na cześć „wspaniałych załóg, które z niezwykłą dzielnością odparły wroga”... (sic). Ćwiczenia miały miejsce w chłodne i ciemne noce, w czasie ulewnych deszczów i w warunkach, wymagających wielkiego samozaparcia i poświęcenia ze strony personelu. Załogi wykazały „wspaniałą dyscyplinę, nadzwyczajną wytrzymałość, doskonale wyszkolenie”, jednym słowem „zdały egzamin taktyczny i... polityczny z honorem”. Oficerowie, marynarze i robotnicy „prześcigali się w gorącym patriotyzmie dla ojczyzny i w wierności dla partii” (sic).

W czasie ćwiczeń zgłoszono 28 próśb o przyjęcie do partii bolszewickiej i 27 do komsomołu. Liczni marynarze prosili o pozostawienie ich jako nadterminowych. Wszyscy obiecali służyć „celującą”. Oddziały tow. Bondarcza, Hulki, Medowszczikowa, Sorokina i inn. wyróżniły się specjalnie. Techniczna strona stała również na wysokim poziomie. Łączność pracowała ofiarnie, jej oficerowie i marynarze nie kładli się spać przez trzy dni, przy czym rezerwiści nie ustępowali służbie czynnej. Ludność najbliższych Kolechozów pomagała przy organizowaniu przepraw.

W czasie krótkich chwil wypoczynku miały miejsce wykłady, odczyty, przedstawienia kinematograficzne, zabawy i wspólne wieczery, a nawet konkursy taneczne. Jednocześnie „uświadamiano marynarzy politycznie“... —

„Dowódca flotylli i kilku oficerów przepadło bez wieści. Istnieją obawy, że podzielicili oni los wielu wojskowych sowieckich“. Ale to już wiadomość z innego źródła (Ryga).

Skład flotylli Dnieprowej nie jest dokładnie znany: Prawdopodobnie składa się ona z 8 do 12 większych statków (kanonierek rzecznych i monitorów), oraz 15 parowców pomocniczych, licznych motorówek i ślizgowców (hydroplanów), a także eskadry lotniczej.

Jednocześnie dochodzą wiadomości o zamieszkach na flotyllach stacjonowanych na dolnej Wołdze. Podobno jeden ze statków z dowódcą i załogą uciekł na morze Kaspijskie z zamiarem dostania się do portów perskich. Jednak został dogoniony przez torpedowce floty kaspijskiej i zatopiony. Według innej wersji, nie przystosowany do pływania po morzu — zatonął w czasie sztormu .(g).

Prasa sowiecka o budowie nowych okrętów.

„Krasnyj Flot“ i inne pisma sowieckie podają apel za apelem w kierunku przyspieszenia budowy floty liniowej. Na innym miejscu (patrz zagadnienia aktualne) podaliśmy kilka ciekawych szczegółów, dotyczących zmiany doktryny. Tu zaś ograniczamy się do sprawozdania:

Przemawiając na stoczni „Ordżonikidze“ w Leningradzie Kalinin miał się wyrazić, że nowe okręty liniowe trzeba budować p r ę d k o, t a n i o i d o b r z e. Przewodniczący Najwyższej Rady Sowieckiej dał robotnikom do zrozumienia jakie czekają ich zadania i specjalnie podkreślił konieczność podporządkowania się inżynierom, których wiedza jest potrzebna do powodzenia pracy. Mniemanie, że robotnicy sami potrafią okręt zbudować, bez zwierzchnictwa inżynierów, jest błędne i tego rodzaju wysiłki należą do zmarnowanych. Inżynier nie jest wrogiem robotnika, a przeciwnie jego nauczycielem i kierownikiem pracy. Powierzchnowe poglądy, którymi nabite były nieraz głowy robotników na temat tego czym są inżynierowie — nie mają sensu i szkodzą tylko pracy. Kierownicza rola przy budowie przypada zawsze personelowi inżynieryjno-technicznemu. Nie można tak stawiać kwestii, że inżynierowie do brzy są tylko do wykonywania obliczeń i kreśleń, a robotnikami kieruje kto inny. Taki podział funkcyj może przynieść tylko uszerbek i szkodzić pracy.

Personel inżyniersko-techniczny nie tylko winien dokonać obliczeń i kreśleń, ale też przez cały czas budowy czuwać nad wykorzystaniem, rozdzielając pracę, wyzyskując maksymalne możliwości i rozwiązując całe zagadnienie z technologicznego punktu widzenia.

Tu Kalinin przeszedł na temat „pomocy amerykańskiej“ i wezwał do uczenia się u kolegów z Ameryki, bez których pomocy budowa obyć się na razie nie może, a którzy chętnie podzielą się swą wiedzą z inżynierami i robotnikami sowieckimi. Rząd zdaje

sonie sprawę z braku kadry fachowej, potrzebnej do budowy okrętów i dlatego wczwał pomoc z zagranicy. Albowiem stworzyć taką kadrę — to wysiłek pięciu pokoleń, a z budową floty zwlekać nie można. Inne braki należy usunąć przez nagromadzenie sił twórczych, inicjatywę, dynamikę pracy.

Przewodniczący przyznał, że budowa okrętów liniowych uległa dużemu opóźnieniu, bo do tej pory brakowało na to środków. Ale obecnie zagadnienie przedstawia się tak: Rząd i kraj muszą za wszelką cenę środki te znaleźć, a stocznie winny starać się odrobić czas stracony.

Tyle „Krasnyj Flot“, „Krasnaja Gazeta“ i organ emigracyjny „Poslednije Wiedomosti“. Z drugiej strony znany publicysta francuski René La Bruyère, na łamach „Marseille Matin“ ostrzega przed zbyt wysokim szacowaniem wysiłku morskiego Sowieków i twierdzi, że flota Z. S. R. R. jest w dużej mierze... bluffem. Hość okrętów podwodnych jest umyślnie wyolbrzymiona, krążowniki są przestarzałe, pancerniki nie mogłyby wytrzymać ognia nowoczesnego krążownika, starsze kontrtorpedowce nie nadają się do dalszych pływów, a ścigacze... to po większej części rzeczne motorówki. Hość nowoczesnych okrętów jest ograniczona, a wyszkolenie załóg pozostawia wiele do życzenia.

