

BENEDYKT KRZYWIEC  
MAGISTER PRAW

JAK NALEŻY TRAKTOWAĆ  
W POLSCE SPRAWĘ  
MARYNARKI WOJENNEJ



W I L N O

1929 R.

N A K Ł A D E M    W Ł A S N Y M



BENEDYKT KRZYWIEC  
MAGISTER PRAW

# JAK NALEŻY TRAKTOWAĆ W POLSCE SPRAWĘ MARYNARKI WOJENNEJ

STUDJUM PORÓWNAWCZE NA TLE ROZ-  
BUDOWY MARYNAREK INNYCH PAŃSTW  
ORAZ POTRZEB OBRONNYCH KRAJU

*Początek rozbudowy polskiej floty  
wojennej jest najlepszą rękojmią  
rozwoju mocarstwowego państwa  
i kwitnącej pomyślności narodu.*

MARSZAŁEK

JÓZEF PIŁSUDSKI.

W I L N O

1929 R.

N A K Ł A D E M W Ł A S N Y M

*14.17. (2)*



000845

*Oby sentyment, który nas tak  
cieszy, przetworzył się jaknajrychlej  
w powszechne zrozumienie i oby  
przeciętny obywatel zaczął sobie  
zdawać sprawę z całkiem realnych  
dla niego konsekwencji wynikają-  
cych z istnienia lub zaniedbania  
siły zbrojnej morskiej.*

KMDR. JERZY ŚWIRSKI.

## ROZDZIAŁ I.

### Ogólna sytuacja Polski nad Bałtykiem pod względem geograficznym, strategicznym i gospo- darczym.

W wyniku krwawej wojny światowej zostało restytuowane Państwo Polskie, które w myśl 13-go punktu deklaracji Wilsona z dnia 8 stycznia 1918 r. uzyskało dostęp do morza. Lecz to nasze wyjście na świat jest niezmiernie wąskim pasemkiem wybrzeża o długości 146 kilometrów, którego zaledwie połowę stanowi właściwe wybrzeże pomorskie Bałtyku, znajdujące się w posiadaniu Polski, gdy reszta przypada na półwysep Hel.

Wąskie to wyjście nasze na Bałtyk jest niezmierniej wagi dla całego naszego organizmu państwowego. To też nie tylko wykorzystywać winniśmy to cenne nasze morze, dające nam prawo wyjścia na świat szeroki i obywatelstwa na wodach nawet najdalszych, lecz przede wszystkim strzec winniśmy je jako oka w głowie. O ile społeczeństwo polskie rozumie doskonale rolę spełnianą przez armję naszą w budowie i ochronie państwa, o tyle nie uświadamia sobie jeszcze należycie — czem jest Marynarka Wojenna i jakie zadanie na niej ciąży, a w związku z tem, jaką powinna być w Polsce marynarka wojenna. Autor postawił sobie za cel dać odpowiedź na pytanie „*jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej*“ wobec potrzeb obronnych państwa w związku z ogólną sytuacją ekono-

miczną i polityczną kraju, posługując się przytem danemi porównawczemi rozbudowy marynarek wojennych wszystkich państw morskich.

Bałtyk o obszarze 407.000 km<sup>2</sup>. jest morzem kształtu wzdłużnego, do którego jedyny dostęp naturalny prowadzi przez cieśniny duńskie: Bełty Mały i Duży, oraz Sund<sup>1)</sup>. Sund ściśnięty bardzo pomiędzy wyspą duńską Seeland a wybrzeżem szwedzkim, jest niedostępny dla okrętów o więcej niż średnim i wielkim zanurzeniu, wskutek swej płytkości. Wobec tego okręty większe zmuszone są kierować się przez Wielki Bełt, leżący pomiędzy wyspami duńskimi Seeland a Fünen. W wypadku wojny z Niemcami oba te przejścia są bardzo niedogodne, gdyż znajdują się zbyt blisko wybrzeża niemieckiego. Co prawda, jak ze strony duńskiej, tak i szwedzkiej są prowadzone roboty nad pogłębieniem farwartów (wąskich przejść-nurtów) w Sundzie, lecz wskutek swego zwężenia przejście takie będzie nadzwyczaj niebezpieczne dla okrętów handlowych i wojennych. Zresztą cały Sund jest tak płytki, że zaminowanie jego nie będzie przedstawiało żadnej trudności. W jeszcze większym stopniu da się to zastosować względem Wielkiego Bełtu, ponieważ łączy się on z Fehmarn Bełtem, przez który przechodzi droga okrętów kierujących się na Wielki Bełt, Fehmarn Bełt zaś ciągnie się wzdłuż wybrzeża niemieckiego i wejście do niego jest oddalone zaledwie o 35 mil morskich (mila morska=1852 m.) od Kielu, głównej bazy niemieckiej marynarki wojennej na Bałtyku. Następnie odległość pomiędzy Kielem a Korsör, miasteczkiem duńskim, znajdującem się w środku długości Wielkiego Bełtu, — wynosi zaledwie 69 mil, całkowite zakorkowanie zatem przez Niemcy Bełtu od strony południowej może być dokonane zapomocą ustawienia zagród minowych najdalej w ciągu pół doby od chwili zarządzenia mobilizacji, gdyż sąsiedztwo niemieckich brzegów i bazy morskiej jest zbyt bliskie od niego. Trzeba również pamiętać, że zagrody minowe ustawia się zwykle jeszcze przed ogłoszeniem wojny

<sup>1)</sup> Patrz mapkę Nr. 1.

z chwilą zarządzenia mobilizacji, lub nawet w razie domniemania rychłego ogłoszenia takowej. Przykładem może służyć zagrodenie przez Rosjan wejścia do zatoki Fińskiej w dniu 30 lipca 1914 r. jeszcze do faktycznego ogłoszenia wojny. W tym dniu oddział zagrodowy, składający się z pięciu dużych stawiaczy min dokonał ustawienia przeszło 2 200 min pomiędzy wyspą Nargen (na wysokości Tallinu) a przylądkiem Porkkalla-Udde w Finlandji. Przyczem dla ochrony stawiaczy min od spodziewanego (ewentualnego) napadu ze strony floty niemieckiej wyszła w morze cała Bałtycka flota rosyjska. Operacja ta przeprowadzona w ciągu doby udała się doskonale. — Również południowe wyjście Wielkiego Beltu było zaminowane przez flotę niemiecką, która zamierzała dać tu bitwę pozycyjną flocie angielskiej, któraby się przerywała na Bałtyk <sup>1)</sup>. Po wielkiem doświadczeniu wojny morskiej 1914—1918, w czasie której broń podwodna odegrała pierwszorzędną rolę, uwzględniając przytem warunki geograficzne cieśnin duńskich, *rzeczą oczywistą dla każdego staje się, że Bałtyk od pierwszej chwili mobilizacji niemieckiej zostanie szczelnie zamkniętym — po prostu będzie „wielkim wschodnio-niemieckiem jeziorem“ (nie napróżno słowo „See“ oznacza równie dobrze morze jak i jezioro), na którem całkowicie dominować będzie flota wojenna naszego pracowitego i ambitnego sąsiada.*

Pozostają jeszcze co prawda, prócz tych dróg naturalnych, drogi sztuczne łączące Bałtyk z Kattegatem względnie z Morzem Północnem. A więc po pierwsze systemat kanałów szwedzkich (Göta Kanal) łączących Bałtyk z Kattegatem przez jeziora Vättern i Vänern <sup>2)</sup>. Droga ta jest dostępna tylko dla mniejszych okrętów, a pozatem stanowi drogę wodną wewnętrzną szwedzką, wobec czego Szwecja, jako państwo sprawujące nad nią władzę suwerenną nie ograniczoną żadnemi traktatami — z chwilą ogłoszenia neutralności zamknąć ją może w każdej chwili nawet dla

<sup>1)</sup> Patrz Przegląd Morski — styczeń 1929 r. str. 35 artykuł Kom. dypl. Frankowskiego.

<sup>2)</sup> Patrz mapkę Nr. 2.

okrętów handlowych stron wojujących, nie mówiąc już o okrętach wojennych, które nawet w czasie pokoju nie mogą z niej korzystać (oczywiście za wyjątkiem własnych szwedzkich).

Następnie do sztucznych dróg wodnych łączących Bałtyk z szerokimi wodami mórz otwartych należy kanał Kiloński. Kanał Kiloński, przekopany dla potrzeb marynarki wojennej Niemiec, łączy zatokę Kilońską z ujściem Elby do Morza Północnego, umożliwiając przerzucanie niemieckiej floty wojennej wewnętrzną bezpieczną drogą z morza Północnego na Bałtyk i odwrotnie. Kanał ten znajduje się po wojnie w osobiwej sytuacji prawnej<sup>1)</sup>. Artykuł 380 Traktatu Wersalskiego proklamując wolność ruchu w kan. Kilońskim dla okrętów wojennych i handlowych wszystkich państw ogranicza ją wyraźnie: „w czasie pokoju z Niemcami“, pozatem jurysdykcję suwerenną w kanale sprawują Niemcy nieograniczenie. W ten sposób kan. Kiloński nie został bynajmniej zneutralizowany po wojnie światowej, zostało zaś zneutralizowane jedynie jego użycie i to tylko w czasie pokoju, gdy przeciwnie kanały Suezki i Panamski—ten ostatni w stopniu mniejszym — zostały zneutralizowane i są dostępne dla okrętów wojennych nie tylko w czasie pokoju, lecz również w czasie wojny. W razie więc ogłoszenia wojny, na Niemczech nie ciąży żadne zastrzeżenia ograniczające ich suwerenność nad kan. Kilońskim. Oczywiście takowy zostanie natychmiast zamknięty dla żeglugi i oddany do dyspozycji Admiralicji niemieckiej.

O ile więc wszystkie państwa leżące nad Bałtykiem mogą być pozbawione przez Danję, Szwecję lub Niemcy możliwości wolnej komunikacji z morzem Północnem, to wyjątek w tym względzie stanowią tylko te właśnie trzy państwa, znajdujące się w szczególnie dogodnych warunkach geopolitycznych.

W swoim czasie pisała część prasy polskiej o tem, że zbędną rzeczą jest budować w Polsce marynarkę wojenną

---

<sup>1)</sup> Przegląd Morski — marzec 1929 r. str. 29.

ponieważ możemy oczekiwać w wypadku konfliktu zbrojnego z Niemcami, szybkiego nadejścia do Gdyni eskadry francuskiej. Niemcy również trąbili głośno o tem, że Gdynia to baza dla marynarki francuskiej. Wszystko to jest zwykłym bluffem. *Stwierdzić wypada z całą stanowczością, że nie możemy oczekiwać nadejścia żadnej pomocy — Bałtyk jest morzem wewnętrznem i na wypadek wojny jedyne jego połączenie z morzem Północnem — cieśniny duńskie — zostaną b. szybko i dokładnie zamknięte.*

Wobec wszystkiego powyższego skonstatować należy, że polegać możemy w wypadku wojny z Niemcami wyłącznie na własnych siłach. Pewną nadzieję na pomoc z zewnątrz możemy mieć tylko w razie wojny z Rosją Sowiecką, gdyż Belt i Sund nie będą wówczas prawdopodobnie zamknięte przez Niemcy, a przy oparciu się naszej polityki zagranicznej, przynajmniej w kwestji wschodniej, na Wielkiej Brytanji — możemy oczekiwać nadpłynięcia na Bałtyk jakiejś eskadry angielskiej. Jednak, gdy i tu opierać się wciąż będziemy jedynie na spodziewanej pomocy obcej — czekać nas może b. gorzki zawód. Z Kronsztadu do Gdańska jest 550 mil, czyli sowiecka eskadra linjowa lub krążowników, idąca z szybkością przeciętną 20 węzłów, będzie mogła zbombardować Gdynię po upływie doby po wyjściu z Kronsztadu, a dywizjon przeciwtorpedowców rosyjskich po wyjściu ze swej bazy — postawić może miny u naszych wybrzeży w jeszcze krótszym czasie<sup>1)</sup>. W tych

---

<sup>1)</sup> Rosyjska flota w czasie wojny 1914—1917 r. wykonała kilka śmiałych operacji u brzegów niemieckich na dalekich tyłach. Tak więc od 27 września do 1 października 1914 r. krążownik pancerny „Rurik” operował w rejonie Gdańsk-Bornholm. Kontr-torpedowiec „Nowik” wykonał kilkakrotnie ustawienie min w zatoce Gdańskiej, koło Helu, koło ławicy piaskowej u ujścia rzeczki Słupcy, oraz koło Kłajpedy; również inne krążowniki rosyjskie i przeciwtorpedowce działały niejednokrotnie na tych wysokościach. W nocy z 13 na 14 stycznia 1915 r. krążownik pancerny „Rossija” ustawił ponad 200 min koło latarni morskiej Arkona na wyspie Rugji. Ponieważ odległość z Kronsztadu do Arkony wynosi 687 mil, widzimy, że operacje tego rodzaju przeciwko wybrzeżu polskiemu nie będą stanowiły nic nadzwyczajnego ani niewykonalnego.

warunkach zaasekurować się od wszelkich niemiłych niespodzianek ze strony wroga możemy tylko stwarzając własną marynarkę wojenną. Musi ona jednak być o tyle silną, by móc sprostać swemu podstawowemu zadaniu: zabezpieczenie naszego wybrzeża od nieprzyjaciela, ochrona własnych dróg komunikacyjnych i przecięcie takowych nieprzyjacielowi. Mamy sąsiada, otwarcie głoszącego o swych zamiarach odebrania nam Pomorza, Śląska i Poznańskiego; w tej sytuacji oczywiście musimy poważnie zastanowić się nad warunkami, w jakich walka ta będzie prowadzoną — wojna morską odegra niewątpliwie najważniejszą w tem rolę, gdyż do niej właśnie Niemcy przywiązują ogromną wagę i intensywnie zbroją się, wprowadzając do linii od czasu zawarcia pokoju cztery nowozbudowane krążowniki, 12 przeciwtorpedowców i budując cały szereg dalszych jednostek, w liczbie których znajduje się pierwszy pancernik typu silniejszego od waszyngtońskiego krążownika. Zabezpieczenie naszego wybrzeża osiągnie się przez ufortyfikowanie pewnych punktów na niem, oraz stworzenie silnej floty wojennej i lotnictwa morskiego, o czem będziemy mówili obszerniej dalej. Nasze linje komunikacyjne na Bałtyku <sup>1)</sup> w czasie ewentualnej wojny z Niemcami będą szły w kierunku z południowego-wschodu na północno-zachód, gdyż tylko ten kierunek jest najłatwiejszym dla osłony transportowców, jako idący pionowo do wybrzeży niemieckich i dający najkrótsze odległości (Gdańsk—Karlskrona w Szwecji=155 mil). Natomiast połączenia niemieckie odbywać się będą na linii zachód—wschód, wzdłuż naszego wybrzeża i na wysokości Gdyni, z której jako punktu wyjściowego, przy posiadaniu odpowiedniej marynarki wojennej, łatwo będzie dokonywać przecięcia tych linji. Mówimy „łatwo będzie“ — oczywiście o ile będziemy mieli odpowiednią do tego flotę, a Gdynię zabezpieczyć potrafimy od ostrzału ze strony morza. W każdym bądź razie Gdynia, leżąca na przecięciu drogi z Niemiec do Prus Wschodnich, jest pod tym względem niezmiernie korzystnie

---

<sup>1)</sup> Vide mapkę.

sytuowaną, jak również i w tem, że stanowi niemal połowę drogi (ściśle  $\frac{7}{12}$ ) z Kiełu do Kronsztadu (Kiel—Gdańsk 550 mil), a zaczem z Gdyni będzie można dokonywać przerywania tej tak niezmiernie ważnej linii komunikacyjnej, łączącej zaprzyjaźnione traktatem w Rapallo potęgi morskie Niemiec i Sowietów na Bałtyku. Jeśli my nie potrafimy wykorzystać tak dogodnej (niestety, dogodnej tylko w tym jednym wyjątkowym wypadku) sytuacji geograficznej w jakiej się znajduje na Bałtyku Gdynia, jeśli nie potrafimy utrudnić i przerwać łączność metropolji niemieckiej z Prusami Wschodnimi, — to oczekiwać możemy tylko jednego: będziemy pobici na morzu i w konsekwencji tego utracimy Gdynię z północnemi powiatami wojew. Pomorskiego na zawsze. Jeśli nawet dojdzie z czasem w tej lub innej formie do bliższego porozumienia między Polską a Litwą i port Kłajpedy zostanie udostępniony dla handlu polskiego — to jednak nigdy w znikomym nawet stopniu nie zastąpi on nam Gdyni i ujścia Wisły. Nie jest bowiem do pomyślenia racjonalny eksport naszego węgla długim łamanym szlakiem Śląsk — Warszawa — Wilno — Kowno — Kłajpeda, ani import rudy żelaznej tą drogą, ani wogóle żadnych innych towarów masowych, ciężkich. Dążymy wszyscy w Polsce do zwiększenia zarobków szerokich mas ludności i do podniesienia ich stopy życiowej, widząc w tem dobrobyt i pomyślność Rzeczypospolitej. Otóż z chwilą odebrania nam Gdyni, życie ekonomiczne Polski, odsuniętej boleśnie od morza, podupadnie w wysokim stopniu. Prócz utraty raz na zawsze nadziei osiągnięcia stanowiska mocarstwowego — cała ludność nasza dotkliwie tę stratę odczuje, nie tylko pod względem moralnym, lecz przede wszystkim materialnie, dobitnie na własnej kieszeni. Ponadto pamiętać musimy, że *broniąc Gdyni — bronimy również ujścia naszej głównej naturalnej arterji komunikacyjnej — Wisły*, która z ogólnej swej długości 1 092 km., 1 027 km. przebiega w granicach Rzeczypospolitej, tocząc swe wody na pozostałych 65 km. przez terytorjum W. m. Gdańska, obrona którego spoczywa również na Polsce.

Czem się stało obecnie pod względem gospodarczym dla Polski to nasze wyjście na świat przez uzyskanie własnego wybrzeża — wymownie świadczą liczby. Nadmienić należy, że bierzemy pod uwagę tylko porty w Gdańsku i Gdyni, jako jedynie uczestniczące w obrocie z portami zagranicznymi, pomijając pomniejsze o ruchu lokalnym jak pasażerskim tak i towarowym. O pomocniczym porcie w Tczewie nie będziemy mówili, albowiem korzystające z niego T-wo „Wisła—Bałtyk“ w r. 1928. zwinęło swą działalność wskutek utrudnionego doń dojazdu i nie rentującej się eksploatacji. Nie znaczy to jednak bynajmniej, by po przeprowadzonych pracach w dolnym biegu Wisły, a także ogólnej jej regulacji — Port w Tczewie nie odegrał z czasem doniosłej pod względem gospodarczym roli. Zwróćmy się obecnie do wymowy cyfr.

## Rozwój ruchu portowego Gdańska—Gdyni.

### *I. Ruch portowy okrętów.*

1. Gdańsk. — Ogółem na wejściu i wyjściu:

|           | Okrętów | o tonażu rej. netto |
|-----------|---------|---------------------|
| 1912 r. — | 5 966   | 1 963 805           |
| 1918 r. — | 2 460   | 894 600             |
| 1919 r. — | 2 848   | 1 102 595           |
| 1920 r. — | 3 886   | 1 967 600           |
| 1921 r. — | 5 255   | 3 172 649           |
| 1922 r. — | 5 409   | 2 854 949           |
| 1923 r. — | 5 786   | 3 412 180           |
| 1924 r. — | 6 642   | 3 283 033           |
| 1925 r. — | 7 944   | 3 734 162           |
| 1926 r. — | 11 870  | 6 828 320           |
| 1927 r. — | 13 892  | 7 832 431           |
| 1928 r. — | 12 381  | 8 071 836           |

}<sub>1)</sub>

1) Dane Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Jak widzimy z powyższej tablicy ruch portowy w Gdańsku przewyższał w 1928 r. przeszło czterokrotnie obrót przedwojenny <sup>1)</sup>.

2. Gdynia. — Rozwój ruchu portowego w latach 1924—1928.

W miarę postępów budowy, ruch okrętów w Gdyni powiększa się z każdym rokiem i przedstawia się, jak następuje:

| Rok  | Wpłynęło |                    | Wypłynęło |                    |
|------|----------|--------------------|-----------|--------------------|
|      | Okrętów  | ton rejestr. netto | Okrętów   | ton rejestr. netto |
| 1924 | 27       | 14 352             | 27        | 14 352             |
| 1925 | 85       | 74 707             | 72        | 71 419             |
| 1926 | 298      | 204 757            | 303       | 208 194            |
| 1927 | 530      | 422 939            | 519       | 416 322            |
| 1928 | 1 108    | 984 893            | 1 093     | 972 902            |

U w a g i : <sup>1)</sup> Daty za lata 1924—27, vide Edward Bohdan „Morska Polityka Gospodarcza Polski” str. 165.

<sup>2)</sup> Daty za rok 1928 patrz „Przegląd Gospodarczy” 1929 r., zeszyt 4-ty.

### Ogółem w Gdyni ruch okrętowy (na wejściu i wyjściu łącznie).

| Okrętów      | o tonażu rej. netto |
|--------------|---------------------|
| 1924 — 54    | 28 704              |
| 1925 — 157   | 146 126             |
| 1926 — 601   | 412 951             |
| 1927 — 1 049 | 839 261             |
| 1928 — 2 201 | 1 957 795           |

Widzimy, że w 1928 r. ruch okrętów w porcie Gdyniskim osiągnął już ruch portu Gdańskiego z przedwojennego 1912 r.

<sup>1)</sup> „Przegląd Gospodarczy” 1929 r., zeszyt 4-ty.

II. *Ruch towarów w portach polskich*  
(ogółem przywóz i wywóz towarów w tonach).

| Rok  | Gdańsk    | Gdynia    | Razem morski<br>obróć towarowy<br>Polski |
|------|-----------|-----------|------------------------------------------|
| 1912 | 2 453 212 | —         | —                                        |
| 1919 | 246 235   | —         | —                                        |
| 1920 | 1 838 245 | —         | —                                        |
| 1921 | 485 372   | —         | 485 372                                  |
| 1922 | 971 753   | —         | 971 753                                  |
| 1923 | 1 717 793 | —         | 1 717 793                                |
| 1924 | 2 374 575 | 9 717     | 2 384 292                                |
| 1925 | 2 722 748 | 51 728    | 2 774 476                                |
| 1926 | 6 300 574 | 414 005   | 6 714 579                                |
| 1927 | 7 897 614 | 896 141   | 8 793 755 <sup>1)</sup>                  |
| 1928 | 8 485 801 | 1 957 348 | 10 443 149 <sup>1)</sup>                 |

Konstatujemy w Gdyni w 1928 r. obrót towarowy większy niż w Gdańsku w 1923 r., a więc Gdynia zaledwie o pięć lat w porównaniu do Gdańska pozostaje w tyle. Jeśli przytem uwzględnimy, że w 1928 r. przywóz towarów do Gdyni stanowił zaledwie 190 962 t., a reszta — 1 766 386 ton przypadła na wywóz (w tej liczbie węgla wywieźliśmy przez Gdynię w tym roku 1 758 222 ton), to uwi-  
docznimy sobie, że Gdynia jest portem wyłącznie eksportowym, przedmiot którego stanowi węgiel.

III. *Udział portów polskich w handlu zagranicznym  
Rzeczypospolitej.*

Wywóz przez porty polskie (w tonach).

| Rok  | Gdańsk    | Gdynia    | Razem     |
|------|-----------|-----------|-----------|
| 1926 | 5 659 605 | 410 297   | 6 069 902 |
| 1927 | 6 380 420 | 891 497   | 7 271 917 |
| 1928 | 6 755 159 | 1 766 386 | 8 521 545 |

Z każdym rokiem potęguje się wywóz polski drogą morską przez własne porty. Ze stabilizacją całego życia gospo-

<sup>1)</sup> „Przegląd Gospodarczy“ 1929 r., zeszyt 4-ty.

darczego w Polsce, ze wzrastającym wciąż dobrobytem ludności wzrastać nadal będzie wywóz przez Gdynię i Gdańsk — port gospodarczo związany z Polską. Udział tych portów w naszym handlu zagranicznym ciągle wzrastał:

Z ogólnej ilości towarów wywiezionych względnie przywiezionych do Polski na Gdynię i Gdańsk razem wypadło <sup>1)</sup> (drogą morską):

| Rok  | % ogólnego wywozu Polski | ogólnego przywozu Polski |
|------|--------------------------|--------------------------|
| 1926 | 25,4                     | 26,3                     |
| 1927 | 31,3                     | 30,9                     |
| 1928 | 51,1                     | 37,2                     |

Dla porównania dodamy, że w 1923 r. przez te porty przeszło około zaledwie 6 % ogólnego wywozu Polski, a 20,5 % przywozu.

