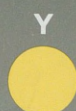




Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

A

1

2

3

4

5

6

M

8

9

10

11

12

13

14

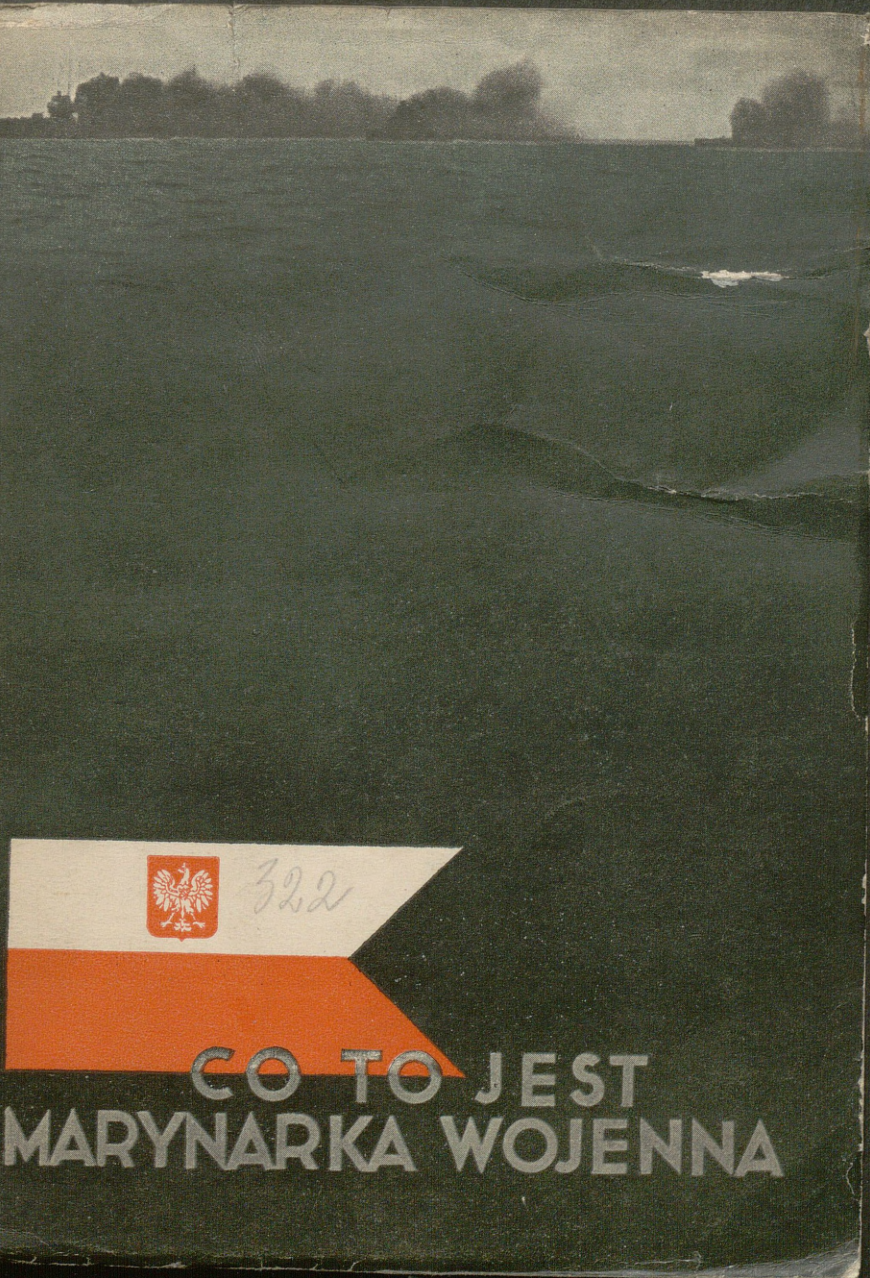
15

B

17

18

19





322

CO TO JEST MARYNARKA WOJENNA

CO TO JEST
MARYNARKA WOJENNA?
A. B. C. MORSKIE DLA WSZYSTKICH

OPRACOWAŁ
INŻ. JULJAN GINSBERT

PRZY WSPÓŁUDZIALE
MG. PRAW BENEDYKTA KRZYWCA
i
ART. MAŁ. FELIKSA CIECHOMSKIEGO

WARSZAWA 1935
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

359

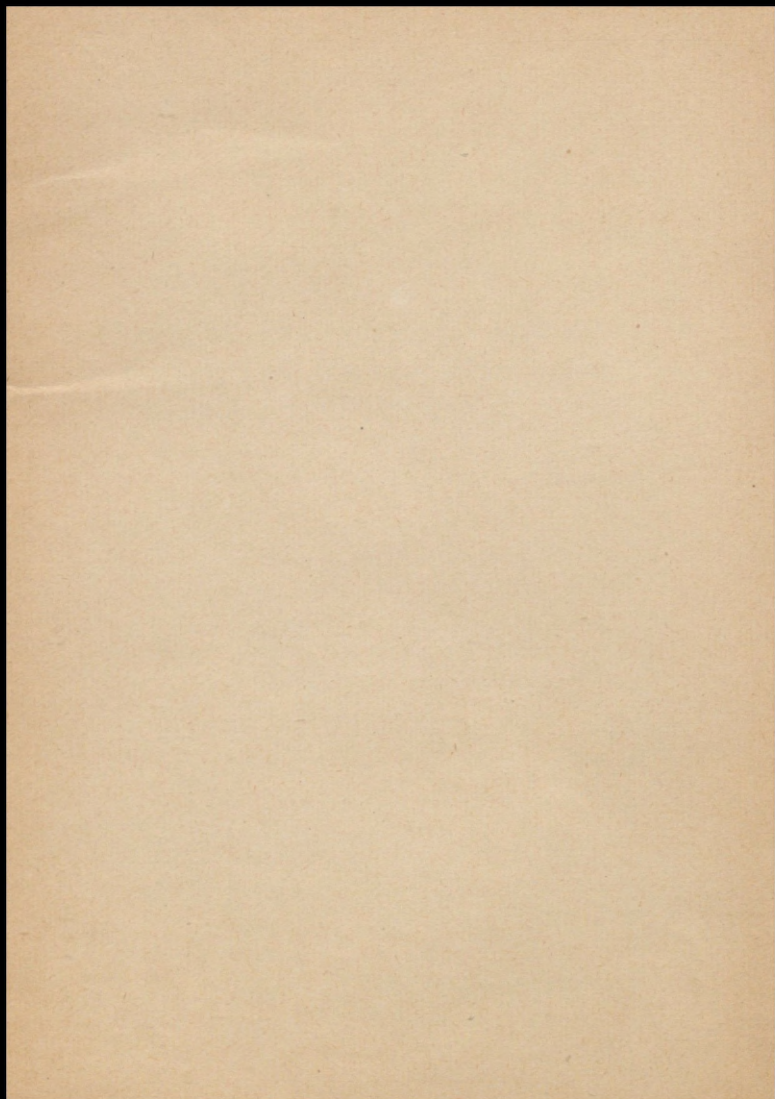
PRAWA PRZEDRUKU ZASTRZEŻONE

6513/1



DRUKARNIA NARODOWA W KRAKOWIE

*Naród rozbrojony, to nie przykład
godny naśladowania, lecz pokusa dla
zaborczo usposobionego sąsiada.*



I.

CO TO JEST MARYNARKA WOJENNA?

Siła zbrojna państwa, posiadającego dostęp do morza, dzieli się na wojsko lądowe i marynarkę wojenną.

Marynarka wojenna nie jest więc bronią w rodzaju artylerji czy piechoty, ale samodzielną częścią siły zbrojnej państwa, równorzędną wojsku lądowemu, posiadającą swe własne bronie i służby, swój sztab, własne korpusy oficerskie, własne zakłady i szkoły.

W krajach, których siła zbrojna na morzu jest odpowiednio wielka, naczelnym organem marynarki jest osobne ministerstwo (admiralicja). Ministerstwo takie skupia w sobie organa wszystkich dziedzin obrony morskiej, równorzędne odpowiednim organom wojska lądowego. Minister sam staje przed parlamentem, aby uzasadniać swój budżet i bronić go w razie potrzeby.

W krajach, gdzie liczebna słabość marynarki wojennej nie usprawiedliwia utworzenia osobnego ministerstwa, istnieją bądź odpowiednie podsekretarjaty stanu, bądź kierownictwa, dyrekcje, czy wreszcie departamenty. Są one wprawdzie zawsze zależne od ministra, który w rękach swych skupia całość obrony narodowej, jednakże wewnętrzny ich ustrój jest pojęty samodzielnie, zarówno pod względem taktycznym (obrona morza), jak i budżetowym (kredyty na budowę floty).

W Polsce takim organem jest Kierownictwo Marynarki Wojennej — organ naczelny, skupiający w swych rękach dowodzenie i zaopatrzenie marynarki. Szef Kierownictwa — przewidziany etatem w stopniu wiceadmirała — podlega bezpośrednio ministrowi spraw wojskowych i rozporządza budżetem marynarki wojennej.

Szefowi Kierownictwa Marynarki Wojennej podlegają: sztab, służby, szkoły, flota i flotylla rzeczna.

Służby dzielą się na: techniczną, broni podwodnej,¹ uzbrojenia, łączności, sanitarną, hydrograficzną,² intendentury.

¹ Torpedy i miny.

² Badania dna i brzegów morza.

Na czele floty stoi dowódca floty w stopniu kontradmirała. Podlegają mu: sztab, dowództwo obrony wybrzeża, komenda portu wojennego, lotnictwo morskie oraz dywizjony okrętów, a także niektóre zakłady, jak na przykład warsztaty marynarki wojennej w Gdyni.

Flotylla rzeczna ma miejsce postoju w głębi kraju i stanowi odrębną jednostkę organizacyjną.

Obrona wybrzeża obejmuje nie tylko jednostki marynarki wojennej — okręty obrony wybrzeży, łączność, baterje artylerji brzegowej i t. p., ale także jednostki wojska lądowego, przydzielone do floty, jak np. artylerję przeciwlotniczą, reflektory, bataljony morskie i t. d.

Marynarka wojenna w Polsce składa się więc z naczelnego organu dowodzącego (Kierownictwa Marynarki Wojennej), z floty i flotylli (okrętów), służb, szkół i zakładów. W skład floty wchodzi morski dywizjon lotniczy.

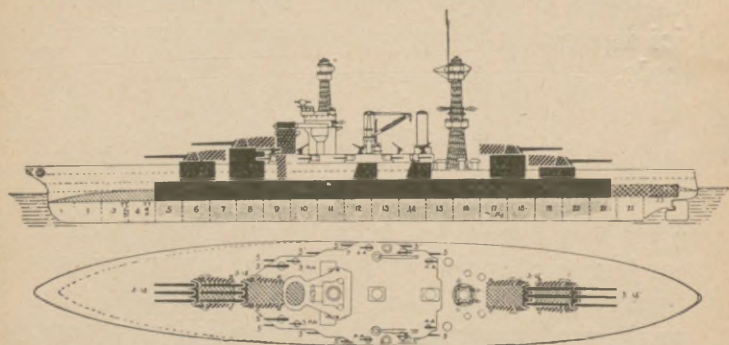
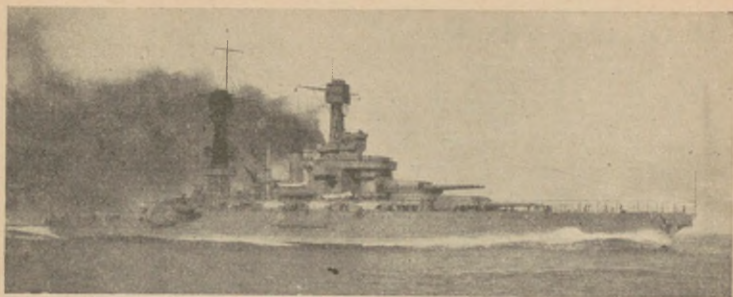
FLOTA.

Flota składa się z okrętów na morzu oraz sztabu, służb i zakładów na lądzie.

W Polsce, wobec niewielkiej liczby okrętów, flota dzieli się tylko na dywizjony,

obejmujące po kilka jednostek pływających. W krajach, mających odpowiednio rozbudowaną siłę zbrojną na morzu, flota dzieli się na eskadry, dywizje, flotylle i półflotylle (ostatnie odpowiadają mniej więcej naszym dywizjom) i t. d. Niekiedy siła zbrojna na morzu dzieli się nawet na kilka flot, będących odrębnymi i samodzielnymi jednostkami taktycznymi, jak na przykład w Stanach Zjednoczonych — flota oceanu Spokojnego i flota Atlantyku albo — flota bojowa, flota zwiadowcza, flota wód ojczy-
stych i t. d.

Aby flota w razie wojny mogła należycie spełnić swoje zadanie, musi się składać z jednostek wszelkich typów, zupełnie tak, jak wojsko lądowe musi się składać ze wszystkich broni. A więc flota pełnowartościowa składa się z okrętów linjowych (pancerników i krążowników bojowych), z krążowników ciężkich i lekkich, z okrętów torpedowych (kontrtorpedowców i torpedowców), z łodzi podwodnych, z różnego rodzaju okrętów pomocniczych (stawiaczy i polawiaczy min, patrolowców, transportowców, stawiaczy sieci, ścigaczy łodzi podwodnych i t. d.), wreszcie z lotnictwa morskiego, tak zaokrętowanego, jak i znajdującego się na wybrzeżu. Zaokrętowane lotnic-



Rys. 1 Amerykański okręt linjowy — pancernik „California“.

two morskie jest rozdzielone na poszczególnych okrętach po jednym lub więcej samolotów, albo większymi grupami na okrętach specjalnych — lotniskowcach.

