

SPIS RZECZY

ZESZYTY 94 – 105

Rocznik 1937

Rok wydania X

1102



15

1962-K-20

~~100062~~

~~1045~~

SPIS TREŚCI:

Strategia, polityka, organizacja.

	Str.
Kmdr.-por. W. Steyer: Rachunek sumienia marynarzek za rok 1936 . . .	13
Kmdr.-por. dypl M. Majewski: Położenie geopolityczne na Bałtyku . . .	85
" " Wola zwycięztwa	179
" " Wychowanie wojskowe	247
Por. mar. M. Kadulski: Kto winien, że Niemcy przegrały wojnę podwodną?	810
Kmdr.-por. K. Durski-Trzasko: Wpływ rozwoju marynarki włoskiej na wydarzenia śródziemnomorskie	871
Kmdr.-por dypl M. Majewski: Uwagi na temat znaczenia czynnika geograficznego w dobie dzisiejszej	965

Zagadnienia taktyczne i wyszkoleniowe.

A. Gotyński: Współzawodnictwo w szkoleniu siły zbrojnej	29
S. Krzyżanowski: Poziome opancerzenie a bombardowanie lotnicze	95
X: Oficer przyszłej wojny (artykuł dyskusyjny)	167
Kmdr.-por. inż S. Kamiński: Niewidzialność łodzi podwodnych	254
X: Inicjatywa dowódcy	276
X: Oficer przyszłej wojny	341
Kpt. mar. inż. K. Siwicki: Oszczędność w wyszkoleniu specjalistów	346
X: Oficer totalny	413
Kmdr. ppor. B. Jabłoński: Obrona przeciwlotnicza łodzi podwodnych	420
Por. mar. A. Piasecki: Jak uniknąć kolizji między inicjatywą a dyscypliną w wyszkoleniu morskim	506
X: Sprawność życiowa	536
Por. mar. M. Kadulski: Poświadczenie własne czy wywiad techniczny	549
" " Dążności powojennego budownictwa okrętowego	617
X: Oficer rezerwy	654
X: Jeszcze sprawność życiowa	662
Por. mar. A. Kadulski: Skutki nierozpoznawania okrętów w boju	730
X: Oficer przyszłej wojny	736
X: Na marginesie sprawności życiowej	805
Por. mar. M. Kadulski: Kto winien, że Niemcy przegrały wojnę podwodną	810

	Str.
X: Wszechstronność i historia	889
Por. mar. J. Koziółkowski: Jak uniknąć kolizji między inicjatywą a dyscypliną w wyszkoleniu morskim	949
Kmdr. dypl. S. Frankowski: Gra wojenna morska	959
X: Oficer przyszłej wojny	973

Nawigacja i służba okrętowa.

Kpt. lek. dr. A. Dołatkowski: Hygiena służby na okręcie	36
Kpt. mar. I. Pogorzelski: Określenie dewiacji kompasu magn. za pomocą sekundomierzy	105
Kpt. mar. T. Borysiewicz: Nowoczesna meteorologia	186
„ „ Jaką sytuację wytwarza na kuli ziemskiej układ i ruch mas powietrza	261
„ „ Rzut oka na historię kompasu magnetycznego	429
Kmdr. ppor. dypl. R. Czeczott: Wpływ warunków meteorologicznych na działania wojenno morskie na Bałtyku	701
Por. mar. A. Kadulski: Wpływ warunków meteorologicznych na działania wojenno morskie na Bałtyku	785
X: Ostatnia międzynarodowa konferencja hydrograficzna	911

Lotnictwo morskie.

Por. mar. J. Sokołowski: Wywiad lotnictwa morskiego w nocy	118
Por. mar. T. Męczyński: Okręt czy samolot	351
Kpt. mar. W. Francki: Zastosowanie wirowca w marynarce	647

Historia.

Kpt. mar. inż. W. Hubert: Courbet na Min-Kiang	267
Kmdr. dypl. S. Frankowski: Młodość Arciszewskiego	329
M. Godlewski: Wyprawa Spindlera do powstańców irlandzkich	434
Kmdr. dypl. S. Frankowski: Arciszewski w Brazylii	513
J. Stępowski: Sierakowski i Mierosławski — twórcy wyprawy bałtyckiej 1863 roku	539
Kmdr. por. dypl. T. Stoklasa: Desant niemiecki na wyspy Bałtyckie	633
Kmdr. dypl. S. Frankowski: Arciszewski w służbie polskiej	711
Kmdr. por. dypl. T. Stoklasa: Operacja desantowa na wyspy Bałtyckie	721
„ „ Charakterystyka taktyczna operacji na w. Bałtyckie	796
J. Stępowski: Akcja czarnomorska w czasie powstania styczniowego	821
Kpt. mar. inż. W. Hubert: Bitwa pod Navarinem	879

Zagadnienia terminologiczne.

Kącik językowy: Należy mówić	51
Terminologia morska w Turcji	356
Symbole stron świata	462
Terminologia i skrótomania	669
W związku z symbolami stron świata	917

Wiadomości techniczne.

✓ Inż. T. Politur: Instalacje akumulatorów na łodziach podwodnych	47
A. P.: Możliwości w dziedzinie budowy statków w Polsce	123
✓ Inż. A. Potyrała: Czteroletni plan gospodarczy III Rzeszy	198
Kmdr. ppor. A. Reyman: Powtarzacz zanurzeniowy Anschuetza	207
✓ Inż. A. Potyrała: Sprawa przygotowania przemysłu polskiego do potrzeb morskich	283
K. N. i W. S.: Zwalczanie fadingu na lądzie i morzu	359
J. G.: W sprawie stoczni	371
Inż. H. Markiewicz: Wady i zalety zastosowania prądu zmiennego do napędu mechanizmów pomocniczych	444
Kpt. mar. inż. K. Siwicki: W sprawie wynalazków jeszcze słów kilka	570
✓ Inż. A. Potyrała: O kawitacji i korozji	572
W. S.: Analiza wydajności namierników akustycznych	669
Kpt. mar. inż. J. Woźnicki: Kompas magnetyczny w roli zastępcy kompasu bąkowego	742
Por. mar. J. Lubelfeld: O nauczaniu podstaw elektrotechniki kandydatów na podoficerów radio — uwag kilka	827
A. P.: Wpływ konstrukcji okrętów na przebieg i wynik bitew morskich	831
Inż. H. Markiewicz: Nowe instalacje elektryczne okrętów wojennych i ich wpływ na sieć portową	898
✓ Inż. A. Potyrała: Zagadnienie przemysłu okrętowego na tle kongresu inżynierów	905
Kpt. inż. F. Czarniecki: Fale ultradźwiękowe	981

Zagadnienia aktualne.

J. G.: O charakter i organizację polskiej floty	762
Flota przyszłości	834
Błędy w dziedzinie wojenno - morskiej oraz ich naprawa	920
Okręty lotnictwa	989

Różne

Kmdr. K. Korytowski: Marynarka wojenna a kolonie	5
Por. mar. M. Kadulski: Typ podręcznika, który warto mieć po polsku	113
Kmdr. - por. dypl. M. Majewski: Tajemnica wojskowa a prasa	527
Inż. J. Ginsbert: Nieco o piśmiennictwie wojenno - morskim	562

Przegląd prasy.

Admirał Horthy	53
Nowa teza niemiecka o prawie morskim	55
Okręt flagowy dowódcy floty	57
Problem mechanizacji a mentalność morska	58
Lotnictwo marynarki wojennej	60
Źródła niemieckie a sowiecki program morski	62
Jak zatонуła „U 18”	63
Prasa francuska o wodowaniu „Gryfa”	65

	Str.
Taktyka morska w wojnie lądowej	65
Skrócony czas nauki	66
Wyszkolenie lotników	67
Ustalanie nazw okrętów	67
Baza wodnosamolotów do strzelań przeciwlotniczych	68
Zwalczanie sterowców podczas wojny światowej	69
Admirał Togo	128
Głos francuski o Z. S. R. R.	130
Udział marynarki brazylijskiej w wojnie światowej	132
Łodzie podwodne a traktat londyński	134
Stosunki polityczne na morzu Bałtyckim	135
Obrona przed łodziami podwodnymi	136
O unitarnym silniku na niemieckich łodziach podwodnych	139
Problem podziału surowców	140
Służba radosna	142
Prasa francuska o Polsce	142
Głosy niemieckie o Szwecji	143
Po wygaśnięciu traktatów	144
Droga do Indii	146
Konrtorpedowce czy krążowniki	147
Samolot - grenadier albo samolot - minowiec	211
Wygaśnięcie traktatów morskich i wyścig zbrojeń	213
✓ Czy Polska zbuduje stocznię?	217
W Italii o polskiej marynarce wojennej	219
Sztuka operacyjna i taktyka floty niemieckiej	219
Wpływ lotnictwa na budowę okrętów wojennych	223
Kanonierki znowu na widowni	227
Wyścig zbrojeń a marynarka handlowa	294
Dalsze dzieje ruchu stachanowskiego	296
Manewry kombinowane w okolicach Singapore	299
Liga morska w Japonii	301
Spawanie czy nitowanie	302
Transport morzem koni i mułów	303
Morska siła zbrojna Wielkiej Brytanii	305
Zabezpieczenie przeciwko wojnie	308
Korytarze morskie	309
Król Jerzy VI jako marynarz	374
Brytyjska flota handlowa w dobie obecnej	375
Zagadnienie Morza Śródziemnego w r. 1936	377
Pancerniki w ostatnich dziesięciokach lat	379
Obrona przeciwlotnicza łodzi podwodnych	381
Niesłuszna ocena	383
Czerwone łodzie podwodne w latach 1918 — 1919	385
Storpedowanie „Voltaire”	387
Niemcy, Dania i Polska	391
Co myślą w Norwegii o obronie wybrzeży	392
Ropa pod powierzchnią morza	393
Kanał Kiloński	394
Racjonalne wyszkolenie	395
Ograniczenia zbrojeń morskich	465

	Str.
Lotnictwo bojowe	467
✓ Śpiewające śruby okrętowe	469
Wpływ rozwoju lotnictwa na OPL okrętu	471
Okręt czy samolot?	473
Flotyllę rzeczne w Niemczech	476
Nowy teatr operacyjny	478
Wstrzymanie robót przy Kanale Florydy	480
Czy Gibraltar można utrzymać?	480
Tak mówi lotnik!	481
Rada najwyższa marynarki	483
Błękitna wstęga Atlantyku	484
Zdobycze Sowietów na Północy	576
Miny w wojnie światowej	579
✓ Ochrona przeciwigazowa na okrętach wojennych	581
Samoloty i kawaleria	584
Awanse w marynarce amerykańskiej	586
Kierownictwo czy Admiralicja	587
Napoleon o marynarce i marynarzach	588
Rozwój przewodników flotylli	591
W Italii o flotylli rzecznej	594
Japonia i flota rosyjska	594
Żywe torpedy — bluffem	596
Działa dla marynarki handlowej	596
Królewska Akademia Morska w Italii	671
Ubezpieczenie okrętów wojennych przed minami	673
Na marginesie wydarzeń w Sowietach	675
Blokada w dobie dzisiejszej	677
Orzeczenie podkomisji Rady Obrony Imperium Brytyjskiego	680
Liga Morska i Kolonialna a Marynarka Wojenna	682
Bilateralne układy o ograniczeniu zbrojeń morskich	753
Polityka morska Japonii i zadania jej marynarki	754
Dziwny rozkaz	756
Jeszcze zamach stanu	758
Kurier Warszawski o konflikcie chińsko - japońskim	759
Oryginalny zakład	759
Prasa a rewia w Spithead	760
Berliner Tageblatt o tygodniu morza w Gdyni	760
Troski dominiów angielskich	845
✗ Nowe okręty liniowe	846
Ultradźwięki	847
Rzadka szczerość	848
Jeszcze wielka droga Północy	850
Ojciec Maryusz przesadza	854
Kronika z humorem	927
Działania okrętów wojennych w nocy	928
Awanse oficerów	930
Organizacja dla zwalczania piratów	932
Straty Niemców w czasie wielkiej wojny	934
O metodzie nauczania taktyki	999
Niemiecka służba wywiadowcza podczas wojny światowej	1000

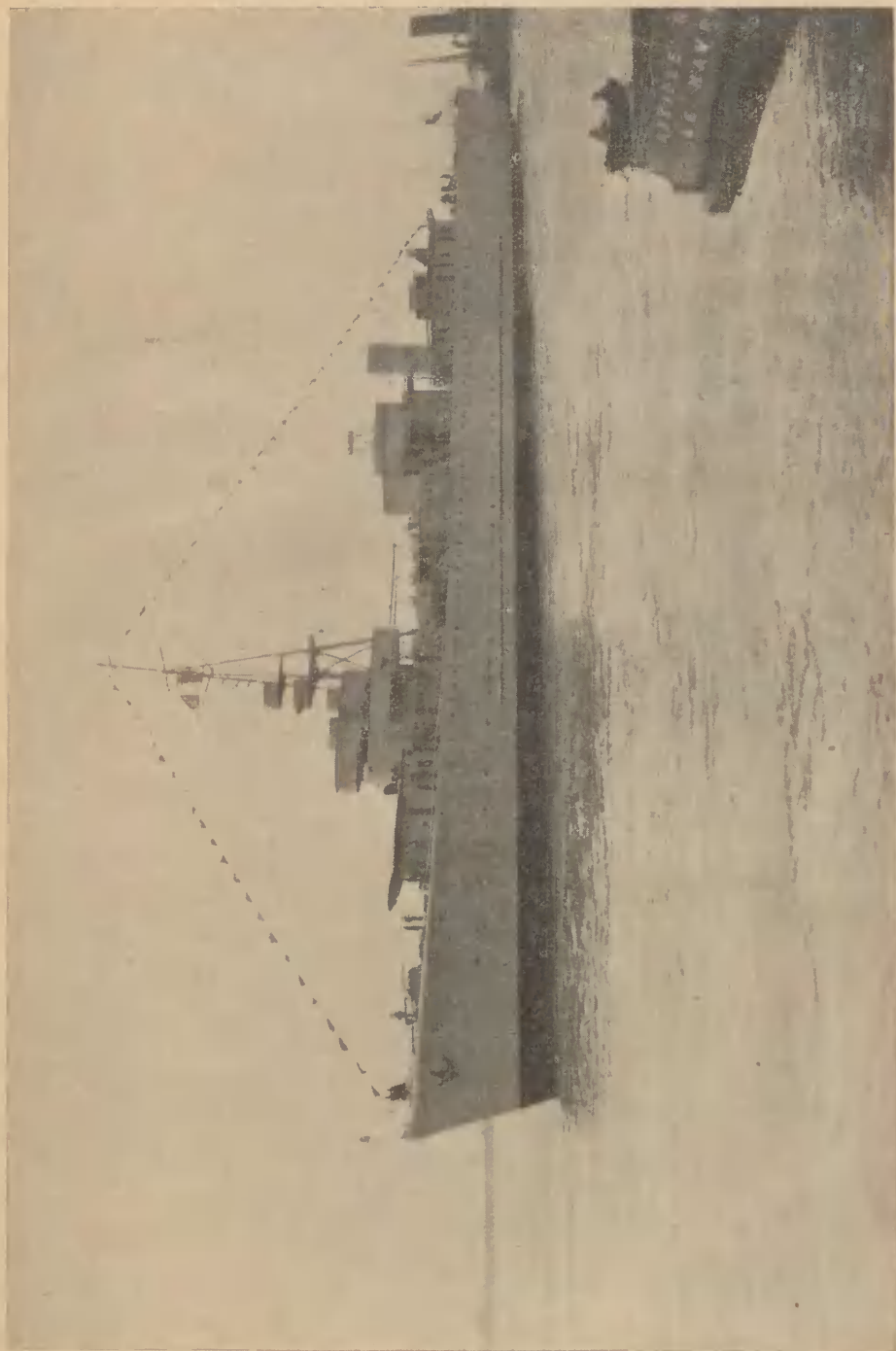
	Str.
Znaczenie sił morskich w wojnie japońsko-chińskiej	1002
Oryginalne wyjaśnienia	1003
✓ Okręty i ich uzbrojenie	1005
Celowe wysiłki	1008
Humor ministra	1012

Kronika.

Polska	73, 153, 230, 312, 399, 485, 599, 684, 773, 855, 935,	1013
Wielka Brytania	74, 154, 230, 312, 399, 486, 600, 685, 773, 856, 936,	1013
Stany Zjednoczone	79, 154, 231, 313, 400, 487, 601, 687, 775, 857, 936,	1014
Japonia	78, 155, 231, 314, 401, 488, 602, 777, 857, 937,	1015
Francja	75, 155, 232, 314, 401, 488, 602, 687, 776, 858, 937,	1016
Włochy	80, 154, 232, 315, 401, 488, 602, 687, 776, 858, 939,	1017
Niemcy	78, 156, 233, 316, 403, 490, 603, 688, 777, 860, 939,	1017
Z. S. R. R.	80, 157, 234, 317, 404, 491, 604, 689, 778, 860, 941,	1018
Argentyna		160, 939
Belgia		75
Brazylia		406, 690, 862
Dania		75, 492, 690
Finlandia		160
Grecja		862
Hiszpania	76, 158, 235, 318, 404, 493, 605, 690, 779, 862, 942,	1020
Holandia		159, 234, 402, 690, 1020
Litwa		493
Norwegia		493
Rumunia		402, 1020
Siam		234, 406
Szwecja		79, 492
Turecja		80, 318, 862
Polskie umowy międzynarodowe dotyczące spraw morskich		236

Bibliografia.

Figle diablika błot Pińskich	161
Dziesięć lat Związku „Korab”	162
Taschenbuch der Kriegsflotten	241
W słońcu dalekiego południa	320
Kolorowe serce; Przez trzy oceany; Morze w poezji polskiej	321
Les flottes de l’or	407
Szlakiem II. brygady	408
Na gdyńskim szlaku	495
Pierwsze polskie czasopismo o sprawach bałtyckich „Jantar”	609
Wiadomości Stowarzyszenia techników okrętowych	610
Ludzie spod żagli	693
Numer morski Wiadomości Literackich	694
Wojna pancerna	865
Podręcznik obrony przeciwlotniczej	866
Pogodoznawstwo dla marynarzy	1022
Żeglarz; Kamienie na szaniec	1023
Wpływ bitew morskich na przebieg dziejów	1024



O. R. P. „Gryf” po wodowaniu.

Rok wydania X.

Zeszyt Nr. 104

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej



Warszawa

Listopad

1937

T R E Ś Ć:

Str

1. Kmdr. por. obs. K. Durski-Trzasko: Wpływ rozwoju marynarki włoskiej na wydarzenia śródziemnomorskie i na realizację włoskich zamierzeń kolonialnych	871
2. Kpt. mar. w st. sp. inż. W. Hubert: Bitwa pod Nawarinem	879
3. *** Wszechstronność i historia	889
4. Wiadomości techniczne:	
a) Inż. H. Markiewicz: Nowe instalacje elektryczne okrętów wojennych i ich wpływ na sieć portową	898
b) Inż. A. Potyrała: Zagadnienie przemysłu okrętowego na tle kongresu inżynierów	905
5. Wiadomości hydrograficzne:	
Ostatnia Międzynarodowa Konferencja Hydrograficzna.	911
6. Kącik językowy:	
W związku z „symbolami stron świata”	917
7. Zagadnienia aktualne	920
8. Przegląd prasy	927
9. Kronika	935
10. Bibliografia	943

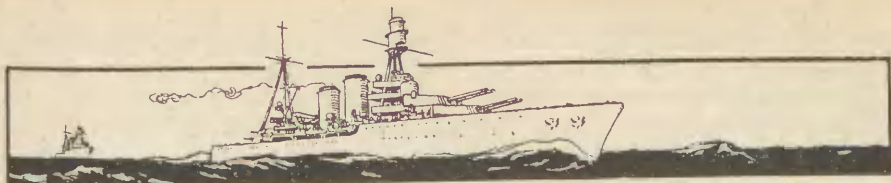
Autorzy artykułów, zamieszczonych w Przeglądzie Morskim, są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

Komitet Redakcyjny: Kmdr. por. dypl. Roman Stankiewicz (przewodniczący), kmdr. ppor. Ludwik Ziembicki, kmdr. ppor. Artur Reyman, kmdr. ppor. Konrad Namieśniewski, kpt. mar. Tadeusz Konarski, inż. Aleksander Potyrała.

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

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

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



KOMANDOR-PORUCZNIK OBS. KAROL DURSKI-TRZASKO.

Wpływ rozwoju marynarki włoskiej na wydarzenia śródziemnomorskie i na realizację włoskich zamierzeń kolonialnych.

(artykuł wyróżniony na konkursie „Przeglądu Morskiego”).

Zjednoczenie ziem włoskich w 1870 r. w jedno potężne państwo, musiało w łatwo zapalnym charakterze Włochów pobudzić myśl odrodzenia dawniejszego imperium rzymskiego. Już samo położenie geograficzne Włoch wskazuje na rolę jaką one odgrywać powinny na Morzu Śródziemnym. Czyż konfiguracji Półwyspu Apenińskiego nie można porównać z naturalnym moło kontynentu europejskiego? Myśl odnowienia imperium rzymskiego na Morzu Śródziemnym pociągała za sobą chęć zdobycia kolonii. Szereg sukcesów osiągniętych przez mężów stanu, kierujących polityką zewnętrzną i wewnętrzną młodego państwa, oraz klęska najniebezpieczniejszej konkurentki Francji w wojnie z Niemcami, służyły jako podnieci. Konieczność posiadania kolonii była jednak nie natury historycznej lub politycznej, lecz w pierwszym rzędzie ekonomicznej.

Pomimo doskonałego klimatu, pomimo niesłychanego dorobku kultury i sztuki, pomimo wspaniałej przeszłości historycznej, należy ziemię włoską zaliczyć do jednej z najuboższych Europy. Na obszarze przeszło 310.000 km², większa część kraju zajęta jest przez góry, skały i nieużytki. Ziemia włoska nie kryje w sobie żadnych skarbów, nie posiada ani rudy żelaznej, ani ropy, ani też węgla. Jak więc ziemia ta może wyżywić przeszło czterdzieści-milionowy naród, o przyroście naturalnym blisko pół miliona rocznie?

Pierwsze energiczne poczynania i wykazanie siły ekspansyjnej przypada na okres ogromnego osłabienia Francji po wojnie 1870—71 r. Francja pobita i pognębiona przez Niemców, zdeorganizowana przewrotem politycznym, musiała patrzeć na wzrost wpływów włoskich we wschodniej części Morza Śródziemnego. Handel

morski Francji przechodzi stopniowo w ręce włoskie. Język francuski, który niepodzielnie panował we wschodniej części Morza Śródziemnego, zostaje częściowo wyparty z Lewantu. Zamiar Włoch zajęcia Korsyki nie otrzymał jednak aprobaty Anglii i z tego powodu nie mógł być przeprowadzony.

Ogromny wysiłek Włoch w dążeniu do tworzenia potężnej floty, powiększenie wojska i pośpiech z jakim marynarka handlowa musiała się rozbudowywać, doprowadziły w latach 1880 i następnych, do załamania się finansowego kraju.

Właśnie w tym okresie następuje ostateczny podział Afryki. Państwa sadowiły się na wytargowanych terenach. Liczne konferencje, traktaty i układy, podział ten usankcjonowały. Włochy musiały się beczynnie przypatrywać zdobyciu protektoratu Anglii nad Egiptem i protektoratu Francji nad Tunisem. Zwłaszcza protektorat Francji nad Tunisem był dla Włoch bardzo bolesny. Włochy już od dłuższego czasu skierowywały część swej emigracji do Tunisu i czekały tylko na odpowiednią chwilę, która dałaby im możliwość w ten czy w inny sposób „legalnie” stanąć na brzegu Afryki Północnej w Tunisie. Krok Francji spowodował jawną nienawiść Włoch do swej siostry łacińskiej. Nienawiść ta rzuciła Włochy w ramiona Niemiec. Włochy zawierają więc przymierze z Niemcami, które przede wszystkim skierowane jest przeciw Francji. Regulatorem nienawiści Włoch do Francji jest Anglia. Anglii może najbardziej na tym zależeć aby zgoda między siostrami nie zapanowała. Francja i Włochy połączone razem przedstawiać mogły dla stanu posiadania brytyjskiego na Morzu Śródziemnym, większe czy też mniejsze niebezpieczeństwo. Anglia chwilę tę wykorzystuje odpowiednio i umacnia swoją pozycję w Egipcie, Sudanie Egipskim i na Cyprze.

Powstanie derwiszów w Sudanie, skierowane w pierwszym rzędzie przeciwko Anglii, objęło stopniowo wszystkich wyznawców Islamu, było więc poniekąd wojną świętą półksiężyca przeciw wyznawcom wiary chrześcijańskiej. Abisynia, jako państwo chrześcijańskie i graniczące z Sudanem, była nie tylko zagrożona lecz i zaatakowana. Z pomocą Anglii w uśmierzeniu powstania w Sudanie pospieszyły Włochy. Nie więc dziwnego, że Abisynia musiała zgodzić się, oczywiście pod presją Anglii, na pomoc Włoch. Włosi zajęli w 1885 r. port Massaua w Erytrei, a w r. 1886 Mogadisco w Somali. Tym sposobem Włosi stanęli na ziemi afrykańskiej.

Od tej chwili widzimy dążenia do rozszerzenia wpływów na raz zajętych terenach. Pomimo wyjątkowo trudnych i niezdrowych warunków klimatycznych, Włosi utrzymują się na wąskim pasie wybrzeża i dążą do penetracji w obszar niezależnego państwa Abisynii. Z zajętych terenów przybrzeżnych, Włochy tworzą swe pierwsze kolonie: Erytreę i Somali włoskie. Penetracja pokojowa oparta na licznych układach, umowach, traktatach i obietnicach, jednak nie poszczęściła się Włochom. Władca Abisynii i jego niesforni rasowie, pomimo licznych przyrzeczeń, żadnych umów ani też traktatów nie dotrzymują. Być może, że liczne bunty pomniejszych władców abisyńskich były inspirowane przez samego cesarza Abisynii.

Włosi, zdając sobie sprawę, że drogą pokojowej penetracji nie wskórać nie mogą, przeszli do zbrojnej okupacji. Konflikt zbrojny skończył się jednak pobiciem armii włoskiej w 1896 roku pod Aduą. Pomimo klęski Włochy utrzymują się jednak w Afryce. Lęk abisyńczyków przed zorganizowanym wojskiem, pomoc na czas przysłana z metropolii, i przysłowiowa zdolność dyplomatów włoskich, umożliwiła zawarcie pokoju dnia 26. X. 1896 r. Włochy uznają niepodległość Abisynii i stają się de nomine państwem najbardziej uprzywilejowanym, uzyskując równocześnie szereg koncesji. De facto jednak nie się pomimo zawarcia pokoju nie zmienia. Włosi nadal dążą do penetracji, Abisynia natomiast sabotuje wszystkie umowy. Wobec niezłomnej chęci Włoch zdobycia terenów kolonizacyjnych i eksploatacyjnych, musiało prędzej czy później dojść do rozgrywki ostatecznej.

Włochy zdają sobie z tego sprawę, że zdobycie Abisynii czy to w formie osiągnięcia protektoratu, czy też w formie całkowitego podboju, spowodować musi sprzeciw Anglii. Przygotowania do zajęcia Abisynii musiały być bardzo drobiazgowo i z tego powodu potrzebowały dość dużo czasu.

Niepomyślny wynik próby podboju Abisynii w latach 1885—1896 nie zniechęcił Włoch. Ciasnota w swym kraju z powodu niemożliwości zatrudnienia nadmiaru przyrostu ludności, obawa przed utratą dla państwa emigrantów (10 mil. Włochów żyje poza granicami państwa), zmuszają Włochy do decyzji zdobycia terenów na przeciwnym brzegu Afryki. Upatrzone zostały prowincje tureckie Tripolitania i Cyrenaika. Drobnym jakimś incydentem wykorzystują Włochy i wypowiadają w 1911 roku Turcji wojnę. Moment wybrany był bardzo dobrze. Turcja zajęta swoimi sprawami (właśnie w tym czasie wybuchł bunt młodo-turków), przegrywa tę wojnę. Włochy otrzymują odstąpione przez Turcję Tripolitanię, Cyrenaikę, wyspę Rodos w Morzu Egejskim i kilka pomniejszych wysp Dodekanezu oraz Sporadów.

Z krajów zdobytych w Afryce Północnej, Włochy tworzą kolonię pod nazwą Libia. Tylko wąski pas przybrzeżny nadaje się do kolonizacji, pozostałe olbrzymie połacie, to pustynia piaszczysta. Nowa kolonia sięga jednak około 1.300 km w głąb Afryki i graniczy z Sudanem. Od granicy libijsko-sudańskiej do granicy abisyńskiej jest tylko 1400 km, a więc przestrzeń, która może być pokonana przez samoloty. Aczkolwiek nie zdawano sobie sprawy z tego w 1911 r., niemniej dla późniejszego rozwoju wypadków będzie to miało znaczenie.

Wojna światowa wciągnęła Włochy w wir wydarzeń dopiero w 1915 r. Ulegając presji państw Ententy i obietnicy uzyskania znacznych korzyści, Włochy wystąpiły po stronie Ententy. Włochom obiecano uzyskanie terenów kolonialnych, przyłączenie do metropolii kosztem Austro-Węgrów — Tyrolu, Gorycji, Istrii i Dalmacji, oraz zniesienie floty austro-węgierskiej. Pomimo zwycięstwa i pomimo ogromnego wysiłku, Włochy nie otrzymały ani drobnej części tego o czym marzyły i co im się słusznie należało. Jedyna nie-

zaprzeczalna korzyść polegała na całkowitym wyparciu Austro-Węgier z Adriatyku.

W ten sposób Włochy pozbyły się bardzo niewygodnego konkurenta. Flota włoska nie potrzebowała w swych programach rozbudowy uwzględniać możliwości ewentualnej wojny o panowanie na Adriatyku. Zajęciem wyspy albańskiej Saseno, Włosi zamknęli Adriatyk. Południowy Tyrol i przyłączone kraje powiększyły obszar Włoch.

Kryzys powojenny spowodował, że kraje które mogły wchłonąć nadmiar przyrostu ludności Włoch, zamknęły swe granice. Kolonie włoskie nie były i nie są jeszcze przygotowane na przyjęcie większego procentu emigracji, pracowały poza tym deficytowo. Skutki tego kryzysu nie dały długo na siebie czekać. Ciężkość w kraju, zastój w przemyśle i w handlu, ogólne niezadowolenie, wytworzyły ferment nader niebezpieczny dla egzystencji państwa. Włochy stanęły nad przepaścią, do której lada chwila mogły się stoczyć.

