



Warszawa, d. 5 października 1919 r.

Naczelne Dowództwo W. P.
Oddział II
Sekcja Wojsk.-Dyplomat.

1670/95

/SZTAB GENERALNY/

D.Nr.1771/II pouf

Raport kapit.Frankowskiego
o organizacji marynarki szwedzkiej.

DO

GENERALNEJ ADJUTANTURY NACZELNEGO WODZA

w W a r s z a w i e

W załączeniu przesyła się do wiadomości odpis raportu Nr.4 kapitana Frankowskiego przydz.do Misji Wojsk.Polskiej w Królestwach Szwecji,Norwegji i Danji.

1 załącznik:

Bohduski
Szef Oddziału II

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

NACZELNE DOWÓDZTWO WOJSK POLSKICH
ADJUTANTURA GENERALNA
WARSZAWA

L. Nr. 1670/95 dnia 7 X 1919 r.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

Kapitan Frankowski

Sztokholm, dn. 15/9.1919 r.

Nr. 4.

1670/5

Do

Departamentu dla Spraw Morskich

w Warszawie.

Przy niniejszym przedstawiam pierwsze 10 arkuszy, zawierające tłumaczenie organizacji i wyszkolenia floty szwedzkiej.

Informacje o wyszkoleniu kadetów morskich oraz chłopców okrętowych dopełnię tym, że projektowane jest wysłanie jeszcze w tym roku krążownika „Fylgia” w daleką podróż z kadetami i chłopcami okrętowymi. Przedstawione są do rozpatrzenia dwie alternatywy podróży.

Według pierwszej alternatywy „Fylgia” ma odpłynąć 18 listopada i zawinąć do portów: Plymouth, New-York, Bermuda, Sw. Tomasz, Kingston, Vera-Cruz, Galveston, Havana, Savannah, New Port News, Falmouth, le Havre, Entwerpen i powrót do Karlskrony w dn. 13 kwietnia 1920 r.

Według drugiej alternatywy, podróż zaczyna się 10 listopada, w podróży zwiedzają się porty: Plymouth, St. Vincen, Rio-de-Janeiro, Buenos-Airos, Pernambuco, Trinidad, Puerta-Riko, New-York, Falmouth, le Havre, Entwerpen i powrót do Karlstrony w dn. 23 kwietnia 1920 r.

Podróż według pierwszego planu będzie kosztowała 410.000,- koron, drugiego planu 705.211,- koron.

Również przedstawiam spis warsztatów okrętowych, znajdujących się w Szwecji, -z krótkim ich opisem. W Sztokholmie znajdują się tylko warsztaty Bergsunds i Finboda.

Byłem u Bergsunda i rozmawiałem z dyrektorem Jonsonem; przedtem pracował on u Krejtona w Abo i mówi dość dobrze po rosyjsku. Warsztaty Bergsunda są założone niedawno i budują statki

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

484

niewielkiej pojemności, - do 1.000 ton. Z rozmowy dowiedziałem się, że p. De-Luhe zwrócił się do nich listownie z prośbą o przedstawienie kosztorysu na statek pasażerski i holownik dla Wisły. Otóż wybudowanie holownika, rozmiary którego będą długość $41\frac{1}{2}$ metra, szerokość $7\frac{1}{2}$ metra, wznios burty - 2,3 metra, zanurzenie 0,65 metra, kosztuje 730.000,- koron i potrzebuje czasu na wybudowanie 15 miesięcy. Wybudowanie barki żelaznej 400-450 ton pojemności, ze stali grubości $4\frac{1}{2}$ -6 mm. potrzebuje czasu 9 miesięcy i każda ^{wagi} tona kosztuje 3.000 koron.

Frankowski
sept. mar.

Organizacja marynarki szwedzkiej.

Zarząd państwa dzieli się na 8 departamentów, z których jeden jest departamentem Obrony Morskiej.

W departamencie tym, który jest rządzony przez ministra marynarki, zakatwiają się sprawy dotyczące : organizacji obrony morskiej, personelu, zaopatrzenie w materiały, szkoły, mierzenia morskie, lotsmaństwo, latarnie morskie, pomoc ratownicza na wybrzeżach, rzemiosła morskie i.t.d.

Do Departamentu Obrony Morskiej należą następujące władze, korpusy i urzędy : Zarząd Marynarki, Sztab Marynarki, najwyższy komendant marynarki, inspektor broni podwodnych, szef artylerji nadbrzeżnej, zarządy stacji marynarki, komenda fortec morskich, korpusy marynarki nadbrzeżnej, instytucje oświatowe, sanitarne, emeryturalne i inne urzędy przeznaczone dla personelu, służącego w Departamencie, królewskie stowarzyszenie marynarki wojennej, oddział mapowy, biuro nautyczno-meteorologiczne, dyrekcja oddziału lotsmańskiego, państwowe szkoły nawigacyjne i inne zakłady przeznaczone dla personelu, służącego w Departamencie.

Szef Departamentu Obrony Morskiej jest zarówno jak i inni ministrowie, radcą konstytucjonalnym króla.

Najwyższym dowódcą marynarki jest król, jednakże dowództwo owe król specjalnym dekretem przenosi na ministra marynarki, ale tylko wtedy, gdy ten jest osobą wojskową. W takim wypadku minister sprawia urząd, tyczący się króla i w jego imieniu obejmuje komendę nad flotą.

Szef Departamentu Obrony Morskiej ma jako pomoc, przy kancelarji królewskiej, oddział departamentu, z jednym sekretarzem państwowym, szefem kancelarji i pewnej liczby urzędników. Dla spraw zarządzeń jest tak zwana „ Ekspedycja Zarządzeń „ z szefem ekspedycji, adjutantami itd.