Jeśli państwo nie posiada pełnowartościowej floty, lecz tylko niektóre typy okrę-

tów — zwykle lekkich — dowodzi to jednej z trzech rzeczy:

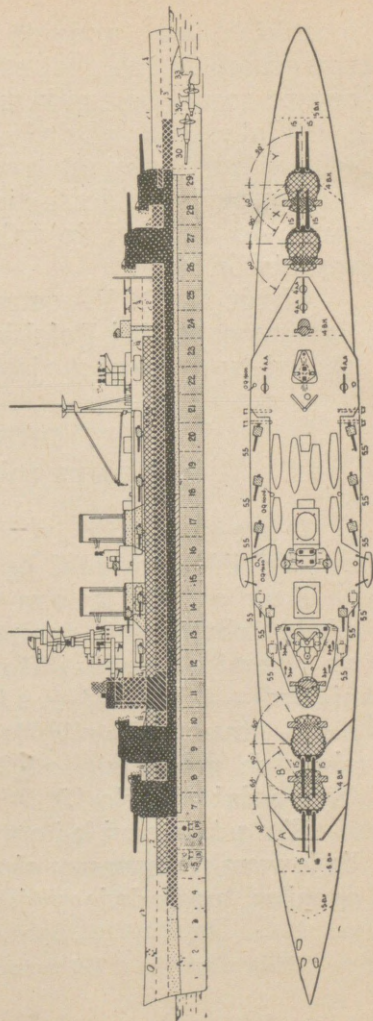
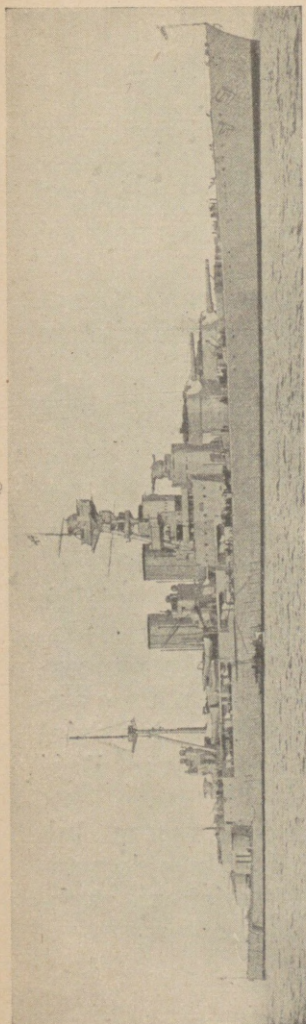
albo położenie polityczne jest takie, że na dłuższy okres czasu nie zachodzi obawa zatargu zbrojnego,

albo państwo jest zbyt słabe finansowo, albo naród nie rozumie potrzeby i znaczenia floty wojennej, tem samem dobrowolnie się skazując na odgrywanie pośredniej roli w życiu świata, na utratę wolności morskiej, na nędzę, a czasem nawet niewolę.

OKRĘTY.

Wielkość okrętów wojennych określa się wypornością, to jest ciężarem wody, wypartej przez zanurzony w niej okręt, wyrażonym w tonnach metrycznych po tysiąc kilogramów. Używanie terminu pojemność jest błędem, dotyczy on bowiem pomieszczeń okrętów handlowych i wyraża się w tonnach rejestrowych, objętości po sto stóp sześciennych (miara angielska); rozróżnia się przytem tonaż brutto — całkowity oraz tonaż netto — użyteczny dla ładunków i pasażerów.

Szybkość okrętu określa się w milach



Rys. 2. Angielski krążownik linjowy „Hood” (największy okręt wojenny świata).

morskich na godzinę¹ lub — krótko — w węzłach. Węzeł jest miarą szybkości i znaczy to samo, co „mila na godzinę“.

Wielkość dział daje się w kalibrach, to jest w wielkościach wewnętrznej średnicy lufy u wylotu. Jeśli się pisze „działo 203 mm“, to znaczy, że taką właśnie wielkość ma otwór lufy.

Skrót O. R. P. oznacza u nas „Okręt Rzeczypospolitej Polskiej“, co wskazuje, że chodzi tu o okręt wojenny.

TYPY OKRĘTÓW

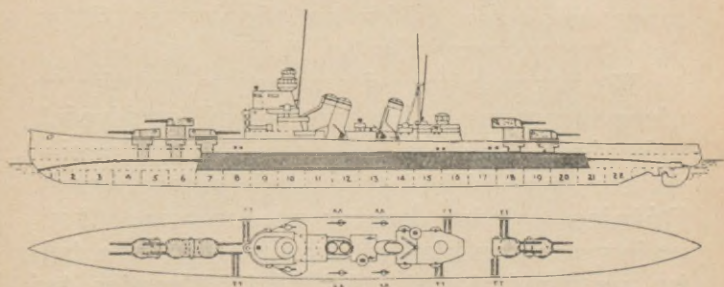
(patrz tablice).

O k r ę t y l i n j o w e dzieli się na pancerniki i krążowniki bojowe (linjowe).

P a n c e r n i k i e m nazywamy wielki, silnie uzbrojony i opancerzony okręt, będący rdzeniem każdej floty. Zespoły pancerników — inaczej e s k a d r y p a n c e r n e — stanowią o sile floty. Kaliber ich dział ciężkich waha się od 280 do 406 mm, ilość tych dział od 6 do 13.

K r ą ż o w n i k i e m b o j o w y m lub linjowym nazywamy okręt podobny do pancernika, posiadający jednak większą szyb-

¹ Mila morska = 1852 metrom.



Rys. 3. Japoński krążownik typu waszyngtońskiego „Naczi“.

kość, osiągniętą kosztem zmniejszenia pancerza a niekiedy i artylerji ciężkiej.

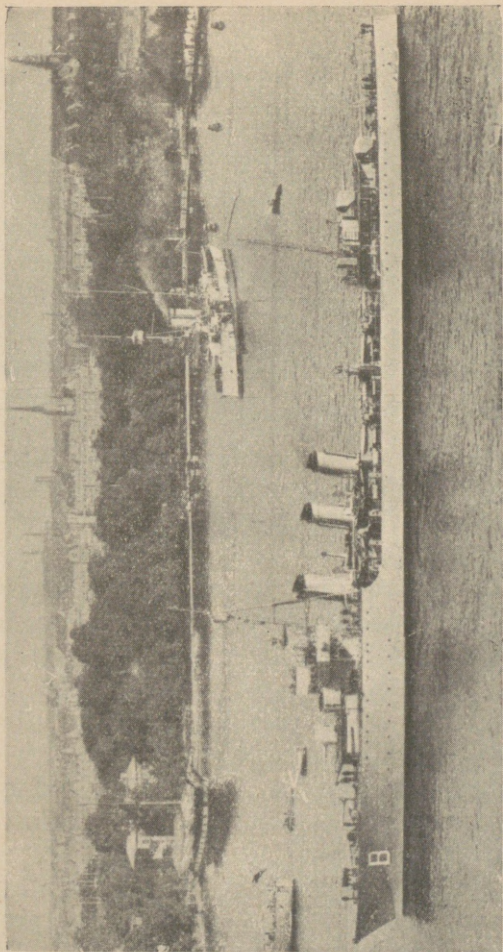
Krążowniki zwykle dzielimy na ciężkie i lekkie.

Krążownikiem ciężkim nazywamy w dzisiejszem pojęciu okręt typu powstałego po konferencji waszyngtońskiej (r. 1922), wyporności około 10.000 tonn. Okręty te są uzbrojone w działa 203 mm, słabo lub wcale nie opancerzone, mają jednak dużą szybkość. Głównem ich zadaniem

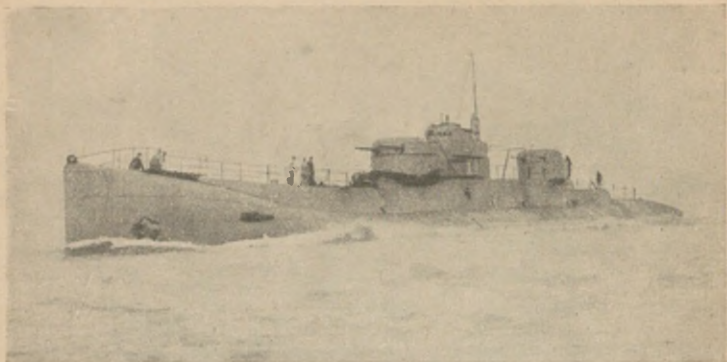
jest walka na liniach komunikacyjnych przeciwnika oraz ochrona własnych takich linii.

K r ą ż o w n i k i e m l e k k i m nazywamy mniejszy okręt o dużej szybkości, uzbrojony zwykle w działa 150 mm i też słabo lub wcale nieopancerzony. Służyć on może także do celów zwiadowczych floty, do eskorty, wypadów i t. d.

K o n t r t o r p e d o w c e są to okręty nieopancerzone o bardzo dużej szybkości, uzbrojone w działa 100 do 140 mm i posiadające po kilka wyrzutni torpedowych. Różnica między kontrtorpedowcem a torpedowcem zanikła już zupełnie i polega tylko na umówionej wielkości. Granica tej wielkości jest jednak odmienna w różnych państwach i co w jednym nazywamy torpedowcami, to w drugim zalicza się do kontrtorpedowców. Tak, na przykład, francuskie torpedowce mają po 1500 tonn, kontrtorpedowce — po 2700; niemieckie torpedowce mają po 600 tonn, kontrtorpedowce — po 800; kontrtorpedowce Norwegji mają tylko po 500 tonn. Niektóre wielkie kontrtorpedowce nazywamy p r z e w o d n i k a m i flotylli, gdwż spełniają takie właśnie zadanie. Naogół wszystkie te okręty są jakby kawalerją floty i służą do najroz-



Rys. 4. Kontrtorpedowiec polski „Burza”.

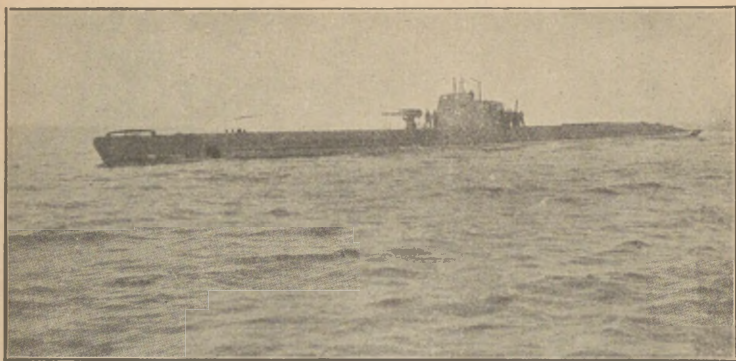


Rys. 5. Angielski podwodny krążownik typu „X.1”.

maitszych celów: mogą atakować torpedą większe jednostki, walczyć artylerią z mniejszemi, stawiać zasłony dymowe, eskortować transporty, chronić eskadry linjowe przed łodziami podwodnemi, patrołować i t. d. Są to jednostki do pewnego stopnia uniwersalne.

Łodzie podwodne dzieli się na krążownicze i stawiacze min.

Krążownicza łódź podwodna, wyposażona w torpedy i działa oraz mająca stosunkowo dużą szybkość, służy do wojny korsarskiej przeciwko komunikacjom morskim, a także do ataków przeciw jednostkom nawodnym. W kate-



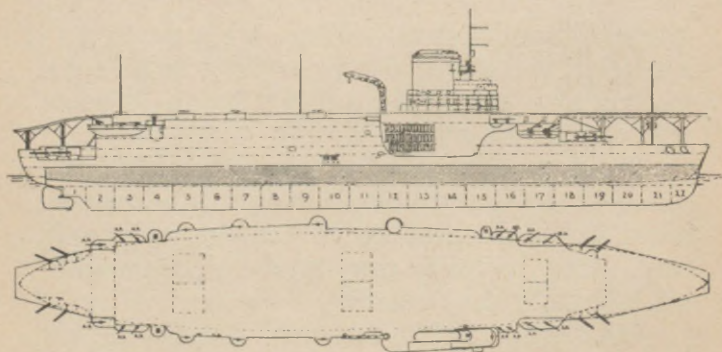
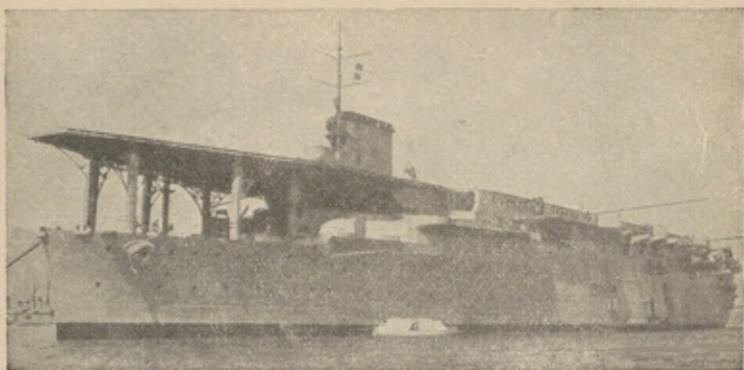
Rys. 6. Polski podwodny stawiacz min „Wilk“.

gorji tej spotykamy wielkie krążowniki podwodne, łodzie dalekiego morza i poniekąd łodzie obrony wybrzeży.

Podwodny stawiacz min ma nieco mniejszą szybkość, wzamian zaś zabiera ładunek min, które stawia pod wodą tam, gdzie to może przyczynić przeciwnikowi jak najwięcej szkody.

Okręty lotnictwa dzielą się na lotniskowce i transportowce lotnictwa.

Lotniskowce są to wielkie jednostki o specjalnym pokładzie lotniczym, na którym samoloty startują i lądują; zabierają zwykle kilkadziesiąt samolotów różnych typów (patrz tablice).



Rys. 7. Francuski lotniskowiec „Bearn“.

Transportowce lotnictwa są to okręty podobne do krążowników, zabierające kilka lub kilkanaście samolotów. Okręty takie nie mają pokładu-lotniska:

samoloty startują z katapulty (miotacza), osiadają zaś na wodzie, skąd specjalny żóraw przenosi je na pokład.