Jednak prasa niemiecka — zdaniem autora — umyślnie podsycza obawę przed flotą sowiecką, aby usprawiedliwić własne zbrojenia i uspić czujność przeciwników. Sowiety zaś nie protestują, tym samym ludząc swoich sprzymierzeńców rzekomą siłą. Pamiętać należy, że przysłowiowy „walec rosyjski“ w roku 1914 waleował w kierunku odwrotnym do frontu...

Prawda — naszym zdaniem — leży zdaje się, jak zwykle,... po środku. (g).

Wzrost marynarki sowieckiej.

W ostatnim numerze „United Services Review“ z lipca, H. Russell pisze pod tym tytułem o marynarce naszego wschodniego sąsiada. O marynarce sowieckiej wiemy sporo, ale nigdy za dużo! H. Russell podaje kilka ważnych szczegółów, które powinniśmy znać.

Mogło się wydawać, pisze autor, że hałas, jaki powstał, gdy Japonia ogłosiła, że nie będzie ujawniać żadnych danych o swych programach morskich, był nieuzasadniony. Albowiem oficjalne sprawozdania angielskie o marynarkach obcych (Blue Book), przez kilka lat, nie podawały żadnych szczegółów o marynarce sowieckiej. Obojętność ta mogła wypływać z niepoważnego traktowania sił morskich Z. S. R. R. Jednak motywy japońskiej polityki morskiej są niepokojące!

Fakt, że Sowiety przez kilka ostatnich lat nie podawały żadnych szczegółów o swych programach morskich, co najmniej wskazuje, że coś przedsięwzięły i ukrywają, chyba że jest to najpospolitszym bluff'em!

W czasie debaty w parlamencie angielskim nad marynarką japońską, ustalono, że Z. S. R. R. prawdopodobnie posiada więcej okrętów podwodnych, niż jakieś inne państwo! Liczbę ich oceniono na ponad 100. Większość z nich jest stacjonowana we Władywostoku. Ostatnia „Blue Book“ podaje, że marynarka sowiecka posiada ogółem 23 okręty podwodne. Cyfra ta, przez ostatnie lata, w ogóle się nie zmieniała.

Morska polityka „Z. S. R. R.“ zmieniła się z chwilą, gdy Niemcy wypowiedziały traktat wersalski i rozpoczęły budowę okrętów bez ograniczeń. Do tego czasu Sowiety wykańczały bardzo wolno te okręty, które były wodowane przed rewolucją. Zwracały raczej większą uwagę na wojsko, więc przemysł był zajęty budową czołgów, dział i samolotów.

Rząd sowiecki, w przeciwieństwie do japońskiego, od czasu do czasu, uchyla rąbka tajemnicy swych zamierzeń morskich. Okręt może być bowiem budowany w tajemnicy, jak to udowodniły Niemcy, budując swe okręty podwodne. Po wejściu jednak do służby — staje się jawnym.

Do sowieckiej floty bałtyckiej został wcielony nowy krążownik. Jest nim „Kirow“. Sowieckie czynniki morskie ogłosiły, że jest to pierwszy krążownik, wybudowany całkowicie przez własne stocznie. Skoro „Kirow“ dwa lata temu został wodowany w Leningradzie, okazało się, że sowieckie metody zachowania tajemnicy są skuteczne. Obecnie jednak, gdy krążownik ten był już w Zatoce Fińskiej, Sowiety podają, że jest on jednym z czterech o wyporności 8000 ton. Dwa następne „Kujbyszew“ i „Ordżonikidze“ są w budowie, a czwarty, dotąd nienazwany („Krow“?), ma być wkrótce założony na stoczni. (Taschenbuch der Kriegsflootten — 1938 r. — podaje, że ogólnie ma ich być 7 — przyp. tłum.). Uzbrojenie ich prawdopodobnie odbiega od norm ogólnie przyjętych (niem. dane — artylerię główną tworzą działa 180 mm — przyp. tłum.). Ryski korespondent „Times’a“ podaje, że okręty te są przystosowane do długich podróży, mają być bardzo szybkie (niem. dane — 33 w.) lecz są dość słabo opancerzone. Mają posiadać duże zapasy materiałów pędnych, dość znaczną ilość min i po jednym samolocie. W ten sposób nowa sowiecka flota przybiera charakter zaczepny, widocznie z myślą o złamaniu blokady (którą łatwo w stosunku do Rosji wykonać), aby móc działać zdala od własnych brzegów. Poza tym marynarka sowiecka wzbogaciła się o dwa duże kontrtorpedowce „Leningrad“ i „Mińsk“, które są pierwszymi z serii, rozpoczętej w 1936 r. (niem. dane — ogólnie ma ich być 11). Kontrtorpedowce te posiadają cechy francuskich i włoskich „esploratori“. Wypierają 3000 ton i są zaopatrzone w bardzo silne maszyny. Wg. autora nadają się raczej do pełnienia funkcji lekkich krążowników. Prawdopodobnie będą również używane jako minowce. (Niem. dane podają, że mają one szybkość 35 w., 5 dział 130 mm, 4 działka 37 mm i 2 potrójne wyrzutnie torp.). Dalej — na sowieckich stoczniach są założone okręty podwodne typu oceanicznego o wyporności 1500 ton, które będą stacjonowane w Murmańsku, bazie wolnej od lodu, gdzie obecnie już jest około 40 okrętów podwodnych różnych typów. Według autora

tłumaczy to, dlaczego niedawno marynarka niemiecka interesowała się akwenami arktycznymi. W roku zeszłym Z. S. R. R. zamówił w Ameryce poszczególne części i uzbrojenia dla dwóch 35.000 tonowych pancerników, które mają być dostarczone do stoczni sowieckich. Nie jest to zgodne z układami morskimi, lecz „wielki przemysł“ amerykański umie pokonać takie trudności! Upłynie kilka lat zanim te okręty zostaną wybudowane. Sowiety jednak, jak widać, przywiązują ogromną wagę do rozbudowy własnej marynarki. Nie wiadomo czy ona będzie rzecznikiem pokoju, czy też czymś odwrotnym?!

Rosyjska carska marynarka posiadała swój ciężar gatunkowy. Po klęsce cuszimskiej odbudowała się tylko częściowo. Jednak w czasie wojny światowej, dzięki zbiegowi wypadków, znowu odzyskała swe znaczenie. Autor wierzy, że marynarka sowiecka odegra jeszcze swoją rolę. Równowaga w zbrojeniach międzynarodowych jest ważnym czynnikiem pokoju! — Gdyby Chiny posiadały coś, co mogłoby przeciwstawić się japońskiej potęgze morskiej, nie byłoby wojny w tym nieszczęśliwym kraju. (Pap.).