Przy ogólnym wywozie z Polski w 1928 r. 20 423 562 ton towarów, wartości 2 507 990 000 zł. <sup>2)</sup> przez nasze wybrzeże, jak skonstatowaliśmy uprzednio, przeszło ilościowo 51,1 % tego całego eksportu.

Z wywiezionego w 1928 r. z Polski węgla ogólnej ilości 12 862 924 ton <sup>3)</sup> wywieźliśmy:

|                    |                             |
|--------------------|-----------------------------|
| przez Gdańsk . . . | 5 369 346 ton <sup>4)</sup> |
| przez Gdynię . . . | 1 758 222 ton <sup>5)</sup> |
| Razem . . . .      | 7 127 568 ton               |

czyli 55,41 % eksportu naszego węgla skierowaliśmy morzem przez nasze wybrzeże.

W roku natomiast 1927 na ogólną ilość wyeksportowanego z Polski węgla 11 226 048 ton <sup>6)</sup> przez wybrzeże nasze wyszło:

<sup>1)</sup> „Przegląd Gospodarczy“ 1929 r. Zeszyt 4-ty.

<sup>2)</sup> i <sup>3)</sup> „Przegląd Gospodarczy“ zeszyt 5-ty, 1929 r.

<sup>4)</sup> Dane Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

<sup>5)</sup> „Przegląd Gospodarczy“, zeszyt 4-ty, 1929 r.

<sup>6)</sup> E. Bohdan „Morska Polityka Gospodarcza Polski“ str. 77.

|                    |               |
|--------------------|---------------|
| przez Gdańsk . . . | 4 104 999 ton |
| przez Gdynię . . . | 880 241 ton   |
| przez Tczew . . .  | 140 934 ton   |

co razem daje drogą przez nasze porty 5 126 174 ton, stanowi zatem zgórą 45 % ogólnego naszego wywozu węgla w tym roku <sup>1)</sup>. Tak więc na przykładzie tylko tych dwóch ostatnich lat widzimy coraz większy udział portów naszych w wywozie polskiego podstawowego produktu eksportowego — węgla. Udział ten coraz to będzie się wzmacniał — i wyraźnie przytem uświadomić wypada, że tylko posiadanie własnego wybrzeża i portów na niem umożliwiło Polsce rozwinąć tę główną naszą gałąź eksportową — o czem należy pamiętać.

Reasumując, stwierdzamy, że porty nasze Gdynia i Gdańsk drogą morską w roku ubiegłym przepuściły z Polski 51,1 % (ilościowo) jej wywozu w handlu zagranicznym. I tu właśnie widzimy czem dla nas jest to pasemko 146 km. wybrzeża, a właściwie po odjęciu półwyspu helskiego zaledwie 76 km. Słusznie przeto pisze Dr. Stanisław Ślawnski Delegat Rządu Polskiego w Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, że „dla Polski tych 76 km. granicy morskiej łączącej z Bałtykiem, a tem samem z wszystkimi morzami świata, mają potencjalnie tę samą wartość co 1 488 km. brzegu niemieckiego, lub 8 000 km. brzegu morskiego Anglii, czyli całego jej brzegu“ („Dostęp Polski do morza a interesy Prus Wschodnich“ str. 31). Na Bałtyku po wojnie światowej i rewolucji Rosja Sowiecka utrzymała pasmo wybrzeża szerokości również 150 km. z portem handlowym Leningradem i bazą swej marynarki wojennej Kronsztadem. Dla zabezpieczenia sobie tego wąskiego okna na świat, węższego niż „przerąbane“ w swoim czasie przez Piotra Wielkiego — budowniczego potęgi Rosji — bolszewicy nie poprzestają bynajmniej na odbudowie szczątków floty carskiej i modernizacji posiadanych jednostek. Pomimo spustoszeń poczynionych przez rozkład rewolucyjny i okres chaosu lat 1917—1920, siły obecne Sowietów przedstawiają się na Bałtyku nie

<sup>1)</sup> Vide E. Bohdan „Morska Polityka Gospodarcza Polski“, str. 83.

tylko że pokaźnie, lecz poprostu groźnie. Same cztery dreadnoughty, któremi dysponuje marynarka sowiecka, stanowią broń potężną. Jednak Z. S. S. R. nie sądzi, aby siły te łącznie z całym szeregiem posiadanych jednostek lekkich w stopniu dostatecznym gwarantowały im wolność owego 150-cio kilometrowego dostępu do Bałtyku, pomimo że Z. S. S. R. posiada również dostępy do mórz Czarnego i Białego, oraz Oceanu Spokojnego — dostępy wyposażone w pierwszorzędne porty oraz linje kolejowe, łączące je z centrum państwa. Opracowano bardzo obszerny, jak na możliwości finansowe Sowietów, program morski, który częściowo rozpoczęto realizować.

Program ten przewiduje budowę:

6 krążowników po 3 tys. ton, 30 węzłów, działa 152 mm.

4 kontrtorpedowce po 1 400 ton.

8 łodzi podwodnych po 1 000—1 500 ton.

1 awio-matki 8 000 ton, 20 węzłów.

10 łodzi podwodnych mniejszych po 130 ton.

15 motorówek torpedowych („Przegląd Morski“ grudeń 1928, str. 33 i 34).

Również Niemcy usilnie odbudowują swą marynarkę wojenną. Kierują się one w tym wypadku myślą o odwecie, otwarciu głoszonym w odniesieniu do utraconych obszarów na wschodzie. Słowo „korytarz“ pomorski nie schodzi z ust Niemców; o jego skreśleniu z mapy Europy i ponownym zaborze przez Prusy zabiegają i zabiegać będą najtęższe głowy w dyplomacji, nauce i publicystyce niemieckiej.

W wyżej cytowanej książce Dr. Sławski wskazuje na rzecz niezmierniej wagi, oto „zgóry należy z naciskiem podkreślić, że Niemcom nie chodzi tyle o cele pozytywne, t. j. odzyskanie tych 146 km. polskiego brzegu morskiego, ile o negatywne t. j. o przecięcie arteryj komunikacyjnych Polski z morzem, a tem samem z zagranicą. Pragnie się zagarnąć Gdańsk, jedyny port polski, i ujście Wisły, a przez to odgrodzić Polskę od Bałtyku, dąży się do uzależnienia ekonomicznego jej od siebie“ (str. 4 i 5). Obecnie mamy prócz Gdańska drugi port na Bałtyku — Gdynię, lecz nie zmienia to linii przewodniej rozumowań niemieckich, przeciwnie, tem bar-

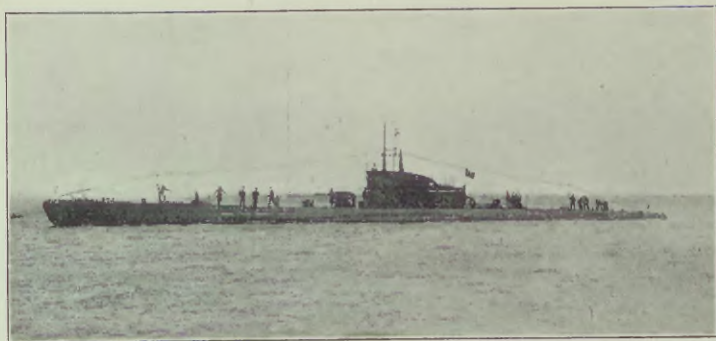
dziej je umacnia w chęci za wszelką cenę odsunąć Polskę od morza.

Czy mamy ulec wobec tych dążeń rewindykacyjnych z Zachodu? Czy raczej niespełna  $2\frac{1}{2}$  miliony liczące Prusy Wschodnie nie należy nam traktować jako enklawę, wyspę sztucznego osadu kolonizacyjnego, tamującą Polsce szeroki naturalny dostęp do wód morza bursztynowego? — Minęły te czasy, gdy jednostki o potężnej woli i jasnym umyśle, dysponujące władzą „samodzierżawną“ kierowały losem państw, zdobywając dla nich wybrzeża morskie (N. B. podówczas całkiem przez Rosjan nie zaludnione, lecz przez plemiona ugro-fińskie) i wpisując je tem samem na listę mocarstw. Dziś inne czynniki odegrywają analogiczną rolę. Jest nim przedewszystkiem poczucie solidarności narodowej w pracy nad utrwaleniem rozwoju potęgi swego państwa. My — Polacy mamy tylko 76 km. wybrzeża morskiego, lecz ono jest dla nas nierównie bardziej cenne niż zatoka Fińska dla Z. S. S. R. Pozbawione owego wybrzeża Sowiety będą mogły wywozić zboże z portów czarnomorskich, a drzewo z Archangielska i Murmania — my zaś, odsunięci od Bałtyku — zginiemy. *Nie długość wybrzeża w kilometrach decyduje o znaczeniu jego dla danego organizmu państwowego; tak samo jak siłę floty wojennej tworzy się nie stosownie do liczby kilometrów podlegających ochronie, lecz przedewszystkiem, jak rola wybrzeża, tak i siła potrzebnej marynarki wojennej określają się kategorjami gospodarczemi: rolą wybrzeża w całokształcie życia ekonomicznego państwa.* My zaś bez wybrzeża zadusimy się ściśnięci między Niemcy i Rosję.

Przeto wyraźnie, otwarcie, głośno wolać winniśmy, domagać się budowy polskiej floty wojennej. Tej floty, która stworzy nam gwarancję naszego niepodległego bytu, oraz zapewni możność dalszego ekonomicznego rozkwitu kraju na drodze ku mocarstwowemu rozwojowi Rzeczypospolitej Polskiej.

Następne rozdziały poświęcone będą rozważaniom nad możliwością budowy odpowiedniej dla potrzeb Polski floty wojennej.

---



*Fot. uprzejmie nadesłana przez Italskie Ministerstwo Marynarki.*

Włoska łódź podwodna „Pier Capponi“ o wyporności 780 ton, zanurzeniu do 100 metrów i szybkości nadwodnej 17 węzłów. Mała, tania, wysokowartościowa łódź.



*Fot. uprzejmie nadesłana przez Italskie Ministerstwo Marynarki.*

Krążownik włoski typu „waszyngtońskiego“ — „Trento“ o fenomenalnej szybkości 38,4 węzła. Jest to bezspornie najlepszy krążownik w tej klasie okrętów (10 000 ton).



*Taktyka morska jest to sztuka  
całkowitego wykorzystania posiadanej  
broni.*

SIR H. RUSSEL

## ROZDZIAŁ II.

### **Przegląd marynarek wojennych wszystkich państw.**

Zanim przystąpimy do rozważań nad kwestją Polskiej Marynarki Wojennej, należy zatrzymać się nieco dłużej nad rozbudową flot wojennych po wojnie światowej, jako zjawiska powszechnego i niezmiennie charakterystycznego dla czasów dzisiejszych.

*Po wojnie światowej rozbudowa marynarek wojennych bynajmniej nie została zahamowana. I to nie zważając na powstanie Ligi Narodów, Komitetów Rozbrojeniowych, Lig Pacyfistycznych i całego szeregu konferencji, poświęconych rozbrojeniu ogólnemu oraz na morzu. Wojna wykazała bowiem najdobitniej, co znaczy posiadanie odpowiedniej siły zbrojnej na morzu dla każdego z państw, wciągniętych w orbitę gry i walki ekonomicznej świata. Gdy armję na wypadek wojny tworzy się z obywateli powołanych en masse pod broń, to z marynarką tego uczynić nie można — flotę bowiem tworzy się latami. A znów bez floty obejść się żadne z państw posiadające dostęp do morza nie może. Surowce, uzbrojenie, żywność, amunicja, maszyny nadpływają do kraju walczącego. Na straży tych transportów stoi marynarka wojenna. — Przykłady wojny światowej są jeszcze tak świeże. W lutym 1917 r. łodzie podwodne niemieckie topią 536 300 ton okrętów handlowych aliantów i neutralnych, dowożących aprowizację do Europy dla przemysłu i armij sojuszniczych. W marcu łodzie te topią 603 400 ton; na kwiecień zaś już zgóry straty obliczano na 900 000 ton, aczkolwiek faktycznie wyniosły one 875 000 ton. Jeszcze*

cztery lub pięć miesięcy podobnych strat i Wielka Brytania musiałaby ogłosić swą kapitulację. W tych warunkach ustać winien był wkrótce całkowicie dowóz do Francji wojsk, materiałów wojennych, żywności i surowców. Przy stratach w tonażu zbliżających się do miliona ton miesięcznie najwięksi optymiści przewidywali najdalej na listopad 1917 r. upadek Koalicji <sup>1)</sup>. Zwycięstwo na morzu, osiągnięte zapomocą walki podmorskiej uśmiechało się do Niemiec. Lecz w tym właśnie kwietniu 1917 r. przystępują Stany Zjedn. do wojny. Świetne zdolności organizacyjne, dziesiątki nowych przeciwtorpedowców amerykańskich, setki ścigaczy łodzi podwodnych — wzmacniają marynarkę angielską, francuską i włoską; specjalnie skonstruowane okręty-pulapki, tysiące kutrów rybackich patrolujących wody pobrzeżne, granaty głębinowe, aparaty podsłuchowe, sieć szpiegowska — dokonywują przełomu w tym kryzysie wojny morskiej. Jeszcze w ciągu maja, czerwca i lipca ginie miesięcznie przeciętnie po 540 000 ton, lecz już w sierpniu spada liczba ta do 511 000 ton. Później następuje systematyczny spadek tonażu zatopionych okrętów handlowych, w grudniu 1917 r. — 394 500 ton, w czerwcu 1918 r. — 253 300 ton, w październiku 112 400 ton. Wojna została wygrana. Lecz gdyby nie Stany Zjednoczone i ich pomoc jak na lądzie, tak i na morzu, oraz zasoby materiałowe, technika i środki pieniężne — obecnie Niemcy dyktowałyby swe warunki światu. Jeśli tego niema — zawdzięczać to należy przedewszystkiem marynarkom wojennym sojuszników i St. Zjedn. Śmiało możemy powiedzieć, że wojna ta, trwająca 4½ lata, wygrana została nie w bitwach na lądzie lecz wycieńczeniem i izolacją mocarstw centralnych, które zostało osiągnięte panowaniem na morzach flot sprzymierzonych, zabezpieczającym wolność dróg morskich z całym światem, aprowidującym sojuszników. Niemcy nie miały tych dróg do swej dyspozycji i padły. *Gdyż współczesna wojna polega nie tylko na powo-*

<sup>1)</sup> La Victoire sur Mer. Par Contre-Admiral William Sovden Sims (USA). Payot Paris. 1925. str. 8 przedmowy oraz str. 363-364.

łaniu pod broń całej męskiej ludności swego kraju i mobilizacji przemysłu — lecz także na zapewnieniu sobie wolności dostaw potrzebnych środków żywności, surowców oraz materiału wojennego. O tem należy pamiętać.

To też po wojnie wszystkie państwa pilnie się wzięły do postawienia swych marynarek wojennych na wysokości potrzebnej dla zabezpieczenia sobie należytego bezpieczeństwa. Jeśli się przytem uwzględni, że cały świat przechodził po wojnie mniej lub więcej długotrwały wstrząs ekonomiczny — to stwierdzić będziemy mogli, że naprawdę każdy robi wszystko co tylko może, byleby zabezpieczyć dla siebie wolność dróg morskich i swobodę dostępu do swych wybrzeży.

W rozdziale niniejszym uczynić nam wypadnie przegląd marynarek wojennych wszystkich morskich państw świata. Zaczniemy nasz przegląd rozbudowy sił morskich po tej wojnie od mniejszych państw europejskich morskich poczem przejdziemy do krajów pozaeuropejskich, kończąc scharakteryzowaniem w ogólnych zarysach rozbudowy marynarek wojennych mocarstw potężnych.

Zaczniemy od państw bałtyckich.

1. *F i n l a n d j a*. W Finlandji znajdują się w budowie 3 łodzie podwodne 450 tonowe, zamówione na stoczni krajowej w Abö. Program przewiduje budowę 2 pancernych kanonierek po 3800 ton uzbrojonych w działa 203 mm. i czwartej łodzi podwodnej. Kilka torpedowców i patrolowców, 4 kanonierki typu naszego „Komendanta Piłsudskiego“, wylawiacze i stawiacze min, oraz kilka wedet motorowych dopełniają flotę fińską. W Finlandji przeprowadza się obecnie zbiórkę narodową na budowę pozaprogramowych torpedowych wedet motorowych, które uznano za broń bardzo odpowiednią dla wód fińskich.

2. *E s t o n j a*. Estonja z chwilą uzyskania niepodległości zakrzętnęła się żywo celem stworzenia swej floty wojennej. Dzięki swym staraniom już w 1919 r. dostała od Anglików 2 przeciwtorpedowce 1500 i 1400 tonowe, które przeszły od bolszewików. Załogi ich same oddały się Anglikom. O te okręty ubiegali się „biali“ Rosjanie z armji

Judenicza, lecz bezskutecznie. Poza tem w skład floty estońskiej wchodzi 1 kanonierka 1 100 ton (ex ros. „Bohr“) i 1 torpedowiec niemiecki 250 tonowy, który zatonął w 1917 r. Estończycy go podnieśli, odnowili i wcielili w skład swej floty w 1924 r. W 1927 r. Estonia zakupiła w Finlandji 2 trawlerzy po 500 ton. Taką oto marynarkę wojenną posiada Estonia licząca zaledwie 1 200 000 ludności.

3. Ł o t w a. Łotwa wybudowała we Francji w 1926 r. 2 łodzie podwodne 400 tonowe, kosztem 3 270 000 latów każda (co wynosi koło 5 624 000 zł.). Jest to cena niezmierzenie wygórowana. Widocznie są to łodzie doskonale wyposażone, chociaż tak małe. Program morski Łotwy przewidywał również rozpoczęcie budowy następnych dwóch łodzi podwodnych, lecz już 600 tonowej wyporności. Z powodu klęsk elementarnych, które kraj ten nawiedziły w 1928 r. — budowa tych łodzi ze względów finansowych została przesunięta na rok budżetowy 1930/31 i 1931/32. Także wybudowała Łotwa dla swej marynarki w 1926 r. 2 trawlerzy 256 tonowe; Łotewska marynarka posiada wreszcie kanonierkę 500 tonowej wyporności, budowy 1917 r., przejętą z marynarki niemieckiej.

4. L i t w a. Litwa również pragnie stworzyć flotę wojenną. Litewskie Ministerstwo Obrony Krajowej pertraktuje ze stoczniami angielskimi w sprawie budowy 1 przeciwtorpedowca i 2 łodzi podwodnych. Ponadto musimy uświadomić sobie, że przy dobrośasiędzkich stosunkach panujących między Litwą a Niemcami, te ostatnie mogą Litwie każdej chwili odstąpić skreślony z listy krążownik typu „Niobe“ (sprzedany w 1925 r. Jugosławji) z chwilą rozpoczęcia służby przez któryś z nowych krążowników klasy „Königsberg“.

5. S z w e c j a. Szwecja posiada po Rosji Sowieckiej i Niemczech najsilniejszą flotę wojenną na Bałtyku. Składa się ona z trzech nowoczesnych pancerników obrony wybrzeża 8 000 ton wyporności, budowy 1915, 1917 i 1918 r. Okręty te są przystosowane znakomicie do wód Bałtyku i mogą być również użyte jako łamacze lodu. Szybkość ich wynosi 23<sup>1</sup>/<sub>2</sub> węzły. Uzbrojone są w 4 działa 280 mm.

i 8 — 150 mm. Pancerz na wodnicy 203 mm. Pozatem Szwecja posiada jeszcze 8 mniejszych i starych pancerników obrony wybrzeży od 4 700 do 3 700 ton wyporności. Krążownik 5 000-tonowy „Fylgia“ budowy 1905 r. służy jako okręt szkolny. Z pośród około 40 torpedowców 2 są budowy 1917 r. i mają po 500 ton oraz następne 2 po 1 000 ton typu „Nordenskjold“ budowy 1926 r. Są to b. szybkie (35 węzły) okręty uzbrojone w 3 działa 120 mm, 2 — 37 mm PL i 6 wyrzutni torpedowych. W liczbie 20 łodzi podwodnych znajduje się 10 zupełnie nowoczesnych, doskonałych jednostek od 500 do 700 ton wyporności, budowy 1920—1929 („Ulven“ rozpoczęta w arsenale rządowym w Karlskrone w 1928 r. będzie wykończona w 1930 r.)

Pośród całego szeregu okrętów pomocniczych wyróżnić należy 1 stawiacz min o 1 800-tonowej wyporności i szybkości 20 węzłów. W 1928 r. rozpoczęto budowę awio-matki „Gotland“ dla 8 samolotów o wyporności 5 500 ton i szybkości 28½ węzłów. W 1933 r. projektuje się przystąpić do budowy pancernika 8 000-tonowego. Budżet wojennej marynarki szwedzkiej na 1929/30 r. wynosił 45 868 tys. koron szwedzkich, co się równa 109 326 tys. złotych. Takie jest zrozumienie spraw morskich w Szwecji, liczącej zaledwie 6 milionów ludności.

6. Danja. Danja posiada 5 pancerników obrony wybrzeży o pojemności 2 200 do 4 000 ton, przyczem tylko jeden okręt jest nowoczesny. 2 stare i małe krążowniki oraz 19 torpedowców nie budzą większego zainteresowania. Jednakże Danja posiada 16 małych łodzi podwodnych, które są zupełnie wystarczające do działań w wąskich i płytkich, usianych licznymi wyspami wodach Danji. 3 torpedowce 300-tonowe umieszczone są w programie konstrukcyj morskich. Trzeba nadmienić, że Danja nie rozbudowuje swej marynarki, ponieważ potęga morską zainteresowanej Wielkiej Brytanji skutecznie gwarantuje nienaruszalność granic i interesów morskich Danji.

7. Norwegja. Marynarka norweska składa się z jednostek znacznie zestarzałych. Dopiero w 1927 r. powzięto decyzję reorganizacji marynarki wojennej. Pań-

stwo to o 3-miljonowej ludności wydaje rocznie na marynarkę wojenną 18 400 tys. koron=43 570 tys. zł., a w tej liczbie 5 milj. koron na nowe konstrukcje. Przewidzianą jest budowa jednostek lekkich, łodzi podwodnych i sil lotniczych, jak również odnowienie dwóch starych pancerników obrony wybrzeża. Siły obecne marynarki norweskiej składają się: z 4-ch pancerników obrony wybrzeży 3 900—4 200 ton, 1 starego krążownika o wyporności 1 380 ton, 8 starych małych kanonierek, 3 przeciwtorpedowców 550-tonowych, oraz 15 torpedowców I klasy i 14 II klasy. Okręt matka dla łodzi podwodnych (1 900 ton) oraz 10 łodzi podwodnych: 4 typu „A” o wyporności 210—250 ton i 6 całkiem nowoczesnych jednostek typu „B” o wyporności 413 ton, budowy 1922—1927 r. — tworzą zupełnie wystarczającą flotyllę podwodną dla obrony swych fiordów. Wiele mówiącą jest okoliczność, że takie małe państwo, któremu zresztą nikt nie zagraża — wydaje na marynarkę wojenną więcej niż Polska, otoczona agresywnymi sąsiadami.

8. Królestwo Niderlandów (Holandia). 6 pancerników obrony wybrzeża 5 000—6 530 ton są obecnie mocno przestarzałe, z nich 2 najstarsze zostały już nawet zdeklasowane. Jeden krążownik 4 000-tonowy również zestarzały, służy jako okręt szkolny artylerji morskiej. Natomiast okręty lekkie, zwłaszcza przeznaczone dla holenderskich kolonij w Indjach są wyborowe. W skład flotylli kolonjalnej wchodzi 2 krążowniki po 7 000 ton budowy 1920—1926 r., 8 przeciwtorpedowców typu „De Ruyter” 1 500 do 1 620 ton, o szybkości sięgającej 36 węzłów, zabierające po 24 miny zagrodowe i wyposażone nadto w 1 hydroplan, oraz 13 łodzi podwodnych, przyczem tylko jedna jest budowy przedwojennej — wszystkie zaś pozostałe są nowoczesnymi jednostkami od 560 do 670 ton wyporności nadwodnej. Stawiacz min „Krakatau” budowy 1924 r., o 1 100 tonach wyporności i szybkości 17 węzłów przystosowany jest do zabierania 200 min. W skład floty metropolji wchodzi także 16 torpedowców oraz 13 łodzi pod-

wodnych, w tej liczbie 6 nowoczesnych. Prócz licznych okrętów pomocniczych wyróżnić należy 2 duże kanonierki opancerzone kolonjalne „Flores“, „Soemba“ budowy 1925 r. Okręty te o wyporności 1 700 ton i szybkości 15 węzłów, posiadają maszyny parowe oraz motory Diesla dla szybkości ekonomicznej. Uzbrojone w 3 działa 150 mm i 2 — 75 mm PL są ponadto wyposażone w hydroplan. Zbudowane były specjalnie dla obrony pół minowych zatoki Sourabaya na Jawie. Jako kanonierki pancerne typ ten jest godny wzorowania. Budżet wojennej marynarki wynosił w 1927 r. 41 000 000 florenów = 147,1 milj. zł., a w tej liczbie ponad 11 milj. fl. na nowe jednostki.