Okręty specjalne i pomocnicze mają bardzo różnorodne przeznaczenie. Zaliczyć do nich można:

pancerniki obrony wybrzeży i monitory, będące właściwie zmniejszeniem okrętów linjowych;

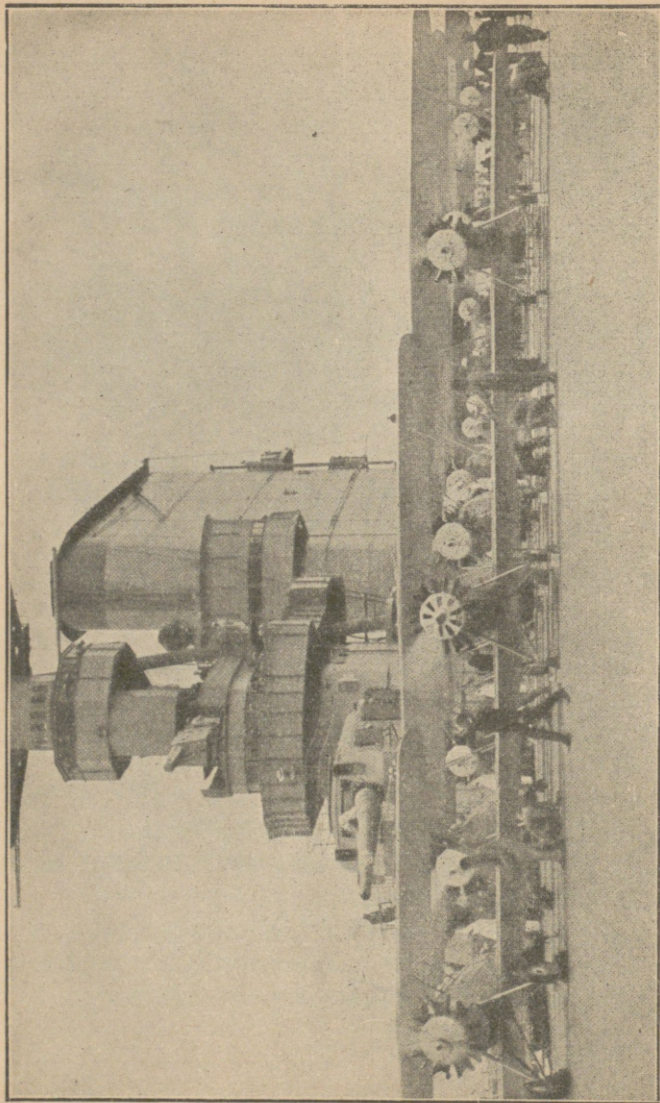
stawiacze min — inaczej krążowniki minowe — okręty służące specjalnie do stawiania min zagrodowych;

kanonierki, patrolowce, awiza — małe jednostki, służące do celów policyjnych (nadzór rybołówstwa), do służby brzegowej, patrolowania, łączności, służby kolonjalnej i t. d.;

ścigacze łodzi podwodnych — szybkobieżne małe jednostki, zaopatrzone w podwodne aparaty podsłuchowe, artylerię lekką i miotacze bomb głębinowych;

szybkobieżne kutry torpedowe — inaczej motorowe torpedowce — uzbrojone w działko lub karabin maszynowy i jedną lub dwie torpedy, czasem też w bomby głębinowe;

stawiacze sieci — okręty służące do ustawiania sieci ochronnych, zabezpieczających przed łodziami podwodnymi;



Rys. 8. Na pokładzie lotniskowca.

traulery albo poławiacze min — małe, płytko zanurzające się jednostki, przystosowane do wyławiania min nieprzyjacielskich przy pomocy specjalnych przyrządów, zwanych trałami.

A dalej transportowce, warsztatowce, okręty-bazy, ropowce (zbiorniki do przewozu ropy naftowej, zastępującej dziś węgiel jako paliwo do napędu), okręty hydrograficzne (do badania dna morskiego i brzegów), okręty szkolne (częstokroć żaglowce), okręty ratownicze i t. d.

BANDERY I FLAGI.

(patrz tablica).

Na każdym okręcie wojennym powiewa na rufie, zawieszona na gaflu lub drzewcu bandera narodowa; jest ona równoznaczna ze sztandarem czy chorągwią wojska lądowego, nadto zaś wskazuje przynależność państwową okrętu. W porcie bandera jest podnoszona o ósmej rano, opuszczana zaś o zachodzie słońca, według specjalnego ceremonjału. Na morzu bandera powiewa przez całą dobę.

Okręt, który wywiesza na maszcie pro-

porczyk lub flagę dowódcy zespołu (patrz tablicę flag) nazywamy flagow y. Dla większych zespołów okręty flagowe są okrętami admiralskimi. Okręt, na którym się znajduje admirał głównodowodzący nazywamy okrętem flagowym floty. Jeżeli na redzie stoi większa ilość okrętów, to ten, na którym jest zaokrętowany najstarszy stopniem dowódca, podnosi porczyk „starszego na redzie“.

Na dziobie okrętu wojennego w czasie postoj u powiewa porz e c. Okręt, będący w kampanji, wywiesza na szczycie masztu z n a k — długą, wąską wstęgę.

II.

DO CZEGO SŁUŻY?

Marynarka nie służy, jak to często w Polsce myślą, do obrony wybrzeży, ale narówni z wojskiem broni całego kraju. Celem jej istnienia nie jest też wyłącznie obrona marynarki handlowej (tak samo, jak celem istnienia wojska nie jest obrona pociągów kolejowych), ani też kolonij zamorskich, bo ta bez uprzedniego panowania na własnych wodach uskuteczyć się nie da.

Zadaniem marynarki wojennej w czasie pokoju jest reprezentowanie kraju nazewnątrż, zmuszenie obcych do liczenia się z niezawisłością państwa, otwieranie nowych dróg dla handlu zamorskiego, obrona interesów wychodźstwa, pośredniczenie w zawieraniu umów politycznych i przy mierzy, w zacieśnianiu poprzez morze — które wszak łączy a nie dzieli — dobrych stosunków sąsiedzkich.

W czasie wojny zaś — marynarka wojenna musi nie tylko bronić wybrzeża i marynarki handlowej, ale musi wywalczyć narodowi wolność morską — musi opanować temi odcinkami morskimi, które dla życia kraju są potrzebne. Musi więc zniszczyć lub unieszkodliwić przeciwnika, aby osiąść swobodę komunikacyj morskich. Uczynić zaś to powinna nie na własnych wodach, ale o ile możliwości, na wodach przeciwnika.

Wielkość marynarki wojennej nie jest zależna od długości wybrzeża, ale od warunków politycznych i wartości, jaką dostęp na morze ma dla kraju. Im krótsze wybrzeże, im mniej na niem portów, tem większe zachodzi niebezpieczeństwo odcięcia od świata, tem większa jest wartość tych portów¹ i dróg do nich prowadzących. Wartość wprost bezcenna, bo są płucami, któremi kraj oddycha.

Do biernej obrony wybrzeży marynarka, z wyjątkiem stawiaczy min i jednostek lekkich, potrzebna nie jest. Wystarczą tu baterje nadbrzeżne i zgromadzone na wybrzeżu wojsko. Ale też przy biernej obronie można tylko otrzymywać razy, bez możliwości

¹ Trzy czwarte polskiego obrotu z zagranicą idzie drogą morską. Zahamowanie tego obrotu groziłoby nędzą i ruiną całemu krajowi.

ich oddania. Ani jeden okręt nie potrafi wówczas wyjść z portu czy wejść doń, bo panujący na morzu przeciwnik przeciwstawi się temu. Nie pomoże tu i lotnictwo, bo bez oparcia o flotę nie będzie ono zdolne do zdobycia wolności morskiej, nie potrafi ani samo przewieźć potrzebnych krajowi wytworów, ani też wprowadzić czy wyprowadzić z portu choćby jednego okrętu handlowego. A więc nie istnienie fortyfikacyj, ale tylko obecność silnej floty wojennej może być rękojmią swobody dróg morskich i hamulcem zaborczych zakusów przeciwnika.

Odbierając przeciwnikowi swobodę ruchów na morzu, marynarka wojenna może nie tylko przyczynić się do zwycięstwa własnego wojska lądowego, ale nawet stworzyć warunki takie, że w wypadku porażki tego wojska przeciwnik ze zwycięstw swoich skorzystać nie będzie w możności. Tak np. wszystkie lądowe zwycięstwa Napoleona na nic się zdały wobec zniszczenia floty francuskiej pod Trafalgarem i odebrania Francji swobody morskiej. Tak samo w ostatniej wojnie, mimo licznych zwycięstw niemieckich na lądzie, sojusznicy, panując na morzach, potrafili tak przedłu-

żyć wojnę, wytworzyć dzięki blokadzie morskiej tak trudne położenie dla mocarstw centralnych, że w wyniku wojsko ostatnich nie mogło dłużej walczyć. Wzajemnie Niemcy nie mogli się przeciwstawić przywozowi do Europy wojsk kolonialnych czy amerykańskich, co wkońcu, mimo uprzednich ich zwycięstw, stało się powodem przegranej.

Odwrotnie — tam, gdzie wojsko ustępowało, zwycięstwo floty poprawiało odrazu jego położenie.

DOSTĘP NA MORZE.

Sam dostęp do morza na nic się zda, jeśli równolegle doń nie będziemy mieli wolnego dostępu na morze, to jest — jeśli nie potrafimy zabezpieczyć swobody potrzebnych nam dróg morskich. Aby zaś dostęp na morze był otwarty dla kraju, należy posiadać flotę. I to nie flotę, złożoną z okrętów obrony wybrzeży — boć te będą miały wartość nie wiele większą od nieruchomych fortów nadbrzeżnych, ale flotę pełnowartościową.

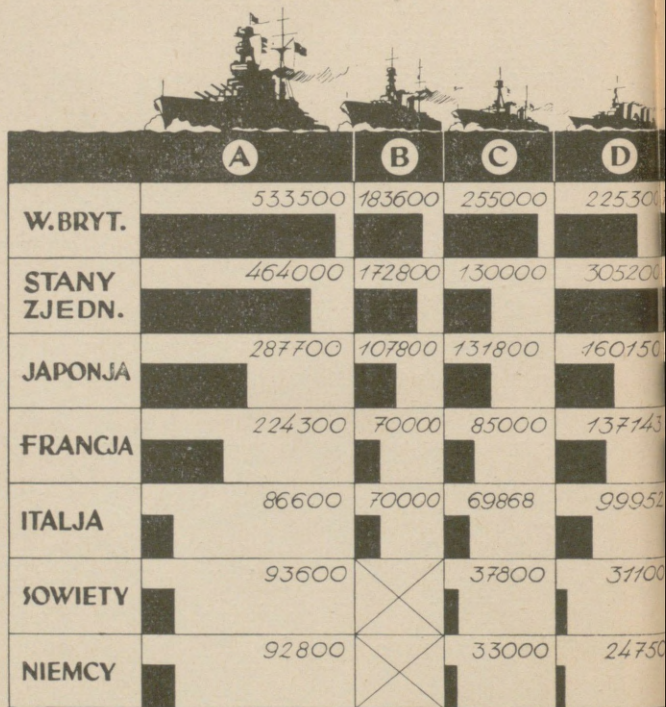
Flota jest więc mieczem i tarczą dla każdego kraju, którego interesy państwowe i narodowe

są związane z morzem. Jako miecz ma ona zdobyć wolność morską i panowanie na morzu. Jako tarcza ma bronić dróg morskich i bezpieczeństwa brzegów, w każdym zaś razie — przeszkodzić nieprzyjacielowi w jego zamiarach, uprzedzić jego cios możliwie jak najdalej od własnego wybrzeża.

Przecięcie dróg morskich jest bowiem ofensywą na środki istnienia przeciwnika, dążącą do wygłodzenia go i pozbawienia możliwości obrony. Kraj, który do tego dopuści, może się zgóry uważać za zwyciężony.

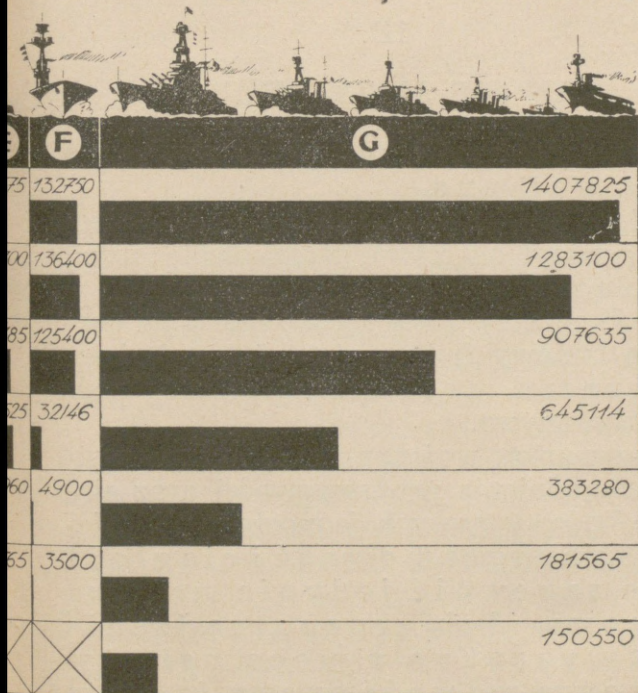
Raz więc jeszcze należy stwierdzić, że marynarka wojenna nie jest przedłużeniem frontu lądowego na odcinku morskim ani też środkiem obrony biernej, ale jako najwidoczniejszy czynnik siły i niezależności państwa — samodzielną gwarantką swobodnej łączności ze światem, bez której kraj i naród istnieć nie są w stanie.

TONAŻ FLOT WOJENNYCH 7-MIU 1940



A OKRĘTY LINJOWE **B** KRAŻOWNIKI CIĘŻKIE **C** KRAŻ. LEKKIE **D** KR.

PAŃSTW ŚWIATA · STAN NA 1-V-1934 PROZ OKRĘTÓW POMOCNICZYCH



TORPEDOWNICE I TORP. E ŁÓDZIE PODW. F LOTNISKOWNICE G TONAZ OGÓLNY.

III.

JAK SIĘ JĄ TWORZY?

Siłę państwa na morzu stanowi jego flota wojenna.

Siłę floty wojennej tworzą: skład osobowy (załogi okrętów), wyszkolenie załóg oraz okręty.

Ilość okrętów i ich jakość zależą od programu budowy floty wojennej (w skrócie: programu morskiego), który państwo wykonywa.

Marynarka wojenna to przede wszystkim zagadnienie programowości oraz ciągłości budowy nowych jednostek pływających. Tę programowość i ciągłość może zapewnić jedynie ustawa sejmowa lub rozporządzenie głowy państwa z mocą ustawy.

Programowość oznacza, że okręty mają być budowane nie pojedynczo, lecz seryjnie, po dokładnem obmyśleniu i przepracowaniu ich typu. Przy seryjności budowy

okrętów zapewni się jednolitość wyszkolenia załóg oraz jednolitość wartości bojowych i nawigacyjnych, zmniejszy się koszt i czas budowy okrętów, uprości się obsługę okrętu w porcie i t. d. Seryjność budowy okrętów daje w ręce dowódcy jednolity zespół jednostek pływających o ustalonej wartości.

Ciągłość — to przede wszystkim zapewnienie pieniędzy na cały czas wykonania zamierzonego programu morskiego. Wykonanie programu morskiego musi postępować corocznie, planowo, w granicach przyznanых zawczasu pieniędzy, przyczem, w miarę wykończania zamówień na pierwszą część okrętów, powinny być udzielane zamówienia na wykonanie następnych.

Jeżeli program morski z tych lub innych względów nie stanowi składowej części ustawy, to przynajmniej sprawa przydziału kredytów na jego wykonanie musi być uregulowana w drodze ustawodawczej. Tylko bowiem specjalny akt ustawodawczy może zapewnić istotną ciągłośćłożenia środków wpieniężnych, potrzebnych na wykonanie całego programu morskiego. Dlatego też ustawa przyznaje niezbędne kredyty pieniężne na cały okres

wykonania takiego programu, to znaczy na lat 6—8—10 (duży program morski) lub na lat 3—5 (program morski skrócony).