Morska potęga Niemiec.

Jeden z ostatnich numerów „Die Wehrmacht“ został poświęcony marynarce niemieckiej. Umieszczony w nim artykuł pióra von adm. Guse dał powód H. Russell'owi do napisania w „United Services Review“ kilku uwag, które przytaczamy.

Dzisiejsza marynarka niemiecka jest we własnym kraju jakby trochę w cieniu. Nie jest mniej popularną od armii i lotnictwa, jednak — pozostaje dalej na końcu listy pierwszych potęg morskich. Jeden z oficerów niemieckich wyraził się do autora, że „jest ona tak samo dobrą, jak była kiedyś, ale nie jest jeszcze w zupełności tym, aby mogła uczynić dużo dobrego“!

Wiemy, że zbrojna siła ma wielki wpływ na mentalność teutońską, wskutek czego względna słabość liczebna (jeśli nie i jakościowa) marynarki niemieckiej powoduje, że mniej zwraca się na nią uwagi.

Ten stan rzeczy bynajmniej nie niepokoi marynarki niemieckiej. Ma ona pełne prawo być zadowoloną z samej siebie. W pełni bowiem realizuje bieżące sprawy, ani nie maszerując na Wiedeń, ani też nie demonstrując w stronę Pragi. Obecne potężne manewry armii, jakby podkreśliły ten stan pozostawania marynarki niemieckiej w cieniu. Należy więc przypomnieć światu jak ona znowu wzrosła.

„Die Wehrmacht“ pozostaje pod wpływami naczelnego dowództwa. W tygodniu, w którym rozpoczęły się manewry armii, cały numer tego pisma został poświęcony marynarce. V. adm. Guse wyraził się, że „ten numer jest naszym obrazem“! Równocześnie podano, że powodem poświęcenia numeru marynarce, jest troska admiralicji niemieckiej o przyciągnięcie rekruta. Adm. Guse ogłosił w nim artykuł, w którym jasno i zwięźle przedstawia kompletny obraz marynarki niemieckiej, jej program i politykę. Na pierwszym miejscu

mówi o polityce. Niemcy zamierzają wybudować dokładnie 35% angielskiego morskiego tonażu, tak jak to ustalono w anglo-niemieckim porozumieniu morskim. Admiral daje do zrozumienia, że nie wymaga to pośpiechu. Udowadnia dalej, że jest jednak różnica między tą marynarką niemiecką, którą na nowo utworzono przez układ anglo-niemiecki, a tą, która powinna pozostać w zależności od obecnego angielskiego programu morskiego! 35% floty, składającej się z 100 okrętów, nie reprezentuje takiego samego ekwiwalentu strategicznego, jak 35% floty, liczącej 500 okrętów.

Adm. Guse, opierając się na programie akcji rozbudowy floty angielskiej, podaje, że marynarka niemiecka powinna liczyć: 225.000 ton okrętów liniowych, 87.000 ton lotniskowców, 300.000 ton krążowników i kontrtorpedowców oraz 33.700 ton okrętów podwodnych. Ta ostatnia cyfra przedstawia 45% angielskiego tonażu podwodnego, ponieważ podczas konferencji, poprzedzających anglo-niemieckie porozumienie morskie ustalono, że Niemcy, jako państwo słabe na morzu, mogą wybudować tyle okrętów podwodnych, ile będą ich potrzebowały dla celów obronnych, redukując równocześnie procentowość innych typów.

Obecny trzon floty niemieckiej stanowią, albo stanowiąc będą: 3 „pancerniki kieszonkowe“ po 10.000 ton, z napędem motorowym o szybkości 24 w. i uzbrojeniu każdy z 6 dział 280 mm, 2 krążowniki bojowe każdy o tonażu 26.000 ton i szybkości 32 w. oraz uzbrojeniu z 9 dział 280 mm i 2 pancerniki, dotąd znajdujące się w stoczniach każdy po 35.000 ton i prawdopodobnie z 9 działami 380 mm w 3 wieżach. Trzy przedwojenne typu „Hannover“ liczące już 36 lat, służyć będą tylko do celów szkolnych.

W stosunku do floty angielskiej, po jej rozbudowie, siły niemieckie nie będą się przedstawiały nadzwyczajnie! Anglia posiadać będzie wówczas 3 krążowniki bojowe i 19 pancerników, oraz prawdopodobnie 3 pancerniki na stoczniach. Pięć z tych nowych okrętów mieć będzie działa 356 mm, trzynaście okrętów 381 mm, reszta zaś 406 mm. Najmniejszy z nich ma wyporność 29.150 ton i posiada bardzo znaczne opancerzenie. Niemieckie „kieszonkowe pancerniki“ są w porównaniu z nim ubogo opancerzone!

„Die Wehrmacht“ podaje następujące szczegóły o przyszłej marynarce niemieckiej. Trzy ciężkie 10.000 tonowe krążowniki, każdy z 8 działami 203 mm, są już daleko posunięte w budowie. Na stoczniach założono 2 krążowniki o tym samym tonażu, które mają posiadać po 15 dział 152 mm i 3 krążowniki o wyporności ponad 7000 ton, również z działami 152 mm. W służbie znajduje się 6 nowoczesnych krążowników po 6000 ton, z 9 działami 150 mm każdy; i starszy „Emden“ o wyporności 5400 ton z 8 działami 150 mm. Po zrealizowaniu układu anglo-niemieckiego — Niemcy posiadać będą 14 nowoczesnych krążowników. Oprócz tego na stoczniach znajdują się 2 lotniskowce po 19.250 ton, lecz brak o nich bliższych szczegółów! Kontrtorpedowce niemieckie noszą cechy wpływów obcych. Największe z okresu wojny światowej, wypierały tylko 670 ton i posiadały szybkość 30 w. oraz 2 działa 75 mm i 2 KM (Nieściste — przyp. Red.). Obecnie wybudowano 16 kontrtorpedowców o wy-

porności 1625 ton, uzbrojonych w 5 dział 120 mm, a 10 o wyporności 1811 ton jest na stoczniach lub w projekcie. Wszystkie kontrtorpedowce są bardzo szybkie. Jeśli chodzi o okręty podwodne — to obecnie Niemcy posiadają w służbie 24 — 250 tonowe i 13 od 500 do 700 ton. Wybudowanych zostanie jeszcze 31, aby dojść do 45% dopuszczalnego tonażu w tej klasie okrętów.

