

Rok wydania VII.

L. Kozłowski
Nr. Nr. 58-69

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej
wydawany przez
Szkolę Podchorążych Marynarki Wojennej



R o c z n i k 1 9 3 4

~~005982~~

1102



12

1962-K-17

~~11012~~

SPIS TREŚCI

1. Strategja, polityka morską, organizacja.	strona
Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy — Zagadnienie małej wojny na morzu	87
Artagnan — Kilka uwag na temat organizacji naczelných władz morskich	125
Artagnan — Paradoks sił lekkich	181
Kdr. por. dypl. Solski Eugenjusz — Znaczenie marynarki wojennej w obronie kraju w dobie przedwojennej i dziś	331
Omega — Znaczenie pierwiastka geograficznego w wojnie morskiej	409
Omega — Strategiczne znaczenie pozycji i baz w wojnie morskiej	491
Artagnan — Paradoks „obrony wybrzeża“	509
Omega — Cel geograficzny w operacjach morskich	573
Antarès — Nie rywalizacja — lecz współpraca	584
Omega — Opinia publiczna jako czynnik strategiczny	666
Ppor. mar. Kadulski Aleksander — Niemiecki problem krążowników	691
Omega — Bałtyk jako teatr operacyjny	737
J. P. — Prawdziwy problem Pacyfiku	746
X. — Koalicja morska w oświeceniu strategji	819
Sandro — W obliczu konferencji morskiej 1935 roku	828
Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — Rywalizacja francusko-włoska na morzu	845
Inż. Ginsbert Juljan — Walka o wolność morską	910

2. Zagadnienia taktyczne.	
Kpt. mar. Kłoczowski Henryk — Wymagania taktyczne a możliwości techniczne	189
Kdr. ppor. Kosianowski Władysław — Okręty powietrzne w służbie floty	255
Avanti — Psychoza sensacji i wpływ jej na skład taktyczny floty	341
Kpt. inż. Czarniecki Franciszek — Kilka uwag na temat łączności w obronie wybrzeża	349
Kdr. por. Steyer Włodzimierz — Zagony krążownicze	592
Por. obs. Jasionowski — Znaczenie i rola lotnictwa w świetle współczesnej taktyki morskiej	606
Kdr. por. Steyer Włodzimierz — Działalność zaczepna na drogach morskich	660
Kdr. por. Steyer Włodzimierz — Baza, jako odskocznia i jako schronisko	840
Inż. Kochanowski K. Stanisław — Okręty handlowe jako krążowniki	849
Kdr. ppor. Kodrebski Włodzimierz — Łączność na morzu	899

3. Artylerja. Broń podwodna.

strona

Kpt. mar. Dzienisiewicz Stanisław — Rozwój idei użycia torpedy . . .	1
Kdr. ppor. inż. Laskowski Heljodor — Współzawodnictwo artylerji angielskiej i niemieckiej przed wojną światową . . .	30
Kpt. Wieliczko-Wielicki Michał — Technika walki morskiej w XVII wieku w/g rękopisu Del Aqua . . .	179
Por. mar. Piątkowski Tadeusz — Wyporność a uzbrojenie artyleryjskie . . .	357
Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — Trałowanie . . .	753

4. Nawigacja. Sygnalizacja.

Young — Kilka uwag o podejściu do brzegu . . .	267
Zet — Historia rozwoju sygnalizacji na morzu . . .	527
Por. mar. T. Borysiewicz — „H. O. 211” astronomiczne określenie miejsca metodą „sec — cosec” . . .	679
Józef Woźnicki — Wyznaczenie azymutu punktu ziemskiego na wybrzeżu z obserwacji słońca za pomocą sekstantu . . .	935

5. O. P. L.

W. F. — Obrona przeciwlotnicza floty . . .	201
Kpt. Aleksander Karłowicz — Obrona przeciwlotnicza bierna portów i wybrzeża morskiego . . .	430
Kpt. Aleksander Karłowicz — Organizacja opl. biernej wybrzeża morskiego . . .	597
W. F. — Obrona przeciwlotnicza baz floty . . .	760