W momencie największego niebezpieczeństwa, w chwili gdy się zdawało, że katastrofa jest nieuniknioną, znalazł się mąż opatrnościowy. Ster nawy państwowej wzięty został w ręce człowieka o niezłomnej, żelaznej woli. Mężem tym jest Benito Mussolini. ?

Praca Mussoliniego nie była łatwa. W pierwszym rzędzie trzeba było stworzyć znośne warunki bytu dla nadmiaru ludności. Zadanie nad którym głowili się i pracowali poprzednicy Mussoliniego przez kilkadziesiąt lat, rozwiązane zostało przez Mussoliniego w niespełna dziesięć. Ponad 4 miliony hektarów błotnistej, nieurodzajnej i malarycznej ziemi, przemieniono na pola urodzajne. Przemysł i handel został uporządkowany, rozbudowany i doprowadzony do rozkwitu. Import włoski, który rok rocznie opiewał na olbrzymią sumę 3 miliardów lirów, zmniejszony został w roku 1935 do sumy 74 milionów lirów. Pozostała jednak kwestia znalezienia miejsca dla przyrostu ludności i kwestia surowców.

Włochy znalazły się na drodze do wspaniałego rozkwitu. Dalszy pomyślny rozwój kraju zależał od rozwiązania kwestii kolonialnej. Zdobyć kolonii, któreby mogły wchłonąć nadmiar ludności i dostarczyć potrzebnych surowców, stało się dla Włoch koniecznością.

Wobec niemożliwości osiągnięcia drogą pokojową panowania Abisynii, musiał rozstrzygnąć miecz. Abisynia jako teren kolonizacyjny i eksploatacyjny odpowiadała Włochom pod każdym względem. Lotnictwo i samochody usunąć mogły wszystkie te trudności, które dotychczas uważane były za niemożliwe do pokonania.

Intencja zdobycia Abisynii musiała jednak wywołać reakcję ze strony Anglii, która była najbardziej zainteresowana ażeby Abisynia pozostała państwem niepodległym, względnie państwem, w którym Anglia posiadałaby dominujący wpływ. Zajęciu Abisynii przez Włochy Anglia nie mogłaby przypatrywać się bezczynnie.

Kolonie włoskie Erytrea i Somali, oparte o potężne zaplecze Abisynii, zagrażałyby drodze na Daleki Wschód. Z drugiej zaś strony Sudan zostałby wciśnięty pomiędzy Libią włoską i Abisynią rów-

niez włoską. Na terytorium Abisynii znajduje się znaczna część źródeł Nilu i Włochy mogłyby dowolnie dysponować wykorzystaniem tych źródeł. W ogóle nie mogło być po myśli Anglii powstanie potężnej kolonii, która wpływami sięga w głąb Afryki centralnej i promieniować może aż na ocean Indyjski.

W przewidywaniu konfliktu, Włochy musiały przygotować się bardzo drobiazgowo i rozważyć:

- 1) Wojnę kolonialną w kraju niezorganizowanym i pozbawionym wszelkich źródeł zaopatrzenia armii,
- 2) samowystarczalność własnego państwa na czas ewentualnych sankcji Ligi Narodów,
- 3) możliwość dowozu morskiego do baz zaopatrzenia, które znajdują się w odległości 2100 mil w Massaua i 4500 mil w Mogadisco,
- 4) możliwość angielskiej interwencji zbrojnej na morzu.

Przy planowaniu akcji przeciw Abisynii i przeciw Anglii, Włochy miały do dyspozycji bardzo bogaty materiał z kampanii 1896 roku, z wojny z Turcją i wojny światowej. Ponadto można było wykorzystać doświadczenia wszelkiego rodzaju, zebrane w czasie zajęcia i późniejszej pacyfikacji Libii.

Stopniowemu wzmocnieniu w czasie pokojowym garnizonów w Erytrei i Somali, Anglia nie mogła się sprzeciwić. Nieustanne utarczki w pasie granicznym, zresztą nieustalonym, ciągle najazdy rabunkowe band abisyńskich, najzupełniej usprawiedliwiały postępowanie Włoch.

Dążenie do samowystarczalności kraju i gromadzenie tych materiałów, których Włochy nie posiadają, mogło wzbudzić pewną nieufność, nie mogło jednak być pretekstem do zaniepokojenia.

Modernizacja i rozbudowa portów Massaua, Mogadisco, Tobruk i innych nie mogła spotkać się ze sprzeciwem.

Powodzenie wojny w Abisynii zależało od całkowitego bezpieczeństwa drogi morskiej do Afryki Wschodniej przez kanał Sueski i Morze Czerwone. Przez całkowite zaszachowanie wszystkich sił Anglii morskich, powietrznych czy lądowych, musiała być usunięta możliwość interwencji zbrojnej.

Po dojściu do władzy Mussolini dąży wytrwale i szybko do wprowadzenia w czyn wielkiego programu kolonialnego. Środki na rozbudowę floty i lotnictwa płyną obficie.

Rzut oka na tablicę porównawczą stanu floty z lat 1914—15 i roku 1935—36 poucza nas, że z ciężkiej, mało ruchliwej floty, która budowana była w pierwszym rządzie pod kątem widzenia rozgrywki z flotą austro-węgierską, Mussolini stworzył flotę bardzo szybką o dużej przewadze krążowników. Na stosunkowo mały teatr operacyjny, znajdujemy dużą ilość okrętów podwodnych, wśród nich niektóre o większym tonażu. W roku 1935 flota włoska była już całkowicie unowocześniona i nie posiadała oprócz pancerników zresztą zmodernizowanych, okrętów starszych niż 15 lat (tablica).

Rzecz jasna, rozwój lotnictwa szedł w parze z rozwojem floty. W roku

F L O T A W Ł O S K A

w latach 1914—15 i 1935

bez jednostek obrony wybrzeża i obsługi portu,

	i ło ś ć		t o n n a ż		artyleria i torpedy	
	1914	1935	1914	1935	kal.	ilość
Pancerniki	¹⁾ 16	³⁾ 6	233.000	159.000	30,5	52
Transportowce samolotów	—	1	—	5.000	25,4	13
Krążowniki	¹⁾ 23	30	90.000	200.000	19,0	24
Kontrtorpedowce i torpe- dowce	84	²⁾ 111	34.000	106.000	15,2	120
Okręty podwodne	30	77	14.000	55.000	149	26
					150	283
					102,100	487
					ap. torp.	996

¹⁾ Większa część już w 1914 r. przestarzała

²⁾ bez szybkobieżnych łodzi torpedowych

³⁾ dwa pancerniki w budowie

Lotnictwo włoskie dysponowało w 1935 r. około 1800 samolotami.

1935 Włochy posiadały około 1800 samolotów (ilość według danych niesprawdzonych).

Supremacja Anglii na Morzu Śródziemnym opiera się o szereg punktów o doniosłym znaczeniu strategicznym. Punkty te znajdują się albo bezpośrednio we władaniu Anglii, jak Gibraltar, Malta, Cypr, lub też znajdują się pod jej kontrolą, jak Aleksandria, Jaffa Haiffa i Port Said.

Anglia rozbudowując i umacniając swoją pozycję na Morzach Śródziemnym i Czerwonym nie mogła przewidzieć, że wobec ogromnego postępu w dziedzinie okrętów podwodnych i broni podwodnej wogóle, oraz lotnictwa, nici misternej sieci, którymi powiązane zostały punkty zainteresowania, mogą być zerwane.

Malta, duma Anglii i baza floty, uważana dotychczas za twierdzę nie do zdobycia, znalazła się w zasięgu lotnictwa włoskiego. Ataki lotnictwa włoskiego są możliwe od północy, południa i zachodu. Nawet z wyspy Rodos, odległej o 650 mil, użycie lotnictwa też jest możliwe. Droga morską z Gibraltaru do Malty prowadzi pomiędzy Afryką, Sycylią i Sycylią. Na długości 150 mil, droga ta jest niepełna 100 mil szeroka. Kontrola ruchu na tak małym odcinku nie następuje trudności, zaatakowanie przeciwnika, za pomocą środków walki podwodnej, okrętów torpedowych i lotnictwa, ma wszelkie widoki na powodzenie. Innej lepszej drogi z Zachodu na Wschód nie ma. Część zachodnia basenu śródziemnomorskiego, wraz z odle-

głym o 1000 mil od Malty Gibraltarem, odcięta została od części wschodniej. Lecz i część wschodnia znajduje się obecnie pod przewagą wpływu floty włoskiej. Droga do Port Saidu jest łatwą do strzeżenia przez siły morskie i lotnicze, działające od Południa z portów Tripolis, Misurata, Bengazi i Tobruk. Z Północy natomiast z portów Sycylii, Kalabrii, Apulii i Albanii, oraz z bazy Leros wysp Dodekanezu i Rodos. Wpływ wysp Dodekanezu sięga ponadto jeszcze do Cypru i Port Saidu. Malta, która dotychczas wywierała potężny wpływ na całe Morze Śródziemne, w razie konfliktu z Włochami zostaje prawie wyeliminowana. Egipt z Aleksandrią i Kairem zagrożony jest od ^{zachodu} wschodu zwiększeniem wojska w Libii. Zagrożenie tych miast równoznaczne jest z bezpośrednim zagrożeniem kanału Sueskiego. (Szkic sytuacyjny na str. 878).

Flota włoska, składając się z dużej ilości szybkich i doskonale uzbrojonych krążowników i kontrtorpedowców, potężnej flotylii podwodnej, dużej ilości szybkobieżnych łodzi torpedowych, z dodatkiem około 1800 samolotów, mogła uważać się za gospodarza wschodniej części Morza Śródziemnego.

Po zorganizowaniu przyszłego morskiego teatru operacyjnego i zabezpieczeniu sobie neutralności państw, które mogłyby stać na drodze do realizacji swych planów kolonialnych, Włochy przystąpiły do czynu.

Wzrost napięcia politycznego między Abisynią i Włochami spowodowany został zajęciem na pograniczu w Ual-Ual. Włochy nie ukrywały już swych zamiarów agresywnych względem Abisynii i parły do konfliktu zbrojnego. Kalkulacja Włoch była słuszną, Anglia natychmiast wystąpiła w obronie Abisynii, oczywiście pod pretekstem niedopuszczenia do wojny między członkami Ligi Narodów. Presja Anglii, poparta wymowną obecnością całej floty angielskiej i groźbą nie dopuszczenia do zbrojnego konfliktu, nie zrobiła większego wrażenia. Na groźbę Anglii odpowiadały Włochy również groźbą zaatakowania każdego, który stanąłby na drodze Włoch do Abisynii. Zbrojny najazd na Abisynię został rozpoczęty, pomimo niedwuznacznej roli floty angielskiej.

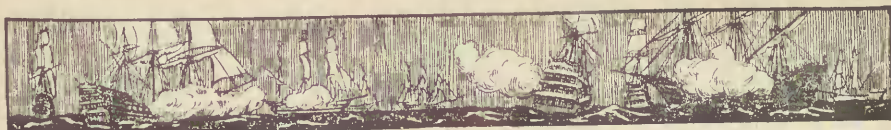
Anglia wahała się jednak uderzyć, gdyż wyczuła, że nie była w możności opanowania wschodniej części Morza Śródziemnego. Na terenie, na którym powinna była działać, została zaszachowana. Pomimo floty znacznie silniejszej od włoskiej, pomimo dobrze zorganizowanych i umocnionych baz, Anglia nie mogła przeszkodzić Włochom w wykonaniu ich zamierzeń.

Rozbudowa floty włoskiej i logiczne rozplanowanie baz, uważać można za arcydzieło, świadczące o zrozumieniu doniosłości osiągnięcia niezbędnej swobody komunikacji na morzu.

Pełne zwycięstwo w Abisynii i ostateczny całkowity podbój tego kraju, Włochy zawdzięczać muszą swej flocie i swemu lotnictwu. Anglia nie odważyła się rozpocząć wojny, której wygrać nie mogła. Po raz pierwszy w historii nowoczesnej Anglia poniosła dotkliwą klęskę na morzu. Nie jest to klęska, która spowodowała straty materialne, lecz klęska na polu strategii morskiej.



Szkic sytuacyjny.



KAPITAN MARYNARKI W ST. SP. INŻ. WITOLD HUBERT.

Bitwa pod Nawarinem.

(20. X. 1827 r.).

Monarchia turecka, nadszarpnięta na morzu pod Lepanto w drugiej połowie XVI stulecia, a złamana na lądzie pod Wiedniem w wieku następnym, staczała się zwolna do poziomu drugorzędnego państwa. Niepomyślnie wojny z Rosją, jakie miały miejsce w okresie rozbiorów Polski, przeistoczyły Wysoką Portę z niezależnego państwa w „chorego człowieka”, znajdującego się pod stałą opieką lekarzy z grona mocarstw europejskich: Anglii, cesarstwa niemieckiego, Francji i Rosji. Każde z tych mocarstw dążyło zasadniczo do zupełnego opanowania Turcji, przy czym Anglię i Francję więcej interesowały zagadnienia ekonomiczne i dlatego te państwa pragnęły widzieć Turcję w postaci kraju, będącego pod ich protektoratem, podczas gdy Niemcy i Rosję zajmowały głównie zagadnienia terytorialne, to też — te dwa mocarstwa pracowały konsekwentnie nad stopniowym rozbieraniem sultanatu Osmanów. Wszystkie cztery państwa nie chciały, rzecz jasna, dopuścić do całkowitego opanowania Turcji przez jedno z nich i, dzięki temu, monarchia turecka zdołała zachować jaką taką samodzielność i utrzymać się w Europie.

Najintensywniej w kierunku rozbioru Turcji pracowała Rosja, występując z pretensjami do Konstantynopola i cieśnin Bosforu oraz Dardanelów, jako spadkobierczyni cesarstwa wschodniego. Najwięcej interesował się gabinet petersburski zagadnieniem greckim. Odlamanie całego południa Półwyspu Bałkańskiego, jakie stanowiła właściwa Grecja, było potężnym osłabieniem państwa Osmanów. Zajęcie Konstantynopola z cieśninami, dawałoby Rosji dostęp do Morza Śródziemnego, a utworzenie niezależnego nominalnie, a będącego pod wyłącznym wpływem rosyjskim, państwa greckiego, stanowiłoby dla Rosji mocne oparcie się w całej wschodniej połaci śródziemnomorskiej.

Niezależność ziem greckich, oparta na przesłankach politycznych, była zawsze jednym z celów strategicznych, jakie miało

dowództwo rosyjskie podczas wojen z Turcją w XVIII wieku. Pierwsze hasła powstania zawiozła mieszkańcom Morei (dawnego Peloponezu) eskadra rosyjska admirała Aleksego Orłowa, wysłanego z Kronsztatu przez Gibraltar ku Konstantynopolowi podczas I-ej wojny rosyjsko-tureckiej za Katarzyny II-ej (1762—1796 r.). Wnuk Katarzyny II-ej, Konstanty, otrzymał to imię, aby zająć tron grecki, jako spadkobierca ostatniego cesarza wschodniego Konstantyna XI-go. Dodać należy, że pomagało znakomicie Rosjanom w ich zamiarach greckich postępowanie Turków z ludnością miejscową zarówno w Grecji, jak i na całym Archipelagu oraz półwyspie Bałkańskim. Barbarzyńskie kary za najsłabszy odcień oporu, połączone z aureolą niezwykłości wojsk sultańskich, wykorzeniały wszelkie próby insurekcyjne. Atoli po klęsce wiedeńskiej, a potem po niepowodzeniach wojennych XVIII wieku, ta aureola znikła. Pierwsze powstanie Greków, jakie zainicjował Orłow, mający marynarzy greckich na pokładzie swych okrętów i wysadzający desant rosyjski pod twierdzą Koron na Morei, zostało krwawo stłumione, lecz dało hasło do nowych. Wreszcie w XIX stuleciu, już po wojnach Napoleońskich, wybuchnęło najpotężniejsze powstanie Greków przeciwko sultanowi. Chorągiew powstańczą podniósł Aleksander Ypsylanti, były oficer i adiutant cesarza rosyjskiego Aleksandra I-go.

Insurekcja zaczęła się w 1821 r. i ogarnęła szybko całą Moreę i wyspy Archipelagu. Powstańcom towarzyszyła sympatia kół oświeconych Europy, a rządy, choć było to w epoce legitymistycznego Św. Przymierza, potępiającego a priori wszelkie ruchy powstańcze-go charakteru, zachowywały się bardzo wstrzemięźliwie. Wyjątek stanowiło cesarstwo niemieckie, właściwie Austria, gdzie panował wszechwładnie kanclerz książę Metternich, nieubłagany wróg rewolucyj i przewrotów. Insurgenci greccy otrzymywali zasiłki pieniężne i pomoc w ochotnikach. Oczywiście, najwięcej i najjaśniej pomagała im Rosja, widząc przed sobą szybką realizację pierwszej części testamentu Piotra Wielkiego, mianowicie oderwania się Grecji od cesarstwa Osmanów.

Powstanie ogarnęło, jak zaznaczono powyżej, Moreę i wyspy Archipelagu. Rząd turecki miał tam bardzo mało wojsk lądowych, bo główne siły stały od czasów wojen z Rosją nad Dunajem i na Kaukazie. Sprowadzić posiłki drogą lądową, wobec zupełnego braku jakichś takich arterij komunikacyjnych, było wręcz niemożliwe. Pozostawała jedynie droga morska. Lecz o ile tureckie wojsko lądowe odpowiadało wszelkim wymaganiom armii ówczesnych, o tyle marynarka wojenna stała niżej wszelkiej krytyki. Była ona nieliczna, niewyćwiczona i jak najgorzej zaopatrzona. Miejsce postoju floty było w Konstantynopolu, skąd obserwowała ona stale eskadrę rosyjską na morzu Czarnym.

Greccy mieli więc zadanie bardzo ułatwione. Poryw powstańczy był ogólny i siły insurekcyjne, zwłaszcza przy pomocy ochotników, napływających z całej Europy Zachodniej, miały odrazu przewagę. W krótkim czasie została opanowana przez powstańców Morea i większość wysp. Turcy utrzymali się jedynie w paru twier-

dzach, jak Trypolis w głębi kraju, oraz Ateny, Korynt, Nauplia i Patras nad morzem. W dodatku Grecy, urodzeni rybacy i żeglarze, stanowili około 90% w tureckiej marynarce handlowej i od razu przeobrażali swe statki na okręty kaperskie. W rezultacie cały ruch żeglugowy na morzu Egejskim znalazł się pod kontrolą grecką i, biorąc pod uwagę skandaliczny stan tureckiej marynarki wojennej, całkowite panowanie na morzu przeszło w ręce powstańców.

Położenie Turcji na jej greckich terytoriach stało się już w parę miesięcy po wybuchu powstania bardzo poważne. Eskadra sultańska w składzie 18 okrętów liniowych i 12 fregat odkotwiczyła z Konstantynopola i podążyła na wody Archipelagu, lecz została z łatwością odrzucona przez flotę insurekcyjną, złożoną z lekkich jednostek typu bryga, jakie powstały z przekształconych statków handlowych. Admirałowie powstańczy: Canaris, Miaulis, Zachturis i inni, okazali się nie tylko doskonałymi żeglarzami, lecz i dobrymi dowódcami. Stosowali oni niespodziewane napady nocne i puszczały brandery. W rezultacie flota turecka w końcu 1821 r. znalazła się z powrotem w cieśninie Dardaneelskiej, a wojsko lądowe, sprowadzone z wielkim móżolem do Patrasu w Morei północnej, zatrzymało się, nie odważając się na wyprawę w głąb kraju bez zapewnienia sobie drogi powrotnej na morzu.

Następne trzy lata wojny przyniosły Turkom szereg klęsk na morzu i niepowodzeń na lądzie. Flota turecka, która znów wyruszyła na morze Egejskie, doznała ciężkich porażek, zarówno na wyspach Archipelagu (bitwa pod Chiossem), jak przy brzegach Morei (bitwa pod Nauplią), a nawet w samej cieśninie Dardaneelskiej (bitwa w zatoce Beszyk). Wojsko lądowe cofnęło się z całego terytorium greckiego, jedynie w Patrasie utrzymał się garnizon sultański. Jednakże Grecy, choć zwycięscy na morzu i na lądzie, byli bardzo wyczerpani. Brakowało im przede wszystkim pieniędzy, a następnie regularnych wojsk i marynarki. Wodzowie powstańczy dokazywali cudów waleczności, odnosili wspaniałe zwycięstwa, lecz, nie mając ani prawdziwego żołnierza, ani odpowiedniego zaopatrzenia, nie mogli wyzyskiwać swych sukcesów, które ostatecznie sprowadzały się do zwycięstw taktycznych o znaczeniu lokalnym, a nie dawały zwycięstwa strategicznego o znaczeniu ogólnym.

Sułtan turecki Mahmud zdawał sobie dobrze sprawę, że utrzymanie panowania na morzu jest w wojnie z powstańcami greckimi rzeczą pierwszorzędnej wagi. To panowanie na morzu pozwalało mu z jednej strony przewozić wojska tureckie na terytorium, objęte insurekcją, a z drugiej odecinało insurgentom wszelki dowóz z zagranicy. Sułtan, sam będący dobrym znawcą wojskowości, czego dał dowody w szybkim reformowaniu wojsk lądowych na modłę europejską, wiedział dobrze, że floty nie można stworzyć w ciągu lat paru. Jednakże bez pomocy marynarki wojennej stłumienie powstania greckiego przeciągało się bardzo, a jednocześnie horyzont polityczny od strony Rosji zachmurzał się coraz silniej. Cesarz Mikołaj I-szy (1825—1855 r.), śladem swych poprzedników na tronie, po uporaniu się z zamachem tzw. Dekabrystów, przystąpił do dalszej

realizacji testamentu Piotra Wielkiego w kierunku czarnomorskim i kaukaskim. Zwycięska kampania z Persją dała Rosji nowe nabytki terytorialne na Kaukazie południowym, obecnie następowała kolej na Turcję. Wojna rosyjsko-turecka wisiała na włosku, a zatem stłumienie powstania greckiego, stanowiącego poważną dywersję w zbliżającym się szybko zatargu zbrojnym z Rosją, było koniecznością pierwszorzędnej wagi.

Cesarstwu otomańskiemu hołdował podówczas Egipt, rządzony przez energicznego i utalentowanego wice-króla Mahometa-Alego. Wielkorządca egipski, związany dość luźnymi więzami ze swym suzerenem tureckim, zwracał główną uwagę na swą siłę zbrojną, reformując ją przy pomocy instruktorów francuskich. Wojsko lądowe nie ustępowało armii tureckiej, a marynarka wojenna, organizowana systematycznie przez Francuzów, przedstawiała się zupełnie dobrze. Słabą stroną floty egipskiej stanowił brak odpowiednich wyższych dowódców. W każdym razie stała ona bez porównania wyżej od floty tureckiej. Sułtan Mahmud nie chciał początkowo zwracać się do swego potężnego lennika o pomoc przy tłumieniu powstania greckiego, kiedy jednak płomień insurekcyjny płonął już trzy lata, a konflikt z Rosją zbliżał się szybkimi krokami, sukces egipskiej floty stawał się rzeczą niezbędną. Na zwrócenie się rządu tureckiego wice-król odczytywał się przychylnie, oddając do dyspozycji sułtańskiej całą swą marynarkę wojenną i armię posiłkową w składzie 17,000 ludzi.

Egipt wystąpił na pole walki w 1824 r. Flota egipska połączyła się z turecką pod wyspą Naxos, poczym przerwała działania wojenne wskutek burz zimowych na Morzu Egejskim. Turcy zakotwiczyli na zimę w Dardanelach, a Egipcjanie na wyspie Rodos. W lutym 1825 r. dowódca egipskiego korpusu ekspedycyjnego, Ibrahim-pasza, syn wice-króla Mahometa-Alego, wysadził swe wojska na ląd w Morei południowej, w porcie Methone, i przedsięwziął wyprawę w głąb półwyspu. Twierdza Trypolis została zdobyta przez Egipcjan. Jednocześnie wojska tureckie, operujące na północy Morei, wzięły szturmem główne ognisko insurekcji, twierdzę Missolungi, po drugiej stronie zatoki Koryneckiej, na ukos od Patrasu.

Po zajęciu Missolungi oraz Trypolisu ruch powstańczy na lądzie został szybko stłumiony. Tłumienie oczywiście odbywało się w sposób najbrutalniejszy i najokrutniejszy. Na morzu kaprowie greccy nie dawali jednak za wygraną i napadali zniemacka na eskadry turecko-egipskie, rzucając się na nie nawet w Aleksandrii, gdzie Canaris puścił brandery. W każdym razie przewaga wojsk sułtańskich na lądzie, a floty egipskiej na morzu, wróżyła w pierwszej połowie 1827 r. szybką likwidację ruchu powstańczego. W maju sytuacja Grecji stała się katastrofalną, tym bardziej, że z Egiptu do Navarino w południowej Morei, przybył świeży egipski korpus desantowy, złożony z 5.000 ludzi, który miał stłumić ostatnie iskry gasnącej insurekcji.

Stłumienie powstania greckiego było bardzo nie na rękę Rosji, która w swych planach operacyjnych, opracowywanych na

wypadek wojny tureckiej, brała pod uwagę ruchawkę w Morei. Poza tym niemiłosierne postępowanie wojsk sultańskich — nie tylko z insurgentami, lecz również i z Bogu ducha winną ludnością cywilną, oburzało do głębi wszystkie umysły w Europie Zachodniej. Ten przeciwturecki nastrój kół oświeconych w mocarstwach europejskich był bardzo mile widziany przez odnośne rządy, które miały tym mocniejszą podstawę do wystąpienia przeciw Wysokiej Porcie. Między gabinetami londyńskim, paryskim i petersburskim nastąpiło ścisłe porozumienie w sprawie greckiej i, w myśl tego porozumienia, w dniu 6 lipca 1827 r. ambasadorowie angielski, francuski i rosyjski zgłosili w Konstantynopolu wspólny wniosek o pośrednictwie trzech wymienionych wyżej mocarstw między Turcją a powstańcami greckimi.

Warunki mocarstw były następujące: dowóz wojsk tureckich (i egipskich) na terytoria, objęte powstaniem, miał być wstrzymany; działania kaprów greckich, zajmujących się jednocześnie korsarstwem, miały być wzbronione i na całym terytorium, gdzie toczyła się walka, wraz z przyległymi wodami, miało być zawarte zawieszenie broni. Były to tylko propozycje mocarstw europejskich, lecz tego rodzaju propozycje, skierowane do „chorego człowieka” nad Bosforem, były zawsze rozkazującym ultimatum. Niezwłocznie też po złożeniu tych propozycji przez ambasadorów w Konstantynopolu, na wodach tureckich pojawiły się trzy eskadry: angielska adm. Codrington’a, francuska adm. de Rigny’ego, i rosyjska adm. Heyden’a. Rząd turecki, widząc swą słabość wobec mocarstw, do których, według wszelkich danych, mogła się przyłączyć Austria, zgodził się na zawieszenie broni, które miało obowiązywać od 25 września.

Adm. Edward Codrington na czele 4 okrętów liniowych, 3 fregat i 5 jednostek pomocniczych zawinął na wyspę Zante, należącą do grupy wysp Jońskich na Zachód od Morei, poczym wziął kurs na Nawarin, twierdzę nadmorską w południowo-zachodniej Morei. 21 września do krążącego pod Nawarinem Codrington’a przyłączyła się eskadra francuska, złożona z 4 okrętów liniowych, 1 fregaty i 2 jednostek pomocniczych. 13 października do floty anglo-francuskiej podszedł rosyjski admirał Heyden, mający pod komendą 4 okręty liniowe i 4 fregaty. Połączone eskadry udały się na wyspę Zante i tam naczelne dowództwo objął w dniu 14 października adm. Codrington. Oficjalnym żądaniem, z jakim zgłosił się dowódcą połączonych eskadr europejskich do głównodowodzącego wojskami egipsko-tureckimi Ibrahima-baszy i admirała tureckiego Tahir-beja, było przerwanie wszelkich działań wojennych przeciwko powstańcom. Generalissimus sultański, wiedząc o przyjęciu warunków wielkich mocarstw przez Wysoką Portę, przestrzegał lojalnie tego zobowiązania i po otrzymaniu wiadomości, że powstańcy Grecji przeprowadzają się przez zatokę Korynecką pod Patras (co stanowiło złamanie zawieszenia broni), prosił adm. Codrington’a o pozwolenie na wysłanie w tamte strony grupy tureckich okrętów wojennych. Admirał angielski odmówił tej prośbie. Wówczas Ibrahim-basza wysłał okręty

na własne ryzyko, lecz musiały się one cofnąć przed przeważającą siłą eskadr wielkich mocarstw. Codrington uważał jednak, że dowództwo egipsko-tureckie dążyło do naruszenia przyjętych przez rząd sultański warunków, i postanowił, wobec tego, zniszczyć całą eskadrę Ibrahima-baszy, która od sierpnia stała na kotwicy w zatoce pod Nawarinem. Dowódca angielski, stosując tego rodzaju energiczne kroki, opierał się na otrzymanym od generała-admirała floty brytyjskiej (którym był brat króla Jerzego IV-go — Wilhelm, książę Klarenceji), rozkazie ogólno-operacyjnym.

Zatoka morska pod Nawarinem na południo-zachodzie Morei miała kształt półkręgu o promieniu 1,5 mili morskiej. Średnicę tego półkręgu stanowiła wąska wyspa Sfakteria (Sfagia), ciągnąca się z południa na północ i tworząca dwie cieśniny, które były wejściami do zatoki. Cieśnina południowa była wejściem głównym, a północna, płytka i wąska, była dostępna tylko dla niewielkich statków. Na południowym wybrzeżu zatoki, koło głównego wejścia, leżały miasto i twierdza nadmorska Nawarin.

Wojska lądowe Ibrahima-paszy zajmowały częściowo twierdzę, a częściowo miasto. Flota w składzie 3 okrętów liniowych, 19 fregat i 35 lżejszych jednostek (brygów, korwet i branderów) zakotwiczyła w południowej części zatoki, na wprost głównego wejścia. Okręty sultańskie i wice-króla Egiptu stały na odciaгу, tworząc półksiężyc, zwrócony rogami ku cieśninie południowej. Półksiężyc ów składał się z trzech linii: w pierwszej stały okręty liniowe i fregaty, a w drugiej i trzeciej — brygi, korwety i brandery. Okręty egipskie pod dowództwem admirała Moharem'a-beja stały bliżej lądu. Flagowy okręt turecki, na którym miał kwaterę admirał Tahir-bej, stał obok flagowego okrętu egipskiego, rozpoczynając szyk sultański. Egipcjanie mieli 4 dwupokładowe fregaty o 64 działach każda i 9 lżejszych okrętów. Wszystkie brandery, których było 6, należały do floty tureckiej. Transportowce w liczbie 40 zakotwiczyły za trzecią linią okrętów bojowych. Szyk półksiężyca został wybrany na zasadzie opinii francuskich instruktorów, znajdujących się na okrętach egipskich. Szyk ten dawał możność wzięcia pod krzyżowy ogień całego głównego wejścia. Poza tym z obu brzegów tego wejścia ustawiono baterie. Artyleria okrętowa Ibrahima-paszy liczyła 2.250 dział. Generalissimus sultański przeczuwał nieprzyjacielskie zamiary Codrington'a i szykował się do bitwy.