Wodami, na których będą prawdopodobnie działać — to wody północno europejskie! (Pap.).

Afera szpiegowska.

Prasa Stanów Zjednoczonych pełna jest wiadomości na temat znanej afery szpiegowskiej, dotyczącej agentury niemieckiej na terenie U. S. A. Agentura ta zbierała dane, dotyczące głównie floty amerykańskiej i obrony wybrzeży, Kanału Panamskiego, baz i t. d. Członkiem jej był wybitny niemiecki oficer marynarki, znany z różnych publikacji na łamach pism fachowych.

Prasa amerykańska podkreśla, że zdobyte wiadomości (a podobno zdobywano je dość łatwo — nie darmo U. S. A. to kraj business'u) komunikowane były innemu państwu (Japonii), nie koniecznie przychylnie usposobionemu. Ułatwieniem były tu sfery przemysłowe, które w przesadnym poczuciu reklamy, publikowały często wiadomości związane z obroną narodową.

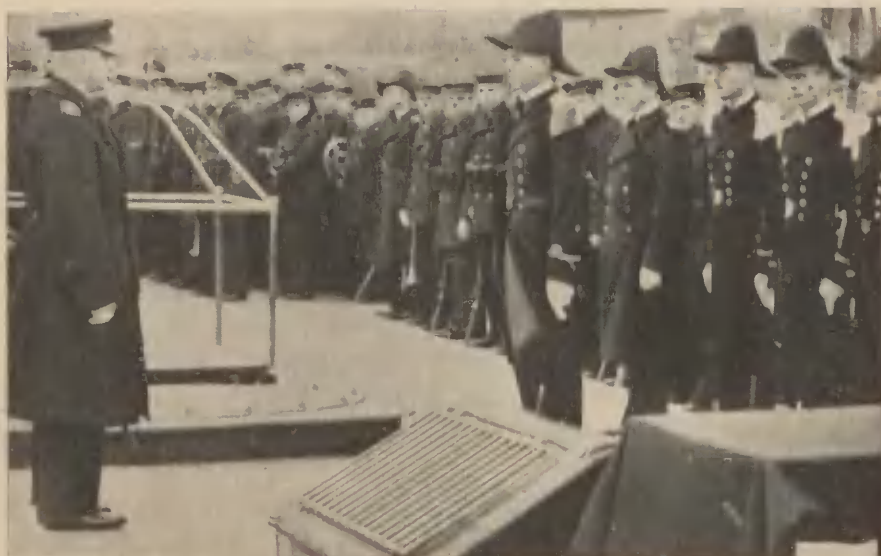
Jakkolwiek część oskarżonych zdołała opuścić terytorium U. S. A., to jednak sprawa zatacza szerokie kręgi. (g.)



PROMOCJA OFICERSKA W SZKOLE PCHR. MAR. WOJ.



Promowanie podchorążych.



Przemówienie prymusa ppor. mar. Bartosika.



Kronika.

Polska.

Promocja oficerska w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej.
Dnia 15 października b.r. na O. R. P. „Bałtyk” odbyła się uroczysta promocja na podporuczników marynarki, absolwentów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

Promował Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontr-admiral Jerzy Swirski, reprezentujący Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych.

W roku bieżącym do promocji stanęły dwa wydziały ostatniego kursu Szkoły: morski (promocja XII) i administracyjny (promocja I).

Po odprawieniu Mszy Świętej i pożegnaniu podchorążych przez komendanta Szkoły, nastąpił właściwy akt promocji. Podchorążowie meldowali się kolejno u Szefa Kierownictwa Mar. Woj., który w Imieniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej mianował ich podporucznikami Marynarki.

Z kolei komendant Szkoły kmdr-por. dypl. Stoklasa, rozdał nowomianowanym oficerom dyplomy oficerskie i świadectwa ukończenia Szkoły Podchorążych Mar. Woj. Po akcie nominacji młodzi porucznicy marynarki odeszli do kabin, by w kilka minut później stanąć na dawnych miejscach już w galowych mundurach oficerskich.

Następuje wręczenie przez przedstawiciela Pana Prezydenta Rzeczypospolitej honorowych szabel prymusom: — ppor. mar. Bartosikowi Józefowi z wydziału morskigo i ppor. mar. adm. Szajnie Stanisławowi z wydziału administracyjnego, po czym kontr-admiral Swirski wieszkuje promowanym i życzy im owocnej pracy w imieniu Prezydenta Rzeczypospolitej, Naczelnego Wodza i Ministra Spraw Wojskowych, wreszcie krótko i po żołniersku przemawia do nowych oficerów, jako Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej.

W odpowiedzi prymus wydziału morskigo ppor. mar. Bartosik, widocznie wzruszony, składa następujący meldunek:

„Każda uroczystość posiada znamiona symbolu, wyrażającego swymi efektami zewnętrznymi pewną treść stanowiącą o jego istocie. Dzisiejszy dzień przemawia do nas nie tylko jako uwieńczenie trzyletniego okresu wyjątkowej pracy; otwiera on przed każdym z nas indywidualnie nowy etap życia, sięgający swą perspektywą w daleką przyszłość. Stajemy doń zasobni w kapitał wiedzy zdobytej w Szkole, wyposażeni w pełną świadomość ogromu czekającego nas zadania. Mając poczucie, że jeśli warto walczyć, to o wielkie cele, i świadomi wielkości naszego ideału — potężnej Polski na morzu, wnosimy w ten nowy okres entuzjizm pracy. Nie odstrasza nas myśl, że obecny stan naszej marynarki wojennej nie pozostaje w żadnej proporcji do aspi-

tacji 35-cio milionowego narodu. Rozumiemy, że realizacja programu morską przechodzi dopiero fazę początkową; rozumiemy, że Rzeczypospolita (żwiągająca swój niepodległy byt z rumowiska powojennego stanęła w obliczu ogromu innych problemów pierwszej potrzeby.