Szefem Departamentu Obrony Morskiej jest minister E.K.

Palmtierna.

Sekretarzem państwowym i szefem ekspedycji biura jest

A. Unger.

Szefem ekspedycji zarządzeń jest kapitan I stopnia O.E.

Lybeck.

Personel Departamentu Obrony Morskiej i zakłady należące do tego departamentu wzięte są marynarką.

Marynarka dzieli się na flotę i artylerję nadbrzeżną.

Do marynarki należą więc: 1/personel floty i personel artylerji nadbrzeżnej, 2/okręty i jednostki tworzące flotę, fortece nadbrzeżne z odpowiednimi zapasami, dokami itd.

Zadaniem floty jest niedopuszczenie blokady, wylądowania nieprzyjaciela na wybrzeża Szwecji, bronienia neutralności i żegluzi handlowej szwedzkiej.

Zadaniem artylerji nadbrzeżnej jest obrona stolicy ze strony morza, jako też i innych ważniejszych punktów na wybrzeżu, przedewszystkiem stacji i floty, a także zabezpieczenie flocie wolnego wjazdu i wyjazdu ~~z~~ z i do stacji.

Organizacja Zarządu.

Do wyższego zarządu marynarki, prócz centralnego urzędu Departamentu wchodziń między wymienione ekspedycje: królewski zarząd marynarki, sztab marynarki, najwyższy dowódca floty nadbrzeżnej, inspektor żodzi podwodnych, wyższy dyrektor marynarki, wyższy intendant marynarki, wyższy doktor marynarki, szef artylerji nadbrzeżnej.

Zarząd marynarki, który przy Departamencie Obrony Krajowej zajmujeteraz miejsce zwanego dawniej zarządu spraw morskich, jest najwyższą instancją dla spraw dotyczących obrony morskiej. Zarząd otrzymuje dla floty wyznaczone przez sejm sumy, musi corocznie królowi przedstawiać techniczne zniasy lub nowe projekta niezbędne dla obrony. Takie projekta zawierają: budowy okrętów, fortec, uzbrojenia, pro-

wiantowania, umundurowania, potrzeby stacji floty i.t.d., jakoteż kwoty na te cele potrzebne. Zarząd co jesień przedstawia propozycje ty-
czące się personelu i materiału na rok przyszły; te propozycje są na
wiosnę dyskutowane w sejmie.

Zarząd dzieli się na oddziały:

- 1/ oddział artyleryjny (uzbrojenie artylerji, uzbrojenie personelu)
- 2/ oddział torpedowy (torpedy, telegraf bez drutu, aeronautyka)
- 3/ oddział minowy (obrona minowa, telefony, materiały wybuchowe)
- 4/ oddział nautyczny (szkoły nautyczne, instrumenta, mapy morskie)
- 5/ oddział fortyfikacji (fortece)
- 6/ oddział inżynieryjny (budowa okrętów, maszyn, kotłów)
- 7/ oddział intendentury (uzbrojenie, umundurowanie, prowiant, węgiel,)
- 8/ oddział sanitarny (stan zdrowotny)
- 9/ oddział cywilny (kosztą, ekonomja, prowadzenie ksiąg)

Trzech z szefów oddziałowych, a mianowicie, oddziału inż.,
sanit., i intendent. są najwyższą władzą odpowiednich grup, jak to:
inżynierów marynarki, doktorów marynarki, korpusu intendentury marynarki.

Szefem zarządu marynarki jest Vice-admirał, G. Dyrssen.

^{Sztab}
Zarząd marynarki, który został założony w r. 1896, ma jako
szefa kapitana I stopnia. Sztab marynarki opracowuje plany i instrukcje
dla tych sił morskich i fortec nadbrzeżnych, które w razie wojny (mobi-
lizacji) mają być postawione na stopę wojenną, plany mobilizacji floty,
a także i inne ważniejsze plany, mające na celu utrzymanie floty na
poziomie gotowym do akcji. Sztab marynarki z uwagą sledzi za wyszkole-
niem personelu, ćwiczeniem jego, jako też zdolnościami służbowymi je-
dnostek. W razie potrzeby proponuje zmiany i ulepszenia. Następnie
sztab marynarki ma za zadanie studjować flotę państw obcych i urzą-
dzać badania historyczno-morskie. Sztab marynarki jest bardzo obsze-
rym i składa się z następujących działów:

- 1/ oddział mobilizacyjny (kwestje poborowe, mobilizacja, artylerja na
brzeżna)

- 2/ oddział taktyczny (gotowość wojenna, strategia, taktyka, sygnaliz.)
- 3/ oddział komunikacyjny (geografia wojskowa, telegraf, lotnictwo)
- 4/ oddział organizacyjny (organizacja, przepisy, książki instrukcyjne, wybór, wyszkolenie, ćwiczenie itd.)
- 5/ oddział zagraniczny (organizacja flot obcych, jej podział, zastosowanie, rozwój techniki morskiej zagranicą)

Podszefem sztabu marynarki jest też szef aeronautyki morskiej.

Personel sztabu marynarki nie tworzy tak jak personel szt. jener. osobnego korpusu, tylko składa się z oficerów, którzy na pewien czas zostają odkomenderowani na służbę sztabową. Dział historii wojenno-morskich nie ma archiwum i nie jest przy sztabie, za to przydziela się do obydwu stacji (po większej części w Sztokholmie).

Prawdziwego muzeum marynarki nie ma, lecz egzystują zbiory historyczne wojenno-morskie, które są bardzo drogie. Zbiory te znajdują się w szkole wojenno-morskiej w Sztokholmie. Szefem sztabu marynarki jest kontradmirał, H.W.M. Krusenstierna, szefem zaś oddziału aeronautycznego marynarki jest kapitan II stopnia, T. Lybeck.