Admirał angielski wydał 18 października następujący rozkaz operacyjny:

1. Eskadry idą w szyku torowym trzema równoległymi kolumnami; prawą kolumnę tworzą angielskie, a za nimi francuskie okręty liniowe, środkową — angielskie, a za nimi francuskie fregaty, a po fregatach brygi i korwety, i lewą — rosyjskie okręty liniowe i fregaty.

2. Okręty greckie, które przyłączyły się do eskadry wielkich mocarstw, w składzie 3 fregat i 1 brygu idą w kolumnie środkowej.

3. Admirał de Rigny na „Sirène”, zajmujący czwarte miej-

see w prawej kolumnie, uderza na jednostki egipskie; adm. Codrington na „Asia”, zajmujący czołowe miejsce w prawej kolumnie, — na turecki okręt flagowy; adm. hr. Heyden na „Azowie”, zajmujący czołowe miejsce w lewej kolumnie, — na prawoskrzydłowe fregaty tureckie; angielskie okręty liniowe lewej kolumny stają z lewej burty „Asia”, francuskie okręty liniowe lewej kolumny — z lewej burty „Sirène”, rosyjskie okręty liniowe — z lewej burty „Azowa”; angielskie fregaty kolumny środkowej — na przeciwko fregat tureckich, zakotwiczonych pod Sfarтеріą, francuskie fregaty kolumny środkowej — na przeciwko fregat egipskich, zakotwiczonych pod Nawarinem, rosyjskie fregaty — z lewej burty rosyjskich okrętów liniowych; wszystkie brygi i korwety oraz jednostki greckie, obserwują brandery nieprzyjacielskie i odrzucają je, w razie natarcia.

4. Okręty wchodzą do zatoki, zajmują wskazane stanowiska i stają na odciaгу.

5. Ogień artyleryjski otwiera się na dany sygnał; jeżeli przeciwnik da ognia pierwszy, to należy odpowiadać, nie oglądając się na sygnał, i bezwzględnie zatopić tę jednostkę nieprzyjacielską, która zaczęła.

Artyleria okrętowa na połączonych eskadrach wynosiła 1.275 dział. Marynarka angielska owych czasów stała doskonale pod względem wyćwiczenia i zaopatrzenia; francuska z okresu Restauracji poczyniła również znaczne postępy w dziedzinie organizacyjnej i taktycznej i nie przypominała już nietylko rewolucyjnej floty Konwentu, lecz nawet i niefortunnej marynarki cesarskiej; wreszcie rosyjska słynęła z żelaznej dyscypliny i świetnego wyćwiczenia, natomiast szwankowała pod względem intendentury. W każdym razie siły Codrington'a, ustępując liczebnie siłom Ibrahima-paszy, górowały nad nimi taktycznie i jakościowo.

20 października, po godzinie 12.00, przy słabym wietrze SW, okręty sprzymierzonych weszły do głównego wejścia zatoki. Pierwsza weszła angielska „Asia”. Kiedy okręt brytyjski znalazł się w cieśninie, wówczas podeszła do niego łódź turecka z żądaniem Ibrahima-paszy, aby sprzymierzeńcy opuścili cieśninę i zatokę. Adm. Codrington odpowiedział, że ma jedynie prawo do dawania rozkazów, a nie do wysłuchiwania poleceń, i że flota sultańska, jeśli otwóży ogień, zostanie zniszczona. Po daniu tej odpowiedzi „Asia” weszła głębiej zatoki i stanęła naprzeciwko tureckiego okrętu flagowego, a za nią weszły pozostałe okręty prawej kolumny. Okręty zwały się żagle i stawały na odciaгу. Na pokładzie „Asia” orkiestra zagrała turecki hymn narodowy, zgodnie z regulaminem angielskim, nakazującym granie melodii tego państwa, na czyjego terytorium znajduje się okręt brytyjski. W tej samej chwili w cieśninie pokazała się angielska fregata „Dartmouth” i wysłała łódzie do znajdujących się na lewym skrzydle branderów tureckich, z żądaniem zakotwiczenia bardziej w głębi zatoki. Załogi tureckie z branderów odpowiedziały na żądanie „Dartmouth’a” ogniem karabinowym, skierowanym na jego łódzie. „Dartmouth”, a za nim francuska „Sirène”, dały również ognia z karabinów. Po tych wystrzałach

z broni ręcznej, jedna z fregat egipskich wystrzeliła z działa, na co adm. de Rigny odpowiedział salwą. Zaczęła się bitwa pod Nawarinem.

W chwili dania salwy przez „Sirène” stały na odciegu tylko 4 okręty ze sprzymierzonych eskadr. Między niemi i „Asia”, zakotwiczona koło flagowych okrętów floty egipskiej i tureckiej. Admirał Moharem-bej skierował natychmiast łódź do burty „Asia” z zawiadomieniem, że on ognia nie otworzy, lecz ze swego miejsca nie ustąpi. Istotnie admirał egipski milczał, kiedy angielski okręt flagowy po salwie z „Sirène” otworzył ogień na stojący obok Moharem’a-beja turecki okręt flagowy. Codrington wysłał wówczas do dowódcy egipskiego swego pilota, komunikując, że Anglicy ze swej strony pragną uniknąć walki z eskadrą wice-króla. Niestety, pilot wspomniany był Grekiem, znajdującym się na służbie brytańskiej, i zjawienie się jego na pokładzie okrętu egipskiego wywołało wybuch oburzenia wśród załogi, walczącej dotychczas z insurgentami. Marynarze okrętu flagowego rzucili się na nieszczęsnego wysłannika Codrington’a, zabili go, a potem dali ognia do „Asia”. Okręt admirała angielskiego znalazł się wtedy pod ostrzałem obu flagowych okrętów nieprzyjacielskich i musiał walczyć na dwie strony. Mając atoli bardzo silną artylerię, złożoną z 84 dział, zatopił wkrótce zarówno okręt Moharem-beya, jak i Tahir-beya.

Lewe skrzydło Ibrahima-paszy po stracie obu okrętów flagowych było poważnie nadwyreżone, lecz wówczas na triumfującą „Asia” został ześrodkowany ogień wszystkich lewoskrzydłowych brygów i korwet drugiej i trzeciej linii. Okręt angielski poniósł ciężkie awarie, miał zniesiony bezan-maszt i duże straty w ludziach. Francuskie okręty liniowe z „Sirène” na czele musiały odpierać natarcie branderów tureckich. Natarcie to było tak gwałtowne, że okręt liniowy de Rigny’ego — „Scipion” musiał cofnąć się na zachodnią stronę zatoki, gdzie walczyły fregaty angielskie.

Jednakże okręty sprzymierzonych eskadr wchodziły wciąż do zatoki i systematycznie zajmowały wyznaczone sobie w rozkazie operacyjnym stanowiska, choć wiatr słabnął coraz bardziej, a gęsty dym prochowy utrudniał mocno orientowanie się. Ostatnią weszła eskadra rosyjska, która znalazła się pod morderczym ostrzałem baterij nadbrzeżnych przy wejściu. O 14.00 wszystkie okręty sprzymierzone były już w ogniu i walka osiągnęła punkt kulminacyjny. Obie strony okazały zadziwiające męstwo i pogardę śmierci. Lecz strata okrętów flagowych egipskiego i tureckiego odbiła się fatalnie na nastroju marynarzy sultańskich i wice-króla. Poza tym lepsze wyćwiczenie nawigacyjne i artyleryjskie, jakie posiadali marynarze angielscy, francuscy i rosyjscy, też dało swoje wyniki. Umiejętnym manewrowaniem zdołali oni uniknąć natarć branderów, a celnym ogniem — nie dopuścić do abordażu. W ten sposób sparaliżowano dwa główne środki przewagi egipsko-tureckiej.

Z chwilą zakotwiczenia na odciegu eskadry rosyjskiej zwycięstwo przechyliło się na stronę sprzymierzeńców. Bitwa trwała jeszcze dwie godziny, lecz coraz więcej okrętów Ibrahima-paszy szło

na dno, pod celnymi strzałami artylerii przeciwnika. Wreszcie po 16.00 w zatoce zapanowała cisza.

Floty sultańska i wice-króla Egiptu były zniszczone. Poszły na dno: 1 okręt liniowy (flagowy adm. Tahir-beya), 3 egipskie fregaty dwupokładowe (w tym flagowa adm. Moharem-beya), 9 fregat tureckich, oraz 5 branderów, 22 brygi i 20 korwet. Zginęło do 4.000 ludzi. Sprzymierzeńcy ponieśli ciężkie awarie na okrętach, lecz nie stracili ani jednego okrętu. Straty w załogach wynosiły: u Anglików — 80 zabitych i 180 rannych, u Francuzów — 42 zabitych i 125 rannych, u Rosjan — 60 zabitych i 140 rannych. Łącznie flota adm. Codrington'a miała przeszło 600 ludzi strat. Cel, jaki postawił sobie admirał angielski, został osiągnięty w całej pełni: flota nieprzyjacielska została zniszczona, tracąc 60 okrętów bojowych i pomocniczych na ogólną liczbę 97¹⁾, a w tym prawie wszystkie okręty bojowe, w szczególności eskadrę egipską, stojącą bez porównania wyżej od eskadry sultańskiej.

Dyspozycje adm. Codrington'a były racjonalne, o ile chodziło o sformowanie szyku, wchodzenie do zatoki i zajmowanie stanowisk. Mianowicie, opancerzył się on okrętami liniowymi na skrzydłach, tworząc z nich lewą i prawą kolumny, co zabezpieczało go od natarcia nieprzyjacielskiego przed wejściem do zatoki. Następnie, te same okręty liniowe prawej kolumny wchodziły pierwsze do cieśniny i swą artylerią mogły zmusić do mileżenia baterie nadbrzeżne. Wreszcie, zajęcie stanowisk na odciegu i rozwinięcie szyku podkowy, mającej przeciwko sobie półksiężyc nieprzyjacielski, nie pozwalało z jednej strony na oskrzydlenie sprzymierzeńców przez flotę Ibrahima-paszy, a z drugiej dawało możność do działania wyłącznie ogniem artyleryjskim na wszystkie strony, uniemożliwiając przez to zarówno natarcie branderów tureckich, jak i walkę abordażową. Nie brał natomiast Codrington pod uwagę, że może być spotkany ogniem krzyżowym przy wejściu do cieśniny, jaki otworzyłyby stojące półksiężycem okręty nieprzyjacielskie, mające najsilniejszą artylerię w pierwszej linii (okręty liniowe i fregaty). W dodatku ogień ten mógł być poparty bardzo skutecznie przez baterie nadbrzeżne. Widać, że admirał angielski liczył, że flota nieprzyjacielska nie odważy się na zaczepienie wchodzących do zatoki okrętów wielkich mocarstw. Rachuba ta nie zawiodła.

Dowództwo egipsko-tureckie popełniło błąd nie do darowania, wpuszczając do zatoki okręty sprzymierzonych i pozwalając im na zajęcie stanowisk. Należało otworzyć ogień niezwłocznie po daniu ostrej odpowiedzi przez adm. Codrington'a. Krzyżowy ogień całego szyku Ibrahima-paszy, poparty bateriami nadbrzeżnymi, zalałaby bez wątpienia wchodzenie do zatoki i ułatwiłby natarcie branderom. Dowódcy tureccy tego nie zrobili i narazili się na klęskę.

Sprzymierzeńcy stali w zatoce jeszcze sześć dni, a obozująca w Nawarinie armia egipsko-turecka nie rozpoczęła przeciwko nim

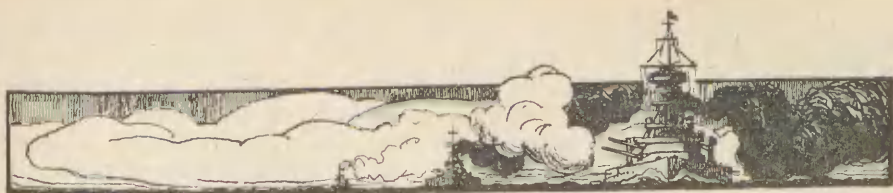
¹⁾ Część korwet i brygów wchodziła w skład flotylli transportowej, liczącej 40 jednostek.

kroków nieprzyjacielskich. Ibrahim-pasza przyjął nakazane mu zawieszenie broni z insurgentami, wobec czego Codrington, po opuszczeniu zatoki i uregulowaniu sprawy zawieszenia broni między Turkami a Grekami, wziął się energicznie do likwidowania kaprów greckich, którzy krążyli po morzu Egejskim, zajmując się naogół korsarstwem. Admirał angielski działał w tym wypadku, jako egzekutor propozycji ambasadorów wielkich mocarstw.

Bitwa pod Nawarinem miała olbrzymie znaczenie strategiczne dla Rosji, która w rok później wypowiedziała wojnę sultanowi. Turcy, nie mając więcej floty, nie byli w stanie rozpocząć działań na Morzu Czarnym i, wskutek tego, sprowadzili walkę do rozgrywki na froncie lądowym bałkańskim i kaukaskim, gdzie Rosjanie mieli oczywistą przewagę liczebną. Gabinet londyński, stały antagonistą rządu rosyjskiego na Bliskim Wschodzie, zdawał sobie doskonale sprawę, że zniszczenie floty tureckiej będzie tylko na rękę współzawodnikowi petersburskiemu, i odwołał adm. Codringtona niebawem po bitwie nawaryńskiej. Wódz angielski stał się kozłem ofiarnym: dostał wysoki order wojskowy i jednocześnie zwolnienie ze stanowiska dowódcy eskadry. Księżę Klarencji za wydanie rozkazu ogólnie-operacyjnego, na którym opierał się Codrington, działając pod Nawarinem, utracił rangę generała-admirała, która, wskutek uchwały parlamentu, została na zawsze zniesiona w marynarce angielskiej.

Grecja, stanowiąca bezpośredni powód do bitwy pod Nawarinem została uznana za niepodległe państwo przez Turcję w dwa lata po tej bitwie, przy podpisywaniu pokoju z Rosją w Adrianopolu r. 1829.





* * *

Wszechstronność i historia.

(dziewiąty artykuł dyskusyjny z cyklu „Oficer przyszłej wojny”).

Autor artykułu „Oficer przyszłej wojny”, który zapoczątkował dyskusję na ten temat, nadesłał nam poniższą replikę:

Redakcja.

Sz. Autor „siódmego artykułu dyskusyjnego”, nawiązując dyskusję, postawił mi, mam wrażenie, dwa zasadnicze zarzuty: 1) żądania od oficera przyszłej wojny zbyt daleko idącej wszechstronności, pojętej w skali bardzo wysokiej i 2) niedoceniań znaczenia historii w wychowaniu młodych oficerów.

Po za tym sądzę, że z Autorem repliki nie różnimy się zasadniczo w poglądach i mówiąc tym samym językiem, wyrażamy się tylko nieco odmiennie.

Co się tyczy pierwszego zarzutu, postawionego mi zresztą również i przez Autora „czwartego artykułu dyskusyjnego”, to stwierdzić muszę, że zostałem prawdopodobnie źle zrozumiany, albo też może nie dość jasno wyraziłem swą myśl. Ale trudno mi było przypuszczać aby pod słowami — „taktyk - inżynier - polityk - socjolog-ekonomista - propagator - sportowiec - marynarz i żołnierz” — rozumiano odrazu wcielenie Turenusza, Dupûy du Lome, Metternicha, Jaurès’a, Disraeliego, Goebelsa, Kusocińskiego, Drake’a i de la Tour d’ Auvergne. Albo też aby posądzono mnie o intencje wysyłania młodych podporuczników na całkowite studia z powyższych dziedzin i zdobywanie dyplomów, co rzeczywiście mogło zająć... 40 lat czasu!

Operując zwykłym sposobem myślenia, chciałem tylko wyrazić, że dzisiejszy oficer przyszłej wojny będzie musiał w tych wszystkich dziedzinach być dobrze zorientowany — inaczej, po prostu — nie będzie pełnowartościowym oficerem. Orientacja ta, no i odpowiednia sprawność duchowa i fizyczna — nie przyjdą mu oczywiście

łatwo. Ale nie ma w tym nic niemożliwego, bo nie jest wszak koniecznym aby wszystkie wskazane dziedziny były opanowane celująco. Zresztą Autor repliki zgadza się tu ze mną w zupełności pisząc, że „w miarę wzrostu poziomu technicznego wojny... rola dowódców pośrednich wzrosła do tego stopnia, że od ich wartości zależy już nie tylko wykonanie zadań taktycznych, lecz i realizacja największych i najdonioślejszych nawet planów operacyjnych”... A dalej: „...bierna rola dowódców pomniejszych i pośrednich skończyła się. Zaczęto żądać od małych nieraz stopni — czynności niezwyklej”...

A więc skoro rola oficera na średnim i niższym szczeblu wzrosła tak bardzo, nie więc dziwnego, że stawia się oficerowi temu coraz wyższe wymagania. Zgoda, że nie fabrykuje się geniuszów seryjnie, zgoda, że do ideału nieraz jest daleko. Ale produkować dowódców do wojny, która, jak wyraził się niegdyś Wilhelm II — będzie „frisch und munter” (świeża i wesola), w nadziei, że w krytycznym momencie oficer ten nadrobi brawurą, czy nawet rzetelną odwagą, i samym poczuciem „esprit de corps” — braku w wyszkoleniu taktycznym, — tego, mam wrażenie, i Szanowny Oponent by nie żądał. Doprowadziłoby nas to do „doktryny” propagowanej w niektórych rosyjskich pułkach kawalerii, gdzie za dobrego, „bojowego” oficera uważany był ten, kto dobrze używał konia i jeszcze lepiej... alkoholu. Wiadomo co z tego wynikło.

Wszechstronność wojenno-techniczno-polityczna, propagowana dziś przez akademie wojenne wielu mocarstw, nie jest zresztą czymś nieosiągalnym dla człowieka inteligentnego, pilnego, zamiłowanego w swym zawodzie i ożywionego prawdziwą miłością Ojczyzny. Nie da sobie z nią rady tylko natura bierna, mało zdolna, lub leniwa. Oczywiście, jak to zaznaczyłem, programy szkolenia muszą być odpowiednio zmodyfikowane, aby część balastu elementarnego, obciążającego dziś szkoły czysto wojskowe, przerzucona została na szkoły średnie i organizacje przysposobienia wojskowego. W ten sposób zyska się czas dla nauki właściwej. Dalsze szkolenie, już w stopniu oficerskim, znalazło prawie wszędzie właściwe rozwiązanie, a choć na zbytek czasu narzekać tu nie można, to jednak trudno: Oficer przyszłej wojny, jak się z Autorem repliki zgadzamy, musi być poniekąd typem „mnicha”, w najbardziej dodatnim tego słowa znaczeniu, musi umieć zrezygnować z wielu rozkoszy życiowych na korzyść służby, musi sobie z góry powiedzieć, że czas na wytechnienie (zresztą skąpe), znajdzie najwcześniej z chwilą osiągnięcia stopnia kapitańskiego, lub nawet później jeszcze. Jeśli pójdzie po linii „biernej”, to oczywiście nie znaczy to aby był zaraz oficerem zupełnie złym, ale nie będzie też nigdy oficerem pełnowartościowym. I w momencie eliminacyjnym zmuszony będzie pozostać w tyle...

Autor powołuje się na jednolitość doktryny niemieckiej i owoce jakie doktryna ta przyniosła, choć sam przyznaje, że w doktrynie tej były i luki. Daleki od chęci obniżania wartości oficerów niemieckich z czasów ostatniej wojny, pozwolę sobie zacytować tylko to, co o tym mówią sami Niemcy. W ten sposób pozostaniemy w granicach taktu i kurtuazji. Oto wyjątki z artykułu kmdra-ppor.

słabości ludzkich czy błędów. Oficer nie jest dziś oficerem już tylko na podwórku koszarowym, ale jest oficerem dla całego narodu. Oddział, któremu przywodzi jest częścią tego narodu... Dla oficera — przywódcy nie powinny więc istnieć różnice między „żołnierzem” i „cywilem”, między wojskiem i społeczeństwem cywilnym”.

Mniej więcej to samo mówią inni autorzy, których cytowałem w mojej pracy, jak Reussner i Malone. Wynika z nich jasno, że przesadne pojęcie „ ducha wojskowego ” wyprowadziło oficera niemieckiego na mur kastowości, zerwało wszelki kontakt między narodem a armią. Narodowi było wolno tylko podziwiać — armii być podziwianą. Rezultat — wypadki 1918 roku i... cała masa dzieł niemieckich, zmierzających dziś do zapobieżenia powtórzeniu się podobnej sytuacji. Kwestia odpowiedniego wychowania młodych oficerów wysuwa się więc na pierwszy plan.

Nie lepiej było ze sprzętem. Oficer niemiecki bez wątpienia obsługiwał swój sprzęt znakomicie, ale... nie w granicach naukowych, a w granicach regulaminowych. Wychowany w przeświadczeniu swej wyższości nad wszystkim i wszystkimi, uważał uczonych czy inżynierów, tylko za swych pomocników. Oni to fabrykowali mu narzędzie, które on obsługiwał w sposób odruchowy, w jaki np. kobieta prowadzi samochód, nie znając zasad silnika spalinowego. Gdy narzędzie się popsuło, odsyłano je z powrotem „uczonym” do naprawy.

Tym się może tłumaczy, że choć francuska artyleria ciężka została stworzona dopiero w czasie wojny, jeśli tak rzec można — pod ogniem przeciwnika, — to jednak jej metody, jej szkoła i jej sprawność przewyższyły wkrótce, przez długie lata do wojny szkoloną i przygotowywaną, ciężką artylerię niemiecką. Oczywiście — pojedynczy fakt nadarmaty ostrzeliwującej Paryż, świadczy też tylko na korzyść niemieckich laborantów — jednak specjalnego wpływu na przebieg wojny nie miał.

W marynarce niemieckiej sytuacja była lepsza, albowiem już przez samą strukturę służby na morzu i na okrętach — oficer musiał być tam znacznie lepiej zżyty ze sprzętem, musiał znacznie więcej polegać na sobie, niż na pomocy „uczonych”, no i — bądźmy szczerzy — stał intelektualnie znacznie wyżej od oficera dragonów, huzarów czy grenadierów. Tym się też tłumaczy naprawdę wielkie sukcesy taktyczne, osiągnięte w ostatniej wojnie przez marynarkę niemiecką, podczas gdy, wbrew temu co się na ogół twierdzi, sukcesy wojska były raczej słabe. Albowiem analiza wszystkich niemieckich wielkich zwycięstw lądowych doprowadzi nas zawsze do konkluzji, że albo miało do czynienia z przeciwnikiem słabszym liczebnie i materialnie, albo z mało wartościowym taktycznie, duchowo i jeszcze więcej sprzętu pozbawionym. Natomiast przy równym stosunku sił i sprzętu zwycięstwo stawało się zwykle udziałem tegoż przeciwnika.

Nie od rzeczy może będzie twierdzenie, że gdyby tak odwrócić role i wypadki dziejowe i wyobrazić sobie, że to trzecia część nie Francji, ale Niemiec zajęta zostaje w pierwszym roku wojny —

ze wszystkimi stąd płynącymi konsekwencjami, — to można zaryzykować wniosek, że wojna skończyłaby się jeszcze w tymże roku. Natomiast jeśli nie było drugiego Sedanu, to właśnie dlatego, że nauczani rozumu po bankructwie doktryny wychowawczej i taktycznej 1870 roku Francuzi, umieli jednak wpoić w swoich oficerów właściwe pojęcie dowództwa, dać im doktrynę zdrową i nie przesadną, postawić wysoko stronę naukową, ośwoić należycie i wszechstronnie ze sprzętem, a nade wszystko wytworzyć ów duchowy kontakt między przełożonym i podwładnym, o którym km. dr. ppor. von Borries wspomina, że brak go było w wojsku niemieckim, — my zaś dodamy, że brak go również było w wojskach rosyjskim i austriackim. Innymi słowy w trzech armiach zwyciężonych.

Dlatego nie jest dziś dobrze jeśli „puszkarz we wszystkim podlega piechurowi”, albo jest uważany „za coś gorszego od rajtara”. Dzisiejsza doktryna „totalna” wymaga właśnie specjalizacji w dziedzinie sprzętu, ale za to też wspanialej wprost współpracy między poszczególnymi bronią, z których żadna nie powinna pysnić się ponad inną. Poczucie „esprit de corps” winno stanowić o emulacji wśród poszczególnych formacji, nigdy jednak o wywyższaniu się ponad inne bronie czy służby. Mówiąc językiem „wojskowym” — diabli wezmą dziś wojsko, w którym kirasjer czy ułan będzie się uważał za coś lepszego od kanoniera, a lotnik lekceważyć będzie piechura. A cóż dopiero stanie się z wojskiem, w którym oficerowie lekceważyć będą pojęcie narodu, a „cywila” uważać za „kanonenfutter”?

Taki stan rzeczy wymaga oczywiście specjalnego przygotowania oficerów do zmienionych warunków pracy pokojowej czy wojennej. Przygotowania właśnie wszechstronnego, obejmującego te wszystkie dziedziny, o których była mowa na początku. Oficer taki bowiem — w myśl wywodów km. dra v. Borries — będzie wówczas odpowiadał swemu zadaniu, jeśli podwładni uwierzą w to, że jest ich przywódcą nie tylko „de nomine”, ale w najszerszym tego słowa pojęciu. Uwierzą zaś tylko wtedy, jeśli przekonają się sami o jego wartości intelektualnej, moralnej i fizycznej. Dochodzimy więc znów do... wszechstronności.

Nie tak nie imponuje podwładnemu jak wiedza, charakter i obyczaje przełożonego. Wiedzę musi więc młody oficer przyszłej wojny posiadać w takim stopniu, aby na każde pytanie podwładnego mógł odpowiedzieć bez wahania i rzeczowo (bo nie tak nie podważy jego autorytetu jak mylna czy niejasna odpowiedź); aby też nie tylko opanował sprzęt, lecz mógł również samodzielnie zapobiec wszelkim w tej dziedzinie ewentualnościom; aby w razie jakichś trudności czy uszkodzeń nie zwracał się do podwładnych z prośbą o... ratunek.

Charakter trzeba mu wyrobić taki (z tym trudniej jak z wiedzą) aby nie tylko był odważny i nieugięty, ale też sprawiedliwy, troskliwy, humanitarny, ale bez słabości (tak!!), aby miał dość stanowczości i odwagi cywilnej by nie pobłażać sobie i tym innym, którzy na pobłażanie nie zasługują, a natomiast nie karcić dla sa-

mej łatwości karcenia czy dla sztucznego podtrzymania swego prestiżu tych, którzy są wobec niego bezsiłni... Trzeba aby w charakterze tym dominujące miejsce zajęła wola zwycięstwa i chęć poświęcenia nie tyle siebie, ile własnych wygod czy przyjemności dla dobra służby; trzeba aby służbiistość nie hamowała inicjatywy, a indywidualność nie prowadziła na bezdroża; trzeba aby ambicja była żywa, gorąca, ale w kulturalny sposób pojęta: ambicja twórcza, a nie destruktywna, ambicja nakazująca doskonalenie samego siebie, a nie wywyższanie się nad innych, połączone z narcyzowym samopodziwem nad szlifami własnego „ja”, przyodzianego w mundur.

Wreszcie pozostaje kwestia obyczajowa. W dzisiejszym społeczeństwie — moralnie dość słabym i hołdującym tak zwanej „psychozie powojennej”, młodzież często bywa niedostatecznie czy niewłaściwie przygotowana życiowo przez własnych rodziców. Brak jej tej „Kinderstube” — pokoju dzieciennego — która dawniej była podstawą dobrych obyczajów. To też szkoły, nie wyłączając szkół oficerskich, muszą tu częstokroć brać jeszcze na siebie ciężar wychowania ogólnego, ciężar, który właściwie winien przypaść w udziale rodzicom. Jest — to jedna z bolączek nie tylko naszych, ale bodajże ogólnie - światowych doby powojennej.

Tymczasem oficer przyszłej wojny musi i pod względem obyczajowym być dla podwładnych przykładem. Jeśli nawet zredukujemy nieco pojęcie „mnicha”, zgodnie przez nas propagowane, — to i tak pozostanie mu jeszcze niejeden poważny skrępek. Skończyły się czasy kiedy mało inteligentny żołnierz - analfabeta patrzył z podziwem na zwierzchnika, powracającego późnym rankiem z hulanki, uważając iż na tym właśnie polega wyższość dowódcy, bo wolno mu wszystko to, czego podwładnemu zabraniają. Dzisiejsze społeczeństwo rozumie już innymi kategoriami i aby znaleźć szacunek i posłuch rzetelny, a nie tylko wymuszony strachem kar, — trzeba będzie samemu odważnie stanąć na owym piedestale „wyższej cnoty wojskowej”, i starać się przynajmniej aby ani z przodu ani z tyłu nie było zbyt wiele słabych stron do krytykowania...

Wszystko to komplikuje niewymownie wychowanie oficera przyszłej wojny — zgoda. Zgoda nawet i na to, że nie wszędzie uda się ideał taki wyprodukować, a nieraz będzie doń nawet bardzo daleko. Ale wygra ta strona, która najbliższej do ideału się podciągnie, a przegra rozpaczliwie ta, która bądź lekceważyć będzie nowy stan rzeczy, bądź też zatopiona w konserwatywnych wspomnieniach i marząca o „wojence świeżej i wesołej” — zerwie z rzeczywistością, żyjąc samymi tradycjami. Dla oficerów — dowódców narodu, posiadającego naprawdę prężność twórczą i życiową, dla narodu produkującego gorących patriotów i szczerych żołnierzy — w najlepszym tego słowa pojęciu — podciągnięcie się do ideału nie będzie rzeczą niewykonalną.

I tu, skoro zatraćiliśmy o tradycję — przejdziemy do drugiego zarzutu — do lekceważenia historii. Przyznaję się tu ze skruchą, że przeoczyłem lapsus stylistyczny, który mógł mego Oponenta wprowadzić w błąd. Napisałem — „historia staje się więc raczej

strawą duchową, niż nauką praktyczną". Powinno zaś być — „niż nauką praktyki...”, co zresztą wynika ze zdania znajdującego się kilka wierszy wyżej: „Dziś strategia opiera w dalszym ciągu swe kanony na historii, ale w praktyce taktyka odbiega daleko od wzorów klasycznych, nieraz nawet od stanu z ostatnich lat dziesięciu”. Mój Szanowny Oponent zechce mi więc wybaczyć tę mimowolną omyłkę i zgodzi się chyba na resztę wywodów. Boć przecież już niektóre kardynalne doświadczenia ostatniej wojny zaczynają dziś być mało przekonujące, ze względu na szalone wprost postępy techniki (choćby lotnictwa). A choć każda następna wojna rozpoczyna się taktycznie dalszym ciągiem poprzedniej, to jednak błędy zaraz wychodzą na wierzch.