Tym bardziej jesteśmy szczęśliwi, że przypada nam w udziale zaszczyt współtworzenia tradycji polskiej marynarki wojennej, tej, która jutro stanie się pierwszym postulatem mocarstwowej Polski. Znany nakaz służby, — wiemy, że nie ma w niej kompromisów. Idziemy przygotowani na codzienny trud podciągania opornej rzeczywistości do ideału. Stajemy przy warsztacie pełni poczucia wartości obranej idei, pełni przekonania, że morze to wielka rzecz, a służba dla niego to twardy zakon! I dzisiaj lepiej niż kiedykolwiek rozumiemy ową myśl brytyjskiego admirała, że istotnie w 3 lata okręt można wybudować, lecz by wychować oficera marynarki na to nieraz i 10 lat nie starczy. Uznając zupełną słuszność tej zasady przyjmujemy dziś sięże dyplomy nie jako nagrodę, lecz jako wezwanie, jako werbunek do nowej pracy. Idziemy szkoląc innych sami się kształcić, pracując nad innymi, sami siebie wyrabiać. Idziemy z silną wiarą w przyszłość, przekonani, że Polska znalazłszy klucz swej potęgi w szarych falach Bałtyku, nigdy się z morskich szlaków nie cofnie.

Dlatego melduję posłusznie Panu Admirałowi w imieniu kolegów i własnym, że nie umniejszymy dotychczasowej intensywności pracy, że wszystkich sił dołożymy, by w ramach swych możliwości jak najbardziej przyspieszyć ową chwilę, kiedy bandera wojenna Rzeczypospolitej zajmie należne jej miejsce pośród innych bander świata”.

Okrzyk na cześć Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych oraz hymn narodowy kończą oficjalną uroczystość.

Żegnany hymnem narodowym Przedstawiciel Prezydenta Rzeczypospolitej opuścił O. R. P. „Bałtyk” w towarzystwie Dowódcy Floty, kontradmirała Józefa Unruga.

Wieczorem, o godzinie 17 w Kasynie Oficerów Floty komendant, oficerowie i podchorążowie Szkoły żegnali odchodzących herbatką z tańcami. (Z)

Powrót „Iskry”. O. R. P. „Iskra” powrócił w dniu 27 września z dorocznej podróży szkolnej na wody Atlantyku i Morza Śródziemnego. We wszystkich portach, do których O. R. P. „Iskra” zawinął, oficerowie, podchorążowie i załoga spotykali się z serdecznym powitaniem władz i szczerą sympatią ludności. Mimo sztormowej pogody powrót odbył się pomyślnie i w przepisanych terminach. (g).

Wielka Brytania.

Nowe okręty. Przyjęto i wcielono w skład floty okręt podwodny transzy 1935 „Triton”, pierwszy z serii 13 nowego typu oceanicznego, z której na wodzie znajdują się poza tym „Thetis”, „Triumph” i „Trident”: 1095/1595 ton, 9/16 węzłów, 1 działo 102 mm i 6 wyrzutni torped. Próby wykazały iż są to okręty wyjątkowo udane, wytrzymałe na najgorsze warunki atmosferyczne, a przy tym zapewniające załodze względnie wygodne warunki życia.

Okrętom transzy 1938 nadano następujące nazwy: pancerniki po 35.000 ton „Lion” i „Temeraire”, lotniskowice po 23.000 ton „Implacable”, krążowniki po 8000 ton „Ceylon” i „Jamaica”, „Gambia” i „Uganda”, krążowniki po 5500 ton „Charybdis”, „Cleopatra” i „Scylla”, okręty podwodne po 1095/1595 ton „Talisman”, „Tetrarch” i „Torbay”, podwodne stawiacze min „Abdiel”, „Latona” i „Manxman”, kanonierki rzeczne przeznaczone na Daleki Wschód „Locust” i „Mosquito”, wreszcie okręty zagrodowe po 700 ton „Burgonet”, „Bonnnet”, „Dragonet”, „Signet” i „Sonnet”. W związku z powyższym kontrtorpedowiec transzy 1936 „Jamaica” przemianowany został na „Juno”.

Zakończone zostały próby odbiorcze nowego lotniskowca „Ark Royal”, który nie jest największym, ale zato najpojemniejszym, najszybszym i najlepiej uzbrojonym: 22.000 ton, 31 węzłów, 72 samoloty różnego typu, 16 dział nowego typu kalibru 115 mm przeciwlotniczych, umieszczonych w powojennych wieżach na wystających poza burtą platformach, celem zupełnego oswobodzenia pokładu lotniczego. Pokład ten, o rozmiarach 209×28 metrów,

wódcy sił rozpoznawczych, którymi dowodził admirał Hipper. Stał się odtąd prawą ręką znakomitego admirała i wszystkie swoje siły poświęcił wyszkoleniu taktycznemu swego zespołu. Praca Raedera nie poszła na marne, gdyż wojna światowa dała możność siłom rozpoznawczym wykazać bardzo wysoki poziom wyszkolenia bojowego. W końcu wojny został mianowany dowódcą nowego krążownika „Köln”. Po wojnie, powołany do kierownictwa marynarki, poświęcił się pracy naukowo-wydawniczej. Pod jego kierownictwem wydana została w ramach niemieckiej „Historii wojny na morzu 1914—18” — „Wojna krążownicza na wodach zagranicznych” (Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern). Praca ta, opracowana z wielką wiedzą historyczną i dokładnością, jest jedną z podstawowych prac o wojnie światowej na morzu i odznacza się prawdziwą bezstronnością. W związku z tą pracą uniwersytet Kiloński nadał mu doktorski tytuł „honoris causa”. W roku 1922 admirał Raeder został szefem inspektoratu wyszkolenia i potrafił w krótkim czasie zreorganizować i postawić na wysokim poziomie wyszkolenie personelu marynarki, które tak bardzo ucierpiało na skutek rewolucji. Następnie admirał Raeder był dowódcą sił rozpoznawczych, później zaś dowódcą bazy morza Bałtyckiego. W roku 1928 powołano go do Berlina na stanowisko szefa kierownictwa marynarki wojennej. Nie zważając na trudne warunki pracy w republikańskich wówczas Niemczech, wykazał dużo taktu i umiejętności w stosunkach z przedstawicielami parlamentu; dzięki swej stanowczości potrafił wprowadzić w życie opracowany przezeń plan rozbudowy floty w ramach traktatu Wersalskiego. Gdy w roku 1935 upadły ograniczenia wojskowe tego traktatu admirał Raeder mógł przystąpić do rozbudowy wielkiej floty, która jest w chwili obecnej już częściowo dokonana. Admirał Raeder cieszy się wielkim zaufaniem kanclerza i najwyższych czynników partyjnych, wyrazem czego było nadanie mu złotej odznaki partyjnej.