Najwyższy dowódca floty nadbrzeżnej ma dwa zadania, które są bardzo do siebie podobne. Jest on przeznaczony, w razie mobilizacji, do objęcia komandy nad flotą nadbrzeżną, a w związku z tem, w czasie pokoju, opracowuje plany zastosowania floty w razie wojny. Żeby jednak mógł to wykonać, musi on być uświadomionym, na jakim poziomie wyćwiczenia jest personel. Z tego powodu bywa on obecny przy wszystkich manewrach i ćwiczeniach floty. W czasie pokoju jest on najwyższym komendantem czynnej części floty nadbrzeżnej. Czynność jego styka się dość często z szefem ^{czynnościami} sztabu marynarki; w pewnych wypadkach jest on obowiązany naradzać się z szefem sztabu.

Najwyższym komendantem floty nadbrzeżnej jest Viceadmirał, hr. C.A. Ehrenswärd.

Zadaniem inspektora łodzi podwodnych jest uważne studjowanie zastosowania łodzi podwodnych i rozwój ichże. Zadaniem jego jest też inspekcja szkół łodzi podw., jako i uzbrojenie ich. Służbę insp. łodzi podw. pełni oficer w randze kapitana.

F L O T A .

Podział na stacje.

Personel marynarki, materiały i zapasy i.t.d. są podzielone zazwyczaj na dwie stacje : Sztokholm i Karlskrona. Wedle decyzji ~~parlamentu~~ parlamentu 1914 r., miałybyć założone jeszcze dwie nowe stacje „Gustavsvik, (zatoka Botnicka) a druga „Nya Warsed, (Goteborg).

Stacja Gustavsvik jest przeznaczona na bazę dla sił wojenno-morskich, działających w zatoce Botnickiej. Stacja w Goteborgu jest wyznaczona dla stacjonowania okrętów do niej przydzielonych i posiada miejsca dogodne dla embarkowania, place dla składów, lokale na kwatery i ćwiczenia i.t.d.

Potrzeba rozszerzenia lub przeniesienia stacji w Sztokholmie była dyskutowana czas dłuższy.

Ze stacji, Sztokholmska, jest najstarsza, założona razem z flotą szwedzką przez Gustawa I, w 1530 r. Karlskrona - została założona przez Karola II, w r. 1672 . Ta ostatnia obecnie jest największą stacją.

Zarząd każdej stacji wykonywa komendant stacji. Komendant jest najwyższą wojskową władzą w danej stacji i jest odpowiedzialny za porządek i czyny jej stan. Jednakże kwestje gospodarcze nie wchodzi w jego kompetencję. Na komendanta stacji wyznacza się zazwyczaj admirała. W Karlskronie komendantowi stacji podporządkowuje się forteca i miasto. Komendant stacji ma do pomocy adiutanta wojskowego i sekretarjat cywilny. Personel oficerski stacji służy pod bezpośrednią władzą komendanta stacji, zaś podoficerowie i żołnierze podporządkowują się jemu przez szefa korpusów podoficerskich i żołnierskich. Szef ten zazwyczaj jest w randze komendanta . Pod odnosnymi komendantami korpusów załoga jest zarządzana przez szefów kompanijnych. Kompanje stacyjne wykonywują też roboty gospodarcze dla znajdujących się na okrętach załóg. Załoga ćwiczy się na stacji w odpowiednich szkołach, które znajdują się pod komendą szefa szkół ćwiczeń i szkół kapraleskich.

Najwyższą osobą lekarską na stacji jest pierwszy lekarz stacji.

Dla spraw kasowych stacja ma specjalne biuro rachunkowe.

Komendantem stacji w Karlskronie jest kontre-admirał Lagercrantz. Komendantem stacji Sztokholmskiej jest Vice-admirał W. Dyrssen. Szef stacji Göteborg - komendör-kapt. I stopnia G. de Brun.

Każda stacja ma swoje warsztaty okrętowe, które znajdują się pod zarządem szefa warsztatów, zazwyczaj w stopniu komendör. Szef warsztatów podlega pod względem wojskowym komendantowi stacji, zaś ekonomicznym - Zarządowi Marynarki. Warsztaty posiadają potrzebne doki, krany i.t.d., jakoteż potrzebne składy. Warsztaty są w stanie remontować wszystkie okręta szwedzkiej floty, tak naprz. warsztat Karlskronski zupełnie przebudował pancerniki (Svea, Gota i Thule) w r. 1901 i w 1904, jakoteż zmodernizował pancerniki (Oden, Thor, i Niord) w r 1914 i 1916 . Nie mogą one być przydatne dla budowy większych okrętów, ale budują mniejsze, jak torpedowce, łodzie podwodne i pomocnicze statki. Próby dla zbadania możności zbudowania pancerników w Karlskronie dały dobre rezultaty.

Większe okręty floty są zbudowane w prywatnych warsztatach, jak Lindholmen i Götawerken w Göteborgu, Kokkum, Malme, Finboda i Bergsund w Sztokholmie. Z a niewielkim wyjątkiem wszystkie okręta są wybudowane w kraju.

Zarząd warsztatów, podlegając swemu szefowi, dzieli się na 6 departamentów, odpowiadających zadaniom potrzebnym do różnych robót, wykonywanych w warsztatach :

- 1/ departament artyleryjny
- 2/ " torpedowy
- 3/ " ekwipunku
- 4/ " minowy
- 5/ " inżynieryjny
- 6/ " budowniczy (w obrębie portu budują doki i budynki)

Każdy departament ma swego szefa.

