Zeszyt 38 Rok wydania V.

Przegląd Morski

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej.

Skład redakcji:

Redaktor naczelny:
Komandor-Porucznik Korytowski Karol.

Zastępca redaktora naczelnego i wydawca:
Komandor-Podporucznik dyplomowany Kłossowski Jerzy.

Sekretarz redakcji:
Porucznik marynarki Staniul Zygmunt.

Toruń 1932 roku.

Warunki prenumeraty:

Konto w P. K. O. 160290.

W kraju:

z przesyłką pocztową	rocznie	40,— zł
	półrocznie	21,— zł
	kwartalnie	11,— zł
bez przesyłki pocztowej	rocznie	36,— zł
	półrocznie	18,— zł
	kwartalnie	9,— zł

Zagranicą:

z przesyłką pocztową	rocznie	50,— zł
	półrocznie	26,— zł
	kwartalnie	14,— zł

TREŚĆ:

		Strona
1.	Inż. Rummel Juljan — Problem polskiej floty handlowej .	2325
2.	Kdr. w st. sp. Petelenz Czesław — Pierwsze kroki (1) . .	2343
3.	Kdr. dypl. Frankowski Stefan — Łodzie podwodne podczas wojny światowej (1)	2368
4.	Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy — Strategja morska według dzieła admirała Castex'a : „Théories stratégiques" (5)	2386
5.	Kdr. ppor. Kosianowski Władysław — Sprawy gdańskie	2396
5.	Kdr. ppor. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna	2408
7.	Biuletyn gazowy	2422

Table des matières:

Pages

1. Ing. dipl. Rummel Juljan — Le problème de la marine marchande polonaise 2325
2. Cpt. de vaisseau Petelenz Czesław — Les premiers pas (1) 2343
3. Cpt. de vaisseau Frankowski Stefan — Les sous-marins pendant la guerre mondiale (1) . . . 2368
4. Cpt. de corvette Kłossowski Jerzy — La stratégie navale suivant l'oeuvre de l'amiral Castex: „Théories stratégiques" (5) 2396
5. Cpt. de corvette Kosianowski Władysław — Les affaires de Gdańsk 2408
6. Cpt. de corvette Stankiewicz Roman — Chronique des marines de guerre étrangères. . . . 2422

Dowódca Floty, komandor Unrug, w chwili wypoczynku na pokładzie s/s. „Polonia" podczas podróży z Panem Prezydentem Rzeczypospolitej do Estonji w lecie 1930 r.

SPROSTOWANIE.

W zeszycie nr. 37 do nagłówka jednego z rozdziałów kroniki zagranicznej na stronie 2303 wkradł się złośliwy błąd zecerski, mianowicie wydrukowano „Szkolenie na okrętach handlowych" zamiast „Szkolenie na okrętach żaglowych".

REDAKCJA.

INŻ. RUMMEL JULJAN.

Problem Polskiej Floty Handlowej.

Wstęp.

Używając terminu „siła lub potęga morska“, winniśmy zdawać sobie sprawę z tego, że na nią składają się nietylko okręty bojowe, lecz że pojęcie to obejmuje sobą wszystkie czynniki, stanowiące o potędze Państwa na morzu. Niewątpliwie poważne miejsce zajmuje tu flota handlowa z jej szeroko rozgałęzionemi stosunkami handlowemi w obcych krajach*), jej okrętami, które są w stanie wypełnić różnorodne zadania pomocnicze, i z jej załogami, stanowiącemi rezerwę a częściowo i szkołę personelu. Warsztaty, stocznie, organizacja aprowizacyjna i t. d., wreszcie przemysł krajowy, który przy istnieniu floty handlowej musi dostosować swoją produkcję do celów morskich, wszystko to stanowi techniczną rezerwę floty wojennej.

Również należy uważać za czynniki składowe potęgi morskiej danego państwa rybołówstwo oraz sport żeglarski.

Cały szereg wybitnych pisarzy wojskowych morskich, od adm. Mahan'a począwszy i kończąc na najnowszych badaczach taktyki i strategji morskiej, podkreśla znaczenie istnienia floty handlowej dla floty wojennej jako nieodzownego narzędzia obrony nietylko wybrzeży (jak u nas dotąd wielu myśli), lecz ogromnie ważnego czynnika ogólnej strategji Państwa, przyczem wielokrotnie podkreślano nawet, że flota handlowa z jej regularnemi linjami, rozwijającemi handel i przemysł swego kraju, a pozatem torującemi drogę wpływom politycznym — jest podstawą rozwoju siły zbrojnej na morzu. Z drugiej zaś strony flota wojenna jest konieczna dla obrony interesów handlowych Państwa na morzu. Jeden z wybitnych admirałów niemieckich pisze w swoich pamiętnikach, że statki rybackie niemieckie, udając się na połowy ryb na morze Północne, swego czasu obawiały się pokazywać banderę niemiecką, gdyż z powodu braku floty wojennej niemieckiej nie czuły oparcia w swej pracy i wiedziały, że w wypadku jakiego nieporozumienia, być może prowokacji ze strony konkurencji, zainteresowanej w niedopuszczeniu obcych do

*) Adm. N. Beklemiszew, wybitny działacz i pisarz wojskowy morski, wyraża się w swojej pracy p. t. „Lekcje Cuszimy“ tak: „Szkodliwy wpływ w tych operacjach miała organizacja służby wywiadowczej, która więcej polegała na doniesieniach politycznych, niż na odpowiednich stosunkach handlowo-przemysłowych“.

najlepszych miejsc połowu, nikt nie stanie w obronie rybaków niemieckich. Więc podszywali się oni pod Anglików.

Wszystkie te zagadnienia są dla Polaków nowe i pomimo istniejącego przeświadczenia, że przyszłość Polski, jako Państwa i narodu, zależy od tego, czy zdążymy na czas wzmocnić swój stan posiadania na morzu, to jednak nasze poczynania na morzu nie posiadają określonego programu. Wydaje się, że można śmiało powiedzieć, iż jesteśmy dość dalecy od umiejętności władania tym niezwykle potężnym w czasie pokoju i wojny orężem, jakim jest flota — wojenna i handlowa.

Pragnąłbym więc podkreślić konieczność sprecyzowania zadań tego oręża, mogącego działać na dalekiej przestrzeni, szachującego przeciwnika pod względem gospodarczym lub wojennym w najdalszych punktach naszego globu, określić wspólną zależność poszczególnych części tej broni, aby we wszystkich szczeblach skomplikowanej maszyny obrony kraju nastąpiło zrozumienie tych zadań — zupełnie odmiennych co do swego charakteru od zadań na lądzie (o czem zawsze należy pamiętać), aby — gdy interesy Ojczyzny będą tego wymagały, ten, jak uczy nas cała historja, nadzwyczajny oręż został umiejętnie zastosowany.

Jeśli mówimy o zależności przyszłości Polski od morza, należy podkreślić, że nasza przyszłość zależy od tego, czy nauczymy się na czas władać tą nową dla nas bronią, co wymaga innego światopoglądu i specjalnych kwalifikacyj.

Wiele zjawisk w naszem życiu morskiem może nastroić nas raczej pesymistycznie i niejednemu opadają ręce. Lecz przy wszystkich brakach (gdyby się Polacy ich wyzbyli, mogliby się stać przodującym narodem na świecie) Polacy są narodem zdolnym i łatwo się orjentującym.

Więc choć zadanie nauczenia się władania nowym orężem jest wielkie i trudne, nie może być uważane dla nas za niewykonalne. Za dobry omen uważam zainteresowanie się Marynarki Wojennej istotą floty handlowej i jej zadaniami w Polsce.

Ścisła współpraca i łączność znacznie ułatwi nam zadanie.

Myśl o polskiej flocie handlowej.

Zaczniemy od streszczenia obecnego stanu rzeczy na morzu.

Zdaje się, że poraz pierwszy problem polskiej floty handlowej został poruszony latem roku 1918 w Petersburgu, gdzie w Naradzie Ekonomicznej Polskiej niżej podpisany wystąpił z referatem na ten temat, wychodząc z założenia, że Polska uzyska Gdańsk, który trzeba będzie związać przedewszystkiem linjami regularnemi z głównemi centrami handlu światowego. Wówczas o Gdyni jeszcze mowy nie było i tylko jednostki wiedziały, że taka wioska wogóle istnieje. O zamierzeniach Ossolińskiego i Koniecpolskiego w wieku XVII mało kto wiedział.

Po ukończeniu wojny powstał szereg projektów, jednak dalej sprawa się nie posunęła. Utworzona za pieniądze Polaków amerykańskich linja amerykańska, zresztą nie pod polską banderą a pod

amerykańską, z powodu niesprzyjających okoliczności przestała istnieć, zanim się zdołała zorganizować. Kilka mniejszych prób również zawiodło. Jeśli zaś były poważne propozycje — zmieniające się jak w kalejdoskopie, Ministerstwa nie były w stanie należycie zaznajomić się z ofertami i powziąć odpowiednie decyzje, a zresztą nie wiedziano jak podejść do tych spraw.

Pierwsze próby.

Przyczyn tych niepowodzeń było dużo. Interes żeglugowy jest bodajże najtrudniejszy ze wszystkich istniejących, gdyż znajduje się pod wpływem mnóstwa różnorodnych czynników, wymaga dużych opartych na doświadczeniu wiadomości fachowych, przygotowanego pod względem prawnym terenu itd., a przedewszystkiem znacznych kapitałów.

Tego wszystkiego w Polsce nie było i być nie mogło, a mówiąc o kapitałach trudno było przypuszczać, aby kapitał, procentujący się wówczas niesłychanie wysoko, zechciał angażować się w dziedzinie zupełnie nieznanej, z małą rentownością, i ponosić — w naszym wypadku — ryzyko pionierstwa przy nieustabilizowanych stosunkach ogólnych i zupełnie niewyjaśnionej sytuacji prawnej.

Ostatecznie prywatna inicjatywa sprowadzała się do żądań od Rządu pieniędzy, za które przedsiębiorcy byli gotowi uruchomić żeglugę, przyczem jednak nie było gwarancji, że projektowane przedsiębiorstwa nie zechcą żerować na stającej się popularną sprawie morskiej.

Utworzenie P. P. „Żegluga Polska".

Oceniając prawidłowo sytuację, Rząd przyszedł do przekonania, że zamiast dawania pieniędzy — jeśli się można tak wyrazić — amatorom żeglugi, którzyby sami niczem nie ryzykowali, lecz co do których nie mogło być pewności, że potrafią prowadzić żeglugę tak, jak tegoby wymagało dobro państwa i interes zdrowego rozwoju żeglugi morskiej w Polsce, prościej tworzyć jest flotę handlową bezpośrednio i powziął decyzję utworzenia przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska", opartego na ustawie o komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych.

Można mieć zastrzeżenia co do tego, czy prowadzenie przedsiębiorstw przez Państwo jest najlepszem rozwiązaniem sprawy, tembardziej, że przemysł transportów morskich jest interesem o charakterze spekulacyjnym, a zatem w swojem założeniu musi być bardzo elastyczny i jest bardziej wrażliwy, niż jakikolwiek inny na formy biurokratyczne.

Trzeba jednak powiedzieć — stojąc na gruncie zupełnie objektywnym, że w naszych warunkach żaden poważny kapitalista nie przyjąłby na siebie ryzyka pracy pionierskiej w dziedzinie floty handlowej, opartej wyłącznie o pracę polską.

Ważność posiadania floty, opartej na pracy i kapitałach polskich.

Mogliby się ewentualnie znaleźć cudzoziemscy przedsiębiorcy, którzy przy uzyskaniu korzystnych koncesyj od Państwa Polskiego widzieliby dla siebie pożytek w eksploatacji statków pod polską banderą. Lecz taka flota nietylko nie byłaby polską, lecz mogłaby w przyszłości utrudnić powstanie rzeczywiście polskiej żeglugi morskiej. Jest zupełnie jasne, że żadni cudzoziemcy nie zechcieliby dążyć do stworzenia dla siebie konkurencji na morzu. Byliby wprawdzie wielce polscy dyrektorowie — od parady — lecz nikt z Polaków nie byłby dopuszczony do prawdziwej nauki w prowadzeniu samodzielnego we wszystkich szczeblach przedsiębiorstwa okrętowego.

Nie oznacza to, że kapitał cudzoziemski nie może być w żadnych warunkach dopuszczony do współpracy, lecz możliwe to jest wówczas, gdy się posiada własny zdrowy i silny ośrodek, dokoła którego mogą się później grupować różne interesa. Jednak i w tym wypadku należy zachować pewną ostrożność i wszystkie Państwa stosują środki, nawet uniemożliwiające udział kapitałów cudzoziemskich w swoich najważniejszych przedsiębiorstwach żeglugowych.

W związku z powyższem należy przyjść do przekonania, że decyzja Rządu, powzięta w końcu roku 1926 o powołaniu do życia przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska" była, w danych warunkach, najbardziej racjonalna i jedynie realnie możliwa. Została stworzona szkoła, swego rodzaju laboratorjum doświadczalne. Doświadczenie nabyte w tej dziedzinie dawało znakomitą orjentację w warunkach i sposobach prowadzenia żeglugi. Szereg trudności zostało usuniętych i w ten sposób mogą być stopniowo stworzone podstawy do świadomego zainteresowania w przyszłości przedsiębiorstwami żeglugi morskiej kapitału prywatnego — o ile odpowiedni kapitał polski powstanie i o ile czynniki rządowe przygotują warunki, w których te przedsiębiorstwa mogą się rozwijać i zarabiać.

Początek pracy P. P. „Żegluga Polska".

Żegluga Polska rozpoczęła swą pracę z początkiem stycznia 1927 r., dysponując 5 statkami towarowemi po 3.000 tonn każdy. Wkrótce później otrzymało przedsiębiorstwo jeszcze jeden statek towarowy.

Latem tegoż roku poraz pierwszy na linjach pomiędzy Gdańskiem a Gdynią i innemi punktami naszego wybrzeża zaczęły kursować statki pasażerskie „Gdynia" i „Gdańsk", które również zostały wykorzystane dla wycieczek turystycznych zagranicę, a istnienie których później w znacznym stopniu ułatwiło organizację linji pasażerskich.

Później flota przedsiębiorstwa została uzupełniona szeregiem dalszych statków, tak, że w danej chwili (luty 1932) składa się z 10 statków towarowych, 2 towarowo-pasażerskich i 5 pasażerskich.

Powstanie Polsko-Brytyjskiego i Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okr.

Żegluga Polska już z początkiem roku 1929 była tak skonsolidowana, że bez znacznego uszczerbku dla siebie mogła wydzielić odpowiedni personel dla objęcia 4 nabytych w Anglji towarowo-pasażerskich statków dla Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego, zaś później przyczynić się do organizacji linji Gdynia—Ameryka.

Robur.

Poza przedsiębiorstwami, należącemi wyłącznie czy też częściowo do Państwa, górnośląski Koncern Robur posiada 4 statki, utrzymujące również czysto polski charakter przedsiębiorstwa.

Polska Agencja Morska.

Fakt wyjścia na morze wysunął konieczność stworzenia przedsiębiorstw pomocniczych dla handlu morskiego i żeglugi, a w pierwszym rzędzie morskiego maklera polskiego (pośrednictwo we frachtowaniu okrętów, asekuracji morskiej, sprzedaży i nabywaniu okrętów, oraz występowanie w roli agenta zaufania przedsiębiorstw okrętowych). W związku z tem przy udziale Żeglugi Polskiej została rozwinięta „Polska Agencja Morska", która w ciągu kilku lat wybiła się na pierwsze miejsce nietylko w Gdyni, lecz i w Gdańsku.

Jeśli się na tem zatrzymuję, to dlatego, aby podkreślić, że niema powodu wątpić, czy nie damy sobie rady na morzu. Mogą być trudności i niepowodzenia, lecz jeśli dotychczasowe wytyczne pozostaną bez zmiany, możemy z ufnością spoglądać w przyszłość.

W XVII wieku Szymon Dobrowolski pisał: „Gdybyśmy nawykli również do służby morskiej, posiadając Bałtyk i morze Czarne, nietylko dorównalibyśmy, lecz przewyższylibyśmy napewno innych europejczyków i bogactwa Wschodu przyszłyby do rąk naszych".

Wydaje się, że nie będzie omyłką twierdzenie, że to, co zostało zrobione w ciągu ostatnich 5-ciu lat w dziedzinie żeglugi morskiej, może być uważane za dowód, że możemy „nawyknąć również do służby morskiej", a zatem, jeśli otrzymamy odpowiednie i w odpowiedniej ilości narzędzia — okręty, i będziemy systematycznie przygotowywali pracowników morza — na morzu i na lądzie — możemy mieć pewność otrzymania bogactw, których jednak jest jeszcze dużo na świecie.

Musimy tylko zdać sobie sprawę z tego, że odrazu nic się nie robi. Muszą jeszcze przejść lata wytrwałej pracy, zanim nasza flota handlowa stanie na wysokości zadania. Nie ulega jednak żadnej wątpliwości, że mocarstwowy rozwój Rzeczypospolitej będzie postępował równolegle i w związku z rozwojem Gdyni i polskiej floty.

W jakich kierunkach i na jakich zasadach ma się dalej rozwijać polska flota handlowa?

Zasadniczo mogą być dwa kierunki pracy na morzu — żegluga nieregularna i żegluga regularna.

Żegluga nieregularna.

Żegluga nieregularna (Trampe, wilde Fahrt) jest przeważnie oparta na przewozie ładunków masowych i jest, między innemi, najbardziej pełnym przykładem prawa podaży i popytu. Jest interesem spekulacyjnym, zależnym od międzynarodowego rynku frachtowego (giełdy), gdzie są ustalone stawki frachtowe. Okręty szukają najwyższych frachtów, które się kształtują w zależności od mnóstwa różnych czynników.

Żegluga nieregularna, będąc raczej luźno związana z handlem swego kraju, ma jednak ogromne znaczenie gospodarcze. Cały szereg państw, np. Anglja, Norwegja, Kraje Skandynawskie, Grecja i t. d. utrzymują swój aktywny bilans płatniczy dzięki żegludze.

Flota światowa.

Inż. H. Gliwic w swej znakomitej pracy „Międzynarodowa współzależność a polska polityka gospodarcza" wskazuje, że w r. 1925 tonnaż światowy wynosił 66.641.418 tonn netto, 32916 statków, które w tym roku opuściły 360.479 razy rozmaite porty, dając możność rozwiezienia po całej kuli ziemskiej 657.467 tys. tonn różnych towarów. Procent udziału Polski w tym ruchu transportowym jest zupełnie znikomy i zupełnie nieodpowiedni w porównaniu do obszaru i ludności naszego kraju.

Żegluga nieregularna, chociaż — jak powiedziałem wyżej, pozostaje właściwie luźno związana z ogólną gospodarką kraju, jest jednak w stanie wywierać znaczny wpływ na kształtowanie się stosunków w tej dziedzinie. Są np. wypadki, że tonnaż, zależny od pewnej grupy finansowej, poprostu nie idzie na pewną robotę, któraby dała wyniki, nieodpowiadające interesom danej grupy. Przełamać taką sytuację może tylko własna flota handlowa. Takie wypadki już mamy w naszej krótkiej praktyce.

Żegluga nieregularna, oparta wyłącznie na zarobkowaniu, zwykle nie potrzebuje subwencyj, o ile na nią nie są nakładane specjalne ciężary, o ile prawodawstwo jest do niej dostosowane i o ile ona może być prowadzona elastycznie.

Konkurencja cudzoziemska, od której żadnemi cłami obronić się nie można, stanowi również jeden z charakterystycznych czynników, z któremi stale się liczyć trzeba. W związku z tem należy uważać, aby żegluga nie była niczem skrępowana i pod żadnym względem nie była w warunkach gorszych, niż konkurenci.

Możliwość rozwoju floty polskiej.

Polska posiada niewątpliwie duże możliwości pod względem rozwoju żeglugi nieregularnej, opartej przeważnie na przewozie ładunków masowych, i najlepszym przykładem jest poważny rozwój P. P. „Żegluga Polska", które rozpoczęło swą pracę właśnie w dziedzinie żeglugi nieregularnej. Ładunków masowych, eksportowanych z Polski oraz do niej importowanych, a na których flota przede-

wszystkiem nieregularna może być rozbudowana — mamy dość — i oneby mogły zatrudnić poważny tonnaż. Wiemy dobrze, że np. flota angielska rozwinęła się głównie na podstawie eksportu węgla. Jednak otrzymanie ładunków polskiego węgla z polskich portów oraz otrzymywanie ładunków np. nawozów sztucznych, rudy itd., importowanych do Polski, nie przychodzi naszej flocie łatwo. Dość powiedzieć, że prawie 90% wszystkich tych towarów polskie statki otrzymują nie od firm eksportowych lub importowych w Polsce, lecz od pośredników cudzoziemskich w miastach skandynawskich, niemieckich, angielskich, francuskich itd. Pochodzi to stąd, że nasi eksporterzy sprzedają np. węgiel w najlepszym wypadku franco wagon port Gdynia lub Gdańsk, zatem towar przy ładowaniu na statek już właściwie nie jest polski, gdyż jego transportem morskim zajmuje się już nie polski eksporter, a kupiec cudzoziemski, szukający odpowiedniego tonnażu przez swego maklera, przebywającego zagranicą, a który oczywiście dąży do tego, aby dać zajęcie statkom zaprzyjaźnionych z nim armatorów, przeważnie jego narodowości. Co się tyczy towarów, importowanych do Polski, widzimy, że polska firma kupująca nabywa towar z dostawą do portu polskiego, a zatem również nie ma wpływu na oddanie towaru temu lub innemu statkowi, i polski armator musi dobijać się o te ładunki u maklerów obcych, czasem za słabą prowizję. Innemi słowy, z powodu braku w Polsce narazie handlu aktywnego, polska żegluga jest w sytuacji trudniejszej, niż żegluga innych państw, które nie czekają, aż cudzoziemiec przyjedzie do nich po towar lub z towarem, a potrafiły rozwinąć handel czynny.

Przejście do innych metod handlu w kraju, który od przeszło 150 lat był odcięty od morza i nie miał właściwie nigdy tradycyj kupieckich (co zawsze było przyczyną naszej biedy i braku kapitałów) nie jest rzeczą łatwą. Trzeba przezwyciężyć bierność kupców, ułatwiając im jednocześnie finansowanie transakcyj, i poprostu przyuczyć ich do korzystania z przewozu morskiego, którego u nas, z braku znajomości jego warunków, poprostu się boją.

Różne dziedziny żeglugi morskiej wzajemnie się zazębiają. Tak w wielu wypadkach żegluga nieregularna, pracując stale w określonym kierunku, może przygotować teren dla powstania linij stałych i regularnych. *)

W naszej 5-cioletniej dopiero praktyce mamy już kilka takich przykładów, np. linje Bałtyckie, linja Rotterdamska, wszystkie powstały na podstawie początkowo nieregularnych podróży, które dały możność zbadania terenu i warunków pracy.

---

*) W języku polskim ustaliły się te terminy, odpowiadające pojęciom: stała linja, jeśli statek towarowy chodzi stale mniejwięcej w określonych odstępach (np. raz na miesiąc, co 20 dni) pomiędzy pewnemi portami, jednak nie w/g ustalonego zawczasu rozkładu jazdy. W języku angielskim to pojęcie wyraża się słowem „regular trader", w dosłownem tłomaczeniu — regularny kupiec. Natomiast statki linij regularnych, odchodzących w/g rozkładu w określone dnie, a nawet czasem godziny, nazywają się „regular liner", regularny linjowiec, w naszej potocznej mowie — statek linji regularnej.

Linje stałe i regularne.

Otóż te linje stałe i regularne, często związane swem powstaniem z żeglugą nieregularną, mają między innemi to znaczenie, że one przyuczają kupców do handlu czynnego, tworząc podstawy dla rozwoju własnego, we właściwem znaczeniu tego słowa, handlu zamorskiego, źródła bogactwa tak wielu krajów. Dalszym etapem jest przejście do czynnych form handlu eksporterów i importerów ładunków masowych, co — jak mówiłem wyżej — daje duże i zupełnie realne podstawy do rozwoju żeglugi nieregularnej przy posiadaniu ładunków (które mamy) jako przedsiębiorstwa zarobkowego.

Żegluga regularna.

Druga kategorja żeglugi (trzeba się zastrzec, że istnieje szereg form przejściowych, omówienie których wymagałoby masę czasu i miejsca, dlatego podaję tutaj tylko ogólne główne zarysy żeglugi) — żegluga regularna — odgrywa obecnie we wszystkich państwach i w ich życiu gospodarczem bodajże największa rolę. Śmiało można powiedzieć, że z każdym rokiem zwiększa się procent tonnażu, zajętego na linjach stałych i regularnych. Jest to zresztą zrozumiałe, gdyż handel współczesny wymaga coraz bardziej szybkiej i regularnej dostawy oraz ustalonych stawek frachtowych, co mogą dać tylko linje, które winny być traktowane jako przedłużenie sieci ojczystych kolei żelaznych.

Dość rzucić okiem na państwo sąsiednie, o dobrze rozwiniętym handlu, aby się przekonać, że te linje są głównem narzędziem ekspansji handlowej, bez których byłaby ona niemożliwa, a co jest także przyczyną, że wszystkie Państwa tak szeroko subwencjonują swoją żeglugę. Nie ambicja, lecz względy czysto praktyczne logicznie myślących narodów zmuszają je do tych ofiar.

Jeszcze przed wojną ekspert amerykański, wydelegowany do Europy celem zbadania systemów handlu i żeglugi europejskiej, pisał w swoim raporcie o Hamburgu:

„Regularne połączenia morskie pomiędzy Hamburgiem a portami cudzoziemskiemi dzielą się na dwa okresy, których podział stanowi rok 1871 — data powstania Imperjum Germańskiego. Do tego czasu Hamburg miał jedno połączenie zamorskie, mianowicie linję Hamburg—Ameryka — do Nowego Yorku. Reszta jego handlu z innemi portami była zależna od okazyjnych i nieregularnych statków (trampy), które się zjawiały tylko w wypadkach, gdy zjawiał się na rynku pełny ładunek okrętu, przeważnie towar masowy. W dziedzinie regularnych połączeń, jakie musi mieć importer lub eksporter bardziej wartościowych towarów, Hamburg był zależny od Anglji, głównie od Londynu. Ten ruch przeładunkowy stanowił większą część obrotu pomiędzy Hamburgiem a Anglją i w r. 1869 przywóz z Anglji wynosił 60% całego tonnażu, który wszedł do Hamburga.

Takie okazyjne i pośrednie połączenia są niezwykłem zjawiskiem w tych wszystkich stosunkach handlowych, które nie są jeszcze na tyle rozwinięte, aby utrzymać linje regularne. Np. duży handel

przeładunkowy przez Londyn i Hamburg obsługuje Skandynawję i Bałtyk, których porty nie są w stanie zapewnić regularnej wymiany towarów z poszczególnemi krajami, do których one są wysyłane via Londyn lub Hamburg. Od tego rodzaju zależności Hamburg miał się uwolnić.

Znaczenie bezpośrednich zamorskich komunikacyj ze wszystkiemi częściami świata jest bodajże lepiej rozumiane w Europie niż w Ameryce. Kraje europejskie były w ciągu stuleci zależne od Londynu. W ciągu zaś ostatnich 30 lat odbywa się wyścig pomiędzy niemi o wolność (handlu).

Kiedy Hamburg eksportował lub importował via Londyn, angielski pośrednik zawsze coś miał z tego, co przechodziło przez jego ręce. Niemiecki producent płacił więcej niż angielski za dostawę swego towaru do odbiorcy. On ponosił koszta przewozu swego towaru do Anglji oraz koszta przeładunku. Jeśli angielski okręt linji regularnej miał pełny ładunek, to nie angielskie, lecz niemieckie towary musiały oczekiwać na statek następny. Więcej, często sprzedaż towaru jest poprzedzana przez obszerną korespondencję. Częste bywały skargi na opóźnienie niemieckiej poczty, posyłanej na angielskich statkach. Lecz szybsze statki linij regularnych potrzebne są dla innych celów bardziej, niż dla poczty. Niemiecki przemysł, obliczony na eksport, inwestował w swe urządzenia tak duże sumy, że pieniądz nie mógł być unieruchomiony w towarze w oczekiwaniu, aż jaki tramp zbierze pełny ładunek. Wiele towaru podlega zepsuciu w ciągu długiej podróży, w innych wypadkach czas trwania podróży jest ważnym czynnikiem ustalenia sprzedażnej ceny. Wiele zamówień na towary wymaga niezwłocznej dostawy.

Przemysł eksportowy a regularne linje morskie są nierozerwalnie ze sobą związane.

Niemieckie rolnictwo potrzebuje nawozów sztucznych, lecz nawet i przy korzystaniu z nich nie jest ono w stanie wyżywić ludności Imperjum. Obce kraje muszą posyłać produkty spożywcze oraz surowce dla przemysłu. Aby za to płacić, Niemcy eksportują swoje wyroby.

W tych warunkach pozostawanie Hamburga lub Niemiec w zależności od okazyjnych trampów lub niebezpośrednich połączeń linjowych z obcemi portami było poprostu śmieszne.

W miarę rozwoju wyżej naszkicowanych stosunków handlowych, zostały stworzone niemieckie linje regularne, mające potęgować ten rozwój. Jednak linje nie czekały na to, aby ten handel i ilość ładunków mogły zapewnić im zyski. Naprzykład, w roku 1871 Towarzystwo Hamburg—Ameryka ustanowiło linję do Indyj Zachodnich, która dawała straty do roku 1879. To samo miało miejsce w ciągu szeregu lat z linją tego samego towarzystwa do Brazylji.

Można zresztą śmiało powiedzieć, że bodaj nie istnieją linje regularne, któreby odrazu dawały zyski. Zwykle trzeba było czekać na zyski kilka lub nawet kilkanaście lat, a nawet i potem wiele linij otrzymuje w dalszym ciągu subwencje od rządów ze względu na ich znaczenie dla życia gospodarczego kraju.

Znaczenie linij własnych.

Jak wskazuje wieloletnie doświadczenie wszystkich innych krajów, linje obce lub znajdujące się pod wpływem obcym są zawsze mackami do eksploatacji tego kraju, do którego one prowadzą. I naodwrót, własne linje, prowadzące z własnego kraju do portów obcych, mają dla gospodarki tego kraju takie same znaczenie, jakie ma wybudowanie nowej kolei żelaznej, która wywiera wpływ na całą przecinaną przez nią okolicę.

Z tych powodów wszystkie państwa dążą do zagarnięcia w swe ręce możliwie największej ilości szlaków komunikacyjnych morskich, a conajmniej do zapewnienia swej banderze głównych linij.

Z tego wynika, że i w naszym wypadku minimum linij morskich, potrzebnych dla obsługi naszego ruchu, musi być zapewnione banderze polskiej.

Jeśli tego na czas nie zrobimy, ważne dla nas linje komunikacyjne opanują inni, a wyrugować ich z zajętych pozycyj będzie bardzo trudno, jeśli nie niemożliwe, a w każdym razie bardzo kosztowne. W życiu gospodarczem widzimy zawsze walkę, a gdzie jest walka — tam musimy stosować zasady strategji. Wiemy dobrze, co w czasie każdej walki znaczy opanowanie linij komunikacyjnych i niedopuszczenie na nie przeciwnika.

Sieć ojczystych linij żeglugowych powinna być przedewszystkiem narzędziem ekspansji rodzimego przemysłu, a prócz tego winna być czynnikiem, zapomocą którego ma być ujęty w ręce polskie handel importowy, co ma również doniosłe znaczenie między innemi i na bilans płatniczy kraju.

Prawo ekonomiczne wskazuje, że przemysł nie może stać na miejscu, musi się on rozwijać, produkować lepiej i więcej. Dla swej egzystencji musi się opierać nietylko o rynki krajowe, lecz i o rynki zbytu zagraniczne. Inaczej przemysł upada.

Wszystkie narody z wysoką kulturą i cywilizacją starają się ciągnąć zyski nietylko z własnego państwa, zasoby naturalne którego są do pewnej miary ograniczone i często niewystarczające.

Przemysł, handel a żegluga.

Dla uczestniczenia w międzynarodowej wymianie towarów i dla ekspansji swego przemysłu potrzebny jest handel i to handel aktywny, to jest handel własny.

Ten handel nie może się rozwijać bez własnego portu, gdyż w każdym innym obcym porcie trafi on w ręce obcych pośredników, co nie leży w interesie kraju. Ten handel, bez którego nawet najlepszy i najpiękniej prowadzony przemysł upadnie, ma i powinien mieć naturalną tendencję kierowania się własnemi drogami śródlądowemi do własnych portów, aby torować sobie drogę dalej na morze pod własną banderą, do wszystkich krajów świata. Inaczej niezależnego handlu niezależnego państwa przedstawić sobie nie można.

Wszystkie państwa rozwijają swój handel i przemysł i zapomocą żeglugi starają się wyrzucić swoją nadprodukcję na coraz nowe rynki, gdyż każdy grosz, zarobiony zagranicą, przyczynia się do wzbogacenia swego kraju i unormowania bilansu płatniczego.

Linje morskie — przedłużenie sieci kolei ojczystych oraz dróg wodnych wewnętrznych.

Ujmując zatem sprawę z punktu widzenia szerszej polityki gospodarczej, systematycznej ekspansji handlu i przemysłu danego kraju, stałych linij eksportu i importu — należy powiedzieć, że w tem wszystkiem główną rolę odgrywają morskie linje regularne, o których wspomniałem wyżej jako o przedłużeniu sieci ojczystych kolei żelaznych, oraz dróg wodnych wewnętrznych. Wprawdzie Gdynia nie leży przy ujściu rzeki, jednak już dziś możemy zaobserwować stale rozwijający się ruch berlinek wiślanych w porcie Gdyńskim, a które dochodzą tam przez Gdańsk, korzystając z tego, że zatoka Gdańska jest względnie spokojna.

Niestety przeszkodą ku większemu rozwojowi tego ruchu pomiędzy Wisłą a morzem jest nieuregulowanie Wisły, co prawdopodobnie będzie jednak w przyszłości dokonane. Rozumie się, że dziś, kiedy wszyscy żyją pod znakiem kryzysu, trudno mówić o dalszych projektach. Kto jednak widział kanał, przechodzący tunelem od Rodanu do Marsylji, i wiele innych ogromnych prac hydrotechnicznych, ten nie wątpi, że w przyszłości technika rozwiąże zagadnienie bardziej dogodnego połączenia Gdyni z siecią dróg wodnych wewnętrznych. Francuzi projektują budowę kanału morskiego, któryby połączył Atlantyk z Morzem Śródziemnem. Przed wojną istniał projekt budowy kanału Ryga—Chersoń, a wiemy, że część tego projektu — śluzowanie Dniepru — już się wykonywuje. Polska posiada wszelkie warunki, aby stać się krajem tranzytowym — czemu może dopomóc uporządkowanie naszych dróg wodnych od morza przez Prypeć do Dniepru i do morza Czarnego oraz ew. budowa połączenia przez Dniestr. W warunkach dzisiejszych można tylko mówić teoretycznie o tych dużych przedsięwzięciach, lecz to, co dla jednego pokolenia jest marzeniem, dla następnego może stać się realne. W każdym razie winniśmy dążyć do tego, aby wszystkie nasze drogi, w tem i szosowe, względnie autostrady, orjentować w kierunku morza, t. j. na Gdynię, dając jej najlepsze połączenie z różnemi dzielnicami naszego obszernego kraju oraz z krajami ościennemi.

Drogi wodne i szosowe mają narówni z kolejami żelaznemi nietylko znaczenie arteryj komunikacyjnych, któremi będą szły do Gdyni produkty naszej wytwórczości i rozchodziły się po kraju towary importowe — lecz sprzyjają powstawaniu (np. wzdłuż regulowanych rzek) nowych przedsiębiorstw, nowych warsztatów pracy, potrzebujących surowców i wytwarzających towary na eksport.

Okręt zaś jest niczem innem, jak dobrą drogą po wodzie.

Gdyby ten problem skoncentrowania w Gdyni wyjścia na morze wszelkiego rodzaju dróg polskich został rozwiązany, Gdynia, leżąc na początku dużej drogi tranzytowej przez Europę, ewentu-

alnem istnieniem której zainteresowany jest szereg innych państw, miałaby dane, aby się stać jednym z większych centrów handlu światowego w Europie. Rozwój linij regularnych niewątpliwie wysunie te wszystkie zagadnienia.

Gdynia — centrum handlowe.

Posiadając własny port, w którym nasza działalność niczem nie może być skrępowana (chyba tylko naszemi omyłkami), w interesie kraju winno być dążenie do zrobienia z niego ceutrum handlowego, chociażby na poczatek o ograniczonem znaczeniu. To centrum handlowe będzie musiało przyjąć na siebie przedewszystkiem narastający handel Polski, t. j. normalny przyrost handlu, powodowany normalnym rozwojem produkcji i spożycia w kraju.

Węzeł komunikacyj morskich.

Należy sobie dobrze uprzytomnić, że Gdynia nie stanie się centrum handlowem i pozostanie tylko miejscem przeładunkowem dla niektórych towarów masowych, o ile nie stanie się węzłem polskich regularnych komunikacyj morskich, tak samo jak jest już dziś znacznym węzłem kolejowym.

Lecz wróćmy do zagadnienia innych linij regularnych. Pewne podstawy dla ich istnienia w kierunku eksportu jak i importu już istnieją, lecz ich znaczenie będzie polegało przedewszystkiem na umożliwieniu nam dalszej ekspansji. Być może, że przez kilka pierwszych lat statki przewoziły nieznaczną ilość ładunków, lecz przy współpracy tych linij z czynnikami naszego przemysłu i handlu, przy systematycznych, niezrażających się niepowodzeniami pierwszych lat usiłowaniach, wrosną one stopniowo w swój żywioł i dopomogą nam zawojować nowe rynki zbytu i utrwalić je.