Tego rodzaju osobny akt ustawodawczy, ustalający ryczałtową sumę na wykonanie całokształtu prac, ma jeszcze i tę dodatnią stronę, że — prócz zapewnienia na szereg lat terminowego wykonania budowanych jednostek — uniezależnia plan rozbudowy od niespodzianek kredytowych na terenie parlamentarnym.

Wreszcie na terminowość wykończania nowych jednostek wpływa również stopień sprawności technicznej zakładów, budujących okręty, a więc stoczni oraz tych wszystkich gałęzi przemysłu, które współpracują ze stoczniami nad wykonaniem nowych jednostek floty.

Podziw budzący wzrost floty niemieckiej przed wielką wojną wynikał właśnie z drobiazgowego dokładnego stosowania tych 2 zasad: programowości i ciągłości w dziele rozbudowy swej marynarki wojennej. Przeciwnie Rosja carska — zaniedbała przestrzegania tych podstawowych zasad i w obu wojnach (japońskiej i światowej) poniosła dotkliwą porażkę.

Od chwili powzięcia postanowienia budowy okrętu do chwili wcielenia go w skład

TONAŻ FLOT WOJENNYCH PAŃSTW BAŁTYCKICH · STAN NA 1.V.1934



	A	B	C	D	E	F
NIEMCY	92800	33000	24750		46810	197360
SOWIETY BAŁTYK i M. CZARNE	93600	37800	31100	15565	13500	191465
SZWECJA	45540	12000	10000	7910	19611	95061
DANJA	10300		4900	2450	6750	24400
FINLANDIA	8000			1600	7000	16600
POLSKA			4500	2940	5100	9600
ŁOTWA				790	1345	2135
ESTONJA					1300	1300

A OKRĘTY LINIOWE i PANCERNIKI OBRONY WYBRZEŻA B KRAZOWNIKI C KONTRTORPEDOWCE i TORPEDOWCE D ŁODZIE PODWODNE E OKRĘTY POMOCNICZE F TONAŻ OGÓLNY

floty upływa zwykle kilka lat. Opracowanie planów, ogłoszenie przetargu i wybranie najkorzystniejszej oferty, prace przygotowawcze, zajmują zwykle od 10 do 18 miesięcy. Dla okrętu średnich rozmiarów od chwili założenia go na stocznii do spuszczenia na wodę upływa zwykle 12 do 15 miesięcy. Od chwili spuszczenia na wodę do całkowitego uzbrojenia i wyposażenia, łącznie z próbami, upływa 12 do 20 miesięcy. Potem następuje wyszkolenie załogi, która musi się z nowym okrętem należycie oswoić, oraz próbne i szkolne pływania z innymi okrętami. Dopiero wtedy okręt może wejść w pełni swej wartości do linii. Nierzadko od chwili uchwalenia jego budowy minęły trzy lub cztery lata.

Dlatego marynarki wojennej nie można improwizować na wypadek wojny, nie można „kupować” ani stwarzać w ostatniej chwili. Trzeba zawczasu na lata i lat dziesiątki myśleć o celowym jej tworzeniu. Trzeba też budować jednostki pływające wszystkich typów, aby flota była pełnowartościowa (zupełnie tak, jak wojsko składać się musi z wszystkich broni). Budowa małych okrętów kosztuje stosunkowo drożej (jeśli o cenę tonny chodzi) od budowy wielkich, nie dając wzamian

żądaney rękojmi bezpieczeństwa (patrz tablicę).

Koszt tworzenia floty jest wprawdzie bardzo wysoki, ale z jednej strony marynarka wojenna nie jest nieprodukcyjna, z drugiej zaś — jeśli bezpieczeństwo i interes kraju wymagają jej budowy, to nie wolno się cofać przed żadną ofiarą. Od rozwoju marynarki wojennej zależeć będą bowiem dalsze losy kraju i dobrobyt jego mieszkańców.

Wszystkie kraje, które zawczasu stworzyły potęgę morską, rozwijały się pomyślnie i częstokroć nawet bez wojny stawały się mocarstwami, natomiast nawet bogate kraje, które swą wolność morską zaniedbały, albo jej niedostatecznie broniły, upadły lub poszły w niewolę.

Anglja królowej Elżbiety była ubogim krajem bez międzynarodowego znaczenia, Hiszpanja Filipa II — wielkiem mocarstwem światowem, do którego niemal pół świata ówczesnego należało. Ale zanik troski o morską siłę zbrojną przyprowadził Hiszpanję o upadek i utratę wszystkich niemal posiadłości zamorskich, podczas gdy rozbudowa floty angielskiej — narazie bardzo dla narodu angielskiego uciążliwa — stała się

KOSZT TONNY OKRETU WOJENNEGO

OKRĘT i TONAZ

KOSZT 1-t J TONNY W ZŁOTYCH

OKRĘTY LINIOWE



„HOOD”
W. BRYTANIA

42000 t

6000



„NELSON”
W. BRYT.

35000 t

8680



„DEUTSCHLAND”
NIEMCY

10000 t

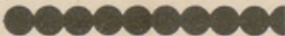
15265



„MYOKO”
JAPONIA

10000 t

9550



„LEANDER”
W. BRYTANIA

7200 t

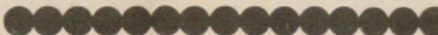
10200



„LEIPZIG”
NIEMCY

6000 t

14830



KRĄŻOWNIKI



„VAUTOUR”
FRANCJA

2450 t

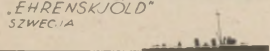
10000



„DRAYTON”
STANY ZJEDN.

1500 t

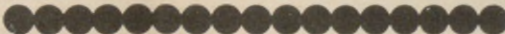
16280



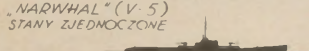
„EHRENGJÖLD”
SZWECJA

1000 t

17000



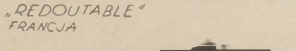
KONTROLELOWE



„NARWHAL” (V. 5)
STANY ZJEDNOCZONE

2760 t

11630



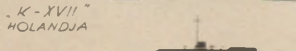
„REDOUBTABLE”
FRANCJA

1380 t

13770



ŁÓDZIE KOPALNE



„K - XVII”
HOLANDJA

780 t

15230



w stosunkowo krótkim czasie źródłem potęgi Wielkiej Brytanji i kwitnącej pomyślności jej ludu.

Więc nie bogactwo kraju jest powodem do tworzenia floty, ale odwrotnie — stworzenie silnej floty zapewnia krajowi bezpieczeństwo i pomyślny rozwój, za którym idzie zawsze powszechny dobrobyt.

Budowa okrętów wojennych w kraju jest najlepszym środkiem do walki z bezrobociem, żadna bowiem inna dziedzina nie wymaga współpracy tylu gałęzi przemysłu, co ta właśnie. Okręt wojenny w czasie budowy daje pracę górnikom, hutnikom, monterom, stolarzom, tokarzom, blacharzom, cieślom, szklarzom, elektrotechnikom, powroźnikom, ślusarzom, spawaczom, tapicerom, tkaczom, kolejarzom, malarzom, chemikom, kreślarzom, papiernikom, zegarmi-strzom, inżynierom, optykom i wielkiej liczbie robotników niewykwalifikowanych. Po wykończeniu zaś jeszcze przez lat kilkadziesiąt jest źródłem dalszej pracy podczas napraw i udoskonaleń. Około trzech czwartych kosztów budowy okrętu wojennego pochłania robocizna.

Gdy czas nagli, a własnych stoczni je-

szcze niema albo nie są w możności podolać zamówieniom, trzeba narazie budować okręty wojenne zagranicą, starając się, aby o ile możności przynajmniej niektóre materiały były sprowadzane z kraju. Jednakże taki stan rzeczy może być uważany tylko za przejściowy. Stworzenie własnego przemysłu okrętowego — własnych stoczní — jest koniecznością życiową zarówno ze względu na interes państwa i narodu, jak również na ich bezpieczeństwo.¹

A zresztą, choć marynarka wojenna kosztuje tak drogo, należy pamiętać, że przegrana wojna może kosztować stokroć więcej. I kto z początku chce tu oszczędzić tysiące, ten potem płacić musi łzami, krwią i miliardami.

¹ Np. przy budowie łodzi podwodnej „Wilk“ brało udział 360 firm, reprezentujących 70 gałęzi przemysłu.

IV.

JAK DO NIEJ WSTĄPIĆ?

Wstąpić do marynarki wojennej można trzema drogami:

przez Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej (kto pragnie się poświęcić zawodowi oficera),

drogą zaciągu ochotniczego,
z poboru.

SZKOŁA PODCHORAŻYCH.

O przyjęcie do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej¹ mogą się ubiegać obywatele polscy, którzy w dniu 1 lipca danego roku ukończyli 17 lat, nie przekroczyli zaś wieku 19 i pół lat.

Szkoła przyjmuje zgłoszenia kandydatów na wydziały morski lub techniczny. Kurs trwa trzy lata i sześć tygodni. Ci, któ-

¹ W Toruniu.

rzy go ukończą pomyślnie, zostają mianowani podporucznikami marynarki wojennej w korpusie morskim lub technicznym i są obowiązani odsłużyć przynajmniej potrójną ilość czasu, spędzonego w szkole.

Kandydaci muszą posiadać świadectwo dojrzałości, zezwolenie rodziców lub opiekunów, świadectwo moralności, państwową odznakę sportową oraz zaświadczenie o zdolności fizycznej, wystawione przez najbliższy wojskowy szpital okręgowy.

Podania należy składać do k o m e n d a n t a S z k o ł y P o d c h o r ą ż y c h M a r y n a r k i W o j e n n e j w T o r u n i u do dnia 31 maja danego roku. Świadectwo dojrzałości dla tych, którzy zdają ten egzamin w tym samym roku, może być dostarczone do dnia 2 lipca, pod warunkiem uprzedniego złożenia zaświadczenia danej uczelni, że kandydat jest dopuszczony do egzaminu dojrzałości.

Kandydaci, których podania zostały uwzględnione, stają w Szkole Podchorążych Marynarki Wojennej do egzaminu konkursowego z zakresu wiedzy ogólnej, historii Polski, geografji, matematyki, chemji nieorganicznej, fizyki, elektryczności i języka obcego. Ponadto odbywa się badanie psy-

chotechniczne, badanie sprawności fizycznej i powtórne badanie stanu zdrowia.

Kandydaci, którzy egzamin konkursowy zdali pomyślnie, stają przed komisją poborową przy Powiatowej Komendzie Uzupełnień w Toruniu, gdzie po ostatecznem badaniu zostają w miarę istniejących miejsc wcieleni do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej jako ochotnicy.

O p ł a t y w Szkole wynoszą: 100 zł przy przyjęciu do Szkoły, 330 zł przy przejściu na drugi rok nauczania i 280 zł przy przejściu na trzeci rok studjów.

Bezpośrednio po wcieleniu kandydaci odchodzą do kadry szeregowych floty w Gdyni, gdzie przechodzą wyszkolenie rekruckie, poczem zostają zaokrętowani na jednostki floty w celu odbycia pływania próbnego. Ci, którzyby się okazali wskutek słabej odporności niezdadni do służby na morzu, zostają zwolnieni z marynarki wojennej. Pozostali otrzymują stopień starszego marynarza-podchorążego i rozpoczynają naukę w szkole.

Po pomyślnem ukończeniu wszystkich trzech lat nauki, absolwenci zostają uroczystie promowani na oficerów marynarki wojennej, na pokładzie jednego z okrętów. Prymus kursu morskiego oraz prymus

kursu technicznego otrzymują w darze od Prezydenta Rzeczypospolitej szablę honorową.

ZACIĄG OCHOTNICZY.

O przyjęcie do marynarki wojennej jako ochotnicy mogą się ubiegać obywatele polscy, którzy ukończyli 18 lat życia a nie przekroczyli 20 lat, ukończyli co najmniej 7 oddziałów szkoły powszechnej, posiadają znajomość rzemiosła, zezwolenie rodziców lub opiekunów i świadectwo moralności.

Własnoręcznie pisane podania powinny być składane do właściwych Powiatowych Komend Uzupełnień najpóźniej do dnia 1 maja danego roku. Powinno być do nich załączone zobowiązanie do odbycia 27-miesięcznej ustawowej służby w marynarce wojennej oraz 24-miesięcznej służby w charakterze nadterminowego.

Kandydaci otrzymują wezwanie do stawienia się przed zwykłą komisją poborową w celu odbycia badania lekarskiego. Jeśli wynik jest pomyślny, kandydat w odpowiednim czasie jest wezwany do jednego z oddziałów macierzystych floty lub flotylli rzecznej. Tam następuje powtórne badanie lekarskie, po którym kandydat albo zostaje

uznany za niezdolnego do służby w marynarce, albo też wcielony do niej.

Po dwóch i pół miesiącach wyszkolenia rekruckiego (jak w wojsku lądowym) następuje przysięga i podział na zasadnicze specjalności: p o k ł a d o w ą lub m a s z y n o w ą. Dalej — we flocie — dwa i pół miesiąca zaprawy morskiej (na okrętach) i ściślejszy podział na specjalności.

Szkoła Specjalistów Morskich floty mieści się na O. R. P. „Bałtyk“ i kształci przez cztery do dziewięciu miesięcy. Flotylla rzeczna ma swą własną szkołę. Specjalności morskie są następujące:

sternicy, sygnaliści, torpedo-minerzy, artylerzyści, dalmierzyści, puszkarze, rusznikarze, pirotechnicy, optycy, maszyniści (motorzyści i palacze), elektrotechnicy, teletechnicy, radjotechnicy, nurkowie, strzelcy, instruktorzy wychowania fizycznego, sanitariusze, administracyjni, orkiestranci, mierniczy i t. p. Oprócz tego morski dywizjon lotniczy szkoli we własnym zakresie kandydatów do lotnictwa morskiego.

Po ukończeniu szkoły marynarze otrzymują nadanie specjalności (znak na rękawie), poczem do końca pierwszego, normalnego okresu służą na okrętach lub tam,

gdzie ich specjalność tego wymaga. Pod koniec 27-miesięcznej służby mogą być mianowani starszymi marynarzami.

Potem ci, którzy uzyskali dobrą opinię, osiągnęli dostateczny zasób wiedzy oraz posiadają odpowiednie uzdolnienie umysłowe i fizyczne — zostają przyjęci na nadterminowych. Pozostali odchodzą do domu.