Do warsztatów mogą być tymczasowo przykomenderowani marynarze z załogi stacji ; prócz tego pracują tam robotnicy, wynajęci miesięcznie lub dziennie. Majtkowie są zazwyczaj w randze podoficerskiej i są wyznaczani jako majstrzy w tej lub innej dziedzinie. Robotnicy płatni przyrównywują się na czas robót do żołnierzy. Majtkowie odkomenderowują się do warsztatów, jak dla pomocy, tak i dla wyszkolenia.

Warszaty w Karlstronie liczą 1.600 robotników. Stacja Sztokholm - 600.

Dla pilnowania warsztatów jest sformowany specjalny korpus policyjny.

Szefem warsztatów w Karlskronie jest kommandör A.B.Juel.
W Sztokholmie zaś kommandör N.E. Anckers.

.....

Personel marynarki.

Personel marynarki składa się z personelu czynnego, rezerwowego i obowiązującego do służby wojskowej. Personel marynarki uzupełnia się przez wynajęcie lub przez rekrutowanie. Marynarka ~~AKK~~ czynna składa się z oficerów, podoficerów i żołnierzy, którzy traktują służbę na morzu jako swój zawód i są podczas pokoju jak i w czasie wojny zaliczani do służby w marynarce. ^vSkład personelu czynnego wchodzi również i kadeci morskcy.

Do personelu rezerwowego należą oficerowie, podoficerowie etc., którzy odeszli ze służby pensjonowanymi, albo przy mianowaniu na komendnych lub podkomendnych zostali do rezerwy przydzieleni. Właściwie rezerwa dla żołnierzy nie egzystuje, albowiem obowiązani do służby w marynarce są, jak w czasie pokoju tak i w czasie mobilizacji, zaliczeni do wypełniania luk w załogach okrętowych. Jednakże ci żołnierze, którzy przedtem służyli w marynarce czynnej, tworzą oddzielną kategorię. Żołnierze rekrutują się z tej części ludności męskiej kraju, która jest przewidziana w poborowej ustawie.

Personel locmanów i personel latarni morskich są obowiązani na wypadek wojny, albo w czasie mobilizacji, do służby w marynarce. Część personelu wyżej wymienionego, która jest zawczasu przeznaczona do służby przy sygnałach nadbrzeżnym, jest zarówno obowiązana odbywać ćwiczenia w czasie pokoju.

Marynarka czynna.

Marynarka czynna obejmuje następujące wojskowe korpusy : oficerski, podoficerski, żołnierzy i załogów okrętowych, oraz cywilno-wojskowe korpusy : inżynierów marynarki, intendentury, lekarzy, policję portową, wreszcie urzędników wydziałów oświaty i kościoła.

Korpus oficerski składa się z następujących stopni:

flaggman	amiral	odpowiada w armji	general
	vice-amiral	" "	gen.-lejtant
	konter-amiral	" "	gen.-major

reg.-officerare	kommendor	odp.w arm.	overste
	komm.-kapten av 1 graden	" "	overstelofjtnant
	" " " 2 "	" "	major
	kapten av 2 loneklasser	" "	kapten(ryttmaste re)
sub-officerare	lojtnant	" "	lojtnant
	underlojtnant	" "	underlojtnant
	fanrik	" "	fanrik

Mianowanie na stopień oficerski odbywa się przez nadanie specjalnego upoważnienia, podpisanego przez króla, za wyjątkiem chorążych, którzy zostają mianowani przez dekret królewski. Korpus oficerski formuje się z korpusu kadecckiego szkoły wojennomorskiej. Według organizacji nadanej szkole morskiej w r.1912 przyjmuje się kadetów w lipcu każdego roku. Dla przyjęcia jest wymagane, by w roku podania prosby petent miał najmniej 17 a najwięcej 20 lat, jako też należy przedstawić maturę realną i pewne kwalifikacje. Matura kacińska, jako też zdania pewnych egzaminów dają też możność wstąpienia do szkoły. Według dekretu 14/4.1917 r. bez takich egzaminów mogą być przyjmowani studenci, którzy ze znajomości matematyki otrzymali na egzaminie stopień dobry (4), lub celujący (5). Zaraz po przyjęciu do szkoły kadeci muszą odbyć kurs rekrucki na lądzie, aby potem być odkomenderowanymi na okręty, które udają się na zimowe ekspedycje, zazwyczaj w dalekie podróże. Następnie idą trzy letnie morskie ekspedycje na okrętach, w miesiącach zaś zimowych kursy ćwiczeń w szkole morskiej na lądzie. Egzamin na oficera marynarki odbywa się w jesieni, po upływie trzech lat szkoły. Całkowity czas wyszkolenia trwa 3½ roku, z czego 23-24 miesiące na okręcie. (wedle organizacji szkoły morskiej r.1912 czas wyszkolenia wynosił 6 lat, z 24-26 miesiącami na morzu).

Propozycje na awans na różne stopnie oficerskie (oprócz oficerów flagowych) są rozstrzygane przez „awansową” komisję, która w czasie pokoju składa się z 5 członków, a mianowicie: szefa zarządu marynarki, szefa sztabu marynarki, inspektora ćwiczeń marynarki, oraz dwóch komendantów stacji morskich (Sztokholm i Karlskrona), z dwoma szefami warsztatów okrętowych w charakterze zastępców. Do komisji awansowej nie mogą jednocześnie należeć : ojciec i syn, teść i zięć, bracia i szwa-

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

gier. Ten, kto był awansowany na chorążego, po upływie dwóch lat służby i przedstawieniu kwalifikacji, może być podany na podporucznika. Aby być nominowanym na kapitana, wymagana jest 9-letnia służba oficerska w czasie pokoju. Na mianowanie na oficera wyższej rangi wymagane jest świadectwo lekarza, z podaniem, że kandydat posiada fizyczne zdrowie i że może zupełnie dobrze wytrzymać trudy i niewygody związane ze służbą, jak w czasie pokoju, tak i w czasie wojny. Podporucznik, który był oficerem najmniej 5 lat, i porucznik, - najmniej 15 lat służby, mogą być awansowani na następny wyższy stopień. Mianowanie na wyższe stopnie w marynarce może też być przy wystąpieniu ze służby, jako znak uznania za specjalne zdolności i zamknięcie do służby.