O ile pragniemy zrobić z Gdyni centrum handlowe i wogóle wzmocnić Polskę gospodarczo, musimy dać polskiemu towarowi możliwość wyjścia z Polski, a polskiemu importowi sprowadzenia towaru cudzoziemskiego do Gdyni. Nie możemy ograniczyć się tem, że z Gdyni będzie wychodziła jedna linja, gdyż handel zamorski polega na tem, że kupiec, skupując towar w kraju w momentach najdogodniejszej dla niego konjunktury, zbiera go w składzie w porcie, orjentuje się, gdzie go może sprzedać po najwyższej cenie, w związku z czem kieruje go dziś do jednego, jutro do drugiego, pojutrze do trzeciego portu zagranicznego. A zatem, jeśli Gdynia nie stanie się węzłem polskich linij regularnych, miejscem, skąd będzie wychodziła nie jedna, a kilka linij — handel wogóle do Gdyni nie przyjdzie, a pójdzie do drugiego portu, mającego największą ilość połączeń regularnych do innych portów. Nie uprzytomniamy sobie jeszcze, ile tracimy na tem, że miljony tonn naszych towarów, w tem znaczna ilość drobnicy, idą przez obce porty.

Cudzoziemskie linje lub linje, znajdujące się pod wpływem cudzoziemskim, nie mogą nas dobrze obsłużyć, i byłoby nieostrożnością poleganie całkowite na komunikacjach, pozostających w obcem ręku.

W wielu zaś wypadkach i kupcowi nie jest obojętne, pod jaką banderą przychodzi do portu zagranicznego jego towar, gdyż statek pod banderą jego kraju służy mu za reklamę, zwiększa do niego zaufanie.

Sieć polskich linij morskich.

Wszystko to przemawia za tem, że musimy dążyć do stworzenia tej sieci polskich komunikacyj morskich, o której mówiliśmy. Jeśli mówimy o sieci, to dlatego, że musimy stworzyć możliwość — w celach lepszego wyzyskania tonnażu — przyjmowania towaru z przeładunkiem. Np. posiadając linję do morza Śródziemnego oraz linję, obsługującą porty wschodniego wybrzeża Bałtyku, możemy przyjmować towary nietylko do portów polskich, lecz i do Libawy, Rygi, Rewla, Helsingforsu. Posiadając linję Gdynia—Anglja, możemy przyjmować towar np. z Libawy do portów Anglji i t. p. Dla naszego handlu, o ile w Polsce, a właściwie w Gdyni, wyrobi się prawdziwy kupiec polski, odkrywa to również duże możliwości.

Linje istniejące i projektowane.

Kilka linij już posiadamy (Gdynia—Londyn, Gdynia—Hull, Gdynia—(Libawa)—Ryga, Gdynia—Tallin—Helsinki, Gdynia—Rotterdam, Gdynia—Halifax—New York) i we wszystkich tych wypadkach widoczny jest rozwój polskiego eksportu, nawet przy obecnym kryzysie. Były prócz tego wysuwane projekty innych linij: Gdynia—Stockholm, Gdynia—Malmö—Kopenhaga—Göteborg, Gdynia—Antwetpja, Gdynia—Hamburg i t. d. i przynajmniej niektóre z nich mają niezawodne podstawy dla swego istnienia. Były także rzucane myśli o linjach na Lewant, na Daleki Wschód, do Ameryki Południowej i t. d.

Ustalenie kierunków naszych linij regularnych jest zadaniem organów, kierujących naszem życiem gospodarczem, przyczem jasnem jest, że wszystkiego odrazu zrobić nie można i że stworzenie każdej linji wymaga dużo kapitału, wiedzy i żmudnej pracy.

Jednak, jeśli zdamy sobie sprawę z tego, że np. taki Helsingfors, jeden z portów niewielkiego państwa, posiada około 20 linij regularnych, w tem kilka dalszych, nie wyda się przesadą twierdzenie, że Gdynia — port 30.000.000-ego, bogatego w zasoby naturalne Państwa, może ich posiadać nie mniej.

Niejednokrotnie rzucana była w Polsce w r. 1918 myśl stworzenia szybkiej linji Gdynia—Szwecja, co — pomijając związany z tem rozwój stosunków handlowych pomiędzy Polską a Szwecją — przyczyniłoby się do stworzenia nowej linji komunikacyjnej tranzytowej o dużem znaczeniu międzynarodowem przez Polskę i Rumunję do morza Czarnego, skąd ma się połączenia na Bliski Wschód, a przez Suez z Oceanem Indyjskim i Wielkim. Obecnie taka linja została zapoczątkowana przez Szwedów.

Samo się przez się rozumie, że żadne linje nic nie pomogą, jeśli polski kupiec nie będzie nastawiony na ekspansję zagraniczną.

Jest rzeczą oczywistą, że linje polskie mogą mieć bazę tylko w Gdyni. Pewne obawy nastręczają nasze ustawy celne, społeczne i inne, niedostosowane do portów i żeglugi. Jasnem jest, że warunki wszelkiego rodzaju w Gdyni nie mogą być gorsze i trudniejsze, niż w portach sąsiednich. Innemi słowy, port w Gdyni i pod temi względami winien być odpowiednio przygotowany do przyjęcia linij regularnych, wprawdzie kosztownych, lecz niesłychanie ważnych dla kraju.

Przemysł budowy okrętów.

Istnienie floty handlowej, w związku z koniecznością utrzymania jej zdolności konkurencyjnej, wysuwa szereg dalszych zagadnień. Na pierwszym planie stoi sprawa nabywania statków, która się często łączy ze sprawą popierania przemysłu ojczystego. Jak powiedzieliśmy już, jedną z głównych zasad w dziedzinie polityki żeglugi handlowej jest ta, że żegluga musi mieć możność korzystania z narzędzi pracy nie gorszych i nie droższych, niż te, jakie posiada konkurencja.

We wszystkich krajach morskich ta zasada jest ściśle przestrzegana i armatorzy nie są niczem skrępowani w nabywaniu statków. Jako ogólne prawidło — statki i przedmioty ich wyposażenia są wolne od cła.

Nie posiadamy przemysłu budowy okrętów i prędko powstać on nie może, gdyż tonnaż naszej floty handlowej jest zbyt mały, aby jego normalne uzupełnienie było dostateczną podstawą do uruchamiania stoczni. Prócz tego budowa statków handlowych wymaga dużego doświadczenia, które można uzyskać tylko długoletnią praktyką. Wielką rolę gra także specjalizacja w budowie pewnych typów okrętów. Stąd statek, wybudowany na stoczni, która się w tym typie wyspecjalizowała, zawsze będzie lepszy niż ze stoczni uniwersalnej, podejmującej się budowy wogóle wszelkich statków. Budowa statków jest nietylko nauką, lecz i sztuką.

Statek może być zbudowany zupełnie poprawnie, lecz pod względem eksploatacji może być znacznie gorszy od statku tego samego typu, tych samych wymiarów, zbudowanego przez starą doświadczoną stocznię. A ponieważ statek może być eksploatowany przez 30, a nawet i więcej lat, większe koszta eksploatacji, mniejsza szybkość, gorsze wykorzystanie ładowności i t. d. w bardzo poważnym stopniu obciążyłyby armatora na długi szereg lat, zmniejszając jego zdolność konkurencyjną.

Z drugiej strony przy naszej małej flocie, która nie może się znacznie zwiększyć w krótkim czasie, będzie nam zawsze brakło podstaw do samodzielnego rozwoju techniki okrętowej.

Liczyć na dopływ zamówień z zagranicy nie możemy.

Więc poprostu przemysł budowy okrętów handlowych w Polsce nie będzie miał podstaw dla swego istnienia aż do czasu, kiedy flota polska się rozwinie i będzie posiadała conajmniej kilkaset tysięcy tonn. Wówczas warsztaty reparacyjne mogą stopniowo przejść na budowę mniejszych prostszych typów okrętów pod warunkiem jednak, że polskie stocznie będą konkurencyjne. Inne państwa w dą-

żeniach do rozwoju swego przemysłu budowy okrętów tworzyły warunki, ułatwiające pracę stoczniom ojczystym, udzielając im nawet subwencyj, jednak zawsze utrzymując zasadę, o której wyżej mówiłem, że na wolnym dla wszystkich polu pracy, jakiem jest morze, nie wolno żądać od przedsiębiorstw żeglugowych, aby korzystały z droższych i ew. gorszych narzędzi pracy niż te, jakiemi posługuje się konkurencja.

Różne zagadnienia.

Nasza młoda flota handlowa istnieje jeszcze za krótko, aby mogły powstać różne zagadnienia, które zwykle stanowią troskę przedsiębiorstw żeglugi tam, gdzie one istnieją dłużej.

Np. kraje o rozwiniętym przemyśle morskim mają dość środków, aby wypróbować i zastosować nowe wynalazki, dające możność korzystniejszej eksploatacji statków, t j. wzmocnienia zdolności konkurencyjnej. My jeszcze długo będziemy polegać na obcem doświadczeniu, innemi słowy, będziemy spóźnieni w wielu wypadkach. Powstanie zagadnienie zamiany tonnażu zużytego na nowy, dostosowanie tonnażu do zmienionej konjunktury, nakoniec — zagadnienia prawa morskiego i t. d. i t. d.

Wszystko to razem wzięte wytwarza sytuację dla naszej młodej floty bardziej trudną, niż w innych krajach i trzeba się pogodzić z tem, że taki stan będzie jeszcze trwał długo.

Konsolidacja floty handlowej, inaczej nazywanej przemysłem transportów morskich, wymaga dziesięcioleci, w ciągu których będzie się odbywał proces zespolenia ojczystej żeglugi handlowej z życiem gospodarczem kraju. Ten okres będzie właściwie decydującym w dalszym rozwoju żeglugi w Polsce, a zatem sprawy morskie winny być u nas traktowane z wielką znajomością rzeczy, aby nie uszkodzić dobrze zapoczątkowanego lecz jeszcze bardzo delikatnego organizmu, jakim jest żegluga handlowa.

Koncentracja w żegludze.

Mówiąc o organizacji polskiej żeglugi, należy sobie uprzytomnić, że na całym świecie istnieje dążność do koncentracji, do stworzenia silnych pod wszelkiemi względami przedsiębiorstw żeglugowych. Tak samo jak Niemcy stworzyły Hamburg—America Line i Nord-Deutscher Lloyd, jak w Austrji istniał Lloyd Austro-Węgierski i t. d. i t. d., przedsiębiorstwa, które stanowiły dumę narodu, tak i my winniśmy dążyć do stworzenia przedewszystkiem jednego dużego przedsiębiorstwa. Byłoby omyłką i nieostrożnością, gdybyśmy poszli drogą organizacji oddzielnych, zupełnie samodzielnych przedsiębiorstw dla każdej linji, zwłaszcza w naszych warunkach.

Rozwój tego przedsiębiorstwa musiałby iść w kierunku żeglugi nieregularnej jak i żeglugi regularnej. Poszczególne linje wzajemnieby się uzupełniały, a przygotowawczem stadjum z jednej strony, rezerwą zaś z drugiej strony byłyby statki żeglugi nieregularnej.

Przedsiębiorstwo to musiałoby objąć przedewszystkiem te linje, które są dla nas niezbędne w związku z ogólną gospodarczą polityką państwa.

O ile nam zależy na rozwoju naszego kraju, winniśmy pamiętać, że nikt obcy drogi na świat nam nie utoruje, a nawet przyjaciele mogą nam w tem szkodzić.

Może to zrobić tylko własna flota handlowa, polem pracy której jest cały świat. Jeśli tej floty w odpowiedniej skali do produkcji kraju nie stworzymy, nieunikniony jest wcześniej czy później kryzys produkcji krajowej.

Z drugiej strony, posiadając tę flotę, nawet stosunkowo niewielką, możemy w różnych handlowych kombinacjach międzynarodowych stać się cenionym sojusznikiem, a fakt jej istnienia może się w wielu wypadkach przyczynić do pomyślnego dla nas rozwiązania różnych ważnych zagadnień natury ekonomicznej. Przykłady tego mamy nawet z naszą obecną, minimalną flotą.

* * *

Są pewne aksjomaty, o których winniśmy stale pamiętać.

Pierwszy brzmi: **Handel idzie za stworzonemi dla niego udogodnieniami.**

Obejmują one: urządzenia portowe, stworzenie w tym porcie dogodnych dla handlu warunków i porządków, drogi dowozowe do portu, taryfy kolejowe, składy, pomocnicze instytucje (maklerskie, finansowe, asekuracyjne itd.) i, jak już podkreśliliśmy wyżej, sieć linij komunikacyjnych morskich, przy istnieniu których kupiec byłby w stanie skierowywać zamagazynowany w porcie towar w kilku kierunkach.

Drugim aksjomatem jest: **Handel idzie za banderą.**

Możliwość dogodnego wysłania towaru za morze powoduje powstanie nowych gałęzi przemysłu i rozwój istniejących, daje inicjatywę kupcowi.

Z drugiej strony linje okrętowe, zainteresowane w otrzymaniu ładunków do przewozu, również dokładają starań, aby ożywić ruch handlowy — można powiedzieć — budzą handel i dążą do jego aktywizacji. A wiadomo, że „handel na swej drodze pozostawia złoto".

Do tego należy dodać, że nie można uważać Państwa za uniwersalnego bankiera, który na wszystko ma łożyć pieniądze. Trzeba, aby i koła gospodarcze zrozumiały znaczenie posiadania własnej floty i same przyjęły czynny udział w jej rozwoju. Flota — nasza awangarda — winna mieć dobrze przygotowane tyły. Lecz Państwo winno tak teren przygotować, aby inicjatywa prywatna na morzu mogła się dobrze opłacać.

Trzeba, aby nasza młodzież przejęła się myślą o samodzielnej pracy zarobkowej w dziedzinie handlu międzynarodowego, który jest handlem przeważnie morskim, właściwie o charakterze spekulacyjnym, sportowym, a nie uważać za ideał spokojne bytowanie na marnie płatnych stanowiskach urzędowych.

Polityka morska, nowe linje okrętowe, port w Gdyni itd. otwierają przed naszym narodem najbardziej szerokie horyzonty, lecz trzeba, aby ten naród chciał i potrafił tę sytuację wykorzystać. Niech ten, kto ma inicjatywę, wzbogaca się sam, co winno być uważane za premję z tytułu tworzenia przez niego nowych warsztatów pracy, które dają możność zarobkowania setkom i tysiącom. Dla kraju, w którym przybywa rocznie pół miljona obywateli, jest to rzeczą niezmiernie ważną.

Słusznie powiedział Marszałek J. Piłsudski:

„Zwyciężyć i spocząć na laurach byłoby klęską".

Zrobiliśmy sobie ostatnio ogromną reklamę na świecie portem w Gdyni. Musimy podwoić usiłowania, aby tę reklamę usprawiedliwić, to zwycięstwo wyzyskać, a możemy to osiągnąć tylko wówczas, jeśli skierujemy naszą ekspanję przez Gdynię na morze.

Musimy przytem nie zamykać oczu na grożące nam niebezpieczeństwo ze strony współzawodników na morzu i pod tym względem w stosunku do portów i żeglugi handlowej winniśmy przeprowadzać zasadę „do swoich po swoje". Nie jest to zawsze łatwe, gdy się ma do czynienia z utartemi drogami i wygodnemi stosunkami, np. w Gdańsku lub innych portach, gdzie nawet polskie firmy są często zależne od cudzoziemskich współpracowników, którzy ciągną do swoich. Pod tym względem jest dużo do zrobienia. Jeśli mamy polskiego maklera, winniśmy iść do niego, a nie do obcego. Jeśli mamy własne linje okrętowe, musimy z nich korzystać przedewszystkiem, tembardziej, że one szerzej będą uwzględniały interesy swoich klijentów.

Mówiąc o naszych sprawach morskich, wydaje się, że w procesach myślowych przeciętnego Polaka — morze w rzeczywistości jeszcze nie istnieje. Istnieje już brzeg morza, port, lecz nie flota handlowa, nie działalność na morzach, nie handel zamorski.

Nader charakterystyczny jest fakt, że w naszem początkowem prawodawstwie nie przewidywano możliwości istnienia floty, która pracuje w warunkach zgoła odmiennych i zupełnie niepodobnych do warunków lądowych. **Istnieje u nas dążność do traktowania spraw morskich w płaszczyźnie lądowej,** co wytwarza nieporozumienia i trudności.

Wiele rzeczy w tej dziedzinie stopniowo się poprawia, jednak należy zawsze pamiętać o tem, że na morzu wszystko dzieje się inaczej niż na lądzie.

Na zakończenie wypada jeszcze raz podkreślić, że każda nowa cegła, położona w Gdyni, wzmacnia naszą sytuację na Bałtyku, każda tonna, dodana do naszej floty handlowej, zwiększa znaczenie naszego kraju w świecie.

Wnioski.

Nieodzownym warunkiem niezależnego bytu gospodarczego Polski jest posiadanie odpowiadającej potrzebom jej handlu floty handlowej.

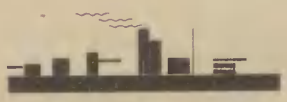
Polska ekspansja handlowa i rozwój handlu czynnego wymaga stworzenia sieci polskich linij regularnych, stanowiących przedłużenie sieci polskich dróg kolejowych, kołowych i wodnych i zapewniających własne dobre połączenia z głównemi centrami handlu światowego.

Jeśli tego na czas nie zrobimy, ważne dla nas szlaki handlu morskiego zagarną inni. Opanowanie je późniejsze będzie nader trudne i kosztowne, jeśli nie niemożliwe.

Węzłem polskich linij regularnych winna być Gdynia, która wówczas dopiero będzie mogła pretendować do znaczenia polskiego centrum handlowego.

Warunki handlu i żeglugi nie powinny być w Gdyni w żadnym razie gorsze, niż w portach sąsiednich.

Jedną z głównych podstaw rozwoju ojczystej floty handlowej jest stworzenie dla niej warunków pracy co najmniej takich, w jakich pracują konkurencyjne floty obce.



KDR. W ST. SP. PETELENZ CZESŁAW.

Pierwsze kroki

(z własnych wspomnień).

Dziwiłem się zawsze, skąd się wziął ten pociąg do morza, tęsknota do oceanów u chłopca, który ujrzał światło dzienne na Podkarpaciu. gdzie największą wodą był uroczy stawek w ogrodzie i przepływający ododal domu strumyk.

A jednak, jak daleko sięgnę myślą wstecz, to zawsze ta nostalgja istniała i z wiekiem coraz bardziej rosła.

Najmilszą zabawą było dla mnie zawsze budowanie „okrętów" i puszczanie ich gdzie się dało, począwszy od miednicy, a kończąc na stawie podczas wakacyj, spędzanych u wuja na wsi.

Każdy obrazek morski, każdy plakat jakiegoś towarzystwa okrętowego dawał nowego bodźca fantazji i wzmagał tęsknotę za morzem.

Zczasem te dziecinne próby budownictwa okrętowego już mi nie wystarczały. Potrzebowałem czegoś realniejszego, chciałem coraz dokładniej zapoznawać się z techniką okrętową, z życiem morskiem i wszystkiem co się z niem wiąże.

Dzięki temu nauczyłem się gruntownie języka niemieckiego, z którym w pierwszej klasie gimnazjalnej miałem znaczne trudności.

Jedynem bowiem źródłem była dla mnie encyklopedja Brockhausa z bibljoteki ojca. Później, kiedy już opanowałem język, rozczytywałem się w opisach podróży morskich i w popularnych wydawnictwach o marynarce, których w literaturze polskiej wówczas nie było, a w które obfitowała literatura niemiecka.

W Stryju, gdzie uczęszczałem do gimnazjum, miałem kolegę i serdecznego przyjaciela, zapalonego artylerzystę, Franka K. Do spółki fabrykowaliśmy flotę. Ja budowałem okręty, Franek był naszym Kruppem i dostarczał dla nich armat, które odlewał kunsztownie z ołowiu. Amunicji dostarczały rozbierane pokryjomu ładunki myśliwskie ojca.

Z czwartej klasy gimn. chciałem koniecznie wstąpić do akademji morskiej w Fiume. Ojciec, który nie wpływał na mnie wcale co do wyboru zawodu, założył jednakże veto, żądając stanowczo ukończenia gimnazjum i zdania matury, poczem zostawił mi zupełnie wolną rękę.

Wobec tego następne czterolecie stało pod znakiem przygotowania się do szkoły aspirantów morskich.

Jak przedtem nad budową „floty“ tak i teraz trwała współpraca z kolegą Frankiem. Franek marzył o wojskowej akademji technicznej i swojej ulubionej artylerji.

Przygotowania do naszych przyszłych zawodów szły w wielu wypadkach równolegle, to też pomagaliśmy sobie nawzajem w uzupełnieniu wiadomości z matematyki i fizyki, które to przedmioty nie były wykładane w gimnazjum w zakresie wymaganym przy egzaminach konkursowych. Również braliśmy wspólnie lekcje geometrji wykreślnej.

W czasie jednak wakacyj zawiózł mnie ojciec do Triestu i Poli, chcąc mi pokazać cel moich marzeń — morze, być może też i w nadziei, że przyjrzawszy się wszystkiemu zbliska ochłonę w zapale. Jeżeli o to chodziło, to rezultat był odwrotny, gdyż wróciłem jeszcze więcej utrwalony w moim zamiarze.

W czasie tego pierwszego pobytu w Poli, zetknąłem się po raz pierwszy z ówczesnym komandorem-porucznikiem, a późniejszym kontr-admirałem, śp. Mieczysławem Pietruskim, któremu zawdzięczam niejedną cenną radę i wskazówkę i w którego gościnnym domu niejedną później miłą spędziłem chwilę.

W Trieście zawarłem pierwszą smutną znajomość z moskitami, wobec krwiożerczości których nasze naddniestrzańskie komary były zupełnie niewinnemi, miłemi stworzonkami.

Wróciwszy wieczorem do hotelu, zapaliliśmy światło i otworzyliśmy co prędzej okno, oburzeni, że służba hotelowa tego nie uczyniła, choć temperatura była tropikalna. Srodze się to na nas zemściło! Po bezsennej, w mękach spędzonej nocy, wyglądaliśmy nazajutrz niemożliwie ze spuchniętemi twarzami, z których oczu nie było widać. To też pierwsze nasze kroki skierowaliśmy do najbliższej apteki po amoniak lub salmiak.

Już przed tą podróżą zacząłem się sam uczyć języka włoskiego, raz dlatego, że w marynarce był on niezbędny, powtóre, że zawsze czułem do tego języka jakąś dziwną sympatję, być może dzięki tej kropli krwi italskiej, jaką odziedziczyłem po jednej z prababek. Wyuczyłem się go bez niczyjej pomocy tak dalece, że przy egzaminie konkursowym rozmawiałem z egzaminatorem, rodowitym Włochem, zupełnie swobodnie.

Tak mimo niemałych trudności trwałem nadal w swojem przedsięwzięciu.

W miarę jak zbliżał się czas matury i tem samem urzeczywistnienia moich marzeń, wzmagały się ataki kochających ciotek i babek, które nie mogły pogodzić się z myślą, że wybieram się gdzieś, gdzie pieprz rośnie, obawiały się wynarodowienia i Bóg wie jakich jeszcze nieszczęść.

Nic to jednak nie pomogło. Nie dałem się nawet namówić do dłuższego odpoczynku. W czerwcu 1897 r. zdałem maturę, przez lato przerabiałem jeszcze raz materjał do egzaminu konkursowego, a we wrześniu wyruszyliśmy w drogę, ja do Fiume i Poli, a Franek

do Wiednia, gdzie jednak spotkało go rozczarowanie, gdyż z powodu krótkiego wzroku nie został przyjęty do akademji technicznej.

Egzamin konkursowy dla aspirantów morskich odbywał się w Akademji Morskiej w Fiume przed specjalną komisją. Egzamin był bardzo szczegółowy i obejmował wszystkie przedmioty programu egzaminu dojrzałości szkoły realnej. Kandydatów było sporo, o wiele więcej niż miejsc wolnych, więc wybór był duży.

Wpłynęło wówczas do Sekcji Marynarki około 150 podań, powołano na egzamin konkursowy 30 kandydatów, a z tych przyjęto siedmiu. W rezultacie było nas w szkole dziewięciu, gdyż dwuch przybyło z wojskowej szkoły realnej bez egzaminu wstępnego.

Według narodowości było: pięciu Niemców, dwuch Słoweńców [1]), jeden Chorwat [2]) i jeden Polak.

Po egzaminie, który trwał tydzień, pojechaliśmy do Poli, gdzie poddano nas ponownie gruntownym badaniom lekarskim, poczem na okręcie szkolnym, fregacie „Radetzky", zostaliśmy zaprzysiężeni i — klamka zapadła, przynajmniej na 4 lata!

Szkoła aspirantów morskich była podporządkowana komendzie szkoły artylerji, która mieściła się na dwuch „hulkach", t. zn. okrętach-koszarach: „Radetzky" i „Erzherzog Ferdinand Max" [3]), przymocowanych w południowo-zachodnim kącie portu wojennego. My rezydowaliśmy właśnie na weteranie z pod Lissy, na którego ostrodze znać było jeszcze ślad, jak daleko wbiła się ona w burtę nieszczęsnego „Re d'Italia". Nasz lokal zajmował miejsce dawnego pomieszczenia dowódcy w baterji na rufie i składał się z sali wykładowej, messy (jadalni) i sypialni. Ta ostatnia miała kształt trójkąta, odpowiednio do kształtu rufy. W przedniej części zwieszały się hamaki i znajdowały się szafki na ubrania, w tylnej mieściły się umywalnie. Do obsługi przydzielonych było dwóch ordynansów.

Oświetlenie było oliwne, (nafta była na okrętach zakazana ze względu na niebezpieczeństwo). Specjalny typ wiszących lamp oliwnych był w gruncie rzeczy bardzo dobry i dawał przyjemne dla oczu światło, lecz tylko w teorji! W praktyce, to znaczy w rękach ordynansów, stawały się te piękne lampy wkrótce aparatami do wytwarzania dymu lub też kapały oliwą, najchętniej naturalnie na zeszyty i książki.

Pierwszy wieczór był dość humorystyczny i wart był umieszczenia na nieistniejącym wówczas jeszcze, niestety, filmie.

---

[1]) Jeden z nich, mój serdeczny przyjaciel, Bernard Jelocznik, był doniedawna komendantem jugosłowiańskiej szkoły oficerskiej mar. woj.

[2]) Bożydar Mażuranicz był przez dłuższy czas flügel-adjutantem króla Aleksandra.

[3]) Podaję rozmyślnie nazwy okrętów oryginalne. Nazwa okrętu ma to samo znaczenie co nazwisko człowieka, którego tłomaczyć nie wolno. Co powiedziałby np. p. Robertson, gdyby go w Polsce przezwano p. Synem Roberta lub p. Fuks, p. Lisem! A przecież nasza prasa robi to często z nazwami okrętów.

Próby dostania się do zawieszonego na wysokości głowy hamaka przypominały próbę dosiadania nieujeżdżonego rumaka.

Trzeba dodać, że w marynarce austro-węgierskiej nie było w hamakach materacy. Do kompletu należały dwa, zresztą bardzo dobre, wełniane koce, z których jeden, odpowiednio złożony, zastępował materac, drugi zaś służył do przykrycia. Poduszkę i prześcieradło trzeba było mieć własne.

Przez pierwszych kilka dni nie było jeszcze nauki. W towarzystwie jednego z oficerów chodziliśmy do oficerskiej kooperatywy mundurowej (Marine-Offiziersuniformierung), żeby się tam zapisać na członków i zamówić mundury, do kasyna marynarki, gdzie nas wprowadzono jako gości, oraz odbywaliśmy rodzaj nauki poglądowej o częściach okrętu, trybie życia na okręcie i t. p.

Dla mnie ta instrukcja nie przedstawiała nic nowego, gdyż z uprawianej przez lata lektury znałem to wszystko, z małemi chyba wyjątkami.

W wolnych chwilach, a szczególnie wieczorem, zajmowali się naszą edukacją starsi koledzy, kadeci zaokrętowani do pełnienia służby okrętowej, wtajemniczając nas w tajniki miasta, nigdzie nie pisane zwyczaje okrętowe i charakterystykę przełożonych.

Że nowi przybysze musieli przytem okupić się niejednym litrem dobrego a taniego „Opollo di Lissa“[4]), rozumie się samo przez się. Lecz ta względna idylla niedługo trwała. Wkrótce wrócił z urlopu nasz „pogromca“, kapitan C., i ujął cugle silną ręką.

Wstępne „kazanie“ naszego kierownika szkoły było tego rodzaju, że nas wszystkich blady strach obleciał, ale praktyka pokazała, jak często pozory mylą.

Kapitan Cammerloher[5]), krępy, średniego wzrostu, twarz okrągła, gładko ogolona, o cerze iście marynarskiej, w zupełności pasował do przydomku, którym go na wstępie jego mili wychowankowie ochrzcili — „der Lotse“ (pilot), gdyż rzeczywiście podobny był do angielskich pilotów, spotykanych np. w Dowrze.

Ale pod tą pozornie srogą i nieużyłą powłoką, kryło się w gruncie rzeczy złote serce.

Personel nauczający składał się z kierownika szkoły, który wykładał nawigację, prawo morskie, oceanografję, budowę okrętów i wyższą matematykę, i dwuch poruczników korpusu morskiego, wykładowców reszty przedmiotów wojskowych i morskich.

Wykładowcą mechaniki okrętowej był mechanik okrętu szkolnego.

Porządek dnia był następujący:

O 6-ej pobudka, do godziny 7-ej czas na tualetę i śniadanie.

Od 7-ej do 8-ej musztra na brzegu.

---

[4]) Wino czerwone z wyspy Lissa.

[5]) W r. 1918 kontr-admirał.

O 8-ej zaczynały się wykłady. Pierwsze dwie godziny były poświęcone nawigacji, dzieliła je pięciominutowa przerwa[6]).

Od 12-ej do 14-ej (w porze upalnej do 15-ej) przerwa obiadowa.

Od 14-ej do 16-ej (wzgl. od 15-ej do 17-ej) wykłady, od $16^1/_2$ do $18^1/_2$ ćwiczenia na maszcie lub wiosłowanie i żaglowanie, później też manewrowanie szalupą parową.

W sobotę nauka kończyła się w południe i zaraz po obiedzie można było wyjść na ląd. O północy wszyscy aspiranci musieli być zpowrotem na okręcie.

W niedzielę była o godz. 9-ej msza św. w kaplicy koszar marynarki. Kaplica znajdowała się na pierwszem piętrze i ołtarz był umieszczony w ten sposób, że był widoczny przez duże otwarte okna na całem podwórzu, na którem ustawione były oddziały marynarzy pod dowództwem oficerów. Po mszy odbywała się defilada przed admirałem portu lub jego zastępcą. Oficerowie musieli być w paradzie, t. zn. w stroju, odpowiadającym u nas strojowi numer pierwszy. Nas, aspirantów, przydzielano jako dowódców plutonów.

Cała ta parada nazywała się powszechnie „tańcem niedźwiedzi" i była, jak wszystko co zalatywało armją lądową, wśród młodszej (w głębi ducha i starszej) generacji marynarzy bardzo niepopularna.

W gruncie rzeczy ten niedzielny spacer w dzień upalny, w paradnym mundurze, z palmą pokoju (jak nazywaliśmy szablę) w ręku był bezwartościowym zabytkiem z czasów, kiedy szefami marynarki byli generałowie kawalerji i został, bodaj czy nie w następnym już roku, zaniechany.

Był to wogóle okres wielkiej formalistyki, gdzie guńki, temblaki, długość surduta i t. p. odgrywały wielką rolę.

Żyli wówczas i zajmowali stanowiska kierownicze twórcy przepisów mundurowych, nic więc dziwnego, że interesowali się szczególnie tym tematem.

Admirałem portu w Poli był np. wice-admirał Hinke, autor przepisów mundurowych dla szeregowych i wynalazca t. zw. „hinkometru", zresztą bardzo praktycznego przyrządu. Polegał on na tem, że, skoro się postawiło pod nim marynarza, po bardzo prostej manipulacji odczytywało się bezpośrednio na odpowiedniej skali numery wszystkich części umundurowania od czapki do butów.

Admirał miał szczególną słabość do tych ostatnich i odrazu poznawał numer obuwia, a było tych numerów 16 czy 18! Ponieważ zaś wymagał tego przy inspekcjach również od oficerów i kadetów, więc można sobie wyobrazić, z jaką skrupulatnością każdy z nas sprawdzał przed inspekcją numery butów swoich marynarzy.

Do wszystkich meldunków, raportów karnych etc. trzeba było wówczas jeszcze stawać w paradnym stroju, a wprawne oko przełożonych dostrzegało wlot niedokładności, co w konsekwencji pocią-

---

[6]) „Nawigacja" obejmowała całokształt wiedzy nawigacyjnej, t. zn. nawigację, astronomję, dewjację i locję.

gało za sobą na mniej lub więcej długi czas melancholijne oglądanie lądu przez lunetę.

Szczególny powód do tego rodzaju jednostronnie przykrych nieporozumień dawały temblaki.

Aspiranci i kadeci, aczkolwiek należeli do korpusu oficerów morskich, ale nie byli jeszcze oficerami, nosili przy szabli temblak nie złoty, lecz żółty, jedwabny, bez frendzli, ten sam co podoficerowie. Był to fakt dla nas wówczas bardzo bolesny i prowadziliśmy przeciw temu przepisowi cichą, ale stałą walkę, uwieńczoną zresztą później zwycięstwem.

Wychodząc na ląd, miało się zawsze w kieszeni nieprzepisowy temblak, który zakładało się, skoro tylko oficer wachtowy znikł na horyzoncie.

Mundur aspirantów był bardzo skromny. Kurtka i surdut bez żadnych odznak na rękawach, ani na ramionach. Nie mieliśmy też epoletów. Szabla oficerska z wyżej wspomnianym żółtym jedwabnym temblakiem, rapcie z czarno lakierowanej skóry, takiż pas służbowy ze złoconą klamrą, czapka oficerska bez galonów, do parady kapelusz stosowany (pierog). Zrobienie dla nas kompletu mundurów trwało przeszło dwa tygodnie. Przez ten czas odbywaliśmy wszystkie ćwiczenia w marynarskich ubraniach roboczych, których „wyfasowaliśmy" po dwa komplety na własność za gotówkę od komisarza okrętowego, ale na głowach nosiliśmy jeszcze nasze cywilne kapelusze.

Wyglądało to wcale malowniczo, kiedy wspinaliśmy się po masztach lub wiosłowali — niżej podpisany w zielonym „filcu", a kolega B. w eleganckim meloniku! To też nie mogliśmy się doczekać dnia, kiedy nareszcie wyruszymy na miasto jako prawdziwi marynarze, którym szeregowi będą musieli oddawać honory.

Niestety! Dla mnie i kolegi Jelocznika dzień ten, miast radości, przyniósł tragedję! Na dwa dni przed tą pamiętną sobotą mieliśmy repetycję z nawigacji. Na tapecie był wówczas kompas, a w szczególności róża wiatrów. Myślano wtenczas dopiero o podziałce na 360°, tymczasem zaś górą były rumby i to do $^1/_{16}$.

Nasz „pogromca" wymagał recytowania tych całych rumbów i ich ułamków, od któregobądź z główniejszych kierunków wprzód i wstecz. To też nie trudno było dostać kołowacizny i płodzić nowe kierunki w rodzaju: NW zu O $^3/_4$ S!

Na takiej rafie rozbiliśmy się właśnie i musieliśmy przez następne dwa dni wyjściowe, t. j. sobotę i niedzielę, pozostać grzecznie na okręcie, żeby nauczyć się róży wiatrów, podczas gdy reszta kolegów natychmiast w nowych mundurach pośpieszyła do miasta.

Szczęściem był to pierwszy i ostatni raz, aż do ukończenia szkoły, że spotkała nas taka przykrość:

Ponieważ wychodziło się do miasta tylko w sobotę i dni świąteczne, to tembardziej smakowała ta swoboda.

Pola niewiele jeszcze w tych czasach dawała rozrywek, ale mimo tego młodzież bawiła się dobrze i wesoło.

Rzecz jasna, iż po tygodniu pracy i niezbyt wykwintnej kuchni na okręcie dużą rolę odgrywała gastronomja, gdyż większość pragnęła pożywić się raz przynajmniej dosyta i według własnego gustu.

Od 17-ej do 19-ej obowiązywało, naturalnie, jak wszędzie na południu, „Corso". Na wąskiej via Sergia, na przestrzeni paruset metrów, między starorzymskim łukiem Sergjuszów a głównym placem, piazza del Municipio, płynął tam i napowrót barwny tłum, gdzie różnokolorowe sukienki płci pięknej doskonale kontrastowały z ciemnemi mundurami i błyszczącemi galonami.

Gdzie niegdzie przystawali wytrawni „myśliwi" lub całe ich grupy i odbierały defiladę sympatycznych „sartorelle" [7]), grających w Poli rolę tulońskich „petites allieés" ze znanej powieści Farrére'a.

Kinematografów wówczas nie było.

Natomiast wielkiem powodzeniem cieszyły się włoskie kabarety, zjeżdżające na gościnne występy w sali restauracji, która nosiła nazwę „Angelo sporco" [8]). Rej wodzili tam kadeci, aspiranci i młodsi oficerowie — urzędujący przy dużym, tuż do podium przysuniętym stole.

Ten areopag stanowił o losach trupy i poszczególnych jej członków z większem powodzeniem, niż Liga Narodów o rozbrojeniu.

Czasami w okresie zimowym zjeżdżały do Poli zespoły operowe włoskie, które zawsze mogły liczyć na powodzenie u żądnej poważniejszej muzyki publiczności.