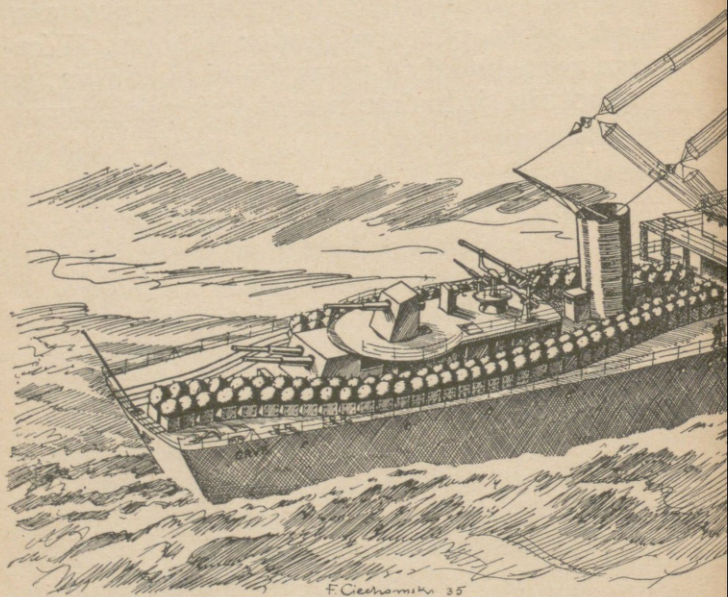
M a r y n a r z n a d t e r m i n o w y otrzymuje wyższy żołd i specjalny dodatek uposażeniowy. Po ukończeniu 24-miesięcznego okresu, do odśłużenia którego się zobowiązał, może dobrowolnie służbę nadterminową przedłużyć. Po czterech latach ogólnej służby następuje wybór kandydatów, zdatnych na podoficerów.

Wybrani przechodzą ośmiomiesięczny kurs podoficerski ogólny i specjalny. Po zdaniu egzaminów mogą być mianowani podoficerami (matami) zawodowymi, jeśli złożą zobowiązanie do 11-letniej służby zawodowej.

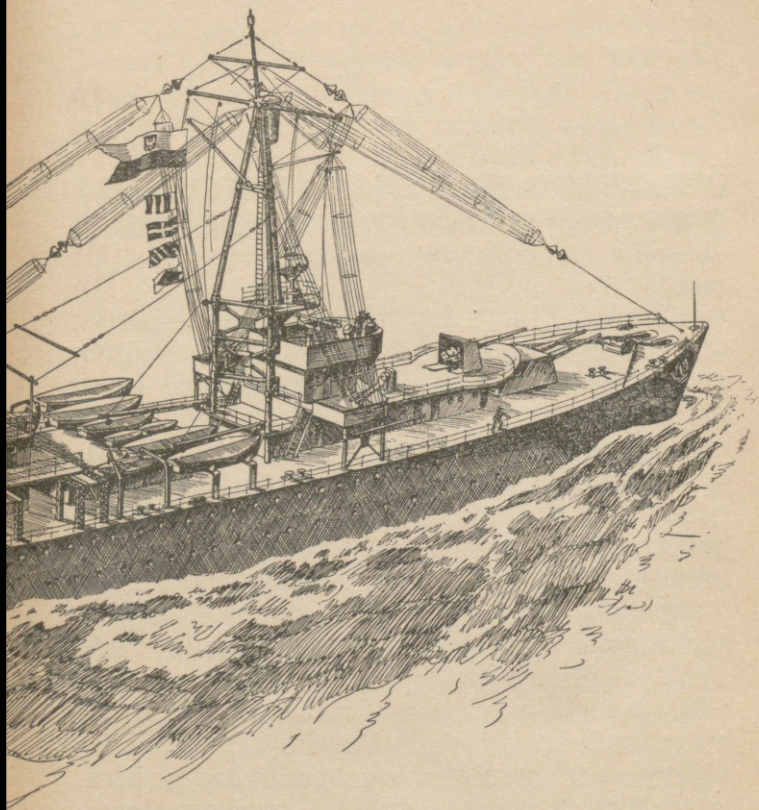
Jeżeli zobowiązania takiego nie składają, mogą być mianowani matami nadterminowymi, przyczem zobowiązania służby przedłużają z roku na rok.

POBÓR.

Z poboru marynarka wojenna uzupełnia tylko niektóre swoje potrzeby. Służba trwa 27 miesięcy. Z poborowych rekrutują się strzelcy (wyszkolenie lądowe), gońcy, ordynansi, pisarze, stołowi, kucharze i t. d. Marynarz służący z poboru, jeśli ma odpowiednie uzdolnienie i dobrą opinię przełożonych, może pozostać nadterminowo. Wówczas przechodzi tę samą kolej służbową, co i ochotnik, jednakże bez niektórych przywilejów.



Rys. 40. Polsk



iacz min „Gryf“.

V.

DLACZEGO MARYNARKA WOJENNA JEST NAM POTRZEBNA I POSIADAĆ JĄ MUSIMY?

Ilekroć Polak dzisiejszy myśli o morzu, ma na myśli cud Gdyni, budzącą podziw pracę, jakiej dokonaliśmy na polskim brzegu. Ma na myśli port i ten króciutki odcinek polskiego wybrzeża, który, z tysiąckilometrowego władania Chrobrych i Batorych nam pozostał. Stare przyzwyczajenie sprawia, że — mówiąc czy pisząc o morzu — myślimy o brzegu — gorzej jeszcze — o skrawku brzegu; mówiąc o porcie myślimy o nadbrzeżach portowych i ładowaniu okrętów. Stosunek do morza jest poza tem albo czysto uczuciowy, albo oparty tylko na bezpośrednim interesie handlowym. Ludzie, którzy sprawy morsko-gospodarcze pojmują trafnie, w postaci wyjścia kupiectwa polskiego w świat szeroki, należą jeszcze do rzadkości. Na morze patrzy się u nas wciąż

jeszcze jako na granicę wodną, zapominając, że nie jest ono przeszkodą czy barjerą, ale — przeciwnie — szerokim terenem poczynań i źródłem egzystencji całego narodu.

Morza są właśnie gościńcem dziejów, rynkiem, na którym się nabywa potęgę czy dobrobyt. Czasem są murem obronnym, czasem mostem zgody, porozumienia, sąsiedzkiej wymiany. Są, niestety, dziś więcej nik kiedykolwiek polem walki, na którym się rozgrywa spór o potęgę, o bogactwo, o władztwo. Kto panuje na morzu, panuje nad światem — twierdził jeszcze w XVI wieku sir Walter Raleigh.

Morza odgrywają rolę rozstrzygającą w życiu narodów, stanowią o wielkich przesileniach politycznych, o losach państw. Szerokość dostępu na morze nie gra przytem żadnej roli, byle dostęp taki istniał. Państwo, mające dostęp na morze, może odegrać wybitną rolę w życiu świata, państwo zaś bez takiego dostępu jest skazane na zależność od sąsiadów. To też państwo, które posiada dostęp na morze, lecz nie potrafi go odpowiednio zabezpieczyć, skazuje się tem samem na rolę drugorzędną, najczęściej zaś na nędzę lub niewolę.

A więc polska racja stanu nie mieści się na skrawku pomor-

skiego brzegu, ale obejmuje szeroko wszystkie dla naszego kulturalnego i gospodarczego rozwoju dostępne lub potrzebne części świata. Znaczenie morza dla Polski jest spotęgowane jeszcze poważnym stanem liczebnym naszego wychodźstwa zamorskiego, które bez ścisłego związku z macierzą będzie się wynaradawiało.

Prowadzenie jakiegokolwiek polityki, choćby najbardziej pokojowej, wymaga zawsze odpowiedniego oparcia o poważanie państwa i narodu zagranicą. Największe nawet państwo lądowe poważania tego nawiązać nie osiągnie, jeśli dla obrony swych interesów gospodarczych i narodowościowych nie posiędzie odpowiednio silnej siły zbrojnej na morzu, torującej drogę banderze handlowej i gotowej upomnieć się o prawa swych obywateli. Marynarka wojenna, ten najwidoczniejszy czynnik niezawisłości państwa i sił żywotnych narodu, jest jedyną mocną nicią, łączącą wychodźstwo z macierzą i nie pozwalającą mu na wynaradawianie się.

Tem się może tłumaczy, że nasi wychodźcy zamorscy są zwykle ogromnie upośledzeni w stosunku do obywateli kraju, w którym zamieszkują. Są niezdolni do

ruchliwej i zyskowej pracy, a zmuszeni wieść żywot ciężki i dokuczliwy. Ci nieliczni, którym się udaje osiągnąć lepsze warunki życiowe, wynaradawiają się szybko, bo wolą się oprzeć o państwo, które jest bliżej, a zatem lepiej może bronić interesów swych obywateli.

Wielką spoistość narodową i wypływający stąd dobrobyt Anglików i Niemców, przebywających poza granicami ich kraju, powodowała świadomość, że dzięki silnej marynarce wojennej (której okręty stale się znajdowały w dalekich podróżach zaoceanicznych), ich majątek osobisty nie jest narażony na żadną szkodę, a łączność z krajem zapewniona. Tak więc korzystało z jednej strony wychodźstwo, z drugiej — kraj z narodem.

Ale marynarka wojenna nie jest przeznaczona tylko do obrony dalekich kolonij czy luźnie po świecie rozsianego wychodźstwa. Jej pierwszym i najważniejszym zadaniem jest obrona dróg morskich, prowadzących do kraju. Przytem jest wszystko jedno, czy na końcu tych dróg leżą obce kraje czy własne kolonie. Grunt, że droga musi stać otworem, aby stale zapewnić narodowi możliwość swobodnej łączności ze światem.

Marynarka wojenna musi więc być dostatecznie silna, aby zadanie swe mogła spełnić. W przeciwnym razie nie zapewni wolności morskiej i zginie na próżno. Natomiast tam, gdzie silną będzie, już przez samo swe istnienie stanie się hamulcem wrogich zakusów i gwarantką bezpieczeństwa. Dzięki niej będzie można nie tylko wygrać wojnę ale i uzyskać pokój w najkorzystniejszej formie. Bez należytej marynarki wojennej czeka nas chmurna przyszłość, niepewne jutro, a kto wie — może znów klęska i niewola. Nie mamy wyboru.

Wszystkie zwycięstwa lądowe Napoleona na nic się zdały, bo Anglja panowała na morzu i pod Trafalgarem zniszczyła flotę cesarza Francuzów. Cała potęga lądowa Rosji nie wskórała nic przeciw armji japońskiej, bo Japonja panowała na morzu i zniszczyła flotę cara. Niemcy mimo swych zwycięstw lądowych uległy, bo przewaga na morzu była po stronie przeciwnika, a nadto sami nie potrafili wykorzystać własnej floty. Uciekli się do wojny korsarskiej, która obróciła przeciwko nim świat cały, trzeba bowiem wiedzieć, że wojna korsarska czy partyzancka na morzu nigdy do zwycięstwa nie doprowadza, lecz tylko rozwściecza bardziej przeciwnika. Eskadry li-

njowe prędzej czy później spędzą lub zniszczą lekkie siły korsarskie, a kraj, który wojnę korsarską prowadzi, zapłaci z pewnością za wyrządzone straty.

To też w dobie dzisiejszej stawianie na kartę „zagończyków morskich“ jest pewną przegraną. Tylko zorganizowana siła, flota wojenna, złożona z okrętów wszelkich typów i przystosowana liczebnie do potrzeb obrony kraju, może zapewnić bezpieczeństwo, wolność morską i ostateczne zwycięstwo.

Stwierdziliśmy, że brak floty lub jej słabość są powodowane jedną z trzech przyczyn: 1) pomyślnym układem warunków politycznych (wyłączającym na dłuższy czas możliwość wojny), bądź też bezpośrednio sąsiedztwem potężnego sprzymierzeńca (przykłady: Belgja, Norwegja, Danja);

2) słabością finansową;

3) zaniedbaniem i niezrozumieniem spraw, związanych z obroną morską.

Otóż pierwsza przyczyna dla nas nie istnieje. Nasze położenie geograficzne sprawia, że mamy sąsiadów naogół nieprzychylnie usposobionych. Wprawdzie dzięki umiejętnej i pełnej mądrości polityce czynników kierujących, udało się nam niebezpieczeństwo bezpośrednio zażegnać, nie znaczy to

jednak wcale, abyśmy spraw obrony morza mieli zaniechać. Kto pragnie długotrwałego pokoju, musi być gotów na wypadek wojny. I właśnie okres pokojowy powinien być w tym celu wykorzystany. Potem będzie za późno.

Nie posiadamy też bliskich i silnych na morzu sprzymierzeńców, zresztą nie wygrywa się wojny cudzemi rękami. W roku 1651 cała flota sojuszniczej Holandji nie potrafiła przyjść z pomocą Polsce i odsunąć od niej najazdu szwedzkiego.

Przyczynę drugą również musimy odrzucić. Nie jesteśmy za biedni na stworzenie marynarki wojennej odpowiednio do naszych potrzeb silnej. Stworzenie jej nie jest zadaniem ponad siły 33-miljonowego narodu, którego obywatele na cel ten łożą mniej, znacznie mniej, niż mieszkańcy Szwecji, Hiszpanji, Norwegji a nawet Finlandji (patrz tablica). Musimy raz wreszcie skończyć z legendą o własnej bezsilności, przestać biadać i narzekać. Musimy zacząć myśleć kategorjami wolnych ludzi i uświadamionych obywateli.

Nie narzekajmy na każdym kroku, że

PAŃSTWO	BUDŻET MORSKI ZŁOTYCH:	NA GŁOWĘ LUDN.ZE.
WIELKA BRYTANIA	1 490 000 000	31
HOLANDJA	243 600 000	30,45
FRANCJA	951 000 000	23,2
STANY ZJEDNOCZONE	2 745 000 000	23
JAPONJA	1 121 000 000	17,25
ITALJA	637 000 000	15,17
SZWECJA	69 000 000	11,9
NIEMCY	500 000 000	8
GRECJA	46 000 000	6,57
HISZPANJA	120 000 000	5,7
NORWEGJA	13 000 000	4,6
POLSKA	39 000 000	1,2

Uwaga: Finlandja — 9 zł; Turcja 3,2 zł. (dane dodatkowe)

OBCIĄŻENIE WYDATKAMI NA MARYNARKE WOJ. W R. 1934
PO PRZELICZENIU NA POLSKĄ WALUTĘ, W DNIU 1 LISTOPADA 1934 R.

jesteśmy za biedni. Spójrzmy raczej na przykład innych państw — biednych nieraz naprawdę — a jednak obrony morza nie zaniedbujących. Polska jest krajem o wielkich zasobach duchowych i gospodarczych. Stać się może, jak dawniej, śpichlerzem Europy. Posiada nieprzeliczone bogactwa naturalne i wielu dobrych patriotów, nie zawsze — niestety, wierzących we własne siły.