Historia jest nam bezwzględnie potrzebna. Ale nie nauczy nas ona przywołać ludziom (może conajwyżej wyrobić chęć ku temu), ani obsługiwać sprzętu, ani nawet rozwiązywać zagadnień taktycznych. Bo jej przykłady, wielce wymowne tam, gdzie o stronę dydaktyczno - moralną chodzi, a także stanowić mogące właściwy podkład dla poważniejszych studiów strategicznych, — stają się absolutnie nieaktualne tam, gdzie chodzi o współczesne rozwiązania. Wprawdzie Farragut miał „żelazne serca na drewnianych okrętach” — co mój Szanowny Oponent, a właściwie niemiecki Autor Jünger po... 75-ciu latach powtarza, —ale co by się stało z Farragutem i jego eskadrą, gdyby zamiast „drewnianych serc” na żelaznych, ale źle skonstruowanych, dowodzonych, źle obsługiwanych i nawigacyjnych nieudolnych okrętach konfederackich, — miał przeciwko sobie także żelazne serca na prawdziwie żelaznych okrętach? Wówczas bitwa pod Mobile zamieniłaby się w klęskę dla tego, którego przykład jest tak wymownie cytowany.

Duch trzeba pielęgnować, trzeba go wynosić na najwyższe wyżyny. Ale liczyć na to, że duch zwycięży ducha plus sprzęt, jest nonsensem. Wten sposób hoduje się tylko nowe kadry męczenników narodowych, jak to było w latach 1863/4. Liczyć zaś stale na to, że przeciwnik silniejszy w sprzeczce będzie słabszy duchem, to conajmniej duże ryzyko...

Napoleon — na którego się Sz. Autor powołuje, że „jako artylerzysta czynił dużo głupstw, dowodząc wielkimi jednostkami piechoty w Italii (1794)” — a mimo tego zwyciężał, — co ma świadczyć o przewadze „morale” nad czynnikami materialnymi, — czynił niekiedy jeszcze inne głupstwa... właśnie stronę materialną lekceważąc. Pomijając już ów, wyżej cytowany konserwatyzm techniczny (np. odrzucenie genialnego wynalazku Fultona i Jouffry d'Abbans — statku parowego, któryby mu pozwolił spełnić marzenie upokorzenia Anglii), to przecież właśnie zła organizacja etapów i zaopatrzenia spowodowała klęskę „Wielkiej Armii”, której wojska Kutuzowa zwyciężyć wszak nie mogły. Niedocenianie znaczenia marynarki wojennej, nad czym tu nie będziemy się rozwodzili, jako nad tematem zbyt obszernym i naogół znanym, — odwróciło szalę zwycięstwa przeciwko Bonapartemu, mimo wszelkich zwycięstw lądowych. Wystarczy przeczytać odpowiedni ustęp z „Me-

moriału św. Heleny” (w takich wypadkach Historia jest wprost nieoceniona i niezastąpiona, tylko niestety nie wszyscy chcą jej lekcji słuchać...) aby przekonać się, że Wielki zrozumiał po niewczasie popełnione błędy i ubolewał głęboko nad tym, że nie zajął się bliżej marynarką, którą od czasu obozu pod Boulogne zaniedbał zupełnie.

I jeszcze mała uwaga na marginesie: Napoleon mógł jako artylerzysta dowodzić piechotą, bo wówczas wojna prowadziła się „na widzianego” i taktyka poszczególnych broni mało różniła się między sobą. Natomiast dziś, gdy tacy młodzi Napoleonowie strzelają ogniem pośrednim czy przenośnym z odległości kilkudziesięciu tysięcy metrów, obliczając niemal astronomicznie elementy ognia, — a piechota stała się pół - inżynierią, zaopatrzoną w czołgi, moździerze i karabiny maszynowe, — rzecz ma się trochę inaczej. To też przykład zacytowany przez Sz. Autora świadczy raczej na moją korzyść, dowodząc iż to co dawniej dało się nadrobić geniuszem czy brawurą, to dziś —prócz tychże elementów — wymaga jeszcze głębszej wiedzy fachowej.

Historia jest bardzo potrzebna. Ale też powinna odgrywać raczej rolę przygotowawczą. Ponieważ jest mało skomplikowana i bardzo wymowna, trafia więc do umysłów i serc słuchaczy znacznie łatwiej niż inne nauki „suche”. Na młodego kandydata do matury doskonale wpłynąć może przykład wojny 1830 — 31 roku, gdzie wartość żołnierza polskiego i jego początkowa przewaga liczebna, zostały zupełnie unicestwione słabością dowództwa, brakiem doboru odpowiednich ludzi, stawianiem partyzantów czy zagończyków ponad strategiami i wodzami prawdziwymi, a także częściowym nieprzygotowaniem młodszych i średnich oficerów do ich właściwej roli. Jeden dobry wykład, uzupełniony aktualnymi omówieniami może tu wyrobić, w pojętnej naturze, już raz na zawsze poczucie obowiązku i pojęcie roli dowódcy na wojnie. Ale znów przeciążać oficera wykładami o bitwach pod Salaminą czy pod Actium, wówczas gdy chodzi przede wszystkim o zaznajomienie go z nowoczesną taktyką sprzętem i nauką dowodzenia w dzisiejszych warunkach, to — nawet w Szkole Podchorążych — czas stracony. Tego rodzaju wykłady winny się odbywać w szkołach średnich. Pamiętajmy, że od Lepanto do Trafalgaru, na przestrzeni lat prawie 300 — taktyka morską zmieniła się mniej, niż na przestrzeni ostatnich lat trzydziestu. I że musimy patrzeć daleko naprzód, bo każda godzina jest droga.

To też oddając Historii hołd jej należny, twierdzę tylko, że w wyszkoleniu oficera przyszłej wojny nauka jej winna być przeniesiona na zupełnie inne miejsce. Sądzę też, narówni z Sz. Autorem repliki, że „kasta mnichów morskich” nikogo nie zgorszy (bo jakże mogłoby być inaczej?) — pod warunkiem oczywiście, że będą to rzeczywiście „mnisi”, a nie „muszkietery w klasztorze”. Natomiast ośmielać się twierdzić, że podciągnięcie się do takiego ideału jest wprawdzie bardzo trudne, ale w społeczeństwie inteligentnym, czystym moralnie, i ożywionym szczerze miłością Ojczyzny — n a j z u p e ł n i e j m o ż l i w e.

— „Cóż z tego, że wzięliście nas do niewoli, — mawiali żołnierze niemieccy po bitwie nad Marną do swych zwycięzców, — skoro za kilka tygodni i tak będziemy w Paryżu”. — I wierzyli święcie we własne słowa.

— „Wir siegen uns tot” (zwyciężamy na śmierć), — mawiali ich koledzy we dwa i trzy lata później, mimo tego, że zwycięztwo kroczyło dalej w szeregach niemieckich. Ale zwycięstwa tego... mieli już wszyscy dosyć.

Ten to właśnie przykład między wojskiem zwyciężonym nie tracącym ducha i wojskiem zwyciężkim lecz stanowiącym tylko wspaniałą machinę wojenną, w której dowódca i podwładny rzadko kiedy mówili do siebie zrozumiałym dla duszy językiem — jest przykładem bardzo wymownym. I niech nam na zbicie tych wywodów nikt nie powie, że wojnę wygrała Ameryka, albo że Niemcy otrzymali „pchnięcie nożem z tyłu”. Bo w roku 1916 a nawet w pierwszej połowie roku 1917 — interwencja amerykańska jeszcze nie nastąpiła, natomiast Rosja leżała w gruzach. Zresztą też interwencja amerykańska miała raczej materialny niż taktyczny charakter. Wprost przeciwnie: że front franko - angielski nie pękł w pierwszych latach wojny pod parciem żelaznej nawały germańskiej — to dowód iż w szeregach Francji, a może jeszcze więcej w szeregach wojsk brytyjskich — wszak zupełnie w starym pojęciu „niemilitarnych” — duch stał wysoko, dzięki wydajnej współpracy duchowej i fizycznej dowódców z podwładnymi; no i dzięki dobremu opanowaniu strony techniczno - naukowej. Ale zwycięstwo przeszło na stronę Ententy dopiero wówczas, gdy wreszcie w ten czy inny sposób wyrównano braki w sprzęcie... (artyleria ciężka, czołgi, lotnictwo i t. d.).

„Po dawnemu jazda polska chodzi w dym szabłami golić — a jak ona nie wygoli, to ją wygoli” — mawiał Wołodyjowski do Zagłoby... Chodzi dziś poniekąd o to aby „jazda” owa. — oczywiście symbolicznie pojęta — nie straciła nic ze swej dawnej brawury, natomiast wiedzę wojskową i powagę dorównała „uczonym” szeregom nieprzyjaciela. A to da się osiągnąć tylko drogą odpowiednio wysokiego wszechstronnego, trudnego, ale koniecznego wychowania przyszłych kadr — już nie wojska czy marynarki wojennej — ale całego Polskiego Narodu.





Wiadomości techniczne.

INŻ. HENRYK MARKIEWICZ.

Nowe instalacje elektryczne okrętów wojennych i ich wpływ na sieć portową.

Dość dziwną może się wydać zależność sieci elektrycznej w porcie, od systemu instalacji elektrycznej na okręcie. Są to wszak dwie dziedziny elektrotechniki zupełnie od siebie niezależne, gdzie rządzą odmienne prawa i gdzie nawet rozwój powędrował innymi szlakami. Na lądzie rozwinęły się wyłącznie sieci elektryczne na prąd zmienny, na okrętach pozostał i pozostanie po dawnemu, przez długi jeszcze czas w przewodzie — prąd stały.

A jednak jest pewien moment, kiedy dochodzi do współpracy obu sieci: jest to dłuższy postój okrętu wojennego w porcie, kiedy dla zaoszczędzenia własnych maszyn zmuszony on jest te ostatnie zatrzymać, a prąd pobierać z sieci lądowej. Wtedy sieć okrętowa jest niejako przedłużeniem sieci w porcie. Jednak dzięki temu, że jak wspomnieliśmy, obie sieci różnią się od siebie zasadniczo — nie może dojść do ich 100%-wej współpracy ze szkodą dla lądu, gdyż każdy okręt wojenny jest poważnym odbiorcą energii elektrycznej, jak również ze szkodą dla okrętu, gdyż prąd stały może on otrzymać z lądu tylko w ograniczonej ilości i nie może korzystać z wielu swoich mechanizmów. Tylko oświetlenie i ogrzewanie to są takie dziedziny, gdzie rodzaj prądu nie odgrywa roli.

Dawniej, gdy elektryfikacja okrętów nie poczyniła tak dużych postępów — również i samo zagadnienie nie miało obecnych rozmiarów, gdyż kilkanaście, czy kilkadziesiąt amperów nawet prądu stałego zawsze mógł okręt bez trudności otrzymać. Dziś sprawa przedstawia się zgoła inaczej — gdy nawet niewielkie okręty wymagają nieraz wielu setek amperów.

W marynarce handlowej, problem ten jest zdaje się całkowicie nieznanym, bowiem okręty handlowe, znajdują się w ciągłym

ruchu, przebywają w coraz to innych portach i to przez czas krótki, tak że korzystają wyłącznie z prądu wytworzonego we własnym zakresie.

Jakkolwiek teoretycznie i tu dałoby się sprawę zasilania w prąd przy postoju w porcie rozwiązać, to jednak sama strona gospodarcza tego zagadnienia, streszczająca się choćby w rozliczeniu za prąd pobrany w obcych portach, odbiera tej sprawie praktyczny sens. Tak samo w każdym porcie musiałyby istnieć sieci o kilku napięciach, jeżeli wszystkie okręty miałyby być zaspokojone.

Również — okręty handlowe w porcie uruchamiają bardzo często własne windy, wymagające dużych ilości prądu stałego, którego z lądu dostać nie można, tak że z tego powodu ich agregaty elektryczne muszą w porcie z reguły pracować.

Przyjrzyjmy się bliżej trudnościom z zasilaniem okrętów „starych” — w czasie ich postoju w porcie. „Starych” w tym rozumieniu, że instalacja ich nie czyni zadość wymaganiom stawianym dla nowych okrętów, a (o których dalej będzie mowa). Główna trudność zagadnienia tkwi w tym, że mechanizmy na okrętach starych, są prawie wyłącznie na prąd stały.

O ile dostarczenie nawet największych praktycznie ilości prądu zmiennego nie napotyka na poważniejsze trudności, o tyle dostarczenie kilkuset amperów prądu stałego — zaczyna być już problemem.

Powody tego są różne: Prąd stały do omawianych celów otrzymuje się prawie z reguły przez przetwarzanie prądu zmiennego w zespołach maszynowych tzw. „motor-generator” dających małą sprawność ogólną, wymagających stałej obsługi i na ogół kosztownych. Po drugie prąd stały nie daje się transformować w tak prosty i rentowny sposób, jak prąd zmienny. Wskutek tego prąd stały o napięciu 120 V (w naszych warunkach) musi już być o tym napięciu wytworzony i rozprowadzony siecią do poszczególnych okrętów. Powoduje to duże przekroje sieci, pochodzące raz od dużych prądów (będących wynikiem niskiego napięcia użytkowego) i drugi raz zastosowanych dla zmniejszenia spadków napięcia w sieci.

Dla przykładu obliczmy przekrój sieci na prąd stały dla przeniesienia 400 A na odległość 200 m. Spadek napięcia przyjmujemy 5% co jest wartością bodajże najwyższą jaką się w takich obliczeniach przyjmuje

$$U = 120 \text{ V}$$

$$\Delta U = 0,05 \cdot 120 = 6 \text{ V}$$

Przekrój kabla:

$$q = \frac{2 \cdot 400 \cdot 200}{55,6} = 500 \text{ mm}^2$$

Jak widzimy na wykonanie odcinka sieci o tak małym zasięgu i przy tak niewielkim prądzie, trzeba by zużyć co najmniej 400 m kabla (2×200) o tak dużym przekroju.

Koszt takiego kabla jest wprost katastrofalny! Tak samo wszelkie armatury kablowe, połączenia itp. dla tak dużych przekrojów, jak również sama robocizna — są kolosalnie drogie. Że przykład powyższy nie jest oderwany od rzeczywistości — wystarczy wspomnieć, że ilość prądu tego rzędu będzie zużywał nasz młnowiec „GRYF”.

Tych parę cyfr poucza wymownie, że nie tędy droga w rozwiązaniu opisanych trudności. Szczęściem całym przychodzą nam z pomocą same okręty, które w ostatnich bodaj miesiącach przeżywają u nas inną ewolucję, podyktowaną innymi względami, która równocześnie jednak jest zbawiennym balsamem na wszelkie bolączki lądowe, związane z zasilaniem okrętów w prąd.

Zachodzi typowe w będącej na wysokim stopniu rozwoju technice, że niepozorne i mające inne podłoże — ulepszenie, rozwija się równocześnie bez żadnego ale, wszelkie trudności innego zupełnie charakteru. Mamy tu na myśli częściowe zastosowanie, do mechanizmów okrętów wojennych — prądu zmiennego.

Ponieważ artykuł niniejszy łączy się logicznie z artykułem moim z Nr 99 Przeglądu Morskiego, z tego powodu pozwolę sobie w krótkości powtórzyć tezy, wysnute na jego podstawie.

Wykazane zostało, że użycie prądu zmiennego do wszystkich mechanizmów — nie jest korzystne.

Stwierdzono, że prąd zmienny posiada w pewnych wypadkach bardzo poważne zalety, które go kwalifikują bez zastrzeżeń do zastosowania w pewnym zakresie na okrętach.

Dziedziny, które prąd zmienny może na okręcie objąć w niepodzielne władanie są:

1. Napęd wszelkich mechanizmów wymagających silników o małej mocy, bez regulacji obrotów. Stosowane w tych wypadkach silniki krótkozwarte, dają oszczędność wagi, większą prostotę działania i pewność obsługi, nieosiągalne przy zastosowaniu prądu stałego.
2. Wszelkiego rodzaju środki sygnalizacyjne, jak telegrafy maszynowe, przekaźniki rozkazów, różnego rodzaju wskaźniki, dzwonki itp.
3. Napęd pozostałych mechanizmów okrętowych, wymagających większych mocy i regulacji obrotów — należy pozostawić na prąd stały.

Rozwiązanie sieci okrętowej w podany powyżej sposób — daje tak liczne i tak namacalne zalety, że stosowanie go nie podlega dziś najmniejszej dyskusji. Stosowanie rozwiązań, które rzeczy można — wczoraj jeszcze miały rację bytu, byłoby dziś już równie

bezsensownym z punktu widzenia technicznego, jak np. byłoby stosowanie w chwili obecnej lamp Nernsta do oświetlenia.

A teraz przyjrzymy się jaki przewrót spowodują nasze nowe instalacje — w dziedzinie sieci portowej i związanym z tym zasilaniem okrętów, przy postoju w porcie. Przyjrzymy się wadom dotychczasowego sposobu zasilania okrętów w prąd, by na ich tle tym łatwiej dostrzec zalety nowego.

Wady dotychczasowego sposobu zasilania.

1. Konieczność posiadania na terenie portu dwóch sieci:

- a) na prąd stały,
- b) na prąd zmienny.

Z tego sieć prądu stałego jest bardzo kosztowna i o bardzo małym zasięgu, spowodowanym niskim napięciem roboczym.

2. Konieczność budowy prócz stacji transformatorowych, dla zasilania sieci prądu zmiennego — również stacji przetwornic do zasilania sieci prądu stałego. Koszt tych ostatnich jest bardzo duży, jak również obecność ich wymaga obsługi, są to bowiem maszyny o częściach ruchomych.
3. Okręty mają zapewnione otrzymywanie prądu stałego tylko w pewnych, dość ograniczonych zresztą rejonach. W czasie postoju w innym miejscu, będą one tego prądu pozbawione, a równocześnie, przetwornice, związane na stałe z lądem, będą stały bezczynnie.

Ze wspomniane wady są bardzo poważne, nie potrzeba tego szerzej uzasadniać.

A teraz wróćmy do okrętów z nowym systemem instalacji elektrycznej. Posiadają one mechanizmy wymagające do uruchomienia silników nie wielkiej mocy (poniżej 5 KM), wykonane na prąd zmienny, trójfazowy, o napięciu sieci portowej — w naszych warunkach 220 V.

Mechanizmy okrętów wojennych, których praca niezbędna jest przy postoju w porcie zaliczają się prawie w 100% do owych mechanizmów „drobnych”. Są to małe pompki przetłaczające ropę, wodę słodką, słoną, wentylatory i wentylatorki o naprzeróżniejszym przeznaczeniu itp. Prócz tego oświetlenie i ewentualnie ogrzewanie, które już z natury swojej mogą pobierać prąd zmienny zamiast stałego.

Ze sygnalizacji jedne tylko dzwonki muszą funkcjonować w porcie.

Okręt o tak wykonanej instalacji ma po przybiciu do moło — jedną czynność do wykonania, ażeby móc korzystać z prądu

wytworzonego na lądzie: D o ł ą c z y ć s i ę d o s i e c i p o r t o w e j.

Z tą chwilą zarówno oświetlenie, jak wszystkie mechanizmy „portowe”, mogą pracować normalnie. Agregaty okrętowe, oraz przetwornicę dostarczającą na morzu — prądu zmiennego — można zatrzymać.

Nie zawsze jednak i nie na każdym okręcie, zająd możliwości wykonania wszystkich mechanizmów pracujących w porcie — z napędem na prąd zmienny. Na wielu ideal ten osiągnąć się nie da i z tym się trzeba pogodzić. Stanowiłoby to poważną wadę nowego systemu instalacji okrętowych, o ileby nie było na to sposobu. Sposób jednak jest.

Oto przetwornica wytwarzająca na okręcie w morzu prąd zmienny ze stałego, może z powodzeniem być wykonana dla pracy „dwukierunkowej”, tzn., że w porcie byłaby zasilana prądem zmiennym i dostarczałaby prądu stałego dla tych mechanizmów, które muszą pobierać prąd stały. Da się to bez wielkich trudności wykonać, jak to zresztą będzie omówione dalej.

Uproszczenia w sieci portowej.

Nowy system instalacji okrętowych ma z punktu widzenia portowego następujące zalety:

1. Każdy okręt ma możliwość postoju w dowolnym punkcie portu, gdyż prąd zmienny wszędzie otrzyma.
2. Potrzeba budowy i instalowania przetwornic na lądzie — całkowicie odpada.
3. Potrzeba wykonywania sieci na prąd stały całkowicie odpada.

Jak widzimy zastosowanie nowego systemu instalacji na okrętach wyjdzie przede wszystkim tym ostatnim na zdrowie przez to, że uniezależnią się one całkowicie od lądu i uzyskają w 100% swobodę ruchów, a raczej postojów, co ma pierwszorzędne znaczenie. Poza tym nowy system ma jeszcze inną doniosłą zaletę. Oto pozwala stosować w miarę potrzeby na jednych okrętach napięcie 220 V na innych 120 V — bez wpływu na sieć portową.

Przy obecnym stanie, zjawienie się u nas okrętu z siecią na 220 V byłoby rewolucją, wymagałoby bowiem ni mniej ni więcej tylko.....wybudowania dla niego oddzielnej przetwornicy i oddzielnej sieci — z której nota bene inne okręty nie mogłyby korzystać! A przecież dziś już jest czas najwyższy, ażeby na okrętach większych zacząć stosować 220 V.

Z rozważań niniejszych wyłączone są łodzie podwodne, któ-

re zawsze wymagać będą prądu stałego do ładowania akumulatorów. Jest to jednak już zagadnienie innego pokroju.

Zalety nowego systemu są tak poważne, że całkiem naturalną staje się myśl — czy by starych okrętów nie dało się jakoś w tym sensie przerobić? Musimy od razu odpowiedzieć, że marzenia o wykonaniu tego samego na już wybudowanych jednostkach należą do rzędu utopij. Dlaczego?

Silniki na prąd zmienny nie mogą mieć dowolnych obrotów — tak, jak na stały. Ich liczba obrotów określa się z następującego wzoru:

$$n = \frac{3000}{p}$$

gdzie p oznacza dowolną liczbę całkowitą. Za tym w wielu wypadkach, trzeba by nie tylko silnik wymieniać, ale i sam mechanizm przerabiać. Połączone to byłoby z dużymi wydatkami i trudnościami.

Prościej jest wybudować dla okrętów starych przetwornice przewoźne, umieszczone na łodzi i przetwarzające prąd zmienny otrzymany z sieci — na prąd stały, by go następnie w tej formie oddać okrętowi.

Jest to rozwiązanie, które ma bardzo wielką zaletę — prostotę i taniość.

Najciekawszą innowacją w nowych instalacjach są przetwornice i te omówimy dla tego szczegółowo:

Przetwornice z prądu stałego na zmienny.

Zainstalowane byłyby na nowych okrętach i musiałyby spełniać następujące wymagania:

1. Stałość obrotów niezależnie od obciążenia.
2. Stałość napięcia prądu zmiennego niezależnie od obciążenia.

Warunek pierwszy dałoby się spełnić wykonywując silnik przetwornicy o uzwojeniu szeregowo-bocznikowym, przy czym działania obu uzwojeń byłyby przeciwne.

Co się tyczy warunku następnego, to należałoby tę sprawę wypróbować, prawdopodobnie wystarczyłoby przewidzieć tylko ręczną regulację napięcia, gdyż przetwornica zasilaby tylko sieć silników i pracowałaby zawsze na morzu, pod opieką obsługi. Zastosowanie automatycznych regulatorów napięcia rozwiązałoby sprawę całkowicie, podrożyłoby jednak i skomplikowało instalację.

Przetwornice z prądu zmiennego na stały, przewoźne, należałoby zainstalować na łodzi do zasilania starych okrętów. Pod względem technicznym nie przedstawiają one nic szczególnego. Silnik asynchroniczny sprzężony byłby z prądnicą szeregowo - bocznikową, która spełniać musiałaby jeden jedyny warunek:

Stałość napięcia niezależnie od obciążenia, co jak wiadomo

daje się z łatwością uzyskać przez odpowiednie uzwojenie biegunów magnesów prądnicy.

Instalacja pracowałaby w porcie pod nadzorem obsługi okrętowej i nie wymagałaby — poza uruchomieniem — żadnego dozoru w czasie pracy.

Rozwiązaniem najciekawszym i stanowiącym nowość pod względem technicznym — byłyby:

Przetwornice „dwukierunkowe”.

Przetwornice te musiałyby dawać prąd zmienny na morzu — przy napędzie ich prądem stałym, oraz dostarczać prądu stałego przy postoju w porcie, przy napędzie prądem zmiennym z sieci lądowej.

Dziedziną ich zastosowania byłyby duże okręty zelektryfikowane, gdzie przetwornice jednoprdowe wypadłyby stosunkowo dużej mocy, oraz gdzie mechanizmy niektóre pracujące w porcie, posiadałyby stosunkowo duże silniki napędowe, które lepiej byłoby wykonać na prąd stały i na morzu zasilać wprost z agregatorów prądu stałego. Dla tych napędów prąd stały w porcie wytwarzałaby właśnie przetwornica „dwukierunkowa”.

Przetwornica musiałaby odpowiadać następującym wymaganiom:

1. Prądnica byłaby trójfazowa synchroniczna — dla pracy na morzu.
2. Ta sama prądnica — pracowałaby w porcie jako silnik napędowy synchroniczny, uruchomiony jako asynchroniczny.
3. Silnik prądu stałego dla pracy na morzu musiałby mieć stałe obroty — niezależnie od obciążenia.
4. Ten sam silnik pracowałby w porcie na morzu musiałby mieć stałe obroty — ona dawać stałe napięcie — niezależnie od obciążenia.
5. Synchronizowanie z siecią prądu zmiennego w porcie — musiałoby być możliwie proste.
6. Przetwornica musiałaby w porcie pracować bez obsługi.

Równoczesne spełnienie wszystkich wymienionych warunków, dałoby się osiągnąć przez specjalne wykonanie przetwornicy.

Bliższego omówienia potrzebują wymagania wyliczone w punktach 2, 4 i 5.

Rozruch silników synchronicznych da się rozwiązać w opisanym przypadku przez zaopatrzenie ich w uzwojenia krótko-zwarte, używane do rozruchu bez obciążenia. Silnik synchroniczny tak uruchomiony — nie ma pełnych obrotów i nie jest zsynchronizowany z siecią. Podwyższenie obrotów do synchronicznych i tym samym

zsynchronizowanie silnika da się wykonać przez włączenie wzbudzenia silnika (stopniowo po wzbudzeniu prądnicy).

W ten sposób i wymagania punktu 5 zostałyby spełnione. Czynności opisane nie wymagają specjalnych umiejętności ani dodatkowych instrumentów.

Spełnienie warunku „4” wymagałoby prawdopodobnie umieszczenia na biegunach magnesów silnika prądu stałego — dwóch dodatkowych uzwojeń:

Pierwsze uzwojenie — szeregowo, dla utrzymania stałych obrotów a co za tym idzie i frekwencji przy wytwarzaniu przez przetwornicę prądu zmiennego.

Drugie uzwojenie — przy wytwarzaniu prądu stałego — w celu utrzymania stałego napięcia prądnicy prądu stałego — niezależnie od obciążenia.

Pozostałe wymagania — nie nasuwają wątpliwości, co do możliwości ich urzeczywistnienia.

Po przeczytaniu powyższych wywodów dochodzi się do przekonania, że dotychczasowe okręty nie były to twory kompletne, skoro nie miały możliwości życia w 100% we wszelkich okolicznościach.

Dotychczas przy budowie nowego okrętu trzeba już było zawczasu stawiać na lądzie przetwornicę, rozszerzać sieć, ustalać jego miejsce postoju, gdyż bez tego okręt po wybudowaniu nie miał możliwości pełnego życia w... porcie.

Było to zaprzeczeniem tej zdrowej myśli, że okręt jest okrętem dla siebie, a sieć elektryczna w porcie powinna być zupełnie niezależna od tego jaki do niej okręt zechce się dołączyć. Było to zrzucenie części okrętowych obowiązków na port i stąd pochodzą te liczne kłopoty i niedomagania tej sprawy.

Od tej chwili — sprawa zasilania okrętów w prąd przy postoju w porcie, winna wejść na nowe jedynie racjonalne tory, jakimi jest przesunięcie jej punktu ciężkości na okręt, a nie jak dotychczas było na ląd.

Zagadnienie przemysłu okrętowego na tle I-szego kongresu inżynierów.

Pierwszy kongres inżynierów, hasłem którego była: — „Mobilizacja energii twórczej dla gospodarczego uniezależnienia Polski”, miał poruszyć również sprawy morskie i przemysłu okrętowego. W skrócie referatów na ten kongres, wydrukowane były dwa referaty omawiające wymienione tematy, a mianowicie:

- 1) „Zagadnienie budowy okrętów” (komandor inż. X. Czernicki),

2) „Zagadnienie transportu morskiego i portów morskich”
(Magister praw T. Ocioszyński, Naczelnik Wydziału Ministerstwa Przemysłu i Handlu).

Skróty referatów, wydrukowane i doręczone uczestnikom kongresu, przedstawiały jedynie myśli przewodnie opracowanych zagadnień, które na kongresie, w obradach poszczególnych sekcji, były przez autorów szczegółowiej rozwijane, po czym następowała dyskusja i ustalanie ostatecznych wniosków, tez lub dezyderatów. Zdaćby się mogło, że taka organizacja prac kongresu jest celowa; niestety — jak to wyniknie z dalszych uwag — kryła ona w sobie możliwości wprowadzenia na forum obrad wniosków destrukcyjnych, które można było z góry wyeliminować lub co najmniej złagodzić, a czas będący do dyspozycji, dla omówienia poszczególnych zagadnień, mógł być wykorzystany na bardziej rzeczowe naświetlenie spraw poruszanych. Bardziej celowym byłoby stosowanie zwyczajów rozpowszechnionych za granicą, tj. że tak referat jak poszczególne dyskusje drukowane są w pełnym brzmieniu i zawczasu doręczane uczestnikom obrad; wówczas członkowie kongresu, biorący udział w dyskusji, uzupełniają swoje uwagi jedynie nieznacznie, a referent w słowie ostatnim, odpowiada na poszczególne pytania lub zarzuty dyskutujących.