Przedstawienia odbywały się w „Politeama Ciscutti", budynku — przeznaczonym na wszelkiego rodzaju spektakle — od cyrku poczynając, a na operze kończąc.

W karnawale odbywały się tam również słynne „cavalchine" czyli reduty, o tem później.

W teatrach, jak zresztą przy wszystkich prawie imprezach, grała orkiestra marynarki:

Zespoły operowe składały się, jak to zwykle bywa we Włoszech, tylko z protagonistów.

Chór organizowano na miejscu, bo przecież dobrych śpiewaków w nadbrzeżnych miastach nigdy nie brakło. Trzeba przyznać, że soliści byli przeważnie dobrzy.

W „Politeama Ciscutti", przed pierwszym rzędem foteli, tuż przy orkiestrze była ławka skórą obita, z oparciem. Ławka ta została ufundowana przez admirała arcyksięcia Karola Stefana (z Żywca) specjalnie dla oficerów marynarki i miejsce na niej kosztowało tylko koronę, zupełnie niezależnie od cen, wyznaczonych przez dyrekcję. Muszę zaznaczyć, iż w teatrach w Poli, Trieście etc. kupowało się dwa bilety przy dwóch różnych kasach. Jeden — numerowany — dawał prawo do miejsca, drugi zaś dawał prawo wstępu na widownię. Dochód z pierwszych wpływał do kasy trupy, z drugich zaś do kasy właściciela budynku. Otóż oficerowie, reflektujący na miejsce na tej, t. zw. „oślej ławie", płacili tylko wstęp. Przeważnie ławkę tę zajmowali kadeci, którym oficerowie, jako „biednym krewnym", swój przywilej odstępowali.

---

[7]) Dosłownie — „szwaczki".
[8]) „Brudny anioł".

O ile w „Angelo Sporco" ton był nadawany przez kadetów i młodych oficerów, to w teatrze miarodajna była galerja, złożona przeważnie z przedstawicieli miejscowej ludności włoskiej. Wrodzony słuch i poczucie muzyczne nie przepuszczały bezkarnie żadnego uchybienia. Artysta, który dopuścił się jakiego grzechu, był niemiłosiernie wygwizdany i obrzucany grubokalibrowemi włoskiemi epitetami, jeżeli nie czemś gorszem.

Wspomniałem wyżej o karnawale.

W tych pierwszych latach mojej służby w marynarce zwyczaje i obyczaje zapustne były takie, jakie spotykamy i dziś w Italji i na południu Francji. Wesołe maseczki uwijały się po ulicach, wpadały do kawiarni, a nawet do domów prywatnych, intrygowały, sprzątały gościom z przed nosa zamówiony napitek i biegły dalej, napełniając miasto wesołym gwarem.

W tłusty czwartek ciągnął przez miasto barwny korowód przybranych kwiatami pojazdów, grup, fantastycznie kostjumowanych, i wrzała zaciekła walka przy pomocy kwiatów, coriandoli i confetti. W kilka lat później policja zakazała tych ulicznych objazdów, zdaje się dlatego, że tę swobodę i tajemnicę maski wyzyskiwały różne męty do swoich celów.

Ośrodkiem kulturalnym dla oficerów i ich rodzin było kasyno marynarki. Nie było to kasyno w sensie kasyn armji lądowej, gdzie panowało skrępowanie służbowe, a dowódca pułku był z urzędu prezesem.

Kasyno marynarki było klubem, zarejestrowanym w ministerstwie spr. wewn., który odbywał swoje walne zebrania w obecności komisarza rządowego.

Prezes i zarząd byli wybierani przez walne zebranie i znam wypadki, kiedy prezesem wybrano jednego z młodszych oficerów sztabowych.

W kasynie panowała swoboda i równość, ograniczona tylko zasadami dobrego wychowania i szacunkiem dla wieku. Nie było obowiązku oddawania honorów, a mimo tego, jeżeli wchodził szef marynarki lub admirał portu, witali go wszyscy przez powstanie.

W wytwornie urządzonym gmachu kasyna znajdował oficer wszystko: restaurację, kawiarnię, czytelnię, bibljotekę, papier i przybory do pisania, dzienniki wszelkich kierunków i języków, bilardy, fortepian i t. d.

Co sobotę odbywały się wieczorem koncerty restauracyjne, w okresie zimowym zaś bardzo często koncerty symfoniczne, odczyty, wieczorki taneczne i bale.

W salach kasyna można było słyszeć języki wszystkich narodowości monarchji, gdyż rodacy rozmawiali między sobą w swoich językach bez żadnego skrępowania.

Kiedy później, już jako oficer, byłem dłuższy czas stale w Poli, to gdy przychodziłem do kawiarni kasynowej, kelner bez pytania przynosił mi wraz z czarną kawą wszystkie dzienniki polskie.

Dla mnie drugim ośrodkiem kulturalnym był dom śp. Admirała Pietruskiego. Piękna jego willa na przedmieściu San Policarpo

gromadziła na czwartkowych five'ach śmietankę towarzyską Poli, a każdy rodak znajdował tam zawsze miłe i serdeczne przyjęcie.

Piękna p. Pietruska, rodowita amerykanka, uzupełniała harmonijnie polską serdeczność i gościnność małżonka swoim anglosaskim wdziękiem i umiarem.

Jako aspirant byłem tam częstym gościem na niedzielnych obiadach.

Najchętniej jednak zachodziłem do kom. Pietruskiego na rozmowy w cztery oczy. Mówiliśmy wtenczas o Polsce, o wspólnych znajomych, słuchałam cennych rad tego doświadczonego marynarza i odchodziłem zwykle obładowany dziełami z jego obfitej bibljoteki. W tej bibljotece krył się niejeden biały kruk literatury morskiej i całe teki studjów osobistych pana domu nad różnemi ulepszeniami technicznemi z dziedziny min morskich, w której był fachowcem europejskiej sławy.

W domu pp. Pietruskich spotykałem również hr. Milewskiego. Posiadał on na małej wysepce koło Rovigno zamek z bardzo cenną galerją obrazów i własny jacht parowy „Litwa", przynależny do austr. jacht klubu.

Kierownictwo marynarki chętnie dawało urlopy oficerom, którzy się angażowali na jachty, należące do klubu. Oficerowie nabywali tam praktyki nawigacyjnej i zbierali cenne wiadomości o obcych wodach, brzegach i portach, marynarka zaś oszczędzała pobory morskie, które płacił właściciel jachtu.

Hr. Milewski najchętniej angażował Polaków, których rekomendował mu Pietruski. Gdyby nie przedwczesna śmierć admirała Pietruskiego, byłbym i ja się dostał na „Litwę".

Z chwilą, kiedy nasze szkolenie w wiosłowaniu i żaglowaniu postąpiło dość daleko, ulubioną naszą rozrywką w soboty i niedziele było żaglowanie.

Szalupy dawał nam zastępca dowódcy okrętu szkolnego bez trudności. Była to rozkosz prawdziwa i wypoczynek co się zowie takich kilka godzin, spędzonych na wodzie. Tylko czasem, kiedy nastająca letnią porą, zwykle pod wieczór, cisza zaskoczyła nas bardzo daleko, trzeba było dobrze przyłożyć się do wioseł, żeby jeszcze przed nocą powrócić na okręt.

Raz na tydzień wypływaliśmy na jednym z „tendrów" szkoły artylerji na morze. Zazwyczaj była to stara drewniana kanonierka „Sansego". To stare pudło, podobne kształtem kadłuba do dużej krypy i przeładowane na pokładzie działami różnych kalibrów, nadawało się doskonale do treningu młodych marynarzy, gdy już przy najmniejszej fali kołysało się niemiłosiernie.

To też „łapanie słońca", które było jednym z głównych celów tych wycieczek, nie było rzeczą łatwą. Obserwator, balansujący na szeroko rozstawionych nogach, musiał często opuszczać sekstans właśnie w tej chwili, kiedy słońce tak pięknie dotykało linji horyzontu, a jeżeli on był wytrzymały na pląsy kanonierki, to z pewnością jego pomocnik musiał przestać liczyć sekundy na chronometrze i wychylić się za burtę.

W czasie tych całodziennych przejażdżek byliśmy pociągani kolejno do wszelkich możliwych czynności na pokładzie i w maszynie.

Oprócz praktyki nawigacyjnej, zapoznawaliśmy się praktycznie ze wszystkiem, co normalnie wykonują na okrętach szeregowi specjaliści. Aspiranci sterowali, sygnalizowali, sondowali, rzucali log, obsługiwali pod nadzorem mechanika maszyny i palili pod kotłem.

Od czasu do czasu odbywały się ćwiczenia artyleryjskie, w czasie których obsługiwaliśmy jedno z dział.

W czasie jednej z takich wycieczek zdarzył się fakt, który rzuca światło charakterystyczne na naszego komendanta szkoły i jego system wychowawczy.

Do mierzenia odległości był wówczas używany dalomierz Pietruskiego. Manipulacja z tym instrumentem wymagała szczególnej uwagi, gdyż przy nieostrożnem obchodzeniu się można było łatwo złamać wskazówkę, która pokazywała odległość. Otóż w czasie przerwy obiadowej, kiedy staliśmy na kotwicy koło wysp Briońskich, a nasz „pogromca" spoczywał w kajucie, ja i wspomniany już kolega Jelocznik postanowiliśmy zapoznać się bliżej z „Pietrusko-metrem". Wyszliśmy przeto na mostek i zaczęliśmy mierzyć różne odległości, gdy nagle spostrzegliśmy, że instrument nie działa, bo wskazówka jest złamana.

Rada w radę, nie chcąc żeby podejrzenie padło na którego ze sterników, postanowiliśmy zameldować szczerze komendantowi. Ten nietylko, że nas nie wykrzyczał, jak to było w jego zwyczaju, lecz pochwalił za szczerość i nie kazał nam potrącić kosztów naprawy z gaży.

Kapitan C. zwracał pilną uwagę na porządek w sali wykładowej i w naszem pomieszczeniu. Odbywał często przeglądy i znalezione w nieporządku porzucone przedmioty kazał bez miłosierdzia wyrzucać ordynansowi za burtę. Niejedna skarpetka, a nawet poważniejsza część ubrania skończyła na dnie morza, zanim p. p. aspiranci przyzwyczaili się, że niema mamusi lub służącej, któraby za nich robiła porządek.

Swoją drogą zemściliśmy się srodze za to „lansowanie".

A było to tak.

C. nosił modne wówczas jeszcze u starszych panów okrągłe mankiety, t. zw. „Röllchen", z dużemi złotemi spinkami. Na początku wykładu zdejmował je i stawiał na oknie. Pewnego razu, wychodząc podczas przerwy między jednym, a drugim wykładem, zostawił je tam i widocznie o tem zapomniał. Kiedy po przerwie wrócił do sali wykładowej, rzucił okiem i nagle zapytał gromkim głosem: „czyje to są mankiety"? Ponieważ cała nasza banda zachowała grobowe milczenie, zadekretował: „za burtę" i natychmiast dekret ten wykonał. Czy później się spostrzegł i jeszcze zdołał mankiety wyłowić, czy też nie, nigdybyśmy się nie dowiedzieli.

Spotykaliśmy się później, już jako oficerowie, ale nigdy słowem o tym wypadku nie wspomniał, ani też się na nas nie mścił.

Zresztą „psich figli" robiło się dużo między sobą, jak to zresztą jest w zwyczaju, zdaje się, we wszystkich marynarkach.

Szczególną naszą ofiarą był biedny „lew morski“ [7]) elew-komisarz (Marine-Kommisariatseleve); który był członkiem naszej messy i miał swój hamak w naszej sypialni.

Rok przedtem, w czasie wielkiej epidemji tyfusu w Poli, przechorował się ciężko i od tego czasu, ilekroć wypił więcej, co mu się dość często zdarzało, utrzymywał uparcie, że ma tyfus.

Otóż ten zacny adept sztuki „robienia zer“, ilekroć wracał na okręt, zastawał jakąś miłą niespodziankę. W najlepszym wypadku była to szczotka pod prześcieradłem, czasem znalazła się tam i miednica pełna wody, właśnie w miejscu, gdzie po wskoczeniu do hamaka znajdowała się część ciała, służąca do siedzenia; często było to, t. zw. hiszpańskie łóżko, t. zn. prześcieradło, założone nakształt krótkiego worka. Prawie zawsze jednak sznur hamaka od strony nóg był zawiązany na fałszywy węzeł tak, że biedny „commissario“, zaledwie znalazł się w hamaku, już leżał wraz z pościelą na podłodze.

Nic dziwnego, że stał się podejrzliwy i zanim udał się na spoczynek, poddawał swój hamak skrupulatnemu badaniu.

Muszę podkreślić, że te przykre nieraz figle, oprócz chwilowego niezadowolenia, nie pociągały za sobą żadnych niemiłych konsekwencyj i nie psuły ogólnej harmonji.

O naszych studjach niewiele jest do powiedzenia, chyba tylko to, że pracy było dużo, gdyż trzeba było w krótkim czasie przerobić ten materjał, który w Fiume przerabiano dwa lata.

Wspomnę jeszcze o ćwiczeniach artyleryjskich i o mustrze słów kilka.

Działa, przy których ćwiczyliśmy się, były to 15 cm działa Kruppa, z których każde wymagało 15 ludzi do obsługi. Dodawano nam więc 6 marynarzy. Kierowanie boczne odbywało się przy pomocy klubów, zahaczonych z jednej strony o podstawę działa, z drugiej zaś o pierścień w pokładzie. Celowniczy dawał ręką znaki, kiedy i w którą stronę ciągnąć, względnie kiedy zatrzymać.

Było przy tem wszystkiem dużo formalistyki i ruchów obliczonych na efekt, ale były to też ostatnie podrygi starej artylerji okrętowej.

Musztra piechoty odbywała się w pobliżu okrętu na „łączce węglowej“, tak zwanej, gdyż obok stały piramidy bryketów i magazyny z węglem.

Jeszcze dziś śmiech mnie bierze, gdy sobie przypomnę, jak to w dziewięciu robiliśmy tyraljerkę celem zdobycia „lasku“, który, nawiasem mówiąc, składał się z trzech suchotniczych pinij, lub kiedy odbywaliśmy „ćwiczenia szkieletowe“, gdzie z całej kompanji istniały tylko „szarże“, resztę zaś trzeba było sobie wyobrazić.

Na szczęście nikt nie brał zbyt serjo tej dla marynarza mało znaczącej gałęzi wojskowości.

Wśród pracy ani spostrzegliśmy się, jak minął pierwszy, dziewięciomiesięczny okres szkoły, i nadszedł czas zaokrętowania.

Snuliśmy różowe plany o kilkomiesięcznej podróży do portów zagranicznych, ale, niestety, nie wszystkim się te marzenia spełniły.

---

[7]) See-Eleve — See-Löwe.

Dziennikiem rozporządzeń sekcji marynarki zostaliśmy wyznaczeni na okręty „Nautilus“ i „Möwe“.

Ponieważ nie mieliśmy jeszcze starszeństwa, więc wyznaczono nas według alfabetu, czterech pierwszych na „Nautilus“, resztę na Möve. Dzięki początkowej literze nazwiska, znalazłem się na tej ostatniej. „Nautilus“, kanonierka parowo-żaglowa, poszedł na morze Śródziemne, my zaś krążyliśmy przez cały miesiąc po północnym Adrjatyku, między Polą a Triestem. „Möwe“ był to okręt szkolny dla marynarzy (Matrosenschulschiff), stara kanonierka, z której wyjęto maszynę i kocioł. Był to bark[1]) o 370 t wyporności, którego uzbrojenie składało się z dwóch dział 7 cm Uchatinsa. Zbudowany w r. 1858 w arsenale w Wenecji, miał więc wówczas już 40 lat.

Oprócz dowódcy (kom. ppor.) i zastępcy (kpt.) było 4 oficerów, 5 aspirantów, 1 lekarz i 1 komisarz. Załoga liczyła 122 marynarzy i podoficerów.

Ta mewa nie przypominała niczem powabnego ptaka, którego mianem została ochrzczona, chyba tylko jego podobizną, umieszczoną na dziobie, jako t. zw. figura galionowa.

Do manewrowania był to okręt dość trudny, gdyż pozostały po śrubie otwór między sterem a rufą wpływał bardzo niekorzystnie na sterowanie. To też rzadko udawało się, szczególnie przy słabym wietrze, przeprowadzić okręt przy zwrocie przez wiatr bez cofania się, a w każdym razie trzeba było opuszczać wszystkie kliwry i zwolnić od nacisku wiatru żagle przedniego masztu.

Pod pokładem było tak ciasno, że wszystkie hamaki nie mogły być równocześnie zawieszone, zawsze więc część marynarzy spała na rozpostartych na podłodze hamakach.

Pomieszczenie aspirantów, naturalnie, też nie było komfortowe. Tak zwana messa była to mała kabina, mniej więcej 2 na $1^1/_2$ metra. Umeblowanie składało się z wysokiej skórą obitej ławki, małego składanego stolika i trzech również składanych krzeseł. Prostokątny iluminator, wielkości zeszytu „Przeglądu Morskiego“, umieszczony w pobliżu waterlinji, dostarczał światła i jeżeli mógł pozostawać otwarty, także i powietrza.

Przy stole było miejsce tylko na cztery osoby, co jednak wystarczało, gdyż dwuch aspirantów było zwykle równocześnie na wachcie.

Tuż naprzeciw, a więc w odległości około trzech metrów, druga taka sama kabina nosiła szumną nazwę „szpitala okrętowego“, chociaż w rzeczywistości mieściła tylko aptekę i materjał sanitarny. Między godziną 7-ą a $7^1/_2$, a więc w czasie, kiedy spożywaliśmy śniadanie, lekarz okrętowy, kapitan dr. Zarzycki, oglądał przed tem swojem sanktuarjum chore języki i inne części ciała marynarzy.

Na garderobę mieliśmy w messie po jednej szafce, która wystarczała z trudem na pomieszczenie dwóch garniturów.

Zasadniczo każdy aspirant, kadet i elew — komisarz posiadał t. zw. „kason“ czyli skrzynię dużą, bardzo solidnie z drzewa wykonaną, w której na okręcie mieścił cały swój majątek. Skrzynie te, wykonane według przepisanego wzoru, wypożyczało się z arsenału, ale można je też było nabyć na własność.

---

1) Trzy maszty, z nich tylko średni i wielki z rejami.

Na „Möwe“ z powodu szczupłości miejsca pozwolono nam mieć tylko po jednej takiej skrzyni na dwóch aspirantów, co naturalnie nie było bardzo przyjemne.

Służba była bardzo uciążliwa.

Dwóch aspirantów było wolnych od służby wachtowej — jeden, przydzielony dowódcy okrętu i zastępcy do prac biurowych, drugi — oficerowi nawigacyjnemu do pomocy. reszta, t. zn. czterech, pełniła czterogodzinną wachtę na cztery zmiany w dzień i w nocy, przyczem po każdej wachcie miało się przez cztery godziny pogotowie, t. zw. „corvie“. W czasie tych czterech godzin musiał aspirant iść do każdej szalupy, odchodzącej z okrętu, jako jej odpowiedzialny dowódca. Oprócz tej, t. zw. służby „periodycznej“ czyli wachtowej, każdy miał jakiś przydział w ogólnej służbie okrętowej, a więc jakiś przydział marynarzy, nadzór nad jaką częścią okrętu, stanowisko przy alarmach i manewrach.

Aspirant wachtowy był pomocnikiem oficera wachtowego (na morzu), wzgl. oficeru inspekcyjnego (podczas postoju), wykonawcą jego rozkazów oraz łącznikiem między nim a dowódcą i zastępcą dowódcy.

Na morzu, szczególnie kiedy oficer wachtowy nie mógł ruszyć się z mostku, rola aspiranta wachtowego była szczególnie ważna. Musiał on być w ciągłym ruchu. Sprawdzał posterunki, apelował kilkakrotnie obsadę szalupy ratunkowej, rzucał (log) ręczny, biegał z meldunkami do dowódcy i zastępcy, pelengował i t. d. Na morzu i w porcie prowadził dziennik pokładowy (Deckloggbuch). Była to książeczka, która stanowiła niejako bruljon dziennika okrętowego. Ten ostatni, jako najważniejszy dokument okrętu, nie mógł znajdować się na mostku, gdzie łatwo mógł ulec uszkodzeniu, a nawet być porwany za burtę przez wiatr lub falę. Dziennik okrętowy znajdował się stale w messie oficerskiej. Oficer wachtowy był obowiązany natychmiast po zdaniu wachty zapisać w dzienniku okrętowym wszystko, co według regulaminów tam wpisywać należało, a jako bruljon i „aide-mémoire” służył właśnie dziennik pokładowy.

Oficer nawigacyjny przedkładał codziennie o 10 rano dziennik okrętowy dowódcy, meldując równocześnie, że chronometry zostały nakręcone.

W czasie postoju obowiązki aspiranta wachtowego były podobne, ale wobec tego, że nie było oficera wachtowego tylko inspekcyjny, który nie był obowiązany przebywać stale na pokładzie, rola aspiranta była bardziej samodzielna. Musiał on przedewszystkiem pilnować punktualnego wykonania dziennego rozkładu służby, nadzorować ruch personelu z okrętu i na okręt, prowadzić odpowiednie zapiski i móc w każdej chwili dać informacje, kto i w jakim celu znajduje się na lądzie. Musiał on wszystko widzieć, co się działo na okręcie i w jego widnokręgu, i o wszystkiem, co ich mogło interesować, meldować przełożonym.

To też aspirant (kadet) był najbardziej ruchliwem stworzeniem na okręcie, które przeważnie poruszało się „biegiem“ i zjeżdżało, pędząc pod pokład z meldunkami, po poręczach schodów.

Rzecz jasna, że luneta była nierozłącznym towarzyszem każdego z nas.

Szczególnej uwagi wymagały szalupy, zbliżające się do okrętu, ze względu na bardzo wówczas jeszcze skomplikowane przepisy o oddawaniu honorów. Zależnie od tego np., czy oficer sztabowy lub admirał, znajdujący się w szalupie, był w stroju paradnym czy służbowym, raz wołało się wartę pod broń i oficer wachtowy przypinał szablę i nakładał „pierog", to znów dawało się specjalne sygnały trąbą i t. d. Również zależnie od stopnia, stosunku służbowego do dowódcy i stroju zależało, kto ma danego dygnitarza przyjmować przy trapie. Aspirant (kadet) musiał wszystko to zawczasu zauważyć i zameldować, bo w razie jakiejś omyłki groziło bolesne oglądanie lądu przez lunetę.

Podobnem niebezpieczeństwem groziły wszelkie, chociażby drobne błędy w „tualecie" okrętowej, jak „ogonki" przy tualecie, zwisające za burtę liny, wiszące części ubrania lub bielizny i t. d. Choć niektóre z tych rzeczy mogą się wydawać śmieszne i wiele z nich (oddawanie honorów) uległo już w następnych latach zmianie, to niezaprzeczalnie wyrabiało to wszystko w narybku morskim spostrzegawczość i szybką orjentacją — właściwości bardzo ważne w służbie morskiej, tak w czasie pokoju, jak i wojny.

Dzień na okręcie wyglądał następująco:

O godzinie 5-ej (w sobotę o 4-ej) pobudka, apel poranny, wizytacja i chowanie hamaków, mycie się i śniadanie. Do godziny 6-ej wszystko musiało być skończone. Hamaki aspirantów, wolnych od służby, mogły pozostawać zawieszone do godziny 7.

O godzinie 6-ej zbiórka załogi, rozdawanie przez bosmana okrętowego przyborów i materjałów do szorowania pokładów i czyszczenia...

Od 6-ej do $7^1/_2$ w poniedziałki i piątki pranie bielizny, we wtorki pranie hamaków i brezentów, w środy i czwartki roboty według uznania zastępcy dowódcy. Do godziny $7^1/_2$ pokład musiał być spłukany i osuszony, wyprane przedmioty zawieszone na przeznaczonych do tego celu specjalnych linach.

O godzinie $7^1/_2$ posyłano marynarzy tej dywizji, która o 8-ej obejmowała służbę, „do worków", celem przebrania się w ubrania dzienne[1]); równocześnie rozpoczynało się czyszczenie metalu, które trwało do godziny $8^1/_2$. Następnie oficerowie i aspiranci, mający nadzór nad poszczególnemi częściami okrętu, wizytowali je z punktu widzenia porządku i czystości. O godz. 9-ej przebierała się reszta załogi w mundury dzienne, o godz. $9^1/_2$ zastępca dowódcy odbywał raport, o godz. $9^3/_4$ zbiórka całej załogi do wizyty osobistej.

Załoga dzieliła się na dwie dywizje, prawej i lewej burty, każda dywizja na dwa oddziały (Quartiere), każdy oddział na kilka grup. Sternicy i personel maszynowy (na okrętach parowych) stanowili osobne samodzielne grupy.

---

[1]) Marynarze mieli 3 komplety mundurów, stary na noc i do robót oraz jako ubranie morskie, lepszy dzienny do służby w porcie i do wyjścia i wreszcie paradny.

Każda półdywizja i samodzielna grupa stała pod komendą oficera, któremu przydzielano do pomocy jednego lub więcej kadetów (aspirantów).

Do codziennej wizytacji stawały oddziały na górnym pokładzie na stale wyznaczonych miejscach.

Oficerowie i kadeci (aspiranci) sprawdzali stan umundurowania swoich marynarzy i schludność. Następnie zastępca dowódcy obchodził oddziały, odbierał raport, przyczem towarzyszący mu przydzielony kadet i profos [9]) notowali ewentualne braki, podyktowane kary porządkowe etc.

Po ukończeniu przeglądu okrętu i załogi, zastępca dowódcy składał meldunek dowódcy, poczem z uderzeniem godziny 10-ej rozpoczynały się przewidziane rozkładem tygodniowym ćwiczenia, nauki i ewentualne alarmy, które trwały do godziny 11,30.

Punktualnie w południe rozpoczynał się obiad załogi.

Na kilka minut przed 12-tą zbierali się przy lukach, prowadzących pod pokład, wszyscy podoficerowie. Z ósmem uderzeniem dzwonu chór gwizdków podoficerskich dawał sygnał do rozpoczęcia obiadu.

W zimie do godz. 14-ej, w lecie do 15-ej trwała siesta, poczem znów zaczynały się zajęcia, trwające do godziny 16.30 wzgl. 17.30.

O godzinie 18-ej odbywał się apel wieczorny na stanowiskach alarmu bojowego.

Zastępca dowódcy odbierał meldunki najstarszych podoficerów poszczególnych działów i wydawał im zarządzenia na dzień następny, potem obchodził cały okręt, odbierał meldunki organów inspekcyjnych i sprawdzał osobiście, czy wszelkie środki bezpieczeństwa, szczególnie przeciwpożarowe, są na miejscu.

O godz. 18-ej kolacja, potem czas wolny do godziny 20-ej.

O godz. 20-ej zbiórka z hamakami i rozwieszanie tychże, poczem cała załoga, z wyjątkiem dywizji wzgl. półdywizji służbowej, udawała się na spoczynek.

O godz. 21-ej ronda pod przewodnictwem oficera inspekcyjnego (na postoju), albo oficera pogotowia (corvée), której celem było sprawdzanie, czy z wyjątkiem marynarzy, będących w służbie, wszyscy spoczywają i czy ognie w kuchniach są pogaszone.

Na tem kończył się dzień i równocześnie służba organów inspekcyjnych.

Dla całokształtu muszę jeszcze wspomnieć o podnoszeniu i spuszczaniu bandery.

Pięć minut przed godz. 8-mą, względnie 5 minut przed zachodem słońca, na sygnał trąbką stawała na tylnym pokładzie warta pod bronią, a posterunki przy obydwóch trapach nabijały swoje karabiny ślepym ładunkiem. Dywizja służbowa stawała na posterunkach

---

[9]) Profos okrętowy (Schiffsprofos) był to podoficer, specjalista od broni (Waffenspezialität), do którego należała służba policyjna na okręcie. Był on równocześnie sekretarzem zastępcy dowódcy, prowadził ewidencję szeregowych, rejestr kar, książki służbowe, listy zwolnionych na ląd etc. Był wykonawcą kar dyscyplinarnych i miał nadzór nad aresztantami i lokalami aresztowemi.

do manewru z żaglami. Z ostatniem uderzeniem dzwonu (rano), a na komendę oficera wachtowego (wieczór) posterunki strzelały, trębacz grał marsza generalskiego, a dwóch marynarzy z odkrytemi głowami podnosiło wzgl. opuszczało banderę.

Równocześnie spuszczano (na postoju) przy zachodzie słońca bramreje na pokład, a rano podnoszono je znów na miejsce. Manewr ten komenderował zastępca dowódcy lub oficer inspekcyjny, rzadziej sam dowódca, Po skończonym manewrze bosman okrętowy sprawdzał równoległość reji, porządek olinowania etc., gwizdkiem kierując zdołu podoficerami i marynarzami (Marsgasten), pozostającymi na masztach w marsach i salingach.

Co rano bosman, a często i sam zastępca dowódcy, objeżdżał okręt wokoło na jolce, żeby się przekonać, czy wygląd zewnętrzny jest bez zarzutu.

Szczególnie, jeżeli więcej okrętów stało na jednej redzie, emulacja była wielka, tak pod względem zewnętrznego wyglądu, jak i sprawności wszystkich manewrów.

Admirałowie mieli sokole oczy, wyćwiczone długoletnią praktyką, i często jakiś „feler" w estetyce okrętu powodował nieprzyjemny dla dowódcy sygnał: „woła się dowódcę okrętu", lub przynajmniej zapytanie: „kto jest oficerem wachtowym?", co znów oznaczało dla tego nieszczęśliwca konieczność nakładania „indjańskiego stroju" (kapelusza i epoletów) i stawania do raportu karnego.

Co piątku był, według rozkładu tygodniowego, rano alarm bojowy, pod osobistą komendą dowódcy okrętu.

Dziś, z perspektywy 33 lat, jakże komicznym zdaje mi się ten alarm bojowy na „Möwe". Trzeba jednak sobie zdać sprawę, że w r. 1898 fregaty i korwety pływały stale pod żaglami, a posługiwały się swoim „samowarkiem" o sile kilkuset HP tylko podczas ciszy lub na trudnych nawigacyjnych szlakach wodnych, — że te jednostki nie należały jeszcze do historji, lecz stanowiły we wszystkich flotach część ich integralną, jako krążowniki o prawie nieograniczonym rejonie pływania.

To też możliwość starcia się takich jednostek, a nawet walki pod żaglami nie była wcale wykluczona.

Moje stanowisko podczas alarmu bojowego było na marsie przedniego mostku, wraz z jednym podoficerem i dwoma marynarzami. Jak tylko przebrzmiały ostatnie tony sygnału alarmowego, wspinaliśmy się po wantach nawietrznych, każdy z kadetów na swój maszt, co w regulaminowem „pomalowaniu wojennem" było dość uciążliwe. Surdut, pas służbowy, ogromny rewolwer bębenkowy, lornetka i — szabla, nie stanowiły zaiste odpowiedniego stroju do tej akrobatyki powietrznej.

Szczególnie szabla! Motocykl z przyczepką temu, kto zgadnie, na co ona nam mogła się tam przydać!

Surdut był podówczas jedynym uznawanym i za przyzwoity uważanym strojem, który nosiło się w służbie i poza służbą.

Kurtka uchodziła za negliż, coś w rodzaju piżamy i była dozwolona tylko na okręcie, ale i tu w służbie tylko na morzu, na kotwicy zaś panował wyłącznie surdut. Był on wprawdzie o wiele

krótszy od późniejszych i dzisiejszych, gdyż poły jego nie mogły sięgać kolan, ale wystarczająco długi, żeby krępować swobodę ruchów, zaczepiając o haki lub wciągać posiadacza w bloki klubów.

Ale marynarka była zadowolona, że osiągnęła i to, gdyż za czasów, kiedy jej szefami bywali generałowie kawalerji, chciano ją koniecznie uszczęśliwić zapiętym pod szyję „waffenrokiem".

Gorzej było to, że nie mieliśmy jeszcze wówczas na lato białej kurtki. W lecie nosiło się tylko białą czapkę i białe pantalony do surduta lub kurtki.

Dopiero w następnym roku została wprowadzona biała kurtka.

Wróćmy jednak do alarmu bojowego.

Po wylądowaniu w marsie spuszczało się na pokład cienką linkę, przy której pomocy windowało się na górę dwa karabiny, skrzynkę z amunicją do nich, wiadro z wodą do gaszenia pożaru i hamak z dwiema deskami, do tłumienia ognia lub spuszczania na pokład rannych.

Z wysokości kilkunastu metrów nad wodą spoglądaliśmy na ruch, panujący na pokładzie.

Grupy marynarzy, uzbrojonych w karabiny, przebiegały z jednej burty na drugą i chroniąc się za parapetem i ustawionemi w niem hamakami, odpierały dzielnie fikcyjne nieprzyjacielskie torpedowce, przy czem współdziałaliśmy, prażąc je z marsów ogniem naszych dwóch karabinów.

To znów grupa przeciwpożarowa pod kierownictwem zastępcy dowódcy zalewała rzekomy pożar strumieniami wody z pomp, ekstynktorów i wiader, podawanych z ręki do ręki.

U nas w marsach zaczynał się wzmożony ruch z chwilą, kiedy dowódca suponował uszkodzenie jakiegoś żagla, reji lub sztengi, które trzeba było zastąpić rezerwowemi.

Zależnie od sprawności i szybkości wykonania tych manewrów, my kadeci zbieraliśmy pochwały lub „nosy"; częściej, niestety, te ostatnie.

Popołudnie tych wojowniczych piątków poświęcone bywało innej wojennej zabawie — desantowi.

Na morzu ograniczało się to do zbiórki kompanji desantowej, sprawdzenia rynsztunku i ewentualnej musztry; na postoju odbywał się zazwyczaj „zbrojny spacer". Lądowało się gdzieś na wybrzeżu, zdobywało jakiś lasek lub wzgórze, a kończyło się wszystko defiladą przed dowódcą okrętu.

Sobota była dniem czystości.

Od wczesnego ranka bosman okrętowy urządzał orgję czystości przy pomocy piasku, cegieł, szczotek, mydła i sody. Wszędzie lała się strumieniami woda, po pokładzie brodziło się w niej po kostki. To też ubierało się na ten dzień najgorsze ubranie i wszyscy, nie wyłączając wachtowych, brodzili boso.

Popołudniu w sobotę (i w środę) odbywało się obowiązkowe czyszczenie i naprawianie ubrania, pod nadzorem kadetów i podoficerów.

Musieliśmy przy tej sposobności sprawdzać ilość posiadanych przez marynarzy części umundurowania, ich stan, badać czy nie są

„ranżowane“, t. zn. nieprzepisowo przerabiane, czy wszędzie jest wypisane imię i nazwisko właściciela etc.

To „liczenie skarpetek” nie bardzo nam się podobało, ale było konieczne. Miało ono jedną dobrą stronę, a mianowicie dawało sposobność zetknięcia się bliżej z marynarzem, nawiązania z nim rozmowy, poznania jego psychiki, stosunków rodzinnych i materjalnych, co dopiero pozwalało na indywidualne traktowanie każdego poszczególnego.

Na tę stronę przełożeni nasi zwracali szczególną uwagę i wymagali, żeby każdy młody oficer i kadet znał dokładnie swoich marynarzy. Dlatego też wymagano od każdego z nas znajomości dwóch najbardziej w marynarce rozpowszechnionych języków, t. zn. chorwackiego i włoskiego.

Tylko podoficerowie władali językiem niemieckim i to dobrze tylko ci, którzy pochodzili ze szkoły jungów (o ile nie byli Niemcami). Od szeregowych wymagano tylko znajomości komend i terminów technicznych w języku urzędowym, instrukcje odbywały się w języku ojczystym.

W niedzielę o dziesiątej rano odbywał się przegląd załogi i okrętu przez dowódcę okrętu. Później przeniesiono ten przegląd na czwartek.

Dla nas, kadetów, niedziela była jednym z dni krytycznych, gdyż w dniu tym przedkładał oficer nawigacyjny, który był równocześnie naszym wychowawcą, nasze dzienniki i zeszyty rachunkowe dowódcy. To też w sobotę pisało się nieraz przy bladem świetle „nietoperza“ do późnej nocy, żeby uzupełnić zaległości. Niejeden rachunek astronomiczny robiło się wówczas w pocie czoła „wstecz”, wychodząc od jakiegoś φ i h!

Braki w dzienniku lub zeszycie rachunkowym pociągały nieraz za sobą przykre skutki, w postaci żałosnego oglądania lądu przez lunetę.

A propos tej ostatniej!

Każdy kadet (aspirant) musiał posiadać: lunetę, lornetkę, sekstans i garnitur cyrkli. Akademicy, korzystający z miejsc bezpłatnych, otrzymywali to wszystko, wychodząc z akademji, za darmo.

Ci, którzy byli na miejscach płatnych, oraz aspiranci, musieli je sobie kupować z własnych funduszów.

Przy inspekcjach musiały te instrumenty leżeć na stole w messie kadetów i przełożony, odbywający inspekcję, sprawdzał czy wszystko jest w komplecie i porządku.

Wiadomo, że młodym ludziom w wieku lat 19 czy 20, a szczególnie marynarzom, monety rzadko starczy, nawet jeżeli niema światowego kryzysu gospodarczego. To też wyżej wymienione instrumenty przechodziły często w obce ręce lub spoczywały u „cioci“. Zresztą w warunkach mieszkalnych na ówczesnych okrętach i podczas częstych zmian przydziału niejeden instrument bywał poważnie uszkodzony lub ginął, jak kamień w wodzie.

Nic dziwnego, że przed każdą inspekcją największą troską kadetów było skompletowanie braków. Pożyczano więc od kolegów

z innych okrętów, od oficerów lub nawet, przy współudziale kadeta nawigacyjnego, z zapasów okrętowych.