Otóż raz wreszcie musimy uwierzyć, że jesteśmy silni i bogaci. Bogaci w wiedzę, w kulturę, w miłość ojczyzny, w pracę twórczą, bogaci w skarby, które polska ziemia daje. Bylebyśmy to zrozumieć chcieli, a słabość i ubóstwo same ustępować zaczęły. Rozbudowa marynarki będzie zaś najlepszym dowodem rozwoju mocarstwowego państwa i kwitnącej pomyślności narodu, o władztwo morskie opartego. Wówczas zaczęły się „lepsze czasy“.

Pozostaje przyczyna trzecia: zaniedbanie i niezrozumienie. Tu uderzmy się w piersi. Ciężar budowy floty chcieliśmy dziś zepchnąć na rząd, tak jak w Polsce przedrozbiorowej spychano go na króla. Tymczasem sprawa stworzenia marynarki wojennej nie jest w Polsce zagadnieniem wyłącznie militarnem, ale narodowem w najszerszym.

szem tego słowa znaczeniu. Jeśli chcemy żyć a nie wegetować w ciągłej obawie o naszą wolność morską, o losy jutra, musimy wszyscy, jak jeden mąż, stanąć do apelu. I niech nie przestrasza nas ogrom wysiłku, bo czyż stworzenie wojska w czasach, kiedy Polska jeszcze w niewoli jęczała, i wywalczenie tem wojskiem wolności i niepodległości nie było rzeczą stokroć trudniejszą?...



Polska dla zabezpieczenia swej wolności morskiej potrzebuje floty bynajmniej nie silniejszej od floty sąsiadów, ale takiej jednak, któraby dawała rękojmię dostateczną nienaruszalności naszych praw na morzu i swobody dróg morskich. Potrzeba na to około stu milionów rocznie, co oznacza około trzech złotych na głowę mieszkańca, a więc cztery razy mniej niż w Szwecji, przeszło dwa razy mniej niż w Grecji, a mniej więcej tyleż co dziś w Turcji lub Jugosławji. Czy jeszcze ośmielimy się powiedzieć, że jesteśmy za biedni? I czy owe 1 zł. 20 gr., które obecnie na flotęłożymy — ostatni w szeregu narodów dostęp na morze posiadających — ma być ostatecznym wysiłkiem, poza którym stać nas już tylko

na szumne hasła i bezwartościowe obietnice?

Staraniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej powstał Fundusz Obrony Morskiej (P K O 30680), na którego czele stoją najpoważniejsze w kraju osobistości: generał dywizji Kazimierz Sosnkowski, biskup morski ksiądz dr. Okoniewski, b. minister inż. Kwiatkowski, komandor inż. Czernicki, komandor - porucznik Korytowski, b. wicemarszałek sejmu Dębski, b. wojewoda Bniński, prof. Sumiński. Pieniądze, łożone na Fundusz, są obracane wprost na rozbudowę marynarki wojennej bez żadnych potrąceń czy kosztów administracyjnych.

Zbiórka ta ma charakter powszechny i stały, przy pomocy opodatkowania dobrowolnego i niskiego, ale obejmującego całe społeczeństwo. Im więcej dających, tem mniej dotkliwa jest ofiara, tem szybszy skutek. To też wszystkie warstwy społeczeństwa powinny we własnym interesie doń się przyczynić. W ten sposób ani się nawet spostrzeżemy, jak powstanie owa silna i sprawna flota, źródło potęgi kraju i dobrobytu narodu.

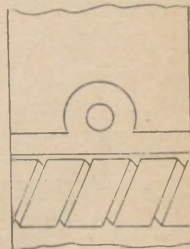
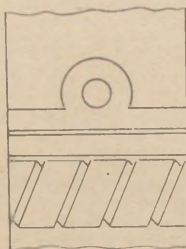
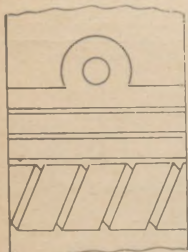
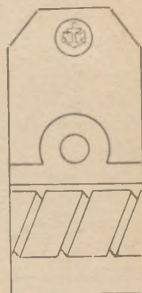
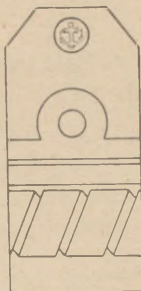
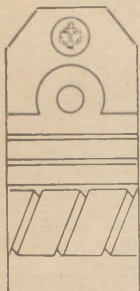
Nie znaczy to, oczywiście, aby budowa

okrętów wojennych miała być oparta wyłącznie na ofiarności społecznej. Marynarka to czas, cierpliwość i ciągłość, a zatem programowe kredyty muszą być wstawiane rok rocznie do budżetu państwa. Sejm zaś, jak tylko ofiarność społeczeństwa zadokumentuje mu gotowość realnego czynu na rzecz obrony morza, poweźmie z pewnością odpowiednią uchwałę i stworzy ustawę o rozbudowie floty, bez której żadna marynarka wojenna rozwijać się nie jest w możności.

Polska marynarka wojenna, w granicach potrzebnych dla zabezpieczenia naszej wolności morskiej, powstać więc może i musi. I powstanie, jeśli tylko sami tego będziemy mocno chcieli. Albowiem historia wykazuje, że w ofiarnej pracy dla dobra ojczyzny niema rzeczy niemożliwych. Są tylko zbyt ciasne umysły, albo zbyt słabe charaktery.

Kiedy zaś dzięki zbiorowemu wysiłkowi narodu, na straży naszych interesów morskich stanie godna wielkiego, niezawisłego państwa flota wojenna, nie będziemy już potrzebowali bronić morza „do ostatniej kropli krwi”: wówczas będziemy pewni, że obronimy je do zwycięstwa...

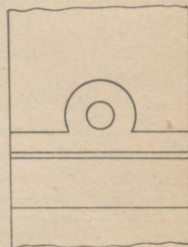
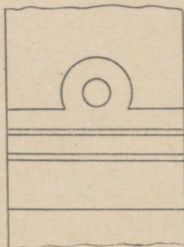
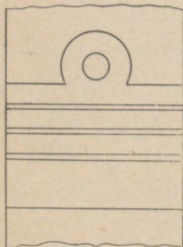
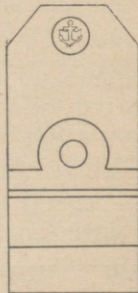
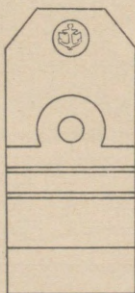
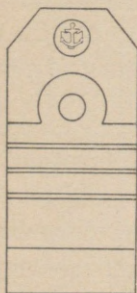
OZNAKI STOPNI W MARYNARCE WOJENNEJ



Admirał
(generał broni)

wiceadmirał
(generał dywizji)

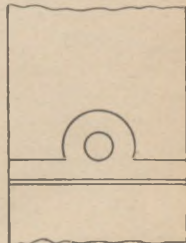
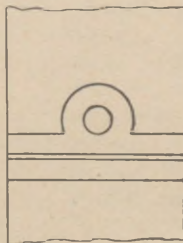
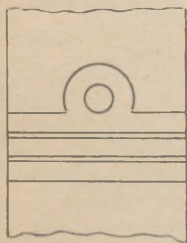
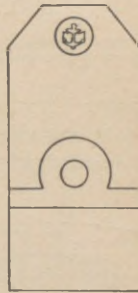
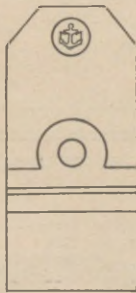
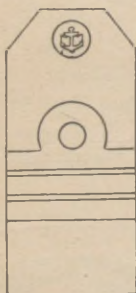
kontradmirał
(generał brygady)



komandor
(pułkownik)

komandor-porucznik
(podpułkownik)

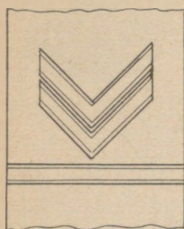
komandor podpor.
(major)



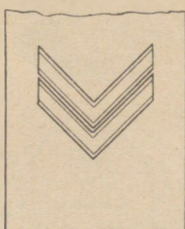
kapitan marynarki
(kapitan)

porucznik marynarki
(porucznik)

podpor. marynarki
(podporucznik)



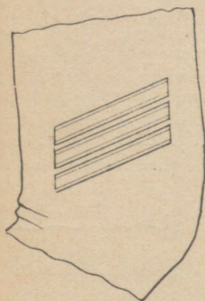
chorąży marynarki
(chorąży)



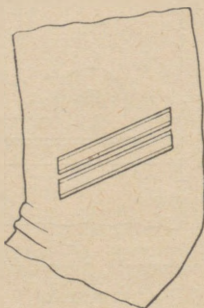
starszy bosman
(st. sierżant)



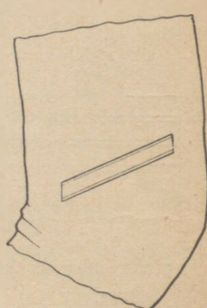
bosman
(sierżant)



bosmanmat
(plutonowy)



mat (kapral)

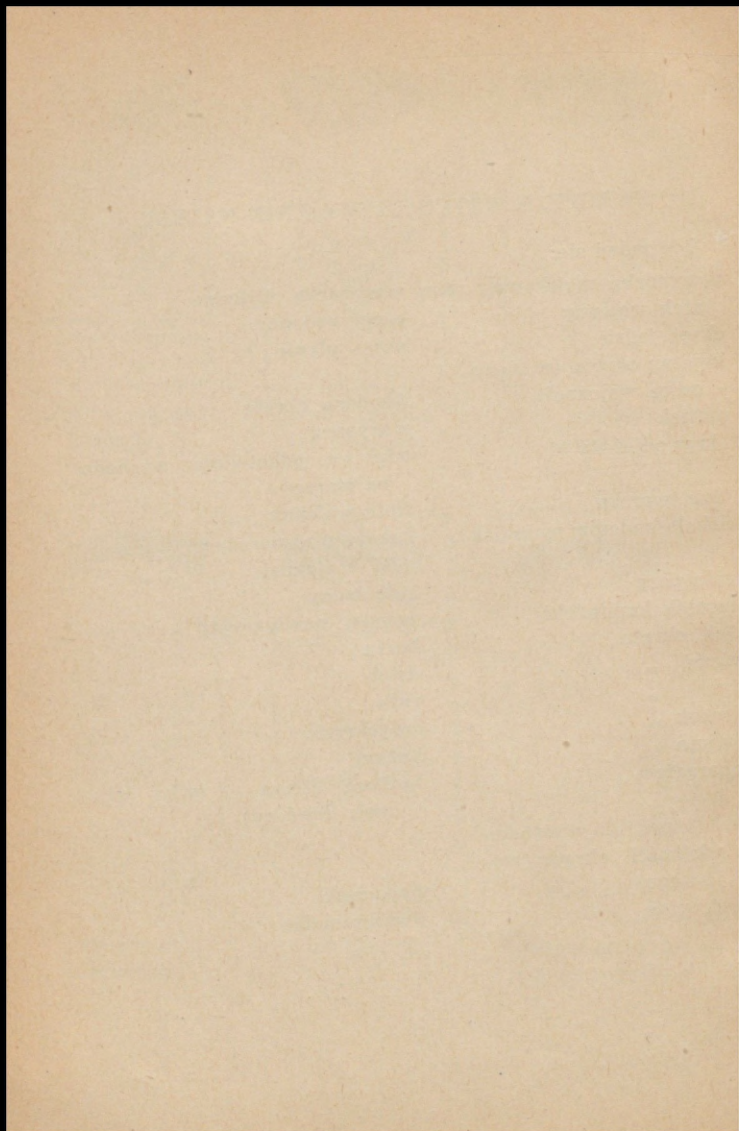


starszy marynarz
(st. szeregowiec)

ZWROTY, KTÓRYCH UŻYWAĆ NIE NALEŻY.

Nie mówi się:

marynarka wojskowa,	ale: marynarka wojenna
statek wojenny	„ okręt wojenny
okręt jedzie	„ okręt płynie
kapitan okrętu (w mary-	
narce wojennej)	„ dowódca okrętu
majtek	„ marynarz
okręt odjeżdża	„ odpływa, odkotwicza, wychodzi
	na morze
flota morska	„ flota wojenna
Szkoła kadetów morskich	„ Szkoła Podchorążych Marynar-
	ki Wojennej
całą parą	„ całą mocą
mostek kapitański	„ pomost nawigacyjny
bok okrętu	„ burta
przód „	„ dziób
tył „	„ rufa
środek „	„ śródokręcie
kajuta	„ kabina
chorągiew	„ bandera (flaga — tylko jako
	znak dowódcy)
pojemność (dla określenia	
wielkości okrętu wo-	
jennego)	„ wyporność
hydroplan	„ wodnosamolot



UZUPEŁNIENIE.

(Stan flot bałtyckich na 1. V. 1935.)

NIEMCY.

Spuszczono na wodę trzeci pancernik „Graf von Spee“ (10.000 tonn) i krążownik „Nürnberg“ (6.000 tonn). Do linii weszły okręty pomocnicze „Tsingtau“ (3.000) i „Saar“ (2.000). Dwa pancerniki, cztery kontrtorpedowce i dwanaście łodzi podwodnych jest w budowie. Zrzuciwszy z siebie klauzule traktatu wersalskiego Niemcy zapowiadają budowę dwóch pancerników po 20.000 i dwóch krążowników po 10.000 tonn.

SOWIETY.

Skład floty powiększył się o kilka kontrtorpedowców i łodzi podwodnych (bliższych danych brak).

SZWECJA.

Dwa kontrtorpedowce i trzy łodzie podwodne w budowie. Niebawem rozpoczęta zostanie budowa czwartego pancernika typu „Gustav V“.

ESTONJA.

Zamówiono dwie łodzie podwodne, zakupiono jedną we Finlandji.

POLSKA.

Zamówiono w Anglii dwa kontrtorpedowce po 2.100 tonn, najsilniejsze i najszybsze jednostki tego typu na Bałtyku, zbliżone do włoskiego „Da Mosto“ (patrz tablica okrętów-ty-pów). Okręty te część swego wyposażenia otrzymają z wy-twórni krajowych. Budowa stoczni marynarki wojennej w Gdyni jest w toku.

*

Wzrastające coraz zbrojenia morskie świata dowodzą, że kwestja zabezpieczenia komunikacyj morskich jest dziś więcej niż kiedykolwiek aktualna. Kraj, który rezygnuje z budowy floty wojennej, rezygnuje tem samem z morza i wszelkich pły-nących zeń korzyści, a także utratwia zadanie ewentualnemu przeciwnikowi.

Kraj, któremu grozić może konflikt z silniejszym na morzu przeciwnikiem, musi więc tworzyć flotę, pod grozą utraty nie-zawistości politycznej i ekonomicznej. Przewaga przeciwnika winna tu być nie momentem zastraszenia, ale bodźcem do rychłego i mężkiego czynu.