Dalsze wykształcenie oficerów jest rozłożone na pewne praktyczne kursy, jak na przykład: kursy telegrafu iskrowego, gimnastyki, torpedowe, sygnałów, strzelania, jak również w szkole komenderowania i po części w wyższej szkole wojenno-morskiej. Ta ostatnia szkoła, z jednorocznym kursem, jest obowiązująca dla wszystkich oficerów, po 4-5 lat oficerskiej służby. Kurs ten, przeznaczony dla każdorazowej liczby oficerów, ma jednoroczny wykład z różnymi gałęziami specjalności. (artylerja, torpedy, miny i. t. d.)

Dla wyspecjalizowania się przechodzą też oficerowie marynarki, w pojedynczych wypadkach, kursa w wyższych szkołach armii: wyższą szkołę wojenną, lub inżynierską, artyleryjską, tudzież wyższą szkołę techniczną, centralny instytut gimnastyczny, szkołę strzelania w piechocie itd.

Pensjonowanie oficerów odbywa się według następującej tabelicy:

Stopień	dla otrzymania emerytury żąda się najmniej.	dla otrzym. emer. i dodat. pensji wym. się najmniej	obow. wyst. odb. się w wieku	og. emer. w % stałej pensji
Pers. admirała		65 lat	65 l.	75%
kommendorer		60 "	60 "	75%
komm. kpt. 1 gr.		55 "	55 "	80%
" 2		55 "	55 "	80%
kpt. (2 kl.)		55 "	55 "	80%
lojtnanter		55 "	55 "	80%
underlojtnanter		55 "	55 "	100%

55 lat życia i 20 lat służby 50 lat życia i 20 lat służby upo. w wieku 50 lat i 20 lat służby która przysądza 50 lat życia

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

PILSUDSKI INSTITUTE ARCHIVES New York

Emerytury są wypłacane przez kasy emerytalne marynarki. Suma wypłacana składa się z 2/3 emerytury i 1/3 wynagrodzenie za długą służbę.

Przeniesienie do rezerwy marynarki pewnej ograniczonej liczby oficerów odbywa się według specjalnych przepisów. Tak więc, może być przeniesiony na etat rezerwy na kapitana-komendanta I stopnia komendant-kapitan I lub II stopnia ; na komendanta-kapitana II stopnia komendant-kapitan II stopnia albo kapitan, wreszcie na stanowisko kapitana w rezerwie- kapitan, który służył czynnie 10 lat i osiągnął 32 rok życia.

Personel rezerwy marynarki otrzymuje gażę mniejszą, niż personel tego samego stopnia służby czynnej i jest obowiązany do pełnienia służby w pewnych periodach czasu i określoną ilość dni. Przy osiągnięciu wieku emerytalnego gaża zmienia się na emeryturę.

Korpus podoficerski z kapralami podoficerskimi, którzy należą do szeregowców, tworzą podkomendę floty. W podkomendzie tej są następujące szczeble :

flagunderofficer	odpowiada w armji	podchorążemu
underofficer av II grad	}	sierżantowi
" " III "		

Podchorąży, podoficer II stopnia, i podoficer III stopnia, po trzech latach służby otrzymują wyższy stopień przez pełnomocnictwo nadane przez komendanta stacji. Na podoficera III st. komendant stacji mianuje swoim rozkazem.

Wedle królewskiego postanowienia mianuje się wszystkich kapralów podoficerskich podoficerami III st. Korpus podoficerski jest podzielony na 10 oddziałów i każdy oddział ma nazwę według swego fachu.

Oddziały są następujące :

pokładowy	{	1.artyleryjscy	zwią się	flagg.artillerikonstaplar
		2.sternicy	" "	flagg,styrman
		3.minowi	" "	flagg,minconstaplar
gospodarczy	{	4.felczerski	" "	flagg,sjukverðskonstaplar
		5.prowiantowy	" "	flagg,forradskonstaplar
		6.muzykanci	" "	flagg,musikonstaplar
maszynowy		7.maszyniści	" "	flagg,maskiniester
rzemieślniczy	{	8.rusztownicy	" "	flagg,rustmastare
		9.torpedyści	" "	flagg,torpedmastare
		10.cieślarze	" "	flagg,kvarters(timmer)man

Podoficerowie awansują się z najwyższych klas szeregowców. Mianowanie na wyższy stopień dokonuje specjalnie na to przeznaczona komisja, składająca się z : oficera oddziałowego i pewnej ilości podoficerów, w razie mianowania na podoficera II st. skład komisji wchodzi szef kompanji. Dla nominacji na podoficera jest potrzebne : cenzura szkoły podoficerskiej ze stopniami co najmniej „dostatecznie”, pewien oznaczony czas służby, świadectwo dobrego zachowania się i sumiennosci. Mianowanie podoficera na chorążego jest rzeczą nader rzadką. Emeryturę podoficerów wypłaca kasa emeryturalna floty. Suma wypłacana składa się z 2/3 emerytury, 1/3 premja za wytrwanie na służbie do wieku emerytury. Przeniesienie pewnej ilości podoficerów do rezerwy marynarki wykonuje się na zasadzie specjalnych dla tego przepisów. Jeden z przepisów jest taki : na podoficera rezerwy może być mianowany podoficer II stopnia lub podchorąży, którzy mają 32 lata i 8 lat służby aktywnej.