Gorzej było, jeżeli inspekcja nie była zapowiedziana.

W dwa lata później, kiedy na krążowniku „Zenta“ byłem na Dalekim Wschodzie, zaszedł taki przykry wypadek.

Zawinęliśmy wieczorem do portu Kobe. Na drugi dzień rano o 7,30 zjawił się na maszcie okrętu admiralskiego złowrogi sygnał: „Zenta” o 8-ej inspekcja admirała!“ Można sobie wyobrazić konsternację na naszym okręcie, gdzie na wszelkie przygotowania pozostawało pół godziny i to po trzech dobach, spędzonych na morzu nie przy najlepszej pogodzie.

Na stole naszej messy na dwunastu kadetów leżało coś cztery czy pięć lunet, z których większość była niezdatna do użytku.

Kiedy admirał rozciągnął jedną z nich, dwie połowy zostały mu w rękach!

Z nic dobrego nie wróżącym uśmiechem rzekł dostojny pan tylko: „i to było kiedyś lunetą“, a niżej podpisanemu właścicielowi krew się zmroziła w żyłach.

Widocznie jednak admirał był w dobrym humorze, gdyż zadekretował tylko, że pierwsze wyjście na ląd w następnym porcie, t. j. w Jokohamie, ma mieć jedyny cel: kupno lunet.

Niedzielny przegląd okrętu był niejako próbą generalną do inspekcji przez admirała.

Aczkolwiek był to przedewszystkiem egzamin dla zastępcy dowódcy, na którego w pierwszej linji padały gromy „starego“, to przecież „drogą służbową“ docierały one w rezultacie do ostatniego marynarza, a cóż dopiero mówić o kadetach, którzy byli niejako między młotem a kowadłem.

Każdy z nas miał nadzór nad jakąś częścią okrętu. Jakieś niedokładnie wyczyszczone okucie metalowe, jakaś zapomniana w kącie kupka śmieci mogła stać się powodem tragicznych powikłań.

Znałem dowódców, którzy przy przeglądach ręką, przybraną w śnieżnobiałą rękawiczkę, sięgali za belkę w najciemniejszym zakątku okrętu, nieraz nawet w kotłowni, a potem zaczernione sadzą lub kurzem palce pokazywali milcząc zastępcy.

Drugą niebezpieczną rafą bywały worki marynarzy.

Inspekcyjny wyznaczał z każdego oddziału kilku marynarzy, którzy musieli przynieść swoje worki i zademonstrować ich zawartość.

Nieprzepisowe pakowanie? Niezgodność z książeczką mundurową? Nienaprawione uszkodzenia? Kto winien? — naturalnie kadet!

To też śpiewano po messach kadeckich:

„Und ob der Wind frischt und ob der Wind lullt
Ob's schön oder regnet — die Kadetten sind schuld“.
(Czy wiatr się wzmaga, czy zasypia, czy pięknie,
czy deszcz pada, wszystkiemu winni kadeci).

Nasz dowódca nie był tak „krwiożerczy“ jak jego starsi koledzy, wyrośli jeszcze w zupełności na flocie żaglowej i pod reżimem generałów szefów marynarki, którzy przy swoich inspekcjach, nie mogąc imponować wiedzą fachową, starali się dodawać sobie powagi

srogością i przyczepianiem się do strony formalnej. Były to czasy, kiedy admirałowie, opuszczając po skończonej inspekcji okręt, już jedną nogą będąc na trapie, przypominali sobie, że kadetów trzeba „zamknąć“ na jakie 2 tygodnie — co miało zapobiegać przyszłym wykroczeniom!

* * *

Cztery miesiące spędziliśmy na tem starem pudle, krążąc wzdłuż zachodnich brzegów Istrji.

O ile chodzi o praktykę żeglarską, to było bardzo wiele sposobności do jej nabycia.

Pora roku (koniec sierpnia do końca grudnia) jest na tych wodach porą najbardziej zmiennej pogody. To też mieliśmy sposobność zapoznać się zarówno z gwałtowną „borą“ w zatoce Triestańskiej, jak i z długą, potężną falą, którą nieraz tygodniami pędzi przed sobą duszny „scirocco“.

Gęsta jak śmietana mgła, nadciągająca od ujść Padu, dawała sposobność do ćwiczenia oka i ucha.

Najmniej przyjemną rzeczą były cisze, poprzedzające często „scirocco“, w połączeniu ze zwiastującą go już nieraz na 24 godzin naprzód martwą falą z SO.

Nieraz przychodziły mi wówczas na myśl „Sonety Krymskie“ i zazdrościłem Mickiewiczowi, którego okręt „lekkim ruchem, kołysał się, jakby przykuty łańcuchami“.

Nasza „Möwe“ odwrotnie, dostawała wówczas istnego napadu szału. Przewalała się ciężko z burty na burtę, wykonywała niespodziewanie najdziksze skoki, lecąc dziobem w otchłań, a wznosząc ku niebu rufę. Stare jej gnaty trzeszczały boleśnie, reje skrzypiały, żagle łopotały jak skrzydła olbrzymich płatów, a z pod pokładu dochodziły dźwięki tłukących się naczyń, uciekających kucharzowi garnków blaszanych i kłapanie drzwi szafek.

Wszystko to razem tworzyło kakofonję, mogącą konkurować z najwspanialszym jazz-bandem!

W takt tej muzyki chodził, kto musiał, a raczej zataczał się z burty na burtę, czepiając się rękami wszystkiego, co było nieruchome.

To też błogosławiona była ta chwila, kiedy wiatr znów napełnił żagle, a okręt, nabierając ruchu, zaczynał słuchać steru.

Niezapomniane pozostaną zawsze te jazdy przy świeżym wietrze i spokojnej fali. Okręt, lekko pochylony na podwietrzną burtę, sunie gładko po szmaragdowej toni. Słychać tylko bulgotanie wody wzdłuż burty, czasem skrzypnięcie reji lub koła sterowego, albo krótką komendę oficera wachtowego.

W nocy taka nawigacja jest wprost czemś wyjętem z bajki.

Na pokładzie mrok i cisza.

Błyszczy tylko słabo oliwna lampa, oświetlona róża kompasu i na dziobie odblask zielonego i czerwonego światła pozycyjnego.

Natomiast naokoło okrętu każda wzburzona przezeń fala, każdy bryz żarzy się fantastycznem zielonkawem światłem, jakby miljony robaczków świętojańskich opadło na powierzchnię morza.

Ta fosforyzacja wody, pochodząca od żyjących w niej mikroskopijnych stworzonek, sprawia wprost fantastyczne wrażenie. W takie wieczory i marynarze czuli się jakoś raźnie i wesoło. To też po wieczerzy wolni od służby zalegali dziób okrętu.

Grupy rodaków zbierały się razem i zabawiały się rozmową, a przedewszystkiem śpiewem.

Dalmatyńcy, którzy stanowili przeważającą część załogi, siadali wkoło i zawodzili niezliczone strofy epopei o „Kraljevicu Marku". Był to raczej nie śpiew, lecz monotonna recytacja.

Czasem odezwała się grupa Węgrów z wesołą i dziką melodją.

Ale prawdziwą ucztą dla ucha był śpiew tych kilkunastu Włochów, którzy znajdowali się na okręcie.

Płynęły wtedy nad falami śliczne strofy melodyjnych triestańskich piosenek: „Altalena", „Mascheretta", „Trieste-regina sul mare" i t. p.

Czasami gromadziły się wszystkie narodowości, śpiewając skomponowane przez nieznanych autorów w tej okrętowej włoskiej gwarze, która stanowiła na okrętach i w miastach portowych rodzaj „esperanta", dowcipne strofy, opiewające charakterystyczne zdarzenia z życia okrętowego. Słyszało się tam o bosmanie, który rzucił kotwicę bez łańcucha, o zastępcy dowódcy, odbywającym przegląd hamaków i t. d.

Te czterowierszowe strofki kończyły się dlaczegoś stale refrenem „Kyrie, kyrie elejson".

Ten wierszowy koncert trwał do godziny 21-ej, z której uderzeniem poprzedzony gwizdkiem rozkaz podoficera dywizji służbowej wzywał wolną część załogi do „zaprzestania śpiewu i palenia" i do udania się pod pokład.

O ile wiatr był słaby, nie przerywało już nic ciszy nocnej, prócz uderzeń dzwonu co pół godziny i bezpośrednio potem wołania posterunków na dziobie, że „wszystko jest w porządku. i ognie pozycyjne palą się".

Mniej przyjemnie było, jeżeli wiatr „skakał", t. zn. wiał raz bliżej od dziobu to znów ku rufie, i zmuszał oficera wachtowego do manewrowania, żeby nie „złapać sowy".

Kto wyrósł na dzisiejszych pływających „pałacach", a chociażby na współczesnych żaglowcach, zaopatrzonych we wszelki komfort, nie może sobie wyobrazić warunków życia na takiej chociażby „Möwe".

Zacznijmy od kwestji oświetlenia.

Dziś sternik ma przed sobą pięknie oświetlony kompas, oficer wachtowy choć nieraz małą, ale ciepłą, suchą i jasną kabinę nawigacyjną, a prawie każdy marynarz nosi w kieszeni latarkę elektryczną.

My nie mieliśmy nic z tego wszystkiego. Jedynemi przyrządami światłodawczemi były latarki oliwne, wiecznie kopcące i kapiące, lub latarnie ze świecami.

Do wszystkich ważniejszych świateł trzeba było stale mieć w pogotowiu rezerwę, żeby ani na chwilę kompas nie został bez światła, okręt bez ogni pozycyjnych i t. d.

Wykreślanie kursów i pelengów na mapie nie należało w tych warunkach, a szczególnie przy dżdżystej i wietrznej pogodzie, do łatwych i miłych czynności. Stół z mapami i podręcznikami stał przymocowany do barjery na „casaretto", t. zn. rufowej nadbudówce (mostka nie było), i był zaopatrzony w składaną brezentową budę, która naturalnie nie przy wszystkich kierunkach wiatru chroniła od wiatru i deszczu.

To też w mokrą pogodę mapy były zawsze wilgotne i łatwo je było uszkodzić twardym, a powalać miękkim ołówkiem.

Pracować można było tylko we dwóch, bo ktoś musiał zawsze trzymać latarkę. Przyczem woda z czapki (Sudwestra) i rękawów płaszcza deszczowego ściekała na mapę, a czasem przyłączała się do tego harmonijnie oliwa z lampki.

Szczęście, że przy zazwyczaj małych szybkościach faktor „czas" nie odgrywał zbyt wielkiej roli.

Drugą poważną kwestją w naszem życiu okrętowem była woda słodka. Pojemność zbiorników była stosunkowo szczupła, możność zaś uzupełnianią zapasu nieczęsta i z wyjątkiem Poli i Triestu branie wody nie było rzeczą łatwą. Tylko w tych dwóch portach były krypy i statki-cysterny, które dowoziły wodę do okrętu.

W innych mniejszych portach trzeba było wodę wozić szalupami okrętowemi, a do tych donosić wiadrami z dość odległych nieraz studni.

Do przewożenia wody do picia służył specjalny brezent, uszyty w kształcie ogromnego siennika, który wkładało się do szalupy, po wyjęciu z niej ławek. Szalupę z wodą holowała inna łódź. Było to przedsięwzięcie możliwe tylko przy spokojnej pogodzie.

Nic dziwnego, że wodę słodką oszczędzało się bardzo i była ona jedną z największych trosk zastępcy dowódcy.

Używało się tego cennego płynu tylko do picia i gotowania w ściśle ograniczonym dziennie wymiarze.

Do mycia się otrzymywali słodką wodę tylko oficerowie również w ściśle oznaczonej ilości.

P. P. aspiranci i szeregowi myli się w wodzie morskiej, której zużycie nie podlegało, naturalnie, żadnym ograniczeniom.

Również do prania bielizny marynarzy służyła wyłącznie woda morska, to też specjalne mydło, rozpuszczające się w słonej wodzie, a wyrabiane zdaje się w Trieście, było artykułem niezbędnym dla każdego marynarza.

W tych warunkach deszczówka była rzeczą bardzo cenną i skoro tylko deszcz zaczął padać, kto mógł łapał tę mannę niebieską, ażeby móc przy najbliższem praniu bielizny użyć jej do przepłukania swojej garderoby.

Z wyżywieniem było lepiej, ale też daleko od warunków na ówczesnych innych okrętach floty. W owych czasach nie było jeszcze dostatecznej ilości kucharzy wojskowych i sztaby okrętowe angażowały kucharzy cywilnych, którzy na czas kampanji składali przysięgę wojskową i podlegali dyscyplinie okrętowej.

Byli między nimi prawdziwi mistrze swojego fachu, którzy mieli za sobą długoletnią praktykę na okrętach pasażerskich. Ci jednak woleli angażować się na okręty admiralskie i duże jednostki, tembardziej, że tam przy dużej ilości oficerów i załogi uśmiechały im się większe zyski. Trzeba bowiem dodać, że oprócz normalnej strawy dostarczali oni oficerom i marynarzom różnych towarów spożywczych, jak: konserwy, wędliny, wina etc.

Nasz żywiciel nie należał do tej elity i podawał przeważnie to, co w żargonie marynarki nazywało się „żarciem dla węży" (Schlangenfrass).

Coprawda, to warunki na okręcie były dla kucharzy wyjątkowo trudne. Nie można było nigdy przewidzieć, jak długo okręt zostanie na morzu, a stosunkowo niewielka lodownia nie pozwalała na przechowywanie przez długi czas większych ilości prowiantu. Pamiętam jeden wypadek charakterystyczny. Żeglowaliśmy w odległości jakich dziesięciu mil od lądu, kiedy pewnego wieczora wiatr usnął, żeby się zbudzić po czerech czy pięciu dniach.

Nad horyzontem sterczała wysoko piękna wieża kościoła św. Eufemji w Rovigno, ale ani sposób się do niej zbliżyć choć o jedną milę.

Zapas lodu wyczerpał się, a z nim i inne zapasy. Suchary musiały zastąpić pieczywo, a jednego dnia na obiad dostaliśmy tylko sałatę.

Trzeba było zorganizować całą ekspedycję. Szalupa po kilkugodzinnem wiosłowaniu przywiozła nareszcie z Rovigno prowiant.

Jak na złość, prawie równocześnie z jej powrotem, podniósł się znów wiatr. Nic dziwnego, że w tych warunkach każdy postój w porcie, chociażby najbardziej zakazanej dziurze, był dla nas prawdziwem świętem, a Pola i Triest były nam wprost rajem.

Ale te rajskie dnie były niestety bardzo rzadkie, gdyż stosownie do programu w czasie tych czterech miesięcy zawinęliśmy tylko raz do Poli i dwa razy do Triestu.

Jeden postój w Trieście utkwił mi szczególnie w pamięci, jako charakterystyczny dla żeglugi na okręcie czysto żaglowym i dla warunków atmosferycznych na Adrjatyku.

Zdążaliśmy do Triestu i przy dość dobrym wietrze minęliśmy Cap Salvore z jego strzelistą latarnią, pozostawało więc jeszcze zaledwie 20 mil do celu. Nagle żagle zwisły bez ruchu i wnet okręt przestał posuwać się zupełnie. Fakt bardzo przykry ze względu na to, że wieczorem miał się odbyć wielki bal u admirała, dowódcy okręgu morskiego w Trieście.

Spuściliśmy przeto na wodę wszystkie szalupy i holowaliśmy okręt.

Potem, kiedy marynarze zbyt już byli znużeni, wywoziliśmy kotwicę i podciągaliśmy się naprzód, przyczem cała załoga, wraz z oficerami, ochoczo ciągnęła liny.

Kiedy po wielogodzinnej znojnej pracy zbliżyliśmy się na jakie trzy mile do miejsca zakotwiczenia, złośliwy Eol wypuścił ze swojego worka „borę", która zmusiła nas do krążenia przez całą noc na linji Punta Grossa—Miramare tylko pod dwukrotnie refowanemi marslami.

Bal naturalnie odbył się bez nas.

Bora w Trieście, to nie przelewki.

Kiedy te masy zimnego powietrza runą w gwałtownych szkwałach z wyżyn Krasu do morza, na ulicach Triestu trzeba rozciągać liny, żeby przechodnie mieli się czego trzymać.

Zdarzało się niejednokrotnie, że na lokalnej linji kolejowej Triest-Buje, nagły szkwał bory zrzucał cały pociąg z toru.

Na morzu powstaje stroma a wysoka szmaragdowo-zielona fala, z której spienionych grzbietów wiatr porywa cząstki i, rozpylając ją w powietrzu, tworzy nad powierzchnią kilkumetrową warstwę jak gdyby mgły, t. zw. „fumarea". Rzecz jasna, że po tak mozolnem dobiciu do celu naszej podróży, z podwójną rozkoszą używaliśmy przyjemności prześlicznego Triestu, zapominając przez tych kilka dni o wszelkich przykrościach życia okrętowego.

Oprócz przyjemności wielkiego portowego miasta, których mogliśmy używać tylko w miarę naszych skromnych środków finansowych, mieliśmy aż nadto wrażeń na każdym kroku.

Wycieczki na Opčinę, skąd przy szklance ognistego „rifosco" można się było napawać widokiem jednej z najpiękniejszych zatok świata, do Miramare, rozkosznego zamku nieszczęśliwego cesarza Meksyku, a chociażby tylko spacery po nadbrzeziach portu, pulsujących bujnem życiem i przystrojonych, jakby fantastycznemi kwiatami, różnobarwnemi żaglami łodzi rybackich z Chioggi — wszystko to chłonęły chciwie nasze młode marynarskie oczy i mózgi.

A przedewszystkiem ten jakiś egzotyczny dech wielkiego portu, gdzie bandery przeróżnych państw i niewidziane dotychczas typy ludzi budzą tęsknotę do dalekich mórz, krajów i przygód.

* * *

Te cztery miesiące krążenia pod żaglem dały nam — aspirantom — bardzo dużo, choć naturalnie niewszystko, czego młody oficer morski w swej służbie potrzebuje. W każdym razie przeżyliśmy gruntownie w praktyce to, czego nauczyliśmy się poprzednio w teorji z zakresu nawigacji, praktyki morskiej, regulaminu służbowego, sygnalizacji i manewrowania pod żaglem.

Aczkolwiek astronomja nie miała na „Möwe" praktycznego zastosowania, gdyż rzadko traciliśmy z oczu brzegi Istrji, to przecież „łapaliśmy" słońce i gwiazdy prawie codziennie.

Największą jednak korzyścią było wyrobienie samodzielności, inicjatywy i poczucia odpowiedzialności.

Nie byliśmy traktowani jako uczniowie, lecz jako pomocnicy oficerów we wszystkich ich czynnościach służbowych.

W ogólności system był tego rodzaju, że raczej wybaczano jakiś błąd popełniony z młodzieńczej impulsywności i chęci wykazania inicjatywy, aniżeli wynikający z indolencji i ślamazarności.

Stosunki służbowe opierały się na obopólnej szczerości, zaufaniu oraz poczuciu sprawiedliwości.

Szczególnie wpajano w nas od początku to, co w regulaminie nazywało się: „Verantwortungsfreudigkeit", a co dosłownie w tłumaczeniu oznacza: „radość z ponoszenia odpowiedzialności".

(Dalszy ciąg nastąpi).

KDR. DYPL. FRANKOWSKI STEFAN.

Łodzie podwodne podczas wojny światowej.

Aczkolwiek łódź podwodna została stworzona już dawno i żywot jej sięga w czasy, znacznie poprzedzające wojnę światową, tem niemniej dopiero miniona wojna postawiła łódź podwodną w szeregi pełnowartościowych jednostek floty wojennej i dała jej prawa bojowego okrętu wojennego.

Rozwój techniczny i taktyczne zastosowanie tej jednostki osiągnęło w ostatniej wojnie zdumiewające rozmiary. Żadna kategorja jednostek floty wojennej nie może szczycić się tak szybkim postępem i taką doniosłą rolą.

Był okres w wojnie światowej, gdy los wojny stał się zależny od okrętu podwodnego i tylko niedociągnięcia polityczne i strategiczne ze strony Niemiec nie dały możności wykazania całej ważności tej nowej jednostki, która rozpoczynała wówczas swój żywot aktywny.

Wpływ łodzi podwodnych w wojnie światowej był tak silny, że gdy wojna ustała, powstały w środowiskach morskich dwa zdecydowane obozy: jeden — wierzący w to, że rola okrętu nadwodnego jest skończona i że przyszedł okres rozwoju flot podwodnych; drugi — więcej umiarkowany — przeciwstawiał się tym prądom i bronił zasady floty nadwodnej.

Dzisiaj do składu wszystkich flot wojennych, nawet najmniejszych, należą łodzie podwodne, a nawet powstał pogląd, że łódź podwodna jest okrętem słabego.

Nad dzisiejszą taktyką łodzi podwodnych prowadzone są liczne studja i doświadczenia, niestety, wyniki tych studjów są traktowane jako tajne i nie podlegające ogłoszeniom.

Z tych doświadczeń korzystać nie możemy.

Pozostaje więc nam szczegółowo przestudjować i rozważyć działania flot podwodnych w czasie trwania wojny światowej.

Ponieważ łódź podwodna osiągnęła największy swój rozwój we flocie niemieckiej, rozpoczniemy nasz przegląd od tej floty.

Niemcy.

Statystyka.

Zdaje mi się, że dotychczas nigdzie nie ogłoszono dokładnych cyfr, stwierdzających liczbę łodzi podwodnych, wcielonych i wybu-

dowanych w czasie wojny w Niemczech. Skutkiem tego zmuszeni jesteśmy wkroczyć tu w dziedzinę rozmaitych przypuszczeń, opartych na rozmaitych mniej lub więcej pewnych źródłach.

W każdym razie, jakieby źródło nie rozważyć, możemy skonstatować ogromny wysiłek niemiecki, poczyniony w tym kierunku, jak również i wielkie nadzieje, jakie pokładały Niemcy w rozbudowie floty wojennej i zwyciężeniu Anglji zapomocą tych nowych jednostek floty.

Przybliżone cyfry, oparte na rozmaitych źródłach, ale nieoficjalnych, dają nam następujące dane:

W roku 1914, t. j. w momencie wybuchu wojny światowej — flota niemiecka liczyła w swym składzie 30 czynnych łodzi podwodnych;

według przybliżonej statystyki 200 niemieckich łodzi podwodnych zostało zatopionych lub internowanych;

175 łodzi podwodnych zostało wydanych państwom sprzymierzonym po zawarciu umowy o zawieszeniu broni;

w tym samym czasie na niemieckich stoczniach wojennych znajdowało się 177 łodzi podwodnych w budowie.

Opierając się na przytoczonych cyfrach, można przypuszczać, że w czasie trwania wojny światowej około 350 łodzi wchodziło w skład niemieckiej floty wojennej.

Z drugiej strony, gdybyśmy zawierzyli numeracji, ustalonej przez międzynarodową komisję rozbrojeniową, stworzoną po zawieszeniu broni — liczba niemieckich łodzi podwodnych wzrosłaby do cyfry 568.

Trzecie źródło, opierające się na wynurzeniach niemieckiego admirała von Capelle, wypowiedzianych na pewnem posiedzeniu parlamentu niemieckiego, stwierdza, że ogólna cyfra łodzi podwodnych, zamówionych przez rząd niemiecki, sięga cyfry 810, z tych 46 ukończono jeszcze przed wybuchem wojny światowej.

Z zestawienia posiadanych statystyk, a szczególnie dwóch ostatnich, wynikałoby, że około 260 łodzi podwodnych znajdowało się w stadjum opracowania teoretycznego lub studjów.

Liczba 375 łodzi podwodnych, zatopionych w trakcie działań wojennych i wydanych sojusznikom na mocy traktatu o zawieszeniu broni, dzieli się w przybliżeniu na następujące kategorje:

5 lub 6 krążowników podwodnych, 6 transportowców podwodnych — typ „Deutschland", 110 łodzi podwodnych o wielkim promieniu działania — typ „U" — o pojemności od 800 do 900 tonn, 135 łodzi podwodnych średniej pojemności — typ „UB" — pojemność 250 tonn, 107 łodzi podwodnych — tak zwanych małych stawiaczów min — typ „UC" — pojemność 420 tonn, 10 łodzi podwodnych — stawiaczów min o średniej pojemności — typ „U_{71}" — pojemność 650 tonn, 5 lub 6 wielkich stawiaczów min — typ „U_{117}" — pojemność od 1.100 do 1.200 tonn.

Liczba 177 łodzi podwodnych, będących w budowie w chwili zawieszenia broni i wydana państwom sprzymierzonym na podstawie umowy o zawieszeniu broni, dzieli się na następujące kategorje:

35 krążowników podwodnych o ogólnej pojemności 70.000 tonn,

50 łodzi podwodnych — typu „UB",
35 małych stawiaczy min — typu „UC",
5 lub 6 stawiaczy min — typu „U_{117}",
} ogólny tonnaż 60.000 tonn,

31 łodzi podwodnych nie zostało zakwalifikowanych do ustalonych poprzednio typów, były to łodzie zbliżone do typu „UB", ale posiadały znacznie wzmocniony i gruby kadłub.

Na podstawie niektórych informacyj można sądzić, że pewna ilość łodzi podwodnych najnowszych, posiadająca numerację 200 i wyżej, miała osiągnąć tonnaż — 5000 tonn.

Z cyfr wyżej podanych widać, że pod koniec wojny budowa niemieckich łodzi podwodnych była nastawiona na wielkie krążowniki podwodne.

Głównym czynnikiem niemieckim, powodującym budowę łodzi podwodnych o średniej pojemności, była chęć stworzenia czynnika „liczba" obok czynnika „potęga", jakim był podwodny krążownik.

Wszystkie cyfry, tyczące się niemieckich łodzi podwodnych, świadczą o ogromnych możliwościach przemysłu niemieckiego w budowie okrętów podwodnych. Charakterystyczne jest też szybkie i wzorowe dostosowanie się przemysłu niemieckiego do masowej budowy łodzi podwodnych.

Z wyszczególnionej statystyki widzimy, że w Niemczech budowano rozmaite łodzie podwodne, różniące się pod względem technicznym i pod względem taktycznym. Warto więc przeanalizować poszczególne typy tych łodzi podwodnych, aby dobrze zrozumieć ich przeznaczenie.

Łodzie podwodne typu „U" posiadały wielki promień działania i były przeznaczone do odbywania wielkich podróży i wykonywania zadań o przewlekłym charakterze.

Począwszy od porządkowej liczby 19, łodzie tego typu dochodzą do pojemności 650 tonn. W trakcie wojny tonnaż tych łodzi został powiększony o 200 tonn, aby móc zastąpić motory 900 konne — 1200 konnemi, a także aby móc zwiększyć kaliber ustawionych na nich dział, zwiększyć zapas amunicji artyleryjskiej i ilość załadowanych torped.

Ulepszenia, nadane następnym serjom tego typu, tyczyły się głównie udoskonalenia szczegółów, już na nich ustawionych.

Numery tej serji ujęte są od 80 do 114.

Pierwsze łodzie tego typu do liczby U_{18} posiadały mały tonnaż i w następstwie zostały przeznaczone na łodzie szkolne. Kilka z nich zostało zatopionych na początku działań wojennych.

Następnym typem jest „UA", są to krążowniki podwodne. Ten typ łodzi można podzielić na trzy kategorje. — Pierwsza, obejmująca Nr Nr. 135 i 136, przedstawia etap ku wielkiemu tonnażowi. Pojemność tych łodzi wynosi 1175 tonn, poruszane są one zapomocą 2 motorów Diesla o sile 1750 koni i 2-ch grup energji elektrycznej, wytwarzanej zapomocą 550 k. motorów Diesla, mogących uruchomić motory elektryczne, osadzone na głównym wale. Jako uzbrojenie

łodzie te posiadały: 6 wyrzutni torpedowych i zapas torped, liczący 22 sztuki; 2 działa, ustawione na pokładzie: jedno — 100 m/m i jedno 88 m/m. Nawodna szybkość tych łodzi wynosiła 17.7 węzłów.

W skład drugiej wchodzą numery 139 do 141. Pojemność tych łodzi dochodzi do 1930 tonn. Motory te same co i na serji poprzedniej.

Powiększenie tonnażu było spowodowane powiększeniem artylerji, składającej się 2 dział 150 m/m, oraz zwiększeniem grubości kadłuba do 35 m/m, a to w zamiarze umożliwienia tym łodziom walki ogniowej z okrętami patrolującemi.

Kiosk, przeznaczony dla dowódcy, był również przykryty 35 m/m pancerzem stalowym.

Niemiecka łódź podwodna U_{139} została wydana Francuzom i dzisiaj wchodzi w skład francuskiej floty wojennej i nosi nazwę „Halbronn".

U_{140} została wydana flocie angielskiej.

Te dwa krążowniki podwodne: U_{139} i U_{140} były jedynemi, wykończonemi w czasie wojny, i brały udział w działaniach wojennych. Obydwa miały za sobą 3 miesięczną służbę czynną we flocie niemieckiej.

Nawodna szybkość tych krążowników wynosiła 15—16 węzłów.

Łodzie podwodne U_{142} i numery następne miały rozwijać szybkość do 18 węzłów.

Ostatnie numery tej serji nie zostały wykończone w czasie trwania wojny światowej i na mocy umowy o zawieszeniu broni zostały zniszczone na stoczni, a ich motory zostały wydane sprzymierzeńcom.

W czasie trwania wojny Niemcy wybudowali łodzie podwodne od U_{151} do U_{157}. Były to okręty podwodne, przeznaczone do przewożenia przez ocean ładunków handlowych. W tym celu okręty te były zaopatrzone w ogromne hale. Pojemność ich wynosiła 1.500 t. nad wodą i 1870 tonn pod wodą. Szybkość ich była niewielka: okręty te rozwijały na powierzchni 11 węzłów, a pod wodą 5,3. Pierwsza łódź z tej serji została wcielona do floty wojennej w r. 1916 i zaraz odbyła rekordową podróż z Niemiec do Ameryki Północnej, przewożąc towary niemieckie, przeważnie chemikalja. Po odbyciu 2—3 takich podróży okręty te zostały przerobione na wojenne i uzbrojone w dwa działa 150 m/m. Łodzie te posiadały ogromny promień działania i odbywały podróże: do Ameryki Północnej, na Azory, na Maderę, na Wyspy Zielonego Przylądka, do Dakaru i do Sierra Leone. W niektórych tych miejscowościach zostały przez nie ustawione miny podwodne, które w następstwie spowodowały zatopienie lub uszkodzenie okrętów wojennych i statków handlowych. Przy przerobieniu tych łodzi na okręty wojenne udało się ustawić na nich tylko dwie wyrzutnie torpedowe w dziobowej części. Ponieważ łodzie te posiadały wielką masę i słabe maszyny, nie mogły łatwo manewrować, będac w stanie zanurzonym co, zmuszało je do walki w stanie wynurzonym i głównie ogniem działowym.

Łódź podwodna U_{154} została zatopiona u przylądka St. Wincentego w przypadkowem spotkaniu z angielską łodzią podwodną E_{35}. Było to 11 maja 1918 roku.

Do serji łodzi podwodnych, przeznaczonych dla celów handlowo—transportowych, należy zaliczyć 2 małe łodzie podwodne: UC_{20} i UC_{73}, które zostały przerobione z łodzi bojowych, specjalnie dla podtrzymywania komunikacji pomiędzy Austrją a Trypolitanją.

Następne z kolei przychodzą łodzie podwodne — przezwane „UB". Łodzie te miały średnie rozmiary i ograniczone promienie działań, natomiast mogły być budowane w wielkich ilościach. Właśnie tego rodzaju łodzie miały stanowić czynnik — „liczba".

Łodzie tej serji miały doskonałe cechy nawigacyjne i zalety przy nurkowaniu. Były one dostosowane do działań dookoła Seebrügge i Ostendy. Zanurzały się one bardzo szybko (w 20 sekund).

Ostatnie łodzie podwodne, należące do tej serji, posiadały 520 tonn ~~pojemności~~ i odbywały długotrwałe podróże, trwające 20 do 25 dni.

Z tej serji łódź podwodna UB_{26} wpadła w dryftowane sieci angielskie, ustawione przed Hawrem, i w następstwie dostała się w ręce francuskie. Dziś łódź ta wchodzi w skład francuskiej floty podwodnej i nosi nazwę: „Rolland Morillot".

Pierwsza łódź z tej serji została wybudowana z rekordową szybkością, budowa jej trwała 100 dni. 17 następnych łodzi podwodnych wybudowano w 7 miesięcy. Łodzie te były budowane tak, że można je było przewozić koleją w trzech częściach. Po wybudowaniu zostały one przetransportowane koleją na wybrzeże Flandrji lub nad Adrjatyk i tu zmontowane w przeciągu 15 dni.

2 serja łodzi podwodnych typu UB była również budowana w taki sposób, aby można je było demontować i przewozić koleją.

Pod koniec wojny jedna z łodzi podwodnych typu UB, należąca do ostatniej serji, obsadzona wyłącznie przez oficerów, próbowała przeniknąć na redę Scapa Flow, aby tam zaatakować stojące na kotwicy wielkie okręty angielskie. Łódź ta przedostała się pomyślnie przez pierwszą linję zagród, ale na drugiej uległa zniszczeniu od miny.

Łodzie podwodne — stawiacze min — tworzyły typ o nazwie „UC". Pierwsze 16 łodzi tego typu miały pojemność 180 tonn. W dziobowej części miały one 6 studni, w których mieściły się po dwie miny. Łodzie te były przeznaczone wyłącznie do stawiania min i skutkiem tego nie miały wcale wyrzutni torpedowych. Łodzie te były budowane w taki sposób, że można je było rozbierać na części i przewozić koleją. Łodzie te były wykorzystane wszędzie, gdzie się dało, a więc: na Adrjatyku, na morzu Marmara (przewiezione koleją do Konstantynopolu), w Kanale La Manche i na morzu Północnem.

Jedna z tych łodzi natknęła się, w trakcie wykonywania powierzonego jej zadania, na minę w pobliżu Tarento i zatonęła. Później została ona wydobyta z głębin morza i wcielona do składu floty włoskiej pod nazwą łodzi X.

Następne serje tych łodzi posiadały zwiększony tonnaż, sięgający 490 tonn. Powiększenie tonnażu zostało wykorzystane dla nadania łodziom lepszych zalet nawigacyjnych i dla powiększenia zapasu załadowanych min, liczba których została zwiększona do 18. Oprócz tego łodzie tej serji zostały uzbrojone w dwie wyrzutnie torpedowe i jedno działo — 88 m/m. Łodzie były dosyć wytrwałe i mogły odbywać podróże, trwające od 15 do 20 dni. Nieraz łodzie tego typu i tej serji odbywały podróż z Niemiec do Poli samodzielnie, drogą morską.

Następną zkolei serję łodzi tego typu stanowiły łodzie „UE". Łodzie te były zaopatrzone w numery od 117 do 126 i od 171 do 180. Na tych łodziach miny były ustawiane na górnym pokładzie, nazewnątrz, skutkiem tego nie mogły być doglądane, gdy łódź była w stawie zanurzonym, oprócz tego skonstatowano, że takie ustawienie min jest niebezpieczne dla samej łodzi, bowiem padające zgóry pociski, bomby i granaty biły bezpośrednio i przedewszystkiem w miny, co mogło wywołać niebezpieczną eksplozję.

Wogóle sposób przechowywania i stawiania min na i z łodzi podwodnych przeszedł w Niemczech swoją ewolucję.

Ustawianie min na górnym pokładzie, nazewnątrz, tak jak to było przyjęte na torpedowcach i innych okrętach, okazało się niepraktyczne. Poza brakami, wymienionemi wyżej, takie ustawianie min powodowało jeszcze tę niedogodność, że miny zaczepiały o różne przeszkody podwodne, jak sieci, miny przeciw łodziom podwodnym i t. p.

Z tych powodów sposób ładowania min bezpośrednio na pokład został zarzucony i zastąpiony systemem studziennym, który polegał na tem, że w kadłubie okrętu od spodu były urządzone mniej lub więcej głębokie studnie, w których umieszczano miny, przytrzymywane specjalnemi chwytami. Miny można było wyrzucać automatycznie, manipulując specjalnemi przyrządami, ustawionemi wewnątrz łodzi.

Ale i ten sposób nie okazał się dosyć bezpieczny. Wprawdzie miny były tu zabezpieczone od niebezpieczeństw, pochodzących z powierzchni wodnej, jak również usuwał niebezpieczeństwo zaczepienia o przeszkody ustawione pod wodą, ale nie było pewności, czy zabezpieczenie będzie zawsze dobrze działało i czy mina, wrzucona do wody, nie uderzy przed czasem o kadłub okrętu i wywoła eksplozję, co oczywiście groziło przedewszystkiem zniszczeniem samej łodzi.

Statystyka wykazuje, że właśnie w ten sposób Niemcy stracili kilka łodzi podwodnych.

Następnym stopniem w udoskonaleniu techniki ładowania i stawiania min z łodzi podwodnych było takie skonstruowanie łodzi, aby miny można było ładować wewnątrz okrętu.

Ostatni sposób, znacznie trudniejszy w swem wykonaniu technicznem, daje następujące udogodnienia taktyczne: miny znajdują się wewnątrz łodzi, a więc w stanie suchym, łatwym do doglądania i utrzymania w dobrym stanie; miny są należycie zabezpieczone przed możliwością samoeksplozji.

Ostatnie serje niemieckich podwodnych stawiaczy min zostały tak wybudowane, że miny ładowano do wnętrza okrętu.

Łodzie podwodne, posiadające numerację od U_{71} do U_{80} — miały pojemność 755 tonn i mogły załadować aż 36 min. Łodzie te były uzbrojone w jedną wyrzutnię torpedową, umieszczoną na dziobie, i w jedną wyrzutnię, umieszczoną na rufie; pozatem jedno działo 105 mm, umieszczone na pokładzie.