SPIS RZECZY.

	Str.
I. Co to jest marynarka wojenna	1
II. Do czego służy	19
III. Jak się ją tworzy	26
IV. Jak do niej wstąpić	33
V. Dlaczego marynarka wojenna jest nam potrzebna i posiadać ją musimy	42
Zwroty, których używać nie należy	57

SPIS TABLIC

w tekście.

Tonaż flot wojennych 7-miu mocarstw	24—25
Tonaż flot woj. państw bałtyckich	28—29
Koszt tonny okrętu wojennego	30—31
Obciążenie wydatkami na mar. woj.	48—49
Oznaki stopni w mar. woj.	53—56

w załącznikach (pod opaską).

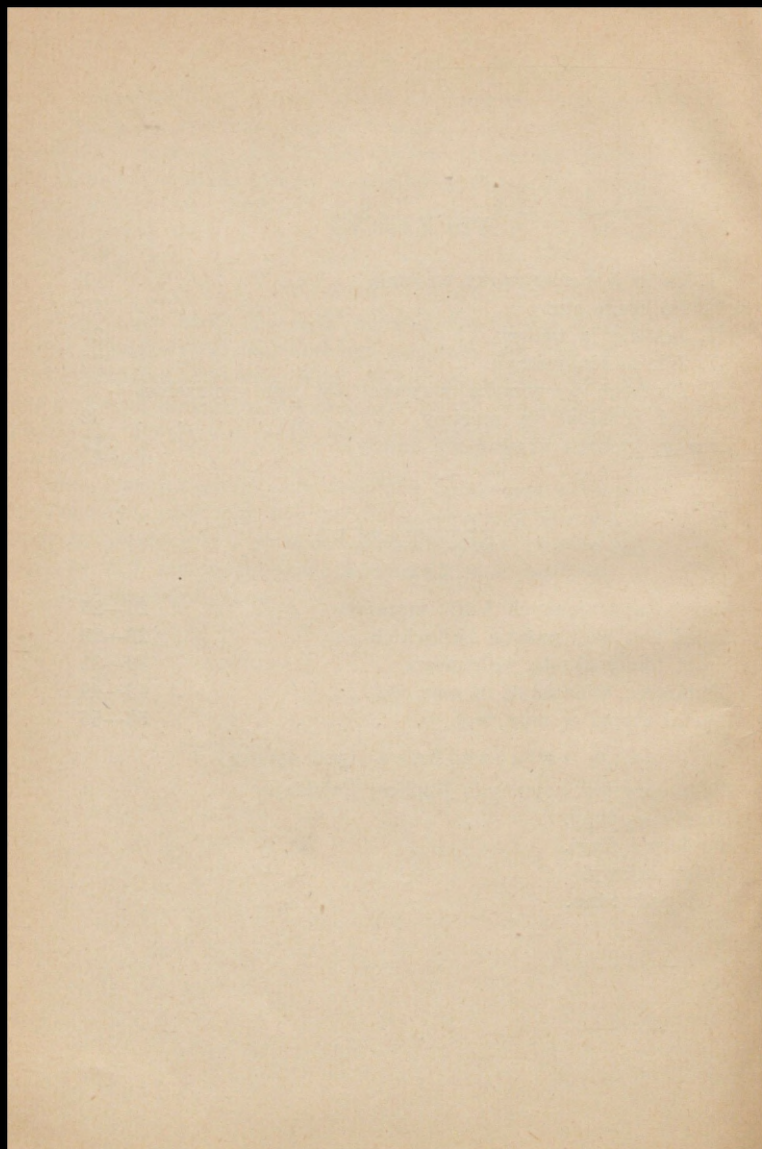
Lista okrętów wojennych Rzplitej Polskiej.

Okręty — typy.

Bandery i flagi.

Okręt linjowy.

Łódź podwodna.



LIGA MORSKA i KOLONJALNA

Obejmuje swą działalnością teren całej Rzeczypospolitej. Służy idei umocnienia się państwa w oparciu o granice morskie. Współdziała w rozwoju dążeń morskich. Stoi na straży obrony brzegu i morza polskiego. Członkiem L. M. K. powinien zostać każdy, dla którego bezpieczeństwo Ojczyzny i rozwój gospodarczy kraju nie jest pustym dźwiękiem. Wszystkie oddziały przyjmują zapisy na członków L. M. K.

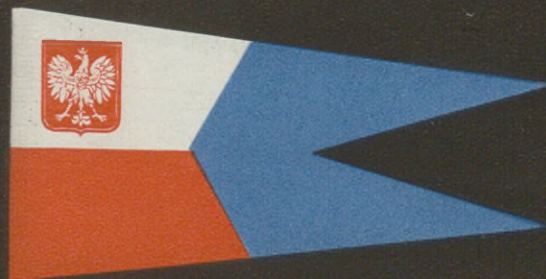
**Żądaj wszędzie
z n a c z k ó w**

Funduszu Obrony Morskiej

**lub wpłacaj na PKO
30680! Pamiętaj, że
jeśli niema Polski
bez morza, to niema
także morza bez floty
wojennej!**



3284



BANDERY, FLAGI I PROPORCZYKI MARYNARKI WOJENNEJ.

OD GÓRY — PIERWSZY RZĄD: 1. BANDERA WOJENNA. 2. SZTANDAR PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ. 3. PROPORZEC NA DZIOBIE OKRĘTÓW WOJENNYCH. DRUGI RZĄD: 4. ZNAK WOJENNEGO OKRĘTU NA MASZCIE. 5. FLAGA MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH. 6. FLAGA SZEFKA KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ. TRZECI RZĄD: 7. PROPORCZYK PREZYDENTA. 8. FLAGA WICE-ADMIRAŁA. 9. FLAGA KONTRADMIRAŁA. CZWARTY



RZĄD: 10. FLAGA GENERALA WOJSK POLSKICH. 11. PROPORCZYK DOWÓDCY FLOTY (O ILE JEST KOMODOREM). 12. PROPORCZYK DOWÓDCY FLOTYLLI ALBO DOWÓDCY FLOTY (O ILE NIE JEST KOMODOREM). PIĄTY RZĄD: 13. DOWÓDCA OBRONY WYBRZEŻA. 14. DOWÓDCA DYWIZJONU. 15. PROPORCZYK STARSZEGO NA REDZIE. — W OSTATNIM RZĘDZIE: 16. BANDERA MARYNARKI HANDLOWEJ.

OKRETY — TYPY.

CHARAKTERYSTYKI WAŻNIEJSZYCH TYPÓW OKRĘTÓW WOJENNYCH RÓŻNYCH PAŃSTW.

Nazwa (państwo)	Rok budo- wy	Wypor- ność ton metr.	Siła maszyn MK	Szyb- kość wę- złów	Uzbrojenie (dział)		Ilość aparatów lotniczych pokładow.	Grubość pancerza od minimum do maximum	Zasięg mil morskich przy (szybkości)	Zało- ga ludzi	U w a g i
1. Okręty linjowe											
Hood (Anglja) . .	1918	42 200	151.000	31	8 — 381 mm 12 — 140 mm	2	25 mm — 381 mm	4 000 (15)	1 340	} Krążowniki linjowe (bojowe)	pl. — działa przeciwlotnicze. MK — konie mechaniczne.
Dunkerque (Fran- cja)	w bud.	26.500	125.000	30	6 — 102 mm pl. 8 — 330 mm 16 — 155 mm 12 — 100 mm pl. 12 — 37 mm pl.	4	max 340 mm	7 500 (15)	?		
Colorado (USA) .	1921	32.500	37.500	21	8 — 406 mm 12 — 127 mm 8 — 127 mm pl.	3	76 mm — 457 mm	10 000 (10)	1 400		
Nelson (Anglja) .	1925	35.000	50.000	23,5	9 — 406 mm 12 — 152 mm 6 — 120 mm pl. 8 — 40 mm pl.	3	76 mm — 406 mm	5 500 (15)	1 360		
Deutschland (Niem- cy)	1931	10.000	54.000	28	6 — 280 mm 8 — 150 mm 4 — 88 mm pl.	—	38 mm — 127 mm	10 000 (20)	710	} Pancerniki II klasy.	
Gustaw V (Szwecja)	1918	7.900	22.500	24	4 — 280 mm 8 — 152 mm 6 — 75 mm pl.	1	40 mm — 200 mm	2 100 (10)	540		
2. Krążowniki											
Atago (Jap.) . .	1930	10.000	130.000	33	10 — 203 mm 6 — 120 mm pl.	4	76 mm — 152 mm	14 000 (14)	773	} Ciężkie krążowniki, t. zw. wa- syngtońskie (10.000 ton).	
Trento (Italja) . .	1927	10.000	150.000	38	8 — 203 mm 16 — 100 mm pl.	3	50 mm — 70 mm	1 500 (35)	835		
York (Anglja) . .	1928	8.250	80.000	32	6 — 203 mm 4 — 102 mm pl. 8 — 40 mm pl.	1	38 mm — 76 mm	10 000 (14)	650		Ciężki krążownik.
Alm. Brown (Ar- gentyna)	1929	8.000	116.000	33,5	6 — 190 mm 12 — 102 mm pl. 6 — 40 mm pl.	2	30 mm — 70 mm	8 800 (14)	600	} Krążowniki II klasy.	
La Galissoniere (Francja)	1933	7.600	84.000	32,5	9 — 155 mm 8 — 90 mm pl.	2	68 mm — 410 mm	?	?		
Leipzig (Niemcy) .	1929	6.000	72.000	33	9 — 150 mm 2 — 88 mm pl. 4 — 20 mm pl.	—	75 mm — 100 mm	7 000 (14,5)	597		
3. Lotniskowce i transportowce lotnictwa											
Lexington (USA) .	1925	35.800	210.000	34,7	8 — 203 mm 12 — 127 mm pl.	135 samol.	76 mm — 152 mm	2 000 (34)	1 900	} Lotniskowce z pokładem do startowania i lądowania.	
Ranger (USA) . .	1933	13.800	53.500	29,5	8 — 127 mm pl.	76 samol.	—	—	1 435		
Ct Teste (Francja)	1929	11.500	21.000	21,7	12 — 100 mm pl. 8 — 37 mm pl.	26 wodno- samolotów	36 mm — 50 mm	6 000 (10)	648	} Transportowce wodnosamolo- tów, start z katapulty wodo- wanie na morzu.	
Albatross (Anglja)	1928	4.800	12.900	22,5	4 — 120 mm pl. 2 — 40 mm pl.	9 wodno- samolotów	—	?	450		
Gotland (Szwecja)	1933	4.525	33.000	27,5	6 — 152 mm 4 — 75 mm pl. 4 — 25 mm pl.	8 wodno- samolotów	50 mm	?	350		Krążownik, stawiacz min (100 min) transportowiec wodno- samolotów.
4. Kontrtorpedowce											
Cassard (Francja)	1930	2.480	35.000	43,3	5 — 138 mm 1 — 75 mm pl. 4 — 37 mm pl.	7 — 550 mm	—	2 500 (18)	210		Przewodnik flotylli (leader).
Fubuki (Japonja).	1927	1.850	50.000	34	6 — 127 mm	9 — 533 mm	—	4 000 (15)	200	} Duże kontrtorpedowce.	
Da Mosto (Italja)	1929	2 000	60.000	43,5	6 — 120 mm 2 — 40 mm pl.	6 — 533 mm	—	2 800 (18)	170		
Burza (Polska) . .	1929	1.540	33.000	33,8	4 — 130 mm 2 — 40 mm pl.	6 — 550 mm	—	3 000 (18)	155		
Defender (Anglja)	1930	1.375	36.000	38,2	4 — 120 mm 1 — 76 mm pl.	8 — 533 mm	—	5 400 (15)	138	} Kontrtorpedowce przeciętnej wielkości.	
Klas Horn (Szwecja)	1931	1.000	27.000	38	3 — 120 mm 2 — 40 mm pl.	6 — 530 mm	—	1 600 (20)	125		
Adatepe (Turcja) .	1931	1.250	52.000	41	4 — 120 mm 3 — 40 mm pl.	6 — 533 mm	—	3 500 (15)	150		
Wolf (Niemcy) . .	1928	800	23.000	34	3 — 105 mm 2 — 20 mm pl.	6 — 500 mm	—	2 200 (20)	118		Mały kontrtorpedowiec.
5. Łodzie podwodne *											
Nazwa (państwo)	Rok budo- wy	Wyporność nadwodna podwodna	Siła maszyn (MK) nadwodna podwodna	Szybkość (węzłów) nadwodna podwodna	U z b r o j e n i e			Zasięg dzia- łania nad- wodnego mil morskich	Zało- ga (ludzi)	U w a g i	
					działa	wyrzutnie torpedowe	miny				
Surcouf (Francja)	1929	2.880 4.300	7.600 3.400	18 10	2 — 203 mm 2 — 37 mm pl. 8 — c. k. m. pl.	14 — 550 mm	—	10 000 (10)	150	} Podwodne krążowniki	c. k. m. — ciężki karabin maszynowy. 1 wodnosamolot
X — 1 (Anglja) .	1923	2.425 3.600	6.000 2.600	19,5 9	4 — 132 mm 4 — c. k. m. pl.	6 — 533 mm	—	6 000 (10)	130		
Argonaut (V 4) (USA)	1927	2.710 4.080	3.200 2.500	14,6 8	2 — 152 mm 6 — c. k. m. pl.	4 — 533 mm	60	18 000 (9)	88		
Thames (Anglja) .	1932	2.165 2.680	10.000	22,5	1 — 120 mm 4 — c. k. m. pl.	10 — 533 mm	—	20 000 (10)	—		
Argo (Francja) . .	1930	1.380 1.968	6.000 2.000	20 10	1 — 100 mm 1 — 37 mm pl.	10 — 550 mm	—	8 000 (10)	63	} Łodzie podwodne I klasy.	
Fieramosca (Italja)	1929	1.340 1.760	6.000 2.000	18,5 10	1 — 120 mm 2 — c. k. m. pl.	8 — 533 mm	16	5 000 (9)	80		
Ryś (Polska) . . .	1929	980 1.250	1.800 1.200	14 9	1 — 100 mm 1 — 40 mm pl.	6 — 550 mm	38	3 500 (10)	42		
Manara (Italja) . .	1930	800 1.134	3.000 1.100	17,5 9	1 — 100 mm 2 — c. k. m. pl.	8 — 533 mm	—	4 000 (8)	50	} Łodzie podwodne II klasy.	
K. XVII (Holandja)	1933	777 1.040	3.200 1.000	17,5 9	1 — 88 mm 2 — 40 mm pl.	8 — 533 mm	—	3 500 (11)	35		
Ulven (Szwecja) .	1930	656 850	2.800	15 9	1 — 75 mm pl. 1 — c. k. m. pl.	4 — 530 mm	—	5 600 (10)	32		
Vetehinen (Fin- landja)	1930	493 716	1.160	15 9	1 — 100 mm 1 — 20 mm pl.	4 — 530 mm	20	1 500 (10)	27		Łodzie podwodne III klasy.