Organizacja kongresu, nie stała widocznie na wysokości zadania, bo oto przez dziwne nieporozumienie referat komandora Czernickiego został pominięty w planie obrad kongresu, w rezultacie czego sprawy przemysłu okrętowego nie znalazły syntetycznego ujęcia w pracach kongresu, a jedynie w dyskusjach nad niektórymi referatami, udało się wprowadzić naświetlenie fragmentaryczne.

W skrócie referatów na kongres, komandor Czernicki przedstawił w zarysie stan obecny i możliwości rozwoju przemysłu okrętowego, ujmując syntetycznie konieczność odpowiednich dążeń w zdaniach następujących:

„Podstawy rozwojowe budownictwa okrętowego leżą w zagadnieniach jak niżej:

1. Wydanie ustawy o rozbudowie żeglugi handlowej, przewidującej program minimalny, co najmniej na lat 12;
2. Wydanie ustawy o rozbudowie Marynarki Wojennej, przewidującej ramowy program co najmniej na lat 12;
3. Wydanie ustawy o popieraniu przemysłu okrętowego, w szczególności stoczni okrętowych, drogą premiowania każdej tony wybudowanego statku czy okrętu;
4. Bezwzględne przestrzeganie wykonania ustaw, wymienionych w punkcie 1 i 2”.

Jak powiedziałem, referat ten został skreślony z planu obrad

kongresu, wobec czego nie mógł być rozwinięty szczegółowiej, podam więc z przygotowanego rozwinięcia konkluzje ostateczne.

„Co do wysokości kwot pieniężnych jakie miałyby przepłynąć przez organizm przemysłu okrętowego, z tytułu rozbudowy Marynarki Wojennej i żeglugi handlowej, to można je ustalić następująco:

„Jeśli brać nasze potrzeby w zakresie budowy floty wojennej o realnej wartości w znaczeniu politycznym, strategicznym i taktycznym — to wydaje mi się, że powinna ona wyrażać się tonażem co najmniej około 150.000 ton okrętów różnych kategorii, koszt zaś budowy takiej floty wyraziłby się kwotą ponad miliard złotych. Uwzględniając konieczność rozbudowy floty w czasie nie dłuższym niż lat 20, otrzymujemy roczną dotację ok. 50 milionów złotych. Ciągłość pracy po tym okresie byłaby zabezpieczona koniecznością stopniowego odnawiania floty.

W zakresie kosztów rozbudowy żeglugi handlowej, referat inż. Ocioszyńskiego przewiduje, łącznie z flotą statków rybackich kwotę ponad 17 milionów złotych rocznie.

Do kwot powyższych należałoby doliczyć koszty rozbudowy taboru żeglugi śródlądowej, które — jak to wynika z referatu komandora Rylke — są w obecnej dobie mocno nieuchwytne, ze względu na trudne warunki nawigacyjne na naszych nieuregulowanych rzekach.

Z kwot rocznych około 70 milionów złotych, na rzecz przemysłów pomocniczych wewnątrz kraju przypadłoby około 60% — reszta zaś dla właściwych stoczn.

W odniesieniu do wniosków, przedstawionych na końcu skrótu referatu należy podkreślić, że wszelkie zabiegi o stworzenie nowoczesnego przemysłu okrętowego nie osiągną celu, jeśli w rozbudowie tak floty wojennej, jak żeglugi handlowej, będą czynione jedynie pociągnięcie doraźne, bez określonego i szerszego planu, jak też bez jego ścisłego wykonywania. To też wydanie odnośnych ustaw jest koniecznością podstawową.

Co zaś dotyczy premiowania budownictwa okrętowego, to wniosek ten uzasadniony jest następującym stanem rzeczy:

1. Budownictwo okrętowe jest dziedziną przemysłu, w której międzynarodowa konkurencja daje się szczególnie silnie odczuć.
2. Na kształtowanie cen nowych okrętów i statków w przeważnej mierze wpływają ceny materiałów, półfabrykatów oraz gotowego sprzętu, następnie koszty robocizny. Ceny materiałów, półfabrykatów oraz gotowego wyposażenia okrętowego kształtują się na rynkach zagranicznych kilkanaście a nawet kilkadziesiąt procent poniżej krajowych. Jest to uzasadnione koniecznością opracowywania nowych konstrukcyj, stwarzania własnych typów i modeli,

odmiennych od lądowych, a następnie częściową reorganizacją produkcji.

Aczkolwiek efektywne płace robotnicze w Polsce nie przekraczają przeciętnych płac zagranicznych i są w szeregu wypadków niższe od nich, to jednak świadczenia socjalne zwiększają pozycję kosztów nakładowych, co w rezultacie odbija się ujemnie na kosztach produkcji. Należy tutaj pamiętać o konieczności intensywnego szkolenia coraz to nowych zastępów robotniczych, co również podraża produkcję, a co w stoczniach zagranicznych nie stanowi zadania tak bardzo istotnego.

3. Stocznie zagraniczne korzystają z pomocy odpowiednich rządów w postaci:
 - a) pożyczek długoterminowych niskoprocentowych,
 - b) kredytów krótkoterminowych,
 - c) gwarancji przy większych zamówieniach zagranicznych,
 - d) premij za zatrudnienie każdego robotnika,
 - e) premij za każdą tonę wybudowanego okrętu czy statku,
 - f) premij eksportowych dla statków i okrętów budowanych na rachunek zagranicy.
4. Pomijając szerokie możliwości pomocy Państwa dla budownictwa okrętowego, przedstawione powyżej w zarysie, w Polsce należałoby pomoc tę sprowadzić do zupełnie konkretnej formy w postaci premij wypłacanych stoczni od tony wybudowanego okrętu lub statku. Wysokość tych premij musiałaby być ustalona na podstawie szczegółowych badań cen na rynku polskim i na rynkach zagranicznych”.

*

W referacie: „Zagadnienie transportów morskich i portów morskich” — Mgr. Ocioszyński podał szereg ciekawych cyfr i wytycznych, w odniesieniu do zagadnień rozwoju żeglugi morskiej, a co do własnego przemysłu okrętowego ujął sprawę następująco:

„Należy się liczyć, że pewna część robót inwestycyjnych z zakresu budowy statków będzie musiała być wykonana zagranicą, z uwagi na niedostateczne przygotowanie stoczni krajowej, terminy dostawy, interesy obrotu zagranicznego itd”.

W rozwinięciu swego referatu, w czasie obrad na kongresie, Mgr. Ocioszyński analizował zagadnienie raczej z punktu widzenia potrzeb handlu zagranicznego, zaś w odniesieniu do przemysłu okrętowego ograniczył się do stwierdzenia, że sprawa ta również jest przedmiotem zainteresowania Ministerstwa Przemysłu i Handlu i w miarę możliwości jej realizacja znajdzie poparcie. Wypowiedzenie się Mgr. Ocioszyńskiego w tym sensie, aczkolwiek powściągliwe, uznać trzeba jako pozytywne.

Bezpośrednio po referacie Mgr. Ocioszyńskiego zabrał głos p. Julian Rummel (były dyrektor „Żegluga Polskiej”), który w dłuższym przemówieniu popierał i starał się rozwijać wnioski omówionego referatu, a w końcu postawił twierdzenie, że cały wysiłek należy skierować na rozwój żegluga morskiej, wobec której sprawę zapoczątkowania i rozbudowy stoczni okrętowych uznać należy za drugoplanową, tym więcej, że zakup statków handlowych w stoczniach zagranicznych z różnych powodów jest bardziej celowy.

Takie postawienie sprawy, sprzeczne z postulatami „gospodarczego uniezależnienia się Polski” i negujące z góry celowość dotychczasowej propagandy „Ligi Morskiej i Kolonialnej”, musiało wywołać u licznych słuchaczy pewne zdziwienie.

W kolejności głosu w dyskusji przemawiał inż. Urbanowicz z Gdyni; niestety wartość tego przemówienia i argumentów mających obalić tezę p. Rummla, osłabiona została ujęciem tematu nie- zbyt szczęśliwym, gdyż inż. Urbanowicz nakreśliwszy sobie przemówienie zbyt obszerne, naglony przez przewodniczącego obrad dla braku czasu, nie zdążył postawić konkretnych wniosków i ich rzeczowo uzasadnić.

Drugi z rzędu po p. Rummlu przemawiał autor niniejszych uwag. Na wstępie uważał za konieczne zaprotestować przeciwko stanowisku p. Rummla, używając zwrotu; — „Muszę zastrzec się przeciwko stawianiu sprawy przez jednego z przedmówców, że sprawa stoczni okrętowych jest drugo - planową, wobec konieczności rozbudowy żegluga handlowej, oraz przeciwko sugerowaniu zasady posługiwania się w tym celu stoczniami zagranicznymi” Po czym rozwinął, krótko zresztą, i uzasadnił konieczność posiadania własnych stoczni i własnego przemysłu okrętowego. Ponieważ Czytelnikom niniejszych uwag znane są przesłanki gospodarcze, polityczne, i wreszcie wojskowe, przemawiające za koniecznością stworzenia własnego przemysłu okrętowego, nie będę tutaj powtarzał argumentów przedstawionych na kongresie.

W słowie ostatnim Mgr. Ocioszyński podał jako przykład niemożności oparcia się na polskim przemyśle okrętowym fakt, że np. obecnie potrzebne są dwa statki motorowe, dla linii południowo-amerykańskiej, o pojemności około 6000 ton Rej. Br. każdy, których przecież w Polsce jeszcze budować nie potrafimy. Stanowisko to jest słuszne, jednak z zastrzeżeniem; dążeniem naszym powinna być stopniowa rozbudowa stoczni i przemysłów pomocniczych, natomiast zaczynać od budowy statków dużych byłoby samobójstwem. Ale przecież nasze życie morskie wymaga nie tylko statków dużych, lecz również małych, jak np. lugry rybackie, budowa których rozdzielona została ostatnio pomiędzy stocznie zagraniczne, mimo całkowitej i niezaprzeczonej możliwości ich budowy w stocznich krajowych. Widocznie były po temu inne przyczyny.

Na wniosek przewodniczącego obrad po referacie Mgr. Ocioszyńskiego wyłonione zostało porozumienie pomiędzy referentem i dyskutującymi co do treści uzupełniających wniosków do referatu zasadniczego. W wyniku tego porozumienia wysunięty został dezy-

derat o konieczności zapoczątkowania i popierania przemysłu okrętowego; dezyderat ten został odczytany i zaaprobowany przez ogólne zebranie kongresu.

W sekcji przemysłów konstrukcyjnych, prof. Borowicz wygłosił referat na temat możliwości zapoczątkowania budowy turbin parowych w Polsce. Ponieważ sprawa ta dla rozbudowy przemysłu okrętowego ma zasadnicze znaczenie, zabrałem głos w dyskusji, przedstawiając w zarysie potrzebę rozciągnięcia odnośnych studiów również na produkcję turbin okrętowych i przekładni zębatych dla redukcji obrotów tych turbin, stawiając w konkluzji odpowiedni wniosek, który został aprobowany.

W referatach pozostałych, w których zdążyłem wziąć udział, nie znalazły bliższego uwzględnienia sprawy związane z rozbudową przemysłu okrętowego. Jedynie inż. Brach (Naczelnny dyrektor Wspólnoty Interesów) w referacie na temat „Zagadnienie zakładów przetwórczych przy hutach żelaza”, nadmienił, że huty interesują się możliwościami zapoczątkowania produkcji turbin parowych oraz, że ze względu na duże spożycie materiałów żelaznych — huty interesują się również sprawą stoczni okrętowych.

Na marginesie powyższych uwag, chcę jeszcze wspomnieć, że poruszona na kongresie sprawa finansowania przez stocznie zagraniczne dostaw statków handlowych dla Polski, w postaci wieloletniego kredytu, którego stocznie polskie udzielić nie mogą, jest tylko pozornie korzystną dla gospodarki krajowej. Musimy bowiem postawić pytanie: jakimi koncesjami obsługuje się te „korzystne” warunki kredytowe, czy nie cukrem, drzewem lub węglem po cenach poniżej kosztów produkcji. Że tego rodzaju tranzakcje są czasem dyktowane racją stanu — zgoda, lecz na dłuższą metę system taki jest (łagodnie mówiąc) krótkowzroczny. Wydaje się prawdopodobnym, że i w kraju, przy odpowiednich zabiegach, udałoby się zorganizować kredyty na rozbudowę żeglugi morskiej, bez uciekania się do „korzystnych” pomocy zagranicznych stoczni.

Inż. Aleksander Potyrała.





Wiadomości hydrograficzne.

Ostatnia Międzynarodowa Konferencja Hydrograficzna.

W dniach od 13 do 24 kwietnia 1937 r., obradowała w Monako Czwarta Międzynarodowa Konferencja Hydrograficzna.

Delegaci 12 Państw - Członków Międzynarodowego Biura Hydrograficznego zebrali się po to, by wspólnie i na zasadach międzynarodowych pracować nad bezpieczeństwem dróg na morzach które jak wiadomo, nie dzielą, a łączą. Taki jest pacyfizm... hydrograficzny.

Dawniej było inaczej!

Jeszcze przedtem... ale umówmy się: pierwsze dziecko, które przeszło przez kałużę, odwróciło się i... „ostrożnie, tam jest kamyczek...” — było Pierwszym Hydrografem. Z tych czasów dokumentów nie mamy. Z trochę późniejszych też nie. Natomiast zachował się papyrus, którego wiek określają na około 1500 lat przed naszą erą i który będąc rysunkiem terenów, zalewanych często przez Nil, jest przede wszystkim mapą hydrograficzną, poza tym najstarszą znaną mapą świata w ogóle.

Z pierwszych lat naszej ery nie pozostały żadne, jak je z grecka wówczas zwano „periploi”, wiadomo jednak, że takie opisy wybrzeży były i że niejaki Marynarz z Tyru, pierwszy narysował mapę Morza Śródziemnego. Wspomina o nim, i powołuje się nań, Klaudiusz Ptolomeusz, w drugim wieku naszej ery najpoważniejszy i najbardziej uczony geograf. Prace jego mają duże znaczenie historyczne, choć mapy przez niego rysowane i zebrane, są niewystarczające i często zupełnie mylne. Ówcześni uczeni mieli poważne trudności przy określaniu szerokości geograficznej, długości zaś zupełnie określać nie potrafili. I tak, choć Cieśninę Gibraltaru i Wyspę Rodos oraz Zatokę Issossa oznaczono prawie dokładnie, to np. odle-

głość od wybrzeża Marsylii do wybrzeża Północnej Afryki ma 11° szerokości, zamiast 6°, zaś Morze Śródziemne 62° długości zamiast 42°!

Pomimo całą ich niedokładność, mapy Ptolomeusza były rysowane w tak uczony, zarówno na ówczesne jak i nawet na późniejsze czasy, sposób, że dopiero w końcu XV a początku XVI w. spostrzegli się podróżnicy, jak dalece niezgodne są one z rzeczywistością.

Fakt — że przez długi czas wszystkie mapy wydają się być wzorowane jedna na drugiej, i że poza tym wszystkie mają podobne cechy do cech map Ptolomeusza — pozwala przypuszczać, że już od bardzo dawna starano się opracowywać dane hydrograficzne wspólnie, a rezultaty tych prac ujednolajniać. Zadanie które sobie postawiło do wykonania Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne — w czasach obecnych.

Utworzenie jednak tego rodzaju międzynarodowego ośrodka hydrograficznego nie było łatwym. Służba hydrograficzna, taka jaką ją znamy dziś, datuje właściwie od XIX wieku, t. j. od czasu gdy instrumenty miernicze zostały na tyle udoskonalone, że można im było zawierzyć całkowicie. W czasach tych jednak poszczególne biura hydrograficzne każdego kraju pracowały niezależnie od siebie i dla swoich własnych celów. Dokumenty żeglarskie, mapy i opisy były wydawane w języku danego kraju, każdy język miał własne skróty i znaki i w rezultacie zdobycze jednego narodu były dla innych prawie niedostępne. By sobie poradzić, używano dla żeglugi w obcych krajach map opracowanych np. w Anglii, a w ten sposób obserwacje miejscowe najczęściej nie były wykorzystywane.

W roku 1884 niejaki Knorr — kreślarz główny misji hydrograficznej U. S. A. pierwszy zrozumiał i pisał o korzyściach, jakie mogłyby wyniknąć ze wspólnego opracowania przez różne kraje map jednego i tego samego obszaru.

Myśl tę podjął w r. 1918 Szef Służby Hydrograficznej Francji — Renaud. W roku zaś 1919, po porozumieniu z Szefem Biura Hydrograficznego Wielkiej Brytanii, admirałem Parry, Renaud doprowadził do pierwszej Międzynarodowej Konferencji Hydrograficznej, która odbyła się w Londynie i na której postanowiono utworzyć Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne z siedzibą w Monaco.

Przypuszczam, że zacytowane w tym miejscu artykuły 6 i 9 Statutu M. B. H. w ich dokładnym brzmieniu, całkowicie usprawiedliwią jego egzystencję, wyjaśniając zarazem działalność.

Art. 6 brzmi: Biuro ma na celu:

- (I) nawiązać bliskie i stałe stosunki pomiędzy Biurami Hydrograficznymi swoich członków;
- (II) skoordynować prace hydrograficzne tych Biur dla ułatwienia żeglugi i dla uczynienia jej coraz bardziej bezpieczną na wszystkich morzach świata;
- (III) spowolować przyjęcie przez Biura Hydrograficzne postanowień uchwalonych na Międzynarodowych Konferencjach Hydrograficznych;
- (IV) starać się — w miarę możliwości — wpłynąć na ujednolajnienie dokumentów hydrograficznych;

- (V) zachęcić do stosowania ulepszonych metod pomiarów hydrograficznych;
- (VI) wreszcie zabiegać o rozwój hydrografii, tak teoretycznej, jak i praktycznej.

Działalność Biura jest dokładnie omówiona w art. 9.

a)

- (I) badania dokumentów wydanych przez Biura Hydrograficzne;
- (II) zestawienie i ogłoszenie różnych wykazów jak: pozycji geograficznych punktów podstawowych, skrótów i znaków konwencjonalnych używanych na mapach i t. p. ;
- (III) badanie różnych metod pomiarów hydrograficznych;
- (IV) w celach publikacyjnych badanie metod zastosowania dokonanych pomiarów hydrograficznych;
- (V) badanie konstrukcji i sposobu użycia instrumentów hydrograficznych, przyjętych przez jedno z Biur Hydrograficznych;
- (VI) badanie metod rekrutowania i szkolenia personelu biur i okrętów hydrograficznych;
- (VII) eksperymentowanie w każdej dziedzinie dotyczącej hydrografii.

b)

Członkowie Biura będą otrzymywać sprawozdania z badań i eksperymentów, mogących wzbudzić ogólne zainteresowanie.

*

Uroczyste otwarcie Międzynarodowego Biura Hydrograficznego miało miejsce w Monaco 21 czerwca 1921 r. pod protektorem J. X. M. Alberta Księcia Monaco.

Od tego czasu odbyły się cztery konferencje międzynarodowe i to w latach, 1926, 1929 — (konferencja nadzwyczajna), 1932 oraz 1937.

Należy dodać że, w 1926 roku Polska zgłosiła swój akces i została przyjęta w poczet członków Biura. Naszym oficjalnym przedstawicielem do M. B. H. jest Szef Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

Zgodnie ze Statutem, tonaż posiadany przez Polskę uprawnia do 3 głosów i zobowiązuje do składki członkowskiej w wysokości 6.000 franków złotych rocznie — które następnie zredukowano o 20% do 4.800 franków złotych.

Od chwili przystąpienia Polski do M. B. H., Biuro Hydrograficzne Mar. Woj. współpracuje z tą instytucją bardzo intensywnie, czego dowodem są nie tylko wzmianki w periodycznych wydawnictwach M. B. H., ale i uwzględnianie w wydawnictwach specjalnych dezyderatów Polski, wynikających ze współpracy. W swoim „Rapport sur l'état d'avancement de l'hydrographie”, wice admirał Nares wyraził się pochlebnie o mapach Polski.

Na tegorocznej Międzynarodowej Konferencji Hydrograficznej delegatem Polski był komandor-ppor. Stanisław Dzienisiewicz, w charakterze zaś obserwatora uczestniczył w obradach Konsul R. P. w Monaco dr. Mieczysław Oxner.

Na konferencji byli obecni przedstawiciele następujących państw: Argentyny, Brazylii, Danii, Francji, Japonii, Monaco, Norwegii, Polski, Siamu, Stanów Zjednoczonych A. P., Szwecji, Wielkiej Brytanii.

Oprócz oficjalnych Delegatów Państw - Członków M. B. H., na Konferencję byli zaproszeni goście: przedstawiciele Ligi Narodów, Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej, Rady Ibero-Amerykańskiej, oraz Związku Międzynarodowego Oceanografii Fizycznej.

IV Międzynarodową Konferencję Hydrograficzną otworzył mową wstępną Prezes Komitetu Dyrekcyjnego wice admirał J. D. Nares D. S. O.

Po powitaniu obecnych na otwarciu — Księcia Monaco i jego wnuków, oraz zebranych delegatów, prezes w paru słowach omówił działalność Biura. Wspomniał on, iż hydrografia, jako nauka przede wszystkim praktyczna, a mająca na celu zapewnienie jak największego bezpieczeństwa na morzach, obejmuje prace związane z wydawnictwem dokładnych map (morskich i lotniczych), stałym uaktualnianiem ich, oraz wydawaniem i kompletowaniem wszelkich instrukcji żeglarskich, M. B. H. zbiera dorobek Biur Hydrograficznych różnych krajów, bada go i podaje ogółowi do wiadomości.

Poczynione w ostatnich czasach ulepszenia instrumentów hydrograficznych i udoskonalenie metod badań i pomiarów mogły by doprowadzić do przypuszczenia, że żeglarstwo stało się rzeczą bardzo łatwą i że hydroografowie mogą spocząć na laurach. Tak jednak nie jest: coraz bardziej precyzyjne instrumenty odkrywają coraz to nowe niebezpieczeństwa na morzach; duża część oceanów nie jest dostatecznie zbadana; a tego największego wroga żeglugi morskiej i powietrznej — jaką jest mgła — jeszcze nie zwalczo.

Jak powiedział wice admirał Nares: „Roboty mamy przed sobą wiele a cel jest piękny”.

Wice admirał Nares zaznaczył dalej, że od czasu powstania Biura w r. 1921, może najcięższym okresem pod względem organizacyjnym był okres ostatni. W roku 1932 5 państw wypisało się z M. B. H. (obecnie Chili ponownie zostało przyjęte w poczet członków, a Urugwaj i Ekwador zgłosiły swój akces) co znacznie zmniejszyło dochody; następnie niżono składki o 20% z powodu ogólnoswiatowego kryzysu; ażeby prace Biura mogły być prowadzone równie intensywnie jak przedtem, trzeba było poczynić wielkie oszczędności. Trudności piętrzyły się na każdym kroku.

Kończąc prezes podziękował tym Członkom, którzy w chwilach sporów w tych czy innych kwestiach, znaleźli się w mniejszości i pomimo, że zmuszeni byli odstąpić od swoich dezyderatów, zastosowali się do zdania ogółu. W organizacji, która pracuje na terenie i w celach międzynarodowych, jest to jedyne stanowisko rzeczowe i można powiedzieć uczciwe.

W łonie Konferencji obradowały następujące komisje:

Komisja Prac M. B. H., Finansów, Kwalifikacyjna, Statutowa, Wydawnictw Nawigacyjnych oraz Komisja Map Morskich, przy-

czym w posiedzeniach trzech ostatnich komisji uczestniczył również delegat Polski kom.-ppor. Dziemiśiewicz.

Komisja Map Morskich ustaliła i ujednoliciła cały szereg znaków i skrótów, używanych na mapach morskich, a dotyczących obiektów nawigacyjnych.

Komisja Wydawnictw Nawigacyjnych po wzięła szereg uchwał odnośnie treści i formy takich wydawnictw, jak Instrukcje Żeglarskie: Locje, Spis Latarni Morskich, Sygnałów Radiowych, Wiadomości Żeglarskich i t. p.

Komisja Prac Biura przyjęła sprawozdanie M. B. H. z prac dokonanych w trakcie ubiegłego pięcioletniego okresu i wypowiedziała się na ten temat, aprobując ostatecznie cały dorobek Biura.

Komisja Kwalifikacyjna rozpatrzyła propozycje na kandydatów do Komitetu Dyrekcyjnego, którego skład ustalono na mocy głosowania w sposób następujący:

Prezes Komitetu — wice-admirał Nares (Anglia);

Pierwszy Członek — admirał Crosley (St. Zj. A. P.);

Drugi Członek — inż. Vanssay de Blavous (Francja).

Komisja Finansów wyraziła swe uznanie Komitetowi Dyrekcyjnemu M. B. H. za umiejętną gospodarkę i oszczędności, poczynione bez szkody dla prac Biura. Rozpatrywano poza tym sprawę zniesienia 20% redukcji składek członkowskich i pensyj dyrektorskich. Ostateczna decyzja pozostawiona jest Członkom, którym odnośna propozycja będzie przedstawiona piśmiennie.

Komisja Statutowa z powodu koniecznego quorum (2/3 głosów) nie powzięła żadnych ostatecznych decyzji.

Utworzono natomiast Komitet, złożony z delegatów Anglii, Francji i Danii, w celu rozpatrzenia możliwości zmiany niektórych artykułów Statutu. Projekt ten został wysunięty przez kraje Skandynawskie, których stanowisko na konferencji, dosyć nieprzychylnie, jest wynikiem obecnego stanu rzeczy. Zgodnie ze Statutem, ilość głosów przy wyborach zależy od wysokości tonażu, dzięki czemu Anglia i St. Zjedn. A. P. rozporządzają razem 30 głosami (16+14), podczas gdy państwa Skandynawskie mają razem tylko 22 głosy (Norwegia 9, Szwecja 7, Dania 6). Przewaga więc przy wyborach do Komitetu Dyrekcyjnego znajduje się siłą rzeczy zawsze po stronie państw anglo-saskich, co oczywiście musi godzić w ambicje prestiżowe państw o takich tradycjach morskich, jakie posiadają właśnie państwa Skandynawskie.

Poza tym Szwecja i Dania miały zastrzeżenia co do stosunków, które łączą Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne z Ligą Narodów, a mianowicie: Art. 1. Statutu brzmi: „Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne jest instytucją założoną przez pewną ilość państw morskich i jest pod „autoritetem” (w tekście francuskim „sous l'autorité”, w tekście zaś angielskim „under direction”) Ligi Narodów”. Chodziło o sprecyzowanie słów „autorité” i „direction”.

Zastrzeżenia budziły również artykuły, które warunkują

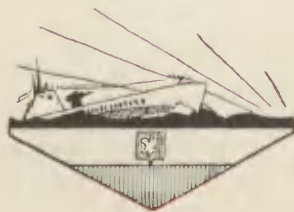
i określają przyjmowanie państw na członków, dzieląc kandydatów na państwa - członków i nie członków Ligi Narodów.

Kom. Jensen (Dania) zaznaczył nawet w trakcie dyskusji, iż w razie wprowadzenia odpowiednich zmian do Statutu, można będzie się spodziewać przystąpienia do M. B. H. nowych członków, jak Finlandia i Niemcy. Zainterpelowany jednak wprost, odpowiedział że nie jest rzecznikiem oficjalnym któregokolwiek bądź z tych czy innych państw. Wspomnianemu Komitetowi powierzono również — na życzenie Państw Skandynawskich, zbadanie możliwości obniżki składek członkowskich. Komisja Statutowa uchwaliła poza tym pozostawienie stanowiska Sekretarza Generalnego, który zgłosił rezygnację — vacat. Wreszcie polecono Komitetowi, ze względów formalnych lub organizacyjnych zaprojektować zmianę paru innych artykułów Statutu.

W dniu 24 kwietnia 1937 r. ukończono obrady, naznaczając termin następnej Międzynarodowej Konferencji Hydrograficznej na 21 kwietnia 1942 r.

A Biura Hydrograficzne... zabrały się ze wzmożoną energią do pracy, by — zgodnie z tradycją — móc powiedzieć wszystkim marynarzom, których ciągnie słońca morska przygoda... „ostrożnie, tam jest kamyczek!...”

N. Khuen-Kryk.





Kącik językowy.

W związku z „symbolami stron świata”.

Rozważania p. L. R. nad symbolami stron świata w n-rze 99 Przeglądu Morskiego wymagają kilku drobnych wyjaśnień, a troska autora o czystość języka polskiego zachęca mię do zwrócenia uwagi na niektóre drobne wykroczenia przeciw niej.

Wyjaśnienia dotyczą tylko tabelki. Przy znakach szwedzkich i norweskich zbędne są wyrazy *norra*, *södra*, *östra*, *västra* a przy norweskich *nordre*, *södre* (błędnie wydrukowano *söndre*) *östre*, *vestre*, bo są to przymiotniki, a skoro ich nie podano przy innych językach (np. niemieckie *nördlich*, *südllich*, *östlich*, *westlich*), to tutaj mogą wprowadzać w błąd, że są ubocznymi rzeczownikami o tym samym znaczeniu. Psuje trochę symetrię umieszczenie włoskich *tramontana*, *mezzogiorno*, *levante*, *ponente*, tym bardziej, że umieszczone są na pierwszym miejscu, przed *nord*, *sud*, *est*, *ouest*, zwłaszcza że nie podano drugich nazw dla innych języków (np. niemieckie *Norden*, *Süden*, *Osten*, *Westen*). W błąd wprowadza czytelnika umieszczenie niektórych nazw pisanych wielką literą a innych małą, niezależnie od zwyczaju języków w tym względzie, a nawet w tym samym języku niejednolicie (włoskie *Nord* ale *sud*), tu zdaje się z winy składacza. Również winą druku jest *F* zamiast *E* dla Brazylii oraz użycie *ö* zamiast złożonego *oe* dla nazw norweskich i duńskich, bo takiej litery pewno nie miała drukarnia.

Mniej strony praktycznej, ale za to bardziej strony językowej dotyczą pewne szczegóły w artykule, na które chciałbym zwrócić uwagę. Autor nie ustrzegł się przed niektórymi wpływami obcymi, jak np. „nie według swego własnego systemu, a według angielskiego” zamiast „...lecz według angielskiego”, „zwrócić uwagę na następujące”, gdzie po imiesłowie *na stępujące* konieczny jest w języku polskim rzeczownik. Oczywiście są to usterki drobne, o tyle, że

zbyt często są u nas spotykane, a w artykule p. L. R. nieliczne, ale właśnie dlatego, że autorowi artykułu chodzi o poprawność, nie od rzeczy jest podkreślić, że wszystkie właściwości języka, a nie same tylko wyrazy stanowią jego indywidualność, której powinniśmy przestrzegać.