Łodzie te dostarczyły szereg przykrych przeżyć dla Niemców: 3 z nich zatonęły wkrótce po swem wcieleniu do składu floty, a łodzie podwodne: U_{71} i U_{79} zmuszone były internować się.

Ostatnia z nich, t. j. „U_{79}", została wydana flocie francuskiej po ustaniu wojny światowej i nosi dziś nazwę „Victor Réveille".

Ostatnia serja tych łodzi, posiadająca numery od 117 do 126, dochodzi do 1180 tonn i mogła załadowywać 38 min. Wprawdzie łodzie te były obliczone aż na 45 min, ale w praktyce okazało się, że przy takiem załadowaniu stateczność łodzi robiła się niedostateczną i zaszła potrzeba zmniejszenia ilości ładowanych min o 7 sztuk a także zmniejszenia obciążenia artyleryjskiego.

Łodzie te były uzbrojone w jedno działo 150 mm i cztery wyrzutnie torpedowe.

Przeznaczeniem tego typu łodzi podwodnych były dalekie działania, szczególnie u wybrzeża Ameryki Północnej, aby przeciwdziałać przewożeniu wojsk i transportów wojennych z Ameryki do Europy.

Z tej serji Niemcy zdążyli wcielić do składu swej floty zaledwie jedną lub dwie łodzie. Reszta łodzi, należących do tej serji, nie została wcielona do floty zapewne dlatego, że przejawiły one małą stateczność i potrzebowały przeróbek. Po ustaniu działań wojennych łodzie te zostały wydane sprzymierzeńcom.

W chwili zawieszenia broni — Niemcy posiadali 80 łodzi podwodnych bądź na stoczniach w budowie, bądź w opracowaniach. Łodzie te należały do typu UF. Były to łodzie podobne do tych, które miały litery UB z tą różnicą, że kadłub ich był zrobiony z grubej stali 21—25 mm grubości, aby lepiej wytrzymywał eksplozje bomb-granatów, które były w tym czasie najgroźniejszym środkiem walki z łodzią podwodną. Fakt ten zasługuje na specjalne podkreślenie, bowiem z chwilą tą zapoczątkowuje się rywalizacja kadłuba łodzi podwodnej z bombą, coś na wzór walki pancerza z artylerją.

Łodzie te miały być przeznaczone dla służby u wybrzeża Flandrji.

W niemieckim systemie budowy i rozbudowy floty podwodnej widzimy dużą rozmaitość typów o rozmaitych właściwościach technicznych i taktycznych; to też Niemcy muszą być zaliczeni do pierwszych marynarzy, którzy broń podwodną rozwinęli i zastosowali. Nic więc dziwnego, że państwa sprzymierzone, doświadczywszy na własnej skórze groźnych możliwości i następstw wojny podwodnej, wstawiły do traktatu pokojowego klauzulę, zabraniającą Niemcom budowania łodzi podwodnych, a w warunkach zawieszenia broni zażądali wydania lub zniszczenia wszystkich ł. p., należących do floty niemieckiej.

Poszczególne działy, tyczące się łodzi podwodnych, zostały technicznie rozwiązane w sposób następujący:

Stocznie.

Przed wojną Niemcy miały tylko dwie stocznie okrętowe, przystosowane do budowy łodzi podwodnych, były to „Germania" w Kilonji i arsenał państwowy — w Gdańsku. W czasie trwania wojny światowej, a szczególnie w chwili, gdy czynniki miarodajne zdecydowały się na prowadzenie ostrej wojny podwodnej — rozbudowa podwodnej floty wojennej osiągnęła takie rozmiary, że istniejące stocznie nie mogły wywiązać się z zadania i powstała gwałtowna potrzeba zbudowania dodatkowych 12 stoczni. W chwili, gdy zawieszono działania wojenne, wykańczano w Niemczech: 40 łodzi podwodnych na stoczni „Vulkan"; 38 — u Blohm i Vossa; 29 — w Germanji; 28 na stoczni Wesera; 25 w Gdańsku i 20 w Vegesack.

Kadłuby.

Łodzie podwodne były budowane systemem zewnętrznych cystern — balastów. Dla prędszego zapełnienia ich wodą część cysterny, znajdująca się wyżej powierzchni wody, była oddzielona od tej części, która znajdowała się poniżej poziomu wody. Ta druga część była otwarta od dołu i woda z zewnątrz mogła łatwo tam przenikać.

Cysterny, ustawione na rufie, były stale otwarte i połączone z zewnętrzną wodą; zrobione to było dlatego, aby w trakcie dokonywania manewru zanurzania się rufa nie była zbyt lekka, nie wysuwała się z wody i jednocześnie aby dziób nie zagłębiał się zbyt szybko i głęboko.

Kadłuby łodzi podwodnych były obliczone na ciśnienie wody na głębokościach od 50 do 60 metrów, ale nieraz łodzie musiały się zanurzać aż na głębokość 80 i nawet 100 metrów.

Cysterny były podzielone na trzy grupy: grupę dziobową, grupę średnią i grupę rufową; każda z grup mogła być opróżniona niezależnie sprężonem powietrzem, które wpuszczano do cystern z wewnątrz, manipulując odpowiedniemi kranami, umieszczonemi na posterunku centralnym.

Ponieważ w czasie pływania bojowego na pełnem morzu, cysterny były stale otwarte, manewr pogrążenia łodzi podwodnej był bardzo prosty i szybki i wymagał wszystkiego 2—3 ludzi usługi, przebywających w kabinie centralnej. Takie uregulowanie manewru zanurzania jak i wynurzenia nie powodowało żadnego zamieszania ani niewłaściwego wykonania rozkazu.

Manewr wynurzenia, oparty głównie na opróżnieniu cystern, był również skoncentrowany w posterunku centralnym i trwał około 4-ch minut.

Mostki.

Na niemieckich lodziach podwodnych mostki były stosunkowo obszerne i wygodne, dostatecznie wzniesione nad poziomem wody i należycie zaopatrzone we wszystkie środki, ułatwiające i sprzyjające pełnieniu wachty. Takie urządzenie mostków było wywołane koniecznością dokonywania długich, uciążliwych podróży nadwodnych i potrzebę pilnego i stałego czuwania i obserwowania powierzchni morza i nieba. Nieraz podróż takiej łodzi trwała miesiąc i dłużej.

Na łodziach podwodnych, przeznaczonych do przewożenia ładunków handlowych, zrobione były specjalne platformy na maszcie, skąd wygodnie było obserwować, co się działo dookoła.

Boczne kile były zrobione w taki sposób, aby łodzie podwodne mogły opuszczać się na dno i tam spokojnie odpoczywać.

Niektóre łodzie podwodne miały dzioby proste, inne znowu — wygięte.

Stery łodzi były specjalnie zabezpieczone. Prawie wszystkie łodzie były zaopatrzone w specjalne przyrządy do przecinania lin stalowych. Na niektórych łodziach, wydanych sprzymierzeńcom, znaleziono płyty z czystego ołowiu i zupełnie izolowane; te płyty były przeznaczone do wywoływania krótkich spięć i przecinania w ten sposób lin stalowych lub drucianych, służących jako przeszkody podwodne. Stopień skuteczności funkcjonowania tego systemu nie został dokładnie ustalony.

Tylne stery były tak ustawione, że prawie zawsze były ztyłu śrub okrętowych.

Kioski.

Kioski były przestronne i dość obszerne, w kioskach przebywał dowódca, do jego dyspozycji były tu dwa peryskopy.

Peryskopy.

Peryskopy były doskonałe, dzięki świetnie postawionemu przemysłowi szklanemu, a szczególnie dzięki fabryce Zeiss'a.

Normalny peryskop dawał powiększenie 1.5 raza. To nieznaczne powiększenie zachowywało zdolność sądzenia o odległościach. Drugi peryskop miał 6-cio krotne powiększenie i służył do rozpoznania różnych szczegółów.

Jeden z peryskopów miał specjalny przyrząd, zezwalający na obserwację lotniczą.

Górna część peryskopu była tak zrobiona, że miała zaledwie 31 mm szerokości. Dzięki tak urządzonemu peryskopowi ślad jego na powierzchni wody był ledwie dostrzegalny, a szczególnie w tym wypadku, gdy łódź posuwała się bardzo powoli (z szybkością 2—3 węzłów) i posługiwała się peryskopem dorywczo na krótkie przeciągi czasu.

Zanurzenie.

Łodzie podwodne o małej pojemności — typów UB i UC — zanurzały się bardzo prędko, potrzebowały na ten manewr 20—25 sekund. Większe łodzie, począwszy od 850 tonnowych potrzebowały na ten sam manewr od 1 minuty 15 sekund do 1 minuty 30 sekund.

Ponieważ niemieckie łodzie podwodne miały wysokie i obszerne mostki, więc szybkość ich w stanie zanurzenia ogromnie malała, a pozatem fakt ten odbijał się również i na promieniu podwodnego działania. Zato w czasie pływania na powierzchni załoga łodzi miała dobry mostek, co miało duże znaczenie dla dobrego postawienia służby wachtowej i należytego zorganizowania służby obserwacyjnej. Odpowiadało to sposobowi prowadzenia wojny podwodnej przez flotę niemiecką, o czem wspominaliśmy już wyżej.

Torpedy.

Pierwsze serje niemieckich łodzi podwodnych były słabo uzbrojone. Wyrzutnie torpedowe były ustawione wewnątrz łodzi i nieruchome; oś wyrzutni była ustawiona równolegle do podłużnej osi danej łodzi; wyrzutnie były ustawione na dziobie a następnie i na rufie. Aby móc wystrzelić torpedę — łódź musiała sama dokonywać uciążliwych manewrów i ustawiać się tak do nieprzyjaciela, aby dziób lub rufa były skierowane na niego. Odchylenie od osi strzału mogło być uzyskane przez odpowiednie ustawienie przyrządu Obry. Odchylenie otrzymane w ten sposób było dostateczne, aby torpeda mogła osiągnąć cel.

Pierwsze niemieckie łodzie podwodne były zaopatrzone w torpedy kalibru 450 m/m. Począwszy od łodzi podwodnych U_{27}, kaliber torped wzrósł do 500 m/m, a ładunek materjałów wybuchowych do 160 kilogramów. Wyrzutnie torpedowe ustawiano na pierwszych łodziach po 2 na dziobie i na rufie; począwszy od łodzi U_{47} ilość wyrzutni zostaje zwiększona do 4-ch na dziobie i 2-ch na rufie. To uzbrojenie w 6 wyrzutni zostało zachowane aż do ostatnich U, posiadających pojemność 850 tonn. Łodzie te załadowywały jeszcze 6 zapasowych torped.

Łodzie podwodne typu UB, o pojemności do 500 tonn, posiadały 5 wyrzutni, z tego 4 na dziobie, ustawione w dwa piętra, i jedną na rufie. Ogólna ilość torped załadowywanych równała się dziesięciu.

Łodzie podwodne, należące do typu UC, o pojemności 420 tonn, przeznaczone głównie do stawiania min, były uzbrojone w dwie wyrzutnie na dziobie i jedną na rufie. Ogólny zapas torped równał się pięciu.

Łodzie podwodne o wielkich pojemnościach, tak zwane krążowniki podwodne, ładowały wielką ilość torped, które mogły być umieszczone wewnątrz łodzi lub ułożone na głównym pokładzie.

Łódź podwodna U_{119}, która dzisiaj należy do składu floty francuskiej i nosi nazwę: „René Audry" — załadowywała w sumie 18 torped.

Łódź podwodna U_{139}, również wcielona do składu floty francuskiej i przezwana „Halbronn", mogła załadowywać 19 torped.

Aby zwiększyć możliwości wybuchu torpedy przy zetknięciu się z okrętem, a szczególnie handlowym — uzbrajano je w specjalny przyrząd, powodujący wybuch nawet wówczas, gdy przechodziły pod stępką okrętu.

Te specjalne przyrządy były dwóch rodzajów: jeden — tak zwany „Hekelpistol" — polegał na tem, że na przedniej części torpedy ustawiano pionową antenę o wysokości 90 m/m. Gdy taka torpeda przechodziła pod stępką okrętu, zaczepiała ona o stępkę swą anteną, co wywoływało eksplozję; drugi przyrząd był oparty na zasadach magnetycznych, działalność jego rozpoczynała się wtedy, gdy torpeda znajdowała się w polu magnetycznem okrętu.

Dowódcy niemieckich łodzi podwodnych niechętnie posługiwali się tym drugim przyrządem, gdyż nieraz zawodził.

Pierwszy sposób (stosowanie anten) z powodu swej dessymetrji powodował pewne odchylenie toru torpedy.

Artylerja.

Przed wojną światową łodzie podwodne nie były uzbrajane w działa, uważane za zbędne, sądzono bowiem, że właściwem i jedynem uzbrojeniem łodzi podwodnej jest torpeda.

Działo pojawia się na niemieckich łodziach podwodnych jako skutek działań wojennych, mających na celu niszczenie statków handlowych. Bezbronny statek handlowy można było zatopić równie szybko i znacznie taniej strzałem armatnim, zachowując zapas torped do ataku na okręty wojenne lub szybkie statki pasażersko-handlowe.

Pierwsze działa na łodziach ustawiono na górnym pokładzie na dziobie, a potem i na rufie.

Takie dorywcze montowanie dział, nieprzewidywanych w planie budowy, stwarzało wiele trudności w ich wykorzystywaniu, a obsługę narażało na niebezpieczeństwo zmycia przez fale. Aby temu zapobiec i umożliwić obsługę dział, zaprowadzono specjalne pasy, któremi kanonierzy przywiązywali się do podstawy działa. Pozatem, aby ochronić obsługę i jej odzież przed falą i wodą — ludzie obsługujący działo nakładali specjalny ubiór, podobny do ubioru nurka tylko bez hełmu.

Gdy w obozie antyniemieckim dowiedziano się o tych trudnościach niemieckich z artylerją na łodziach podwodnych, została wydana specjalna instrukcja, nakazująca statkom handlowym, w wypadku spotkania się z niemiecką łodzią podwodną obierać kurs przeciw fali.

Początkowo ustawiano na niemieckich łodziach podwodnych działa 88 m/m, ale już w roku 1916 kaliber dział został powiększony do 105 m/m, działa były półautomatyczne z celownikami optycznemi. Te działa strzelały już na 12.000 metrów. Pierwsze łodzie zaopatrywano w pojedyńcze 88 m/m działa; w następnej fazie stawiano jedno działo 88 m/m a drugie 105 m/m, wreszcie w trzeciej fazie — dwa 105 m/m.

Handlowe łodzie podwodne, o dużej pojemności — typu „Deutschland" — oraz wielkie stawiacze min były uzbrojone w jedno lub dwa działa 155 m/m.

Początkowo zapas pocisków do dział 88 m/m wynosił 150 na działo. Zaopatrzenie to stale wzrastało i do szłodo 375 pocisków na działo.

Działa późniejsze — 105 m/m — miały zapas 400 i więcej pocisków.

Regulaminowo sprawa ta nie była ustalona. D-cy łp. sami decydowali o ilości torped i amunicji działowej, uzależniając to od przewidywanych zadań. Większość dowódców wolała ładować większy zapas pocisków kosztem zmniejszenia liczby załadowanych torped, co bardziej odpowiadało charakterowi wojny podmorskiej.

Pociski układano dookoła podstawy działa. Każdy pocisk umieszczany był w specjalnym futerale, zamykanym hermetycznie. Zamknięcia futerału były wzorowane na zamknięciu butelki wody sodowej.

Ładunek działa 155 m/m był rozdzielny i skutkiem tego przechowywanie amunicji było inne — pociski układano w nadbudówkach górnego pokładu, gdzie wlewająca się na pokład fala i woda omywały je swobodnie.

Akumulatory.

Akumulatory mieściły się w specjalnych halach, przykrytych szczelnym pokładem, dającym się łatwo usunąć.

Dzięki temu nad tym pokładem pozostawało dużo wolnego miejsca.

Elementy były niezmiernie starannie ustawiane i zamknięte, pokrywki odpowiednio przyklejone, a każda bańka posiadała oddzielną kanalizację.

Liczba elementów sięgała 7 — 8 o bardzo dużej wydajności energji elektrycznej i mechanicznej.

Waga elementów wahała się pomiędzy 350 i 450 kg. Wyjątek stanowiły łodzie podwodne typu U_{139}, na których waga elementów sięgała 730 kg.

Motory elektryczne.

Miały one dwa przewody, które można było łączyć zmiennie. Również i łączenie bateryj zezwalało na osiągnięcie wielkich zmian szybkości bez obawy złego funkcjonowania.

Instalację elektryczną cechowało świetne urządzenie i doskonała konserwacja.

Motory Diesla.

Niemcy zaopatrywali łodzie w motory cztero taktowe, bardzo silne. Typ U posiadał motory 1200 konne, UB — 530 konne, a typ UC — 300 konne. Pierwsze krążowniki podwodne otrzymały motory

Diesla o sile 1.750 koni, a krążowniki ostatniej serji miały otrzymać 3.000 koni.

Wagę motorów obliczano w ten sposób, aby jeden KM. odpowiadał 30 do 32 kg.

Fabryka Kruppa „Germanja" specjalizowała się w wyrobie dwutaktowych motorów spalinowych. Ale motory o wielkiej sile funkcjonowały niezawsze poprawnie. Motory łodzi U_{139}, zrobione u Kruppa według modeli przedwojennych i posiadające siłę 1750 koni, sprawiły obsłudze dużo kłopotu w czasie późniejszych długich podróży.

Radjo.

Radjostacje niemieckich łodzi podwodnych nie wykazywały nic specjalnego, czegoby nie stosowano na łodziach innych państw.

Moc stacji nadawczej (pięciokrotnej mocy — gasnąca) wynosiła 2 kilowaty, a jej zasięg = 250 milom.

Odbiór odbywał się na kryształach z posrebrzonemi końcami lub na gasnących lampkach.

Antena niska składała się z dwóch stalowych lin 10 i 17 m/m, tworzących równocześnie zabezpieczenie od min podwodnych. Pomiędzy temi zasadniczemi linami przeciągnięte były lżejsze druty, wzmacniające pojemność całości.

Antena wysoka składała się z dwóch stalowych drutów o średnicy 4—5 m/m, rozciągniętych na sprężynach i podniesionych na dwóch masztach, zrobionych ze stalowych blach o zwiększającej się do dołu średnicy. Maszty były wciągane lub składane zapomocą motorów elektrycznych lub przyrządów pneumatycznych. Manewru dokonywano z wewnątrz łodzi. Liny antenowe były stale naciągnięte nawet przy manewrowaniu masztami. Dzięki temu nie mogła powstać obawa, że zluzowana lina zaczepi o nadbudówki górnego pokładu i mostku.

Sygnalizacja podwodna.

Od początku wojny niemieckie łodzie podwodne stosowały sygnalizację podwodną.

Nie sięgała ona zbyt daleko. Promień jej działania równał się 10—15 milom. Sygnalizacja polegała na wytwarzaniu silnego dźwięku trąbką. Sygnalizacji podwodnej brakło ważnej cechy — dyskrecji — i skutkiem tego łodzie podwodne posługiwały się nią głównie w czasie zbliżania się do własnego wybrzeża lub portu, t. j. dla nadawania sygnałów rozpoznawczych, które łowiono w mikrofony, ustawione w portach lub na wybrzeżu.

Nawet w wypadkach spotkania się z drugą łodzią podwodną, należącą do tej samej floty, wolano posługiwać się radjo-stacją i rakietami lub świetlnemi sygnałami Morse'a.

Mikrofony.

Niemieckie łodzie podwodne były doskonale zaopatrzone w mikrofony. Stosowano mikrofony dwóch systemów: jeden — dla sygnałów synchronicznych, t. j. dla odbierania sygnałów dźwiękowych, drugi — dla wyławiania i rozpoznawania wszelkich dźwięków podwodnych.

Mikrofony ustawiano na stępkach łodzi podwodnych lub w przednich balastach.

Cały system przełączników zezwalał na szybkie przejście od jednego systemu odbioru na drugi, aby tem samem wywołać zmienność kierunków dźwięków.

Przewodnik kierowniczy.

Aby umożliwić łodzi prawidłowe wejście do własnego portu, Niemcy używali specjalnych kabli — przewodników. Kable takie, należycie izolowane, kładziono na dno morza i zasilano z lądu prądem zmiennym.

Gdy łódź podwodna płynęła nad takim kablem — rama radjowa lub antena izolowana, ustawiona wewnątrz — reagowała na prąd w kablu. W ten sposób łódź podwodna mogła trzymać się kabla. Kabel ten został później przezwany — „leader gear".

Na tych łodziach podwodnych, które zostały wydane Koalicji, nie znaleziono żadnych śladów tego urządzenia.

Dzisiaj zagadnienie to zostało już zupełnie dobrze rozwiązane i w innych wielkich marynarkach.

Wytrzymałość.

Konstrukcja niemieckich łodzi podwodnych przewidywała bardzo duży zapas paliwa. Dzięki temu, jak również na skutek świetnej produkcji motorów i wspaniałej wytrzymałości materjału, solidnie urządzonych nadbudówek, obszernych i dogodnych mostków, doskonale rozplanowanej wentylacji, funkcjonującej przy wszelkiej pogodzie — łodzie podwodne mogły wykonywać długotrwałe podróże morskie.

Oprócz tej technicznej strony, niemałą rolę odgrywała tu i siła moralna załóg, zależna od postępowania z szeregowymi, a także od powodzeń i niepowodzeń, towarzyszących każdej podróży.

Aby siłę moralną utrzymać na wysokim poziomie, Niemcy dbali w wysokim stopniu o załogę łodzi. Szeregowi zaokrętowani otrzymywali trzy marki dziennie i posiadali większe prerogatywy niż marynarze jednostek nawodnych.

Wyżywienie było świetne. Ludziom dawano chleb najlepszego gatunku, potrawy mięsne, ryby, kartofle smażone i t. d.

Użycie alkoholu było wzbronione i nie ładowano go wcale. W zasadzie dążono do zmniejszenia spożycia chleba do minimum.

W czasie postoju w porcie — załogi były dogodnie i niemal komfortowo rozlokowane na okrętach — matkach lub pomieszczeniach na lądzie, gdzie starano się im dać możliwie pełny wypoczynek.

Dzięki tym specjalnym zarządzeniom technicznym i moralnym, czas trwania podróży i okres czynny niemieckich łodzi podwodnych był bardzo długi. Niektóre niemieckie łodzie podwodne dążyły nawet do osiągnięcia rekordu, i tak:

U_{64} na 2 i $^1/_2$ roku swego życia 30% czasu spędziła na pełnem morzu;

U_{35} w tym samym czasie — 37% (rekord!);

U_{38} na 2 lata i 3 miesiące — 34%.

Cyfry te wskazują, że zaledwie jedna trzecia stanu liczebnego łodzi może być brana w rachubę przy rozważaniach operacyjnych.

Małe łodzie — typu UB — również starały się jak najdłużej przebywać na pełnem morzu. Te łodzie, o pojemności 260 tonn, zabierały zapasy żywności na 16 dni.

Łodzie typu UC odbywały podróże 20—25 dniowe. Mogły one zupełnie łatwo podróżować z Niemiec dookoła Europy Zachodniej aż do Poli na Adrjatyku.

Ostatnia podróż łodzi UC_{27} polegała na tem, że łódź wypłynęła z Poli, mając załadowane miny, które należało postawić u wybrzeża Egiptu. Po dokonaniu tego zadania łódź powróciła do Cattaro i tu dowiedziała się o podpisaniu przez Austrję zawieszenia broni. Niezwłocznie łódź opuściła port austrjacki i skierowała się do Barcelony, gdzie w następstwie została internowana.

Największy promień działania miały oczywiście łodzie handlowe, t. j. łodzie typu „Deutschland". Mogły one łatwo przebywać w morzu, bez potrzeby zawijania do portów, przez 3—4 miesiące.

Sposób prowadzenia wojny podwodnej, stosowany przez Niemców, zezwalał łodziom spędzać większą część czasu na powierzchni morza, a w stanie zanurzonym przebywać tylko wtedy, gdy zachodziła rzeczywista tego potrzeba. W obozie antyniemieckim sposób ten był wręcz odmienny i powodował to, że większą część podróży łodzie dokonywały w stanie zanurzonym.

Jako przykład może służyć niemiecka łódź podwodna U_{103}, która w czasie od 6-go do 27-go września 1917 roku odbyła drogę 3.800 mil na powierzchni i tylko 129 mil pod powierzchnią wody.

Wobec takiego postawienia sprawy, niemieckie łodzie podwodne były dobrze przystosowane do nawigacji nadwodnej a znacznie gorzej do podwodnej.

Niemieckie łodzie podwodne były zbudowane z doskonałego materjału jak również doskonałe były wszystkie przyrządy na nich ustawione. Niemcy zawdzięczały to świetnie rozwiniętemu przemysłowi rodzimemu i doskonale wyszkolonym i zdolnym inżynierom, posiadającym wielki zmysł praktyczny i umiejętność dostosowania aparatów w taki sposób, aby ich użycie oraz konserwacja nie przysparzały załodze trudności.

Jedynie kadłuby łodzi, które budowano w tempie przyśpieszonem i z obliczeniem na krótkie życie, nie stały na wysokości zadania. Życie łodzi podwodnych obliczano przeważnie na czas trwania wojny, to jest na dwa — trzy lata.

Szkoły.

Szkoły podwodnego pływania mieściły się w Kilonji. W roku 1918 szkoły posiadały 21 łodzi różnych typów do ćwiczenia personelu. 11 okrętów przydzielono szkołom do częściowego rozlokowania personelu. Poza tem specjalne baraki na lądzie mieściły od 2.500 do 3.000 uczniów i personelu.

Dywizjon łodzi podwodnych, stacjonujących w Kilonji, liczył w swym pełnym składzie 12.000 ludzi.

Oficerowie, przydzieleni w charakterze uczniów do szkół łodzi podwodnych, obowiązani byli programowo wykonać 30—40 strzałów torpedowych do celów ruchomych. Po ukończeniu szkoły — oficerowie i szeregowi byli zaokrętowani na jedną z łodzi o bojowem znaczeniu w charakterze stażystów.

* * *

Z opisu technicznego łodzi podwodnych widać, jak wysoki poziom osiągnęła technika niemiecka w dziedzinie budowy łodzi podwodnych i jak przemysł niemiecki zdołał się przystosować do masowej ich produkcji. To też nic dziwnego, że niemieckie łodzie podwodne stały się przez pewien okres bardzo groźnym i wprost niebezpiecznym środkiem wojny morskiej. Pierwszy okres wojny podmorskiej stał się tak groźny dla Anglji, że przez pewien czas zachodziła obawa kapitulacji Anglików.

W obliczu tak wielkiego niebezpieczeństwa wytężono w Anglji i w krajach z nią sprzymierzonych wszystkie siły i możliwości, aby przetrzymać, a potem i przezwyciężyć to groźne niebezpieczeństwo.

Do niszczenia niemieckich łodzi podwodnych stosowano rozmaite i rozmaicie skuteczne środki.

Skutki przedstawione są niżej, przytem analiza jest przeprowadzona wyłącznie w stosunku do łodzi podwodnych.

Przyczyny nieznane.

Z przyczyn nieznanych zginęła największa ilość niemieckich łodzi podwodnych. Statystyka wykazuje, że zginęły w ten sposób 62 łodzie podwodne na ogólną liczbę 200, zaginionych w wojnie światowej. Prawdopodobną przyczyną zguby tych łodzi były miny podwodne. Miny okazały się najgroźniejszym środkiem w walce z łodziami podwodnemi.

Skonstatowano, że 29 łodzi, poza liczbą wyżej podaną, zginęło właśnie na skutek zderzenia się z miną podwodną. W tej liczbie 5 łodzi zginęło od własnych min.

Jeżeli zsumować liczbę łodzi podwodnych niemieckich i angielskich, zaginionych z przyczyn nieznanych, i dodać do tej liczby zniszczenie, spowodowane przez miny, to otrzymamy, że 40% łodzi podwodnych zginęło właśnie od min.

Morze Bałtyckie, posiadające małą głębokość, nadaje się doskonale do prowadzenia walki z łodzią podwodną zapomocą min.

Stosując ten środek walki z łodziami podwodnemi, Anglicy dokonali ogromnego wysiłku, który uplastycznia się następującemi

cyframi: w Anglji produkowano 10.000 min miesięcznie, zaś liczba ustawionych w morzu wszystkich min wynosiła około 300.000 (w Pas de Calais ustawiono 30.000 min).

Ustawiając w roku 1917 ową sławną i największą zagrodę minową, ciągnącą się poprzez całe morze Północne, od wybrzeża Anglji aż do wybrzeża Norwegji, Amerykanie użyli 121.800 sztuk. Takie kolosalne pole minowe wymagało ogromnej produkcji min, to też Amerykanie i w tej dziedzinie uzyskali rekord. Ich produkcja miesięczna dała 12.800 min. Miny, produkowane w Stanach Zjednoczonych, były bardzo drogie, wyrób każdej z min kosztował 241 dolarów, czyli na wyprodukowanie całej masy min, użytej w wielkiej zagrodzie, rząd amerykański wydał 29.553 800 dolarów.

Wysiłek niemiecki na tem polu przedstawia się znacznie mizerniej. Silnie skrępowani w swych posunięciach na morzu i pozbawieni możności wysyłania swych nadwodnych stawiaczy min daleko od własnego wybrzeża, Niemcy zmuszeni byli przejść na inny system — system podwodnego stawiania min zapomocą łodzi podwodnych. Łodzie podwodne mogły łatwo przerwać blokadę i przenikać daleko, ale zato niosły one bardzo małą liczbę min. To też ogólna ilość min, ustawionych przez niemieckie łodzie podwodne, przedstawia stosunkowo niewielką cyfrę.

Wobec tego, że mina podwodna była takiem groźnem niebezpieczeństwem dla łodzi podwodnej, starano się ją zabezpieczyć przez usunięcie wszelkich wystających części kadłuba i urządzeń okrętu, aby uniknąć zaczepienia i przyciągnięcia miny.

Drugi sposób zabezpieczenia łodzi od wybuchu miny polegał na tem, aby w miejscach podejrzanych przepływać na możliwie największej głębokości, t. j. w taki sposób, aby przejście przez pole minowe odbyło się w płaszczyźnie najwięcej oddalonej od poziomu min.

Aby przeciwstawić się temu drugiemu sposobowi pokonania przeszkody, sprzymierzeńcy, a głównie Anglja, ustawiali miny na różnym poziomie, t. j. tak, by łódź podwodna na każdej głębokości spotkała się z miną podwodną.

Rozwiązanie takiego zadania było niełatwe i wymagało użycia ogromnej ilości min. Kalkulacja min dla takiego pola przeprowadzana była w sposób następujący: rozmiary ówczesnej łodzi podwodnej wynosiły 5 do 6 metrów na wysokość i od 6 do 8 metrów na szerokość, do tego należało uwzględnić maksymalną głębokość zanurzenia łodzi a więc 100 metrów. Stąd skuteczna zagroda minowa powinnaby składać się z 20 rzędów min w płaszczyźnie pionowej, a odległości w poziomie nie mogłyby przekraczać 8 m. Aby więc skutecznie zagrodzić odcinek o długości 3 mil morskich, należało zużyć 90.000 min. Wszelkie powiększenie rozmiarów tej zagrody, z zachowaniem tej samej liczby min, odpowiednio zmniejsza skuteczność samej zagrody.

Dzisiejsze łodzie podwodne oraz te, które będą wybudowane w bliskiej przyszłości, nie potrzebują bardzo się lękać tego niebezpieczeństwa, a to dlatego, że przy ewentualnej najbliższej wojnie żadne państwo nie będzie dysponowało taką ogromną ilością min

podwodnych, jak też nie będzie mogło ich wyprodukować, nie mówiąc już o tem, że i same łodzie podwodne będą lepiej strzeżone i zabezpieczone.

Przezroczystość wody w morzach południowych ułatwia w porze dziennej wymijanie przeszkód, które przy użyciu krótkiego, grubego peryskopu łatwo można spostrzec.

Na morzu Adrjatyckiem, na głębokości 30 metrów dowódca łodzi mógł nieraz dobrze widzieć poprzez iluminatory w kiosku przód i tył łodzi, jak również i pływające dookoła ryby.

Dzisiaj do walki z miną zagrodową łódź podwodna może stosować przyrządy sygnalizacji podwodnej (U. S.), które przez odbicie się dźwięku mogą zaalarmować łódź, że we wskazanym kierunku znajduje się przeszkoda podwodna, tem samem łódź może szczęśliwie ominąć niebezpieczne miejsce, nie widząc samych min.

Niemieckie łodzie podwodne były zaopatrzone w specjalne nożyce elektryczne, bardzo wrażliwe i dobrze izolowane, do przecinania minrepów i lin stalowych tych min lub przeszkód podwodnych, o które łódź zaczepiła.

Wreszcie dla przepłynięcia przez pole minowe niemieckie łodzie podwodne wykorzystywały przypływy i odpływy, jak również i rozmaite prądy. Cała sztuka polegała na tem, aby niebezpieczne miejsce przepłynąć w czasie przypływu, pozostawiając miny głęboko pod stępką okrętu, lub w czasie odpływu, gdy miny ukazywały się na powierzchni morza, wtedy łódź przepływała między niemi.

Ostatnia okoliczność nie może być brana pod uwagę w działaniach wojennych na morzu Bałtyckiem, na którem niema zjawiska przypływów i odpływów a także silnych prądów.

Dalszy ciąg nastąpi.

KDR. PPOR. DYPL. KŁOSSOWSKI JERZY.

Strategja morska według dzieła admirała Castex'a „Théories stratégiques".

(Dalszy ciąg).

Orjentacja operacyj.

Poprzednie rozdziały, a szczególnie przykłady historyczne do nich odnoszące się, mogły zrobić na czytelniku tego rodzaju wrażenie, że regularna siła zbrojna morska, innemi słowy — główne siły, w praktycznem zastosowaniu niezawsze usprawiedliwiają to dominujące znaczenie, jakie im nauka strategji zgóry wyznaczyła

Wystarczy nadmienić, że tego rodzaju wrażenie byłoby zbyt powierzchowne i płytkie. Należy właśnie znaleźć taką kompromisową formułkę, któraby głównych sił nie detronizowała, a zarazem aby konieczności życiowe w czasie wojny były należycie oceniane i zaspakajane. Bezsprzecznie, główne siły pozostają i pozostaną główną sprężyną położenia strategicznego w czasie wojny. Cała historja morska o tem głośno mówi w najrozmaitszych okolicznościach i liczne przykłady stwierdziły, że zaniedbanie rozwoju głównych sił kosztem chwilowych i drugorzędnych potrzeb zawsze pociągało za sobą ostateczną klęskę, a która w tych okolicznościach była tylko kwestją czasu.

Wychodząc z założenia, że główne siły są niezbędne i stanowią główny czynnik możliwości strategicznych, trzeba wynaleźć takie kompromisowe rozwiązanie, któreby znaczenia głównych sił nie negowało, a zarazem umożliwiało wykonanie pilnych i życiowych potrzeb przed zniszczeniem głównych sił przeciwnika.

Wydaje się, że taki kompromis najskuteczniej da się ująć w następującą formułkę: gdy bardzo ważne potrzeby zmuszają nas do przedsięwzięcia operacyj wybrzeżnych, lub związanych z komunikacjami, albo dotyczących transportu armji w okresie wojny i t. p., przed zniszczeniem przeciwnika, wówczas należy taką operację wykonać pod przymusem konieczności życiowej. Nawet wtedy należy jednak zawsze pamiętać o głównych siłach przeciwnika i stale mieć oczy zwrócone na nie, będąc w pogotowiu w wypadku koniecznym stawić im czoło bez opóźnienia, i odpowiednio do tego uszykować swoje siły, aby nie być zaskoczonym i mieć możność stawić się do

bitwy w warunkach dla siebie korzystnych. Innemi słowy, oznacza to konieczność należytej organizacji ubezpieczenia vis-à-vis głównych sił przeciwnika, pamiętając stale o zasadniczem znaczeniu tych sił i ich dominującej roli podczas wojny.

Liczne przykłady historyczne potwierdzają słuszność w ten sposób ujętego kompromisu między zasadniczem strategicznem znaczeniem głównych sił, a zachodzącemi w czasie wojny koniecznościami życiowemi.

Podczas wojny siedmioletniej, Anglicy wykonali kilkakrotnie operacje desantowe na wybrzeżach francuskich, między Saint-Malo i Cherbourg'iem, które w r. 1758 skończyły się klęską przy Saint-Cast. Podczas tych operacyj bezpośrednią ochronę transportów wojska stanowiła dywizja kommodora Howe, składająca się z 5-ciu okrętów bojowych i około 15-tu jednostek lekkich. Ponieważ z drugiej strony pomyślne wykonanie operacji zależało od należytego zabezpieczenia operujących sił angielskich od strony Brest, w którym znajdowała się eskadra francuska Conflans'a w sile około 20-tu okrętów, przeto należało stworzyć z tej strony właściwe ubezpieczenie. Było ono zrealizowane przez eskadrę angielską w sile 22-ch okrętów, dowodzoną przez Anson'a, któremu Hawke sekundował. Eskadra ta odkotwiczyła z Portsmouth 1 czerwca 1758 r. i zajęła stanowisko wzdłuż północnego wybrzeża Bretanji, między wyspami Batz i Ouessant. Na tym obszarze krążowała ona bez przerwy w ciągu 3-ch miesięcy. Zajęte przez nią stanowisko z punktu widzenia strategicznego było bardzo dogodne, gdyż znajdowało się między miejscem pobytu eskadry nieprzyjacielskiej, a miejscem własnych działań desantowych. W ten sposób Anglicy zabezpieczyli się z jednej strony od zaskoczenia przez eskadrę Conflans'a, a z drugiej strony utrzymali w ręku inicjatywę odnośnie czasu i kierunku dla własnych uderzeń. W ten sposób zadanie osłony pośredniej własnych operacyj desantowych zlewało się w jedną całość z zadaniem ewentualnego zniszczenia głównych sił przeciwnika. Strategiczna koncepcja Anglików w tym wypadku była bez zarzutu.