9. H i s z p a n j a. Hiszpanja posiada 5 krążowników starego typu oraz 2 pancerniki po 15 500 ton budowy przedwojennej. Trzeci pancernik tejże klasy zginął w 1923 r. u wybrzeży marokańskich. Ponieważ interesuje nas głównie budownictwo nowoczesne, więc nie będziemy wogóle omawiali okrętów przestarzałych. Po wojnie światowej Hiszpanja wybudowała 3 krążowniki po 5 000 ton oraz 3—8 000-tonowe, dające do 35 węzłów szybkości. Do 1932 r. będą wykonane dalsze 3 typu waszyngtońskiego po 10 000 ton, które już się znajdują w budowie. Flotylla torpedowa składa się z 26 torpedowców oraz 3—1 200 tonowych i 4 — 1 650 tonowych kontrtorpedowców budowy 1922—1929 r. osiągających 36 i 37 węzłów szybkości. Do 1932 r. będą zbudowane dalsze 5 jednostek tego typu. Z pośród 16 łodzi podwodnych, 6 klasy „B“ budowy powojennej mają po 570 ton, oraz 6 typu „C“ po 915 ton. Dalsze 6 łodzi klasy „C“ będą wykonane do 1932 r.

Pośród okrętów specjalnych znajduje się matka dla łodzi podwodnych i 1 transport lotniczy przystosowany dla 2 balonów sterowych i 25 hydroplanów. Ponadto Hiszpanja zamierza przystąpić do budowy 2-eh okrętów linowych po 25 000 ton. Budżet marynarki wojennej w 1927 r. wynosił 168 664 tys. pesetów, co wynosi mniej więcej 245 898 tys. zł. Tyle łoży corocznie naród 24-miljo-

nowy na swą marynarkę wojenną celem uzyskania znaczenia mocarstwowego wśród państw śródziemnomorskich. A gdy chodzi o wyrównanie pewnych różnic w układzie sił morskich na Morzu Śródziemnem — nie waha się przed wszczęciem budowy z pancerników, — chociaż nie zalicza się do państw najbogatszych, budowę zaś pancerników po wojnie podjęły zaledwie Anglja (Nelson, Rodney) i Niemcy (Ersatz Preussen).

Hiszpanja po przegranej przed 30-tu paru laty wojnie ze St. Zjedn. dłuższy czas znajdowała się w letargu. Dopiero przed samą wojną w 1914 r. zaprojektowano budowę 3-ch lekkich krążowników, oraz założono przy pomocy kapitału angielskiego w Ferrolu stocznnię dla większych jednostek. Stocznia ta „Constructura Naval“ buduje większe jednostki, podczas gdy stocznia państwowa i arsenał w Kartagenie buduje kanonierki, przeciwtorpedowce i łodzie podwodne. Budowa okrętów w Hiszpanji wypada dosyć drogo, lecz to nie zniechęca rząd hiszpański do podtrzymywania przemysłu krajowego, zatrudniającego krajowych robotników i korzystającego z własnych surowców. Przeważna część kapitałów pozostaje z tej racji również w Hiszpanji. Budownictwo hiszpańskie poza tem odznacza się solidnością: krążowniki i kontrtorpedowce osiągnęły bardzo wysokie szybkości, a łodzie podwodne okazały się b. wytrzymałymi w swej budowie na ciśnienie wielkich głębokości i na czas przebywania pod wodą. Aczkolwiek akcja zmierzająca do rekonstrukcji sił morskich została w Hiszpanji podjęta w 1914 r., to jednak wskutek wojny faktycznym momentem odrodzenia morskiego Hiszpanji poczytywać należy rok 1926, kiedy to w dn. 3 lipca uchwalony został program morski na 6 lat (1926—1932), przewidujący zarówno wykończenie budujących się jednostek, oraz budowę całego szeregu nowych okrętów. Program ten omówiliśmy powyżej szczegółowo. Nie dość na tem jednak. Oto 10. IV. 1929 r. uchwała hiszpańska Rada Ministrów dodatkowy program morski, który ma być zrealizowany w ciągu najbliższych 8 lat. Program ten przewiduje

budowę dodatkowych 8 krążowników, 6 kontr-torpedowców, 14 łodzi podwodnych. Hiszpanja służy pięknym przykładem, jak należy traktować sprawę marynarki wojennej o ile pragnie się zdobyć znaczenie mocarstwowe i gwarancję zapewniającą bezpieczeństwo — a tem samem niepodległość państwa.

10. P o r t u g a l j a. Drugie państwo półwyspu Iberyjskiego — Portugalja, posiada marynarkę przystosowaną do potrzeb kolonialnych i składającą się przeważnie z małych kanonierek morskich i rzecznych. Prócz jednego 3 000-tonowego pancernika obrony wybrzeży, liczącego ponad pięćdziesiąt lat służby, a mogącego odegrywać pewną rolę li tylko w walkach domowych, oraz 2 krążowników wyporności około 1 800 ton, młodszych od niego o 20 lat — flota portugalska liczy 20 kanonierek różnej wielkości i wieku oraz sloopsów, z których 2 po 1 200 ton zostały zakupione w 1920 r. w Anglii, a trzeci 1 370-ton do rewolucji służył jako jacht królewski. Pozatem Portugalja posiada 5 przeciwtorpedowców 670 i 530 tonowych, cztery, poprzednio austriackie, torpedowce 250-tonowe, oraz 2 łodzie torpedowe zakupione w Anglii. Łodzi podwodnych marynarka portugalska posiada 4, są to bardzo małe jednostki, liczące zaledwie po 245—260 ton. W budowie się znajdują 2 leadery po 2 000 ton, 4 przeciwtorpedowce po 1 200 ton oraz 2 kanonierki.

11. J u g o s ł a w j a. Szkolny okręt „Dalmacija“ wszedł w linię wiosną bieżącą. Jest to krążownik niemiecki „Niobe“ zakupiony w 1926 r., kompletnie odnowiony i przebudowany na stoczni jugosłowiańskiej w Kotor (Cattaro) okręt ten wypiera 2 900 ton. Sześć stawiaczy min po 500 ton zostały zakupione również od Niemiec. Z dwunastu torpedowców austriackich, które otrzymała Jugosławja na liście figuruje jedenaście; osiem po 250 ton, oraz 3 — dwustotonowe. Cztery 80-tonowe trawlerzy, 6 dużych morskich holowników, oraz 2 600-tonowy okręt-matka dla łodzi podwodnych „Hvar“ — oto zaczątek floty jugosłowiańskiej na Jadranie (Adriatyku).

Do tego dochodzi flota podwodna, zapoczątkowana budową przez Jugosłowiańskie Ministerstwo Wojny i Marynarki. Na stoczni „Armstrong Whithworth et Co” wybudowane zostały w 1927 r. łodzie podwodne „Hrabri” i „Nebojsa” o wyporności 975 ton oraz na stoczni „Les Ateliers et Chantiers de la Loire” (która zbudowała również naszą łódź podwodną „Ryś”) spuszczone na wodę w dniu 1. XII. 1928 r. łódź podwodną 630-tonową „Smeli” oraz 14. II. 1929 r. „Osvetnik”. Pierwsze 2 łodzie podwodne już w kwietniu 1928 r. zostały zaliczone w poczet floty czynnej, następne dwie zostaną wciągnięte na listę w roku bież. Program morski Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców przewiduje budowę 6 leaderów po 2 100 ton i dalszych 2-ch łodzi podwodnych. Budżet marynarki wynosi 230 milj. dynarów co równa się 39 100 000 zł. (1 dinar=17 gr.) — jak dla państwa o ludności 13 milj., zniszczonego w połowie przez wojnę, o słabem uprzemysłowieniu, o niestabilizowanej walucie — jest to budżet bardzo poważny, świadczący o należytem pojmowaniu przez rząd i społeczeństwo ważności straży nad Jadranem, z którego Włosi za wszelką cenę pragną zrobić „Mare Nostrum”. Z chwilą zajęcia (nieoficjalnego) Albanji panują oni całkowicie nad cieśniną Otranto, — jednak jak widzimy, nasi pobratymcy nie upadają na duchu i biorą się do pracy twórczej nad stworzeniem własnej marynarki wojennej, mogącej im zapewnić wolność mórz oraz niepodległość. A cały naród dopomaga w tej pracy — o czem pomówimy obszerniej nieco dalej. Pamiętne są dla Jugosłowian słowa króla Aleksandra I, wypowiedziane w Splicie w dniu 29. IX. 1925 r. z mostku kapitańskiego okrętu „Karadorde”: „Kao do sada, tako i od sada budite verni čuvali našego mora. Za Vama čvrsto stoji Ujedinjena Otadžbina” (Jak dotąd, tak i od tej chwili będziecie wiernie czuwać nad naszym morzem. Za wami stoi mocno Zjednoczona Ojczyzna).

U w a g a. Oprócz powyższej floty morskiej, jugosłowiańską flotyllę na Dunaju stanowią 4 monitory

ex-austrjackie o wyporności od 440 do 600 ton oraz jednostki mniejsze i pomocnicze.

12. *Grecja*. W czerwcu 1914 r. Grecja kupiła u St. Zjedn. 2 stare pancerniki po 13 000 ton, które stanowią jądro marynarki wojennej tego państwa, bowiem 3 stare pancerniki obrony wybrzeży po 4800 ton nie posiadają znaczniejszej wartości bojowej. Krążownik „Georgios Aweroff” o wyporności 10 000 ton, dający do 24 węzłów szybkości, budowy 1910 r. znajduje się obecnie we Francji gdzie się go gruntownie modernizuje. W czasie wojny bałkańskiej w 1912 r. okręt ten położył b. znaczne zasługi, staczając bój z dwoma tureckimi przestarzałymi pancernikami i szachując w dalszym ciągu wszelkie bojowe poczynania tureckie. Gdyby nie ten okręt wynik wojny mógłby ulec zmianie, szczególnie w drugiej połowie jej trwania. Podnieść należy, że okręt ten został zakupiony przez pewnego bogatego kupca greckiego w darze dla Ojczyzny.

Drugi grecki krążownik, budowy 1912 r. o wyporności 2 600 ton, został w 1927 i 1928 r. zmodernizowany we Francji i przerobiony na krążownik — stawiacz min. Flotyllę torpedową stanowią 4 kontr-torpedowce 1 200-tonowe, 9 przeciwtorpedowców 350—680-tonowych, 5 torpedowców ex-austrjackich 250-tonowych (szósty zatonął w 1928 r.) oraz 6 torpedowców 125-tonowych. Po wojnie Grecja wybudowała sobie jedynie piękną flotyllę podwodną. Mianowicie we Francji zostały wybudowane w 1926 r. 2 łodzie podwodne po 600 ton, oraz w 1927 i 1928 r. 4 po 780 ton. W ten sposób zaledwie w ciągu trzech lat wzmocniono flotę grecką w znakomity sposób. Obecnie program morski przewiduje budowę 4 przeciwtorpedowców.

13. *Turcja*. Marynarka turecka wyzbyła się okrętów zużytych przez wojnę. Wojna z Grecją oraz okupacja Dardanel i Konstantynopola przez aliantów, wznęciły słuszną ambicję Turków do stworzenia dostatecznie silnej floty, aby w przyszłości móc się zabezpieczyć od tego rodzaju niespodzianek. Obecnie znajdują się w budowie na

stoczniach zagranicznych <sup>1)</sup> 4 kontrtorpedowce około 1 500 ton wyporności, 6 łodzi podwodnych oraz 6 ścigaczy łodzi podwodnych. Dwie łodzie podwodne, zbudowane na stoczni Fijenoorda w Rotterdamie w 1927 r., po 505 ton już znajdują się w Turcji od czerwca 1928 r. W lipcu roku bież. będzie zakończony generalny (kapitalny) remont i modernizacja „Sultana Jawus Selima“ ex-niemieckiego krążownika linjowego „Goeben“ o 23 000 ton wyporności. Okręt ten oddał nieocenione usługi bezpieczeństwu Turcji ra morzu, sam jeden stawiając czoło całej rosyjskiej czarnomorskiej eskadrze linjowej do czasu zanim Rosjanie wprowadzili w linję swe dreadnoughty. Praca nad odbudową floty tureckiej, jak widzimy, znajduje się w pełnym rozkwicie. Dwa krążowniki po 3 850 i 3 300 ton, 5 torpedowców, 4 kanonierki oraz 13 motorowych wedet dopełniają składu floty tureckiej. Budżet marynarki wynosi 5½ miljonów funtów tureckich.

14. R u m u n j a. Marynarka rumuńska dzieli się na flotę morza Czarnego i flotyllę Dunajską. W skład floty morskiej wchodzi 2 leadery o wyporności 1 700 ton, oraz otrzymane z podziału austriackiej floty 6 torpedowców po 250 ton. Następnie 4 kanonierki po 353 tonny, 1 stary krążownik 1 320-tonowy, służący jako okręt szkolny, 4 ścigacze łodzi podwodnych (wedety motorowe) po 43 tony, 3 okręty patrolowe po 95 tonn, oraz 10 szalup strażniczych. Do flotylli Dunajskiej należy 7 monitorów rzecznych od 450 do 680 ton wyporności (w tej liczbie 3 austriackie), 8 patrolowców rzecznych po 50 ton, oraz cały szereg okrętów pomocniczych. Program morski przewiduje budowę 3 krążowników po 7 000 ton, 16 leaderów po 1 850 tonn, oraz 18 łodzi podwodnych po 600 ton, 1 stawiacz min oraz 1 okręt-bazę dla łodzi podwodnych. Zamówione zostały we Włoszech na stoczni Partenopei w Neapolu 2 leadery po 1 850 ton (zostały one spuszczone

<sup>1)</sup> Po doświadczeniach 1911 i 1914 r. jak widzimy, Turcja wystrzega się już udzielać zamówień Anglii i Włochom. I chociaż budownictwo holenderskie jest dosyć drogie, nie odstrasza to jednak Turcji od budowania w tym wybitnie neutralnym kraju.

na wodę: pierwszy w grudniu 1928 r., drugi w marcu b. r.), oraz na stoczni Quarnero-Fiume 2 łodzie podwodne (budowa jednej z łodzi została na pewien okres czasu wstrzymana). Również podjęto budowę okrętu matki dla łodzi podwodnych.

O ile słaba ekonomicznie Rumunja posiada tak obszerny program morski, obliczony na wypadek wojny z Sowietami na Morzu Czarnem, na którym ich obecne siły morskie są bardzo nikle—to jakież powinien być program morski u nas na Bałtyku, gdzie floty naszych przypuszczalnych przeciwników już teraz są tak silne.

Zanim przystąpimy do rozpatrzenia zbrojeń morskich wielkich mocarstw, które szczególnie intensywnie rozbudowują swe siły morskie, zwróćmy na chwilę uwagę na państwa nowego kontynentu — Amerykę. Poza St. Zjedn. Amer. Półn. dość silne marynarki wojenne posiadają państwa t. zw. „ABC“ t. j. Argentyna, Brazylja, Chile — rywalizujące między sobą.

15. *Argentyna*. Argentyna posiada 2 współczesne okręty linjowe budowy 1911—1914 r. o wyporności 28 000—32 000 ton. Natomiast 2 pancerniki obrony wybrzeży po 2 300 ton w., oraz 5 krążowników 4 700—7 000 ton, budowane w ostatniem dziesięcioleciu ubiegłego stulecia, są jednostkami o b. słabych walorach militarnych. Flotyllę torpedowców stanowią: 3 torpedowce 340-tonowe, 4 budowy 1910 r. po 950 t. wyporności, oraz 2 leadery 1 650-tonowe, spuszczone na wodę w 1925 r. dla marynarki hiszpańskiej na stocznjach w Kadyksie i Kartagenie, które następnie w 1927 r. zostały odstąpione węzłem krwi złączonej Argentynie. Jeden z tych okrętów „Cervantes“ (ex „Churruca“) na próbie bez uzbrojenia artyleryjskiego osiągnął szybkość 39,76 węzła. Następne 3 leadery 1 800-tonowe budowane w Anglii zostały spuszczone na wodę w 1928 i 1929 r.

Dwa krążowniki typu „Almirante Brown“ 6 800 ton, 32 węzły, 6 dział 190 mm, zostały założone w 1927 r. we Włoszech, jak również 3 łodzie podwodne 890-tonowej wyporności. Program morski uchwalony w 1926 r. przewiduje

budowę w ciągu 10 lat (1927—1936) następujących jednostek:

3 krążowniki (w tej liczbie 2 już się znajdują w budowie).

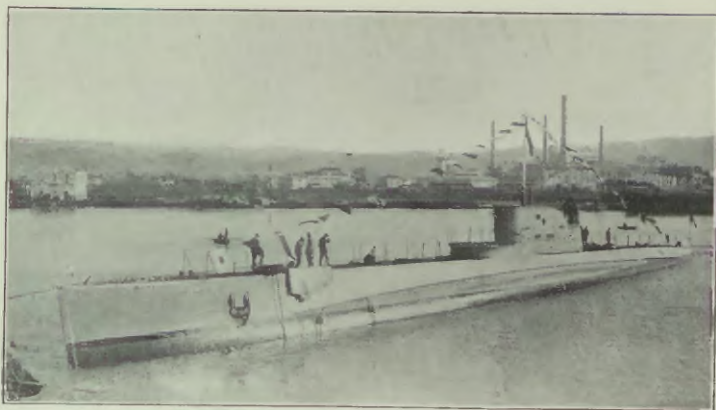
6 przeciwtorpedowców (w tej liczbie 2 zostały już nabite a 3 wybudowane).

6 łodzi podwodnych (w tej liczbie 3 znajdują się w budowie na ukończeniu).

1 awio-matkę i 2 stawiacze min (już wybudowane).

Widzimy więc, iż pomimo tego, że program został obliczony na 10 lat — obecnie już  $\frac{3}{4}$  projektowanych jednostek albo są wybudowane, albo znajdują się w budowie. Odbudowa marynarki wojennej Argentyny, która przez pewien czasokres zamarała w swym rozwoju, posuwa się szybko naprzód. Bez wątpienia przyznać należy, że po St. Zjedn. marynarka argentyńska przedstawia się najpoważniej na terenie Nowego Świata. Aby przedstawić całość obrazu, dodać należy, że w skład floty wojennej Argentyny, prócz wyżej wymienionych jednostek, wchodzi: 3 kanonierki powyżej tysiąca ton wyporności każda, 10 trawlerów ex-niemieckich po 500 ton, oraz 2 stawiacze min typu „San-Luis“ po 970 ton, skonstruowane w Anglii w ten sposób, aby móc w czasie pokojowym pełnić funkcje okrętów hydrograficznych.

16. B r a z y l j a. Linjowe okręty brazylijskie są starsze i mniejsze od argentyńskich. Jest ich dwa o wyporności 19 200 ton każdy. Pancernik obrony wybrzeży pozostał obecnie tylko jeden 3 200-tonowy. Krążowników posiada Brazylja 3: jeden budowy 1896 r. wypiera 3 500 ton, oraz dwa typu lekkiego po 3 000 t. każdy, które chociaż są budowy 1909 r., to jednak zostały ostatnio kompletnie wyremontowane i zmodernizowane w latach 1925/26, przyczem jeden z nich na próbie w 1926 r. wykazał szybkość 28,6 węzła. 10 przeciwtorpedowców po 560 ton i jeden 950-tonowy, wszystkie budowy przedwojennej stanowią zestarzałą flotyllę torpedową. Łodzi podwodnych marynarka Brazylijska posiada ogółem 4: trzy z nich typu „Fiat“, budowy 1913 r. o wyporności 250 ton są również mocno zestarzałe. Natomiast zamówiona w 1926 r.



*Fot. uprzejmie nadesłana przez Italskie Ministerstwo Marynarki.*

Jedna z najnowszych włoskich łodzi podwodnych „Des Geneys” 830 t., spuszczone na wodę w dniu 14. XI 28 r. Na fotografii widzimy okręt w chwilę po spuszczeniu.



*Fot. uprzejmie nadesłana przez Italskie Ministerstwo Marynarki.*

Leader italskiej królewskiej marynarki „Lanzerotto Malocello” o wyporności 2150 ton i 38 węzłach szybkości kontraktowej. Spuszczony na wodę w dniu 14 marca r. b., już w dniu 11 maja, jak to widzimy na fotografii, odbył próbę szybkości.



na stoczni Odero Terni we Włoszech łódź podwodna „Humayta“ o wyporności nadwodnej 1400 ton, została spuszczone na wodę już w roku następnym — jest to doskonała łódź typu włoskiego „Balilla“ o pierwszorzędnym zaletach nawigacyjnych, zabierająca prócz torped również 16 min. Projektowany program rozbudowy marynarki przewiduje budowę: 2 krążowników waszyngtońskiego typu, 5 przeciwtorpedowców oraz 3 łodzi podwodnych — lecz narazie prócz wyżej wzmiankowanej łodzi podwodnej „Humayta“, żadne inne konstrukcje po wojnie nie zostały podjęte.

17. Chile. Marynarka chilijska zajmuje niewątpliwie drugie miejsce po Argentynie, wśród państw Południowej Ameryki. Potężną jednostką jest okręt linjowy „Almirante Latorre“. Budowany w Anglii został on zarekwirowany w 1914 r. i wcielony w skład floty angielskiej pod nazwą „Canada“; wrócił zpowrotem do Chile w końcu 1920 r. Posiada on wyporność normalną 28 650 ton, dosięgającą 32 000 ton przy pełnym obciążeniu. Jest to szczęśliwie przeprowadzone ulepszenie znanego dreadnoughta angielskiego „Iron Duke“. Pancernik obrony wybrzeża (posiada 7 000 ton wyporności) oraz 5 krążowników (1—3400 ton, 2 — 4500 t, 1—7 000 t, oraz 1—8 500 t.) dosięgają wieku krążowników argentyńskich, w którym to czasie przypadł okres świetnego rozwoju marynarek południowo-amerykańskich.

W skład flotyli torpedowej Chile wchodzi 5 leaderów po 1800 ton każdy, 7 torpedowców 300-tonowych i 1 — 130-tonowy. W 1928 r. spuszczone na wodę i wykończono w Anglii dla Chile 6 przeciwtorpedowców 1 100-tonowych, oraz 1 łódź podwodną typu angielskiego „Oberon“ o wyporności nadwodnej 1400 ton, dalsze 2 łodzie tego typu będą wykończone w roku bieżącym. Program morski Chile ustalony w 1927 r. przewiduje budowę: 2 krążowników 10 000 tonowych, 6 przeciwtorpedowców i 6 łodzi podwodnych. Przeciwtorpedowce oraz połowa łodzi weşly lub wejdą w najbliższym czasie w skład floty czynnej — pozostaje więc do wykonania druga część pro-

gramu. Należy nadmienić, że w skład marynarki Chilijskiej wchodzi jeszcze 6 łodzi podwodnych typu „Holland“ po 364 ton; okręty te budowane w czasie wojny na stoczni amerykańskiej dla Anglii, zostały później zwrócone Chile tytułem rekompensaty za zarekwirowany drugi okręt linjowy „Almirante-Cochrane“.

18. *P e r u*. Z mniejszych państw amerykańskich godnie mi uwagi są wysiłki Peru. Obstalowany ma być w najbliższym czasie trzeci krążownik. Obie łodzie podwodne po 576 tonn wyporności znajdują się w budowie w St. Zjedn. Cztery łodzie tego typu zostały już spuszczone na wodę w okresie 1926—1928 r. i przebywają w kraju; czyli że małe Peru ma aż 6 nowoczesnych łodzi podwodnych.

19. *U r u g w a j*. W programie leży budowa 2 krążowników i 3 przeciwtorpedowców.

W tym naszym przeglądzie omijamy celowo kilka państw, posiadających marynarkę wojenną w małych rozmiarach.

Trzeba zaznaczyć, że o ile dotychczas rozpatrywaaliśmy marynarki wojenne państw słabszych, a w każdym razie nie silniejszych liczebnie i ekonomicznie od Polski, to obecnie, przechodząc do mocarstw potężnych liczyć się musimy, że ani sprostać w ich wyścigu zbrojeniowym, ani wzorować się ślepo na nich nie możemy. Jednakże dla stworzenia sobie całości obrazu, dotyczącego światowej rozbudowy floty wojennej rozpatrzymy w ogólnym zarysie także rozbudowę marynarek wojennych państw o mocarstwowej potędze. Omawiać specjalnie floty wojenne Niemiec i Sowietów (na Bałtyku) nie będziemy, gdyż zaznajomiliśmy się już z ogólną wysokością takowych.