W związku z tym nasuwa się pytanie, czy potrzebne jest używanie często przez Przegląd Morski i inne nasze czasopisma nazwy *Italii*, zamiast starych *Włoch*, forsowanej naprawdę z zapalem godnym lepszych celów. Jeśli może być pożądanę wprowadzenie obcych znaków do busoli, mimo istnienia polskich nazw stron świata, choć tak ważne w stosunkach międzynarodowych, polskie nazwy miesiecy zachowujemy nadal, i to mimo żeśmy już używali i łacińskich, to wprowadzanie *Italii* wydaje się stanowczo niepotrzebne. Polacy od wielu wieków utrzymywali ożywione stosunki z tym krajem i zawsze im wystarczała nazwa *Włochy* (wyjawszy lud, który nieraz mówi o Italii i Talianach, jak mówi o Ruskich, Dajcach i Madziarach, co chyba nie jest do naśladowania). Pomijając inne argumenty, dla których nie chcę tu nadużywać miejsca, a ograniczając się tylko do czynnika stosunków międzynarodowych, o które w obu tych artykułach chodzi, muszę przyznać, że stosunki te coraz bardziej się ożywiają, a więc wymagają ułatwień, ale z drugiej strony czyż takie „umiędzynarodowienie” niektórych nazw i to tylko częściowe, zapewni stosunki międzynarodowe? Powiadają niektórzy, bo co zrobić ze *Szwecją*, *Hiszpanią*, *Chinami*, pomijając już takie jak *Niemcy*, *Węgry*? I tylko częściowe, bo *Italia*, nie jest używana przez wszystkie narody, jak sobie wielu wyobraża. Takie nazwy rzekomo międzynarodowe są ponętne dla narodów bez przeszłości. Oczywiście, gdybyśmy w przeszłości nie mieli stosunków z Włochami, a co za tym idzie, nie mieli nazwy dla nich, przyjęlibyśmy nazwę najbardziej rozpowszechnioną — *Italia*. Ale ponieważ mamy od dawna nazwę *Włochy*, nie powinniśmy się bawić w dorobkiewiczów powojennych wśród narodów.

Bo nazwa *Włochy* nie świadczy o nas gorzej niż o innych narodach, jak to się wielu zwolennikom *Italii* wydaje, ale przeciwnie dowodzi naszej historii i tradycji. Nie powinniśmy się jej wyzybywać, tak jak Francuzi nie wyzybują się nazwy *Allemand* dla Niemca, Anglicy nazwy *Dutch* dla Holendra, Włosi nazwy *Tedesco* dla Niemca, zresztą nie wiążącej się z nazwą kraju, który nazwają *Germania*.

Nie przeszkadza to używaniu w stosunkach międzynarodowych nazw w brzmieniu oryginalnym, bo to jest inna sprawa — to na zewnątrz; nie przeszkadza też używaniu w pewnych wypadkach dla efektu nazwy *Italia*, jak się mówi o *Iberii*, *Albionie*, *Germanii*, *Helladzie*, *Nipponie*, ale to nie na codzień. Ozdabianie cukierni, restauracji, klubów i kinematografów takimi nazwami jak *Italia*, *Roma*, *Milano*, *Venezia*, *Astoria*, *Palace* (pisane po angielsku, wymawiane po francusku a nie przypominające niczem pałacu), *Ca-*

sino, Moulin Rouge, Old England i mnóstwo innych — to przecież nie wzory do urabiania języka polskiego, bo inaczej za Italią zaczęą reorganizatorzy naszego języka, w 99% nie znający obowiązującej pisowni, forsować nazwy Deutschland, Magyarország, Éire, Shkipetarie, co ani językowi polskiemu do niczego nie jest potrzebne, ani co więcej — wcale się nie przyczyni do ułatwienia stosunków międzynarodowych, bo do tego konieczne by było przyjęcie tych nazw „międzynarodowych” przez wszystkie narody, a na to się wcale nie zanosi.

Józef Rossowski.





Zagadnienia aktualne.

Błędy w dziedzinie wojenno-morskiej oraz ich naprawa.

„Chytry bożek wojny wytworzył istne pomieszanie pojęć, pozorując drogę do zwycięstwa tam, gdzie tylko ślepy traf zwycięstwo to zrządził... — takimi mniej więcej słowami ujmuję na łamach „Marine - Rundschau” *) kmdr w st. sp. Ebert — swoją myśl o błędach taktycznych popełnionych w czasie ostatnich wojen morskich.

I rzeczywiście. Autor ma słuszość twierdząc, że naogół przecenia się doświadczenia każdej ostatniej wojny. Wówczas wojna następna staje się poniekąd taktycznym dalszym ciągiem. Tak było też z wielką wojną. Gdyby przesiać przez sito prawdy wszystkie jej doświadczenia, — bardzo wiele z nich odpadłoby jako moneta nieszczerą. Stąd też dalsze błędy i namiętne dyskusje nad interpretacją tych czy innych faktów i doświadczeń. I nie łatwiejszego, jak wyciągnięcie fałszywych wniosków.

Pisaliśmy już swego czasu na łamach „Przeglądu Morskiego” o „błędzie ostrogi”, która zupełnie przypadkowo odniosła wielki tryumf pod Lissą, a który to tryumf, fałszywie interpretowany, sprawił, że ostroga owa „straszyła” na wodach świata jeszcze w czterdzieści lat później, utrudniając konstrukcję okrętów i odbierając im zalety nawigacyjne. Pisaliśmy też o przecenianiu roli torpedowców po doświadczeniach wojen południowo - amerykańskich i chińskich. Pisaliśmy o zupełnie współczesnym błędzie — o krążownikach waszyngtońskich — tworze nie tyle wojenno - morskim, co polityczno - ekonomicznym, który to twór sami jego twórcy zmuszeni byli niebawem nazwać „tin - clad” — blaszanką...

Autor niemiecki powołuje się na większość tych przykła-

*) Nr 9/37.

dów, dodając, że np. krążownik waszyngtoński był dowodem chaosu panującego w pojęciach taktyków i inżynierów okresu powojennego. A także — wykładnikiem myśli ekonomistów, którzy nie mogąc znaleźć funduszy na budowę kosztownych olbrzymów, jakich konieczność życiowa wymagała, nie mogąc się pogodzić z taktykami, — zmusili tych ostatnich do kompromisu, wmawiając w siebie i w nich, że... żelazne serca na blaszanych okrętach wygrają następną wojnę. Taktycy — volens nolens ulec musieli, bo... na inne okręty nie dawano im pieniędzy.

Eksperyment ten, zresztą jak wszelka źle pomyślana oszczędność, kosztował drogo. Dziś prawie każda z większych marynarek świata liczy sobie po kilka takich "blaszanek", będących w gruncie rzeczy przesadnie wielkimi kontrtorpedowcami, których jedynym ratunkiem przed takim np. „Deutschlandem”, będzie ucieczka... Ucieczka, oczywiście z warunkiem, że żaden pocisk nie uszkodzi wpierw mechanizmów, zmuszając do zmniejszenia szybkości... Bo choćby ta spadła tylko do 27 węzłów, to przeciwnik da już sobie radę...

Stąd też słuszny bardzo wniosek Autora, że wyjątkowo niemiecka marynarka nie wiele straciła na ograniczeniach wersalskich i że niema tego złego co by na dobre nie wyszło. Inaczej: podczas gdy inni brodzili w „ciemnościach taktycznych” — Niemcy spokojnie, z uporem i planowo wypracowywali typy okrętów, mogąc dać im przewagę, okrętów przestudiowanych głęboko, pełnowartościowych taktycznie i będących właściwie niespodzianką dla domniemanego przeciwnika.

Kmdr Ebert ma słuszość. O ile czas działa zwykle na niekorzyść każdej siły zbrojnej i wszelka przerwa w jej tworzeniu jest szkodliwa, to tu wyjątkowo nastąpił moment inny — poniekąd korzystny. „Deutschland” był w gruncie rzeczy taką samą niespodzianką taktyczną, jak „Dreadnought” Fishera²⁾. Jeśli ten ostatni od razu zdeklasował większość pancerników świata—to i tu stwierdzić należy, że „Deutschland”, jako typ, zdeklasował bezapelacyjnie krążowniki waszyngtońskie, a przestarzałym okrętom liniowym doby powojennej dał symbolicznie twardy orzech do zgryzienia. Vide — „Goeben” na morzu Czarnym i bezsilność floty rosyjskiej, nie mogącej zmusić przeciwnika do stanięcia w szranki, bo ten ostatni, rozporządzając większą szybkością, uciekał od okrętów ciężkich, a topił lekkie.

Tu Autor rozpatruje po krótku błędy taktyczno - konstrukcyjne dawnej niemieckiej floty cesarskiej, polegające głównie na niewierze we własne siły i na ograniczaniu zadań floty do... obrony wybrzeży. Kto tak pojmuje zadanie floty, ten z góry zgadza się na przegraną, — wiemy iż wołali w tej materii najwięksi taktycy morsey i... lądowi, choćby Helmuth von Moltke. Nic więc dziwnego, że kmdr Ebert wykazuje dawne błędy — wszystkie owe „baterie pływające”, „korwety wypadowe”, kanonierki i pancerniki „obrony wybrzeża” i cały żelazny „ersatz” floty, który wylął się swego czasu w umy-

²⁾ Patrz „Przegląd Morski” Nr 103, str. 843.

slach nie umiejących jeszcze rozumować kategoriami morskimi i ograniczających zadanie floty „do działania w łączności z wojskiem i w oparciu o fortyfikacje nadbrzeżne, z głównym celem ochrony wód terytorialnych”.

Oczywiście wiemy z historii, że od czasów Tirpitz nastąpił w pojęciach niemieckiej admiralicji — a także naczelnych władz siły zbrojnej — radykalny przełom, którego uwieńczeniem była budowa słynnej „Hochseeflotte”. Ale i tak wiemy, że Tirpitzowi zarzucają często zbyt mały zasięg tej floty, zbyt małe zdolności zaczepne, zbyt lekkie uzbrojenie krążowników, zbyt mały kaliber dział itp. Dowodzi to zdaniem historyków i strategów, że niemiecka „Hochseeflotte” była budowana wyłącznie w pojęciu obrony niemieckiej części morza Północnego — ewentualnie rozegrania bitwy w pobliżu własnych brzegów, w korzystnych warunkach taktycznych i strategicznych, z udziałem łodzi podwodnych i Zeppelinów, mających z początku osłabić przeciwnika.

Sądźmy, że zarzut historyków, którzy czynią z tego Tirpitzowi i admiralicji niemieckiej wymówkę — nie jest słuszny. Taka koncepcja strategiczna była racjonalną, a związane z nią koncepcje taktyczne odpowiadały warunkom floty bądź co bądź słabszej. Bardzo byłoby pięknie gdyby okręty Tirpitz budowane były na modłę „Invincibłów”, — silna artyleria, lekki pancerz, wielka szybkość — przy zadaniu wojowania na wszystkich wodach świata. Ale wówczas Jutland, według wszelkiego prawdopodobieństwa, zamieniłby się w surową klęskę Niemiec i zamiast angielskich — niemieckie okręty wylatywałyby w powietrze.

Poświęcając niewielką zresztą część zalet zaczepnych — dobrym zaletom obronnym — Niemcy, tak samo dobrze za czasów Tirpitz, jak i dziś przy budowie „Deutschlandów” i innych nowoczesnych okrętów — nie popełniły błędu. Oczywiście aby zwyciężyć, nie wystarcza mieć dobre okręty — trzeba też innych czynników politycznych, strategicznych, duchowych. Nie chcemy tu powtarzać starej historii o błędach kwatery głównej i gabinetu cesarskiego, albo o innych omyłkach niemieckiego dowództwa. Wystarczy przy naszym temacie jeśli stwierdzimy doskonałość okrętów i dobre wyszkolenie załóg...

Tedy w przeciwieństwie do różnych dziwnych tworów, omawianych przez kmdra Eberta, których zresztą nie brak było i w innych marynarkach, jako to — francuskie „Beliers” (tarany), rosyjskie „Popowki”, amerykańskie monitory, — o praktyczno - taktycznej stronie floty niemieckiej w ostatnich latach przed wojną, jak i po wojnie, sądzić można pozytywnie. Koncepcje okrętów tworzone są trafnie, właściwie do wymaganych zadań i bez żadnych utopii. Świetną była zasada prekonizowana w czasie obowiązywania traktatu wersalskiego: Skoro nie możemy budować wielkich okrętów wojennych, to budujemy małe. Ale nie takie małe, które będąc ślepą imitacją wielkich, stanowić będą sobą bezwartościowe zabawki, lecz takie małe, które stanowić mogą sobą obiekt taktycznie wysokowartościowy. Trzy „Deutschlandy i sześć „Kölnów” są tu jawnym dowo-

dem, że koncepcja była trafna *). Przecież „Deutschland” wywołał swego rodzaju popłoch wśród zaspanych konstruktorów waszyngtońskich i trzeba było aż 26500 ton „Dunkerque” aby osiągnąć przeciwko niemu odpowiednią wartość potencjalną.

I znów słusznie kmdr Ebert zdaje się zaznaczać, że t. zw. „małe marynarki”, właśnie nie powinny się skłaniać do ślepego imitowania wielkich flot, do wytwarzania typów okrętów o nieokreślonych zadaniach, miniatur niezdolnych do walki, których właściwe przeznaczenie w razie boju jest... utonąć bezsławnie, albo co gorzej... opuścić banderę. Jakże czuć się musi załoga okrętu, przeznaczonego wyłącznie do „obrony wybrzeży”, to znaczy do akcji biernej, do odbierania razów, prawie bez możliwości ich oddania w otwartym boju? Koncepcja „okolicznościowej ofensywy”, albo „akcji wypadowej” nie bardzo trafia do przekonania dzielnemu personelowi, a już z pewnością jeszcze przez długi czas działa jak trucizna na dusze dowódców, sztabowych czy liniowych.

Jakież zadanie przypaść może w udziale okrętowi, który w artylerii, pancerzu, szybkości i innych zaletach słabszy jest od przeciwnika? Jakiż rezultat może dać walka „Nelsona” z „Niels Juellem” czy nawet „Deutschlanda” z „Oscarem II”? To też imitacja i redukcja typów wielkich okrętów dla państw małych jest wyrzucaniem pieniędzy w błoto. Ale nie znaczy to bynajmniej aby państwa te miały ograniczać się wyłącznie do drobnoustrojów.

„Małe marynarki” mają małe okręty—jest to słuszne—dowodzi Autor. Ale tylko wówczas jeśli zadanie jakie taka marynarka ma do spełnienia w stosunku do polityki i bezpieczeństwa kraju — daje się w ten sposób osiągnąć. W przeciwnym wypadku na nie zda się tworzenie typów - paliatywów, w załogi których wmawia się, że są przeznaczone do szkodenia nieprzyjacielowi w „opareciu o fortyfikacje nadbrzeżne”. Boć typy takie właściwie nie są w stanie wypełnić żadnego poważniejszego zadania bojowego.

Do tych słusznych, ale poniekąd negatywnych wywodów Autora, dodać możnaby: Wówczas trzeba pomyśleć o stworzeniu typu własnego, taktycznie doskonałego, a choć trudności finansowe mogą być olbrzymie, to jednak innego wyjścia nie ma. Albo naprawdę „wszystko dla morza”, aż do skrajnych ofiar, aż do sytuacji jaka wytworzyła się w Niemczech albo w Japonii (Będziemy budowali pancerniki choćby cały naród miał żyć rozwodnioną zupą z ryżu, bo tego wymaga właśnie interes państwa i dobro narodu), albo też odciecie od morza, a co za tym wszystkie konsekwencje: zanik znaczenia mocarstwowego, trudności ekonomiczne i polityczne, upadek państwa, nędza, nieraz nawet... nie szukajmy daleko... — niewola.

Każdy okręt wojenny — pisze Autor powołany jest nie tylko do „pokazywania bandery”, ale w pierwszym rzędzie staje się werbownikiem dla przeróżnych dziedzin własnej wytwórczości. Staje się źródłem opinii o danym państwie i kraju — dodamy. Tak jak dobry kupiec (pisze Autor) nie kładzie do witryny swego sklepu zle-

*) Patrz „Przegląd Morski” Nr 103, str. 839.

go czy małowartościowego towaru, a tymbardziej nie pozostawia jej pustej, — tak też i państwo dbające o swe znaczenie międzynarodowe i płynące stąd korzyści, — musi wysyłać na wody zagraniczne swe najlepsze i największe okręty wojenne, — bo jest to najlepszy sposób na zyskanie opinii „dobrego i solidnego kupca”, stąd zaś droga do dalszych korzystnych „interesów”. Działanie paliatywami jest tu błędem nie do darowania, który mści się bardzo rychło. A pokazywanie typów okrętów małowartościowych, wprost naraża na utratę szacunku i kpiny, jak to nieraz (zdaniem Autora) bywało ze starymi okrętami niemieckimi, które admiralicja przeznaczała do służby w koloniach, sądząc że do zadań policyjnych zupełnie wystarczą. Tymczasem okręty te wprawdzie służbę pełniły dobrze, ale... wywołały lekceważenie Niemców u miejscowych mieszkańców, którzy porównując stare kanonierki i ex-fregaty Kaisera do pięknych krążowników brytyjskich — tym samym uważali wszelkie poczynania kolonialne Niemców za... prowizorium.

Bardzo ciekawie zapatruje się Autor na słynny incydent w Agadirze. Jeżeli już dany kraj zdobywa się na gest polityczno-militarny o tak doniosłym znaczeniu, jak wysłanie „Pantery” do Agadiru, to trzeba to czynić z zastanowieniem i użyć do tego nie tysięctonnowej kanonierki, ale pełnowartościowego okrętu wojennego. Wysłanie kanonierki „Panther”, zamiast któregoś z nowoczesnych krążowników, osłabiło wrażenie i przekonało przeciwników, że cała demonstracja nie jest poważna. Oczywiście — rezultatem — niepowodzenia polityki niemieckiej.

Tak tedy sedno sprawy polega na zastosowaniu własnego budownictwa okrętowego (z technicznego i taktycznego punktu widzenia) do wymogów geograficznych, gospodarczych, politycznych i strategicznych w swoim kraju. Nie o imitację tu chodzi, ani o odpowiadanie okrętem w rodzaju „Ilmarinen” na nadpancernik typu „Vittorio Veneto”. Ale właśnie chodzi o genialną pracę ludzkich mózgów, o wynalazczość i talent inżynierów, którzy nie imitując i nie pomniejszając szablonowo, — dawaliby, zgodnie z wolą taktyków, narzędza zdadne nie tylko do walki, ale i do zwycięstwa w pewnych ściśle określonych warunkach.

W ten sposób rzeczywiście ograniczenia wersalskie wyszły marynarce niemieckiej na dobre pod względem studiów konstrukcyjno - taktycznych. Kto wie — gdyby pozostawiono wolność zbrojeń — być może iż dalsze okręty niemieckie byłyby istotnie ślepą imitacją przedwojennych, z dodaniem niektórych nowocześniejszych urządzeń. Tymczasem redukcja tonażu i uzbrojenia zmusiła taktyków i konstruktorów do głębokiego namysłu. Rezultatem tego namysłu i idącej wśląd za nim pracy twórczej, były nie typy „półudane”, czy wogóle nie udane, ale typy dla danych warunków geopolitycznych wartościowe, w rodzaju „Deutschlandów”, „Nürnbergów”, a może przede wszystkim małych łodzi podwodnych o napędzie unitarnym. To co stracono na czasie, odzyskano od strony taktycznej. A właściwie czasu nie stracono wcale, bo przygotowano właśnie nowe typy okrętów.

Nowe koncepcje twórcze w dziedzinie techniczno - taktycznej nie są znów tak trudne, jakby się zdawało. Od galioty - bombardy XVII wieku aż po „Dreadnought” Fishera czy „Deutschland” Trzeciej Rzeszy — historia budownictwa wojenno - morskiego zna kilka wypadków umiejętnego pogodzenia strategii, taktyki i budownictwa okrętowego. Zna jednak jeszcze wiele więcej wypadków, gdzie albo ograniczano się do „minimum”, rezygnując z morza i ściągając na siebie „wszelkie nieszczęścia” (Solikowski), albo też wyrzucano pieniądze w błoto, budując okręty, które logicznie biorąc nie mogły się zmierzyć z nieprzyjacielem. Chodzi więc o to aby myśli twórcze konstruktorów nie były ani hamowane względami natury „oszczędnościowej”, ani tymbardziej szły po linii najmniejszego oporu, imitując w mniejszej skali okręty, należące do państw sąsiednich...

Weźmy przykład konkretny: Państwo „A” posiada flotę złożoną z kilku okrętów liniowych, dziesięciu krążowników, pięćdziesięciu kontrtorpedowców i trzydziestu okrętów podwodnych. Państwo „B”, nie mogąc wystawić równie silnej floty, usiłuje zabezpieczyć się „bronią słabszego”: kutrami torpedowymi i okrętami podwodnymi w dużej ilości. (Lotnictwo pozostawiam umyślnie na uboczu, uważając, że obie strony posiadać je będą w równej mierze; jest bowiem nie do pomyślenia aby silniejszy na morzu był dziś aż na tyle słabszym w powietrzu). Ale kutry torpedowe ograniczone są w swych działaniach przez warunki nawigacyjne, a same okręty podwodne rozstrzygnięcia nie dadzą.

To też parlament kraju „B” dochodzi do wniosku, że musi zbudować eskadrę większych okrętów nawodnych. I w tym leży znów sedno sprawy. Jeśli władze kraju „B” popełnią jeden z tych błędów, o których wspomina Autor niemiecki, to nowozbudowane okręty przeznaczone będą z góry na zagładę: lekkie okręty nieprzyjacielskie przed nimi uciekną, ciężkie — dogonią je i zniszczą. Natomiast jeśli politycy, strategowie, taktycy i technicy zgodzą się i stworzą typ nowy, odpowiedni taktycznie — przeciwnik będzie miał twardy orzech do zgryzienia.

Oczywiście, że taka owocna współpraca taktyków z konstruktorami nie jest rzeczą łatwą, boć genialne koncepcje nie znajdują się same na stole kreślarskim. Jasne też, że wynikająca z posiadania takiego okrętu korzyść taktyczna, będzie ograniczona w czasie, boć domniemany przeciwnik postara się w końcu o antidotum. Ale w każdym razie zysk na czasie i zysk czysto taktyczny będą znaczne, a przeciwnik bądź co bądź zakłopotany. Przecież gdyby w roku 1935 wybuchła nowa wojna francusko-niemiecka, to (jak to słusznie jeden z francuskich autorów zaznaczył) Francja na morzu byłaby wobec istniejących dwu pancerników typu „Deutschland” prawie zupełnie bezsilna. Dodajmy, że w roku 1938 będzie mogła trzem takim pancernikom przeciwstawić właściwie jeden tylko „Dunkerque”,... co bynajmniej nie jest objawem pociesającym. A więc, jak dotąd, doskonała koncepcja twórcza pozwoliła zyskać trzy lata z górami, no i daje jeszcze dobre widoki na przyszłość...

Tam, gdzie nie o panowanie na Oceanach, ale o morza wewnętrzne, jak Bałtyk lub Morze Czarne chodzi, pisze Autor, — i gdzie np. zasięg nie odgrywa tak wielkiej roli, można doskonale stworzyć typ okrętu silnie opancerzonego i dobrze uzbrojonego, mogącego stawić czoło nawet większym zawodnikom, a w razie potrzeby oderwać się w porę od nieprzyjaciela...

Brak dostatecznej dozy naprawdę przekonujących doświadczeń taktycznych i strategicznych z doby ostatniej wojny (największa bitwa morska pozostała nierozstrzygnięta) skłania często — wciąż zdaniem Autora — do sięgania w dziedzinę daleko bogatszych doświadczeń wojny lądowej. Jednak, jak to swego czasu i my pisaliśmy, wszystko co lądowe zawodzi na morzu, a operowanie kanonami strategii lądowej doprowadzić może do gorzkich w skutkach błędów. Autor powołuje się choćby na takie „nieporozumienia” w fachowej prasie amerykańskiej, w której omawia się stworzenie „morskiej linii obronnej” od Aleutów do Panamy — długości 8000 mil. Zupełnie tak, jakby za tą wykreśloną na morzu linią stały szeregi okopów, fortyfikacji i innych stanowisk w terenie, broniących w sposób ciągły ściśle określonej strefy. Tymczasem, w rzeczywistości, po obu stronach „linii” sytuacja będzie jednakowa i floty sobie wrogie będą mogły niemal z równą łatwością operować „po przeciwnej stronie frontu”.

Autor kończy ciekawą swą pracę wywodem, że niemiecka marynarka już w zaraniu swego istnienia przewyciężyła wszelkie „dziecinne choroby” i daje dziś obraz celowej i planowej odbudowy. Jednak w szerszych sferach niemieckiego narodu zrozumienie dla morskiej siły zbrojnej i znaczenia wojen morskich — pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Jest-to żywy kontrast z dziedzinami wojny lądowej i powietrznej, gdzie zrozumienie jest już zadawalające. Znacznie trudniejsze zadanie zaznajomienia ludu z warunkami i możliwościami wojny morskiej — stoi więc jeszcze otworem.

Cenna praca kmdra Eberta, do której pozwoliliśmy sobie dorzucić kilka myśli, zasługuje na głębszą uwagę, nie tylko wewnątrz państwa niemieckiego. Zdania końcowe o „dziecinnych chorobach”, oraz zrozumieniu znaczenia morskiej siły zbrojnej, są dla nas równie aktualne, jak i dla naszego zachodniego sąsiada. (J. G.).



Przegląd Prasy.

Kronika z humorem.

Jedynie chyba tak można nazwać kronikę, którą fachowa prasa morska Z.S.R.R. karmi swych bezkrytycznych czytelników o zagadnieniach związanych z polską marynarką wojenną. Oto, w zeszycie sierpniowym „Morskiego Sbornika” ukazała się w rozdziale „zagranicznym” następująca wzmianka: „W początkach maja transportowiec marynarki wojennej „Wilja” powrócił z Hiszpanii, dokąd udał się, oczywiście (!), w celu zaopatrzenia faszystowskich „miateżników”.

Forma kategoriyczna upewnia o prawdziwości podanych wiadomości. Nadto owo logiczne zaakcentowanie przez mistrzowskie użycie niepozornego przysłówka „oczywiście”!

Gdybyśmy nie przywykli do traktowania prasy sowieckiej w sposób na jaki zasługuje, stanęlibyśmy w obliczu nieomal koszmarnego kłopotu. Bo oto, jak doniosły dzienniki polskie i zagraniczne, O. P. R. „Wilja” w rzeczy samej udał się do Walencji, aby stamtąd za zezwoleniem „prawowitej władzy”, t. j. rządu walenckiego, przywieźć do Polski przeszło 60 obywateli hiszpańskich, którzy szukali azylu w poselstwie polskim w Madrycie, uchodząc w ten sposób przez aresztowaniem ze strony Czerwonych. Zresztą, nie był to odosobniony wypadek, ponieważ Wielka Brytania, Francja, Norwegia i inne państwa skorzystały z uprzejmości zwierzchnich władz frontu ludowego w Hiszpanii i wykonały swój obowiązek, zaopiekowawszy się tymi, którzy korzystając z eksterytorialności ambasad i poselstw, schronili się tam z tych lub innych powodów.

Ale redaktor kroniki „Morskiego Sbornika” albo wcale nie może zrozumieć pewnych pojęć, zapewne jako wytworu „zgnilego Zachodu”, albo też z rozmysłem fałszuje prawdę. Jeżeli obce mu są myśli, uczucia i ideały świata kulturalnego, to na to rady nie ma. Czas będzie najlepszym lekarzem, nie należy więc powątpiewać, że i w tej dziedzinie zaświta przecież kiedyś nawet wśród elity sowieckiej pewien postęp; po dowody, że nie trzeba na to wieków, wystarczy sięgnąć do dziejów ludów czarnych w Marokko, Algierze i t. d.

Do znacznie smutniejszych przyjdziemy refleksji, jeżeli przypuścimy, że dzielny sprawozdawca świadomie łamie rzeczywistość, naginając ją do.... użytku codziennego, czy też — niech nam wolno będzie nazwać rzeczy po imieniu — w celach partyjno - karierowiczowskich. Co jest zawsze niezmiernie ważne, a bardzo wskazane i pożyteczne, kiedy w danej sile zbrojnej odbywa się udoskonalona „czystka”, która zdaje się nie oszczędzać nikogo ani też uwzględniać jakichkolwiek zasług.

Ale kto sieje wiatr, zbiera burzę. Wątpliwe, czy autor wzmianki o O. P. R. „Wilja” zdaje sobie sprawę, że do informacji, jaką podaje prasa w Z.S.R.R., nikt nie przywiązuje większej wagi, a chyba najmniej ci, dla których „Morskoj Sbornik” jest przeznaczony i którzy mają możność niejednokrotnie, a raczej na każdym kroku, przekonać się o wartości źródeł sowieckich.

Spieszmy oświadczyć, że mimo wszystko takie ujęcie i postawienie sprawy, polskiego czytelnika ani nie oburza ani nie boli lecz bawi, boć przecież nikt serio nie bierze informacji prasy Z. S. R. R.

Jednak gdyby przypuścić, że O. R. P. „Wilja” istotnie dostarczył zaopatrzenie powstańcom hiszpańskim (prawdopodobnie dla zapewnienia równowagi, jaką naruszyła Moskwa, zaopatrując czerwonych), to dojdziemy do wniosku, iż Walencja przynajmniej od połowy kwietnia roku bieżącego pozostaje w rękach białych, którzy zręcznie i używając piekielnych a sprytnych podstępów, udają przedstawicieli „frente popular”. Nie ma więc ani chwili czasu do stracenia i właśnie do Walencji należy co rychłej skierować aparaturę organów „czystki”, jednej z najdonioślejszych zdobyczy rewolucyjnej Rosji. (m.).

Działania okrętów podwodnych w nocy.

Najbardziej wartościową zaletą taktyczną okrętu podwodnego jest zdolność zbliżania się do przeciwnika ze stosunkową dużą dyskrecją. Ta właśnie okoliczność czyni okręty podwodne groźnymi i podczas wojny światowej umożliwiła osiągnięcie poważnych sukcesów. Jednakże z chwilą zapadnięcia zmroku, lub w czasie złej widoczności, ta przewaga okrętu podwodnego niezaprzeczalnie znika. Można by nawet powiedzieć, iż nocą położenie zmienia się wyraźnie na niekorzyść „podwodnika”: łatwo go zaskoczyć, przy tym walka toczy się w sprzyjających dla nawodnego okrętu warunkach, ponieważ podwodny dysponuje słabymi środkami ogniowymi i nie pozostaje mu nic innego, jak spieszenie wycofać się, możliwie najrychlejszo po dostrzeżeniu agresywnego nieprzyjaciela.