Działalność floty. Do połowy września wszystkie prawie okręty Floty brały udział w manewrach na morzu Północnym. Tematem manewrów była obrona handlu morskiego; z tego tytułu brały w nich udział liczne okręty handlowe. By nie odrywać tych okrętów od ich pracy normalnej, manewry zorganizowane były w ten sposób, że poszczególne okręty handlowe pociągano do współpracy podczas wykonywania swych zwykłych rejsów. Przeważnie były to okręty organizacji „Kraft durch Freude”: „Wilhelm Gustloff”, „Der Deutsche”, „Berlin”, „Sierra Cordoba” i „Oceana”. Po skończonych manewrach okręty wróciły do portów macierzystych. W związku z tym, 15-go września w Sassnitz odbyła się rewia powracających do Swinemünde i Pillau okrętów, w której udział wzięło 15 okrętów lekkich.

Awanse. Z dniem 1 października zostali awansowani na kontradmirałów, komandorowie: Fanger, dowódca obrony wybrzeża wschodniej Fryzji, i Fuchs, szef oddziału w naczelnym dowództwie marynarki. Ponadto 10-ciu komandorów poruczników awansowanych zostało na komandorów. Awanse objęły również szereg oficerów w korpusach technicznym, administracyjnym i uzupełnienia.

Zmiany nazw okrętów. Rozkazem naczelnego dowódcy marynarki zmienione zostały nazwy następujących okrętów:

Eskortowców „F3” i „F6” na „Königin Louise” i „Hai”; pierwszy ma być okrętem flagowym dowódcy traulerów, drugi okrętem flagowym dowódcy okrętów podwodnych.

Traulerów „M60” i „M136” — na okręty sztabowe dla flotylli okrętów podwodnych „Hecht” i „Havel”.

Torpedowców „T153”, „T190” na okręty doświadczalne „Eduard Jungmann” i „Klaus von Bavern”.

Traulerów „M109” i „M129” na okręty doświadczalne „Johann Wittenborg” i „Otto Braun”.

Ponadto nowe okręty pomocnicze otrzymały nazwy „Lech”, „Isar”, „Samoa”, oraz kutry hydrograficzne „Peilboot II” i „Peilboot V” otrzymały nazwy: „Norderoog” i „Süderoog”.

Podróże zagraniczne. Dnia 20 września b. r. pancernik „Deutschland” wyszedł z Wilhelmshaven udając się na wody hiszpańskie. (cz).

Działalność floty Bałtyckiej. Dnia 23-go września zakończone zostały ćwiczenia floty Bałtyckiej w zatoce Fińskiej, które trwały przez kilka dni. W ćwiczeniach brały udział okręty liniowe, nowy krążownik „Kirow”, kontrtorpedowce, okręty podwodne, ścigacze i lotnictwo. Okrętem flagowym floty był „Oktiabrskaja Rewolucja”. W czasie ćwiczeń pogoda była mglista, tak że okręty, zwłaszcza podwodne, manewrowały w bardzo trudnych warunkach. Dowództwo floty wyróżniło doskonałą rzekomo pracę poszczególnych marynarzy, zwłaszcza maszynistów i sygnalistów; na szczególne zaś wyróżnienie zasłużyła załoga kontrtorpedowca „Lenin”.

Do tych wyróżnień należy zachować pewną rezerwę, gdyż podczas ostatnich ćwiczeń zaszedł wypadek, że jeden z dyonów kontrtorpedowców, wyróżniony przy omówieniu ćwiczeń jak się później okazało, nie był w stanie wykonać najelementarniejszego manewru. Wszystkie zaś kursy, którymi rzekomo pływał ten zbiorowy „otlicznik” zostały wykreślone już po ćwiczeniach.

W końcu września flota Bałtycka wykonała ponownie ćwiczenia, które mają być wstępem do wielkich manewrów jesiennych w październiku b. r. Podobne ćwiczenia zostały wykonane przez floty Czarnomorską i Północną, jak również flotyllę Dnieprowską, Kaspijską i Amurską.

„Wrogowie ludu” w akademii morskiej. W uzupełnieniu informacji w ostatniej kronice o „czystce” w akademii morskiej, podajemy, że w ostatnich czasach prasa sowiecka wystąpiła z gwałtowną krytyką działalności akademii. Najwybitniejszym profesorom akademii zarzucano, że mając na celu pomniejszenie siły Z. S. R. R. na morzu, nauczali, iż w obecnych warunkach niemożliwe jest osiągnięcie panowania na morzu i że wobec tego dążenie do tego celu jest bezprzedmiotowym. Na czele tej tak zwanej „starej szkoły” stali już teraz rozstrzelani profesorowie Żerwé i Pietrow. Nauka ich miała rzekomo zachwiać zaufanie szerokich mas Z. S. R. R. do floty i poderwać ich przekonanie co do konieczności istnienia silnej marynarki. Druga grupa profesorów, z byłym naczelnikiem akademii Ludri na czele, która wyznawała tak zw. „młodą szkołę”, nauczala, że w obecnych warunkach wszystkie zadania floty mogą być rozwiązane przez lekkie siły nawodne i podwodne i że wobec tego posiadanie ciężkich okrętów liniowych jest zbyteczne. Propagowanie tej teorii miało rzekomo na celu pozbawienie floty Z. S. R. R. wielkich okrętów liniowych, a tym samym jej osłabienie. Jednakowoż, te knowania „wrogów ludu” zostały wykryte przez odpowiednie organa i „zdrajcom zostały ucięte głowy”. Takie przedstawienie sprawy nie pozostawia wątpliwości co do losów niektórych sowieckich profesorów akademii im. Woroszyłowa.

Początek roku szkolnego w zakładach naukowych marynarki. Dnia 1 października rozpocząć się miał rok szkolny w zakładach naukowych marynarki. Dla wszystkich trzech szkół podchorążych zatwierdzone zostały jednolite programy, które w roku bieżącym są znacznie rozszerzone. Powiększono ilość godzin wyższej matematyki, mechaniki, rysunków technicznych i wiedzy maszynowej. Zwiększono również kurs taktyki i historii wojen morskich.

We wszystkich szkołach podchorążych są organizowane równoległe kursa, które mają szkolić kandydatów na oficerów spośród personelu podoficerskiego. Podoficerowie, którzy mają być dopuszczeni do wstępu na kursa równoległe, przechodzą przed tym jednoroczny kurs przygotowawczy, zorganizowany przy odpowiedniej szkole podchorążych.