20. *A n g l i a*. Flota linjowa (dreadnoughtów i linjowych krążowników) liczy ogółem 680 tys. ton, a w tej liczbie trzy największe okręty wojenne świata: „Hood“ (1918 r.) 45 000 ton, oraz „Nelson“ i „Rodney“ budowy 1925 r. o wyporności 40 000 ton każdy. „Nelson“ i „Rodney“ kosztowały każdy po 7 milj. funt. szterl., a „Hood“ 6 milj., przyczem koszt rocznego utrzymania tego rodzaju jednostek wynosi 552 000 funt. (Hooda). Flota brytyjska posiada sześć awio-matek o wyporności łącznej 120 tys.

ton i 43 krążowniki budowy do waszyngtońskiej, o łącznym tonażu 218 tys. ton. Jedenaście wybudowanych krążowników typu waszyngtońskiego, przewidzianych programem 1925 r., wypierają nie 10 000 ton, lecz faktycznie po 13 650 ton, dalsze 2 okręty tego typu będą gotowe w roku bieżącym. Budowane 2 okręty klasy „B” o wyporności 8 400 ton normalnych, osiągną z pewnością około 10 000 ton. Tych 15 krążowników najnowszych wypiera ogółem 197 tys. ton. Flotyli torpedowej obliczać szczegółowo nie będziemy, w skład jej wchodzi 17 Flotilla leaders i 200 przeciwtorpedowców budowy wojennej oraz kilku lat następnych. W wykonaniu programu 1925 r. 1 leader „Condrinton” znajduje się w budowie, jak również 8 przeciwtorpedowców typu „A”. Dwa przeciwtorpedowce próbne tej serii „Amazon” i „Ambuscade” zostały zbudowane w 1926 r. W roku bieżącym oraz następnym, projektuje się rozpocząć budowę 4 krążowników typu „B”, 2 leaderów, 18 przeciwtorpedowców, oraz 12 łodzi podwodnych. Pominąwszy łodzie podwodne budowy wojennej i powojennej — Wielka Brytania wykonując swój program rozbudowy marynarki wojennej wybudowała lub wykańcza 9 łodzi typu „Oberon” i 1 krążownik podwodny „X 1” o wyporności nadwodnej 2 525 tonn, posiadający 4 działa 131 mm i 2 przeciwlotnicze, oraz liczący 129 ludzi załogi. Następne 6 łodzi typu „Pandora” zostały w roku ub. założone na stoczn. Cały szereg monitorów, sloops, stawiaczy min, trawlerów, ścigaczy łodzi podwodnych uzupełnia listę floty wojennej Wielkiej Brytanji; w liczbie tych jednostek znajduje się specjalnie skonstruowany krążownik stawiacz min „Adventure” (1924 r.) 7 380 ton, 28 węzłów szybkości wyposażony w motory Diesla na szybkość ekonomiczną, oraz mogący zabierać do 1 000 min jednorazowo. O programie rozbudowy na lata przyszłe mówić nie będziemy — znanym jest wysiłek W. Brytanji do utrzymania swego stanowiska Królowej mórz. Nie ulega wątpliwości, iż nie dopuści ona do hegemonji w tej dziedzinie Stanów Zjedn.; Anglicy i tak boleją, że muszą dzielić swe „królestwo” ze Stanami których flota wojenna została zrównana w Washingtonie

z angielską. Budżet marynarki wojennej W. Brytanji wynosił w 1928/29 r. 57 300 000 funtów, na budowę nowych jednostek przewidziane było 9 630 000 funt. (w 1927 r. 9 984 000 funt.). Stan liczebny załóg floty wojennej wynosi 102 000 ludzi.

21. Stany Zjednoczone. Flota linjowa liczy 554 000 ton, przyczem krążowników linjowych marynarka amerykańska nie posiada wcale. Awio-matki są dwie II linji — razem 24 000 ton, oraz 2 budowy 1925/27 r. I linji: „Lexington“ i „Saratoga“ o łącznym tonnażu 70 000 ton. Nad wartością 22 krążowników zestarzałych dowojennej budowy zastanawiać się nie będziemy. Dziesięć krążowników, zbudowanych po wojnie o wyporności dochodzącej 8 100 ton, daje nam tonaż krążowników na 81 000 ton. Sześć krążowników typu waszyngtońskiego po 10 000 ton znajdują się w budowie, oraz 2 na wykończeniu. Sumując więc cały posiadany tonaż krążowniczy St. Zjedn. widzimy, że takowy zaledwie zlekka przekracza 160 000 ton (oczywiście nie licząc 159 000 ton okrętów zestarzałych). Leaderów marynarka St. Zjedn. nie posiada wcale, natomiast rozporządza 270 przeciwtorpedowcami (+25 znajdującymi się w dyspozycji Coast Guard Service) oraz stawiaczami min, poprzednio kontrtorpedowcami, z których wyrzutnie torpedowe zostały zdjęte, z zachowaniem artylerji i szybkości właściwych amerykańskim przeciwtorpedowcom. Łodzie podwodnych marynarka St. Zjedn. liczy ogółem 121, w tem 49 pierwszej kategorii, oraz 7 powyżej tysiąca ton wyporności; w poczet tych łodzi podwodnych świeżo weszła w linję „V 4“ o wyporności 3 000 ton. Okręt ten ma zasięg działania 19 000 mil i posiada załogę złożoną zaledwie z 83 ludzi, podczas gdy na łodzi podwodnej angielskiej „X 1“ załogę stanowi 129 ludzi; 2 łodzie podwodne po 2 830 ton przechodzą obecnie okres prób. Prócz budowanych ośmiu krążowników typu „Pensacola“, o czem już mówiliśmy, parlament amerykański w 1928 r. zatwierdził budowę w ciągu 6 lat dalszych piętnastu okrętów tego rodzaju. Program budowy przewiduje konstrukcję 9-ciu leaderów, których całkowity brak daje

się dotkliwie odczuwać, 12 przeciwtorpedowców, 1 awio-matki o wyporności 14 000 ton, oraz 3 łodzi podwodnych około 3 000 ton wyporności każda.

W roku bieżącym flota amerykańska będzie liczyła <sup>1)</sup>:

| w I linii:            | w II linii:             |
|-----------------------|-------------------------|
| 16 okrętów linjowych  | 2 panc. krążowniki      |
| 10 krążowników        | 3 lekkie krążowniki     |
| 2 awio-matki          | 1 awio-matkę            |
| 103 przeciwtorpedowce | 2 większe stawiacze min |
| 50 łodzi podwodnych   | 29 łodzi podwodnych     |
|                       | 6 lekkich stawiaczy min |
|                       | 19 patrolowców          |
|                       | 74 okręty pomocnicze    |

Co ogółem daje 318 jednostek pływających.

Stan liczebny załóg marynarki wojennej wynosi 121 000 ludzi. Budżet morski wynosił w 1928/29 r. — 372 145 812 dolarów, co oznacza w stosunku do 1928 r. zwiększenie o prawie 3 milj. funt. szterl. i przekracza całkowity budżet Rzeczypospolitej Polskiej (administracja i monopole).

22. Japonja. Z kolei wypadnie nam omówić flotę wojenną państwa wchodzącego słońca. Program morski z 1927 r. przewiduje budowę w ciągu 5 lat:

|                                 |               |
|---------------------------------|---------------|
| 4 krążowników . . . . .         | po 10 000 ton |
| 15 przeciwtorpedowców . . . . . | po 1 700 ton  |
| 1 łodzi podwodnej . . . . .     | 2 000 ton     |
| 3 łodzi podwodnych . . . . .    | po 1 700 ton  |
| 1 awio-matki                    |               |
| 1 krążownika stawiacza min      |               |
| 2 kanonierskich łodzi . . . . . | po 500 ton    |

Wszystkie powyższe jednostki zostały już założone na stocznich krajowych. W roku bieżącym ciałom parlamentarnym będzie przedłożony do zatwierdzenia nowy, dodatkowy program konstrukcyj morskich. Budżet marynarki wojennej w 1928/29 r. wynosił 361 300 000 yen, stan załóg okrętowych — 80 000 ludzi. W skład floty wcho-

<sup>1)</sup> „Przegląd Wojskowy” 1928 r. zeszyt 17. str. 168.

dzą: 6 okrętów linjowych i 4 krążowniki linjowe, o tonażu łącznym 310 000 ton, oraz 3 awio-matki łącznej wyporności 62 000 ton; 6 pancernych krążowników po 10 000 ton, oraz 2 po 7 800 ton służą obecnie jako okręty szkolne dla licznych szkół marynarki wojennej, gdyż okręty te, weterani wojny 1905 r. nie posiadają większych walorów militarnych, jak również 4 zestarzałe lekkie krążowniki.

Krążowników współczesnych posiada Japonja 24 o tonażu łącznym około 133 000 ton. Dochodzą do tego cztery krążowniki typu waszyngtońskiego po 10 200 ton wyporności, z których 2 weszły już w skład floty, a pozostałe 2 zakańczają okres prób = 40 800 t. Czyli że Japonja dysponuje obecnie nowoczesnym tonażem krążowniczym 173 800 ton.

Przeciwtorpedowców I klasy powyżej tysiąca ton wyporności posiada Japonja 44 na wodzie oraz 24 w budowie, względnie na wykończeniu.

Przeciwtorpedowców II klasy (powyżej 600 ton) liczy marynarka japońska 51. Natomiast co do posiadanych łodzi podwodnych wielkich wymiarów Japonja niewątpliwie zajmuje jedno z pierwszych miejsc (obok Francji) wśród mocarstw. Posiada ona 22 łodzie powyżej 1 000 ton nadwodnej wyporności, oraz 44 jednostki II klasy powyżej 700 ton, a wreszcie 10 łodzi o wyporności od 300 do 500 ton. Łodzie podw. I i II kl. w sile łącznej 66 jednostek budowy od 1919 r. wzwyż stanowią siłę nadzwyczaj poważną zwłaszcza, że posiadają potężny rejon działania sięgający na większych łodziach 16 000 mil morskich.

Ogólny tonaż floty podwodnej Japonji, zbudowanej po 1919 r. wynosi 71 000 ton.

23. F r a n c j a. Wojna zniszczyła materiałowo w bardzo wysokim stopniu marynarkę francuską — okręty lekkie i łodzie podwodne zostały zużyte, sporo okrętów większych zginęło. Po wojnie opracowano plan konstrukcyj morskich, zmierzający do osiągnięcia w 1943 r. przez marynarkę francuską: 177 800 ton okrętów linjowych, 61 000 ton awio-matek, 360 000 ton dla okrętów lekkich oraz 96 000 ton łodzi podwodnych. Tonażu okrętów

pomocniczych nie określano, przewidując nowe konstrukcje w miarę potrzeby.

Bilans ośmioletni (1922 aż do końca bieżącego 1929 r.) wykonania powyższego programu będzie przedstawiał się jak następuje — okręty wykończone, względnie znajdujące się w budowie <sup>1)</sup>

|                                                         |                |
|---------------------------------------------------------|----------------|
| 3 krążowniki po 8 000 ton                               | } = 84 000 ton |
| 6 krążowników po 10 000 „                               |                |
| 24 leadery od 2 400—3 000 tonn=63 500 ton               |                |
| 26 przeciwtorpedowców od 1 450 do 1 550 ton=38 500 ton. |                |

Razem 59 jednostek lekkich o tonnażu łącznym 186 000 ton.

Co do łodzi podwodnych, to zbudowano lub buduje się:

|                                   |               |
|-----------------------------------|---------------|
| 9 jednostek o wyporności 1150 ton | } = 58 650 t. |
| 1 łódź „krążownik“ . . . 3 250 „  |               |
| 25 łodzi . . . . . 1 650 „        |               |
| 5 stawiaczy min . . . . 760 „     |               |

Dodać do tego należy łodzie podwodne II kat. obrony wybrzeży:

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| 18 łodzi podwodnych po 600 ton | } = 20 880 ton |
| 16 łodzi podwodnych po 630 ton |                |

Ogółem po wojnie we Francji zbudowano 74 łodzie podwodne o tonażu łącznym 79 530 ton.

Każdy musi przyznać, że program to imponujący — a wykonanie jego wykazuje, że Francja zdecydowanie dąży do wskrzeszenia swej potęgi morskiej. Polityka morska Francji nakazuje szacunek, podnosząc prestige Francji na arenie międzynarodowej.

O ilebyśmy chcieli przedstawić sobie stan ogólny marynarki francuskiej, to do powyższych jednostek wchodzących w plan powojennej odbudowy sił zbrojnych Francji na morzu dodać winniśmy wchodzące w skład takowej siły następujące:

<sup>1)</sup> „L'Italia Marinara“ 1929 r. Nr. 4. Art. p. t. „Questioni Mediterranee“.

|                                                                                                    |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 32 łodzie podwodne o tonażu łącznej wyporności . . . . .                                           | 24 600 ton |
| 34 przeciwtorpedowce o tonażu . . . . .                                                            | 30 000 „   |
| 3 krążowniki ex-niemieckie . . . . .                                                               | 17 000 „   |
| 4 zestarzałe krążowniki pancerne . . . . .                                                         | 55 000 „   |
| 9 okrętów linjowych niezupełnie współczesnych, gdyż budowy 1909—1913 r. o łącznym tonażu . . . . . | 197 700 „  |
| 1 awio-matkę wyporności . . . . .                                                                  | 22 500 „   |

Cały szereg „avisos“, łodzi kanonierskich, ścigaczy łodzi podwodnych i okrętów specjalnych dopełniają całość obrazu. O ile chodzi o program nowych konstrukcyj, to między innemi są w budowie: 1) krążownik stawiacz min „Pluton“ 5 300 ton, 30 węzłów, 2) krążownik szkolny zamiast „Jeanne d'Arc“ oraz „Edgar Quinet“ o wyporności 6 600 ton i szybkości 27 węzłów, 3) transport awjacji „Commandant Teste“ 10 160 ton, 21 węzłów, oraz 4) 4 avisos dla służby kolonjalnej po 2 000 ton wyporności i 16 węzłów szybkości. Te jednostki znajdują się obecnie już w budowie — program zaś morski przewiduje wybudowanie tego rodzaju okrętów do 1934 r.:

- 12 avisos dla kolonij
- 3 transporty lotnicze
- 2 krążowniki stawiacze min
- 1 krążownik szkolny.

Najwyższa Rada Marynarki Wojennej zadecydowała w roku ubiegłym, że budowa okrętów linjowych dla Francji jest nieodzowna i zażądała przedłożenia sobie przestudjowanych projektów, celem uskutecznienia wyboru. Naturalnie budowa — jak twierdzą Francuzi — staje się koniecznością z chwilą rozpoczęcia przez Niemcy budowy swego okrętu pancernego „Ersatz Preussen“, który będzie przewyższał „standaryzowane waszyngtońskie“ krążowniki pod każdym względem, za wyjątkiem szybkości. I aczkolwiek budowa tego rodzaju pancerników niemieckich wy-

rażnie zagraża w pierwszym rzędzie tylko Polsce, to jednak przesubtelniejsza czujność Francuzów przejawiała się w jedno-  
głośnej uchwale Najwyższej Rady Marynarki, powziętej  
w pierwszych dniach roku bieżącego, postanawiającej  
wstawić odpowiednie kwoty do budżetu 1929/30 r. celem  
rozpoczęcia budowy pancernika wyporności około 20 000  
ton. Panuje bowiem kierunek we Francji zaniechania  
budowy dreadnoughtów o tonażu 35 000 (40 000) ton,  
natomiast przejście do budowy pancerników o tonażu  
17 500 t. Raczej byłyby to linjowe krążowniki w rodzaju  
„Glorious“, „Courageous“ i „Furious“ o wyporności 19 000  
ton, 31 węzłach szybkości i uzbrojonych w 4 działa 381 mm.  
Krążowniki te, budowy 1916 r. zostały wycofane z floty  
angielskiej i po odpowiednich przeróbkach służą obecnie  
jako awio-matki. Budowane one były ze specjalnem prze-  
znaczeniem dla operacyj na morzu Bałtyckiem i w tym celu  
posiadały zanurzenie zaledwie 6,8 m. Aczkolwiek typ ten  
wykazał wielkie braki i wady konstrukcyjne, to jednak  
obecnie, po upływie kilkunastu lat, jak widzimy, są państwa,  
które wróciły znów do powyższej koncepcji na podstawie  
najnowszych planów i wyników wiedzy. Budowa tego  
rodzaju okrętów linjowych nie będzie stała w sprzeczności  
ze stypulacjami Traktatu waszyngtońskiego, o ile wliczone  
one będą do ustanowionej dla każdego z kontrahentów  
ogólnej wysokości tonażu okrętów linjowych.

24. *Italia*. Przechodząc do rozpatrywania włoskiej  
siły morskiej stwierdzić należy, że budują Włosi znacznie  
mniej niż Francuzi, lecz są to okręty doskonale pod wzglę-  
dem konstrukcji, wyposażenia oraz osiągniętych na pró-  
bach rezultatów.

W ciągu dziesięciu lat od 1921 r. poczynając: zbudowa-  
no oraz program morski przewiduje wykończenie (do  
1931 r.):

6 krążowników po 11 000 ton i 6 krążowników po  
5 300 ton, o tonażu łącznym 92 000 ton.

15 leaderów po 2 150 ton o tonażu łącznym 31 400 ton.

38 przeciwtorpedowców 813—1 450 ton o tonażu  
łącznym 46 100 ton.

39 łodzi podwodnych 800—1 400 tonn o tonażu łącznym 26 630 ton.

Z pośród wyżej wyszczególnionych okrętów z krążowniki waszyngtońskiego typu, z klasy „Condottieri“, 4 przeciwtorpedowce i 5 łodzi podwodnych zostaną rozpozczęte w roku bieżącym. Większa zaś część z pośród wymienionych okrętów weszła już w linię lub jest na ukończeniu. Prócz wszystkich okrętów powyżej wyszczególnionych, marynarka Italji posiada jeszcze następujące okręty budowy przedwojennej (względnie okresu wojennego):

|                                        |            |
|----------------------------------------|------------|
| 36 łodzi podwodnych o łącznym tonażu . | 13 800 ton |
| 39 przeciwtorpedowców o łącznym tonażu | 37 150 „   |
| 1 leader . . . . .                     | 2 740 „    |
| 8 krążowników lekkich o łącznym tonażu | 35 000 „   |
| 3 krążowniki pancerne o łącznym tonażu | 30 500 „   |
| 5 okrętów linjowych o łącznym tonażu . | 112 500 „  |

(Z pośród tych ostatnich „Dante Alighieri“ będzie wkrótce wycofany i ulegnie rozmontowaniu).

Tabelka następująca uwydatni nam różnice realizowanych obecnie programów morskich Italji, Francji i Hiszpanji:

| Państwo        | program w okresie | Krążowni-<br>ków |                    | Leaderów   |                    | Przeciwtor-<br>pedowców |                    | Łodzi pod-<br>wodnych |                    |
|----------------|-------------------|------------------|--------------------|------------|--------------------|-------------------------|--------------------|-----------------------|--------------------|
|                |                   | licz-<br>ba      | o łączn.<br>tonażu | licz<br>ba | o łączn.<br>tonażu | licz-<br>ba             | o łączn.<br>tonażu | licz-<br>ba           | o łączn.<br>tonażu |
| Francja        | 1922-29           | 9                | 84 000             | 24         | 63 500             | 26                      | 38 500             | 74                    | 79 530             |
| Italja         | 1921-31           | 12               | 92 000             | 15         | 31 400             | 38                      | 46 100             | 39                    | 26 630             |
| Hisz-<br>panja | 1921-31           | 9                | 63 500             | —          | —                  | 12                      | 18 350             | 18                    | 14 300             |

Na zakończenie niniejszego rozdziału będzie pouczającym przestudjować poniższą tabelę porównawczą głównych elementów krążowników 10 000 tonowych typu waszyngtońskiego pięciu głównych mocarstw:

| Cechy charakter.                           | Italia                | Francja                         | Japonja               | W. Brytania                     | U. S. A.              |
|--------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|
|                                            | „Trento“              | „Duquesne“                      | „Naki“                | „Kent“                          | „Pensacola“           |
| Długość m. . . . .                         | 195,3                 | 191                             | 192                   | 192                             | 173,73                |
| Szerokość m. . . . .                       | 20,6                  | 19,2                            | 17,37                 | 21                              | 20,31                 |
| Zanurzenie m. . . . .                      | 5,74                  | 6,45                            | 5                     | 5                               | 5,95                  |
| Siła maszyn KM. . . .                      | 150 000               | 120 000                         | 130 000               | 80 000                          | 107 000               |
| Szybkość węzłów (kon-<br>trakt.) . . . . . | 35                    | 34                              | 33                    | 31,5                            | 33                    |
| Pokład opanc. mm. . .                      | 50                    | —                               | —                     | 100                             | 75                    |
| Uzbrojenie . . . . .                       | 8—203 mm<br>16—102 PL | 8—203 mm<br>8—100 PL<br>8—76 PL | 10—203 mm<br>4—120 PL | 8—203 mm<br>6—102 PL<br>6—76 PL | 10—203 mm<br>6—127 PL |

*Krażownik „Trento“, który wszedł w styczniu b. r. w poczet jednostek czynnych Królewskiej Marynarki Italskiej wykazał wyporność faktyczną 11 000 ton i osiągnął rekord światowy szybkości dla tego rodzaju <sup>1)</sup> okrętów 38,4 węzła, rozwijając przytem moc maszyn na 160 000 KM. Oto takimi pięknymi rezultatami może poszczycić się budownictwo okrętowe włoskie.*

Należy zreasumować pokrótce nasze dotychczasowe wywoły. Polska o 31 milj. ludności idzie tuż po Italji (42) i Francji (41 milj.), przed Hiszpanją — 24 milj. Hiszpanja — dumny kraj pragnie przejść za wszelką cenę w poczet państw o mocarstwowem znaczeniu — i stopniowo zaczyna jej się to udawać, a to tylko dzięki swej wzmacniającej się i odradzającej flocie wojennej. Winniśmy z niej przedewszystkiem brać przykład — jako ze wzoru słabszego od Polski: liczebnie, ekonomicznie i militarnie. O ile zaś mamy wzorować się na mocarstwach, to *spójrzmy na Italję, ponieważ wysokość majątku narodowego Polski i Italji w odniesieniu na głowę ludności stoi mniej więcej na tym samym poziomie (5 500 zł. na głowę ludności). Wobec tego wypadaloby nam stosunkowo do liczby ludności zrealizować następujący program morski polski (program Italji zmniejszony o 25%)*:

|                            |            |
|----------------------------|------------|
| Krażowników . . . . .      | 69 000 ton |
| Leaderów . . . . .         | 23 500 „   |
| Przeciwtorpedowców . . . . | 35 000 „   |
| Lodzi podwodnych . . . . . | 20 000 „   |

My zaś żadnego programu (wszelkie programy cechuje przedewszystkiem: stałość i systematyczność wykonania) w pełnym tego słowa znaczeniu nie realizujemy. Budujemy zaledwie 3 000 tonn przeciwtorpedowców i tyleż łodzi podwodnych. Hańba.

*Zakończając rozdział niniejszy wypadnie nam zaznaczyć po dokonany przeglądzie sił marynarek wojennych na całym świecie, że jest nad wyraz ryzykownie i niebezpiecznie*

<sup>1)</sup> „L'Italia Marinara“ 1929 r. Nr. 6.

*bezczyinnie przypatrywać się jak inni pracują w dziedzinie zbrojeń morskich.* I czyż nie zrodzi się w nas pytanie — a jak stoi sprawa marynarki wojennej w Polsce, jak daleko u nas posunęła się jej rozbudowa w okresie dziesięcioletnim bytu niepodległego.