Szeregowcy. Marynarka otrzymuje szeregowców za pomocą werbunku i rekrutowania. Marynarze dzielą się na stałych i poborowych. Marynarze stali są głównymi kadrami załóg, poborowi zaś wypełniają tylko luki w załogach. Jednakże, jeśli poborowi są z zawodu: kapitanami, sternikami, maszynistami, maszynistami wyższymi, lub też ukończyli wyższą szkołę techniczną lub handlową, to odbywają służbę, jako podkomendni. Marynarze stali należą do korpusu marynarskiego i są podzieleni na stacje Sztokholm i Karlskrona. Po otworzeniu stacji w Gustavsvik i Goteborg stacjonuje tam też część korpusu

marynarskiego.

Z powodu wielkiej ilości różnych specjalności korpus dzieli się na oddziały z nazwami według oddzielnych gałęzi. Oddziały te są :

służący na pokładzie: marynarze artyl., maryn. sygnaliści, mar. torped. mar. telegr. bez drutu i mar. minowi

służący w gospodarce: felczerzy, kucharze i bufetowi, prowiantowi, trębasze

służący w maszynach (marynarze łodzi podwodnych, maszyniści torpedowi, maszyniści okrętowi

służący w rzemieślniczych: rusztownicy, majstrzy torpedowi i cieśle.

Ekzystują też specjalne oddziały, jako to: rusztownicy ciężkich i lekkich armat, nurkowia, którzy tworzą się z marynarzy, minowców, palacze i rzemieślnicy.

Na większych okrętach, do składu załogi, należą marynarze różnych rzemieślni, na mniejszych zaś wchodzi do załogi najtkowie kilku z czasem nawet jednego rzemieślnika. Ilość majtków, należących do odpowiednich grup rzemieślniczych, jest określona w etacie załogi. Niższy personel marynarki dzieli się na trzy stopnie: kaprale podoficerscy, kaprale i szeregowi. Dwie pierwsze kategorie są podkomendni. Szeregowcy dzielą się zaś na trzy klasy: szeregowiec I, II i III klasy.

Rozgałęzienie się na specjalności obowiązuje wszystkie klasy, prócz marynarzy trzeciej klasy, którzy są podzieleni na kompanie dla wyzkolenia się w różnych zawodach. Kaprale podoficerscy używają się na służbie, jako podoficerowie i dlatego są oni przeniesieni do korpusu podoficerskiego. Noszą oni mundur zwyczajnego majtki, czapki zaś są modelu podoficerskiego, prócz tego mają specjalną kurtkę i bagnet. Ranga kaprala podoficerskiego powstała w celu, stworzenia podkomendnych z klasy szeregowca.

Podział pracy w korpusach podoficerskich i szeregowców odpowiada sobie w sposób następujący :

Podział pracy dla podoficer.	Podoficerowie		Szeregowcy		Podz.pracy dla szeregowc.
	Podkomendni				
	Flagg u.o.	U.o.sv 2 o. 3 gr.	U.o.k. Korpr.		
Artylerja	Flagg.a.konst.	Art.konst.	Art.k.	art.matr.	Pokład
Sternic.	Fl.sternik	Sternik	Sternik	sign.torp. i	"
Minowy	Fl.minkonst.	Min.konst.	M.k.	minmatr.	"
Gospodar.	Fl.ek-konst.	Ek-konst	E.k.	ekon-man	gospod.
Maszynowy	Fl.maszynist	Maszin.	Maszk.	Pomocnik	masz.
Rzemioska	Fl.mast	Mastare	Mastare zawodnicy	rzem.	rzem.

Nie zważając na klasę służbową lub zawód szeregowca, tenże może po paroletniej służbie, przy dobrym zachowaniu się i staraniu, zostać podniesionym do specjalnej, t.zw. zachęcającej klasy. Klas takich jest trzy.

Dla gospodarki szer. dzielą się na kompanje. Kompanje te są: 3-a i 4-a - komp.artyl., 5-a i 6-a - komp.maryn.sygnalowych, 10-a komp.marynarzy minowych, 1-a i 2-a - komp.gospod. i 1-a i 2-a komp.rzemieślnicze.

Kompanje z numeracją parzystą stacjonują w Sztokholmie, z numeracją nieparzystą w Karlskronie.

Każdą kompanję dowodzi szef kompanijny, najwyższej rangi kapitana. Wszystkie kompanje danej stacji mają swego szefa korpusu, rangi komandora. Szefowie kompanijni i szef korpusu obowiązani są pilnować dyscypliny i śledzić za równostajnem świadczeniem i służbą żołnierzy. Szefowie kompanji mają komendę nad marynarzami, znajdującymi się tylko na lądzie. Na statkach komendę nad kompanję obejmuje oficer danego okrętu.

Korpus marynarzy kompletuje się dwoma sposobami: przez wcielanie chłopców okrętowych i przez zawarcie kontraktu. Obydwa te sposoby ukompletowania używają się na przemian. Palacze i rzemieślnicy przyjmowani są najczęściej przez zawarcie kontraktu.