W sierpniowym zeszycie „Morskiego Sbornika” p. M. Dolinin omówił w krótkim szkicu wyniki nocnych działań okrętów podwodnych, podczas wojny 1914—1918 roku, a w stosunku do okrętów wojennych.

Na wstępie należy zaznaczyć, iż przez cały prawie czas wojny istniało przekonanie powszechne (fachowcy nie stanowili bynajmniej wyjątku), że okręty podwodne nie są zdolne do prowadzenia

walki w nocy i z tego powodu zaniechano szkolenia w tym kierunku. Mimo słabego przygotowania i nieprzydatnego do użycia w nocy sprzętu, według sowieckiego autora, okręty podwodne wykonały ogółem 22 ataków nocnych na okręty wojenne, z czego przypada 14 na flotę niemiecką, 5 — angielską i po jednym na włoską, francuską i rosyjską. Uwzględniono w tej liczbie trzy ataki dzienne wykonane podczas mgły i siedm w nocy księżycowe.

14 ataków uwięńczyło powodzenie (10 razy triumf święcili Niemcy, trzy — Anglicy i raz — Włosi), co wynosi 63,6%, a więc prawie 2/3. Większość ataków odbyła się na Morzu Północnym (6) i na Atlantyku oraz Morzu Śródziemnym (po 5), na Adriatyku — 3, na Bałtyku, aczkolwiek panują tu przez czas pewien białe noce, tylko dwa i na Morzu Egejskim jeden. - Przedmiotem ataków były: 4 stare okręty liniowe, 1 krążownik liniowy, 1 krążownik pancerny, 1 — lekki, 1 kontrtorpedowiec, 7 okrętów podwodnych, 1 okręt pułapka, wreszcie 6 okrętów pomocniczych (w tej liczbie tylko jeden mniejszy).

Jak widzimy, szczególnie często ofiarą zaskoczeń ze strony okrętów podwodnych padały w nocy właśnie okręty tego samego typu. Celowały w tym angielskie okręty podwodne typu „C” i „E”, które nawet szkolono w strzelaniu w złych warunkach widoczności do niewielkich celów.

Straty w dużych okrętach wyrażają się następująco: angielski pancernik starego typu „Formidable” (zatopiony) oraz francuskie — krążownik „Leon Gambetta” i pancerniki „Suffren” (obydwa zatopione) oraz „Voltaire” (uszkodzony). Niemiecki krążownik liniowy „Seydlitz” szczęśliwie uniknął torpedy, wystrzelonej dnia 19 sierpnia 1916 roku przez angielską „S 23”.

Charakterystyczny szczegół, zasługujący na omówienie, wydarzył się dnia 18 marca 1917 roku. Noc była jasna, dzięki pełni księżyca widoczność nie pozostawała do życzenia. W pewnej chwili, prawdopodobnie równocześnie, lub prawie równocześnie, angielska „C 19” i niemiecka „U 45” dostrzegły się wzajemnie. Jednakże obie strony nie posiadały pewności, czy stoją w obliczu nieprzyjaciela. Spróbowały więc wyjaśnić położenie przez nadanie z odległości około 100 metrów znaków rozpoznawczych, stosując sygnalizację świetlną. Lecz już przed zakończeniem tej formalności na „C 19” usłyszano donośne słowa komendy w języku niemieckim. Zorientowawszy się, że przeciwnik nie posiada działa i dlatego wykonuje manewr okrętem w celu zaatakowania torpedą z aparatów dziobowych, Anglicy rozpoczęli ogień z karabinów ręcznych i pistoletów, co zmusiło Niemców do spiesznego zanurzenia się. Wysłano w ślad torpedę, która jednak chybiła.

Dobre wyniki zazwyczaj dawało atakowanie po zapadnięciu ciemności, takiego okrętu, który dostrzeżono za dnia i który nie mógł zbyt daleko się oddalić. Ta metoda umożliwiła austriackiej „U V” zatopić dnia 26. IV. 1915 krążownik francuski „Leon Gambetta”.

Nocny atak odznaczał się i tym, iż utrudniał pościg za okrę-

tem podwodnym, gdyż miejsce podwodnego napastnika było szczególnie trudne do określenia.

Okręty podwodne budowy powojennej dysponują większą szybkością niż w latach 1914—1918, przeto mają tu pole do popisu, aczkolwiek w tym okresie czasu i szybkość okrętów wojennych czy statków handlowych poważnie wzrosła.

Wreszcie trzeba zaznaczyć, że ilość ataków dziennych, których dokonały okręty podwodne na okręty wojenne, przewyższa przeszło dwudziestokrotnie ilość ataków nocnych. Czy w przyszłej wojnie stosunek ten ulegnie zmianie, trudno przewidzieć. Należy oczekiwać, iż rewelacyjnych wyników pod tym względem nie osiągnie się.

Oto garść wniosków, które wysnuwa autor artykułu:

- najczęściej nocne spotkanie było również dla atakującej łodzi — swego rodzaju zaskoczeniem;
- ataki wykonywano w stanie nawodnym (aby uniknąć straty czasu);
- określenie kąta biegu mimo małych odległości nastręczało poważne trudności; z tego powodu atak jedną torpedą z reguły bywał nieskuteczny;
- walka nocna łodzi podwodnej wymaga od dowódcy wyjątkowo szybkiej orientacji i umiejętności powzięcia trafnej decyzji;
- działania nocne miały zawsze pewne widoki powodzenia, ponieważ po zachodzie słońca okręty stanowiące bezpośrednią ochronę od podwodnych napastników zwykle otrzymywały inne zadania, co ułatwiało akcję okrętów podwodnych. (m. m.).

Awanse oficerów.

W związku z wprowadzeniem w marynarce amerykańskiej nowych przepisów co do sposobu przeprowadzenia wyboru przy awansach oficerskich, United States Naval Institute Proceedings poświęca ostatnio dużo miejsca rozważaniom na ten temat. Wrześniowy zeszyt tego czasopisma zawiera, między innymi, artykuł omawiający przebieg służby i warunki awansowe oficerów w marynarce brytyjskiej, japońskiej, francuskiej i niemieckiej.

Podajemy według tego artykułu niektóre bardziej interesujące szczegóły, odnoszące się do przepisów awansowych w tych marynarkach.

W marynarce brytyjskiej awanse do stopnia kapitana (lieutenant) są uzależnione od przesłужenia w poszczególnych stopniach ustalonego okresu, oraz od ukończenia przewidzianych kursów specjalizujących. Awans na komandora - porucznika (lieutenant-commander) następuje automatycznie po przesłужeniu w stopniu kapitana 8 lat.

Awans na komandora-porucznika (commander) następuje wyłącznie z wyboru. Do awansu mogą być przedstawieni oficerowie,

k którzy wchodzą w t. zw. „promotion zone”, mianowicie od 3 lat służby w stopniu do lat 7-miu. Ci, co przesłużyli w stopniu ponad siedem lat i nie zostali awansowani, odchodzą w stan spoczynku.

Selekcja jest bardzo duża, tak nprz. w roku 1935 „promotion zone” obejmowała 368 komandorów-pporuczników, z tej liczby zostało awansowanych 25, uplasowanych według listy starszeństwa pomiędzy liczbami 286 do 635; 8-miu z pośród 41 weszło do „promotion zone” po raz ostatni, i pozostałych 33 zwolniono w stan spoczynku.

Tak samo awans na captain’a odbywa się z wyboru, według systemu „promotion zone”. W tym wypadku „promotion zone” obejmuje oficerów, pozostających w stopniu komandora-porucznika od lat 4 do 8. Średni wiek awansujących na captain’a wynosi 42 lata i 4 miesiące. Do awansu na ten stopień jest wymagane przesłużenie w stopniu komandora-porucznika co najmniej 3 lat na okrętach w kampanii.

Awans z komandora na kontr-admirała następuje według starszeństwa po uzyskaniu wymaganych warunków dowodzenia, w miarę zwalnających się wakansów w tym stopniu, jednakże król ma również prawo dokonywania wyboru.

Do awansu jest wymagane odbycie dowodzenia na morzu w stopniu captain’a przez 6 lat w czasie pokoju, lub 4 lata w czasie wojny. Ci, którzy dochodzą do awansu, lecz nie uzyskali warunków dowodzenia zostają zwolnieni w stan spoczynku. Z chwilą awansowania na kontr-admirała, którego bądź z captainów, stojącego w liście starszeństwa nie na pierwszym miejscu i dania mu faktycznego dowództwa, zostają awansowani wszyscy jego poprzednicy, lecz po awansie zwalnia się ich w stan spoczynku.

Tą samą metodę stosuje się przy awansie na wice-admirałów; w zasadzie według starszeństwa, z tym, że niektórych od razu po awansie zwalnia się w stan spoczynku by dać możliwość uzyskania dowództwa przez bardziej wartościowych.

W marynarce francuskiej awans podporuczników na poruczników jest automatyczny po przesłużeniu dwóch lat w stopniu, przy czym cały rocznik zostaje awansowany jednocześnie. Porucznicy na kapitanów awansują według proporcji — jedna trzecia z wyboru i dwie trzecie według starszeństwa. Odwrotny stosunek ma miejsce przy awansie na komandora-pporucznika, t. zn. że jedna trzecia awansuje według starszeństwa i dwie trzecie z wyboru.

Awanse na komandora-porucznika i komandora mają miejsce wyłącznie z wyboru, po przesłużeniu w danym stopniu ustalonego okresu i odbyciu dowodzenia na morzu. Nominacje na kontr-admirałów i wice-admirałów są niezależne od posiadanego starszeństwa. Zazwyczaj jednak jest praktykowane, że do awansu na kontr-admirałów są podawani komandorowie, znajdujący się w liczbie 1/5 od początku listy starszeństwa.

W marynarce japońskiej stosuje się system wyboru już od najniższych stopni. Tylko awans ze stopnia podporucznika na porucznika następuje według starszeństwa po przesłużeniu 2 lat w stopniu.

Przy awansach na następne stopnie stosuje się system wyboru w pewnych ustalonych granicach. Tak nprz. jeżeli w danym roku ma być awansowanych na następny stopień 50 kapitanów, to komisja dokonywująca wyboru rozpatruje kandydatury wszystkich kapitanów, którzy przeszli w danym stopniu 4 lata i wybiera z pośród nich 50, nadających się do awansu. Ci, którzy nie zaawansują w danym roku mogą być wybrani w następnym. Są ustalone okresy prekluzyjne w poszczególnych stopniach, lecz rzadko się zdarza by oficer osiągnął wiek prekluzyjny przed awansem na następny stopień.

Komandorowie, którzy nie zaawansują na stopień admirała przed 54 rokiem życia zazwyczaj odchodzą w stan spoczynku na własne żądanie. Podobnie jak w marynarce brytyjskiej może się zdarzyć, że oficer po awansie na kontradmirała nie otrzymuje przydziału, w tym wypadku zostaje on zwolniony w stan spoczynku.

Zę względu na konieczność szybkiej produkcji oficerów w marynarce niemieckiej nie ma narazie ustalonego okresu, wymaganego do przesłużenia w poszczególnych stopniach. Awanse odbywają się w zasadzie według starszeństwa, jednakże są stosowane również awanse z wyboru na podstawie kwalifikacji służbowych. Kwalifikowanie oficerów stosuje się wyłącznie do stopnia komandor-pporucznika. Widocznie informacje autora w odniesieniu do marynarki niemieckiej były bardzo szczupłe, ponieważ nie podaje żadnych dokładniejszych szczegółów.

Autor podaje w końcu swego artykułu tabelę, uwidoczniającą przeciętny wiek awansujących na poszczególne stopnie w różnych marynarkach:

Stopień	U .S. A.	W. Brytania	Japonia	Francja	Niemcy
Podporucznik	22	19½	23	20	23
Porucznik	25	20	26	22	25½
Kapitan	31	22	29	28	30
Komandor-pporucznik	37	30½	34	38½	38½
Komandor-porucznik	43	35½	40	42½	43½
Komandor	49½	43	45	48½	44½
Kontr-admirał	55½	52	50	53	49½

R. S.

Organizacja dla zwalczania piratów.

W jednym z ostatnich zeszytów tygodnika „Le Yacht” komandor Thomazi omawia w obszernym artykule międzynarodową organizację dla zwalczania piraterii na morzu Śródziemnym.

Jak wiadomo z inicjatywy rządu francuskiego 10 września zebrała się w Nyon międzynarodowa konferencja państw śródziemnomorskich (z wyjątkiem Italii, która odmówiła swego udziału, i Hiszpanii, która nie została zaproszona). W wyniku tej konferencji został zawarty układ, podpisany przez przedstawicieli rządów Wielkiej Brytanii, Bulgarii, Egiptu, Francji, Grecji, Rumunii, Turcji, Z. S. R. R. i Jugosławii.

Układ ten odmawia rządowi hiszpańskiemu prawa stron walczących i postanawia, że żadna z tych stron nie ma prawa kontroli żeglugi handlowej, nawet przy zachowaniu międzynarodowych przepisów o wojnie na morzu. Dopuszcza on, że rządy układające się, mają prawo do wykonania takich „czynności, które uznają za potrzebne w celu ochrony swej żeglugi handlowej przeciwko wszelkiego rodzaju niepożądaney interwencji na pełnym morzu”. Układ przewiduje jednak, że ochrona ta dotyczy tylko tych statków, które „nie należą do żadnej ze stron walczących w Hiszpanii”, i które zostaną zaatakowane w sposób sprzeczny z postanowieniami części IV traktatu londyńskiego z początku 1930 roku. Postanowienia te przewidują, że okręt wojenny tak nawodny jak i podwodny nie może zatopić statku handlowego zanim nie umieści pasażerów i załogi tego statku w miejscu bezpiecznym. Łodzie okrętowe nie są uważane za takie miejsce bezpieczne, chyba że statek został zaatakowany w pobliżu lądu i stan morza pozwala na bezpieczne dotarcie do brzegu, względnie w pobliżu znajduje się inny statek, który będzie mógł zabrać rozbitków:

Każdy okręt podwodny, który zaatakuje statek handlowy dowolnej narodowości, z wyjątkiem hiszpańskich, w sposób niezgodny z powyższymi przepisami, zostanie zaatakowany i zniszczony — stosownie do postanowień konwencji. To samo dotyczy samolotów i okrętów nawodnych.

W wykonaniu postanowień konwencji rządy Wielkiej Brytanii i Francji, działając w imieniu wszystkich państw układających się, porozumiały się w sprawie podziału morza Śródziemnego na strefy, które mają być chronione przez okręty brytyjskie lub francuskie. Z pod nadzoru są wyłączone morza Thyrryjskie i Adriatyckie, jako należące do strefy wpływów Italii. Inne państwa zobowiązały się do udzielania pomocy w miarę potrzeby, w szczególności zaś udzieliły zgody na korzystanie z ich portów przez okręty angielskie i francuskie.

Dla uniknięcia nieporozumień postanowiono, że państwa układające się nie będą wysyłały swych okrętów podwodnych na morze Śródziemne; w wyjątkowych wypadkach mogą one wychodzić, lecz tylko w stanie nawodnym i pod eskortą okrętów nawodnych.

Dla ułatwienia ochrony wyznaczono drogi, któremi mają uczęszczać statki handlowe. W ten sposób konwencja w Nyon wprowadziła ponownie w życie te przepisy, które stosowano w roku 1916 dla ochrony żeglugi handlowej przeciwko okrętom podwodnym, do czasu, kiedy zaszła potrzeba zastosowania konwojów.

Francja i W. Brytania wysłały już na morze Śródziemne torpedowce i kontrtorpedowce, które mają objąć ochronę statków handlowych. Ze strony francuskiej służbę tę powierzono kontrtorpedowcom po 1300 i torpedowcom po 600 ton. Mają one rejon pływania co najmniej 3.000 mil, a zatem znacznie większy od rozciągłości Morza Śródziemnego w najszerszym miejscu, t. zn. pomiędzy Gibraltarem i Haifą, gdzie odległość nie przewyższa 2.000 mil.

Należy podkreślić, że służba ochronna patrolowców w roku

1937 będzie znacznie lepsza w porównaniu do takowej z przed 20 laty. Mają one bez porównania silniejsze środki działania. Ponadto zadanie ich zostanie ułatwione dzięki współpracy lotnictwa, w szczególności dużych wodnosamolotów angielskich i francuskich, zdolnych do utrzymania się w powietrzu w ciągu 12 godzin i rozwijających szybkość do 200 km na godzinę.

Należy przypuszczać, że wprowadzenie tych środków zaradczych zneutralizuje kompletnie działalność kilku hiszpańskich okrętów podwodnych, które zresztą przejawiają coraz mniejszą aktywność (R. S.).

Straty Niemców w czasie wielkiej wojny.

„Marine Runschau” podaje dokładną cyfrę strat niemieckich na lądzie, morzu i w powietrzu, w czasie ostatniej wojny. Na 13.387.000 zmobilizowanych (325.776 oficerów i asymilowanych, 33.406 lekarzy, 5.395 weterynarzy, 12.977.000 podoficerów i szeregowców, 45.432 urzędników wojskowych) zginęło 2.036.897, a zostało rannych 4.274.143 (w tym 1.402.450 pozostało kalekami); 760.000 ludności cywilnej zmarło ze skutków blokady i innych przyczyn wojennych.

Wśród rannych znajdujemy 96.207 oficerów, 2.358 oficerów sanitariatu i weterynarii, 503 urzędników oraz 4.158.075 podoficerów i szeregowców wszystkich rodzajów siły zbrojnej.

Dla porównania wykazane są straty brytyjskie — 1.089.919 zabitych, francuskie — 1.393.388 zabitych, włoskie — 460.000 zabitych, rumuńskie 335.706 zabitych, St. Zjednoczonych — 115.660 zabitych. Straty sprzymierzeńców niemieckich wynosiły dla Austro-Węgier 1.200.000 zabitych, dla Turcji 300.000, dla Bułgarii 101.224. Straty rosyjskie obliczone są w przybliżeniu na 1.700.000 zabitych.

(J. G.)



Kronika.

Polska.

Wizyty. [Dnia 11 września przybyli do Gdyni szefowie sztabów głównych: Estonii generał M. Reck, Finlandii generał K. L. Oesch i Łotwy generał M. Hartmanis, w towarzystwie szefa Sztabu Głównego generała brygady W. Stachiewicza i kilku wyższych oficerów.]

Po wysłuchaniu referatu o porcie gdyńskim, goście odbyli motoringową przejażdżkę po porcie handlowym, poczym udali się do portu wojennego, gdzie m. in. zwiedzili różne zakłady marynarki wojennej, traulery i O. R. P. „Grom”, na którym podejmowano ich lampką wina.

Po śniadaniu w kasynie oficerów floty i wycieczce samochodowej

Po wysłuchaniu referatu o porcie gdyńskim, goście odbyli motoringiem na teren ćwiczeń międzywizyżnych.

Podróże. O. O. R. P. „General Haller”, „Jaskółka”, „Mewa”, „Czajka” i „Rybitwa” odbyły w dniach od 15 do 21 września podróż ćwiczebną do Zatoki Ryskiej i Fińskiej. Z powodu wyjątkowo złej pogody okręty zakotwiczyły na kilkanaście godzin w Zatoce Tagge.

Żaglowiec szkolny O. R. P. „Iskra” w dniu 28 września powrócił do Gdyni, kończąc 4-miesięczną podróż ćwiczebną na Morze Śródziemne i Atlantyck. (m.).

Promocja Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. W dniu 15 października miała miejsce na O. R. P. „Bałtyk” doroczna promocja oficerska Szkoły Podchorążych Mar. Woj. Na promocję przybył Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontr-admirał Świrski, jako reprezentant Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych oraz Ministra Spraw Wojskowych. Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej powitał u trupu O. R. P. „Bałtyk” — dowódca floty, kontr-admirał Unrug. Po przeglądzie podchorążych i załogi odbyło się nabożeństwo, po którym ks. kap. Miegiń wygłosił do absolwentów Szkoły kilka serdecznych słów. Następnie kontr-admirał Świrski, w imieniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, mianował podporucznikami marynarki kilkudziesięciu podchorążych, wręczając prymusom — Łukaszewskiemu i Stalińskiemu — honorowe szable. Przemówienia Szefa Kier. Mar. Woj., komendanta Szkoły Pchr. Mar. Woj. oraz odpowiedź prymusa zakończyły właściwą uroczystość, po której rozdawano nowopromowanym nagrody sportowe i składano życzenia.

Wręczenie sztandaru Batalionowi morskemu. W dn. 17 października odbyła się w Wejherowie uroczystość wręczenia Batalionowi Morskiemu sztandaru i 11 karabinów maszynowych, ofiarowanych przez miejscowe społeczeństwo. Uroczystość ta stała się spontaniczną, gorącą manifestacją patriotyczną, w której wzięli udział nie tylko mieszkańcy miasta, ale też okoliczna ludność kaszubska. Pana Prezydenta Rzeczypospolitej reprezentował Minister Spraw Wojskowych generał Kasprzycki, Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych — gen. Bortnowski. Obecni byli — Szef Kier. Mar. Woj. admirał Świrski,

dowódca floty adm. Unrug, gen. Sawicki, kmr dypl. Frankowski itd. Mszę św. celebrował J. E. ks. biskup morski i pomorski Okoniewski, rodzicami chrzestnymi sztandaru byli pani Frankowska oraz burmistrz Wejherowa — p. Bolduan. W czasie defilady batalionu ludność urządziła wojsku owacje kwiatową. (g.).

Wielka Brytania.

Nowe okręty. W ciągu ostatnich tygodni spuszczone na wodę 5 kontrtorpedowców II-ej serii typu „plemion”. Ciekawe jest uzbrojenie tych okrętów, które składa się zaledwie z 4 wyrzutni torpedowych, ale zato aż z 8 dział 120 mm o dużym kącie podniesienia, tak że mogą one być uważane za pływające baterie przeciwlotnicze, cenne dla ochrony zarówno eskadr jak i konwoi. Poza tym spuszczone okręt podwodny „Sterlet” — 670 ton, transzy 1935, ostatni z serii 12 typu „Swordfish”.

Rozpoczęto budowę w stoczni Hawthorn and Leslie krążownika „Naiad” — 5300 t., kontrtorpedowców „Jervis” i „Kelly” po 1650 t. uzbrojonych w 6 dział 120 mm, oraz okrętów podwodnych „Taku”, „Tarpon” i „Thistle”.

Dyzlokacja. Krążownik „Sheffield” rozpoczął kampanię czynną i został przydzielony do Home Fleet na miejsce „Orion”. Jest to 3-ci okręt typu „Southampton” transzy 1934 r. po 9000 ton, 12 dział 152 mm. „Glasgow” został przydzielony do Home Fleet, a „Birmingham” do eskadry operującej na wodach chińskich.

Rozpoczął również kampanię czynną na morzu Śródziemnym kontrtorpedowiec „Ivanhoe”, tak że z całej serii liczącej 9 okrętów pozostał w budowie tylko „Impulsive”.

W bliskiej przyszłości skład floty zostanie powiększony o znaczną ilość krążowników. W związku z powyższym każda z eskadr otrzyma je w stosunku 5 krążowników do 3 pancerników. Zadaniem tych okrętów, w myśl nowego regulaminu, będzie w pierwszym rzędzie wywiad i podtrzymanie łączności.

Budżet. Admiralicja ma zamiar przedłożyć Parlamentowi wniosek o przyznanie dodatkowych kredytów w wysokości około 50 milionów funtów na budowę 4 pancerników, 7 krążowników, 18 kontrtorpedowców, 6 okrętów podwodnych, znacznej ilości szybkobieżnych kutrów torpedowych oraz 200 samolotów.

Awarie i zdarzenia. W czasie patrolowania w Zatoce Biskajskiej, kontrtorpedowiec „Fearless” został zaatakowany przez samolot nieznanej narodowości, który opuścił 6 bomb, na szczęście nie trafiając. Gdy okręt otworzył ogień, samolot oddalił się w kierunku Gijon, ostatniego punktu oporu na północnym froncie hiszpańskim.

Również w czasie patrolowania na Morzu Śródziemnym, kontrtorpedowiec „Basilisk”, jeden z ostatnio przydzielonych, został zaatakowany przez nieznany okręt podwodny, który wystrzelił torpedę nie trafiając. Okręt wypuścił kilka bomb głębinowych, nie wiadomo jednak z jakim wynikiem. Na alarm przybyło kilka kontrtorpedowców i samolotów, jednakże sprawy zamachu nie wykryto.

Wreszcie w czasie ćwiczeń w okolicy Oessant, podczas gęstej mgły, kontrtorpedowiec „Faulkner” zderzył się z parowcem „Clan Macfaden” i odniósł poważne uszkodzenia, wymagające wejścia do doku. W dywizjonie zastąpi go „Keith”, który stał w I-ej rezerwie. (l.).

Stany Zjednoczone.

Nowe okręty. Znaczne opóźnienie (roczne) odbioru lotniskowca „Yorktown” nastąpiło na skutek wadliwej budowy przekładni trybowej przy turbinach. Stocznia budująca okręt nie zwróciła się do firmy wyspecjalizowanej w konstrukcji tych mechanizmów, lecz sama opracowała nowy typ, który zawiódł. Zachodzi obawa, że budujący się tam lotniskowiec „Enterprise” zostanie również z tych samych przyczyn poważnie opóźniony. Są to okręty po 19.900 ton, długości 232 m, szerokości 32 w., mogące pomieścić 75 samolotów.

Budującym się dwum pancernikom po 35.000 ton nadano nazwy „Washington” (arsenał w Brooklyn) i „North Carolina” (arsenał w Philadelphia). Jak już podano, okręty będą uzbrojone w 9 dział 406 mm, rozmieszczonych w trzech wieżach potrójnych, a więc będą podobne do typu „Colorado”, ukończonego natychmiast po wojnie i uzbrojonego w 8 dział tegoż kalibru. Działa te, strzelające pociskami wagi 1180 kg, będą wykonane przez arsenał w Washingtonie; ponieważ jednak mogą nie być wykonane w porę, przewidziana jest możliwość uzbrojenia pierwszego z nich w działa zapasowe pancerników typu „Colorado”. Poza tym okręty te będą miały 12 dział 127 mm. Zastosowanie wysokoprężnych kotłów typu „Velox” oraz stosowanie na szeroką skalę spawania zamiast nitowania, pozwolą uzyskać znaczne oszczędności na wadze, co będzie wykorzystane na poważne wzmocnienie opancerzenia.

W Brooklyn spuszczone na wodę krążownik „Honolulu”, transzy 1934 r.: 10.000 t., 12 dział 152 mm i 8 dział 126 mm, 6 samolotów.

4 okrętom podwodnym transzy 1937 r. (SS 194—197) nadano nazwy „Seadragon”, „Sealion”, „Searaven” i „Seawolf”.

Program morski. Admiralicja oświadczyła, że program morski na rok 1938—39 obejmuje między innymi 2 pancerniki po 35.000 ton i 2 ciężkie krążowniki po 10.000 ton. Oświadczone jednak urzędowo, że Stany Zjednoczone nie zamierzają przekroczyć norm przewidzianych w wygasłych traktatach morskich, ani brać udziału w zarysowującym się wyścigu zbrojeń. Okręty przewidziane w programie zastąpią jedynie jednostki przestarzałe i nie zdolne do dalszej służby. (l.).

Japonia.

Nowe okręty. Postęp rozbudowy floty jest nadal trzymany w ścisłej tajemnicy, tak że nieliczne są wiadomości przenikające do prasy. W ciągu sierpnia spuszczone na wodę pierwszy kontrtorpedowiec nowej serii po 1500 ton, 34 węzły, 6 dział 120 mm, 8 wyrzutni torpedowych, i nazwano go „Yamamuko” (l.).

Falszywe wiadomości. Prasa europejska kilkakrotnie podawała wiadomości o rzekomych ciężkich stratach japońskich podczas operacji morskich na wybrzeżu Chin. Prasa japońska energicznie dementuje te pogłoski, twierdząc, że dotychczas nie stracono ani jednego okrętu, a z kilku uszkodzonych, żaden nie odniósł poważniejszego szwanku. Z licznych ataków lotniczych — tylko dwa miały jakiś taki rezultat — przy czym uszkodzony został kontrtorpedowiec i kanonierka. O minach w ogóle nie było mowy. A rzekoma „żywa torpeda”, która wykonała atak na krążownik „Idzumo”, była zwykłym kutrem torpedowym, którego torpedy chybiły celu, a sam kuter pod ogniem japońskim zatonął, uderzywszy o molo... (g.).

Francja.

Podróż szkolna „Jeanne d'Arc”. 4-go października wyruszył w roczną podróż ze 119 „midshipami” krążownik szkolny marynarki francuskiej, — dobrze w całym świecie znany, a noszący imię Dziewicy Orleańskiej — „Jeanne d'Arc”. Szef sztabu generalnego marynarki — wiceadmiral Darlan — osobiście udał się na pokład okrętu, zakotwiczzonego na redzie Brest, i wygłosił przemówienie, z którego zanotować można ważniejsze zdania:

„Minister zatwierdził waszą piękną podróż, albowiem doszliśmy obaj do wniosku, że mimo wielu trudności, żadne poświęcenie i żaden wysiłek nie będą nadmiernymi, tam gdzie chodzi o wasze wyszkolenie morskie. Jestem pewny, że potwierdzicie w pełni nadzieje, które w was pokładamy i postacie się zostać doskonałymi oficerami... Kmdr Auphan uczyni z was ludzi godnych dowodzenia innymi ludźmi, dobrych marynarzy i fachowców technicznych... Dam wam tylko kilka rad: Bądźcie skromni, starajcie się aby wasze sprawowanie i zachowanie były bez zarzutu; bądźcie karni, bo aby być godnym dowodzenia trzeba wprawdzie nauczyć się słuchać...”

Okręt odfotowiczyl o g. 15-ej wśród dźwięków licznych orkiestr i przy udziale tłumów, zebranych na wybrzeżu i na statkach portowych. Władze wojenno-morskie udzieliły rodzinom uczni kilku kanonierek, które odprowadziły krążownik aż do wyjścia z cieśniny Goulet de Brest.

Trasa podróży biegnie naokoło świata przez Bizertę, Port-Said, Izmaile, Dżibuti, Colombo, Singapur, Zatokę Along, Turane, Port-Dayot, Sajgon, Surabayę, Bali, Sydney, Wellington, Auckland, Numeę, Port-Vila i ew. inny postój na Nowych Hebrydach, Suva, Pago-Pago, Papeete, Markizy, Colon, Antyllę, Casablankę do Brestu. Podkreślić należy, że „Jeanne d'Arc” będzie od dłuższego czasu pierwszym większym okrętem wojennym Francji, który odwiedzi Nową Zelandię i kilka archipelagów Pacyfiku.