W końcu załączamy zestawienie liczbowe okrętów wojennych większych państw morskich, według danych admiralicji brytyjskiej („Polska Zbrojna“ z dn. 22. IV. 29 r.). Dane te nie odpowiadają już całkowicie chwili obecnej — odnoszą się bowiem na dzień 1. I. 1929 r.

|            | Pan-<br>cer-<br>niki | Kraż.<br>bo-<br>jowe | Kra-<br>żow-<br>niki | Kontr-<br>tor-<br>ped. | Łodzie<br>podw. | Kraż.      | Tor-<br>ped. | Łodzie<br>podw. |
|------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|-----------------|------------|--------------|-----------------|
|            | Na służbie:          |                      |                      |                        |                 | W budowie: |              |                 |
| Anglja . . | 16                   | 4                    | 52                   | 140                    | 52              | 9          | 18           | 18              |
| Stany Zj.  | 18                   | —                    | 32                   | 309                    | 122             | 8          | —            | 2               |
| Japonja .  | 6                    | 4                    | 34                   | 101                    | 69              | 7          | 10           | 8               |
| Francja .  | 9                    | —                    | 15                   | 54                     | 52              | 4          | 8            | 40              |
| Italja . . | 4                    | —                    | 14                   | 65                     | 45              | 4          | 4            | 20              |
| Rosja . .  | 4                    | —                    | —                    | 32                     | 15              | 2          | —            | —               |
| Niemcy .   | 8                    | —                    | 8                    | 24                     | —               | —          | 3            | —               |





*Fot. uprzejmie nadesłana przez Italskie Ministerstwo Marynarki.*

Przeciwtorpedowiec włoski „Turbine” (1355 ton), który osiągnął szybkość 39 węzłów.



Przeciwtorpedowiec włoski „Francesco-Crispi” zbudowany w r. 1925 przez stocznnię „Officine e Cantieri Partenopei” w Neapolu. Wyporność 1150 ton, szybkość 40 węzłów. Na zdjęciu widzimy okręt na próbie szybkości, jeszcze bez uzbrojenia artyleryjskiego.



*Łódź podwodna sama wyłącznie nie panuje na morzach. Łódź podwodna nie wyklucza innej broni morskiej; uzupełnia ją tylko, nie powodując ich zniknięcia w najmniejszym stopniu. Łódź podwodna nie wypędza okrętu nadwodnego z powierzchni morza. Więcej nawet, ona osiąga swą pełną skuteczność tylko w łączności z innymi bronią. Jej jest potrzebne oparcie się o tę broń, a mianowicie podtrzymanie ze strony artylerji jednostek nadwodnych.*

*CAPITAINE DE FRÉGATE CASTEX-  
SYNTHÈSE DE LA GUERRE SOUS  
MARINE, STR. 227.*

### ROZDZIAŁ III.

#### **Jaka Marynarka Wojenna Polsce jest potrzebna?**

Polska, jako całość, oraz wszyscy jej obywatele, pragną pokoju. Jesteśmy zainteresowani w tem, by pokój wokół jej granic trwał nadal. Tylko pokój bowiem utrwali dalszy rozwój dobrobytu, zapewniając trwały postęp dla całego skomplikowanego aparatu życia gospodarczego w kraju. To też nic dziwnego, że propagujemy i prowadzimy wybitnie pokojową politykę zagraniczną. Modląc się do Boga, by pokój trwał stale, przynajmniej wokół nas, pamiętać jednak stale musimy, że utrzymanie jego nie od nas tylko zależy, i że świat bynajmniej nie wydaje się być spacyfikowanym. Mamy sąsiadów nastrojonych bardzo wojowniczo. Brząkanie szabelką na wschodzie dosyć często jest uprawiane, a sekunduje mu militarizm, na zachodzie wzrastający z każdym rokiem. Gra tych czynników militarnych zmusza nas volens nolens do rozważenia wszelkich ewentualności. Wypadnie nam przeto na tem miejscu omówić sprawę polskiej marynarki wojennej, gdyż jest ona jedną z podstawowych gwarancyj naszego bytu niepodległego i dać nam winna w jak najbliższym już czasie pełną ręką odmęć odparcia ewentualnych wrogich zakusów.

Ostatniemi czasy społeczeństwo nasze wykazuje coraz to żywsze zainteresowanie dziedziną polskiej polityki mor-

skiej, ujmując jednak tę sprawę zbyt jednostronnie, jedynie pod kątem widzenia gospodarczym, nie doceniając natomiast roli ciężącej na polskiej morskiej sile zbrojnej jak w czasie wojennym, tak również i pokoju.

Marynarka wojenna rozwinięta do należytego poziomu odgrywa niezmiernie ważną rolę w czasie pokoju. Posiadanie dostatecznie silnej floty wojennej daje potężny instrument w ręce polityki zagranicznej. Oto np. już w 1931 r., w myśl traktatów pokojowych, nastąpić ma rewizja mandatów kolonialnych. Nawet małe liczebnie, lecz rzutkie Czechy, nie posiadające dostępu bezpośredniego do morza, wystąpiły z żądaniem przyznania im mandatu kolonialnego. Uzasadniając swe roszczenia, podkreślają one, że aczkolwiek nie są państwem morskiem, to jednak mogą korzystać z portów w Hamburgu, Szczecinie i Tryjeście, a także mogą posługiwać się w tym celu flotą powietrzną. My znajdujemy się w nierównie pomyślniejszej sytuacji, posiadamy własne wybrzeże morskie, mamy, acz nieliczną, flotę handlową, porty własne. Jednak wątplić wypada, czy ewentualnie zgłoszony nasz akces w 1931 r. do przyznania Polsce mandatu kolonialnego będzie uwieńczony pomyślnym rezultatem. Brakuje nam bowiem niezmiernie ważkiego czynnika, który zawsze zaważał na szali polityki kolonialnej mocarstw — mianowicie silnej floty wojennej. O ilebyśmy mieli 2—3 silne, nowoczesne okręty linjowe i kilka szybkich krążowników — jakżeby inaczej ułożyły się dla Polski możliwości uzyskania mandatu kolonialnego. Nie cofajmy i nie zrażajmy się jednak zawczasu — niech do następnej rewizji mandatów kolonialnych nasza ekspansja morska wzmocni się i okrzepnie, a straż interesów morskich państwa powierzmy naszej marynarce wojennej, do czego właśnie ona w pierwszym rzędzie jest powołana, a nie do wyłącznej li tylko ochrony naszego wybrzeża, jak to jeszcze błędnie większość wśród nas ujmuje.

Częstokroć też sama świadomość, że flota wojenna przeciwnika jest dosyć silną, zażegnywa możliwość wybuchu konfliktu zbrojnego, przyczyniając się tem samem do utrwalenia stanu pokojowego. Jednem słowem *flota wojenna to*

*potężny czynnik polityczny w czasie pokoju, jak również broń niezbędna w czasie wojny.*

Przejdźmy teraz do rozpatrzenia tego czynnika w zastosowaniu do naszych potrzeb obronnych, co jest właśnie głównym przedmiotem niniejszej pracy.

W Polsce floty wojennej wyposażonej w jednostki współczesne o wysokich wartościach militarnych nie mamy. Na przeszkodzie bowiem w budowie floty wojennej stały u nas długotrwałe finansowe trudności Skarbu Państwa. Wobec tego opracowany przez ciała parlamentarne jeszcze w 1924 r. „Mały program“ budowy floty wojennej ze względów powyższych nie był dotychczas systematycznie realizowany. Ten program morski z 1924 r., rozłożony na lat dwanaście, przewidywał budowę: 2 krążowników, 6 przeciwtorpedowców, 12 torpedowców oraz 12 łodzi podwodnych. Do wykonania powyższego programu przystąpił Rząd w 1926 r., udzielając zamówienia stoczniom francuskim na budowę 2 przeciwtorpedowców i 3 łodzi podwodnych. Jednak był to odruch jednorazowy, lecz nie przystąpienie do wykonania programu morskiego jako całości. Należałoby bowiem rozłożyć na każdy rok budżetowy ilość wykonywanych nowych konstrukcyj i ściśle się tego przytrzymywać. Tylko w takich warunkach może być mowa o programie. *Program bowiem rozbudowy floty wojennej, prócz wyszczególnienia ilości okrętów różnych typów i ich elementów, rozkłada się zwykle zgóry na kilka lat, np. 8—12. Parlament, zatwierdzając plan rozbudowy floty jednocześnie jednorazowo uchwala potrzebne środki finansowe na całkowite wykonanie tego programu.* To nie znaczy więc, że Sejm rok rocznie dyskutuje nad budżetem marynarki, tylko — że ustala ryczałtową sumę na szereg lat naprzód. Zapewnia się w ten sposób na cały szereg lat terminowe wykonanie budowanych jednostek, oraz osiąga się niezależnienie planu rozbudowy floty od niespodzianek kredytowych na terenie parlamentarnym. *Rok rocznie, systematycznie, w granicach uchwalonych kredytów winne być udzielane nowe zamówienia, oraz wykonane jednostki winny wstępować w linię.* Tymczasem u nas, nawet w zakresie udzielonych skromnych zamówień

wień na 5 okrętów, sprawa nie jest traktowana z niezbędnym w tym względzie pośpiechem. Chodzi właśnie o to, że zamówienia te wykonaniem swem rozłożone zostały na zbyt długi okres czasu. „Wicher“ i „Wilk“ będą wykończone podobno w tym roku, lecz pozostałe 3 jednostki przybędą do kraju dopiero w 1930 r., z czego wynika, iż w okresie 1926, 27, 28, 29 i 30 r. flota nasza zwiększy się o 5 jednostek, czyli przeciętnie o 1 okręt rocznie. *To jest stanowczo zbyt powolne tempo rozwoju naszej marynarki wojennej*, przy którym nawet program „mały“ 1924 r. nie będzie osiągnięty, gdyż na jego całkowite wykonanie należy czekać aż do 1958 r., w którym to czasie wszystkie wybudowane jednostki będą, oczywiście, oddawna przestarzałe.

Nie będziemy sięgali po przykłady do państw o mocarstwowej potędze. Zwróćmy swą uwagę chociażby tylko przelotnie na Grecję i Jugosławię — w jakim tam tempie pracuje się. Grecja w 1924 r. otrząsnąwszy się z depresji klęski przegranej wojny z Turcją wzięła się do pracy nad rekonstrukcją swej morskiej siły zbrojnej. Przedewszystkiem przystąpiono do budowy we Francji 2 łodzi podwodnych, a w 1926 r. zamówiono dalsze cztery. W chwili obecnej Grecja posiada już 6 łodzi podwodnych wybudowanych w latach 1926—1928, a pamiętać należy, że Grecja jest państwem biednem, liczącem zaledwie 6 milionów ludności.

Co do Jugosławii, to ona również ma już 4 łodzie podwodne na wodzie, przyczem budowa tych okrętów została zapoczątkowana zaledwie w 1926/1927 roku.

Aby marynarka nasza wojenna nie istniała tylko na papierze lub jako dekoracja wybrzeża Kaszubskiego — musimy z gruntu inaczej ustosunkować się do tego zagadnienia, aniżeli to było u nas w zwyczaju dotychczas. Marynarka niemiecka rozbudowuje się wyraźnie przeciwko nam, siły Sowietów, na Bałtyku są również b. poważne. *Jeśli chodzi o zrealizowanie naszych obronnych zamierzeń, jeśli mamy w czasie wojny nie być odcięci od całego świata, jeśli, przeciwnie, sami mamy zamiar przeciąć połączenia wroga z Prusami Wschodniemi i tem samem nie dopuścić do ude-*

*zenia w nasze tyły — to winniśmy zająć się najpoważniej rozbudową naszej marynarki wojennej. Czas bowiem ku temu jest już najwyższy.*

Właściwiej będzie mówić o budowie, a nie o rozbudowie, bo dotychczas floty o wartościach bojowych zupełnie nie mamy. Posiadane przez nas małe jednostki są pozbawione wszelkich walorów militarnych i służyć mogą jedynie dla potrzeb wyszkolenia personelu. Zadanie to, przygotowania kadr marynarzy i oficerów do służby morskiej w państwie Polskiem, już się o tyle posunęło naprzód, że możemy śmiało powierzyć naszym marynarzom najnowszej konstrukcji okręty Rzeczypospolitej; lecz gdzież one są?

Kryzysy finansowy, walutowy i budżetowy, trapiące Polskę przez kilka lat, minęły. Praca nad budową polskiej marynarki wojennej może być skutecznie prowadzoną, gdyż założenia materialne są dostatecznie mocno ufundowane. Należy tylko uświadomić sobie do czego właściwie Polska na morzu dąży, jaki program budowy okrętów w naszych warunkach jest możliwy do zrealizowania.

A poza tem trzeba mocno chcieć zrealizować potrzebny morski program. *Zdaniem naszym w granicach możliwości finansowej Rzeczypospolitej Polskiej leży realnie możliwy następujący program budowy floty wojennej. Tak więc w ciągu 10 lat, poczynwszy od 1930 r. powinniśmy mieć wykonane: 2 okręty linjowe, 3 krążowniki, 1 okręt macierzysty dla lotnictwa, 1 krążownik stawiacz min, 12 przeciwtorpedowców, 18 łodzi podwodnych oraz cały szereg małych torpedowców motorowych, okrętów pomocniczych i hydroaeroplanów. Zanim ustalimy koszt przeprowadzenia takiego programu w życie, zwróćmy na chwilę uwagę na potrzebne nam typy okrętów.*

W wojnie światowej dobitnie uwidoczniły się zalety jednostek lekkich: małe krążowniki, kontr-torpedowce, torpedowce, łodzie motorowe, łodzie podwodne oraz statki patrolowe i ścigacze łodzi podwodnych, a także hydroawjacja — oto środki, które wojna morską przeważnie operowała. Flota składająca się z takich jednostek chociaż nie będzie mogła stawiać czoła w otwartej bitwie eskadrom

linjowym wroga, jednak wypełni całkowicie swe zadanie: obronę wybrzeży i własnych transportów, oraz przerywanie linij komunikacyjnych wroga.

Do przerywania linij komunikacyjnych wroga, dla ochrony własnych transportów, do walki z łodziami podwodnemi, do prowadzenia wojny minowej na wodach przeciwnika — służą kontrtorpedowce, jako okręty nadzwyczaj uniwersalne, wykorzystywane do najróżnorodniejszych operacyj. Również do przerywania linij komunikacyjnych i niszczenia konwojentów nieprzyjaciela oraz podtrzymywania działań własnych przeciwtorpedowców służą krążowniki lekkie, i t. zw. typu waszyngtońskiego. Łodzie podwodne przeznacza się do działań zaczepnych jak również i obronnych. Natomiast specjalnie dla obrony wybrzeża i bazy operacyjnej służą okręty pomocnicze i drobniejsze: torpedowce, trawlerzy, stawiacze min, łodzie patrolowe, pływające baterje, monitory, kanonierki a także hydroawiacja. Zestawiona z takich jednostek marynarka wojenna polska wypełni powierzone jej zadanie. Aczkolwiek szczupłość naszej linji wybrzeża i posiadanie jednego tylko portu — Gdyni, leżącego za blisko wybrzeża nieprzyjacielskiego, przemawia, zdaniem niektórych publicystów, przeciwko budowie eskadry linjowej <sup>1)</sup>, to jednak posiadanie przez Polskę 2—3 współczesnych okrętów linjowych jest rzeczą nieodzowną. W swym artykule p. t. „Klasyfikacja wojennych okrętów“, który ukazywał się odcinkami w grudniu ub. r. w Polsce Zbrojnej, autor B. Korski pisze, że *„łódź podwodna utrudnia wykonanie zadania, lecz nie jest w stanie zmusić flotę do zaniechania przedsięwziętej operacji — oto zdanie rosyjskiego morskiego sztabu generalnego, które zostało podzielone przez sztaby innych państw. Powojenne budownictwo morskie jest najlepszym dowodem tego: żadne z państw nie zaniechało budowy wielkich nadwodnych*

---

<sup>1)</sup> Trudności natury finansowej eliminujemy z pod powyższych rozważań, bowiem do budowy okrętów linjowych możemy przystąpić nie odrazu, lecz np. za parę lat, a być może wówczas, jak wzmocnienie sytuacji Skarbu Państwa, tak też i uświadomienie ogółu społeczeństwa w kwestji marynarki wojennej — poczynią postępy.

okrętów. Rozpatrzmy tę kwestję z punktu widzenia obronnego oraz ofensywnego.

O b r o n a. Przypuśćmy, że warunki układają się dla nas w czasie wojny w sposób następujący. Nasze łodzie podwodne działają na Bałtyku. Zrzadka przybywa do Gdyni jakiś transportowiec, chroniony przez kontr-torpedowce. Poza tem, opierając się na Gdynię i Gdańsk, zaminiowaliśmy zatokę Gdańską i siedzimy w niej cichutko. Wróg dąży do zniszczenia naszej bazy, a tem samem pozbawienia dopływu zaopatrzenia dla walczącej Polski. Przystępuje w tym celu do oczyszczenia z min zatoki Gdańskiej, by wejść w nią swą flotą linjową. Otóż, rzeczą znaną jest, że pola minowe mogą być skutecznie chronione — a więc mogą spełniać swą rolę tylko w tym wypadku, o ile znajdują się pod ochroną baterij nadbrzeżnych lub ciężkich dział okrętów linjowych. Kapitan 2 rangi rosyjskiej carskiej marynarki G. Graf przytacza opinię <sup>1)</sup> naczelnika sił obrony zatoki Ryskiej, iż przeforsowanie przez Niemców Irbeńskich obronnych pozycyj minowych przy wejściu do zatoki Ryskiej w sierpniu 1915 r. było kwestją zaledwie czasu, ponieważ swemi słabemi siłami, będącemi do dyspozycji nie był on w stanie przeciwdziałać skutecznie operacjom wroga. Rosjanie bowiem dla obrony zatoki Ryskiej wprowadzili tam przestarzały pancernik „Sława“, lecz ogień jego dział nie dosięgał pancerników niemieckich, pod przykryciem których cały szereg okrętów lekkich i trawlerów oczyszczał przejście przez cieśninę Irbeńską. Wskutek ognia artyleryjskiego silniejszych okrętów „Sława“ została zmuszoną wycofać się i Niemcy weszli do zatoki Ryskiej. Gdyby w owym czasie kanał Moonzundzki był dostępny <sup>2)</sup> dla okrętów linjowych rosyjskich typu

<sup>1)</sup> Na „Nowikie“ — Bałtycka flota w czasie wojny i rewolucji, (str. 111).

<sup>2)</sup> Przejście Moonzundu między wybrzeżem estońskim a wyspą Moon Rosjanie intensywnie pogłębiali w 1916 r.; pracowało tam dniem i nocą ponad 40 drag; na 1917 r. przewidywane było jego udostępnienie dla dreadnoughtów. Dziwić się należy, że do tych prac Rosjanie wzięli się dopiero w czasie wojny.

„Gangut“, to wprowadzenie chociażby 2-ch dreadnoughtów tego rodzaju wzmocniłoby skutecznie siły rosyjskie, nie dopuszczając do przeforsowania pozycji zagród minowych. Lecz jak widzimy na tym przykładzie (pozycja Irbeńska była pozatem przeforsowana powtórnie przez Niemców w październiku 1917 r.) *żadne zagrody minowe nie są wystarczające o ile nie będą chronione i zabezpieczone przez artylerję najcięższych kalibrów*. Państwa nie posiadające okrętów linjowych dla obrony pól minowych budują w tym celu specjalne duże pancerne kanonierki o silnej artylerji, np. Holandja ostatnio wybudowała kanonierki po 1700 ton „Flores“ i „Soemba“ dla obrony zatoki Sourabaya na wyspie Jawie, jak również Finlandja buduje swe 3800 tonowe monitory w tymże celu.

O f e n z y w a. Zresztą idea obrony wyłącznie biernej jest mocno zestarzałą i nie odpowiada współczesnej doktrynie wojny morskiej. Najlepszą obroną jest ofenzywa i każda flota zrzekająca się działań zaczepnych zgóry jest skazaną na zagładę lub conajmniej na niewypełnienie pokładanych w niej nadziei przez niespełnienie swych podstawowych zadań — przeto my nie możemy, przewidując naszą przyszłą wojnę morską, ograniczać się jedynie do obrony zatoki Gdańskiej. Bo właściwie nam w równej mierze, jak o zachowanie wolności komunikacji morskiej własnej — chodzić winno o przerwanie takowej nieprzyjacielowi. Prusy Wschodnie strategicznie znajdują się w bardzo wygodnej względem Polski sytuacji, okrążając ją od północy; uderzenie armji niemieckiej od północy na Warszawę, w tył walczących na zachodnim froncie wojsk byłoby straszne, gdy się uwzględni, że żadne przeszkody naturalne w postaci rzek, bagien lub gór nie leżą na tej drodze, a odległość Warszawy od granicy w linii prostej wynosi trochę ponad 100 km. (a do Torunia jest jeszcze bliżej). Ponieważ ludność Prus Wschodnich wynosi około  $2\frac{1}{2}$  miliona, przeto w wypadku wojny z Polską — Niemcy przedewszystkiem przewozić będą transporty wojsk i amunicji do Prus Wschodnich. Trzeba też już teraz uświadomić sobie, że takie uderzenie niemieckie od północy będzie

dla nas nad wyraz groźne. Rozliczać jedynie na nasze łodzie podwodne, które mają całkowicie przerwać komunikację niemieckie — jest wielkim błędem. Niemieckie łodzie podwodne nie mogły zapobiec przewiezieniu 2 000 000 Amerykanów do Francji, ani 2 100 000 wojsk kolorowych, przybywających do Francji przez morze Śródziemne, na którym operowały niemieckie łodzie podwodne. Ani armja wschodnia koalicji (Dardanele i Saloniki) 630 000 ludzi oraz 220 000 repatriantów, ani także ewakuacja armji serbskiej w wysokości 147 000 ludzi i 40 000 koni, i ponowne jej przewiezienie na front salonicki, nie zostały naruszone działalnością niemieckich łodzi podwodnych. Jeśli temu wszystkiemu niemieckie łodzie podwodne nie zapobiegły, to cóż będą mogły zdziałać naszych kilka submaryn? Gdy się uwzględni w dodatku, że Niemcy posiadają obecnie 12 zupełnie nowoczesnych szybkich kontrtorpedowców najnowszej budowy, 24 pozostawione we flocie niemieckiej Traktatem Wersalskim, oraz nowe krążowniki o bardzo dużej sile ognia, a ostatnio przystąpiły także do budowy pancerników — jasnym się staje, że potrafią one ustrzec i obronić swe transporty od naszych łodzi podwodnych. Poza tem zawsze pamiętać należy, że z łodziami podwodnymi walczyć mogą również bardzo skutecznie lekkie stateczki, szybkie i zwinne, uzbrojone w aparaty podsluchowe i granaty głębinowe. *Przeciwno zorganizowanym karawanom transportowców wroga, konwojowanym nawet przez głośnie pancerniki „A“ skutecznie będzie mogła działać nasza morską siła zbrojna, wyposażona tylko we wszystkie rodzaje okrętów, poczynwszy od łodzi podwodnych i patrolowych a skończywszy na nowoczesnych krążownikach i okrętach linjowych.*

Teraz przystąpimy do omówienia poszczególnych typów okrętów.

I. Słowo „pancernik“ odstrasza wielu z pośród nas. Należy się spodziewać, że odezwą się głosy „ależ to niemożliwe, by Polskę stać było na budowę pancernika?“ Jednak zastanówmy się nad tem nieco poważniej. Czyż naprawdę nas na to nie stać? Hiszpanja o ludności 24 milj. kraj naogół biedny, zdecydowała się ostatnio rozpocząć

budowę 2 pancerników o wyporności 25 000 ton każdy. Pocóż jej te jednostki są potrzebne? Poto, by łącznie z flotą Italji dorównać w sile flocie francuskiej na Morzu Śródziemnem. Na Bałtyku Szwecja i Niemcy budują także pancerniki. Tylko że Niemcy mają w tym względzie utrudnioną sytuację, bowiem Traktat Wersalski ustalił maksymalną wyporność dla pancerników niemieckich na 10 000 ton. W tych granicach Niemcy ustawiają maszyny dające możliwość rozwinąć szybkość  $27\frac{1}{2}$  węzłów; artylerję możliwie najcięższą kalibru 280 mm o donośności do 30 km, i stosowne opancerzenie. Do okrętu o tak względnie małych wymiarach, technika niemiecka dostosowuje maksymalne: szybkość, artylerję i opancerzenie; — to też nie dziwnego, że 1 tona budowanego obecnie pancernika „A“ kosztuje 16 000 zł., podczas gdy 1 tona angielskiego linjowego okrętu „Nelson“ kosztowała zaledwie 200 funtów, czyli 8 660 zł. (Ł 1 = zł. 43,3). *Nie potępiać, lecz podziwiać Niemcy należy za ich wysiłki nad rekonstrukcją swej siły zbrojnej na morzu. I przedewszystkiem właśnie z Niemiec wziąć musimy przykład do budowy własnej marynarki wojennej. Sytuacja nasza jest przylem o wiele łatwiejszą. Nie jesteśmy ograniczeni żadnemi restrykcjami wersalskimi i waszyngtońskimi co do budowy floty wojennej. Możemy wybudować 20 000 tonowy okręt linjowy bez uciążliwego i kosztownego dopasowywania artylerji, szybkości i opancerzenie do ograniczonego tonażu. Jedyne ograniczeniem są koszta, no i dotychczasowa bierność naszego społeczeństwa. Sądzić jednak należy, i to bez żadnej przesady, że budowa 2 okrętów linjowych 20 000 tonowych o 32 węzłach szybkości i uzbrojonych w 6 lub 8 dział 356 mm względnie 343 mm — leży całkiem w potencjalnej możliwości naszego państwa.*

2. *Z kolei omówić nam wypadnie krążowniki różnych typów. Najbardziej nadawać się mogą do Bałtyku krążowniki klasy angielskiego „York'u“ o wyporności normalnej 8 400 ton i uzbrojone w 6 dział 203 mm, bezzwzględnie górujące nad niemieckimi krążownikami klasy „Emden“ i „Karlsruhe“. Przeciwno budowie dla Polski krążowników*

większych, standaryzowanego typu waszyngtonskiego o wyporności 10 000 ton odzywały się głosy, że są okręty nieco za ciężkie dla tak ciasnego morza, jak Bałtyk. Jednak biorąc najlepszy wzór z pośród jednostek tego rodzaju — krążownik italski „Trento” (vide tablicę porównawczą elementów krążowników „standart” w rozdziale II), który jest wyposażony w dostatecznie potężną artylerję by się przeciwstawić arcydziełu stoczni niemieckich w zakresie krążowników lekkich, i osiągający fenomenalną, jak dla tak dużego okrętu, szybkość 38 węzłów — trudno jest wyrzec się posiadania paru krążowników tej klasy dla potrzeb naszej floty wojennej. Przystosowanie tego typu okrętów do wymogów klimatu bałtyckiego nie pociągnie ani zbytniego zwiększenia kosztów budowy, ani zmian planów zasadniczych okrętu. Ciekawe są również lekkie krążowniki budowane dla Argentyny w Italji typu „Almirante Brown” o 6 800 ton wyporności, zlekka opancerzone i uzbrojone w 6 dział 188 mm — jest to zredukowany typ „Trento”, jednak nie wykazujący zdecydowanej przewagi nad krążownikami niemieckimi, a dlatego nie do przyjęcia dla naszej floty, jako zbyt słaby.