Korpus ochłopców okrętowych jest podzielony na kompanje, które stacjonują w Karlskronie i Marstrandzie. Ochłopczy w Marstrandzie należą do stacji Sztokholmu. Szefem ochłopców okrętowych, w każdym z wyżej wymienionych miejsc, jest oficer pułkowy. Dla przyjęcia ochłopców okrętowych wymaga się egzaminu fizycznego i umysłowy. Najniższy wiek do wstąpienia jest lat 15, najwyższy 17. Wychowanie ochłopców w korpusie trwa 2 - 3 lata. Zimę spędzają się na lądzie, latem zaś odbywają się ćwiczenia na okrętach, po części żaglowych, t.j. „okrętach ochłopców morakich, po części wojennych. Przepisanie z korpusu ochłopców okrętowych do korpusu marynarskiego odbywa się corocznie w listopadzie. Nowo zapisani do korpusu ochłopców okrętowych obowiązują się służyć co najmniej 6 lat. Przy przepisaniu do korpusu marynarskiego wyznacza się ochłopców przeważnie na podkomendnych w marynarce stałej. Przepisanie do marynarki stałej obowiązuje do służby co najmniej 4 lub 5 lat. W razie wielkiej ilości wolnych miejsc i małej liczby kandydatów, służbę zmniejsza się do 3 lub 4 lat. Dla wstąpienia do korpusu marynarskiego żąda się pewnego wypróbowania fizycznego i wieku co najmniej lat 18 i najwyżej lat 26. Nowoprzapisany zazwyczaj przydziela się do kl. 3 lub 2-jej. Przejmowanie do korpusu ochłopców okrętowych lub korpusu marynarskiego zajmuje się oddzielny szef korpusu. Aby zachęcić wstępowanie do korpusu, rozsyła się specjalnych agentów werbunkowych do wszystkich miast nadbrzeżnych. Odezwy o wolnych miejscach w korpusach ogłaszane są w gazetach i rozlepiane w miejscach publicznych. Po pierwszej służbie (trzy lata) każda następna trwa 2 lata, co daje możność mieć we flocie personel wyćwiczony i wyszkolony. Szkolnictwo szer. odbywa się w specjalnych szkołach na lądzie i okrętach. Dla podniesienia klasy służbowej żąda się przejścia szkół lub kursów, jako też pewnego okresu służby w klasie/ niższej. Wychowanie podoficerów w stopniach kaprała odbywa się w szkole podoficerskiej. Szkoła podoficerska ma następujące klasy: artyl., ekonom., maszyn. i kwaterm. Klasy szkoły otwierają się przy jednej lub obydwóch stacjach (Sztok-

SPIS WARSZTATÓW OKRĘTOWYCH W SZWECJI .

Akc. Tow. mech. fabryki Kockuma.

Założone w r. 1840 . Akc. kapitał 1.850.000,- kr. w Malmö. Adres dla listów i towarów : Malmö, Szwecja. Adres telegraficzny: Malmö Kockums. Port wysyłania: Malmö. Korespondencja w angielskim, francuskim i niemieckim językach.

Wspomniana fabryka jest założona w r. 1840 przez wybitną osobę w historii przemysłu szwedzkiego, Franca Kockuma. Po kapitalnych przebudowaniach i uzupełnieniach fabryka jest obecnie przystosowana do najnowszego systemu i przedstawia jedno z głównych przedsiębiorstw przemysłowych Skandynawji. Składa się fabryka z giserni, mechanicznych wydziałów, działu wagonowego i warsztatu okrętowego.

Fabryka buduje specjalnie wszelkiego rodzaju statki i wykonywa remont takowych ; prócz tego budują się tam parowe maszyny, turbiny i kotły, maszyny i urządzenia dla cukrowni, wagony kolejowe, mosty i wszelkiego rodzaju wyroby kotłowe. §

Na szczególną uwagę zasługuje działalność w dziedzinie budowy statków.

Prócz wojkowych statków specjalnego rodzaju, wybudowanych dla szwedzkiej marynarki, przez fabrykę Kockuma, były wybudowane: pancerniki, krążowniki, promy, z parowymi kranami, i wielka ilość handlowych statków różnych typów, promy dla przewozu pociągów, statków pasażerskich, statków emigranckich, a także pewna ilość dużych i małych łodowców i holowników.

Akc. tow. Lindholmskiej warsztatowej fabryki w

Założone w 1848 r. w Göteborgu. Adres pocztowy i towarowy: Göteborg, Szwecja. Adres telegr.: Göteborg Lindholmen. Port wysyłania: Göteborg. Korespondencja w angielsk., franc. i niem. językach.

Już w 1870 r. warsztaty zaczęły przyjmować obstelunki na budowę statków dla szwedzkiej marynarki i z biegiem czasu była wybudowana na większą część szwedzkich pancerników, kontretorpedowców itd. Warsztat ten może być uważany za współczesny pionier budowy statków.

W tych warsztatach był wybudowany pierwszy w Szwecji statek oceanowy, pojemności 6.700 ton ; tu też był spuszczonej pierwszy pancernik szwedzki; również jeden z promów, kursujących między Trelleborgiem a Sasnitz. W 1914 r. został tam wybudowany pierwszy w świecie turbo-elektryczny handlowy statek 1.200 ton.

Szczególnie rozszerzył się i zmodernizował się zakład ostatnimi czasy.

W Warsztatach tych znajdują się 4 współczesne doki. W pierwszym budują się statki do 400 stóp długości i 54 stopy szerokości, t.j. dla pojemności do 9.000 ton; w drugim budują się statki długości 430 i szerokości 56 stóp, t.j. pojemności 10.000 ton ; w trzecim doku budują się statki długości 460 i szerokości 75 stóp, t.j. pojemności 13.000 ton; wreszcie w czwartym doku - statki długości 350 i szerokości 50 stóp, t.j. pojemności 6.000 ton.