6. Studja historyczne.

Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — Wojna korsarska na Bałtyku w 1914—1918 . . .	18, 101
Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Plany bałtyckie Jana III. . .	111
Kdr. ppor. Kosianowski Władysław — Bitwa oliwska w retrospektywie . . .	167
Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Blake i odrodzenie angielskiej marynarki wojennej . . .	276
Young — Wyprawa Rożdżestwieńskiego — a dyplomacja . . .	363
Gotyński Adrjan — Służba informacyjna podczas wojny światowej . . .	440, 517
Kdr. por. dypl. Solski Eugenjusz — Sprzęt a wola zwycięstwa . . .	450
Kdr. inż. Rymszewicz Stanisław — Wypadki w marynarce niemieckiej przy końcu wojny światowej . . .	534
Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — O oświeceniu działań na Bałtyku w latach 1914—1918 . . .	655
Kdr. por. Schwerer — Krótka historia marynarki francuskiej . . .	695, 778
Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Stefan Batory pod Gdańskiem . . .	857
Kdr. w st. sp. Petelenz Czesław — Rola Alberta Ballina w rywalizacji angielsko-niemieckiej na morzu . . .	946

7. Artykuły treści ogólnej.

Alfa — Nieco o słownictwie . . .	39
J. P. — Zagadnienie siły zbrojnej na morzu a nasza prasa . . .	249
J. P. — Społeczeństwo a sprawa obrony morskiej w Polsce . . .	424
Alkadius — Problem techniczny okrętów linjowych . . .	613
Kpt. Michał Wieliczko-Wielicki — Marynarka Wojenna w „Archelji” Diega Uffana . . .	705
Benbow — Okręty przyszłości . . .	833

	strona
Lex — Prawne ograniczenia wojny na morzu	919
Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — W szyku torowym za... okrętami przyszłości	929

8. Wspomnienia osobiste.

Brunon Dzimirz — Samotny krążownik	44, 129, 215, 286
------------------------------------	-------------------

9. Zagadnienia dnia.

Działania nocne	61
OPL wybrzeża	62
Wspólne działania lotnictwa i łodzi podwodnych	62
Zaopatrywanie krążowników korsarskich w paliwo	63
Jeszcze o kwestji tonażu	64
Amerykańska „big navy“	64
Na temat dzisiejszej floty rosyjskiej	66
Navy Week w Anglii	67
Pierwszy atak łodzi podwodnej	68
Działania przeciwdesantowe	139
Wywiad przy pomocy środków technicznych	140
Wyszkolenie floty rosyjskiej	141
Działania na lodzie	144
Prawo pościgu	145
Strona finansowa w wojnie korsarskiej	146
Britania rule the air	147
Operacje samodzielnego lotnictwa przeciwko okrętom w porcie	225
Bezpieczeństwo baz morskich z punktu widzenia ataków lotniczych	226
Lotnictwo sowieckie. Zadania samodzielnego lotnictwa morsk.	229
Gotland	230
Jeszcze o krążownikach waszyngtońskich	233
Motoryzacja wojska a kombinowane akcje lądowo-morskie	234
Malowanie okrętów	235
Miejsce dowódcy zespołu i jego sztabu podczas walki	295
Wpływ rozwoju lotnictwa na budowę nowoczesnych jednostek	296
Uzbrojenie torpedowe współczesnych jednostek	298
Korsarstwo powietrzne	300
Jeszcze o wyszkoleniu we flocie rosyjskiej	300
Nowa marynarka niemiecka	303
Rozbudowa floty francuskiej a kwestje budżetowe	303
Na temat morskiej polityki Anglii	304
Odgłosy Pacyfiku	306
O bazach flotylli rzecznych	372
Bomba lotnicza czy działko morskie	373
Jeszcze o okręcie linjowym	375
Escorteur	376
Ciekawy komentarz	377
Na temat historii wojen morskich	378
Naród a marynarka wojenna	381
Błękitna księga Admiralicji Angielskiej	383
O przygotowaniu kierownika jednostronnej gry wojennej	474
Zagrody przeciwko łodziom podwodnym	475
Katastrofa „Tomotsuru“	477
W parlamentach — na tematy operacyjne	478
Konserwatyzm w szkolnictwie	479
O wyszkoleniu zimą na Północnym Bałtyku	482
Znaczenie przeszkód sztucznych w walkach desantowych	540
Uzbrojenie artyleryjskie kutrów torpedowych	541