Leadery — typ okrętów przejściowych pomiędzy dużym kontr-torpedowcem a lekkim krążownikiem wywiadowczym, umieszczone być mogą w ogólnym tonażu przeciwtorpedowców, gdyż różnią się od nich tylko nieco większą wypornością, szybkością i artylerją, przedstawiając zasadniczo typ okrętu lekkiego. Najciekawsze rezultaty w tej dziedzinie osiągnęły marynarki francuska (okręty klasy „Jaguar” i „Guepard”) oraz italska („Leone” i „Nicolò Zeno”), do bliższego jednak omawiania tego rodzaju okrętów w pracy niniejszej nie przejdziemy, ze względu na wątpliwości skutecznego zastosowania ich w naszych warunkach bałtyckich.

3. Chociaż krążowniki i przeciwtorpedowce (także i specjalne łodzie podwodne) są przystosowane do stawiania min, to jednak jak tego poucza przykład minionej wojny morskiej na Bałtyku — walka minowa odgrywać na nim będzie dominującą rolę, a wobec tego *budowa specjal-*

*nego krążownika stawiacza min* o dużej szybkości i mogącego zabrać jednorazowo kilkaset min — staje się koniecznością, tembardziej, że marynarce naszej niezawodnie wypadnie przedsięwziąć czynne operacje stawiania min u wybrzeży i portów nieprzyjacielskich. Mając do wyboru pomiędzy wzorami tego rodzaju okrętów „Pluton” francuski (5 300 ton, 30 węzłów, 4 działa 138 mm, 10—37 mm PL — 750 min) i „Adventure” angielski (7 200 ton, 28 węzłów, 4 działa 120 mm. 4—75 mm. PL i 1000 min) praktyczniej-szym wydaje się być typ pierwszy.

4. *Okręty macierzyste dla lotnictwa* według opinii sfer miarodajnych nie są odpowiednie dla Bałtyku. Jednak rozpoczęto w Szwecji budowę awio-matki „Gotland” dla awjacji morskiej, która wykończona będzie w 1932 r., Elementy tego okrętu są następujące: wyporność 5 500 ton, 28<sup>1</sup>/<sub>2</sub> węzłów szybkości, 6 dział 127 mm w 3-ch wieżach, 7—75 mm PL i 4—40 PL, 8 samolotów, 2 katapulty i 2 żó-rawie. Okręt ten również dostosowany będzie do ustawia-nia min. Koszt budowy wynosi 16 milionów koron szwedz-kich, co równa się 38 136 000 zł. (100 kor. szwedz. = 238,35 zł.). O ile wogóle mamy budować awio-matki to bezwzględnie najstosowniej będzie zamówić takową w Szwecji, gdyż ten typ został tam przystosowany najdokładniej dla Bał-tyku. Analogiczny okręt marynarki australijskiej „Alba-tros” wydaje się być za powolnym (20 węzłów) jak również i francuski transportowiec aeroplanów „Commandante Teste”, który ponadto jest nieco zaduży jak na tego rodzaju okręt dla Bałtyku (10 000 ton). Pamiętać także musimy, że marynarka sowiecka również w swym programie przewi-duje budowę okrętu — bazy dla samolotów o wyporności 8 000 ton.

5. *Co do budowy kontrtorpedowców*, to wzór jest już ustalony — jest nim nasz „Wicher” 1 540 ton. Nie jeste-śmy poinformowani ściśle o wysokości kosztów budowy tego rodzaju przeciwtorpedowca, przyjmijmy jednak dosyć wysoką kwotę 12 000 000 zł. Oprócz budowanych 2 przeciw-torpedowców musielibyśmy zamówić jeszcze 5 tego rodzaju jednostek. Zamówienia na pozostałe 6 przeciwtorpedowców

należałoby udzielić stoczniom włoskim, które odznaczają się dodatnimi wynikami co do osiągniętych szybkości okrętów. Tak więc kontrtorpedowiec „Turbine“ i 355 ton wykazał szybkość przeciętną na 4-godzinnej próbie 38,9 węzła. Modyfikując ten typ, należałoby dostosować go do pływania w zimnych wodach Bałtyku, oraz zmniejszyć uzbrojenie z 4 dział 120 mm na 3 działa 130 mm (przyjęte na naszych Ktorp.) ustawione w liczbie 2-ch na dziobie i 1 na rufie. Typ ten nadawać się szczególnie będzie do ścigania niemieckich przeciwtorpedowców klasy „See-adler“, których szybkość przekracza znacznie kontraktowane 34 węzły. Koszt tego rodzaju przeciwtorpedowców obliczamy <sup>1)</sup> na 8 130 000 do 10 000 000 zł. przy zastosowaniu najlepszego materiału i najnowszych urządzeń technicznych. Przeciwtorped. stawiacz min „Francesco Crispi“ budowy 1925 r. (stocznia „Partenopei“ w Neapolu) o wyporności i 150 ton osiągnął szybkość 40 węzłów, a inne okręty tej serii 38 — przy szybkości kontraktowej 35 węzłów. Tego rodzaju okręty przydałyby się nam również. Na tejże stoczni w Neapolu w dn. 1 grudnia 1928 r. został spuszczonej na wodę b. duży przeciwtorpedowiec dla floty rumuńskiej „Regele Ferdinand I“, oraz 1. III. b. r. druga jednostka tej klasy „Regina Maria“ o szybkości kontraktowej 35 węzłów. Maszyny o sile 75 000 KM na próbie z pewnością dadzą możność przekroczyć tę szybkość o kilka węzłów. Uzbrojenie ma stanowić 5 dział 120 mm, 1 — 76 PL, 2 — 40 PL, 6 ap. torp. 533 mm (III × 2) oraz 50 min. Koszt budowy okrętu wynosił Ł 205 000 bez uzbrojenia, dodając więc 25 % na uzbrojenie kompletne okrętu w działa, wyrzutnie torpedowe i aparaturę kierownictwa ogniem, otrzymamy funtów 256 250 = zł. 11 000 000, czyli 1 tona po 5 946 zł. Zmieniając kaliber dział na 130 mm i przystosowując okręty tego typu do Bałtyku przyjmujemy koszt budowy jednego kontrtorpedowca tej klasy na 12 000 000 złotych.

---

<sup>1)</sup> Przyjmując koszt 1 tony na 6 000 zł.

Teraz obliczymy ogólne koszty budowy naszej zaprojektowanej floty wojennej, w odniesieniu do jednostek nadwodnych<sup>2)</sup>:

Program budowy jednostek nadwodnych.

|                                                                                                                |                        |                 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------|
| A) 2 okręty linjowe<br>po 20 000 ton                                                                           | 40 000 ton à £ 200     | 346 400 000 zł. |
|                                                                                                                | £ 8 000 000            |                 |
| B) 3 krążowniki po<br>10 000 ton (lub<br>3 po 8 400 ton)                                                       | 30 000 ton à 8 500 zł. | 255 000 000 „   |
| C) 1 stawiacz min<br>krążownik (5 300<br>ton) . . . . .                                                        | à 7 500 zł. i tona     | 39 750 000 „    |
| D) Awio-matka<br>5 500 ton (16<br>milj. koron szw.)                                                            |                        | 38 136 000 „    |
| E) a) 4 przeciwtor-<br>pedowce typu<br>„Wicher“ po<br>1 540 ton —<br>4 × 12 000 000<br>złotych . . .           |                        | 48 000 000 „    |
| b) 3 przeciwtor-<br>pedowce typu<br>„Turbine“ po<br>1 355 ton —<br>3 × 10 000 000<br>złotych . . .             |                        | 30 000 000 „    |
| c) 3 przeciwtor-<br>pedowce typu<br>„Regele Fer-<br>dinand“ po<br>1 850 ton<br>3 × 12 000 000<br>złotych . . . |                        | 36 000 000 „    |

<sup>2)</sup> Do obliczeń powyższych nie wliczamy 2 przeciwtorp. „Wicher“ i „Burza“ oraz 3 łodzie podwodne, ponieważ są one już zbudowane i zapłacone, jednak program nasz uwzględnia te istniejące jednostki, tak by ilość łodzi podwodnych razem z wymienionemi wynosiła 18 o tonażu łącznym 19 650 ton, oraz przeciwtorp. 12 o tonażu 18 855 ton.

# Ogólny koszt budowy:

|                                         |                                                                                           |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| A — 2 okr. linjowych o tonażu 40 000 t. | } jednostek nad-<br>wodnych o to-<br>nażu łącznym<br>96575 t. wyniesie<br>793 286 000 zł. |
| B — 3 krążowników o tonażu 30 000 t.    |                                                                                           |
| C i D — 2 okr. pomocniczych             |                                                                                           |
| o tonażu . . . . . 10 800 t.            |                                                                                           |
| E — 10 przeciwtorpedowców . 15 775 t.   |                                                                                           |

a) 6 160 ton

b) 4 065 ton

c) 5 550 ton

Przypuszczać należy, że z sumy tej 793<sup>1</sup>/<sub>2</sub> milj. zł. dałyby się poczynić jeszcze pewne oszczędności, gdyż przyjmowaliśmy wysokie koszty budowy, a nie przeciętne. W takim razie dałoby się jeszcze z kwoty tej uskuteczyć budowę paru awizo, kanonierek pancernych (np. typu holenderskiego „Soemba”) dla obrony pól minowych, oraz okrętu macierzystego dla przeciwtorpedowców.

Przechodząc obecnie do przeglądu łodzi podwodnych, skonstatować należy, że najodpowiedniejszą ich liczbą byłoby posiadanie 18 jednostek. Zwykle zespoły dywizyjne liczą po 3 łodzie, a ponieważ obliczonem jest, że w czasie wojny zwykle zaledwie <sup>1</sup>/<sub>3</sub> część LP działa na morzu, podczas gdy <sup>2</sup>/<sub>3</sub> znajdują się w drodze, uzupełniają zapasy i uskuteczniają naprawy (awarie mniej lub więcej poważne b. często zdarzają się na łodziach podwodnych), wypadnie przeto jednostkę taktyczną łodzi podwodnych obliczać na 9 okrętów. Musielibyśmy mieć takich zespołów co najmniej dwa — wynika stąd ogólna ilość łodzi podwodnych 18.

Zamówiliśmy już 3 łodzie, znajdują się one w budowie. Przy naszym rozumowaniu wobec tego w grę wchodzić będzie tylko 15 łodzi podwodnych. Koszta budowy 1 tony łodzi podwodnej wynoszą we Francji około 3 500—3 800 franków złotych, we Włoszech zaś 4 000 fr. zł., a w Anglii jeszcze nieco drożej. Jednak nie buduje się okrętów powo-

dując się li tylko względami taniości. Tak więc, chociaż Jugosławja zbudowała ostatnie swe 2 łodzie podwodne we Francji na stoczni „Les Ateliers et Chantiers de la Loire“ w Nantes (tam się wykańcza również nasz „Ryś“), to jednak otrzymała już 2 łodzie podwodne (975 ton) budowane na stoczni drogiej, lecz pierwszorzędnej Armstrong, Wihtworth et Co w Anglii.

Zalety budownictwa łodzi podwodnych w Anglii nie są nam znane. Natomiast po wojnie bardzo piękne rezultaty w zakresie budowy jednostek podwodnych osiągnęli Włosi. Łodzie podwodne typu „Balilla“ (1927 i 1928 r.)<sup>1)</sup>, uzyskały szeroki rozgłos. Ich konstrukcja jest wynikiem doświadczeń wojennych i szczególnie uważnie oraz solidnie została przestudjowana. Brazylja zamówiła w 1926 r. tego typu 1 łódź podwodną dla siebie i w czerwcu 1927 r. takowa została już spuszczone na wodę (zanurzała się ona do głębokości 105 metrów) — dalsze 2 takież łodzie w najbliższym czasie zostaną na rachunek Brazylii zamówione. Mniejsza łódź „Geffredo Mameli“ (1927 r.) o wyporności 820 ton, 17½ węzłów, 1 — 102 mm działo i VI aparatów torpedowych 533 mm — wybudowana została przez stocznice Tosi w Taranto, która osiągnęła szczególne wyniki w budowie łodzi podwodnych różnych typów, poczynając od 600 ton a kończąc na 1450<sup>2)</sup>. Wogóle włoskie łodzie podwodne, budowy ostatnich lat wszystkie osiągają z łatwością głębie 100-metrowego zamurzenia, przyczem LP „Mameli“ w dniu 28 marca b. r. ustanowiła rekord światowy zanurzając się na 121 metrów. Niemieckie łodzie podwodne w 1917 r. osiągały (wskutek defektów) do 60—70 m. zanurzenia, lecz doznawały na tych głębokościach poważnych deformacyj kadłuba i otrzymywały przecieki. A w 10 lat potem skonsta-

1) Elementy: 1390 ton nadw., 1884 ton podw., 18½ węzłów nadw. szyb., 1 działo 120 mm, VI ap. torp. 533 mm, oraz 16 min. Szybkość pogrążenia się 30 sek., głębokość zanurzania się wynosi 100 m.

2) Ulepszeniem tego typu jest „Des Geneys“ 830 ton, 18 węzłów, spuszczone na wodę w dn. 14. XI. 1928 r. 3 łodzie tego typu są budowane obecnie dla Argentyny (à 890 ton).

tować już możemy zwiększenie zanurzania się włoskich łodzi podwodnych o cale 50 m. Wyniki powyższe winny zwrócić uwagę naszych sfer kierowniczych na włoskie wojskowe budownictwo okrętowe w szczególności podwodne. Głównym szkopulem jest podobno przystosowanie tych łodzi i przeciwtorpedowców do zimnych wód Bałtyku, które pociągnie zwiększenie tonażu, lub też mniej ekonomiczne jego wykorzystanie. Lecz są to trudności drobne, łatwo dające się usunąć. *Reasumując, jesteśmy zdania, że byłoby zewszechmiar pożądanem połowę chociażby łodzi podwodnych budować we Włoszech.*

Dalsze 3 łodzie podwodne, stawiacze min klasy „Ryś” należałoby zamówić we Francji przestrzegając utrzymania jednolitości typu posiadanych jednostek w celu zachowania spistości zespołów. Także we Francji należałoby zamówić 3 LP klasy „Redoutable”, który osiągnął 19 węzłów na kontraktowane 18 węzłów. (Charakterystyka: wyporność 1 560 ton, 16 torped w 10 ap. torpedow., 1 działo 100 mm, zasięg działania 11 000 mil, 40 dni pozostawania w morzu bez odnawiania zapasów paliwa).

#### Program budowy jednostek podwodnych:

|                                                                                 |                    |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| A) 3 lp typu „Redoutable” (Fr.) po<br>1 560 t.=4 680 t. à 3 800 fr. zł. . . . . | 17 784 000 fr. zł. |
| B) 3 lp typu „Ryś” (Fr.) po 980 t.<br>=2 940 t. à 3 800 fr. zł. . . . .         | 11 172 000 „       |
| C) 3 lp. typu „Balilla” (I.) 1 390 t.<br>=4 170 t. à 4 000 fr. zł. . . . .      | 16 680 000 „       |
| D) 6 lp. typu „Mameli” (I.) 820 t.<br>=4 920 t. à 4 000 fr. zł. . . . .         | 19 680 000 „       |
| <hr/>                                                                           |                    |
| Razem 65 316 000 fr. zł.                                                        |                    |

Przyjmujemy 172 zł. za 100 fr. zł. — 112 343 520 zł.  
które są potrzebne nam na wybudowanie 15 łodzi podwodnych o tonażu łącznym 16 710 ton.

Z oszczędności można będzie wybudować 1 lub 2 okręty warsztaty macierzyste dla łodzi podwodnych.

Ogólne koszty budowy zaprojektowanych jednostek.

- A) Okręty nadwodne o tonażu łącznym  
96 575 ton kosztować będą . . . . zł. 793 286 000  
B) Jednostki podwodne o tonażu łącznym  
16 710 ton kosztować będą . . . . zł. 112 343 520

Potrzebną więc nam jest kwota 905 630 tysięcy złotych na wystawienie zamierzonej odpowiednio silnej floty wojennej na Bałtyku, celem zabezpieczenia Polsce mocarstwowego stanowiska. *Rozkładając realizację tego programu na 10 lat obciążamy swój budżet zaledwie 90½ miljonami złotych rocznie. Nie jest to cena zbyt wygórowana, jeśli się zważy korzyści, które wynikną dla prestige'u Polski na arenie światowej.*

O ile spojrzymy na budżet morski Szwecji, to skonstatujemy, że wynosi on 44 milj. koron — 105 milj. zł., Hiszpanji w 1928 r. wynosił 168 664 tys. pesetów czyli 245 milj. zł. — a w roku bieżącym aż 370 milj. zł., Holandji zaś 41 milj. florenów ( $\times 3,584$ ) = 147 milj. zł.

Widzimy więc, że nawet cały szereg więcej lub mniej słabszych ludnościowo, a nawet ekonomicznie, państw łoży na marynarkę wojenną o wiele więcej, niż zaprojektowany powyżej wydatek na rozbudowę marynarki wojennej Rzeczypospolitej Polskiej.

Myśmy w ciągu 10 lat bytu niepodległego nie prawie na marynarkę wojenną nie łożyli, nasz cały dorobek w tej dziedzinie reprezentowany będzie (i to nie dziś jeszcze) przez 2 przeciwtorpedowce i 3 łodzie podwodne. Te siły stanowczo nie są wystarczające. *Odbudowaliśmy się już do pewnego stopnia po dewastacji wojennej, odsapnęliśmy. Możemy teraz wziąć się do twórczej pracy, o zupełnie wyraźniej ukształtowanym programie, dokoła stworzenia odpowiedniej dla naszych interesów wielko-mocarstwowych floty wojennej.*

Pieniądze na rozbudowę naszej floty wojennej nie tylko, że mogą się znaleźć, lecz muszą. Przed majem b. r. 15% dodatek do uposażeń i poborów urzędników państwowych nie był wliczany do podstawowej gaży przy wymiarze podatku dochodowego. Obecnie dodatek ten wlicza się w poczet uposażenia przy obliczaniu podatku dochodowego od uposażeń, wskutek czego podatek ten dotknął szersze warstwy płatników. Wpływy skarbu z tego tytułu nie powinny być mniejsze od 1 milj. zł. miesięcznie, co rocznie daje 12 milj. zł. — za którą to kwotę możnaby było mieć rok rocznie 2 łodzie podwodne typu „Mameli“, a w ciągu 10 lat — 20 łodzi podwodnych tej klasy o łącznym tonażu 16 500 ton. A przecież skarb państwa, jak również płatnicy podatku obciążenia wypływającego z tego tytułu prawie nie odczuli <sup>1)</sup>.

Na zakończenie spójrzmy na tabelki: porównawczą budżetów morskich kilku państw, oraz przypadającego obciążenia wydatkami na flotę wojenną w stosunku do głowy ludności. Widzimy, że Polska znajduje się na samym końcu jak co do wysokości swego budżetu morskiego, tak oczywiście i co do wydatków na flotę wojenną w odniesieniu na głowę ludności. Gdybyśmy mieli traktować sprawę marynarki wojennej tak, jak ją się traktuje w Jugosławji, to musielibyśmy potroić swój dotychczasowy budżet morski i wydawać rocznie na ten cel 100 milionów zł. Natomiast przyjmując normę wysokości wydatków na marynarkę wojenną hiszpańską lub włoską — otrzymalibyśmy zł. 477,3 milj. lub zł. 413,85 milj. Jednak nam tak wysoki budżet bynajmniej nie jest potrzebny — *możemy zadowolnić się 100 milj. zł. rocznie. Lecz musimy je mieć i to zaraz!* Stać nas na ten wydatek, który stokrotnie się opłaci korzyściami gospodarczemi, a także gwarancją utrzymania wolnego dostępu do morza. Czas nagli. Musimy sobie na to pozwolić, bo może być zapóźno.

---

<sup>1)</sup> Uwaga. Wymiar podatku dochodowego od 15% dodatku został ostatnio cofnięty lecz nie zmienia to myśli przewodniej naszego rozumowania.

Tablica I.

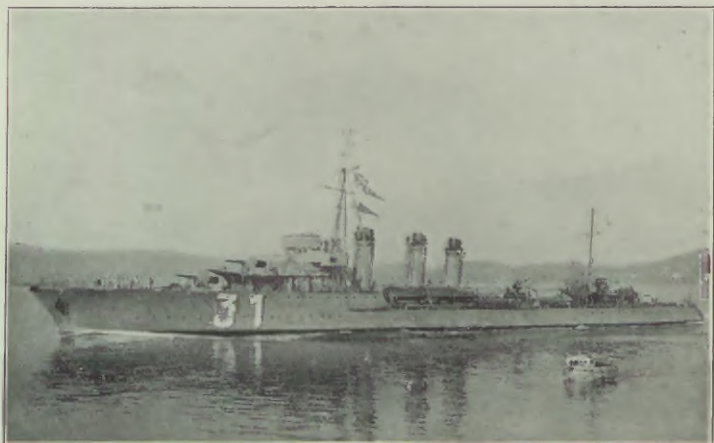
Budżety morskie i wydatki na flotę wojenną na głowę ludności:

| PAŃSTWO               | Budżet morski<br>zł. | Ludność<br>w miljo-<br>nach | Wydatki<br>na mar.<br>wojen. na<br>głowę<br>ludności<br>w zł. |
|-----------------------|----------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------------------|
| U. S. A. . . . .      | 3 026 660 000        | 115                         | 26,3                                                          |
| Wielka Brytanja . . . | 2 519 615 000        | 48                          | 52,4                                                          |
| Japonja . . . . .     | 1 077 010 000        | 62                          | 17,4                                                          |
| Francja . . . . .     | 1 030 000 000        | 41                          | 25,1                                                          |
| Italja . . . . .      | 560 810 000          | 42                          | 13,35                                                         |
| Niemcy . . . . .      | 471 420 000          | 64                          | 7,4                                                           |
| Hiszpanja . . . . .   | 370 250 000          | 24                          | 15,4                                                          |
| Holandja . . . . .    | 147 000 000          | 8                           | 18,37                                                         |
| Szwecja . . . . .     | 109 326 000          | 6                           | 18,22                                                         |
| Norwegja . . . . .    | 43 570 000           | 2,8                         | 15,55                                                         |
| Jugosławja . . . . .  | 39 100 000           | 13                          | 3                                                             |
| Polska . . . . .      | 33 100 000           | 31                          | 1,07                                                          |

Tablica II.

Kolejność państw w stosunkowym obciążeniu w złotych wydatkami na marynarkę wojenną na głowę ludności.