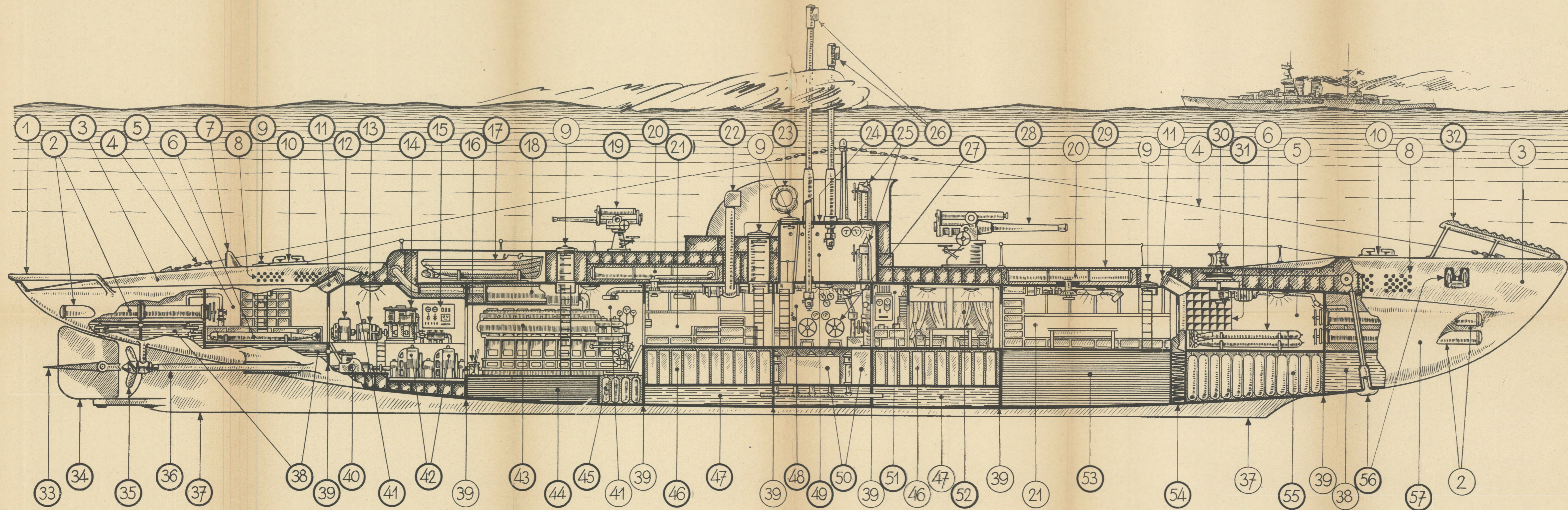
* Liczby w górnej części ułamka wykazują wyporność, siłę maszyn i szybkość nad wodą, w dolnej części — pod wodą (w czasie zanurzenia). Zdolność zanurzania się łodzi podwodnych waha się od 50 do 120 metrów głębokości. Czas przebywania pod wodą wynosić może do 48 godzin.

LISTA OKRĘTÓW WOJENNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

A) FLOTA

Nazwa	Rok spu- szenia na wodę	Wy- por- ność tonn	Długość m	Sze- rokość m	Zagłę- bienie m	Siła maszyn (koni mechan.) i ilość (śrub)	Szybkość węzłow	Działa	Wyrzutnie torpedowe	Miny	Załoga	U w a g i
Konrtorpedowce												*pl. — przeciwlotnicze.
Wicher	1928	1.540	103,2	10,2	3,1	33.000 (2)	33	4 — 130 mm 2—40 mm pl.*	6 — 550 mm	—	155	
Burza	1929											
Łodzie podwodne												
Wilk	1929	980	78	5,5	4.2	1.800 1.200 (2)	14 9	1 — 100 mm 1 — 40 mm pl.	6 — 550 mm	38	42	Łodzie podwodne — stawiacze min.
Ryś	1929	1.250										
Zbik	1930											
Torpedowce												
Krakowiak	1917	365	60	6,4	2,3	6.500 (2)	21	2 — 75 mm	2 — 450 mm	—	70	— Służy za okręt towarzyszący łodziom podwodnym (wyrzutnie torp. zdjęte).
Ślązak	1917											
Podhalanin	1917	335	60	6,4	2,3	6.500 (2)	22	1 — 75 mm	2 — 450 mm	—	70	
Kujawiak	1917											
Awiza												
Komendant Pił- sudski	1920	342	55	7	2,9	1.000 (2)	14,5	2 — 75 mm	—	—	60	
Generał Haller . .	1921											
Stawiacz min												
Gryf	w bud.	2.250	103	13,5	3,6	6 000 (2)	20	6 — 120 mm 4 — 40 mm pl	—	?	205	Budowany we Francji.
Traulery												
Jaskółka	1934 1935	180	45	5,5	1,55	—	14	1 lekkie	—	—	23	} Budowane w kraju.
Rybitwa												
Czajka												
Mewa												
Okręt hydrograficzny												
Pomorzanin (ex Mewa)	1917	200	42,7	6	1,6	600 (2)	12	2 c. k. m.	—	—	—	
Okręty szkolne												
Mazur	1915	420	62,7	6,4	2,5	5.500 (2)	20	3 — 75 mm 1 — 40 mm pl.	—	—	80	Okręt szkolny artyleryjski, dawny torpedowiec. Trójmasztowy szkuner (zagłowiec).
Iskra	1917	500	—	—	—	120 (1)	4,5	—	—	—	40	
Transportowce												
Wilja	1905	2.800	108	14,8	6,5	1.850 (1)	10	—	—	—	56	Służy również jako okręt szkolny dla Szkoły Podchor. Marynarki Wojennej.
Hulki (okręty koszarowe)												
Bałtyk	1896	8.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	} Bez maszyn i uzbrojenia. Nie liczone w tonażu ogólnym.
Lwów	1868	1.300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ślawomir Czer- wiński	1907	2.450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Smok	—	500	—	—	—	800 MK	10	2 c. k. m.	—	—	—	
B) FLOTYLLA PIŃSKA												
Warszawa	1920	110	—	—	—	180 MK	8	2 — 100 mm 6 c. k. m.	—	—	37	} Monitory rzeczne. Zbudowane na Stoczni Gdańskiej w Gdańsku.
Toruń		135										
Pińsk												
Horodyszcze	1926	70	—	—	—	140 MK	9	1 — 100 mm 2 — 75 mm pl. 2 c. k. m.	—	—	37	} Monitory rzeczne. Zbudowane na Stoczni Zieleniewskiego w Krakowie.
Wilno												
Kraków												
Gen. Sosnkowski .	—	170	—	—	—	—	8,5	2 — 75 mm	—	—	—	Kołowiec.

ŁÓDŹ PODWODNA



III. PRZEKRÓJ ŁÓDZI PODWODNEJ.

- 1 — Ochroniacz śrub.
- 2 — Wyrzutnie torpedowe.
- 3 — Nadbudówka podkładowa, napelniająca się wodą przy zanurzeniu.
- 4 — Anteny radiowe.
- 5 — Przedziały torpedowe.
- 6 — Torpedy.
- 7 — Rufowa latarnia sygnałowa.
- 8 — Otwory przepuszczające wodę.

- 9 — Włazy.
- 10 — Pacholki do cum.
- 11 — Otwory do ładowania torped.
- 12 — Pompa balastowa.
- 13 — Silnik elektr., napędzający pompę balastową i sprężarkę.
- 14 — Sprężarka.
- 15 — Tablica rozdzielcza.
- 16 — Sprzęgło.
- 17 — Motorówka.
- 18 — Tłumik.

- 19 — Armatka 40 mm, przeciwlotnicza.
- 20 — Wyrzutnie torpedowe obrotowe.
- 21 — Pomieszczenia załogi.
- 22 — Wentylator.
- 23 — Koło ratunkowe.
- 24 — Pomost nawigacyjny.
- 25 — Żyrokompas i ster kierunkowy.
- 26 — Peryskopy (3, jeden na rysunku niewidoczny).
- 27 — Stery głębokości.
- 28 — Działo 100 mm.

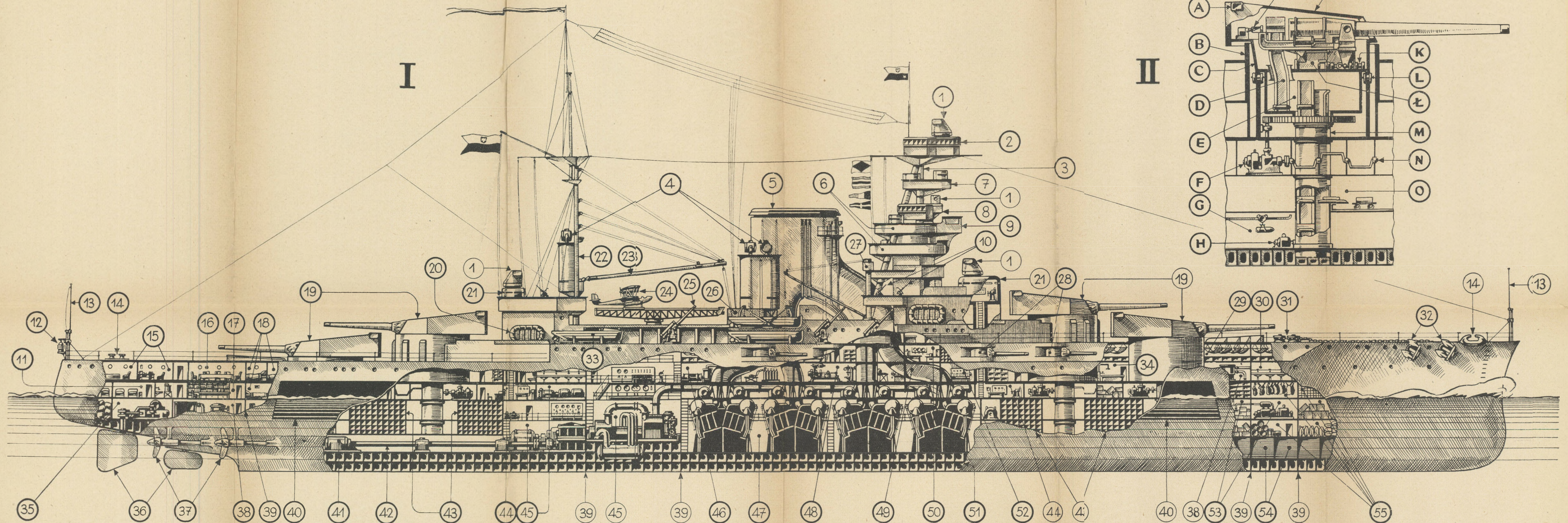
- 29 — Pokład.
- 30 — Kabestan elektr.
- 31 — Amunicja.
- 32 — Piła do rozcinania sieci zaporowych.
- 33 — Ster poziomy (głębokości).
- 34 — Ster pionowy (kierunkowy).
- 35 — Śruby.
- 36 — Wał śrubowy.
- 37 — Stępka.
- 38 — Zbiorniki wyrównawcze.

- 39 — Grodzie wodoszczelne.
- 40 — Mechanizm sterow.
- 41 — Przedziały maszynowe.
- 42 — Silniki elektr., porszające łódź pod wodą.
- 43 — Silniki Diesel'a donapędu łodzi na powierzchni (2 silniki).
- 44 — Zbiornik smaru.
- 45 — Butle ze sprężonym powietrzem do rozruchu silników Diesel'a.
- 46 — Akumulatory.

- 47 — Zbiorniki wody słodkiej.
- 48 — Centrala nawigacyjna i bojowa.
- 49 — Kiosk.
- 50 — Zbiornik centralny.
- 51 — Radiostacja.
- 52 — Kabiny oficerskie.
- 53 — Zbiornik ropy.
- 54 — Studzienka na łańcuch kotwiczny.
- 55 — Zbiorniki sprężonego powietrza.
- 56 — Kotwice.
- 57 — Zewnętrzny korpus łodzi (cylindryczny albo eliptyczny).

OKRĘT LINJOWY

Wieża działowa



I. PRZEKRÓJ OKRĘTU LINJOWEGO.

- | | | |
|--|---|--|
| 1 — Dalmierze. | 13 — Miejsce bandery (rufa) i proporca (dziób) w czasie | 24 — Wodnosamolot na katapultcie obrotowej. |
| 2 — Główny punkt obserwacyjny i wieżyczka dalecełownika. | postoju okrętu na redzie. | 25 — Artylerja przeciwołnitcza (na bliźniaczych podstawach). |
| 3 — Maszt przedni (trójnożny) z flagą kontradmirała i flagami sygnałowemi. | 14 — Pachołki do cum. | 26 — Radjostacja. |
| 4 — Reflektory. | 15 — Pomieszczenie dowódcy okrętu. | 27 — Żóraw. |
| 5 — Komin. | 16 — Mesa oficerska. | 28 — Artylerja obronna. |
| 6 — Pomosty nawigacyjne. | 17 — Biblioteka i czytelnia. | 29 — Pomieszczenia załogi. |
| 7 — Post. kierowania artylerji głównej. | 18 — Kabiny oficerów. | 30 — Umywalnie. |
| 8 — ogniem " obronnej. | 19 — Opancerzone wieże armatnie (2. albo 3-działowe) artylerji głównej. | 31 — Kabestany kotwiczne. |
| 9 — Główny kompas. | 20 — Tratwy ratunkowe. | 32 — Kotwice. |
| 10 — Karabiny maszynowe przeciwołnitczne. | 21 — Baszty bojowe dowództwa. | 33 — Łodzie i kutry motorowe. |
| 11 — Lazaret. | 22 — Maszt tylny z banderą i znakiem. | 34 — Łazienki. |
| | | 35 — Elektryczno-hydrauliczna maszyna sterowa. |

II. PRZEKRÓJ WIEŻY DZIAŁOWEJ.

- A — Dahierz.
B — Nieuchome opancerzenie podstawy (Barbeta).
C — Parerna wieża obrotowa.
D — Góny dźwíg amuncyjny (obracający się razem z wieżą).
- Ł — Łoże.
M — Szyb amuncyjny.
N — Napór ręczny do obracania wieży.
O — Komora prochowa.

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

6513/1



11-006513-000-0