Warsztaty są zaopatrzone w dźwignie i urządzenia transportowe, a także w spóczesne maszyny w warsztatach kotlarskich stolarskich i mechanicznych. Jest tam też suchy dok, dokąd wprowadza się statki długości 410 i szer. 53 stopy, a także dwa „ellingi”, które mogą podnosić statki pojemności 1.500 ton. Warsztaty mają nieruchome dźwignie, mogące podnosić 40 ton, i pływające, podnoszące 50 ton.

Dotychczas na warsztatach Lindholm wybudowano pancerniki, kontretorpedowce, pasażerskie, handlowe statki, parowe promy, lodowce i holowniki itd., wogóle na sumę przeszło 430 statków.

Götawerken.

Własność tow.ako.Gotaborgs Nya Werkstad Aktiebolaget. Pocztowy adres: Götawerken, Göteborg, Szwecja. Telegr.: Göteborg, Götawerken.

Zakończony w 1840 r. Znajduje się w Goteborgu, na Kusindra, na brzegu rzeki Gota-elf, w centrum miasta i składa się z warsztatów okrętowych, giserni, kuzni, kotłowni, stolarskich i budowy mostów. Ostatnimi czasy przedsiębiorstwo ogromnie się rozwinęło i zatrudnia obecnie 3.000 robotników.

Warsztaty znajdują się przy głębokiej wodzie i ciągną się wzdłuż wybrzeża na przestrzeni 800 metrów, a ogólna przestrzeń przekracza 100.000 kw.metr. Dla przewożenia ładunków urządzono między warsztatami gęstą sieć wązko i szerokokotorowej kolei; niektóre szerokokotorowe koleje łączą się z kolejami państwowymi.

Dla wyciągania statków na ląd są dwa hydrauliczne urządzenia, a także pływający dok dla statków pojemności 10.000 ton. Są tam też doki dla statków budujących się z betonu, z nich trzy duże, dla statków większych rozmiarów, długości 300 stóp, i kilku mniejszych.

Wybrzeże, gdzie cumują statki, jest zaopatrzone silnymi parowymi dźwigniami; prócz tego, warsztaty posiadają pontonowe dźwignie, 20-50 ton.

Gisernia zajmuje przestrzeń około 14.000 kw.metr. i jest w stanie wyrabiać 10.000 ton rocznie.

Z przedmiotów wyrabianych przez Gotawerk można wymienić: portowe dźwignie, postawione już w większości szwedzkich portów, chwytaki dla ekskawatorów, mosty itd. Tam też wyrabiają się żelazne kraty dla okien, wentylatory, radiatory, kotły dla centralnego ogrzewania itd.

Główną zaś specjalnością warsztatów jest budowa statków, liczba których już przewyższa 350.

W obecnej chwili Gotawerken specjalizuje się przeważnie w budowie statków pojemności 7.500 ton i 9.500 ton.

Od czasu, kiedy zakład otrzymał prawo sprzedawania silników okrętowych Dyzela, zaczęły wpływać obstalunki i na motorowe statki.

Nowe Tow.Akc.Zakładów Mutala, w Muttala.

Założone w 1822 r. Adres pocztowy Muttala Werkstad, Szwecja. Pocztowy adres: biura w Sztokholmie: Sztokholm 15, Szwecja. Telegr. adres: Muttala Werkstaden. Telegr. adres biura w Sztokholmie: Sztokholm Muttalabolaget. Porty wysyłania: Norrköping i Göteborg (przez kanał Gota). Korespondencja prowadzi się w językach fr., niem., i ang.

Mutalski mechaniczny zakład znajduje się przy stacji drogi żelaznej - Kralby-Mjölby -, między kanałem Gota i szybkoprądną rzeką Muttala. Zakład jest jednym ze starszych szwedzkich fabrycznych przedsiębiorstw w dziedzinie budowy statków i maszyn, a czynności w technice maszynowej, uważane są za przodujące w północnej Europie.

Głównymi wyrobami przedsiębiorstwa są: lokomotywy, rocznie 40-50 ~~tytułów~~ dla szwedzkich rządowych kolei; prócz tego pewna ilość dla prywatnych kolei, mosty kolejowe i szosowe żelaznej konstrukcji; Budowa statków. Przedsiębiorstwo wyspecjalizowało się w budowie holowników, z siłą maszyn od 500 do 100 koni i niżej, ogromną ilość holowników budowało dla rosyjskich portów. Prócz tego wyrabiają się w szerokim zakresie mechanizmy okrętowe i kotły parowe.

Niektóre szwedzkie pancerniki mają mechanizmy skonstruowane w tej fabryce.

W fabryce jest specjalny oddział dla wyrobu kolan-kowatych wałów.

Söderczepińskie akc.towarzystwo.

założone w Söderczeping w 1907 r. Poczt.adr: Söderköping, Szwecja. adr. telegr.: Söderköping Batbolaget. Port wys. Norrköping i Stokholm. Kor. w ang. i niem. jęz.

Jedno z przedsiębiorstw z dziedziny taglowych i motorowych łódek jest akc.tow. w Söderczepingu, które ostatnimi czasy wybudowało mnóstwo sportowych statków nadzwyczajnej budowy, szczególnie motorowych łodzi. Warsztaty odznaczają się skuratnością roboty

i użyciem *AX* materiału dla budowy wyjątkowego gatunku. Na warsztatach buduje się motorowe łodzie, korpusy łódek, łódki wioslane i łódki ratownicze.

Prócz wymienionych warsztatów są w Sztokholmie, niedawno założone, towarzystwa : Bergsund i Finboda.

Bergsund buduje przeważnie holowniki i statki pojemności nie wyżej 1.000 ton.

Finboda buduje statki większej pojemności, przeważnie handlowe.

Frankowski: sept. mar