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| 1. Wielka Brytanja . . . . . | 52,4  |
| 2. U. S. A. . . . .          | 26,3  |
| 3. Francja . . . . .         | 25,1  |
| 4. Holandja . . . . .        | 18,37 |
| 5. Szwecja . . . . .         | 18,22 |
| 6. Japonja . . . . .         | 17,4  |
| 7. Norwegja . . . . .        | 15,55 |
| 8. Hiszpanja . . . . .       | 15,4  |
| 9. Italja . . . . .          | 13,35 |
| 10. Niemcy . . . . .         | 7,4   |
| 11. Jugosławja . . . . .     | 3,0   |
| 12. Polska . . . . .         | 1,07  |



*Fot. Marius Bar, Toulon.*

Kontrtorpedowiec francuskiej marynarki „Tornado” o wyporności 1340 ton i szybkości 33—34 węzły — zbliżony (o 200 t. mniejszy) do polskich przeciwtorpedowców „Wicher” i „Burza”.



*Fot. C. Como, Taranto.*

Lódź podwodna włoskiej królewskiej marynarki „Geffredo Mameli” (1927 r.) o wyporności nadwodnej 820 ton, zbudowana przez stocznię Franco Tosi w Taranto; lódź ta zanurzyła się w dniu 28 marca r. b. do głębi 121 metrów, ustanawiając rekord światowy.



*Z powodu braku admiralicyi,  
w której związane byłyby wszystkie  
kompetencje, musiałem często per-  
traktować zamiast działać.*

GROSS-ADMIRAL

VON TIRPITZ

## ROZDZIAŁ IV.

### **Konieczność zorganizowania Ministerstwa Marynarki w Polsce. — Bierność społeczeństwa do spraw rozbudowy floty wojennej. — Potrzeba stworzenia wielkiej stoczni w Gdyni.**

W rozdziale poprzednim przedstawiliśmy sobie jakimi środkami możemy dojść w ciągu dziesięciu lat do posiadania potężnej marynarki wojennej. Sprawa ta jednak nie jest tak łatwą do przeprowadzenia w życiu, jak to się przedstawia na papierze. Z ołówkiem w ręku sumując cyfry, dochodzimy bez trudności do ostatecznych rezultatów; w życiu codziennem piętrzy się jednak na drodze do realizacji tych projektów cały szereg przeszkód. Najważniejszymi z pośród nich są: brak zrozumienia potrzeb marynarki przez społeczeństwo i jego emanację — ciała parlamentarne, szczupłość kredytów budżetowych, łożonych na marynarkę wojenną, oraz brak odpowiedniej organizacji tejże.

W szczupłych ramach niniejszej pracy nie sposób jest obszernie przedstawiać całokształt powyższych zagadnień, oświeclając takowe wszechstronnie. Możemy tylko mimochodem poruszyć te ciekawe kwestje. Celem ułatwienia ujęcia przedmiotu zaczniemy od końca. Rozpatrzmy więc nasamprzód braki i ujemne strony w dotychczasowej organizacji Mar. Woj.

Stwierdzić przedewszystkiem należy, że Mar. Woj. nie tworzy u nas osobnego Ministerstwa, jak to jest w większości państw morskich. Nie należy zresztą temu się dziwić:

w momencie tworzenia się organizmu państwowego cały wysiłek narodu skierowany był do odparcia najazdu wroga oraz amalgamacji swych granic lądowych. O morzu nie myślano u nas podówczas inaczej, jak tylko kategorjami sentymentu, na marynarkę wojenną zaś zapatrywano się, jako na siłę zbrojną potrzebną do zabezpieczenia naszego niedługiego wybrzeża, ujmując ją w liczbie tonażu odpowiedniej do ilości kilometrów brzegu morskiego. Wiemy teraz, że tak nie jest. *Wiemy już, iż flota woj. jest najpoważniejszym sprawdzianem potęgi państwa, wykładnikiem jego sił; potężnym instrumentem polityki zagranicznej, wielkomocarstwowej i kolonjalnej.* Jednak organizacja naszego Kier. Mar. Woj. nie jest dopasowaną do powyższej roli — jaką marynarka winna odegrywać w życiu państwa, a w szczególności państwa mającego chociażby skromne aspiracje wielkomocarstwowe. U nas mar. woj. jest włączona organizacyjnie do resortu Min. Spr. Wojsk. Jest to bardzo niefortunne rozwiązanie kwestji dla mar. woj. traktowanej ubocznie. Poza względami natury fachowo-wojskowej i odrębnością organizacji, wyszkolenia i metod działania sił zbrojnych lądowych oraz morskich, wysuwa się także moment finansowy.

Budżet MSWojsk. jest największym z pośród wszystkich innych resortów. Uzyskać odpowiednie kredyty na rozbudowę mar. woj. w ramach tego ogólnego budżetu jest b. trudno, ze względu na skłonność do zmniejszania, czy to przez ciała parlamentarne, czy przez inne czynniki do tego powołane, wygórowanego, zdaniem ich, budżetu wojskowego. Oczywiście rzecz, że MSWojsk. nie będzie mogło poświęcić pozycji żywotnych jego zdaniem (jak np. wyżywienie wojska, zakup broni, fabrykacja amunicji) na tego rodzaju skreślenia. Ofiarą padnie, jak zwykle, marynarka wojenna, traktowana jako Kopciuszek w łonie MSWojsk. Nie należy spodziewać się, aby Mar. Woj., będąca składową częścią MSWojsk., mogła kiedykolwiek uzyskać odpowiednie fundusze na realizację programu morskiego, odpowiadającego naszej godności narodowej a przedewszystkiem naszym potrzebom. Tylko scentralizo-

wanie wszystkich spraw morza w jednym resorcie wprowadzić zdoła ład i porządek we wszelkie nasze na tem polu poczynania, umożliwiając wykonanie naszego programu morskiego. Z powyższej sytuacji dadzą się teoretycznie pomyśleć następujące wyjścia.

1. Tworzy się Ministerstwo Marynarki Wojennej.
2. Wyodrębnia się z resortu MSWojsk. sprawy morskie i awiację i tworzy się Ministerstwo Marynarki Wojennej i Lotnictwa.
3. Z resortów Min. Przem. i Handlu oraz Roln. i Dóbr Państw. wyodrębnia się sprawy, związane z marynarką handlową i rybactwem morskiem, łączy się takowe z mar. woj. i tworzy się Ministerstwo Marynarki.

Ad 1) O stworzeniu Ministerstwa Mar. Woj. mowy być nie może jeszcze przez długi szereg lat — zbyt niewspółmierne bowiem byłoby utworzenie tego rodzaju resortu dla tak nierozwiniętej dziedziny życia naszego, jak flota wojenna.

Ad 2) Lotnictwo a marynarka wojenna są to tak odmiennie dziedziny wiedzy wojskowej, techniki, strategii i administracji — że łączyć je w jednym resorcie jest po prostu niemożliwem, gdyż łączy je tylko b. mało — lotnictwo morskie, a dzieli wszystko. Ponadto, wobec ogólnego zainteresowania się społeczeństwa naszego kwestjami lotnictwa, co jest zupełnie zrozumiałe, wobec bardziej bezpośredniego związku łączącego je z niem oraz namacalnością groźby wojny lotniczo - gazowej, a także dzięki pięknym rezultatom odniesionym przez propagandę L.O.P.P. — należy przypuszczać, że ministerstwo to nazywałoby się raczej „Min. Lotn. i Mar. Woj.“, na czele którego stałaby postać jakiegoś generała-pilota. Traktowana w ten sposób Mar. Woj. oczywiście dużo by nie uzyskala. Ujęcie tego rodzaju, jak widzimy, nie rozwiązuje praktycznie sprawy usamodzielnienia i wiania nowych sił w organizację naszej floty wojennej.

Ad 3) Najwłaściwszą formą organizacyjną wydaje się nam być właśnie tego rodzaju koncepcja, gdzie marynarka wojenna i handlowa tworzyłyby jedną całość. Czy nazwanoby tę jednolitą organizację marynarki wojennej i handlowej Podsekretarjatem Marynarki przy Prezydjum Rady Mi-

nistrów, czy Ministerstwem Marynarki — nie zmieniloby to postaci rzeczy. Oczywiście wolimy mówić o Ministerstwie, jako o organizacji najbardziej samodzielnej. Na czele tego Ministerstwa Marynarki stanęłaby osoba cywilna, a podlegałaby jej marynarka wojenna ze swym Szefem na czele, oraz obecny Depart. Mar. Handl. wraz z Wydziałem Rybołówstwa Morsk. Korzyści wypływające z ujętej w ten sposób organizacji byłyby następujące:

1) centralizacja spraw morskich w jednym resorcie, ułatwiająca niezmiernie prowadzenie polityki morskiej i kolonjalnej zgodnie z wymogami wielko-mocarstwowego rozwoju Rzplitej Polskiej;

2) połączenie marynarki handlowej z mar. woj. w jednym Ministerstwie Marynarki ma ten plus, że one obie wzajemnie się uzupełniają i rozwój jednej idzie równolegle z rozwojem drugiej;

3) ta organizacja pozwoli Szefowi Mar. bardziej skutecznie i realnie uzasadnić konieczność posiadania przez Polskę floty wojennej, oraz obronić jej potrzeby;

4) marynarka rozporządzać będzie swoim własnym budżetem, dostosowanym do jej potrzeb, przez co umożliwi się realizację programu morskiego, oraz wydatnie posunie się wszelkie prace morskie, usprawniając ogólną administrację spraw morskich;

5) mar. handl. swoją pozycją dodatnią (choćaby tylko częściowo) zmniejszy wysokość wydatków na mar. woj. we wspólnym bilansie budżetowym ministerstwa, jeśli nie teraz, to przynajmniej w najbliższej przyszłości;

6) marynarka będzie mogła z łatwością wprowadzić w życie taką jej organizację, jaka jej jest potrzebna, a nie będzie zmuszona do wzorowania się i przystosowywania się organizacji armji lądowej, co jest całkowicie sprzeczne z istotą organizacji marynarki i jej życiem;

7) jednolite wyszkolenie oraz ujęcie całości spraw w jednym ręku ulepszy przygotowanie mobilizacyjne mar. wojennej.

Już chociażby wszystko wyżej powiedziane stwarza nieodzowną konieczność, poprostu kategoriyczny imperatyw

powołania do życia nowej organizacji marynarki wojennej w Polsce. Jednak nie dość na tem. Uderza nas wszystkich niedostateczność kredytów na flotę wojenną — aczkolwiek nie wszyscy dopatrzeć się w tem mogą związku z wadliwością dotychczasowych ram organizacyjnych naszej mar. woj.

O szczupłości kredytów budżetowych łożonych u nas na marynarkę wojenną nikogo specjalnie przekonywać chyba nie wypadnie. Świadczą o tem cyfry. Preliminarz budżetowy MSWojsk. na 1929/30 r. wynosił na mar. woj.:

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| w wydatkach zwyczajnych . . | 17 437 080 zł.       |
| „ „ „ nadzwyczajnych        | 15 626 920 „         |
|                             | <hr/> 33 064 000 zł. |

W sumie powyższej budownictwo nowych jednostek pływających figuruje zaledwie kwotą 12 290 000 zł. Należy przeto na tem miejscu kategorycznie stwierdzić, że przy takim wydatku na marynarkę wojenną — nie stworzymy jej prędko, a raczej całkiem nie będziemy jej mieli. Z drugiej zaś strony trudnem wydaje się osiągnięcie większych pozycji na marynarkę wojenną w ramach organizacyjnych budżetu MSWojsk. — Widzimy więc, że i z tego skarbowego punktu widzenia uwidacznia się konieczność nieodzowna wydzielenia mar. woj. w odrębny, samodzielny organizm administracyjno-budżetowy. Tylko z chwilą powołania do życia odrębnej organizacji naszej morskiej siły zbrojnej powstanie możność uzyskania odpowiednich kredytów na celową rozbudowę mar. woj. według uchwalonego zgóry na kilka lat programu.

„Pole naszych interesów światowych wzmagą się z każdym rokiem. Na marynarce woj. spoczywać winien prestiż oraz prowadzenie polityki morskiej i kolonjalnej, bowiem mar. woj. jest najbardziej widocznym czynnikiem siły i suwerenności państwa. Nasz program morski odpowiada potrzebom kraju, jego żywotnym interesom i polityce narodu. *Są konieczności narodowe od których nikt usuwać się nie jest w prawie*“ — temi oto słowy w przybliżeniu uzasadniał niedawno w parlamencie francuskim budżet

mar. woj. we Francji minister Georges Leygues. Minister zakończył swe świetne przemówienie stwierdzeniem, że „Une nation doit posséder la flotte de sa politique navale. Le programme raisonné de constructions en cour nous la donnera... Notre programme s'accomplit normalement parce qu'il tient dans le cadre de nos possibilités financières“. A u nas, czyż program wyżej opracowany nie leży w granicach naszych możliwości finansowych? Czy możemy zupełnie szczerze, z ręką na sercu wypowiedzieć kategoryczną opinię — że przy budżecie 3,3 miliardowym (administracja i monopole) nie stać nas na wydatek 90 milionów złotych rocznie, na rozbudowę floty wojennej? Zwłaszcza, gdy się uświadomi, jakim potężnym czynnikiem politycznym jest flota wojenna postawiona na należytych poziomie. Powinniśmy się wreszcie zdobyć na czyn, straszliwie zaniedbany w historycznym przebiegu naszych dziejów.

Poruszyliśmy moment wadliwej organizacji marynarki wojennej oraz szczupłość łożonych dotychczas na nią kredytów. Stwierdziliśmy, że ze stanu tego należy w jak najkrótszym czasie wyjść. Nie da się to w żaden sposób osiągnąć, o ile nie nastąpi uświadomienie społeczeństwa w kierunku niecierpiącej zwłoki potrzeby rozbudowy naszych sił zbrojnych na morzu, oraz odpowiedniego jego przygotowania do wywarcia przezeń już w czasie najbliższym presji na parlament i rząd w kierunku pilnej konieczności rozbudowy naszej floty wojennej. — Cóż u nas dotychczas działo się w tym kierunku? Od roku 1921 Liga Morska i Rzeczna krzewi ideę morską w naszym społeczeństwie. Zasługi jej w propagowaniu i poruszaniu idei oraz zagadnień polityki morskiej wśród społeczeństwa są bezsprzeczne. Jednak nie możemy tylko na tem poprzestać. Czas najwyższy od słów przejść wreszcie do czynów pozytywnych. Następna organizacja — Komitet Floty Narodowej, ma na celu rozbudowę marynarki handlowej zbiorowym wysiłkiem narodu; prace podjęte w tym kierunku są na dobrej drodze. Nie znamy natomiast żadnej innej organizacji, reprezentującej społeczeństwo, naród nasz, poza Ligą Morską i Rzeczną, któraby się opiekowała

i wspierała mar. woj. w jej poczynaniach. Poza sprawami ogólnej polityki morskiej i kolonjalnej, gospodarką wybrzeża oraz rozwojem śródlądowych dróg komunikacyjnych sztucznych i naturalnych, poza wychowaniem młodzieży w idei morskiej — poza tem wszystkim L. M. i Rz. zbyt mało pracuje wśród społeczeństwa w kierunku współdziałania z naszą młodą i słabą technicznie marynarką wojenną. Od trzech lat ofiarna wojskowość nasza zbiera składki na łódź podwodną imienia Marszałka Piłsudskiego; zostało zebrane dotychczas (w/g stanu na 1. V. b. r.) zaledwie 910 500,— zł., czyli  $\frac{1}{10}$  część. Dlaczego L. M. i Rz. nie przyłączyła się do tej akcji i nie wciągnęła szerszych kół społeczeństwa do ofiarności na cel rozbudowy marynarki wojennej? Poza wojskowością żywszego oddźwięku akcja subskrypcyjna na łódź podwodną nie osiągnęła. Winni w tem jesteśmy w pierwszym rzędzie my sami, zaślepieni czy to walką partyjną, lub też cierpiący na śpiączkę w dziedzinie zbrojeń morskich. Przekonać się chyba aż nadto dobrze musieliśmy, że w chwili obecnej działalność państwa na tem polu nie wystarcza. Zresztą w państwie doby przedwojennej, o tak potężnym rozwoju tętna gospodarczego, jak Cesarstwo Niemieckie — w tworzeniu floty wojennej współdziałało całe społeczeństwo. Tak więc krążownik „Frauenlob“ został ufundowany sumptem kobiet-Niemek, a na budowę całego szeregu okrętów linjowych funduszy dostarczyła organizacja „Flotten-Verein'u“. Przed samą wojną bałkańską pewien bogaty przemysławiec Grek, ofiarował swej ojczyźnie krążownik „Georgios Aweroff“, który nieocenione oddał usługi swemu krajowi podczas tej wojny. — Przeciwtorpedowiec „Nowik“ rosyjskiej carskiej Bałtyckiej floty, który się chlubił w dziejach wojny morskiej na tem morzu, był również zbudowany z funduszy zebranych przez Komitet Wzmocnienia Rosyjskiej floty wojennej. — Szwedzki pancernik „Sverige“ został zbudowany w okresie 1913—1916 r. za fundusze w kwocie 8 milionów dolarów, zebrane zaledwie w ciągu roku przez zbiórkę ogólnonarodową. Wypadło więc przeciętnie na głowę ludności ponad 1 dol. Gdybyśmy

zdołali zebrać tylko 50% tego odpowiednio do swego załudnienia i, zresztą niekoniecznie w ciągu jednego roku — moglibyśmy mieć za te 16—15 milionów dolarów ufundowany zbiorowym wysiłkiem całego narodu piękny nowoczesny krążownik oraz 4 do 6 przeciwtorpedowców. Oczywiście, są to narazie tylko piękne chęci i marzenia. Ale marzenia, które należy już realizować. Tem bardziej, że z dziedziny marzeń wysiłki tego rodzaju przeszły w dziedzinę realizacji u bratniego naszego narodu — Jugosławiji. „Jadranska Straža“ wzorowana na niemieckim „Flottenver-

rein'ie“ rozwinęła niezmienne ożywioną działalność w tem 13 milionów ludności liczącem państwie. Poza ruchliwą akcją propagandową, zapomocą swych 30 000 członków zostały zebrane odpowiednie fundusze, za które został zakupiony krążownik niemiecki „Niobe“. Wszedł on już obecnie do służby czynnej w marynarce wojennej Królestwa SHS. po całkowitej modernizacji pod nazwą „Dalmacja“, jako krążownik szkolny. Emblemat „J. S.“ stanowi maczuga do połowy zanurzona w wodzie (Vide rysunek Nr. 1). Otóż według legendy chorwackiej, bohater narodowy Królewicz Marko umierając w bitwie rzucił swą maczugę do morza, nakazując, aby naród cały wysiłkiem zbiorowym ją wydobył. Jak widzimy, maczuga ta do połowy jest już wydobyta i niewątpliwie „J. S.“ ma moralne prawo używać tego emblematu, gdyż bezsprzecznie przyczyniła się ona w wysokim stopniu do wskrzeszenia marynarki wojennej jugosłowiańskiej. Musimy i my wreszcie skoordynować swe wysiłki i zdobyć się na uzewnętrznienie tego czynu w postaci zbiórki narodowej na rozbudowę floty wojennej. Należałoby zgóry pokierować całą tą akcją, organizując ją należycie. Stwierdzonem zostało oddawna, że wśród społeczeństw mało wyrobionych społecznie i średnio zamężnych wszelkie dobrowolne ofiary dają b. nikle rezultaty. Należy przeto inaczej się zabrać do tego rodzaju pracy. Oto kilka przykładów co do ewentualnych źródeł powyższych wpływów na Fundusz Rozbudowy mar. woj.: Ciała samorządowe winny uchwalać niewysokie dodatki



Rys. 1.

procentowe do konsumpcji alkoholu i piwa; bilety widowiskowe i kinematograficzne mogą być opodatkowane w wysokości conajmniej 10% (jak to praktykowane było w Rosji na Czerwony Krzyż). Porto pocztowe od każdego listu może być podniesione o 2 gr., do biletów kolejowych III kl. można doliczać 3%, II kl. — 5% ceny; na wszelkie wyroby luksusowe (pończoszki i skarpetki jedwabne, kosmetyki, perfumerję, jedwabie) pochodzenia zagranicznego nałożony winien być przez samorządy specjalny dodatek 10—15% etc. etc. Oczywiście rzeczą jest, że tego rodzaju dodatków nie może nakładać rząd — skrępowany on jest częstokroć umowami handlowemi, zresztą nie może we wszystko ingerować. Winne to robić samorządy, miasta, gminy, sejmiki. Zbieranie funduszków na flotę wojenną powinno się stać punktem rozbudzonej ambicji; dumą gmin, miast, województw, dzielnic całych. Tego rodzaju zbiórkę nie jest możliwem przeprowadzać chaotycznie, bezprogramowo. Najodpowiedniejszą do przeprowadzenia tego rodzaju pracy jest oczywiście L. M. i Rz. z Centralą swą w Warszawie. Jednolicie kierowana, usystematyzowana akcja po przez Oddziały Okręgowe i Prowincjonalne najłatwiej może nawiązać kontakt z odpowiedniami władzami samorządowemi i miejscowemi organizacjami społecznemi, które również należy wciągnąć do akcji zbiorkowej, docierając do najszerzych warstw ludności, które niech dadzą po 20—50 gr. lecz zbiorowo — a piękny rezultat z pewnością nie da na siebie zbyt długo czekać. Pamiętać przytem należy, że pracuje się dla Polski, dla rozwoju jej potęgi morsko-kolonjalnej, odrzucając bezsensowne animozje polityczne w ką.

---

W rozdziale pierwszym zapoznaliśmy się z sytuacją ogólną Polski na Bałtyku. Stwierdziliśmy, że cieśniny duńskie w wypadku wojny naszej z Niemcami będą zamknięte szczelnie i na Bałtyku panować będzie flota niemiecka, gdyż nadejście przez zablokowane minami Bełty i Sund pomocniczej eskadry francuskiej lub poszczególnych jednostek stanie się po prostu niemożliwem. Następnie skon-

stawialiśmy, że polegać przedewszystkiem winniśmy na własnych siłach, fortyfikując pewne punkty strategiczne na wybrzeżu oraz tworząc silną flotę wojenną odpowiednią do naszych interesów wielko-mocarstwowych, gdyż tylko zapewnienie wolności transportów na naszych morskich liniach komunikacyjnych stworzy nam możność dowozu amunicji, sprzętu wojennego oraz surowców przemysłowych tak potrzebnych państwu nowoczesnemu w czasie wojny. Na przykładzie wojny europejskiej zobaczyliśmy, że na lądzie siły przeciwników były właściwie zrównoważone i szala powodzenia wahała się w drobnych odchyleniach w tę lub inną stronę. Rzeczywiste, decydujące zwycięstwo państw sprzymierzonych i stowarzyszonych nastąpiło z chwilą demoralizacji, która zakradła się w obóz niemiecki, wskutek uwidocznienia się przegranej na morzu w walce podwodnej. Z tą chwilą Niemcy utraciły wiarę w swe zwycięstwo, energja ich osłabła i doprowadziła w dalszych konsekwencjach do ogólnej demoralizacji armji i wybuchu rewolucji. Widzimy więc, że *zwycięstwo ostateczne koalicji nastąpiło nie w rozgrywkach lądowych, lecz na morzu*. Trzeba to podkreślić i uświadomić sobie, wbrew powszechnie utartemu pogładowi, jakoby ostateczne zwycięstwo aljantów zostało wywalczone w walce na lądzie. Ma się rozumieć, gdyby armje sojuszników nie stawiały skutecznej zaporę uderzeniom niemieckim na lądzie, to oczywiście sojusznicy wówczasby wojnę tę przegrali. Nie znaczy to jednak wcale, że decydujące rozstrzygnięcie w wojnie światowej przyniosły operacje lądowe. — Wychodząc z tego założenia, jak to uwidocznili nam dobitnie przegląd marynarek wszystkich państw — powszechne zbrojenia morskie osiągnęły niebywałego wprost napięcia. Nawet państwa nie nazbyt bogate przystępują obecnie do budowy pancerników (Hiszpanja), a o rozbudowę swych flotylli jednostek lekkich zabiegają wszystkie bez wyjątku państwa. Anima mundi obecnych powojennych lat znajduje się wyraźnie pod znakiem usilnych zbrojeń na morzu. Jakżeż skromnie w tym ogólnym wyścigu zbrojeniowym wygląda Polska! Rok bieżący przyniósł nam w drodze wyjątku kilka radosnych

dni, gdy na wodę zostały spuszczone „Burza“, „Wilk“, „Ryś“ i „Żbik“. Lecz na tem i koniec; budowa tych jednostek oraz „Wichru“ (spuszczonego na wodę w lipcu roku ub.) jest zjawiskiem aperiodycznem — skromny zaś jak na nasze potrzeby program morski wcale nie jest wykonywany. Zresztą sam program z 1924 r. zakrojony był ciasno. Nie przewidywał on ani wzrostu znaczenia Państwa Polskiego do rzędu wielkiego mocarstwa, ani nie uwzględniał naszych potrzeb kolonialnych oraz rozwoju tężnia życia gospodarczego na naszym wybrzeżu, a tem samem i jego znaczenia dla organizmu gospodarczo-politycznego Rzeczypospolitej Polskiej. Nie przewidywał również program ten ani aktualności zagadnienia Prus Wschodnich i tak zwanego „korytarza polskiego“ w tem oświeceniu, w jakim je widzą lub chcą widzieć Niemcy, ani coraz to potęgającej się rozbudowy floty wojennej Niemiec. — *Przed nami stoi obecnie niezmiernej wagi zagadnienie budowy polskiej marynarki wojennej.* Bowiem argumentem rozstrzygającym na Bałtyku, w sprawie posiadania przez Polskę dostępu do morza, — będzie zawsze tylko nasza silna flota wojenna. Wykazaliśmy jaki program konstrukcyj morskich zabezpieczyć nam może wolność naszych dróg morskich i swobodę działań na morzu, a także związek jego z potrzebami pokojowej wielko-mocarstwowej i kolonialnej polityki zagranicznej Rzeczypospolitej. Widoczną i zrozumiałą dla nas się stała rola marynarki wojennej jako budowniczego potęgi mocarstwowej i kolonialnej państwa. Przekonaliśmy się, że nasz program morski stoi całkowicie w granicach finansowych możliwości Skarbu państwa, tembardziej skoro nawet mniejsze i mniej zasobne od nas państwa realizują większe i o wiele droższe programy swych zbrojeń morskich. Następnie stwierdzić mogliśmy, że aczkolwiek Polskę stać na rozwój swej floty, to jednak brak należytego uświadczenia społeczeństwa naszego w tym kierunku, dotychczas w ciągu dziesięciolecia niepodległości uniemożliwił wykazać się jakimkolwiek bądź pozytywnymi rezultatami. Do chwili obecnej bowiem ani jednej współczesnej jednostki

bojowej nie posiadamy na swych wodach, podczas gdy siła flot państw bałtyckich przedstawia się jak następuje: (vide tablicę).