Atrybucje wiceministra marynarki. „Moniteur de la Flotte” ogłasza sprawozdanie z działalności podsekretariatu stanu marynarki wojennej. Wypływa zeń, że p. Blancho — wiceminister z obozu socjalistycznego — stoi na czele organizacji, obejmującej swymi kompetencjami: 1) współpracę służb oraz pracę poszczególnych działów cywilnych, 2) administrację, 3) sprawy personalne cywilne, 4) higienę i służbę zdrowia, 5) sprawy społeczne, 6) rachunkowość i inwentarz, 7) wydatki specjalne, 8) wydawnictwa wojenno-morskie.

Zaprzeczenie. Ministerstwo marynarki zaprzecza kategorycznie pogłoskom, jakoby sprzedało do Hiszpanii jeden lub kilka okrętów podwodnych. Okręty typu „Requin”, które ostatnio przechodziły przez stadium modernizacji w stoczniach prywatnych — wróciły już do służby i wszelkie pogłoski o zmianie ich sylwetki oraz wysłaniu do Hiszpanii są wyłącznie plotkami politycznymi.

Wzmocnienie sił kolonialnych. Krążownik „Primauguet”, dotychczas stacjonowany w Tulonie, odpłynął na Daleki Wschód w misji specjalnej. Misja ta jest w związku z położeniem politycznym w Chinach, gdzie siły francuskie składają się obecnie z jednego krążownika identycznego typu — „La-motte Picquet”, dwu wielkich kanonierek (awizo), trzech mniejszych i kilku rzecznych. Koncesja francuska w Szanhaju broniona jest przez dwa bataliony wojsk Indo-chińskich, pułk piechoty marynarki i miejscowe formacje ochotnicze.

Na wodach Hiszpanii. W związku z podpisaniem paktu w Nyon, delegowano na wody Hiszpanii wiceadmirala Esteva, który posiadać będzie pod swymi rozkazami 3 i 10 dywizyjony kontrtorpedowców (przewodników flotylli), 6, 7, 12 i 13 dywizyjony torpedowców (k-torp. wg. naszej terminologii), oraz transportowiec lotnictwa „Commandant Teste” z eskadrą wodnopłatowców bombardujących. Poza tym 10 wielkich wodnosamolotów krążowniczych i kilka myśliwskich oraz zwiadowczych — bazowanych na wybrzeżu Francji, przeszło również pod rozkazy adm. Esteva. W sumie więc 23 okręty i około 30 samolotów, nie licząc sił detaszowanych dotychczasowo w obronie interesów francuskich. Te ostatnie zostaną zapewne ściągnięte stopniowo. Składały się one z ścigaczy lub dwóch krążowników, kilku kontrtorpedowców i kanonierek oraz ścigaczy łodzi podwodnych.

Broszura generała Weygand. Wyszła we Francji broszura „La France est-elle defendue?” napisana przez b. gen. insp. sił lądowych i szefa sztabu generalnego wojska — gen. Weygand. W broszurze tej, napisanej wszak właśnie przez przedstawiciela sił lądowych, jedno z naczelnych miejsc zajmuje marynarka wojenna. Gen. Weygand rozpoczyna nawet swoje wywody (na temat Francji), od marynarki, twierdząc, że wolność morska stoi u podstawy wszelkiej akcji militarnej i że zwycięstwo na lądzie jest bez pomocy marynarki wojennej nieosiągalne. Właściwa rola marynarki wojennej, oraz przegląd morskich sił zbrojnych państw ościennych, a także sprzymierzeńców, potraktowane są rzeczowo. Niektóre części broszury zdaloby się przetłumaczyć na język polski.

Personel. Podczas gdy dotychczas roczny kontyngent szkoły wojenno-morskiej w Brest wynosił 65 aspirantów na kursie morskim, a 22 na technicznym, to w roku bieżącym cyfry te zostały podwyższone na 105 i 30. Z otrzymanych 428 zgłoszeń dopuszczono do egzaminów 191 kandydatów, a przyjęto do szkoły 105. Przy przyjmowaniu kandydatów zwracano podobno szczególną uwagę na rozwój fizyczny, co dało prasie francuskiej pole do protestu. Pisano m. inn. że nie można zastąpić braku wiedzy czy zdolności przez lepsze wyniki w stumetrowym biegu albo w rzucie oszczepem, oraz że... Napoleon był wszak kruchego zdrowia, a Nelson kaleką. (g.).

Włochy.

Nowe okręty admirałskie. Ministerstwo Marynarki komunikuje oficjalnie, że okręt liniowy „Cavour” wstąpił w skład floty w charakterze okrętu flagowego jej naczelnego dowódcy. Pełniący dotychczas tę funkcję krążownik ciężki „Zara”, pozostanie okrętem admirałskim eskadry krążowników. Krążownik lekki „Montecuccoli” został okrętem flagowym dowódcy sił Dalekiego Wschodu, który przeniósł nań swą flagę z kanonierki-minowca „Lepanto”. W ten sposób Italia reprezentowana jest na Dalekim Wschodzie przez jeden ze swych najszybszych i najbardziej nowoczesnych krążowników.

Stosunek tonnażu. Według „Moniteur de la Flotte” flota włoska liczyła na 1 stycznia 1937 — 406.000 ton (bez okrętów pomocniczych), w stosunku do 560.000 ton floty francuskiej. Na 1-go stycznia 1939 flota włoska posiadać będzie 490.000 ton okrętów nowoczesnych, a Francja tylko 460.000 ton, przy 85.000 ton nowych okrętów niewykończonych. (g.).

Nowe okręty. W ciągu września spuszczone na wodę kontrtorpedowce „Aviere” i „Camicia Nera”, pierwsze dwa z serii 12-tu zamówionych i rozpoczętych w ubiegłym roku. Poza tym spuszczone okręt podwodny „Foca”, transz 1936 o wyporności 760 ton (l.).

Argentyna.

Nowe okręty. 21-go września spuszczone na wodę w stoczni Vickersa w Barrow, w ciągu 20 minut 3 kontrtorpedowce: „Buenos Aires”, „Corrientes” i „Entre Rios”; w stoczni John Brown w Clydebank 2 kontrtorpedowce: „San Juan” i „San Luis”; i w stoczni w Birkenhead 1 kontrtorpedowiec: „Misiones”. Jest to więc wspaniały dzienny dorobek, rekordowy prawdopodobnie w dziejach morskich świata. Okręty te, w liczbie 7, zostały zamówione w 1935 r., i rozpoczęte w rok później. Są one zbliżone do angielskiego typu „G”: 1350 ton, 34.000 K. M., 36 węzłów, 4 działa 120 mm i 8 wyrzutni torpedowych. Całkowite uzbrojenie zostało dostarczone przez firmę Vickers i Armstrong. (l.).

Niemcy.

Manewry floty na morzu Bałtyckim. Pomiędzy 20-ym a 26-ym września flota niemiecka brała udział w wielkich manewrach kombinowanych, które odbywały się w Meklemburgii i na morzu Bałtyckim. Kierował manewrami marszałek v. Blomberg, stronę niebieską dowodził generał Rundstedt, czerwoną zaś gen. Knochenhauer. Flotą strony niebieskiej dowodził wiceadmiral Boehm, flotą czerwoną — admirał Carls. Kraj niebieski położony był na Wschodzie, czerwony na Zachodzie; granica pomiędzy nimi przebiegała od Stralsundu w kierunku południowym.

Bazą floty czerwonej był Kiel, niebieskiej — Swinemünde i Pillau. Główne zadanie floty niebieskiej polegało na ubezpieczeniu transportów wojska i materiału wojennego z Prus Wschodnich do Meklemburgii, oraz w zwalczaniu handlu morskiego strony czerwonej na morzu Bałtyckim. Zadaniem floty strony czerwonej było przerywanie linii komunikacyjnych niebieskich z Prusami Wschodnimi oraz ochrona handlu. W skład sił strony czerwonej wchodził pancernik „Deutschland”, krążowniki „Nürnberg” i „Königsberg”, dywizjon kontrtorpedowców, dwie flotylle torpedowców, dwie flotylle eskortowe, flotylla trałowników i flotylla okrętów podwodnych. Siły floty niebieskiej składały się z pancernika „Admiral Graf Spee”, krążowników „Leipzig” i „Karlsruhe”, dywizjonu kontrtorpedowców, flotylli torpedowców, ścigaczy, trałowników i kutrów trałowych, oraz flotylli okrętów podwodnych. Przyjęto, że „Deutschland” posiada silniejsze uzbrojenie i opancerzenie niż „Graf Spee”, który natomiast posiada większą szybkość. Flota czerwona była na ogół silniejsza od niebieskiej.

W nocy z 19-go na 20 rozpoczęło się w Królewcu i Pillau (Piławie) lądowanie wojska na transportowce. W dniu 20-go września cały transport, złożony z 8-miu statków handlowych, zebrany został w Pillau, gotowy do wyjazdu, który miał miejsce tegoż dnia przed nastaniem zmroku. Przy wyjściu z Pillau transport został atakowany przez lotnictwo czerwone, jednakowoż

bez skutku. Tuż przy Pillau transport, który był silnie ubezpieczony przez kontrtorpedowce, torpedowce, traulery i ścigacze, został atakowany przez okręty podwodne czerwone. Jednemu z nich udało się przedostać niepostrzeżenie przez kordon ochronny i atakować czołowe okręty transportu, który szedł w dwóch kolumnach. W rezultacie dwa czołowe statki w jednej z kolumn zostały zatopione. Po tym ataku transport szedł dalej w kierunku na Bornholm, przy czym eskortujące okręty osłaniały go stałe dymem, gdyż noc była bardzo jasna. „Graf Spee” i 2 krążowniki znajdowały się daleko na Północ od transportu, jako ubezpieczenie od głównych sił czerwonych, które były meldowane w rejonie na wschód od Bornholmu.

Rano 21 września grupa niebieska „Graf Spee” nawiązała styczność ogniową z siłami czerwonych, w składzie „Deutschland” i dwa krążowniki. Gdy „Spee” swym ogniem opóźniał posuwanie się „Deutschlanda” w kierunku konwoju, ten ostatni zawrócił na południe i odbywał dalszą drogę wzdłuż brzegu. Gdy konwój znalazł się na wysokości Stolp, atakowało go lotnictwo czerwone, przy czym jeden ze statków został zatopiony, drugi lekko uszkodzony. Nieco dalej, w rejonie Kołobrzega, transportowce zostały ponownie atakowane przez okręty podwodne, przy czym dwa statki były uszkodzone. Niebieskie okręty podwodne odniosły w rejonie Stolpebank duże powodzenie, atakując i zatapiając „Deutschland”, ratując tym samym konwój od ostatecznego pogromu. „Spee” odniósł w walce z „Deutschlandem” ciężkie uszkodzenia i zmuszony był do wycofania się do bazy. Konwój przybył do Swinemünde bez dalszych przygód 21-go, około g. 21-ej i w ciągu nocy wojska zostały wyladowane.

Tejże nocy i, następnego dnia rano Swinemünde i Szczecin zostały atakowane przez lotnictwo czerwone, co jednak nie opóźniło wylądowania wojska. W ciągu dwóch następnych dni lekkie siły niebieskich i okręty podwodne rozpoczęły energiczną walkę przeciwko handlowi czerwonych na Bałtyku, zmuszając stronę czerwoną do użycia wszystkich swych sił morskich, dla zwalczania akcji niebieskich. Korzystając z tego, niebiescy zdołali bez większych strat przeprowadzić dwa konwoje ze Swinemünde do Pillau. Jednakowoż trzeci konwój, który wyruszył 25-go ze Swinemünde w składzie 7-miu statków, został atakowany w rejonie Sassnitz przez okręty podwodne czerwonych, oraz przez ich siły nawodne, i całkowicie zniszczony. Następnie główne siły floty czerwonych poddały fortyfikacje Swinemünde bombardowaniu i ustanowiły blokadę zatoki Pomorskiej (!).

Wobec tego, że w tym czasie już zostało osiągnięte rozstrzygnięcie na lądzie, manewry zostały zakończone i siły morskie obu stron powróciły do Kiel. Naczelny dowódca marynarki, generał-admirał Raeder, znajdował się podczas manewrów na awizo „Grille”. Wśród gości zagranicznych był również marszałek Włoch — Badoglio.

Zmiany personalne. W związku z odejściem na własną prośbę w stan spoczynku dotychczasowego dowódcy bazy Morza Północnego, admirała Schultze, stanowisko jego objął wiceadmiral Boehm.

Na wodach Hiszpanii. Na zmianę znajdujących się na morzu Śródziemnym okrętów niemieckich, udają się pancernik „Deutschland” i 4-a flotylla torpedowców.

Nowa flotylla okrętów podwodnych. [Dnia 3. X. b. r. weszła do służby czynnej 3-cia flotylla okrętów podwodnych, złożona z 9-ciu okrętów po 250 ton, które wchodziły uprzednio w skład flotylli „Weddigen”. Flotylla otrzymała nazwę „flotylli Lohs”. Dowódcą flotylli został kdr.-ppor. Eckermann.

Nowy inspektorat. Utworzony został nowy inspektorat łączności; dotychczas powyższa działość znajdowała się w kompetencji inspektoratu torped.

Wyjazd okrętów szkolnych. 11-go października wyruszyły w doroczną sześciomiesięczną podróż zagraniczną okręty szkolne „Emden”, „Schlesien” i „Schleswig-Holstein”.

Krążownik „Emden”, pod dowództwem komandora-por. Bürkner’a, udaje się do Włoch, Grecji, Indyj Angielskich, Indyj Holenderskich, Włoskiej Erytrei i Trypolisu.

Trasa podróży okrętu liniowego „Schlesien” (dca-kdr. Fleischer)

proceedzi do wysp Kanaryjskich, Cap Verde, Brazylii, Argentyny, Chile, Panamy i Azorów.

Okręt liniowy Schleswig-Holstein (deca-kdr. Feldbausch odwiedzi wyspy Kanaryjskie, Cap Verde, Brytyjską Afrykę Zachodnią, Brytyjską Nigerię, Portugalską Afrykę Zachodnią, Związek Południowo-Afrykański, Portugalską Afrykę Wschodnią, Wyspy Seyszelskie; okręt powróci przez morze Czerwone i kanał Suezki, zawijając po drodze do portów Arabii, Włoch i Anglii. (cz.).

Stan rozbudowy floty niemieckiej. Według danych angielskich w budowie znajdują się obecnie: Dwa krążowniki po 10.000 ton, których uzbrojenie główne składać się ma z dział 150 mm, dwa pancerniki po 35.000 ton (w tym jeden założony w zeszłym roku, a jeden w bieżącym), dwa krążowniki bojowe po 26.000 ton (jeden gotów do prób w końcu roku bieżącego); piąty okręt liniowy jest w projekcie.

A dalej: Dwa lotniskowce po 19.500 ton (jeden założony w r. 1936, drugi w bieżącym), trzy krążowniki po 10.000 ton z działami 203 mm (wszystkie z roku ubiegłego), kilka kontrtorpedowców typu „Leberecht Maas” oraz 15 okrętów podwodnych, w tym 8 o wyporności 740 ton, a 6 o wyporności 517 ton. (g.).

Z.S.R.R.

Zmiany personalne. Dotychczasowy dowódca sił morskich Z. S. R. R. — Orłow został usunięty ze swego stanowiska; dowódcą sił morskich został Wiktorow, który był dotychczas dowódcą floty na oceanie Spokojnym. Co się stało z Orłowem — narazie nie wiadomo; czeka go prawdopodobnie proces. Jak już podawaliśmy, dowódcą floty morza Bałtyckiego został na miejsce Siwkowa — „flagman 2-go rangi” Isakow; razem z dowódcą floty zostało usunięte całe kierownictwo polityczne floty, w osobach długoletnich komisarzy Griszyra, Rabinowicza i Bojkowa. Został również usunięty ze swego stanowiska dowódca okrętu liniowego „Marat”, Iwanow, pod zarzutem, że dopuścił do demoralizacji załogi podczas pobytu „Marata” za granicą, w związku z koronacją króla Jerzego VI-go. Rzeczono, że znaleziono na „Maracie” dużo literatury kontrrewolucyjnej; podobno Iwanow już został rozstrzelany.

Dowódcą floty na Oceanie Spokojnym został „flagman I-go rangi” Kiriejew, dawny zastępca Wiktorowa.

Manewry floty morza Bałtyckiego. W pierwszych dniach października odbyły się doroczne jesienne manewry floty morza Bałtyckiego, w których brały udział okręty liniowe „Marat” i „Oktjabrskaja Rewolucja”, jak również nowe kontrtorpedowce i okręty podwodne. Na manewry przybył marszałek Woroszyłow w towarzystwie nowego dowódcy sił morskich Z. S. R. R., Wiktorowa i zaokrętował się na okręcie „Oktjabrskaja Rewolucja”. Na razie brak szczegółów, dotyczących przebiegu manewrów.

Nowa promocja lejtantów korpusów morskiego i łączności. 28-go października b. r. odbyła się w Leningradzie uroczysta promocja lejtantów korpusu morskiego w szkole morskiej im. Frunze, oraz lejtantów łączności w szkole łączności im. Ordżonikidze. Prasa świecka podkreśla wysoki poziom wyszkolenia nowych lejtantów; około 30% absolwentów szkoły łączności uzyskało stopnie celujące. Wszyscy absolwenci szkoły morskiej im. Frunze wykazali się dobrym opanowaniem jednego z języków obcych, angielskiego, względnie francuskiego. (cz.).

Ponure wieści. Według prasy szwedzkiej cytowane wyżej wiadomości o zmianach w wyższym dowództwie floty Z. S. R. R., są bardziej tragiczne niż się zdaje. Orłow, Siwkow i Iwanow mieli zostać bądź rozstrzelani, bądź co najmniej osadzeni we więzieniu pod zarzutem zdrady głównej. Oczywiście potwierdzenia oficjalnego tych wiadomości brak, a co za tym należy je przyjmować z pewną rezerwą. (g.).

Hiszpania.

Przebieg wojny domowej. 17-go września w rejonie na Północ od Wysp Balearskich krążownik powstańczy „Balears” atakował konwój „czerwony”, złożony z trzech statków, płynących pod ochroną 4-ch kontrtorpedowców. Po krótkotrwałej wymianie strzałów, kontrtorpedowce czerwone wycofały się z placu, pozostawiając konwój na łaskę krążownika powstańczego, który jeden ze statków zatopił, zaś dwa inne odesłał do Palma na Majorce.

Największą jednak sensacją stała się nieudana próba uprowadzenia przez powstańców rządowego okrętu podwodnego „C2” z Brest, gdzie ten znajdował się od dłuższego czasu w celu wykonania remontu. Grupa powstańców, złożona z 4-ch ludzi, pod dowództwem kapitana Haras, dowódcy „C4”, znajdując się w remoncie w porcie Verdon, przy ujściu Girondy, przybyła do Brest. Udało się im dostać na „C2”, na którym w tej chwili było tylko 9-ciu ludzi; powstańcy szybko opanowali okręt i obezwładnili jego załogę. Kpt. Haras oświadczył dowódcy „C2”, kpt. Ferrando, o swym przejściu na stronę gen. Franco i zaproponował mu uczynienie tegoż samego, obiecując mu w imieniu gen. Franco nagrodę 3 milionów peset. Gdy kpt. Ferrando na to się nie zgodził, powstańcy związali go i wszystkich ludzi z „C2”, oraz rozkazali starszeniu inżynierowi, aby przygotował silniki do podróży. Na niezszczenie dla powstańców, jednemu z marynarzy udało się schronić do kiosku i zabić przy tym jednego z powstańców. Marynarz ten zamknął się w kiosku, skąd zaczął nadawać sygnały alarmowe syreną. Jednocześnie wyjaśniło się, że silniki nie były w porządku i nie mogły być szybko uruchomione. Wobec tego powstańcy opuścili okręt, zabierając ze sobą kpt. Ferrando i inżyniera, wsiedli do oczekującego na nich na brzegu samochodu i ruszyli w kierunku południowym. Samochód został zatrzymany przez władze francuskie koło Bordeaux; kpt. Haras i jego trzech towarzysze zostali aresztowani. W samochodzie znaleziono również związanych kpt. Ferrando i inżyniera „C2” Tabuza. Przy kpt. Haras znaleziono list od dowódcy garnizonu w Irun, majora Troncoso, w którym ten ostatni namawiał go do przejścia na stronę gen. Franco razem z łodzią, obiecując mu w imieniu gen. Franco 2 miliony peset. Ponieważ policja francuska dowiedziała się, że w danej chwili major Troncoso znajdował się na terytorium francuskim, udało się go aresztować, zanim zdążył on powrócić do Hiszpanii. W sprawie próby uprowadzenia „C2” władze francuskie wdrożyły energiczne śledztwo, które niewątpliwie doprowadzi do ciekawych rewelacji.

21-go września angielski kontrtorpedowiec „Fearless” (1375 t.) został zbombardowany w pobliżu portu Gijon przez samolot rządowy, który wziął go prawdopodobnie za okręt powstańczy. Samolot rzucił 6 bomb, z których żadna nie trafiła.

Według wiadomości, z Walencji kontrtorpedowiec „Basilisk” został 4. X-go atakowany przez nieznaną łódź podwodną w rejonie Cap Antonio. „Basilisk” rzucił w kierunku łodzi podwodnej kilka granatów głębinowych. Powyższy wypadek, który nastąpił już po wprowadzeniu w życie kontroli, w myśl uchwał konferencji w Nyon, wywołał w kołach politycznych Anglii i Francji duże wrażenie. W świetle zaś późniejszego komunikatu admiralacji okazało się, że fakt ataku kontrtorpedowca „Basilisk” prawdopodobnie nie miał miejsca.

Rozprężenie, jakie panuje wśród załóg okrętów rządowych, potwierdza fakt następujący. Po zajęciu Santander przez wojska powstańcze, znajdujący się dotychczas w tym porcie kontrtorpedowiec rządowy „Jose Luiz Diez” przybył do Falmouth, celem naprawy uszkodzeń, otrzymanych na skutek trafienia bomby lotniczej. Gdy remont został wykonany i okręt zamierzał opuścić Falmouth, 66 członków spośród jego załogi zdezerutowało i odmówiło wrócić do Hiszpanii. „Jose Luiz Diez” wyszedł więc na morze ze zdekompletowaną załogą. Co zaś dotyczy dezertorów, zostali oni przez władze angielskie przewiezieni do Francji. Obecnie mają być odstawieni do Hiszpanii. (cz.).



Bibliografia.

Inż. Aleksander Potyrała — PRZEMYSŁ OKRĘTOWY — Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa 1937.

Przemysł okrętowy — jego istota i znaczenie dla gospodarki krajowej — oto szerszy tytuł skromnego, ale jakże wynownego wydawnictwa. Jeśli zbierze się wszystkie mniej lub więcej ponure wiadomości jakie na temat polskiego budownictwa okrętowego czyta się w prasie codziennej, jeśli weźmie się pod uwagę dezorientację panującą pod tym względem w społeczeństwie — to tymbardziej wartość rzeczowej pracy inż. Potyrały będzie można w całej pełni ocenić.

„Coroczne hasła tygodni morza — pisze Autor — pozostają w dużej mierze hasłami o znaczeniu symbolicznym... Hasło — budujmy okręty na własnej stoczni — jak na okres 16 lat od czasu odzyskania dostępu do morza — pozwala jedynie stwierdzić, że w tym kierunku zrobiliśmy bardzo niewiele...”

Dodać tu można, że przecież społeczeństwo polskie wogóle nie wie, jaką stocznice należy budować, jakie na niej okręty, a często też niepowołane czynniki usiłują w mozolnej twórczej pracy nad stworzeniem stoczni marynarki wojennej — kłaść swoje veto... „Tak wielką grzech, tak wielki występki!”, — możnaby wślad za kronikarzem zawołać.

Właśnie dla tego Autor rozpatruje budowę stoczni raczej wyłącznie pod kątem wojenno-morskim, jako oczywiście ważniejszym i stojącym u podstaw bezpieczeństwa i dobrobytu kraju.

Nie będziemy tu streszczać broszury inż. Potyrały, którą z łatwością można dostać w Lidze Morskiej i Kolonialnej, a której przeczytanie zalecić można wszystkim — fachowcom i laikom. Podamy tylko tytuły rozdziałów, a więc — Definicja pojęcia przemysł okrętowy. Analiza potrzeb materiałowych nowoczesnego budownictwa okrętowego. Czy możemy produkować w kraju potrzebne materiały? Zakres produkcji przemysłu okrętowego. Analiza potrzeb inwestycyjnych. Zagadnienie kosztów, i Wnioski.

Całość niezwykle treściwa, jasna, silnie przekonywująca. Należy się Autorowi szczerza podziękować za wyjaśnienie — tak rzeczowe — tej niezmiernie aktualnej i tak mało zrozumiałej sprawy. (J. G.).

Brunon Dzimiz — SKAZA MARYNARSKA — Rój, 1937.

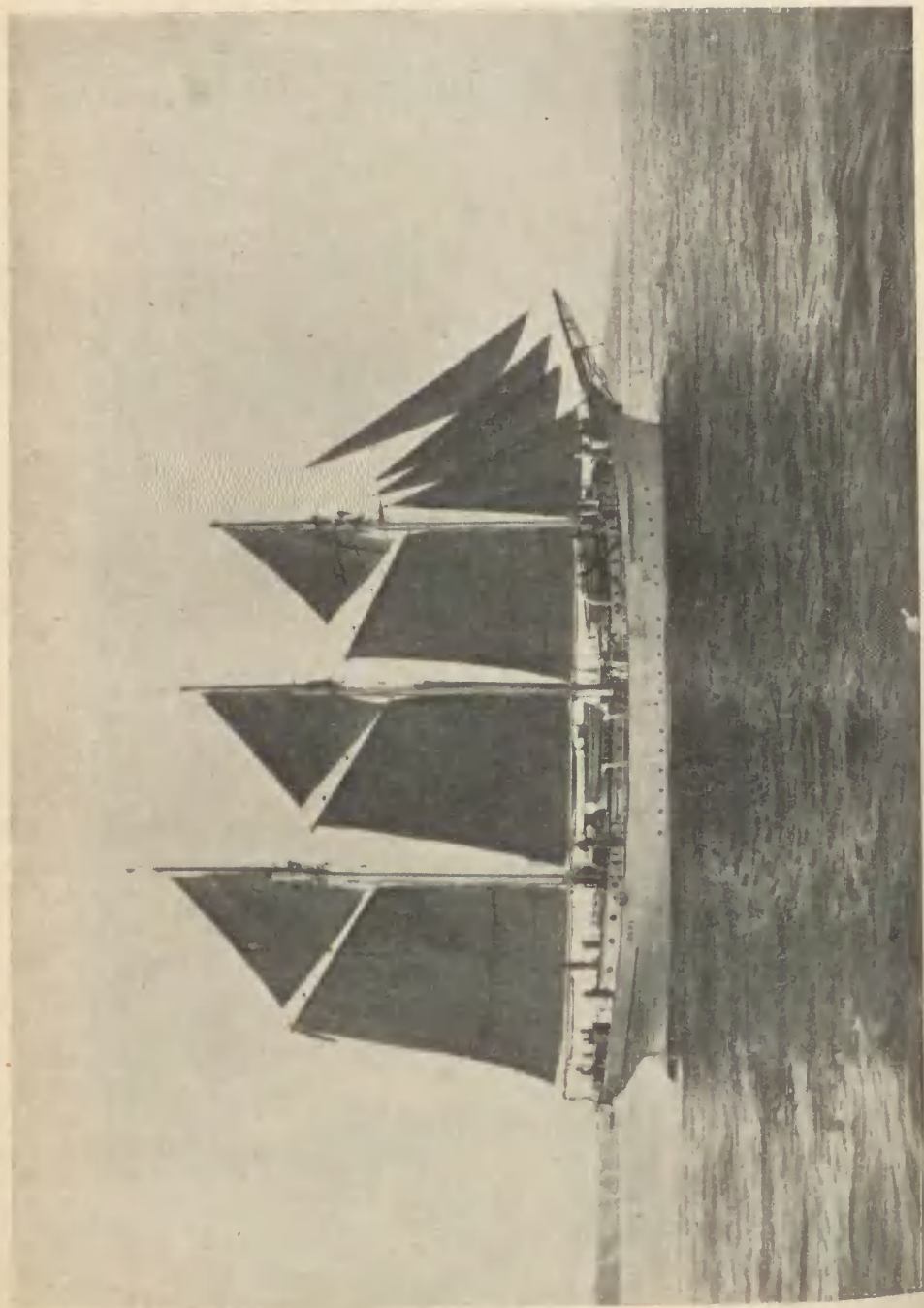
„Skaza marynarska” to tom opowiadań ściśle marynistycznych, które niepotrzebnie zwie się nowelami. Po pierwsze są to typowe anglosaskie „tales”. Po drugie nazwa „nowela” straszy okropnie na rynku wydawniczym w Polsce — przynajmniej, że całkiem niestusznie. Strachy owe wynikiły zaś tylko z winy pp. Wydawców, którzy przez długi czas dawali jako noweły rzeczy mało interesujące. Powodzenie „Djablika Błot Pińskich” kpt. Taubego świadczy wymownie, że można pisać nowelki czy opowiadania i zyskać duże zainteresowanie wśród Czytelników.

Cykl opowiadań morskich Brunona Dzimicza, to po „Samotnym Krążowniku” druga praca w dziedzinie marynistyki „rzetelnej”. Piszemy „rzetelnej”, bo wszystko od początku do końca dzieje się tu na morzu, a ląd istnieje tylko jako tło — i to nie zawsze. Niekiedy niknie zupełnie za horyzontem, co dowodzi, że aby pisać rzeczy interesujące o morzu, można czynić inaczej niż wielu naszych pseudo-marynistów, którzy w utworach swych raczej morza za tło używają.

Zawarte w cyklu „Skaza marynarska” opowiadania — to barwne, z życia wzięte, jednym językiem pisane historie — od poważnej wyprawy O. R. P. „Piłsudski” na Kłajpedę, aż po frywolne przygody z Dalekiego i Bliskiego Wschodu. Można tam znaleźć niemal wszystkie szerokości geograficzne — od Aleutów po Gibraltar.

Język Brunona Dzimicza — jak zwykle swoisty — operujący wyrażeniami, które krytyków „literackich” przyprawia o szal, a które czytelnikom niezawodnie bardzo będą się podobały. Przypisać trzeba, zresztą, że język ten od czasu „Samotnego Krążownika” zyskał bardzo wiele pod względem literackim i obrazowym. Niektóre przejścia nakreślone iście po mistrzowski, dowodzą, iż obok cynika i realisty siedzi w Brunonie Dzimiczu prawdziwy artysta, umiejący doskonale wyczuć i oddać piękno Wielkiego Morza.

Nieładna i nie związana z treścią okładka, fatalna korekta, no i brak spisu rzeczy, świadczą, że wydawca nie przyłożył do książki dostatecznych starań. (J. G.).



O. R. P. „Iskra” — okręt szkolny podchorążych m. r. woj.