Prasa sowiecka wypowiada jednak poważne obawy co do terminowego rozpoczęcia nauki. Okazuje się że z powodu nieznanych bliżej przyczyn, gmach 2-iej szkoły podchorążych w Sewastopolu daleki jest jeszcze od wykończenia, w innych zaś szkołach nie jest ukończony remont. Najgorzej przedstawia się położenie w 3-iej szkole podchorążych w Władywostoku. Gmach tej szkoły nie został w ogóle wybudowany, gdyż nie dostarczono na czas materiałów budowlanych, wobec czego kursanci mieszkają w namiotach. Co zaś dotyczy wyposażenia szkoły w niezbędny sprzęt i pomoce szkolną — te rzeczy w ogóle nie istnieją. Kursanci nie posiadają odpowiedniego umundurowania,

gdź przygotowane okazało się nie nadającym się do użytku. Prasa sowiecka pisze z oburzeniem, że komisarz szkoły oddawna był poinformowany o tym stanie rzeczy, ale nie przedsiębrał żadnych środków, by złemu zaradzić.

Nowa szkoła marynarki. Z dniem 1-go października ma być otwarta w Kronsztacie wojenno-morska szkoła sanitarna. Kurs w szkole trwać będzie 3 lata.

Akcja ratunkowa na dalekiej północy. Lodolamacz „Jermak” przebił się przez zwały kry lodowej w morzu Łaptiewa i zwolnił z okow lodowych znajdujące się tam od roku lodolamacze: „Sadko”, „Rusanow”, „Małygin”, i „Litke”, oraz kilka statków handlowych. Dnia 13-go września nastąpiło w morzu Łaptiewa spotkanie „Jermaka” z nowym lodolamaczem „Stalin”. „Stalin” udaje się obecnie na wyspę Kotielnyj, by uzupełnić zapasy węgla, następnie pracować będzie w morzu Łaptiewa nad ratowaniem pozostających jeszcze tam statków handlowych. (cz).

Nowe okręty. Rada Komisarzy Ludowych zatwierdziła podobno plan rozbudowy floty na najbliższe lata. Obejmuje on 4 pancerniki po 35.000 ton, 4 lotniskowce o pojemności po 50 samolotów, oraz około 100 okrętów podwodnych. Wszystkie te okręty mają być wykonane w kraju, z tym, że niektóre mechanizmy i części uzbrojenia będą sprowadzone z zagranicy (patrz zagadnienia aktualne). (l).

Holandia.

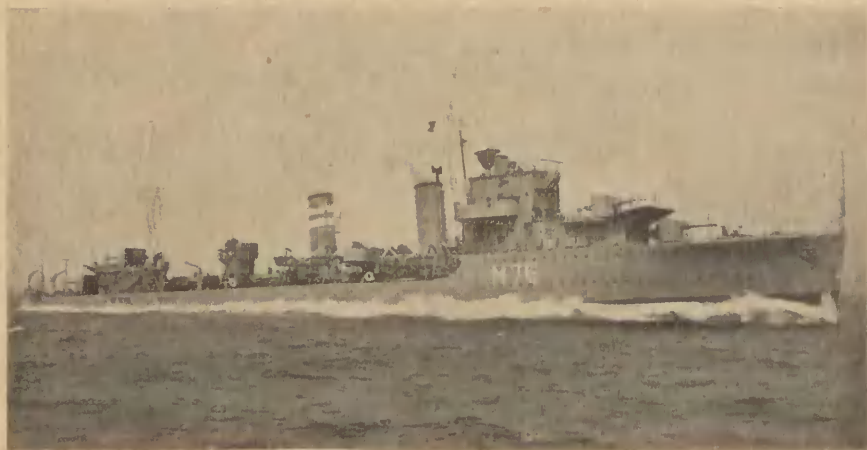
Nowe okręty. Wobec naprężonej w dalszym ciągu sytuacji na Dalekim Wschodzie, Holandia postanowiła natychmiast przystąpić do budowy 5-go krążownika po 8500 ton z działami 152 mm, który miał być objęty w programie morskim na rok przyszły. W chwili obecnej znajdują się w budowie następujące okręty: 1 superkontrtorpedowiec typu „Tromp” po 3450 ton, 4 kontrtorpedowce po 1500 ton, 9 okrętów podwodnych po 950/1200 ton, 1 minowiec po 1350 t., 3 kanonierki kolonialne po 1200 t., 1 okręt szkolny artyleryjski po 1760 t. i szereg mniejszych okrętów pomocniczych. W odniesieniu do kontrtorpedowców, będą to okręty o szybkości 36 węzłów, uzbrojone w 5 dział 127 mm, 8 wyrzutni torped, 2 podwójne działka 40 mm, miny, oraz 1 wodnosamolot, co jest niezmiernie oryginalne ze względu na małą wyporność okrętu. (l).

Szwecja.

Nowe okręty. W Göteborgu wodowano kontrtorpedowiec transzy 1936 „Malmö” z serii czterech, z których 2 znajdują się już w kampanii czynnej, a 4-ty będzie wodowany jeszcze w ciągu bieżącego roku: 1040 ton, 39 węzłów, 3 działa 120 mm, 6 wyrzutni torpedowych i 20 min. (l).

Hiszpania.

Wojna domowa. Panowanie na morzu stało się już prawie całkowicie udziałem strony narodowej. Okręty „czerwone” bądź nie wychodzą z portów, bądź ograniczają wyjścia do minimum, nie odważając się oddalić poza strefę działania baterii nadbrzeżnych. O bezsilności floty walencko-barcelońskiej świadczy fakt, że na przeciw powracającego z Francji kontrtorpedowca „J. L. Diez” nie wysłano żadnych sił, mogących ułatwić mu powrót, stąd też kontrtorpedowiec został poważnie uszkodzony w walce z okrętami narodowymi i musiał schronić się do Gibraltaru. (g).



Brytyjski kontrtorpedowiec „Fury”.



Brytyjska kanonierka-poławiacz min „Niger”, zbudowana w r. 1937.



Bibliografia.

SPRAWY MORSKIE I KOLONIALNE. Zeszyt I 1938. Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Kolejny zeszyt kwartalnika L. M. K. zawiera następujące prace: Ivan Bataklijev — Port w Warnie, Mieczysław Fularski — Paragwaj jako obszar gospodarczy, B. Dederko — Produkcja i zbył pszenicy w Paranie, Eug. Pławski — Zarys historii powstania okrętów podwodnych, Ks. B. Pawłowski — Rzut oka na rozwój południowej Afryki w ostatnim dziesiętku lat, Z. Marynkiewicz — Z Sejmu i Senatu. A dalej kronikę morską i kolonialną, sprawozdania i recenzje.