Należy tę apatię naszego narodu w sprawach polityki morskiej i rozbudowy floty wojennej przelamać. Ze wszystkich możliwych dziedzin życia narodowego w uzyskanym bycie niepodległym *przedewszystkiem w sprawach morskich winniśmy wykazać entuzjazm*. Przecież zawsze tak tęskniliśmy do tego morza. Entuzjazm ten wykazuje, jak dotychczas, jedynie nasz Rząd, lecz tylko w dziedzinie polityki handlowo-morskiej. Można oczywiście entuzjazmować się i zachwycać postępami rozbudowy Gdyni-miasta i portu — i rzeczywiście jest to wielkie dzieło, lecz w równie pilnej dziedzinie — stworzenie naszych morskich sił zbrojnych jeszcze nic lub prawie nic nie zostało zrobione. Nie da się floty stworzyć drogą składek publicznych w postaci daru narodowego — jest to rzeczą przedewszystkiem ciał ustawodawczych i rządu zająć się tą sprawą, jednak *wciągnięcie całego społeczeństwa do akcji zbiorkowej na Fundusz Rozbudowy Marynarki Wojennej traktować należy przedewszystkiem jako środek wychowawczy — wychowanie obywateli kraju w idei morskiej, przygotowując ich do uchwalenia budżetów morskich przez Sejmy*. Z jakim entuzjazmem sprawa ta będzie teraz postawioną na początku budowy polskiej morskiej siły zbrojnej — tak zadecyduje to i określi dalszy rozwój i siłę Polskiej Marynarki Wojennej. Z tego punktu widzenia podchodząc do kwestji niniejszej — wypadnie stwierdzić, iż nie mamy z czem zwlekać; do pracy tej należy jak najrychlej przystąpić.

Do roku 1931 — rewizji mandatów kolonialnych — musielibyśmy stworzyć należycie przemyślany program rozbudowy naszej floty wojennej i przystąpić do realizacji jego pierwszej transzy. A w tym celu także w tym terminie winna już być zakończona reorganizacja naszych centralnych władz morskich — jak wojennych, tak i handlowych, przez powołanie do życia Ministerstwa Mar.

Kończąc swe wywody wzywamy *całe społeczeństwo do wywarcia nacisku na parlament, aby się zajął żywiej roz-*

*budowę naszej marynarki wojennej, i w ten sposób stanął wreszcie na drodze do rzeczywistego mocarstwowego rozwoju Polski, przechodząc od słów do czynów. Floty bowiem nie można improwizować — tworzy się ją latami, żmudnym ciągłym wysiłkiem. Moment jest groźny: Niemcy w myśl zasady „wer a sagt, muss auch b sagen“ — przystąpiły do budowy całego zespołu okrętów pancernych. Przejdzie parę lat i na Bałtyku groźnie powiewać będzie bandera z czarnym krzyżem na pancernikach „Graf von Spee“, „Gross-Admiral Tirpitz“, „Admiral Scheer“, „Admiral von Hipper“, „Hindenburg“, „Ludendorff“ etc. — Podczas gdy we Francji, Anglii a nawet Italji akcja niemiecka rozbudziła niepokój, obawy oraz stała się bodźcem do dalszego zwiększania swych zbrojeń na morzu — u nas w Polsce pocieszano się karykaturami w rodzaju przedstawionej poniżej na rysunku (Nr. 2) <sup>1)</sup>, lub też upiększano artykuły dziennikarskie szumnemi nagłówkami w rodzaju „Minister Zaleski storpedował pancernik niemiecki“. Nie obronią nas tego rodzaju „torpedy“ i rysunki oraz nie dopomogą do rozbudowy potęgi mocarstwowej Polski. Trzeba samym nam stworzyć własną flotę wojenną. Bo chociaż flota wojenna kosztuje drogo, lecz przegrana wojna będzie kosztowała jeszcze drożej. Jedynem prżeto życzeniem autora jest, by ten jego apel o wszczęcie celowej, programowej pracy nad rozbudową naszej floty wojennej nie przebrzmiał bez echa, nie znajdując oddźwięku w społeczeństwie, ciałach parlamentarnych oraz Rządzie.*

---

Zanim odłożymy pióro wypada nam poruszyć ostatnią sprawę, zagadnienie niezmierniej wagi dla naszego przemyśłu oraz polityki walutowej. Wiadomem jest, że każdy okręt zamówiony zagranicą powoduje odpływ walut z kraju,

---

<sup>1)</sup> Uwaga autora: Mniemać raczej należy, że gdy pancerniki niemieckie „Aaaa“ zjawia się nad naszym wybrzeżem i zbombardują je — to raczej my, nie posiadając floty wojennej cienko wtedy śpiewać będziemy „Beee“.

zatrudniając przy tem obcych robotników i przysparzając dochodu nie tylko obcemu kapitaliście lecz polepszając wogóle konjunkturę przemysłową tego kraju, stoczniom, którego udzielono zamówień. Otóż przedewszystkiem winniśmy dążyć stopniowo do stworzenia własnego budownictwa okrętowego. Zamówień nie zabraknie na cały szereg lat. Nasza marynarka handlowa będzie nadal trwale rozbudowywała się. Posiadany przez nas na dzień 1. I. 1929 r. tonaż marynarki handlowej wynosił około 50 000 ton, w ciągu kilka lat zwiększy się on niewątpliwie trzy lub czterokrotnie. „Żeglarz Polski“ przewiduje następujące budownictwo naszej marynarki handlowej na lata 1929/30: 4 statki towarowe „Śląskie“ 7 000 ton D. W. na linię śródziemnomorską; 2 statki towarowe 1 500 ton D. W. dla Bałtyku, 1 parowiec wycieczkowy o nośności 3 500 ton DW, 1 statek szkolny, zamiast mającego być wycofanym „Lwowa“ — 2 000 TDW. I to wszystko na najbliższe dwa lata tylko. Będziemy mogli oddawać te obstalunki własnej stoczni. Pozatem rozbudowa marynarki wojennej wymaga, jako konieczność nieodzowną, posiadania własnych warsztatów reparacyjnych, suchego i mokrego doków oraz stoczni.

Oczywiście budowa stoczni wymaga potężnych środków finansowych. Lecz jest to lokata — w naszych polskich warunkach, gdy praca na morzach stoi przed nami otworem — bardzo korzystna. Stocznia Gdańska, jako towarzystwo międzynarodowe, w którym udział Polski wynosi zaledwie 20% i zatrudniająca przytem robotników niemieckich w grę wchodzić nie może, aczkolwiek pracuje ona w 65% dla Polski; zresztą *Stocznia Gdańska nie ma prawa budować łodzi podwodnych i wogóle okrętów wojennych* — zakres jej obecnej specjalizacji — to budownictwo okrętów handlowych oraz maszyn różnego rodzaju. Pozatem na przeszkodzie budownictwa polskiego w Gdańsku stoi różnica w waluacie, materiały obcego pochodzenia etc. *Należy przeto stworzyć stocznnię polską w Gdyni*. W roku ubiegłym powstała w Gdyni „Stocznia Gdynńska Sp. Akc.“ przy udziale kapitału gdańskiego („Stocznia Gdańska“) oraz polskiego

(ciężki przemysł oraz Sp. Akc. L. Zieleniewski). Stocznia ta posiada już warsztaty oraz dok pływający dla naprawy statków o pojemności do 5 000 ton<sup>1)</sup> i poczytywaną być może za ośrodek wokół którego skupi się potrzebny kapitał oraz wiedza fachowa, stwarzając podstawę dla wielkiej stoczni, odpowiadającej wymogom nie tylko naszej marynarki handlowej lecz przede wszystkim wojennej. Bowiem zamówienia na okręty handlowe udzielać możemy Stoczni Gdańskiej, natomiast Stocznia w Gdyni winna będzie nie tylko dokonywać remontów i reparacji jednostek naszej floty wojennej, lecz przystąpić do budowy okrętów wojennych — i to w najbliższym paroleciu. Niema narazie oczywiście jeszcze mowy o podjęciu budowy łodzi podwodnych oraz większych jednostek u nas w kraju, lecz budowę kontrtorpedowców oraz mniejszych jednostek pomocniczych należy w jak najkrótszym czasie przeprowadzić w Polsce. Wracając do koncepcji stworzenia w Gdyni wielkiej stoczni, możnaby było pomyśleć ją teoretycznie albo jako arsenał państwowy, lub jako spółkę akcyjną o kapitale krajowym rządowym i komunalnym przy pewnym udziale kapitałów cudzoziemskich. Nie będziemy wchodzić w szczegóły techniczno-financej natury. Chodzi o to, że życie wola o tę stocznice polską. Stocznia krajowa w Gdyni musi być odrazu zaprojektowaną jako obiekt zakrojony na szeroką skalę. Będziemy tam budowali okręty handlowe o kilkotysięcznej pojemności oraz dla marynarki wojennej co najmniej przeciwtorpedowce. Budowa krążowników i łodzi podwodnych będzie oczywiście pierwiastkowo niemożliwą. Lecz z czasem i do tego dojdziemy. Budownictwo okrętowe w kraju ożywi cały nasz przemysł metalowy i hutniczy, nie tylko bowiem większe fabryki i huty otrzymają zamówienia. Stocznia budująca okręt nie wykonywuje sama całokształtu robót, kilkadziesiąt fabryk otrzymuje zamówienia na poszczególne części i mechanizmy okrętowe. W ten sposób mniejsze fabryki metalowe, elektrotechniczne, przyrządów optycznych i inne

---

<sup>1)</sup> „Morze”. Styczeń 1929 r. str. 5.

znajdujące się czy to na Górnym Śląsku, w Poznaniu, Bydgoszczy, Grudziądzu, Warszawie, Krakowie, Zagłębiu Dąbrowskiem — będą pracowały dla polskiej marynarki. Uwzględniając ten właśnie moment powszechności wykonywania prac dla stoczni krajowej, nawet jeśli początkowo budownictwo okrętowe w kraju będzie kalkulowało się nieco drożej niż na stoczniach zagranicznych, to jednak zważywszy płynące korzyści dla bilansu płatniczego państwa, zatrudnienia bezrobotnych i zwiększenie wpływów podatkowych z przemysłu metalowego — bezsprzecznie trzeba będzie na tej podstawie kalkulacji polityczno-gospodarczej powołać taką stocznie do życia. Trzeba przytem pamiętać, że prócz wyżej wymienionych momentów wchodzi tu w grę także bardzo ważne czynniki natury wojskowej. — W sprawie powyższej mamy bardzo ciekawy głos tygodnika „Żeglarz Polski“ Nr. 47-48 z dnia 29 grudnia 1928 r. w artykule p. t. „Dokoła sprawy stoczni Schichau.“ Chodzi o to, że w Gdańsku istnieje znana stocznia Schichau posiadająca filję w Prusach Wschodnich w Elblągu. Dreadnoughty niemieckie „Baden“ (1915 r.) 28 600 ton, „Oldenburg“ (1910) 22 800 ton, linjowy krążownik „Lützow“ 26 600 ton (1913 r.) i cały szereg innych oraz wszystkie przeciwtorpedowce niemieckie oznaczone literą „S“ (a z pośród nich 45 uczestniczyło w wojnie światowej, między nimi leader „Admiral Senes“ mar. francusk. (ex. S. 113) budowy 1917 r. o wyporności 2 100 ton i 32 węzłach szybkości) były zbudowane na tej właśnie stoczni Schichau w Gdańsku. Otóż po chwilowej konjunkturze w niemieckim budownictwie okrętowym, która powstała wskutek intensywnej odbudowy niemieckiej marynarki handlowej zredukowanej po wojnie z ponad 5 000 000 ton (w r. 1914) do 420 000 ton — nastąpił zastój. Początkowo korzystała stocznia Schichau, jak i cały szereg innych stocznii niemieckich, z subwencji rządowych Rzeszy. Jednak kryzys w budownictwie okrętowym niemieckim pogłębia się coraz to bardziej. Armatorzy odbudowali prawie w całości (obecnie na 1. I. 1929 r. tonaż mar. handl. niemieckiej wynosi 4 000 000 ton) swój tonaż, przyczym nie buduje się

więcej okrętów na zamianę starych, gdyż cała mar. handl. niem. ma najmłodszy wiek okrętów z pośród wszystkich państw. Rząd Rzeszy nie jest już w stanie tak wydatnie subwencjonować stocznie, jak przed laty. Cały szereg poważnych stoczni niemieckich zlikwidował się (Vulkan w Szczecinie). Przechodzi kryzys Schichau — nadarza się moment niezwykle dogodny, który należałoby bezwzględnie wykorzystać; nabyć stocznie Schichau w Elblągu (a nawet i w Gdańsku) i przenieść ją (urządzenia i maszyny) do Gdyni<sup>1)</sup>. Przy pomocy stoczni Gdańskiej, hut i fabryk polskich to nowa stocznia Gdyniska prędko zostałaby uruchomiona. Że sprawa ta wciąż jeszcze nie straciła swej aktualności, świadczy notatka umieszczona w jednym z tegorocznych kwietniowych numerów „Ilustr. Kur. Codzien.” treści następującej: „Opinia publiczna w Gdańsku ponownie interesuje się sprawą sanacji stoczni w Schichau. Stocznia ta utrzymująca w Gdańsku i Elblągu olbrzymie zakłady przemysłowe, zatrudniające około 14 000 robotników, znajduje się od szeregu miesięcy, jak wiadomo w trudnościach finansowych.

W związku z tem podjęta została przez prezydenta rządu niemieckiego akcja, zmierzająca do przejęcia tej stoczni na własność rządu Rzeszy, by utrzymać ten warsztat pracy dla rzesz robotniczych. Akcja ta natknęła na trudności, ponieważ z jednej strony port Szczeciński założył przeciwko niej protest, widząc w tem działanie na swoją szkodę, z drugiej zaś strony liczne koła gospodarcze niemieckie interwenjują u rządu Rzeszy, by sprawę tę pozostawiono własnemu biegowi.

W związku z tem opublikował jeden z publicystów we Wschodnich Prusach, Schroeder, w prasie niemieckiej artykuł, w którym wyraża zapatrywanie, że bankructwo Schichau, nie dające się powstrzymać, jeżeli akcja rządu

<sup>1)</sup> Dowiadujemy się w ostatniej chwili, że Parlament Rzeszy przyjął ustawę przewidującą pomoc finansową dla stoczni Schichau w wysokości jednorazowego zasiłku 14 milionów marek oraz uchwalając stałe roczne dotacje w wysokości 3,5 milj. marek. Świadczy to, niestety, o gorliwym zajęciu się przez Niemcy sprawami morskimi.

Rzeszy nie dojdzie do skutku, będzie zarazem bankructwem Wschodnich Prus. Specjalnie miasto Elbląg, zdaniem jego, zostanie skazane na zagładę, ponieważ 70-tysięczna ludność tego miasta w więcej niż połowie, żyje z zarobków w Stoczni Schichau.

Schroeder wyraża następnie zapatrywanie, że Schichau zostanie zakupione przez sfery polskie, o ile nie przejdzie w ręce rządu niemieckiego. Usadowienie się Polaków w stoczni Schichau, byłoby, jak pisze Schroeder, dalszym krokiem naprzód w kierunku penetracji Polski na wschodzie Niemiec.

Również gdańska „Volksstimme“ zajmuje się sprawą Schichau i apeluje do rządu Rzeszy, by w interesie utrzymania niemieckości niemieckich krajów wschodnich, sprawą tą się zajął.

Reasumując, widzimy, że w ciągu najbliższych paru lat musi powstać w Gdyni wielka stocznia, mająca wszelkie podstawy do realnego bytu. Miejmy więc nadzieję, że chociaż w 1929 i 1930 r. wciąż jeszcze udzielać zamówienia na budowę okrętów handlowych i wojennych będziemy stoczniom zagranicznym, to jednak narówni z programem morskim traktując sprawę stworzenia odpowiedniej dla potrzeb naszej marynarki wojennej i handlowej dużej własnej stoczni — będziemy już wkrótce ją mieli. A wówczas stopniowo coraz to większa część zamówień na nasze jednostki bojowe wykonywana będzie w kraju, zyska na tem nie tylko marynarka. Zyska na tem przede wszystkim całość kształt bezpieczeństwa Polski, dodatnio ukształtuje się bilans handlowy, ożywi się zatrudnienie na fabrykach metalowych, a w naszych młodych marynarzy wstąpi nowy duch — wiara we własne siły na morzu.



ODWROTNĄ STRONĄ MEDALU

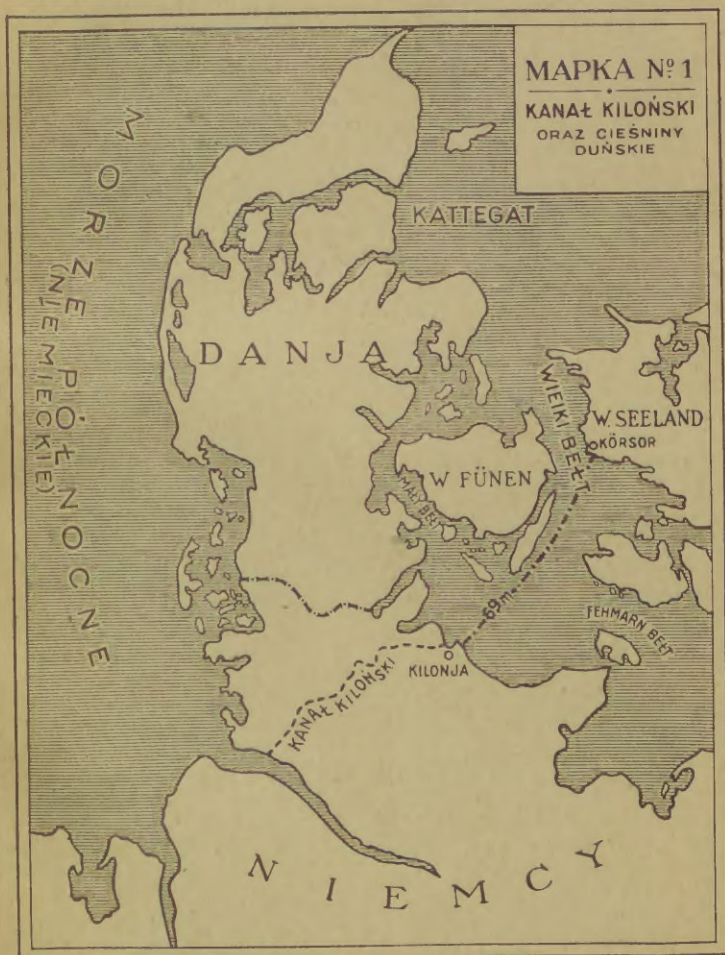


Aaaa....

Bee....

Rys. 2.







## MAPKA N°2

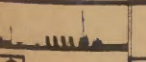
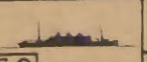
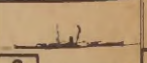
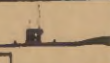
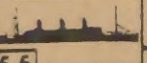
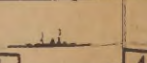
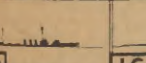
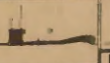
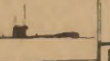
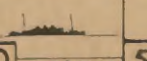
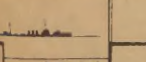
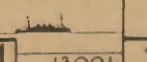
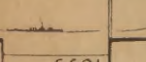
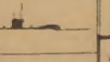
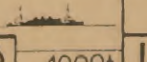
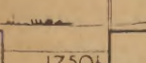
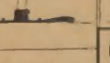
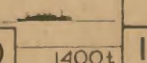
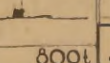
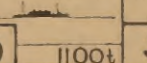
GÖTTA KANAŁ  
ORAZ KIERUNEK  
LINIJ KOMUNIKACYJNYCH  
NA BAŁTYKU  
POLSKICH I NIEMIECKICH





# STAN LICZEBNY FLOT BAŁTYCKICH

## NA DZIEŃ 1 STYCZNIA 1929 R

| PAŃSTWA   | PANCERNIKI                                                                        | PANCERNIKI<br>OBRONY WYBRZ.                                                       | KRAZOWNIKI                                                                        | TORPEDOWCE                                                                           | ŁODZIE PODWOD.                                                                        | OKRETY DOMOC.<br>O ZNACZ. MILITAR.                                                    | RAZEM<br>JEDNOITEK I TONNAŻ |                 |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------|
| NIEMCY    |  |                                                                                   |  |    |                                                                                       |    | ISTNIEJĄCYCH                | W BUDOWIE       |
|           | 8 105600t<br>1 10000t                                                             |                                                                                   | 11 46300<br>1 6000t                                                               | 39 30000t                                                                            |                                                                                       | 60 18100t                                                                             | 118<br>tonn 200000          | 2<br>tonn 16000 |
| ROSJA     |  |                                                                                   |  |    |    |    | IST.                        |                 |
|           | 4 104000t                                                                         |                                                                                   | 3 20800t                                                                          | 12 15800t                                                                            | 9 5600t                                                                               | 55 33600t                                                                             | 83<br>tonn 180000           | ?<br>?          |
| SZWECJA   |                                                                                   |  |  |    |    |    | IST.                        | W BUD.          |
|           |                                                                                   | 10 50000t                                                                         | 1 5000t                                                                           | 40 10000t<br>2 2000t                                                                 | 16 5000t<br>5 1900t                                                                   | 16 15000t<br>5 3800t                                                                  | 83<br>tonn 85000            | 12<br>tonn 9700 |
| DANJA     |                                                                                   |  |                                                                                   |    |    |    | IST.                        |                 |
|           |                                                                                   | 5 17500t                                                                          |                                                                                   | 23 5200t                                                                             | 16 3500t                                                                              | 10 8800t                                                                              | 54<br>tonn 35000            |                 |
| ESTONJA   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |    |                                                                                       |    | IST.                        |                 |
|           |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   | 3 3700t                                                                              |                                                                                       | 4 1300t                                                                               | 7<br>tonn 5000              |                 |
| FINLANDJA |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |   |   |   | IST.                        | W BUD.          |
|           |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   | 7 650t<br>2 3000t                                                                    | 3 1350t                                                                               | 8 4000t                                                                               | 15<br>tonn 4650             | 3<br>tonn 1350  |
| POLSKA    |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |  |  |  | IST.                        | W BUD.          |
|           |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   | 5 1750t<br>2 3000t                                                                   | 3 3000t                                                                               | 6 1400t                                                                               | 11<br>tonn 3150             | 5<br>tonn 6000  |
| ŁOTWA     |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                      |  |  | IST.                        |                 |
|           |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                      | 2 800t                                                                                | 3 1100t                                                                               | 5<br>tonn 1900              |                 |

w/g Tygodnika Ilustrowanego Nr. 15 z r. 1929, str. 289