Zupełnie inaczej należy ocenić zachowanie się de Grasse'a, bezpośrednio przed bitwą u wysp Świętych. Zakładając, że ekspedycja przeciwko Jamajce była podyktowana nagłą potrzebą i ważnym interesem politycznym do tego stopnia, że należało ją wykonać przed zniszczeniem głównych sił przeciwnika, należało w konsekwencji działać w inny sposób, niż to miało miejsce, i w pierwszym rzędzie udzielić więcej uwagi tym głównym siłom nieprzyjacielskim, które znajdowały się bardzo blisko sił francuskich. Na pierwszy rzut oka widoczne było, że sytuacja prowadzi do bitwy, lecz de Grasse tego nie zrozumiał dnia 9 kwietnia 1782 r., kiedy okoliczności były dla niego bardzo sprzyjające. W trzy dni później został on zaatakowany, zamiast poprzednio samemu uderzyć na nieprzyjaciela w warunkach dla siebie korzystnych. Nic też dziwnego, że bitwa, która w tych warunkach się odbyła, prawie na połowę była już przesądzona, a tem samem i los ekspedycji.

W r. 1785 Anglicy przedsięwzięli operację w zatoce Quiberon w celu wysadzenia na ląd partji emigrantów francuskich. Transportowce z emigrantami pod eskortą dywizji Warren'a odkotwiczyły z wyspy Wight 14 lipca. Eskadra angielska w La Manche'u w składzie 14 okrętów bojowych i 5 fregat, dowodzona przez Bridport'a, wyszła z redy Spithead 11 czerwca w celu wzmocnienia eskorty. Powyższe środki ostrożności były usprawiedliwione, ponieważ w Brest znajdowała się francuska eskadra pod dowództwem admirała Villaret-Joyeuse, składająca się z 9 okrętów bojowych i 7 fregat. Pomimo tych zasadniczych środków ubezpieczenia, jeszcze dywizja Corwallis'a — w składzie 5 okrętów bojowych i 3 fregat — znajdowała się w pobliżu Brest jako awangarda głównych sił.

16 czerwca Bridport i Warren połączyli się. 17 czerwca złączone siły angielskie minęły wyspę Ouessant W drodze Bridport dowiedział się od pewnego handlowca amerykańskiego, że 15 czerwca eskadra francuska znajdowała się około Penmarch, lecz przyjął tę informację za mylną. 18 czerwca odłączył się od całości i zawrócił w kierunku północno-zachodnim, zaś Warren'owi polecił prowadzić transport do zatoki Quiberon.

Od tego momentu zaczął się niepomyślny przebieg operacji. Mianowicie, Cornwallis, którego zapomniano poinformować o przedsięwziętej operacji w Ouiberon, porzucił 7 czerwca swoje stanowisko obserwacyjne przed Brest'em i udał się na południe. 8 czerwca spotkał on dywizję francuską Vence'a i przez kilka dni blokował ją w Belle-Ile, a następnie powrócił na północ. Z chwilowej nieobecności angielskiej eskadry koło Brest skorzystał admirał Villaret i 11 czerwca wyszedł z portu, 15-go połączył się z dywizją Vence'a, a 16-go i 17-go odrzucił Cornwallis'a na zachód, silnie na niego napierając. 18 czerwca, idąc na północ wzdłuż wybrzeża, Villaret natknął się na Warren'a i jego konwój. Stało się to w trzy godziny po odłączeniu się Bridport'a od konwoju. Okręty dywizji Warren'a i będące przy nich transportowce musiały ratować się ucieczką na zachód, starając się jak najprędzej złapać Bridport'a, gdyż tylko on jeden mógł ich ratować. Cornwallis był już w tym czasie zbyt daleko od nich. 19-go czerwca Bridport z całą szybkością pospieszył na spotkanie z eskadrą francuską, aby ją odeprzeć i w ten sposób ratować całą ekspedycję od klęski. W wyniku miał miejsce cały szereg manewrów strategicznych, które ostatecznie doprowadziły dnia 23-go czerwca do bitwy przy Groix.

Wszystko się pomyślnie skończyło dla angielskiego konwoju, lecz można było tych przykrych perypetyj uniknąć. W tym przykładzie znaczenie głównych sił przeciwnika, przy wykonywaniu drugorzędnej operacji i przed ich zniszczeniem, występuje równie jaskrawie, jak w innych przykładach. W danym wypadku, o ile konieczności polityczne i wojskowe zmuszały Anglików do przedsięwzięcia zaczepnych działań w zatoce Quiberon przed zniszczeniem głównych sił przeciwnika, to należało przedewszystkiem gruntownie się zabezpieczyć od zaskoczenia przez nie, chociażby istotna ich

wartość bojowa nie przedstawiała się groźnie dla połączonych sił angielskich. Tymczasem w danych okolicznościach tak admiralicja angielska, jak Bridport i Cornwallis działali nieco nierozważnie.

* * *

Bitwa pod Lissą jest klasycznym przykładem złej organizacji ubezpieczenia, w danym wypadku przez stronę włoską. Wyspa Lissa została zaatakowana przez flotę włoską, choć główne siły austrjackie nie były jeszcze zniszczone. Jednakowoż celowość przedsięwzięcia tej operacji przed zniszczeniem głównych sił przeciwnika w danym wypadku była usprawiedliwiona specjalnie ważnemi względami natury strategicznej, politycznej i moralnej. To też należy zaliczyć operację zaatakowania wyspy Lissy przez flotę włoską do tego rzędu wyjątkowych i usprawiedliwionych ważnemi koniecznościami życiowemi operacyj, o których już niejednokrotnie była mowa w poprzednich rozdziałach.

O ile koncepcję operacji można w powyższych warunkach uznać za prawidłową i uzasadnioną, o tyle jej wykonanie przez flotę włoską pozostawiało wiele do życzenia, a specjalnie w zakresie organizacji ubezpieczenia, wynikającego z warunków terenowych i wzajemnego położenia głównych sił walczących stron.

Admirał Persano prowadził operację w ten sposób, jak gdyby eskadra austrjacka już nie istniała. Tymczasem ta ostatnia nietylko istniała, ale miała na czele śmiałego i energicznego dowódcę w osobie admirała Tegethoff'a. Nietylko więc fakt istnienia nietkniętych głównych sił przeciwnika, ale i przedsiębiorczy charakter ich dowódcy powinien był naprowadzić adm. Persano na konieczność dokładnej i rozległej organizacji ubezpieczenia własnych sił w trakcie atakowania Lissy. Właśnie w tej dziedzinie adm. Persano popełnił karygodne zaniedbanie, za które zapłacił sromotną porażką pod Lissą.

Flota włoska rozpoczęła atak na wyspę Lissę dnia 18 lipca 1866 r. przez jednoczesne zaatakowanie 3-ch punktów: San-Georgio, Comisa i Porto-Manego. W wyniku takiego planu operacyjnego eskadra włoska była podzielona na trzy części. Zadanie ubezpieczenia całości spełniały tylko dwie kanonierki, jedna w kierunku północno-zachodnim, a druga w kierunku południowo-zachodnim. W tym samym dniu oddział kanonierek, zajęty przy przerwaniu kabla, łączącego Lissę i Lesinę, i przy niszczeniu punktów semaforowych, przychwycił depeszę austrjacką, z której wynikało, że eskadra austrjacka odkotwicza z Poli. Choć data odkotwiczenia okazała się przedwczesna, gdyż Tegethoff nie wierzył w poważne zaatakowanie Lissy i uważał całe przedsięwzięcie jedynie za manewr, mający odciągnąć go w kierunku południowym, to jednakże otrzymana informacja była tak ważna, że Persano powinien był w jakiś sposób zareagować, aby uchronić się od możliwego w tych warunkach zaskoczenia. Tymczasem nie zareagował on wcale i w dniu następnym,

19 lipca, kontynuował ataki przeciw Lissie, komplikując je do reszty przez próbę wylądowania w zatoce Carober.

W wyniku 2-dniowych ataków okręty włoskie miały różne uszkodzenia, lecz pomimo to pozostawały nadal w 3-ch grupach operacyjnych i miały 20 lipca kontynuować zdobywanie wyspy. Właśnie gdy dwa pancerniki znajdowały się przed Comisą, a reszta eskadry przed San-Georgio, avizo „Esploratore", dozorujące w kierunku północno-zachodnim, zameldowało o zbliżaniu się eskadry austrjackiej.

W ostatecznym wyniku eskadra włoska została całkowicie zaskoczona i to w stanie rozczłonkowanym na trzy grupy. Wynik bitwy był zgóry do przewidzenia. Persano sam zawinił swej klęsce przez całkowite zaniedbanie właściwego ubezpieczenia.

* * *

Podczas wojny rosyjsko-japońskiej dyspozycje japońskie w analogicznych warunkach przedstawiały się wręcz odwrotnie. Japończycy zdecydowali się dokonać wylądowania pierwszych oddziałów armji w Czemulpo, nie czekając na zniszczenie rosyjskiej eskadry. przebywającej w Port-Arturze. Jednakowoż ich zarządzenia wskazują na to, że liczyli się oni z istnieniem niezniszczonej floty rosyjskiej i stosownie do tego ustalili dyspozycje transportowe i desantowe.

Dnia 8 lutego 1904 r. o godz. 8 rano położenie japońskich sił było następujące:

1) grupa desantowa

a) konwój — 3 transportowce,

b) eskorta — oddział admirała Uriu w składzie: opancerzonego krążownika „Asama", 4 dywizji krążowników (4 jednostki) i 4-ch torpedowców. Zadaniem tej eskorty była bezpośrednia osłona konwoju i nadto — zniszczenie w Czemulpo rosyjskich jednostek: „Wariag" i „Korejec",

2) pierwsza grupa osłonowa
trzecia dywizja pod dowództwem admirała Dewa i w składzie: 4-ch krążowników, 1-go avizo i flotylli torpedowej. Zadaniem tej grupy było ubezpieczenie grupy desantowej podczas marszu od strony północnej. Admirał Dewa płynął równolegle do admirała Uriu, trzymając się od niego więcej na północ,

3) druga grupa osłonowa
pierwsza dywizja w składzie 6-ciu pancerników pod dowództwem admirała Togo i druga dywizja w składzie 5-ciu opancerzonych krążowników pod dowództwem admirała Kamimury. Zadaniem tej grupy było osłanianie od północy dwóch poprzednich grup w kierunku na Port-Artur.

Dnia 8 lutego o godz. 18-ej, gdy nie zauważono żadnej jednostki nieprzyjacielskiej u wybrzeży Korei, pierwsza i druga grupa osłonowa połączyły się w odległości 45 mil od Port-Artura. Dla skuteczniejszego unieruchomienia eskadry rosyjskiej w Port-Arturze, Japończycy dokonali ataków torpedowych w nocy z 8 na 9 lutego i demonstrację 9 lutego.

Z powyższego widać, że dyspozycje japońskie były tego rodzaju. że umożliwiały im przyjęcie bitwy z nieprzyjacielem w warunkach jak najbardziej korzystnych dla siebie. W dodatku Japończycy poszukiwali tej bitwy i każda inicjatywa rosyjska w tym kierunku całkowicie odpowiadałaby ich planom.

Trzeba przyznać, że dyspozycje japońskie w zakresie ubezpieczenia były bez zarzutu.

* * *

Podczas ubiegłej wojny światowej transporty armji angielskiej na front francuski w sierpniu 1914 r. były osłaniane w analogiczny sposób. Transportowce odbywały podróż w pojedynkę między portami załadowania — Dover i Southampton, a portami wylądowania — Calais i Le Havre, ubezpieczone dzięki następującym dyspozycjom:

1. Ochrona przez lekkie jednostki: patrole lotnicze między Margate i Holandją, zagroda z łodzi podwodnych i patrole kontrtorpedowców na północ i na południe od łodzi podwodnych.

2. Pierwsza grupa osłonowa, opierająca się na Nore i składająca się z „Channel Fleet" w sile 3-ch eskadr starych pancerników i drugiej eskadry krążowników.

3. Druga grupa osłonowa,, którą stanowiła „Grand Fleet", gotowa każdej chwili do spotkania się z dowolną ilością niemieckich jednostek w razie zagrożenia przez nie cieśniny Pas-de-Calais.

Tak potężne dyspozycje osłonowe dały w wyniku całkowite bezpieczeństwo ruchu transportowców, który się odbył bez wypadku między 7 a 17 sierpnia. Flota niemiecka posiadała informacje o tem, że armja angielska ma być przerzuconą na front francuski, lecz nie zareagowała wcale, gdyż ze swej kwatery głównej otrzymała zapewnienie, że zjawienie się angielskiej armji na froncie francuskim, lecz wywrze żadnego wpływu na niemieckie zamierzenia operacyjne. Jedynie tylko dwie niemieckie łodzie podwodne zjawiły się 8-go sierpnia przy wylocie kanału La Manche do morza Północnego, nie bez rezultatu. Pozatem krążowniki „Stralsund" i „Strasburg" z dwiema łodziami podwodnemi nawiązały kontakt dnia 18-go sierpnia z patrolami kontrtorpedowców w północnej części angielskiego systemu osłonowego, lecz również wycofały się bez żadnego wyniku.

Opisany angielski system ubezpieczenia należy uznać za równie racjonalny i skuteczny jak japoński.

Opisane przykłady z wojny rosyjsko-japońskiej i ubiegłej światowej należy uzupełnić jeszcze tem spostrzeżeniem, że odnośne dyspozycje ubezpieczeniowe miały na celu nietylko gwarancję bezpieczeństwa wykonywanych operacyj, lecz umożliwiały również swym głównym siłom przyjęcie bitwy w warunkach najbardziej korzystnych dla siebie. Cały system osłonowy, składający się z kilku równoległych rzędów, możnaby w tych okolicznościach uważać jako przynętę dla nieprzyjaciela, aby w ten sposób w odpowiedniej chwili zmusić go do przyjęcia walnej bitwy. W tem oświetleniu należyta organizacja ubezpieczenia nietylko umożliwia skuteczne wykonanie operacji, dokonywanej przed zniszczeniem głównych sił przeciwnika, ale zarazem służy jako środek do spełnienia zasadniczego postulatu operacyjnego z punktu widzenia strategji morskiej, w postaci dążenia do zniszczenia głównych sił przeciwnika. Innemi słowy — odpowiednio przeprowadzona nawet drugorzędna operacja może służyć jako środek do wykonania ważnego manewru strategicznego, mającego na celu rozwiązanie za jednym zamachem sytuacji strategicznej na danym terenie operacyjnym i to w sposób całkiem zdecydowany.

* * *

Reasumując powyższe, należy stwierdzić, że wynikiem wpływu t. zw. czynników zewnętrznych na koncepcje operacyjne jest nie całkowita zmiana ogólnej orjentacji tych operacyj, lecz większe lub mniejsze odchylenie się od zasadniczego kierunku, dyktowanego przez naukę strategji. W danym wypadku pod zewnętrznemi czynnikami należy rozumieć wszystko to, co bezpośrednio nie wypływa z nauki strategji, lecz pomimo to posiada duże żywotne znaczenie dla całokształtu prowadzenia wojny. Z poprzednich przykładów można było wywnioskować, że do takich zewnętrznych czynników w pierwszym rzędzie należy zaliczyć polityczne i ekonomiczne nakazy chwili, jakie w różnych momentach podczas każdej wojny i po każdej walczącej stronie występują na widownię i niekiedy wymagają natychmiastowego załatwienia, choć z punktu widzenia doktryny strategicznej nie były ujęte w zasadniczym planie operacyjnym. Dostatecznie będzie uzupełnić uwagi przykładem, odnoszącym się do Anglji naprzykład, która niezależnie od koncepcji strategicznej może każdej chwili znaleźć się wobec zagadnienia braku żywności.

Powracając do faktu odchylania się od zasadniczego kierunku operacyjnego pod wpływem sił zewnętrznych, niezależnych od strategji, lecz w danym momencie żywotnych i pilnych postulatów, należy stwierdzić na podstawie wielu przykładów historycznych, że przez cały czas trwania tego odchylenia nigdy się powinno się przestawać myśleć o głównych siłach przeciwnika. Jedynie więc odkłada się chwilowo wykonanie głównego zadania operacyjnego, jakiem jest zniszczczenie głównych sił przeciwnika, lecz bynajmniej nie rezygnuje się z niego. W wyniku przeniesienia momentu wykonania

tego zadania na czas późniejszy pod wpływem niezależnych od strategji czynników, doznaje chwilowej zmiany również podział sił. Wykonując to postronne dla strategji zadanie, chwilowo nam narzucone koniecznościami życiowemi, lecz pamiętając jednocześnie o istnieniu głównych sił przeciwnika i konieczności ich zniszczenia przy pierwszej nadarzającej się sposobności, należy starać się tak operację przeprowadzać, aby nic nie stracić z możliwości zadania decydującego ciosu nieprzyjacielowi. Oznacza to, że będziemy jednakże dążyli do zasadniczego celu, lecz nie po prostej linji, lecz po pewnej krzywej, której odchylenie będzie wprost proporcjonalne do zakresu, kierunku i pilności wykonywanej przez nas, narzuconej nam przez czynniki zewnętrzne, pomocniczej operacji. Droga, po której w tych okolicznościach będziemy chwilowo kroczyli, jest podobna do orbity planety, która kształtuje się pod wpływem tak zasadniczej siły grawitacji, jak i szeregu czynników postronnych. Idzie się więc naukos, zawsze mając przed oczami główny cel swych poczynań operacyjnych.

Z chwilą, gdy czynniki zewnętrzne przestają działać i wpływać na nasze poczynania operacyjne, natychmiast powracamy do klasycznej formy operacyjnej i wszelkie wysiłki zaczynamy znów kierować ku wykonaniu głównego zadania — zniszczenia głównych sił przeciwnika.

Gdybyśmy nie postępowali tak, jak o tem wyżej wzmiankowaliśmy, to w żadnym momencie nie bylibyśmy w stanie zdać sobie sprawy z tego, na ile odchyliliśmy się od prawidłowej drogi operacyjnej. Mając zaś zawsze na widoku główne zadanie operacyjne, możemy każdej chwili wymierzyć swoje postępowanie według tej wzorowej skali, którą stale mamy przed oczami. W ten sposób mamy dokładne wyobrażenie każdej chwili o istotnej wartości kompromisu, na jaki musieliśmy się zdobyć przy wykonywaniu narzuconej nam pomocniczej operacji.

Corbett wydaje o tem sąd w następujących słowach: „Możemy przynajmniej zdawać sobie sprawę z tego, co czynimy. Możemy wydawać sąd o tem, w jakim stopniu dana operacja, która może się stać nakazem chwili, oznacza wyrzeczenie się bezpieczeństwa i dominacji, w jakim stopniu taka ofiara jest uzasadniona i w jakim stopniu jedno zadanie może być pomocnem przy wykonywaniu drugiego. Posługując się tego rodzaju rozumowaniem, można uniknąć wielu błędów. Ryzyko może być duże, ale będziemy w stanie każdej chwili dokładnie zważyć wartość celu i w ten sposób możemy iść na spotkanie tego ryzyka z całą świadomością i z otwartemi oczami".

Nasi poprzednicy, o których działalności strategicznej historja morska dużo nam już powiedziała i których błędy są dla nas tak oczywiste, nie rozumowali w ten sposób, jak to sprecyzował Corbett. Wykonywując, naprzykład, jakąś operację o charakterze komunikacyjnym lub terytorjalnym, zapominano wówczas całkowicie o istnieniu głównych sił przeciwnika, zaniedbywano zorganizować celowo ubezpieczenie i postępowano wogóle tak, jak gdyby nieprzyjaciel

zupełnie był bierny lub bezbronny. Postępowano więc na ślepo z całkowitą ignorancją podstawowych zasad prowadzenia wojny na morzu.

* * *

Rozważania nasze doprowadziły do tego, że ten przewodnik kierunkowy, o którym marzyliśmy, że będzie nam niezmiennie służył przy prowadzeniu przez nas operacyj, okazał się przewodnikiem nie z żelaza, jak tego pragnęlibyśmy, lecz bardzo elastycznym pod wpływem zetknięcia się z realnemi koniecznościami życiowemi. Ten przewodnik okazał się zdolnym do odchyleń w prawo lub w lewo, rozciągając się przy tem odchyleniu jak linka gumowa, powracająca do formy linji prostej natychmiast po usunięciu ciężaru, który na nią cisnął i powodował wygięcie się. Natomiast punkty zaczepienia przewodnika pozostały niezmienne i w nich przewodnik okazał się mocno umocowany. Ten ostatni fakt jest dla nas wysoce ważny i znamienny, gdyż trzymając się przewodnika podczas wykonywania operacyj, mamy pewność, że razem z nim powrócimy do linji prostej przy pierwszej okazji, gdy uboczne siły — w postaci chwilowych nakazów żywotnych, pozastrategicznych — przestaną działać. Tym przewodnikiem jest właśnie dla nas nauka strategji.

Jednakże przewodnik ma pewne granice swej elastyczności. Naszym obowiązkiem jest czuwać, aby ta granica nigdy nie została przekroczona, co niechybnie spowodowałoby pęknięcie przewodnika, a co, innemi słowy, oznaczałoby niebezpieczne odchylenie od minimalnych norm strategicznych, jakie w najgorszym wypadku w dziedzinie operacyjnej należy zawsze zachować. W ten sposób powrócilibyśmy do tych dawnych dziejów, kiedy to kierowano operacjami bez wszelkiego systemu, od wypadku do wypadku i podporządkowywano się czynnikom ubocznym znacznie więcej, niż czynnikom właściwym w dziedzinie prowadzenia wojny. Nauka strategji jest nam właśnie potrzebna na to, aby zawsze móc z dokładnością ustalić niebezpieczną granicę elastyczności przewodnika operacyjnego i aby w każdej chwili stopień wygięcia się tego przewodnika móc obliczyć jako funkcję ryzyka i celowości.

Warto nadmienić jeszcze o metodzie analizy naukowej, jaką w dziedzinie całokształtu prowadzenia wojny stosuje się w strategji morskiej. Otóż pierwsza część strategji głosi o zasadach strategicznych i stanowi stałą niezmienną część tej nauki. Druga zaś część strategji uczy nas metody prowadzenia wojny i jest zmienna, zależna od stadjum rozwoju taktyki i techniki. Pierwsza część jest więc niezależna od czasu i środowiska, a na drugą wywierają one dominujący wpływ. Wygłaszając z początku zasady, a następnie wskazując metody stosowania tych zasad w praktyce, ustalając odchylenia od idealnej formy pod wpływem konieczności życiowych i określając granicę tych odchyleń, osiągamy tę dodatnią stronę, że z początku utrwalamy w pamięci pewną, bardzo ważną formułkę. a następnie wykazujemy względną wartość tej formułki w różnych okolicznościach życiowych. Krótka formułka robi pewne wrażenie na umysł i przez to daje się w pamięci dobrze zakonserwować.

Gdy już umysł ją pochłonie w formie lakonicznej i stanowczej, wówczas zupełnie bezpiecznie można poddać ją ścisłym pomiarom analitycznym, bez obawy o to, że jej istotny sens zostanie zniekształcony i praktyczne zastosowanie zostanie wypaczone.

W danym wypadku taką formułką jest dominujące znaczenie głównych sił podczas wojny. Formułka ta została udowodniona szeregiem przykładów historycznych, klasycznie ilustrujących dominujące jej znaczenie i wpływ w sensie strategicznym na całokszałt prowadzenia operacyj morskich.

Gdy formułka została w ten sposób definitywnie ukoronowana, zajęliśmy się dokładnem wymierzeniem jej położenia na tronie. Znaleźliśmy cały szereg przykładów, które istotną wartość formułki pozwoliły określić zapomocą pewnych ramowych wielkości, zależnie od różnych postronnych wpływów na prowadzenie wojny. W ten sposób znaczenie głównych sił nietylko nie zosłało przekreślone, lecz odwrotnie — nabrało zupełnie realnej wartości, pozwalając nam na eksplotację tego czynnika w różnych okresach wojny i w różnych okolicznościach, lecz zawsze i niezmiennie z przewidywaną korzyścią dla siebie.

Dalszy ciąg nastąpi.

KDR. PPOR. KOSIANOWSKI WŁADYSŁAW.

Sprawy gdańskie.

Jakaś współczesna pytja niemiecka, a tak samo kilku jasnowidzów płci męskiej a narodowości niemieckiej zgodnie przepowiadają Europie niebywałe wstrząsy, mające nas nawiedzić w bieżącym — 1932 roku. Jeśli te wstrząsy nie dotkną całej Europy, to jednak, zgodnie ze słowami proroków, odbiją się wszakże głośnem echem w różnych krajach, jako odgłosy wydarzeń, zarysowujących się na horyzoncie życia Niemiec.

Charakterystyczne jest, że przepowiednie te zazwyczaj łączą losy Niemiec ze sprawami Gdańska. Nic w tem niema dziwnego, gdyż przecie niemieccy politycy, którzy najwięcej robią hałasu naokoło swojej osoby i swego programu, stale usiłują wciągnąć Gdańsk w orbitę swych spraw i zainteresowań. Od początku roku wszystko się tak układało, że nie trzeba być jasnowidzem, aby wyczuwać, iż rzeczywiście „na coś się zanosi".

W każdym bądź razie program różnych przewidywanych, lub nawet zgóry wyznaczonych wydarzeń politycznych, jak to różne wybory, plebiscyty, zjazdy i t. p. — stwarzał stan naprężenia i stałego wyczekiwania.

Gdańsk może dla całego świata jest punktem nieco mniejszego zainteresowania, niż naprzykład Szanghaj. Dla Polski zaś jest on przysłowiową „bliższą koszulą", jest więc punktem, przyciągającym oczy całej Polski a też skupiającym uwagę poważniejszych polityków europejskich, pilnie obserwujących dzieje „ośrodków niebezpiecznych". Takim właśnie niebezpiecznym ośrodkiem jest Gdańsk.

Zawdzięczać to należy bezustannej złośliwej akcji niemieckich odwetowców, mających swych emisarjuszy w Wolnem Mieście i to emisarjuszy — osadzonych na oficjalnych stanowiskach. Ujemne strony tego są aż nadto widoczne, — i to nietylko dla Polaków, lecz też i dla obywateli gdańskich narodowości niemieckiej. Wyraźnym tego dowodem była akcja plebiscytowa, która miała obalić obecny w Gdańsku stan rzeczy i stworzyć nowe podstawy życia i rządzenia się Wolnego Miasta, związanego wszelkiemi więzami z Rzecząpospolitą.

Na dzień 24 stycznia zapowiedziany został plebiscyt, który przez powszechne głosowanie obywateli gdańskich miał zadecydować o tem, czy nadal ma się utrzymać panujący w Gdańsku nacjonalistyczno-niemiecki regime, czy też ma być rozwiązany Sejm Gdański

i w konsekwencji tego mają być przeprowadzone nowe wybory, powodujące utworzenie nowego Senatu Wolnego Miasta.

Już sam fakt, że doszło do zarządzenia takiego plebiscytu, mówi o tem, że liczba niezadowolonych z istniejącego porządku w Gdańsku była dość znaczna. Inaczejby Senat nie był zmuszony do przeprowadzenia głosowania.

Do tego momentu jednak o kwestji, czy ma być, czy nie być plebiscyt, decydowała jako tako normalna walka względnie równych, przeciwnych żywiołów i partyj, funkcjonujących na platformie parlamentarnej. Głosowanie członków Sejmu Gdańskiego rozstrzygnęło na korzyść plebiscytu. Ogłoszono więc oficjalnie sposób, w jaki ma się on odbyć, podano adresy lokali wyborczych i . . . zarządzono pogotowie. A więc miało się rozstrzygnąć — tak lub nie, czy ma być rozwiązany obecny Sejm Gdański, czy nie.

Rozpoczęła się akcja propagandowa, rozpętała się papierowa walka stojącego u władzy żywiołu nacjonalistyczno-niemieckiego z żywiołem niezadowolonym. To rzecz normalna, spotykana we wszystkich kampanjach wyborczych i głosowaniach. Specyficzną zaś dla gdańskich stosunków stroną był teror, jaki zastosowali nacjonaliści, reprezentowani w największej mierze przez hitlerowców.

Stosownie do ogłoszonych warunków głosowania, ważnym stawał się plebiscyt wówczas, gdy 114.023 obywateli weźmie udział w głosowaniu. Dopiero przy tem quorum większość oddanych głosów na jedną lub na drugą stronę decyduje o wyniku głosowania. A więc 57 tysięcy i 13 głosów z jednej strony wystarczyłoby, aby stało się tak, jak sobie życzyli oddawcy tych głosów.

Sposób, którego się chwycili hitlerowcy, był bardzo prosty. Postanowili nie dopuścić do stworzenia quorum. To też groźne hasło, rzucane w prasie, w ulotkach, przez radjo i na improwizowanych ulicznych wiecach brzmiało: „Zu Hause bleiben“! Poprostu więc groziło się wszelkiemi przykremi następstwami tym wszystkim, którzyby w niedzielę 24 stycznia chcieli wziąć udział w głosowaniu. Wyznawcy hitleryzmu byli posłuszni rozkazom swych wodzów. Stronnicy zaś opozycji byli po części zastraszeni groźbami hitlerowców, którzy rzekomo mieli zapisywać na czarne listy wszystkich głosujących.

Dość dziwny wygląd miały ulice Gdańska w dniu 24 stycznia. Zazwyczaj niedzielne południe odznacza się ożywionym ruchem spacerującej publiczności. Tego dnia ulice były prawie wyludnione. Tylko przy lokalach wyborczych stali mężni wrogowie obecnego regime'u, trzymając plakaty agitacyjne i kartki do głosowania. Ma się rozumieć, strzeżeni byli przez partyjnych przyjaciół, ukrytych w pobliskich bramach i lokalach. Przez cały dzień panował na mieście wyjątkowo słaby ruch. Dopiero, gdy się ściemniło i gdy nie było żadnych wiadomości o zapowiadanych uprzednio gwałtach lub bójkach — ludność nabrała odwagi.

Rzesze opozycjonistów rzuciły się do lokalów wyborczych, oddając swoje głosy za rozwiązaniem sejmu. W nocy już wydane zostały dodatki nadzwyczajne, oznajmiające wyniki plebiscytu. Cyfra 77 tysięcy głosów, oddanych za rozwiązaniem sejmu, pokazała dobitnie, jak niepopularny jest obecny system, rządzący w Gdańsku.

Cóż z tego, kiedy nie byłó poza tą liczbą żadnych innych głosów, a więc nie było potrzebnej dla ważności plebiscytu cyfry stu czternastu tysięcy.

A więc chytrość nacjonalistów, nakazujących swym zwolennikom wstrzymanie się od głosowania, odniosła pożądane dla nich skutki.

Następnego dnia komunikaty prasy, oddanej Senatowi i nacjonalistom, tryumfalnie doniosły o porażce opozycji. Inaczej jednak tę sprawę potraktowała opozycja. Danziger Volksstimme przez usta dr. Kamnitzera, posła na Sejm Gdański, starała się udowodnić, że plebiscyt jest ważny, gdyż, jak twierdzi autor, który jest wybitnym prawnikiem, paragraf 31 ustawy o plebiscycie może być interpretowany tylko w tym sensie, że większość oddanych wogóle ważnych głosów zwycięża. Interpretacja Senatu i stronnictw koalicji prawicowej jest, zdaniem dziennika, zupełnie mylna. Powszechne głosowanie ludności, jak pisze dr. Kamnitzer, w sensie zwycięstwa oddanej większości ważnych głosów jest spełnieniem art. 3 konstytucji gdańskiej, która opiewa, że wszelka władza pochodzi od ludu. Autor powołuje się na dr. Loenning'a, twórcę konstytucji gdańskiej, według dawniejszych wyjaśnień którego plebiscyt traci na tajności, gdy jest przeprowadzony w takiej formie. Przeciwnicy plebiscytu, wstrzymując się od głosowania, naruszają tę tajność, ujawniając osoby głosujące.

Pozatem koła plebiscytowe twierdzą, że konieczność stworzenia quorum przy którem upiera się Senat, obowiązuje wówczas tylko, jeżeli plebiscyt ma rozstrzygnąć o unieważnieniu uchwalonych przez Sejm Gdański ustaw. W danym zaś wypadku nie chodziło o ustawy, lecz o wniosek, dotyczący rozwiązania sejmu. O procedurze w odniesieniu do takiego wypadku nigdzie nic się nie mówi, a więc musi decydować zwyczajna większość ludzi, biorących udział w tem — tak ważnem głosowaniu.

Przez dłuższy czas socjaliści odgrażali się, że podejmą ostrą walkę, mającą na celu przeprowadzenie uznania plebiscytu za ważny. Gdyby na miejscu w Gdańsku nie zyskali uznania, musieliby się odwołać do Ligi Narodów, która jest gwarantką konstytucji Wolnego Miasta. Pogróżki te jednak się nie spełniły i wogóle około plebiscytu zaległa nagła cisza.

Według skąpych informacyj, jakie się przedostały z zamkniętych kół sejmowych Gdańska, można dziś stwierdzić, że opozycja musiała zrezygnować z tej walki, przejrzawszy dokładnie zawartość swoich kas partyjnych. Obliczono, że gdyby się udało obalić dzisiejszy sejm i gdyby doszło do nowych wyborów, mogłoby się skończyć wszystko kompromitacją, gdyż brak funduszów nie pozwoliłby na przeprowadzenie wyborów z pożądanym skutkiem.

Nacjonaliści natomiast mają dość dużo pieniędzy, skoro mogą pozwolić sobie na kosztowne wydawanie licznych pism, na tapetowanie ulic ogromnemi, coraz nowszemi plakatami, na mundurowanie swoich czonków i kupowanie za gotówkę i za produkty w naturze nowych zwolenników hitleryzmu.

W taki więc sposób moralne zwycięstwo, jakie przyniósł plebiscyt kołom niezadowolonym z nacjonalistycznego panoszenia się

w Gdańsku, poszło na marne i żadnego praktycznego skutku nie miało. Tymczasem koła rządzące na każdym kroku przejawiać zaczynają coraz żywszą aktywność, mającą na celu zgnębienie opozycji gdańskiej, oraz przypodobanie się Hitlerowi, zapowiadającemu oderwanie Gdańska od współżycia z Polską i przywrócenie go Niemcom.

Dookoła sprawy, mającej wyrugować polskie wojenne okręty z gdańskiego portu, rozwinięto niebywałą ruchliwość i pracowitość. Zaledwie uporano się ze sprawami wewnętrznemi, plebiscytowemi, a już rzucono się w odmęt walki z Polską na terenie Genewy. Ostatnie dnie stycznia były poświęcone sprawie port d'attache, sprawie całkowicie prestiżowej dla niemiecko-nacjonalistycznych kół rządzących Gdańska. To co dla Polski ma materjalne znaczenie, oparte na moralnem prawie, wynikającem z dostępu do morza przez Gdańsk, a dla pewnego odłamu społeczeństwa gdańskiego, handlującego, lub opierającego swój byt na portowym przemyśle, jest sprawą ważną i korzystną — zwalczane jest przez niemiecko-nacjonalistyczny Senat Gdański dla zasady, dla prestige'u i dla dokuczenia Polsce. Robi się to nawet kosztem interesów stoczni gdańskich i rzeszy gdańskich robotników, zarabiających przy remontach lub aprowizowaniu polskich wojennych okrętów.

Na styczniową sesję Rady Ligi Narodów pojechał prezydent Senatu Gdańskiego z twardem postanowieniem — raz na zawsze skończyć z kwesją uprawnień polskiej floty wojennej w porcie gdańskim. Gdy się rozpoczęły rozmowy na temat port d'attache — Gdańsk wystąpił ze sprzeciwem, opartym na orzeczeniu Haskiego Trybunału, który, jak twierdzi prezydent Senatu Gdańskiego, przesądził już sprawę, nie przyznając Polsce żadnych uprawnień i przywilejów dla wojennych okrętów w Gdańsku.

Dopiero po dłuższych rozmowach, prowadzonych przez Sekretarjat Rady Ligi, Wysokiego Komisarza Ligi Narodów i przedstawicieli Gdańska, prezydent Senatu wystosował pismo do przewodniczącego Rady Ligi. W piśmie tem Senat podkreślił przedewszystkiem, że orzeczenie Trybunału Haskiego ostatecznie uregulowało sytuację prawną zgodnie z życzeniami, wysuwanemi oddawna przez Gdańsk. Co do praktycznej strony — to Senat uważa, że wogóle przepisy międzynarodowe już udzielają w dostatecznej mierze wszelkich ułatwień obcym okrętom wojennym. Zawiadamia też, że właśnie Senat wydał rozporządzenie, które reguluje sprawę zawijania obcych wojennych okrętów do portu gdańskiego.

Podaje wreszcie do wiadomości, że rozporządzenie Senatu przewiduje zresztą możność reglamentacji specjalnej dla okrętów wojennych poszczególnych państw. W końcu oświadcza, że Senat gotów jest po uregulowaniu kwestji przez Radę Ligi zwrócić się do Rządu Polskiego, aby ten zakomunikował swoje życzenia, odnośnie ułatwień dla okrętów polskich.