Z punktu widzenia marynarki wojennej zasługuje na uwagę doskonały artykuł km. dra-por. Pławskiego o historii powstania okrętów podwodnych, ujmujący źródłowo i fachowo, choć przystępnie te zagadnienie. Sądzi- my, że po tym wstępie, omawiającym okres początkowy do wielkiej wojny, autor zechce zaznajomić czytelników z dalszym rozwojem tej wspaniałej broni, która w okresie obecnym osiągnęła doskonałość.

W sprawozdaniach znajdujemy też nieco wzmianek o marynarce wojennej, wziętych z „Revue Maritime” Omawiany jest niedoszły nasz program morski i opinia zagranicy, znacznie tu przychylniejsza od krajowej. Recen- zent używa terminu „statek” dla określenia okrętu marynarki wojennej. (G.).

„DŹWINA I DZISNA”. — Mirosław Wykowski. Nakładem autora. Wino 1938.

Po raz pierwszy widzimy książkę poświęconą dorzeczu Dźwiny i Dżisny, potraktowaną wszechstronnie i z dużym znanstwem przedmiotu.

Autor, ppor. mar. rezerwy, rozwinął temat bardzo szeroko i cieka- wie. Rozpoczyna swą pracę od momentów historycznych, poświęconych roz- wojowi żeglugi, następnie po przez skreślenie warunków prawnych żeglugi na Dźwinie, warunków wojskowo-obronnych, oraz projektu wykorzystania tych rzek dla spławu i przewozu towarów do morza Bałtyckiego — przecho- dzi do warunków nawigacyjnych, opisu taboru pływającego i wartości go- spodarczej żeglugi na tych rzekach.

Praca stanowi doskonały materiał informacyjny o dobrych poglą- dach ogólnych. Jest wykonana starannie i z zamiłowaniem przedmiotu. Sta- nowi więc niewątpliwie cenny nabytek w literaturze żeglugi śródlądowej oraz geograficznej naszych rzek.

- I — Tradycja i przyszłość polskiej bandery na Dźwinie,
- II — Międzynarodowo-prawne warunki rozwoju żeglugi,
- III — Wartości obronne rzek Dźwiny i Dżisny,
- IV — Historia wysiłków pod hasłem „Frontem do Dźwiny i Dżisny”,
- V — Komunikacyjne położenie rzek.

- VI — Projekty połączenia Dźwiny z dorzeciami rzek sąsiednich.
- VII — Statystyczny opis rozwoju żeglugi.
- VIII — Hydrograficzna charakterystyka rzeki.
- IX — Warunki nawigacyjne.
- X — Historyczny opis taboru żeglugi dźwińskiej.
- XI — Gospodareze wartości rzek Dźwiny i Dżisny.
- XII — Organizacja komunikacyjnej eksploatacji rzek.

Książka posiada poza tym siedem map i wykresów doskonale wyjaśniających treść oraz siedem tabel statystycznych, poświęconych ruchowi statków, przewozowi towarów oraz danym nawigacyjnym dorzecza.

Dla chcących zapoznać się szerzej z zagadnieniem Dźwiny i Dżisny — autor podaje w końcu pracy w bardzo szerokim zakresie, dotyczące źródła i literaturę.

Książkę nabywać można u Autora pod adresem: Wilno, ulica Mickiewicza 22—20. (Ż.)

„W KOMPANII ZWIADOWCÓW”. — Janusz Sopoćko. Wydawnictwo W. I. N. O. Warszawa 1938.

Wydawnictwa nasze liczą już sporą ilość pamiętników wojennych z okresu zawieruchy światowej, jak np. przykład pracy Jungera p. t. „Książę piechoty”, Piątkiewicza — „Pod pruskim hełmem”, Potrykusa — „Kaszub spod Verdun” i inne. Do liczby tych pamiętników przybija nowy — tym razem traktujący o przeżyciach z frontu wschodniego. Tytuł pamiętnika „W kompanii zwiadowców”. Autor tej pracy — gnany żądzą przygód wojennych — po ukończeniu gimnazjum, jako 18-letni chłopiec wstąpił ochotnicza do wojska rosyjskiego. Po ukończeniu szkoły wojskowej został on przydzielony do batalionu zapasowego, skąd postarał się dostać jak najszybciej na front. Autor prowadził stale pamiętnik. Część jego ogłoszona obecnie dotyczy okresu 8. III, 1916 — 6. XII, 1917 roku, mianowicie udziału autora w walkach pod Rygą i na Podolu w 50 p. strzelców syberyjskich. Swe przeżycia wojenne notuje autor w pamiętniku „na gorąco” z dnia na dzień z zadziwiającą szczerością. Z kart tego pamiętnika poznajemy dobrego żołnierza, który stara się swą służbę wypełnić jak najlepiej. Służbę tę autor pełni w kompanii zwiadowców na froncie — formacji wybitnie bojowej, co w konsekwencji zapewnia pamiętnikowi szczególną wartość. Z kart pamiętnika bowiem poznajemy rzeczywistość bojową, żołnierza frontowego i jego reagowanie na warunki tej rzeczywistości, jego nastawienie psychiczne, jego męstwo i chwile słabości, gdy potęga współczesnego boju doprowadza go wprost do szaleństwa. Jakże realne i pełne niesamowitej grozy są fragmenty tej pracy zawierające opis walk pod Skujenek dn. 6 lipca 1916 r. Opisy te — to żywa prawda boju, opowieść o jego potędze i grozie, ujęta z rzadko spotykanym realizmem. Książka ta zasługuje na uwagę korpusu oficerskiego. Uprzytomni ona czytelnikowi nie tylko jak wygląda współczesny bój, ale i cała codzienna, szara praca i bytowanie żołnierza w warunkach frontowych. Ponadto nasunie mu ona cały szereg refleksyj, jak silne musi być przygotowanie moralne żołnierza aby w ogniu walki spełnił należycie swój obowiązek. To też tego rodzaju praca, to nie tylko ciekawa lektura, ale i materiał do rozważań psychologiczno-wychowawczych. Książkę zdobi i uzupełnia 10 ilustracji, 4 szkice oraz mapa poza tekstem. (Ż.)

OD REDAKCJI.

W ZWIĄZKU Z DWUDZIESTOLECIEM MARYNARKI WOJENNEJ GRUDNIOWY NUMER „PRZEGLĄDU MORSKIEGO” UKAŻE SIĘ JUŻ W DNIU 25/XI W ZWIĘKSZONEJ OBJĘTOŚCI.