	strona
Służba meteorologiczna a lotnictwo morskie	543
Na marginesie wyścigu zbrojeń	545
Spowodu wizyty holenderskiej w Gdyni	622
O położeniu strategicznym na Pacyfiku	623
Rosyjskie poglądy na lotnictwo w wojnie na morzu	626
Ewolucja torpedowca	629
Blokada	712
Zadania współczesnej artylerji morskiej	715
Podwodne stawiacze min	716
Wyszkolenie personelu zatrudnionego na tyłach	719
Rewizyta floty Z. S. R. R. w Gdyni	788
Pancerz dla kontrtorpedowców	792
Zasady współdziałania lotnictwa z łodziami podwodnymi	793
Współdziałanie artylerji w atakach torpedowych	795
Flotyllę rzeczne Austro-Węgier na Dunaju	797
Zespoły współczesne	868
Północne porty rosyjskie podczas wojny światowej	871
Czy należało atakować Dardanele?	875
Akcja minowa na Bałtyku podczas wojny światowej	878
1914—1934	962
Krażownik czy kontrtorpedowce	966
Długość wybrzeża a siły morskie	968
Akcja kutrów torpedowych w nocy	971
Zastosowanie promieni podczerwonych w akcji wywiadowczej	972

10. Wiadomości techniczne.

Inż. P. M. — Spawanie elektryczne i jego zastosowanie w budownictwie okrętowym we Francji	69
Ppor. inż. Siwicki Kazimierz — Papier i lakier cellonowy, jako materiały izolacyjne dla kabli okrętowych	149
K. S. — Urządzenia hamujące kołowania okrętu	151
R. St. — Zastosowanie robota do prac przy ratownictwie łodzi podwodnych	152
Inż. W. Antonowicz — Turbiny poruszane parą rtęciową	237
Inż. S. K. Kochanowski — Budowa okrętów w okresie wojny światowej	308
T. Mcz. — Zastosowanie ultra krótkich i mikrofal w komunikacji radiowej	318
Inż. Potyrała Aleksander — Szybkość i moc 386, 550, 632,	799
Inż. Antonowicz Walerjan — Zastosowanie fal Hertza w żegludze	464
Plk. inż. Abramowski — Wpływ prądów morskich na zachowanie wybrzeża	721
Plk. inż. Abramowski — Budowa portu w Cherbourg w 1783 r.	881

11. Kronika zagraniczna.

Anglja. Stany osobowe marynarki ang.	155
Propaganda w kierunku wzmocnienia marynarki wojennej	157
Awarje okrętów wojennych	157
Wznowienie morskich konferencyj dominjów brytyjskich	244
Troska o personel w marynarce wojennej	244
Kampanja wiosenna Home Fleet	245
Okręt linjowy „Nelson“ na mieliźnie	245
Niedostateczna ilość kontrtorpedowców we flocie ang.	322
Nowy system stołowania na okrętach wojennych	323
Reorganizacja specjalności sygnałowej	401
Redukcje wśród oficerów	401
Kwestje odpowiedzialności dowódcy we flocie ang.	485
Siły morskie w dominjach	486
Morska konferencja w Singapore	563

	strona
Budżet marynarki	564
Manewry floty	564
Ćwiczenia morskie, lądowe i lotnicze	812
Obrona państwa	886
Sprawy personalne	886
Bazy	887
Różne	887
Nowy typ okrętów do ochrony konwojów	77
Zmiany w programie budowy krążowników	156
Krążowniki typu „Leander”	243
Rozbudowa floty podwodnej	322
Postęp w budowie nowych krążowników	322
Rozbudowa floty	400
Modernizacja okrętów linjowych	485
Budowa jednostek	812
Jednostki wykreślone ze spisów okrętów wojennych	814
Nowe budowy przewidziane budżetem w roku 1934/35	814
Krążowniki wymienne dla Australji	815
Nowe budowy	886
Lotnictwo morskie	486, 563
Nowy program lotniczy	814
 Brazylja. Budowa okrętów	 818
 Danja. Budowa okrętów	 649, 735
 Estonja. Reorganizacja marynarki wojennej	 80
Sprzedane kontrtorpedowce	403
 Finlandja. Pływanie okrętu szkolnego	 403
Wizyta dowódców finlandzkich w Italji	403
 Francja. Zmiany w składzie eskadr	 76
Pływanie krążownika szkolnego „Jeanne d'Arc”	77
Budowa baz operacyjnych na Pacyfiku	321
Zimowe ćwiczenia floty	399
Druga kampanja „Surcouf'a”	483
Manewry morskie i ćwiczenia	483, 565, 645, 731
Budżet	484
Zagadnienia polityki morskiej	645
Zagadnienia personalne	645
Manewry Śródziemnomorskie	732
Manewry na Atlantyku i w kanale La Manche	732
Podróże zagraniczne	887
Ćwiczenia obrony wybrzeża	889
Przegrupowanie sił morskich	889
Echa manewrów i ćwiczeń	890
Różne	890
Polityka morska	976
Inspekcje	977
Przesunięcia personalne	977