Gdy delegacja polska dowiedziała się o powyższem, zwrócono uwagę odrazu na krętactwa i przekroczenie swych uprawnień, jakiego się dopuścił w tym wypadku Gdańsk. Minister Strasburger natychmiast zwrócił uwagę kompetentnych czynników Ligi, że Rząd Polski

nie może nie zareagować na kwestję samowolnego wydania jednostronnego regulaminu w sprawie zawijania obcych okrętów wojennych do portu gdańskiego. Wchodzi bowiem tu w rachubę kompetencja Rządu Polskiego, który prowadzi sprawy zagraniczne Gdańska. Poza tem też nie można zapominać, że w tej sprawie ma też coś do powiedzenia Rada Portu i wkońcu Liga Narodów, ze względu na zakaz tworzenia w Gdańsku „base navale". Przecież zakaz ten mógłby być przełamany, gdyż Gdańsk miałby możność, na zasadzie stworzonego przez siebie i dla siebie regulaminu, zastosować jakieś ułatwienia (może zbyt daleko idące), naprzykład, dla wojennych okrętów niemieckich.

Liga, jak zazwyczaj w takich wypadkach, nie bardzo wiedziała co zrobić. Widoczne było, że nie chciano narazić się Polsce przez pójście na rękę pseudo-gdańszczanom, lecz tak samo obawiano się przyznać Polsce całkowitą rację, aby nie wywołać tem gniewu Niemców, stojących za plecami Senatu Gdańskiego. W rezultacie dzień 29 stycznia przyniósł taką rezolucję, która upodabnia się do stereotypowego wojskowego, omal nie anegdotycznego rozkazu: „załatwić we własnym zakresie!".

Rezolucja ta brzmi w skrócie i w polskiem brzmieniu mniej więcej w następujący sposób: „**Rada Ligi Narodów przyjmuje do wiadomości, że orzeczenie Trybunału Haskiego (avis consultatif) wyjaśniło stronę prawną zagadnienia, tak zw. port d'attache. Rada Ligi Narodów jest zdania, że strona praktyczna tego zagadnienia powinna być uregulowana w drodze bezpośrednich rokowań między Polską a Gdańskiem**". Na końcu rezolucji uczepiono optymistyczny zwrot: „Rada Ligi mniema, że w ten sposób sprawa zostanie ostatecznie załatwiona".

A więc znów w Lidze nic nie zostało ani rozstrzygnięte, ani załatwione, ani wyjaśnione. Przedłużono tylko okres trwania stanu dotychczasowego do dnia 1 kwietnia 1932, wyrażając życzenie, aby w tym terminie sprawę zawijania i postoju polskich wojennych okrętów w Gdańsku załatwiła Polska i Gdańsk na drodze porozumienia i umowy.

Wyżej wzmiankowany optymistyczny zwrot w rezolucji Rady Ligi już wówczas nasuwał wątpliwości ludziom, znającym sposób myślenia i postępowania Senatu Gdańskiego.

Gdy zaś Rząd Polski złożył Senatowi w lutym notę, wyłuszczającą warunki, jakie pragnie mieć dla dalszego korzystania z portu gdańskiego przez wojenne okręty, okazało się, że Senat nie miał czasu na udzielenie odpowiedzi aż do dnia 31 marca, czyli do dnia ostatecznego terminu, który optymistyczna Liga pozostawiła stronom dla przeprowadzenia rokowań.

Na skutek interwencji Wysokiego Komisarza, który pismem swoim z ostatnich dni marca, do Senatu i Rządu Polskiego wyraził ubolewanie z tytułu tego, że dotąd nie wszczęto nawet rokowań, i który zaproponował przedłużenie stanu dotychczasowego (reglement provisoir) — przesunięto termin do pierwszego maja

Punkt widzenia Polski jest zresztą taki: skoro Liga Narodów zaleciła załatwić tę sprawę na drodze obopólnej ugody i umowy,

termin trwania stanu dotychczasowego musi automatycznie się przedłużać aż do chwili ostatecznego załatwienia tej sprawy, czyli aż do czasu zawarcia umowy. Całkiem zrozumiałe jest, że jeśli nietylko do zawarcia umowy, lecz nawet i do rokowań nie dochodzi z winy Gdańska, to samo przez się trwanie stanu, opartego na regulaminie prowizorycznym, musi się przewlekać tak długo, jak tego będzie wymagała sytuacja.

Jak wyżej wspomniano, nadeszła więc w dniu 31 marca odpowiedź Senatu Gdańskiego. Odpowiedź ta nie pozwala różowo patrzeć na możliwości rzeczowego a rychłego załatwienia sprawy.

Warto en passant wspomnieć o trick'u kancelaryjnym, jaki w dodatku zastosował Senat. Otóż wraz z pismem, datowanem z dnia 31 marca, nadeszło pismo datowane dniem 30 marca. Owe pismo z wcześniejszą datą było odpowiedzią na protest, który Rząd Polski wystosował w sprawie samodzielnego wydania przez Senat rozporządzenia, dotyczącego zawijania obcych wojennych okrętów do Gdańska. Trzeba zaznaczyć, że to rozporządzenie omawia dość szczegółowo kwestję tego, ile obcych okrętów wojennych może wejść jednocześnie do Gdańska, ile dni te okręty mają prawo pozostawać w porcie, jakie mają być oddane armatnie saluty, komu i jakie należą się wizyty i t. p. W rozporządzeniu tem mówi się też o tem, że okręty wojenne, które mają zamiar zawinąć do Gdańska, muszą mieć zezwolenie władz gdańskich, uzyskane na drodze dyplomatycznej. Nic się nie wspomina, że ta droga dyplomatyczna dla jakichś obcych krajów musi iść przez polskie ministerstwo spraw zagraniczn.

Najdrastyczniejsze w tem wszystkiem i wprost humorystyczne jest to, że w odniesieniu do polskich wojennych okrętów ma Gdańsk też takie roszczenia. A więc chciałby, aby Polska uzyskiwała każdorazowo zezwolenie Senatu na wprowadzenie jakiegoś okrętu do portu gdańskiego.

Nota więc ta (datowana z 30 marca) była odpowiedzią na polski protest. Odmawia ona racji polskiemu punktowi widzenia. Senat upiera się w tem piśmie przy swojem.

Zrobiono to poto, aby drugie pismo, datowane dniem 31 marca, mogło oprzeć się na zakwestjonowanem przez Polskę zarządzeniu. (Sonder-Ausgabe zum Staatsanzeiger Nr. 11 29 Januar 1932. — Verordnung betreffend das Einlaufen und Aufenthalt von fremden Kriegsschiffen in Danzig).

Jak już wpominaliśmy, nota Senatu z 31 marca nie napawa wiarą w dobre chęci Gdańska. Warunki, jakie usiłuje dyktować Polsce Senat, są nie do przyjęcia.

Przez kilka pierwszych dni lutego prasa niemiecko-gdańska miała wiele miłych dla niej tematów do omawiania. A więc peany nad zdolnościami dyplomatycznemi pana Ziehma, który tak dzielnie walczy z Polską, powtarzały się z dnia na dzień. Równocześnie bowiem ze sprawami genewskiemi nadarzyła się sposobność do ponownego robienia sztucznych triumfów z powodu nowej opinji Trybunału Haskiego. Na ten raz chodziło o pogląd Trybunału na sprawy traktowania Polaków w Gdańsku.

Wielkiem nieszczęściem są wojny, zapomocą których usiłują narody rozstrzygać swoje spory. Wiele też jednak zmartwień przysparzają takie dalekie od właściwej perfekcji i doskonałości twory, imitujące sądy, jakimi są: Liga Narodów i Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości. Zakulisowa gra w tych instytucjach jest czemś tak niesympatycznem, czego szeroki ogół nie może sobie dostatecznie jasno uprzytomnić. Wyrazistość i stanowczość decyzji, rezolucji lub opinji jest też pod wielkim znakiem zapytania. W rezultacie powstają możliwości interpretowania takich „wyroków" w sposób mniej lub więcej dowolny.

Układ grup, sympatyzujących ze sobą członków danego ciała, lub gra polityczna, oparta na materjalnych podstawach, decyduje o losie takiego lub innego rozstrzygnięcia.

Opinja Trybunału Haskiego, dotycząca traktowania Polaków w Gdańsku była, bardziej może niż jaka inna, mglista i dwuznaczna, — a już przez to samo niesympatyczna. Dość na tem, że prasa nacjonalistyczna w Gdańsku ogłosiła z triumfem, że prezydent Ziehm odniosł znów zwycięstwo, gdyż na skutek zażalenia Polski do Rady Ligi Narodów, Trybunał Haski wydał opinję, idącą po myśli kierowników polityki gdańskiej. Haga bowiem wzmocniła znaczenie międzynarodowego stanowiska W. M. Gdańska, odrzucając tezę o równouprawnieniu obywateli polskich z obywatelami gdańskimi, a przyznając polskim obywatelom w Gdańsku tylko rodzaj praw mniejszościowych. Na zapytanie zaś Polski, czy w sporach, dotyczących obywateli polskich i innych osób pochodzenia polskiego lub języka polskiego, Rząd Polski może powoływać się nietylko na obowiązujące traktaty i umowy, ale i na konstytucję gdańską, Trybunał zajął stanowisko, że można powoływać się na konstytucję w wypadkach, gdy Wolne Miasto przez zastosowanie konstytucji narusza międzynarodowe zobowiązania względem Polski, wypływających umów polsko-gdańskich, bądź ogólnego prawa międzynarodowego.

Takie ogólnikowe twierdzenia Trybunału wyzyskała prasa niemiecka dla hałaśliwego ogłoszenia zwycięstwa tez gdańskich. Jednak są w tej opinji ustępy, dość wyraźnie wskazujące Polakom na ich uprawnienia, wynikające z przepisów zawartych w Konwencji Paryskiej lub chociażby na zasadzie przysługujących przywilejów Rządowi Polskiemu i ludności polskiej z tytułu zapewnionego wolnego i nieograniczonego dostępu do morza.

Poruszając przepisy konwencji Paryskiej, należy zwrócić uwagę na zastrzeżenia, zawarte w artykule 33, gdzie kładzie się obowiązek unikania przez Gdańsk w prawodawstwie i administracji wszelkiego niekorzystnego traktowania Polaków na obszarze Wolnego Miasta. Interpretuje to Trybunał dość szeroko. Mianowicie ustala, że to nierówne traktowanie nie może mieć miejsca ani w postanowieniach, dotyczących specjalnie „mniejszości", ani też postanowieniach, dotyczących traktowania cudzoziemców niemniejszościowych. Wynikałoby stąd m. in., że Gdańsk obowiązany będzie uznawać pełnoprawność świadectw i dyplomów, uzyskiwanych przez Polaków w Polsce, i uważać je za równorzędne ze świadectwami, otrzymanemi przez Niemców w Niemczech. Wynikałby stąd też szereg innych, nego-

wanych przez Gdańsk obowiązków, gdzie Polacy, obywatele polscy, są traktowani gorzej niż faktycznie się traktuje obywateli niemieckich. Przyczem i co do tej części Trybunał w motywach przypomina, że oprócz niej istnieje prawo dostępu do morza z jego konsekwencjami.

Co do poszczególnych wypadków, Trybunał opinji nie wydawał, motywując to tem, że każdy z nich należy oceniać według ich istotnych okoliczności i że nie można co do nich wydać opinji zasadniczej.

Stosunkowo spokojnie i rzeczowo odnosi się do takich spraw prasa socjalistyczna. W każdym bądź razie Danziger Volksstimme jest bardzo ostrożna w ocenianiu opinji haskiej. W odniesieniu zaś do sprawy postoju polskich okrętów wojennych w porcie gdańskim — Danziger Volksstimme zapytuje, „kto właściwie w Genewie zwyciężył?“ Odpowiada później z wyrazem sarkazmu, że pozornie i na papierze zwyciężył w sprawie postoju statków — Gdańsk. Należy jednak odczekać, czy w praktyce cała sprawa nie skończy się źle dla Gdańska, zwłaszcza pod względem gospodarczym. Pismo twierdzi, że w sprawie pobytu polskich okrętów wojennych w Gdańsku, przyznano poczęści rację Gdańskowi, a flota polska podlegać ma pewnym przepisom porządkowym o międzynarodowym charakterze. Ale Polska wyciągnie swoje konsekwencje, pobuduje własne stocznie w Gdyni i przeniesie wszelkie prace okrętowe oraz remontowe do Gdyni. W ten sposób Gdańsk otrzyma wątpliwej wartości satysfakcję, że formalistyczne prestige'owe zagadnienie będzie rozwiązane dla niego pomyślnie. Lecz wszystkie zarobki, związane ze swobodnym i nieskrępowanym postojem okrętów polskich w Gdańsku, Wolne Miasto utraci.

Nie przebrzmiały jeszcze w prasie te sprawy, a już żądne sensacji tłumy miały nowy żer. Otóż Gdańsk podniósł wrzawę naokoło sprawy obchodu dziesięciolecia istnienia w Gdańsku Bratniej Pomocy Akademików, słuchaczy Politechniki Gdańskiej. Sprawa ta rozbrzmiała zresztą głośnem echem po całej Polsce.

Chodziło, jak wiadomo, o to, że gdańskim władzom nie podobał się styl przemówień, wygłoszonych na uroczystej akademji, podczas obchodu tego święta, oraz zdenerwowało je to, że w obchodzie tym brali udział oficjalni przedstawiciele Rządu Polskiego.

Noty Senatu, jakie się posypały pod adresem Rządu, pokazały, że burmistrz miasta Gdańska nabrał niebywałego tupetu. To też otrzymał on należytą odprawę, jaką dał mu w imieniu Rządu Polskiego zastępca Komisarza Generalnego, Radca Lalicki.

Ustęp z tego pisma, brzmiący następująco: „Odmawiam Senatowi kompetencji do zgłaszania żądań w tym kierunku, w jakich manifestacjach polskich na terenie Wolnego Miasta urzędnicy polscy mogą lub nie mogą brać udziału i upraszam na przyszłość o niewystępowanie z podobnemi żądaniami już choćby tylko dlatego, że są one bezprzedmiotowe” — jest czemś, co z pewnością podziałało należycie na tych, kto redagował niewłaściwe pisma do Rządu Polskiego. Jeszcze może bardziej przygważdżającem było to, co przeczytał w dalszym ciągu tej noty pan prezydent Ziehm. . .

„Jeżeli prezydent Senatu W. M. Gdańska w swej mowie, wygłoszonej przez radjo w dniu 20 stycznia oświadczył, że na terenie gdańskim rozegra się walka pomiędzy Polską i Niemcami i że Gdańsk jest najmocniejszym bastjonem w tej walce — to chyba nie zdziwi Senatu fakt, że przedstawiciel Rządu Polskiego, przemawiając do młodzieży polskiej, studjującej w Gdańsku, uspokoił tę młodzież zapewnieniem, że Polska z tego bastjonu nie ustąpi i nie ma zamiaru zrezygnować z praw, jakie Jej przysługują i przysługiwać będą. Zarzut naruszania statutu prawnego W. M. muszę więc skierować przeciw Senatowi, tak jak zasługę działania w kierunku obrony tego statutu przypisać przedstawicielowi Rządu Polskiego".

Pomimo tak wyraźnego dania Gdańskowi do zrozumienia, że nie należy powracać już do tej sprawy, Senat uważał jeszcze za stosowne wystosować drugie pismo, oparte na doniesieniach jakichś senackich agentów, którzy się widocznie zakradli w celu podsłuchiwania polskiej uroczystości. Na to Komisarz Generalny odpowiedział krótko lecz dobitnie:

„W odpowiedzi na pismo Senatu z 18 lutego, w sprawie obchodu 10-lecia Bratniej Pomocy studentów Polaków Politechniki Gdańskiej zwracam uwagę, ze w liście dnia 11 lutego przesłałem Senatowi W. M. Gdańska wyczerpujące informacje, które stwierdzają niezbicie, że zarzuty wysuwane przez władze gdańskie przeciw uczestnikom wspomnianego obchodu są bezpodstawne i że Senat W. M. został wprowadzony w błąd przez swych informatorów. Wobec tego stanu rzeczy nie widzę możności polemizować nadal i uważam dyskusję za wyczerpaną definitywnie".

Cała ta sprawa nie wymaga długich komentarzy. Widzi się z przebiegu jej, jak dalece zapędzili się niemieccy kierownicy gdańskiej polityki w swojej śmiałości (jeśli nie nazwać tego właściwem słowem). Pisząc urągliwe noty, któremi protestują przeciw udziałowi urzędników polskich w polskich uroczystościach, zapominają, że urzędnicy gdańscy (raczej pseudo-gdańscy!) aż nazbyt często biorą udział w uroczystościach n i e m i e c k i c h.

Uroczystości niemieckie przecież są dla Gdańska uroczystościami o b c e m i, nawet wrogiemi, gdyż każda z nich urządzana jest pod znakiem zwalczania konstytucyjnych podstaw istnienia Gdańska.

Niestety, samokrytycyzm nie jest im znany, a argumenty logiki i sprawiedliwości nie trafiają do serc i mózgów niemieckich przywódców Wolnego Miasta Gdańska.

W połowie lutego znów miał Gdańsk sensację. Była nią zmiana na stanowisku Generalnego Komisarza R. P. Ciężki ten posterunek opuścił Minister Strasburger po ośmioletniej walce o prawa Polski i Polaków. Zajął jego miejsce nowomianowany przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Minister, Kazimierz Pappée.

Okolicznościowe artykuły prasy niemiecko-gdańskiej prześcigały się w domysłach, przepowiedniach, wróżbach i tradycyjnych oklepanych wyrazach, zaczynających się od słów: „musimy żywić nadzieję, że nowy polski przedstawiciel dyplomatyczny..." i t. d. Wkrótce jednak skończyły się „żywienia nadziei", gdyż nowy Komisarz Generalny w swojem przemówieniu, skierowanem do przedsta-

wicieli prasy dał wyraz dążeniom prowadzenia w imieniu Rządu mocnej zdecydowanej polityki. Zaznaczył dobitnie, że Gdańsk był i będzie portem polskim i że Polacy nie są w Wolnem Mieście żywiołem obcym.

Nie podobało się to niemieckim pismom, a szczególnie nacjonalistyczna „Danziger Allgemeine Zeitung" z rozczarowaniem stwierdza, że „polski kurs wobec Gdańska nie uległ zmianie i że Polska wciąż i nadal chce narzucać się Gdańskowi jako jego dobrodziejka".

Koniec lutego i pierwsze dni marca zaznaczyły się w Gdańsku nerwowem napięciem, które wzmagało się z dnia na dzień — im bliższy był termin zapowiedzianych w Rzeszy niemieckiej wyborów prezydenta. Nic w tem dziwnego, bo przecież cała rodzina hitlerowska oczekiwała z niecierpliwością wyników głosowania.

Setki gdańskich hitlerowców, posiadajacych obywatelstwo niemieckie, pojechało do Malborga i Królewca, aby dorzucić swoje głosy na korzyść ich kandydata-Adolfa Hitlera. Komunikacyjne ułatwienia były posunięte do najdalszych granic.

Kto nie chciał lub nie mógł wydać paru guldenów na podróż koleją do Prus Wschodnich, został przewieziony samochodem. Nawet w żywność zaopatrywała partja mniej zamożnych wyborców.

Miejscowi bojowcy partji Hitlera, siedzieli przez całą dobę w kwaterach i koszarach partyjnych. Wszystko było zmobilizowane. Czekało się na jedno z dwojga — albo Hitler zostanie na drodze legalnej prezydentem — wówczas z jego rozkazu dokona się na jednym z rynków gdańskich symbolicznego uroczystego spalenia egzemplarza Traktatu Wersalskiego — albo w razie niewybrania go na stanowisko prezydenta, może przyjść hasło i wiadomość o puczu, zapomocą którego miałby on siłą zagarnąć władzę. Wtedy tak samo trzeba być gotowymi do czynnego wystąpienia i wsparcia go na polskiej granicy.

Wieczór przyniósł rozczarowanie: Hitler nie uzyskał takiej ilości głosów, któraby go wyniosła na prezydencki fotel. Całonocne czuwanie umundurowanych i uzbrojonych bojowców było niepotrzebne. Bojowe hasło nie przyszło.

Postanowiono czekać cierpliwie na wyniki powtórnego głosowania, które ostatecznie ma zadecydować o wyborze prezydenta i o losach Niemiec. W międzyczasie rozpoczęła się wzmożona kampanja i praca przedwyborcza. Wreszcie znów przyszedł dzień, który przyniosł Gdańskowi sensację. Do Gdańska przybył samolotem Hitler.

Był to powszedni dzień — 6-go kwietnia. Pomimo tego, że godziny przedpołudniowe są zazwyczaj godzinami pracy, żaden hitlerowiec w dniu tym nie pracował. Żaden szef, przełożony, pryncypał, naczelnik nie ośmielił się zatrzymać jakiegoś swego podwładnego, jeśli nim był hitlerowiec, który życzył sobie pójść na lotnisko we Wrzeszczu, w celu powitania swego wodza.

Od rana na ulicach Gdańska roiło się od mundurów. Grupy umundurowanych hitlerowców ze sztandarami i instrumentami muzycznemi ciągnęły w kierunku na Wrzeszcz.

O godzinie 12-ej — zbiórka i przemarsz całego „wojska" oddziałami zwartemi na lotnisko. Około dwóch tysięcy uszeregowanych hitlerowców ustawiło się kompanjami ze sztandarami i orkiestrami na czele. Około trzech tysięcy nieumundurowanych zwolenników i zwolenniczek hitleryzmu (łącznie z gapiami) otoczyło ogrodzone i strzeżone przez policję pole lotnicze. Przyleciały cztery samoloty, należące do armji Hitlera, — to awangarda. Wreszcie samolotem komunikacyjnym przybył Hitler. Powitał zebranych, rzucił parę mocnych słów „otuchy", zabrał kwiaty, przyniesione mu przez entuzjastów i wielbicieli, i odleciał do Prus Wschodnich, w celu dalszego uprawiania agitacji przedwyborczej.

W dniu 10-go kwietnia — ponowna mobilizacja. Jedni znów jadą do Prus, drudzy obsadzają lokale i koszary partyjne, czuwają. I znów nadaremnie.

Hindenburg zwyciężył i został ponownie wybrany na stanowisko prezydenta. Hitler hasła do walki nie wydał. W ponurym nastroju, zdezorjentowani i zniechęceni rozchodzili się bojowcy szturmówek hitlerowskich do domów.

Nadomiar złego nadeszła hiobowa wieść, że zwycięski marszałek, Prezydent Rzeszy von Hindenburg, w energicznem tempie zabrał się do likwidowania prywatnej brunatnej armji Hitlera w całych Niemczech. Pozostała tylko nadzieja, że Gdańsk będzie ośrodkiem, w którym hitleryzm się skupi i tem się uratuje.

Prasa niemiecko-gdańska zajęła pozycję wyczekującą. Nawet na jakieś proroctwa trudno się w tym wypadku zdobyć. Socjalistyczny organ, Danziger Volksstime, umieścił artykuł pod tytułem „W kleszczach". Są to rozważania, w których dziennik mówi o skutkach utrzymania swobodnego rozwoju armji hitlerowskiej w Gdańsku i dochodzi do przekonania, że obecne sfery rządowe w Wolnem Mieście znalazły się poprostu w kleszczach, ponieważ Senat tutejszy prześciga w namiętności politycznej nawet hitlerowski rząd w Brunświku (Braunschweig), który zdecydował się rozwiązać szturmowe oddziały hitlerowców, chociaż ani w przybliżeniu nie jest tak zależny w polityce zagranicznej od opinji zewnętrznej jak Senat Gdański.

W niektórych sferach Gdańska z ogromnem zaciekawieniem zwrócono oczy i uszy ku gmachowi dawnego „Generalkommando", w którym obecnie zamieszkuje i urzęduje Wysoki Komisarz Ligi Narodów — hrabia Grawina. Co on powie?

Przecież on jest przedstawicielem Ligi Narodów. Ale przecież jest on też jawnym zwolennikiem ruchu hitlerowskiego, małpio naśladującego włoski, rodzimy dla hrabiego Grawiny faszyzm. Nie jest to już tajemnicą, że hrabia Grawina sympatyzował z Hitlerem, z którym zna się osobiście i z którym się widywał.

Wyjawiła to prasa polska, która już bez wszelkich dyplomatycznych grzecznostek wypowiedziała swój sąd o nim — w związku z jego niesłychaną decyzją z dnia 29-go marca. Trzeba sobie krótko i lapidarnie przedstawić istotę sprawy, aby niesprawiedliwość i stronniczość decyzji prowizorycznej Wysokiego Komisarza legła przed nami w całej swej okazałości.

O co więc poszło? Rząd Polski oddawna zaobserwował nienormalne rzeczy, dziejące się w Gdańsku, wykorzystywującym na swój profit, a na szkodę Polski wspólnotę obszaru celnego i fakt posiadania swoich funkcjonarjuszy celnych, nie spełniających uczciwie i lojalnie obowiązków służbowych.

Gdańsk stał się, zawdzięczając pewnym trikom i machinacjom, tak zwaną „dziurą celną", przez którą pod przykryciem pewnych przepisów, nieuczciwie interpretowanych, szła najzwyklejsza ordynarna kontrabanda towarów niemieckich.

Gdy wreszcie po stwierdzeniu szkód, jakie Polska poniosła, a jakie określa się na przeszło 50 miljonów złotych, Rząd Polski wydał pewne rozporządzenia, ograniczające ten przemytniczy proceder — Gdańsk podniósł alarm, krzycząc o swojej krzywdzie i o bezprawnem posunięciu Rządu Polskiego.

Sprawa oparła się o Wysokiego Komisarza. I oto Wysoki Komisarz, który zazwyczaj nieskory był do szybkich rozstrzygnięć, wydał swoją decyzję, którą uznał rację Gdańska a Rządowi Polskiemu zarzucił t. zw. „action directe", co w dyplomatycznym języku pokrywa się z pojęciem bezprawia.

Przysłuchiwano się więc i teraz, czy nie zabierze głosu hr. Grawina. Może doradzi Senatowi Gdańskiemu, aby poszedł w ślady rządu niemieckiego i zlikwidował zbrojne i umundurowane bandy niedobitej armji Hitlera. Lecz nie — Wysoki Komisarz milczy. Przeżywa i przemyśla widocznie to, co go spotkało ze strony prasy polskiej, która, pierwszy raz w dziejach układnego i wersalsko-grzecznego polskiego dziennikarstwa, wypowiedziała tak otwarcie, bez dyplomatycznych ogródek słowa potępienia pod adresem dostojnika międzynarodowego, siedzącego zrządzeniem losu w charakterze sędziego w Gdańsku.

KDR. PPOR. DYPL. STANKIEWICZ ROMAN.

Kronika zagraniczna.

Francja.

Zatwierdzenie projektu nowego pancernika.

Kwestja budowy nowego pancernika została ostatecznie zadecydowana w sensie pozytywnym i w najbliższej przyszłości przewiduje się założenie go na stoczni w Brest. W budżecie uwzględniono kwotę 650.000.000 franków na budowę tego, pierwszego po wojnie pancernika francuskiego.

Jak donosiliśmy poprzednio (sprawozdanie w Nr. 35/36 „Przeglądu"), pierwotny projekt pancernika à 23.000 tonn został odrzucony przez izby ustawodawcze, jako nieodpowiadający nowoczesnym wymaganiom. Service Technique des Constructions Navales w Paryżu opracowała nowy projekt, oparty na licznych i bardzo dokładnie przeprowadzonych doświadczeniach. Kosztem zwiększenia pojemności o 3 500 tonn bojowe właściwości pancernika zostały podniesione przeszło o 50%: zamiast przewidywanych poprzednio dział 30,5 cm. zostaną ustawione działa 33 cm.; opancerzenie będzie znacznie silniejsze jak w pierwotnym projekcie; przewiduje się silniejsze uzbrojenie przeciwlotnicze i przeciwtorpedowe; wreszcie szybkość podniesiono do 30 węzłów zamiast przewidywanych poprzednio 28 węzłów.

Jak wiadomo, budowa tego pancernika została spowodowana koniecznością zrównoważenia stosunku sił francuskich z niemieckiemi na morzu Północnem. „Deutschland", który ma wejść do linji w ciągu bieżącego roku, będzie przypuszczalnie służył jako okręt flagowy dla zespołu 6 nowych krążowników typu „Leipzig" (6000 tonn). Okręty te, posiadające duży promień działania i przystosowane do posługiwania się lotnictwem „handlowem", utworzą zupełnie nowoczesny zespół w stylu osławionego dywizjonu admirała von Spee, przeznaczeniem którego będzie działanie przeciwko nieprzyjacielskim linjom komunikacyjnym.

W chwili obecnej Francja nie posiada okrętów, które możnaby użyć do przeciwdziałania operacjom takiego zespołu. Francuskie pancerniki à 24.000 tonn są wprawdzie silniejsze od „Deutschland'ów", jednakże mają zbyt małą szybkość, bo zaledwie 19 węzłów,

prócz tego ich promień działania jest znacznie mniejszy. Co się tyczy 6 krążowników typu waszyngtońskiego á 10 000 tonn, to mogą one wprawdzie rozwinąć od 33 do 36 węzłów, a donośność ich 20 cm. dział nie jest mniejsza od artylerji głównej „Deutschland'ów", jednakże nie mają one żadnego opancerzenia, to też jeden 360-cio kilogramowy pocisk głównej artylerji „Deutschland'u" może przyczynić im ciężkie uszkodzenia wówczas, kiedy ich pociski o wadze 123 kg. będą zupełnie nieszkodliwe dla pancernika niemieckiego.

Sytuacja ta ulegnie zmianie na korzyść Francuzów z chwilą wprowadzenia do linji nowego krążownika pancernego à 26 500 tonn, który będzie dostatecznie zabezpieczony, aby wytrzymać na dużej odległości trafienia pocisków o wadze 360 kg., i będzie mógł strzelać pociskami o wadze 530 kg. Pancernik ten razem z dywizjonem krążowników typu „Duquesne" będzie mógł śmiało stawić czoło dywizjonowi okrętów niemieckich.

(Naval and Military Record).

Nowy wynalazek do ratowania załóg łodzi podwodnych.

Służba techniczna Ministerstwa Marynarki Francuskiej bada obecnie projekt przyrządu, przeznaczonego do ratowania załóg łodzi podwodnych. Przyrząd ten został wynaleziony przez p. Henri Travers, robotnika — kotlarza w warsztatach arsenału w Cherbourg'u.

Wynalazek Traver'sa polega w głównych zarysach na zastosowaniu wodoszczelnej komory, którą opuszcza się na dół i ustawia się nad lukiem wyjściowym łodzi podwodnej. Dopasowanie komory przy luku uskutecznia nurek oraz człowiek, znajdujący się wewnątrz komory, — obydwaj posiadają potrzebne narzędzia. Po dopasowaniu komory pozostaje tylko otworzyć pokrywę komory i luk do łodzi podwodnej. Sposób ten pozwala załodze zatopionej łodzi podwodnej wydostać się na powierzchnię, względnie umożliwia dostarczenie do wnętrza łodzi podwodnej potrzebnych środków do reperacji mechanizmów, jeżeli awarja nie jest bardzo poważna.

Dla opuszczenia komory potrzebne są specjalne urządzenia w postaci kranu, ustawionego na pływającym pontonie, który będzie doprowadzany do miejsca awarji łodzi podwodnej. Oczywiście, że przy spokojnem morzu operacja taka nie nastręczy trudności, jednakże przy wzburzonem — akcja może być znacznie utrudniona. Ponadto uszkodzona łódź podwodna niezawsze będzie leżała na dnie na równej stępce, to też nie wiadomo czy dopasowanie komory nie nastręczy zbytnich trudności, jeżeli łódź podwodna będzie leżała na boku.

Ze względu na ciśnienie wody na dużych głębokościach przyrząd nie może być używany na głębokościach przewyższających 80 m.

(Le Miroir du Monde).

Anglja.

Budżet marynarki.

Budżet marynarki angielskiej na rok 1932/33 wynosił 50.476.300 funtów szterlingów, a więc o 1.128.700 funtów mniej w porównaniu do budżetu zeszłorocznego. Budżet tegoroczny musiał

być nagięty do wymagań sytuacji finansowej kraju, co spowodowało ostrą krytykę ze strony Pierwszego Lorda Admiralicji, sir Bolton Eyres-Monsell, który, broniąc swego przedłożenia w Parlamencie, wyraził się, że budżet ten daleko nie zaspakaja potrzeb marynarki i że żadne względy nie mogą usprawiedliwić tak dużej redukcji.

Kredyty techniczne na nowe budowle, konserwację i remonty wynoszą ogółem 15.982 650 funtów szterlingów i dzielą się według preliminarza na następujące pozycje: wydatki na robociznę — 6.324.700 funtów, wykonanie robót kontraktowych 5.193.200 funtów, wydatki na materjał — 4.464.750 funtów.

Według preliminarza budżetowego przewiduje się rozpoczęcie budowy następujących jednostek: dwóch krążowników typu „Leander", jednego krążownika typu „Arethusa" (5.000—6.000 tonn), jednego przewodnika kontrtorpedowców i ośmiu kontrtorpedowców, czterech łodzi podwodnych, jednej kanonierki płaskodennej, okrętu — bazy dla kontrtorpedowców, wreszcie kilku mniejszych jednostek pomocniczych. —

Wydatki na uzbrojenie jednostek zostały ustalone na 3.488.200 funtów, t. j. o 54.610 funtów więcej jak w roku zeszłym.

Stany osobowe marynarki ustalono na 91.410 szeregowych i oficerów, t. j. o 2.240 mniej jak w roku zeszłym. Kredyty na uposażenie personelu wynoszą 12.627.000 funtów — o 1.059.000 funtów mniej jak w roku zeszłym. Tak samo zmniejszono kredyty na wyżywienie, umundurowanie etc. — wynoszą one według obecnego preliminarza 3.074.300 funtów, a więc o 326.900 funtów mniej.

Preliminarz przewiduje dość znaczne kwoty na prowadzenie doświadczeń w dziedzinie ratownictwa załóg łodzi podwodnych. Według zapowiedzi Pierwszego Lorda Admiralicji wkrótce ma zakończyć swoje prace specjalnie wyznaczona komisja, zadaniem której jest skonstruowanie przyrządu, umożliwiającego opuszczenie łodzi podwodnej ze znacznie większej głębokości, niż to było możliwe dotychczas.

Od połowy zeszłego roku w Fort Blockhouse została zorganizowana specjalna stacja, gdzie personel załóg łodzi podwodnych przechodzi szkolenie w posługiwaniu się przyrządem Davis'a, przyczem tygodniowo przez stację przechodzi około 30 oficerów i szeregowych.

Tak samo są prowadzone doświadczenia nad podnoszeniem łodzi podwodnych w wypadku ich zatonięcia. Ostatnio zatopiono w doku łódź podwodną „L 4", a następnie podniesiono ją przy pomocy specjalnych pontonów o zupełnie nowej konstrukcji.

Redukcje budżetowe wywołały pewne posunięcia organizacyjne w układzie sił morskich, w celu zapewnienia im lepszych warunków wyszkoleniowych. W ten sposób flota morza Śródziemnego, składająca się dotychczas z 6 okrętów linjowych i 4 flotylli kontrtorpedowców i łodzi podwodnych, została zredukowana o jeden okręt linjowy, jeden lotniskowiec i jedną flotyllę. Z drugiej strony flota na oceanie Atlantyckim zostanie zasilona przez jednostki, przybywające z morza Śródziemnego. Flota na oceanie Atlantyckim będzie się składała w ten sposób z 10 okrętów linjowych, jednakże

trzy z nich zostaną postawione do rezerwy tak samo jak i lotniskowiec, który przybędzie z morza Śródziemnego. Pozostałe okręty linjowe i trzy flotylle łodzi podwodnych i kontrtorpedowców będą miały nieco mniejsze składy osobowe w porównaniu do roku zeszłego.

Jednocześnie postanowiono zmienić nazwę floty Atlantyckiej i z chwilą powrotu okrętów do portów macierzystych po zakończeniu ćwiczeń wiosennych, flota zostanie przemianowana na „Home Fleet".

Debaty nad przedłożeniem budżetowem marynarki dały sposobność Pierwszemu Lordowi Admiralicji do zobrazowania całokształtu polityki, którą kieruje się marynarka angielska. Polityka ta opiera się przedewszystkiem na doświadczeniach ostatniej wojny.

Zdaniem sir Bolton'a — Anglja nietyle powinna obawiać się inwazji nieprzyjaciela na jej terytorjum, ile zaatakowania i zdezorganizowania swojego handlu morskiego. W chwili obecnej wartość okrętów handlowych Anglji wynosi około 700.000.000 funtów szterlingów, przyczem obsługiwane przez nie linje morskie mają ogólną długość 80.000 mil. Dla ochrony tych okrętów i zabezpieczenia linij komunikacyjnych przedewszystkiem są potrzebne krążowniki, co uwzględniają plany rozbudowy floty angielskiej. Rzeczywiście, od 10 lat w Anglji nie budowano ani jednego okrętu linjowego, kierując cały wysiłek na budowę krążowników, których wybudowano w tym czasie 10. Jednakże ostatnio budowa krążowników znacznie osłabła, bądź to ze względu na trudności finansowe, bądź też ze względu na ogólne dążenia rozbrojeniowe. W ostatnich czterech latach wybudowano tylko pięć krążowników, kiedy kalkulacje wskazują, że dla należytego zabezpieczenia interesów Anglji należałoby budować co roku co najmniej po trzy.

Stanowisko Pierwszego Lorda Admiralicji znalazło silne poparcie ze strony b. ministra spraw zagranicznych, sir A. Chamberlain'a, który wyraził się w te słowa: „Opierając się na znajomości innych krajów i ich przedstawicieli, mogę śmiało zapewnić, że nie spotykałem człowieka, któryby twierdził, że silna marynarka brytyjska może zagrażać ogólnemu pokojowi. Odwrotnie, spotykałem wielu ludzi, zdaniem których silna marynarka angielska jest najlepszą rękojmią trwałości pokoju".

Należy zaznaczyć, że obecnie zatwierdzony budżet jest najmniejszy od 1913 roku.

(Naval and Military Record).

Międzynarodowa etykieta morska.

W związku z ostatniemi wydarzeniami na Dalekim Wschodzie, zaszedł bardzo charakterystyczny wypadek, który nasuwa pewne refleksje co do możliwości przestrzegania międzynarodowych zwyczajów etykiety morskiej w pewnych, podyktowanych względami wojskowemi wypadkach.

Jak wiadomo, podczas akcji pod Szanghaj'em okręty japońskie zbombardowały fort Woosung. Na kilka dni przed bombardowaniem do Szanghaj'u przybył krążownik angielski „Berwick", który zakotwiczył na redzie w pobliżu okrętów japońskich. Przy wyborze miejsca zakotwiczenia dowódca okrętu angielskiego powodował się

li tylko względami bezpieczeństwa okrętu z punktu widzenia nawigacyjnego. Tymczasem z chwilą rozpoczęcia bombardowania przez okręty japońskie, okazało się, że krążownik angielski przeszkadzał im w wykonywaniu ewolucyj, które dla utrudnienia wstrzeliwania się Chińczyków okręty japońskie wykonywały wzdłuż wybrzeża. Admirał japoński bardzo grzecznie zażądał, by „Berwick" usunął się z drogi, co też zostało wykonane przez okręt angielski.

Nawiązując do tego wypadku, prasa angielska podkreśla, że już samo żądanie zmiany miejsca zakotwiczenia, skierowane do okrętu wojennego jest sprzeczne z zasadami etykiety morskiej. Wprawdzie żądanie to było usprawiedliwione wyjątkowemi okolicznościami i zostało zredagowane w sposób tak grzeczny, że raczej wyglądało na usilną prośbę, jednakże dowódca angielski mógł odrzucić prośbę Japończyków i w tym wypadku konflikt byłby nieunikniony. Japończycy zapewne nie zaniechaliby bombardowania, jak zamierzali, mając jednakże na drodze okręt angielski, musieliby prowadzić strzelanie poprzez niego, co od najdawniejszych czasów było uważane za ciężką zniewagę.

W związku z tem prasa angielska przypomina wypadek, który miał miejsce podczas zatargu amerykańsko-niemieckiego w Manilli w okresie wojny hiszpańsko-amerykańskiej. Admirał Chichester, dowódca angielskiego dywizjonu, chcąc załagodzić konflikt, dojrzewający pomiędzy Amerykanami a Niemcami, przesunął swoje okręty, ustawiając je pomiędzy okrętami przeciwników. Należy przypuszczać, że posunięcie to admirał angielski wykonał w porozumieniu z admirałem Dewey, który dowodził oddziałem amerykańskich okrętów. Aluzja w stosunku do niemieckiego dowódcy była aż nadto wyraźna, to też na jego zapytanie, co zamierza uczynić admirał angielski, jeżeli Niemcy zaatakują Amerykanów, otrzymał odpowiedź, że to jest wiadome tylko admirałom Dewey i Chichester'owi. Trudno oczywiście przewidywać, jakieby konsekwencje mogło spowodować wystąpienie Niemców w takich warunkach, w każdym razie posunięcie admirała Chichester'a znalazło aprobatę jego władzy.

W innym wypadku, podczas rewolucji w jednem z państw Ameryki Południowej krążownik angielski, wysłany do ochrony mienia i życia obywateli angielskich, zakotwiczył pomiędzy miastem a okrętem powstańców, którzy nie ośmielili się ostrzeliwać miasta poprzez okręt angielski.

Etykieta morska jest specjalnie czuła na punkcie poszanowania bandery i znane są wypadki, kiedy na tej podstawie dochodziło do bardzo ostrych konfliktów. W okresie zaostrzenia sprawy kanału Sueskiego jeden z angielskich okrętów wojennych wysłał swego oficera na francuski okręt handlowy. Kuter angielski dobił do burty i oficer wszedł po trapie, salutując w przepisowy sposób. Tymczasem dowódca okrętu francuskiego zrobił mu uwagę, że popełnił ciężką zniewagę, wycierając nogi o banderę francuską. Okazało się, że bandera była rozesłana na pokładzie, przykrywając nieco trap i oficer angielski, wstępując na pokład, mimowoli nastąpił na banderę. Z tego powodu prasa francuska podniosła ogromną nagonkę przeciwko Anglikom, oskarżając oficera angielskiego o umy-

ślne znieważenie bandery francuskiej Należy jednak przypuszczać, że podstęp ten, po wyświetleniu całego wydarzenia, w dużym stopniu przyczynił się do załagodzenia tarć pomiędzy obydwoma krajami, zwłaszcza skoro wykryło się, że w niektórych wypadkach zaostrzenie stosunków miało podłoże raczej humorystyczne.

(Naval and Military Record).

Kilka fragmentów z działań angielskich łodzi podwodnych podczas wojny światowej.

Amerykańskie czasopismo „Wordl's Work" zamieściło bardzo ciekawy artykuł pod tytułem „Tin fish and depth charges" (Cynowe ryby i bomby głębinowe"), który zawiera opis kilku epizodów z działań angielskich łodzi podwodnych podczas wojny światowej.

Do najbardziej fascynujących należy zaliczyć opis walki dwóch łodzi podwodnych, będących w stanie zanurzonym, przyczem angielska łódź podwodna „E—50" przepołowiła niemiecką taranem.

Angielska łódź podwodna pełniła służbę patrolową w stanie zanurzonym. W pewnym momencie usłyszano szum motorow innej łodzi podwodnej i wkrótce oficer, obserwujący przez peryskop, zauważył inny peryskop, który według zewnętrznego wyglądu musiał należeć do nieprzyjacielskiej łodzi podwodnej. Zostały wypuszczone dwie torpedy, jednakże bez skutku, wówczas dowódca zdecydował się zaatakować taranem, Dziobnica angielskiej łodzi podwodnej przecięła kadłub niemieckiej łodzi; pośród ogólnej ciszy, która zapanowała wewnątrz „E—50", usłyszano rozpaczliwe wysiłki niemieckiej łodzi, aby przedmuchać swoje balasty i wydostać się na powierzchnię morza. Dowódca „E—50", nie znając jeszcze, jak poważne są uszkodzenia własnej łodzi, zaryzykował zapełnienie balastów, aby opuścić się na dno i pociągnąć za sobą Niemców, uniemożliwiając im wydostania się na powierzchnię. W pewnym momencie na niemieckiej łodzi podwodnej wszystko ucichło i jednocześnie dało się odczuć, że „E—50" oddziela się od swego przeciwnika. Usłyszano zgrzyty i uderzenia o burtę, co wskazywało na to, że niemiecka łódź została odrzucona. „E—50", mając zaklinowane stery, zaczęła szybko zanurzać się, dopiero po dużych wysiłkach udało się przedmuchać balasty i wypłynąć na powierzchnię.

W pobliżu miejsca wynurzenia zauważono kiosk niemieckiej łodzi podwodnej, który powoli zanurzał się, by wkrótce nazawsze zniknąć pod wodą,

Drugi wypadek dotyczy angielskiej łodzi podwodnej „E 35", która, będąc w stanie podwodnym, zauważyła nieprzyjacielską łódź podwodną i przez zmianę kursu chciała przeciąć drogę przeciwnikowi. Jednakże manewr ten został zauważony i nieprzyjacielska łódź natychmiast zmieniła swój kurs. Dowódca „E 35" jeszcze raz powtórzył swój manewr, jednakże znów bez skutku. W pewnym momen-

cie niemiecka łódź podwodna wykonała tak nieudały zwrot, że postawiła siebie w pozycję, umożliwiającą przeciwnikowi wykonanie ataku torpedowego. Angielska łódź podwodna wypuściła dwie torpedy i obydwie trafiły do celu.

Wynurzywszy się na powierzchnię, zkolei „E 35" znalazła się w nadzwyczaj groźnej sytuacji, a to z powodu drugiej niemieckiej łodzi podwodnej, która znajdowała się w pobliżu i, słysząc wybuchy torped, czekała na wynurzenie się przeciwnika. „E 35" natychmiast zanurzyła się ponownie i tylko dzięki szybko i sprawnie przeprowadzonemu manewrowi zanurzenia, udało się jej uniknąć losu, który spotkał jej pierwszego przeciwnika: szum niemieckiej torpedy słyszano, kiedy przechodziła nad łodzią podwodną.

Angielskie łodzie podwodne serji „S" słusznie zaliczano do najbardziej pechowych. Pewien wyjątek pod tym względem stanowi wypadek z „S 1", której udało się zwycięsko wyjść z ciężkiej opresji.

W czerwcu 1915 roku na „S 1", pełniącej służbę patrolową, zepsuła się jedna z maszyn. W pobliżu zauważono dwa sterowce, to też naprawę musiano przeprowadzać w stanie zanurzonym. Następnego dnia znowu drugi motor zaczął pracować nieregularnie i na naprawę jego musiano poświęcić cały dzień, pozostając nadal pod wodą. Wreszcie, po czterodziennym pobycie na morzu „S 1" znalazła się w nieprzyjacielskich wodach, mając zupełnie wyładowane akumulatory, i, co gorsza, nie mogła ich ładować w obawie przed okrętami nieprzyjacielskiemi, gdyż w pobliżu zauważono trawler. Mając kompletnie wyczerpane akumulatory i nie mając do wyboru innej drogi, dowódca „S 1" skierował się do niemieckiego trawlera. Wynurzywszy się na trawersie trawlera, dowódca łodzi podwodnej zażądał od niego poddania się i zmusił go do odholowania swojej łodzi na pełne morze. Następnego dnia na trawlerze zepsuły się maszyny i załoga łodzi podwodnej musiała zająć się ich naprawą. W ten sposób, naprawiając co pewien czas maszyny trawlera, łódź podwodna wreszcie dobrnęła pomyślnie na holu do Yarmouth.

Ciekawy wypadek uratowania załogi po awarji łodzi podwodnej miał miejsce z „K 15". Łódź zanurzyła się, mając niezamknięte z niewyjaśnionych przyczyn wentylatory. Przedziały — maszynowy i kotłowy — (łodzie tego typu miały kotły parowe) zostały natychmiast zalane i wszyscy, znajdujący się w tych pomieszczeniach, zginęli. Łódź podwodna zatonęła na głębokości 20 mtr.

Awarja łodzi podwodnej miała miejsce o godz. 15 m. 30 i została zauważona przez inną łódź podwodną. Następnego dnia na miejscu zatonięcia „K 15" pracowało już 7 okrętów ratowniczych, jednakże załoga, znajdująca się wewnątrz łodzi, nie wiedziała o pracach, podjętych nad jej uratowaniem. Kiedy wszelkie próby wyprowadzenia łodzi na powierzchnię nie odniosły żadnego skutku, jeden z oficerów zaproponował dowódcy, że podejmuje się wypłynąć na powierzchnię i zawiadomić o awarji. Plan jego polegał na

tem, że miał on wejść do kiosku, zamykając za sobą dolną pokrywę, przeczekać aż dowódca okrętu zapełni kiosk wodą w celu zrównoważenia ciśnienia, a następnie na dany znak dowódca łodzi miał otworzyć do kiosku dostęp sprężonego powietrza, które wypchnęłoby oficera na powierzchnię wody.

Dowódca okrętu jednakże wszedł do kiosku razem z projektodawcą, i obaj razem przeczekali, aż poziom wody podniósł się do szyi Następnie dał się słyszeć gwizd sprężonego powietrza — oficer otworzył pokrywę i natychmiast wyleciał razem z powietrzem jak wystrzelony z armaty, jednakże zahaczył głową o jakiś wystający przedmiot i został zabity na miejscu.

Dowódca okrętu, szykując się do zamknięcia pokrywy, zupełnie niespodziewanie dla siebie został nagle porwany przez powietrze i, wyminąwszy pomyślnie górną pokrywę i inne przeszkody, wypłynął w pęcherzu powietrza na powierzchnię. Opowiadając następnie swoje wrażenia o tej przymusowej podróży, dowódca okrętu zaznaczył, że znajdując się wewnątrz pęcherza wody nie czuł żadnego skrępowania i przez cały czas mógł swobodnie oddychać,

Na podstawie wiadomości, uzyskanych od dowódcy łodzi podwodnej, doprowadzono rury, po których dostarczono załodze pożywienia i powietrza. Pod kadłub łodzi zostały podłożone stropy, dzięki którym udało się nieco podnieść dziobową część łodzi podwodnej. Załoga zdołała się wydostać przez luk, znajdujący się w podniesionej części łodzi. W chwilę później pękły liny i łódź ponownie opadła na dno.

Dane krążownika „Leander".

Dotychczas Admiralicja angielska otaczała wielką tajemnicą wszelkie wiadomości, dotyczące budowy krążowników nowej serji typu „Leander", — dopiero teraz do prasy przenikają niektóre szczegóły, dające możność zorjentowania się o właściwościach taktycznych tych jednostek. Dane „Leander'a" mają być następujące: długość 159 mtr., szerokość 16 mtr., zanurzenie — 4,88 mtr., pojemność — 7000 tonn standartowych, siła maszyn — 72.000 HP., przewidywana szybkość 32.5 węzłów. Uzbrojenie krążownika mają stanowić: osiem dział 152 mm., cztery działa 100 mm. przeciwlotnicze oraz cztery 47 mm. Maszyny krążownika mają być zbudowane przez firmę Wickers'a.

(Z codziennej prasy francuskiej).

Pod ogniem krzyżowym w porcie Szanghaj'u.

Pasażerowie angielskiego parowca „Naldera" opowiadają o silnych wrażeniach, które przeżyli w Szanghaj'u. Parowiec „Naldera," po przybyciu do Szanghaj'u zakotwiczył w miejscu, wyznaczonem przez pilota. Przybycie parowca właśnie zbiegło się z momentem ostrzeliwania przez Japończyków fortu Woosung. Japońskie kontrtorpedowce wykorzystały parowiec angielski jako przykrycie, prowadząc ostrzeliwania poprzez niego, „Naldera" próbował zmienić

miejsce, jednakże to nie pomogło, i kontrtorpedowce japońskie w dalszym ciągu ukrywały się za nim przed wzrokiem obserwatorów chińskich. Na szczęście artylerzyści chińscy, pomimo widocznej irytacji, nie ostrzeliwali bezbronnego parowca i nikt z pasażerów nie odniósł szwanku. Jednakże przeżycia ich musiały być dość silne, skoro przez kilka godzin znajdowali się pod krzyżowym ogniem artylerji kontrtorpedowców japońskich i artylerji fortu Woosung.

(Naval and Military Record).

Italja.

Rozbudowa marynarki.

Krążowniki. „Zara", wybudowany na podstawie programu 1928—29 roku, zakończył próby odbiorcze i został przejęty przez marynarkę wojenną w dniu 21 października. Dane jego przedstawiają się następująco: pojemność — 10 000 tonn, długość — 182 m, szerokość — 20,7 m, zanurzenie — 5,8 m, szybkość — 34 węzły, promień działania 7320 mil przy szybkości 25 węzłów. Uzbrojenie składa się z 8 dział 203 mm, 16 dział 100 mm, 2 dział 76 mm, 8—40 mm pln. — 8 aparatów torpedowych, ustawionych w czterech grupach, oraz trzech samolotów.

Krążownik „Gorizia", z programu 1929/30 roku, został spuszczony na wodę w dniu 28 grudnia 1930 roku ze stoczni w Spezzia. Przy próbach krążownik wykazał szybkość 33,8 węzłów na 32, przewidywane według projektu.

„Pola", należący do programu 1930/31, został spuszczony na wodę w dniu 5 grudnia w 30 letnią rocznicę Akademji Morskiej w Livorno. Krążownik ten jest mniej szybki, natomiast lepiej opancerzony w porównaniu do swoich poprzedników — „Trento" i „Trieste" — zjawisko, które ostatnio przejawia się zresztą we wszystkich marynarkach. Dane tego krążownika są następujące: długość — 182,8 m, szerokość — 20,7 m, zanurzenie — 6,15 m; uzbrojenie jego składa się z 8 dział 203 mm, umieszczonych w czterech wieżach, 16 dział 100 mm, 2 dział 76 mm, 8 dział 40 mm pln., 8 aparatów torpedowych 533 mm, w dwóch grupach, oraz 3 samolotów, wypuszczanych przy pomocy katapulty. Krążownik posiada opancerzenie burtowe z cementowanej stali o grubości 140 mm; wieże są osłonięte blachą pancerną 127 mm, działa mniejszego kalibru mają osłonę z blachy pancernej 70 mm; ponadto dwa opancerzone pokłady stanowią zabezpieczenie górne. Zabezpieczenie przeciwko torpedom stanowią bardzo gęsto położone grodzie wodoszczelne, wbudowane aż do wysokości górnego pokładu. Szybkość przewidziana — 32 węzły.

Siódmy i ostatni krążownik 10 000 tonnowy — „Bolzano" — znajduje się jeszcze na stoczni.

Z pośród krążowników typu „Condottieri" wyróżnia się „Bartolomeo Colleoni", który rozwinął przy próbach przeszło 40 węzłów. „Luigi Cadorna" — tego samego typu — został spuszczony na wodę w dniu 30 września r. zeszłego. Założony na podstawie programu 1929 roku, krążownik ten jest piątym z serji krążowników tego typu,

przyczem cztery poprzednie są już na wykończeniu: dwa z nich muszą wejść do linji w ciągu bieżącego roku. Dane tych krążowników są następujące: pojemność — 5350 tonn, długość — 160 m, szerokość — 15,5 m, szybkość — 37 węzłów. Uzbrojenie ich będzie się składało z ośmiu dział 152 mm, umieszczonych w czterech wieżyczkach, sześciu dział przeciwlotniczych w trzech grupach po dwa działa, czterech aparatów torpedowych oraz dwóch samolotów.

Esploratori. „Alvise da Mosto" — o pojemności 2000 tonn — rozwinął średnią szybkość 41 węzłów, przy maksymalnej 44.

Na „Pigafetta" zostanie ustawiony stabilizator żyroskop w celu zmniejszenia przechyłów na fali — stabilizator waży 20 tonn i rozwija 1350 obrotów na minutę.

Łodzie podwodne. Mała łódź podwodna — „Medusa" — została spuszczona na wodę w dniu 10 grudnia r. zeszł. Dane jej są następujące: długość — 61 m, szerokość — 5,7 m, pojemność — 627/691 tonn, szybkość — 14 węzłów.

W dniu 6 grudnia została przyjęta łódź podwodna — „Ettore Fieramosca". Jest to największa łódź podwodna z posiadanych przez marynarkę italską. Przy pojemności 1340/1760 tonn jest ona uzbrojona w 6 aparatów torpedowych à 533 mm, z ośmiu torpedami zapasowemi, oraz dwa działa 102 mm. Łódź podwodna może rozwinąć 18,5 węzłów na powierzchni i 10 w stanie podwodnym.

Dwa podwodne stawiacze min — „Filippo Corridoni" i „Marcatonio Bragandino" — zostały przyjęte 14 listopada. Mają one następujące dane: pojemność — 802/1051 tonn, długość — 70,5 m, szerokość — 5,66 m, zanurzenie — 4,2 m, szybkość — 14 węzłów w stanie nadwodnym i 8 w stanie podwodnym. Uzbrojenie ich stanowią cztery aparaty torpedowe 533 mm, jedno działo 102 mm oraz dwa karabiny maszynowe pln.

(Revue Maritime).

Stany Zjednoczone Ameryki Płn.

Plan tegorocznych manewrów morskich.

Manewry morskie w 1932 roku mają być podzielone na trzy fazy: 1) wspólne manewry mar. i wojska w okolicy wysp Hawajskich; 2) przeprowadzenie natarcia przez jedną część floty na wybrzeże Kalifornji, bronionej przez resztę floty; 3) taktyczne manewry całej floty w okolicy wyspy S. Diego.

Pierwsza faza manewrów ma na celu sprawdzenie stanu obrony wysp Hawajskich, druga — zbadanie środków obrony wybrzeża przy wspólnem ich działaniu z flotą — trzecia wreszcie — usprawnienie dowodzenia wielkiemi związkami taktycznemi i organizacji rozpoznania.

Według dochodzących wiadomości pierwsza fasza zakończyła się zajęciem jednej z wysp przez napadających, z czego wysuwany jest wniosek o konieczności wzmocnienia sił morskich oraz oddziałów lądowych na wyspach Hawajskich.

Dla wykonania drugiej fazy zostały przerzucone na Ocean Spokojny wszystkie siły marynarki amerykańskiej, pozostawiając na Oceanie Atlantyckim tylko jeden okręt linjowy „Wyoming". Poza jednostkami linjowemi i podwodnemi (wraz z bazą pływającą dla łodzi podwodnych) w manewrach miały wziąć udział wszystkie jednostki, wchodzące w skład eskadry rozpoznawczej, oraz eskadry specjalnego przeznaczenia (przynależne do strefy kanału Panamskiego), wreszcie eskadra szkolna. Pozostałyby tylko okręty linjowe: „New Mexiko", „Missisipi", i „Idaho", poddane przeróbkom w celu zmodernizowania,

W ten sposób — z chwilą zaostrzenia się kofliktu na Dalekim Wschodzie — Stany Zjednoczone skoncentrowały na wodach Oceanu Spokojnego, nie wliczając jednostek, wchodzących w skład Floty Azjatyckiej: 12 okrętów linjowych, 17 krążowników, 33 łodzi podwodne, 81 kontrtorpedowców, 3 lotniskowce oraz 56 okrętów pomocniczych.

(Morskoj Sbornik).

Finlandja.

Przebieg szkolenia w okresie zeszłorocznej kampanji letniej.

Kampanja letnia roku zeszłego przeszła pod znakiem zachowania jak najdalej idących oszczędności: kryzys ekonomiczny, który daje się odczuć również i w Finlandji, spowodował konieczność zmniejszenia wydatków na marynarkę wojenną, ponieważ sfery kierownicze marynarki dążą za wszelką cenę do wykończenia na czas nowych jednostek, zatem zmniejszenie budżetu najbardziej odbiło się na pozycji utrzymania personelu na jednostkach pływających. Część okrętów, których nie można było wyremontować, oraz bardziej stare jednostki nie były w kampanji czynnej.

W kampanji czynnej znajdowały się następujące zespoły: 1) oddział minowców (zagrodowce „M I", „Sweaborg" i Uusimaa"), 2) flotylla kutrów torpedowych (7 kutrów), 3) czasowo sformowany oddział okrętów strażniczych (okręty szkolne).

Oddziały minowców i okrętów strażniczych odbyły ćwiczenia w okolicy Abo—Alandskich szcher. Dowódca floty fińskiej podniósł w wywiadzie, udzielonym prasie, że zespoły wykonały wszystkie ćwiczenia, przewidziane w programie szkolenia, za wyjątkiem jednak strzelań torpedowych, które ze względów oszczędnościowych odbyły się w nieco zmniejszonym zakresie.

Flotylla łodzi podwodnych, która jest podporządkowana bezpośrednio ministrowi obrony narodowej, odbywała ćwiczenia letnie w szcherach w pobliżu Abo, a pod koniec lata we wschodniej części zatoki Fińskiej.

Na jesieni odbyły się wspólne ćwiczenia taktyczne flotylli łodzi podwodnych i oddziału okrętów strażniczych; w ćwiczeniach tych wzięła udział również i t. zw. „pomocnicza flota motorowa"*).

Ćwiczenia te spowodowały ogromne podniecenie w prasie sowieckiej, która przyjęła je jako dowód agresywnych zamiarów Finlandji w stosunku do Sowietów.

Łodzie podwodne zakończyły kampanję letnią, odbywając przemarsz z Abo do Helsingforsu. Na zimę wszystkie łodzie podwodne zostały postawione do doków, w celu doświadczalnym i gwoli lepszej konserwacji kadłubów i osprzętu.

W pływaniu zagranicznem znajdowały się dwa okręty strażnicze — „Uusimaa" i „Karjala". „Uusimaa" odbył dwie podróże zagraniczne — jedną do wód estońskich ze słuchaczami wyższej szkoły morskiej, — drugą do Szwecji; ponadto okręt ten wysłano do obserwowania ćwiczeń taktycznych, które flota szwedzka odbywała w zatoce Fińskiej. Dowódca floty fińskiej, admirał Ikonen, zaznaczył, że wielu wyższych oficerów marynarki fińskiej przyglądało się tym ćwiczeniom, które wywołało u nich duże zainteresowanie. „Uusimaa" został wreszcie wykorzystany dla zaznajomienia oficerów wojska lądowego, a w szczególności korpusu artylerji lądowej, z metodami strzelania na morzu. Na niektórych z tych ćwiczeń byli obecni młodsi przedstawiciele „flotylli pomocniczej".

Okręt szkolny „Karjala" odbył pływanie praktyczne z wychowankami szkoły morskiej, przyczem zawinął do Libawy.

Przewidywane wspólne ćwiczenia środków obrony wybrzeża z jednostkami floty nie odbyły się ze względów oszczędnościowych.

Dopiero co wykończony żaglowy okręt szkolny — „Suomen Joutsen" — wyszedł na początku stycznia w podróż zagraniczną z młodszym kursem szkoły morskiej. Podróż ta musiała jednak ulec przerwie z powodu awarji okrętu: wychodząc z Kopenhagi w dniu 6 stycznia, okręt trafił na silny sztorm, który zatrzymał go w pobliżu Skagen przez dwa dni. W rezultacie, przy silnym SW wietrze okręt zdryfował na kamienie i uszkodził sobie poważnie ster. Okręt odprowadzono na holu do doku w Trangiewaagen.

(Morskoj Sbornik. Krasnaja Zwiezda).

Rzesza Niemiecka.

Skład personalny marynarki.

Ogólne stany liczebne marynarki niemieckiej wynoszą 15000 ludzi, w tem 14916 szeregowych i oficerów oraz 84 urzędników wojskowych. Personel, zaokrętowany na jednostkach pływających, wynosi 8008 ludzi, wchodzący w skład obrony wybrzeży — 6992. Według specjalności cywilnych marynarze dzielą się następująco: marynarze — 289, rzemieślnicy — 2119, rolnicy — 415, technicy

*) W chwili obecnej „flota motorowa" ma w swoim składzie około 400 kutrów o wymiarach ponad 6 m. długości i szybkości 7 węzłów. Jednostki te są obsadzone przez doborowy personel, zobowiązany do stawienia się w chwili mobilizacji wraz ze swojemi kutrami. Kutry są zorganizowane w oddziały i dywizjony, dowodzone przez oficerów marynarki.

— 6539, handlowcy — 1212, inne specjalności oraz uczniowie szkół — 2862. Według miejsc pochodzenia segregacja przedstawia się następująco: Prusy — 9393, Bawarja, Würtemberg i Baden — 1311, Saksonja i Turyngja — 1314, Oldenburg i Meklenburg — 532, miasta hanzeatyckie — 335, inne obszary — 551.

W ciągu zeszłego roku do marynarki wojennej zgłosiło się 41966 kandydatów, z tych zostało przyjętych 1253. Do szkół oficerskich wpłynęło 2451 zgłoszeń, z czego przyjęto 65.

(Morskoj Sbornik).

Skład zespołów.

W linji pozostały tylko trzy okręty linjowe: „Schleswig-Holstein", „Schlesien" oraz „Hessen", czwarty okręt linjowy — „Hannover" — został skreślony z listy z dniem 25 września r. ub. Zmiany w składzie zespołu okrętów linjowych są czynione widocznie w przewidywaniu wejścia do linji nowego okrętu linjowego — „Deutschland".

Siły rozpoznawcze składają się obecnie wyłącznie z nowych krążowników: „Leipzig", „Köln", „Königsberg", „Karlsruhe", „Emden" oraz jednego rezerwowego starego krążownika — „Berlin".

Ponadto są w kampanji czynnej następujące zespoły: I. flotylla kontrtorpedowców (9 kontrtorp.), II. flotylla kontrtorpedowców (10 kontrtorped.), I-sza półflotylla trawlerów (6 trawlerów), półflotylla ścigaczy łodzi podwodnych (4 jednostki), 4 szkolne okręty artyleryjskie, okręt hydrograficzny „Meteor" oraz 1 żaglowy okręt szkolny. W składzie tych zespołów ostatnio zaszły następujące zmiany: kontrtorpedowce „G 158", „T 153" i „Kondor" zostały włączone do linji zamiast „T 158" i „Greif"; wszystkie trawlery zostały zastąpione innemi, dopiero wyremontowanemi; zamiast okrętu strażniczego „Zieten" dla ochrony rybołówstwa przeznaczono nowe okręty strażnicze: „Elbe" i „Weser".

Wstąpienie do linji okrętu linjowego „Deutschland" przewiduje się na wiosnę 1933 r. Budowa drugiego okrętu linjowego — „Ersatz Lothringen" — postępuje szybko naprzód. Okręt szkolny artyleryjski „Bremse" ma wstąpić do linji w najbliższej przyszłości. W ten sposób w budowie znajdują się: 2 okręty linjowe, 1 artyleryjski okręt szkolny oraz dwa szkolne stawiacze min — R 1 i R 2, dane których dotychczas nie zostały opublikowane.

Działalność floty w okresie zimowym.

W okresie stycznia r. b. tylko jeden okręt linjowy — „Schleswig Holstein" — wychodził na morze w charakterze okrętu — celu przy strzelaniach torpedowych 2-giej i 3-ciej półflotylli kontrtorpedowców, a także również dla wykonania strzelań artyleryjskich dziennych i nocnych, oraz dla szkolenia w użyciu parawanów; okręt linjowy „Schlesien" znajdował się w remoncie, na „Hessen" odbywały się ćwiczenia programowe bez wyjść na morze.

Krążownik „Königsberg" przebywał w porcie dla remontu, a „Köln" odbył pływanie ćwiczebne w północnej części oceanu Atlantyckiego, zachodząc do portu w Las Palmas. „Leipzig" odbywał

w dalszym ciągu próby ostateczne; „Emden" przechodził szkolenie programowe bez wyjścia na morze.

Kontrtorpedowce odbywały strzelania torpedowe w stawianiu min zagrodowych i strzelaniu artyleryjskiem. Okręt szkolny „Niobe" odbył podróż ćwiczebną, zawijając do portów szwedzkich.

O intensywności szkolenia marynarki niemieckiej może świadczyć fakt, że w okresie stycznia prowadzono jednocześnie 33 różne kursa specjalizujące, a w październiku roku zeszłego ilość takich jednoczesnych kursów dochodziła nawet do liczby 45.

W dniu 2 grudnia 1931 roku, podczas strzelania torpedowego zderzyły się w zatoce Kilońskiej kontrtorpedowiec „Albatros" i „Falke". Obydwa kontrtorpedowce otrzymały nieznaczne uszkodzenia i o własnych siłach zdołały dojść do Kilonji.

W dniu 8 grudnia powrócił z 12-miesięcznej podróży naokoła świata krążownik „Emden". W czasie postoju przy wyspach Kokosowych krążownik miał rozpoznać ciała marynarzy z dawnego „Emdenu", który został zatopiony w pobliżu wyspy podczas wojny światowej, i pochować je z honorami wojskowemi. Jednakże w chwili, kiedy miano wysadzić na ląd delegację, stan morza uniemożliwił komunikację z lądem i musiano zaniechać projektu. Ostatecznie ograniczono się do zrzucenia wieńców w tem miejscu, gdzie zatonął pierwszy krążownik tego imienia, drugi wieniec doręczono dowódcy kanonierki angielskiej „Iroquois" z prośbą o umieszczenie go na grobie marynarzy niemieckich.

W dniu 30 października wyruszył w podróż naokoło świata krążownik „Karlsruhe".

(Marine Rundschau).

Biuletyn Gazowy

Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

Zeszyt Nr. 4 — Kwiecień 1932 rok.

TREŚĆ:

Wyniki prac Narodowych Komisyj mieszanych. Dział obrony przeciwgazowej. Dział gazowo-techniczny. Referaty. Literatura.

2422

MORZE

ORGAN OFICJALNY

LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Miesięcznik redagowany
przez
HENRYKA TETZLAFFA

PRENUMERATA:

rocznie. . . .	12,00 zł
półrocznie. .	6,00 zł
kwartalnie. .	3,00 zł
Nr. pojedyńczy	1,20 zł

Członkowie Ligi Morskiej i Kolonjalnej otrzymują czasopismo bezpłatnie

Adres Redakcji i Administracji:
Warszawa, Nowy Świat 35,
III piętro, telefon Nr. 315—88.

Uwaga! Miesięcznik bogato ilustrowany, informujący wszechstronnie o sprawach morskich w Polsce i zagranicą

Dodatek — „PIONIER KOLONJALNY" (w tekście), poświęcony zagadnieniom kolonjalnym i kolonizacyjnym.

Konto w P. K. O. 97-46

„ENCYKLOPEDJA WOJSKOWA"

Wydawnictwo
TOWARZYSTWA WIEDZY WOJSKOWEJ
pod redakcją *mjr. Ottona Laskowskiego*
ukazuje się zeszytami co miesiąc

Już wyszedł zeszyt 10

Warunki prenumeraty:

Pojedyńczy zeszyt 5 zł.

Każdy nowy prenumerator uzyskuje ulgę w postaci odroczenia 45 zł. za pierwsze 9 zeszytów, otrzymując komplet dziesięciu zeszytów i rozpoczyna opłacać prenumeratę pięciozłotową miesięcznie od zeszytu bieżącego. **Za ubiegłe miesiące nowi prenumeratorzy spłacać będą należność po wydaniu ostatniego zeszytu Encyklopedji.**

10 zeszytów stanowią I-szy tom Encyklopedji.

Tom oprawny nabywać można na miesięczne spłaty, przyczem pierwsza rata wynosi 10— zł. — następne po 5— zł.

Adres administracji wydawnictwa:

„ENCYKLOPEDJA WOJSKOWA"

Nowolipie 2 WARSZAWA Nowolipie 2

Konto P. K. O. 21.785.

SOM PARIS

SOCIÉTÉ D'OPTIQUE & DE MECANIQUE DE HAUTE PRÉCISION

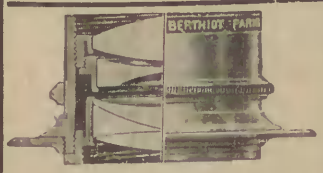
(dawniej: Zakłady LACOUR-BERTHIOT)

125-135 Boulevard Davout - Paris XX

Dostawca Francuskiego Ministerstwa Spraw Wojsk. i Marynarki oraz licznych państw obcych.

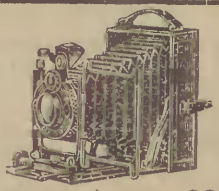
Exponaty firmy „SOM" na wystawie międzynarodowej w Antwerpji. Dział Marynarki Woj. Francuskiej.

Dalmierze stykowe i stereoskopowe
Peryskopy dla łodzi podwodnych
Przyrządy artyleryjskie
Geodezja
Sejsmografja
Mikroskopy
Przyrządy optyczne
Aparaty fotograficzne
Objektywy „Som Berthiot".



Objektyw Stellor f/3.5

Prospekty wysyłamy na żądanie.



Luksusowa kamera SOM

Stocznie i warsztaty okrętowe

AUGUSTIN NORMAND

81, Boulevard François 1er. LE HAVRE (Francja) 81, Boulevard François 1er

Torpedowce i kontrtorpedowce
Łodzie podwodne
Jachty i okręty szybkobieżne
Okręty handlowe

Łódź podwodna
stawiacz min „WILK" wybudowana
według ich planów przez

Stocznie i Warsztaty Okrętowe Augustin Normand

dla Polskiej Marynarki Wojennej.

Warsztaty Portowe
Marynarki Wojennej
w Gdyni.

Przyjmują zamówienia instytucyj państwowych oraz prywatnych na następujące prace:

Naprawę mechanizmów okrętowych.
Naprawę kadłubów okrętowych.
Elektryczne instalacje okrętowe.
Budowę łodzi żaglowych i wiosłowych.
Produkcję osprzętu okrętowego.
Odlewy metali półszlachetnych.
Odlewy żeliwa do 500 kg.

Prace różne z zakresu kowalstwa i stolarstwa.

Cynkowanie.

Oferty i kosztorysy na żądanie.

Adres telegraf. — Warmar. Gdynia. Telef. — 1130, 1131, 1132.

Pod polską banderą

okrętami

P. P. „Żegluga Polska"

wysyłajcie i sprowadzajcie wasze towary z zagranicy

Flota przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: s.s. „Niemen" — 5100 tonn DW., s. s. „Wisła" — 5100 t. DW., s. s. „Warta" — 4200 t. DW., s. s. „Wilno", „Poznań", „Katowice", „Toruń", „Kraków" po 3000 t. DW., s. s. „Chorzów" 1350 t. DW., s. s. „Tczew" 1020 t. DW.

2. Statki pasażerskie: s. s. „Gdynia", „Gdańsk", „Jadwiga", „Wanda" i „Hanka".

Regularna Linja Bałtycka, co 2 tygodnie statek z Gdyni i Gdańska do Rygi (Libawy), Rewla i Helsingforsu.

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację pomiędzy **Gdańskiem, Gdynią, Helem, Jastarnią, Orłowem i Sopotami.**

Własne biuro podróży

organizuje wycieczki morskie do państw Skandynawskich i Anglji. Sprzedaż biletów kolejowych krajowych i zagran., lotniczych i okrętowych.

Adres telegraf. „Polmorsk" **GDYNIA** dom własny Telefony: **1030, 1031, 1032, 1033**

Polska Agencja Morska, Gdynia, ul. Świętojańska

Adres telegr.: „Pam". Telefony: 1506, 1507, 1437.

Maklerstwo okrętowe, frachtowanie okrętów do wszystkich części świata. Klarowanie statków. Sprzedaż i kupno okrętów wszelkiego rodzaju. Asekuracj a