	strona
Budowa nowych jednostek	76, 242, 321, 400, 565, 646
Budowa nowych krążowników	154
Budowa kutrów torpedowych	154
Szybkość kontrtorpedowców	320
„Dunkerque“ a „Deutschland“	484
Nowe budowy i próby jednostek	888
Przebudowa okrętów linjowych	888
Rozbudowa portów	888
Sprzedaż starych okrętów	890
Organizacja lotnictwa morskiego	155
Lotnictwo morskie	817
Reorganizacja lotnictwa morskiego	890
Hiszpanja. Manewry morskie	401
Uzupełnienie personalne marynarki	402
Program morski	892
Nowe budowy i naprawy	892
Italia. Rozbudowa marynarki	323
Budżet i nowe budowy okrętów	565
Manewry i ćwiczenia	566
Polityka morska	647
Budowa okrętów	647, 818, 891, 977
Ćwiczenia	817
Podróże zagraniczne	818, 890, 978
Awaryje	891
Różne	891
Program morski	977
Nowy aparat do ratowania załogi z zatopionej łodzi podwodnej	978
Japonja. Aktywizacja polityki morskiej	78
Dalsza rozbudowa floty	78
Kredyty nadzwyczajne dla marynarki w budżecie na rok 1934/35	158
Wyjątkowe pełnomocnictwa dla szefa morskiego sztabu gen.	159
Na drodze do parytetu	488
Rozbudowa baz	488
Marynarka Mandżukuo	489, 567, 568
Budowa nowych jednostek	567, 978
Podróże i ćwiczenia	567
Ćwiczenia	816
Lotnictwo morskie	816
Awaryje	816
Różne	979
Niemcy. Nowa organizacja wyszkolenia floty	80
Bliższe dane okrętu szkolnego „Gorch Fock“	82
Budżet marynarki wojennej	325
Ćwiczenia floty	326, 566, 817, 896
Zatopienie kadłuba żaglowca „Niobe“	322
Urządzenie mesy oficerskiej na panc. „Deutschland“	326
Zgon adm. von Ingenohl	402
Przeróbka krążownika „Emden“	402
Zmiany w organizacji floty	402
Uzbrojenie przeciwlotnicze nowych okrętów	489

	strona
Kutry torpedowe	490
Okręt szkolny artyleryjski „Fuchs“	490
Pobyty okrętów zagranicą	647
Manewry i ćwiczenia	647
Ćwiczenia i podróże zagraniczne	731
Nowe budowy	731
Wizyty obcych marynarów	816
Podróże okrętów zagranicą	817
Różne	892
Zmiany personalne	
Norwegja. Ćwiczenia floty	563
Rozbudowa floty	568
Portugalja. Budowa nowych jednostek	898
Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Rozbudowa floty	158
Polemika w sprawie zbrojeń morskich	324
Realizacja programu „Big Navy“	325
Odwołanie floty z Pacyfiku	486
Zmiany organizacyjne	487
Nowe jednostki	487, 567, 815
Podróż floty Oceanu Spokojnego na Atlantyk	646
Nowe budowy, przeróbki, próby i t. p.	735
Plan budowy jednostek morskich	735
Lotnictwo morskie	735, 816
Awarje	735
Polityka morska	815
Szwecja. Rozbudowa marynarki	79
Modernizacja pancernika „Sverige“	79
Realizacja drugiej transzy rozbudowy floty	246
Plan budowy okrętów	647
Z. S. S. R. Krążownik „Krasnyj Kawkaz“	83
Działalność floty bałtyckiej w 1933	84
Propagandowe podróże śródlądowe marynarki	84
Z flotylli dniewrowskiej	84
Program budowy nowych jednostek	490
Nowe budowy	893

12. Różne.

Inż. M. Rybczyński — Dostęp Polski do morza w pojęciu niemieckim	160
W. Kamieniecki — Polska nad Bałtykiem	162
D. A. Wojtkowski — Polska i Niemcy na morzu	328
Al. Kad. — Westfalen	404
M. M. — Po 23 latach	405
J. A. Wilder — Polski projekt kanału bydgoskiego w roku 1766	406
Dr. Waga — Zaludnienie Pomorza w świetle najnowszych badań archeologicznych	569
Dr. J. Kostrzewski — Rola Wisły w czasach przedhistorycznych	650
Dr. M. Rudnicki — O wspólnocie kulturalnej ludzi Bałtyckich i Słowiańskich nad Bałtykiem	894

13. Bibliografia.

strona

Ritter H. kpt. S. G. — Wojna powietrzna	85
Skotarek P. i Szczeciński C. — Wiadomości meteorologiczne dla lotników	85
A. Szuber — Walka o przewagę duchową	85
M. Zaruski — Zasadnicze komendy i rozkazy przy manewrach na statkach handlowych	85
Szwykowski L. — Żeglarz śródlądowy	85
Bohatyrew M. inż. — Jak zbudować płaskodenną łódź wiosłową	85
Kier. drużyn żeglarskich — Wiosłarz	85
Heinrich Ant. — Podręcznik kajakowca	85
Robinson Christopher — Prawda o Pomorzu	186
Stanisław Jędrzejowski — 700 lat walki o Pomorze	145
Inż. Julian Ginsbert — Prawda morska	266
Umiastowski Roman — Wśród trujących mgieł	248
Prof. Baxter — The Introduction of the Ironclad Warship	248
Dr. Max Schröder — Der Kriegsschiff — Kommandant	248
Dr. Ing. Lüders — Unmittelbare Sandwanderungsmessung auf dem Meeresgrunde	248
H. Cywiński — 50 lat na oceanie	653
Gen T. Kasprzycki — Kartki z dziennika oficera I. Brygady	736
Wł. Wagner — Podług słońca i gwiazd	898
St. Pomarański — W awangardzie	898
Korabiewicz — Kajakiem do minaretów	980

Spis Autorów.

Abramowski, płk. inż.	721, 881
Alfa	39
Al. Kad.	404
Alkadius	613
Antarès	584
Antonowicz W. inż.	237, 464
Artagnan	125, 181, 509
Avanti	341
Benbow	833
Borysiewicz T. por. mar.	679
Czarnecki Franciszek, kpt. inż.	349
Dzienisiewicz Stan., kpt. mar.	1
Dzimicz Brunon	44, 129, 215, 286
Ginsbert Julian, inż.	910
Gotyński Adrjan	440, 517
Hubert Witold, kpt. mar. w st. sp.	111, 276, 857
Jasionowski, por. obs.	606
J. P.	249, 424, 746
K. S.	151
Kadulski Aleks., ppor. mar.	691
Kamieniecki W.	162
Karłowicz Aleks., kpt.	430, 597
Kłoczowski Henryk, kpt. mar.	189
Kłossowski Jerzy, kdr. ppor. dypl.	87
Kochanowski K. Stan., inż.	308, 849
Kodrębski Włodzimierz, kdr. ppor.	899
Kosianowski Władysław, kdr. ppor.	167, 255
Kostrzewski J., Dr.	650
Laskowski Heljodor, kdr. ppor. inż.	30
Lex	919
M. M.	405
Majewski Marjan, kdr. por. dypl.	18, 101, 655, 753, 845, 929
Mcz. T.	318
Omega	409, 491, 573, 666, 737

	strona
P. M. inż.	69
Petelenz Czesław, kmdr, w st. sp.	946
Piątkowski Tadeusz, por. mar.	357
Potyrała Aleksander, inż.	386, 550, 632, 799
R. Śt.	152
Rudnicki M., Dr.	894
Rybczyński M., inż.	160
Rymszewicz Stanisław, kdr. inż.	534
Sandro	828
Schwerer, kdr. por.	695, 778
Siwicki Kazimierz, ppor. inż.	149
Steyer Włodzimierz, kdr. por.	592, 660, 840
Solski Eugenjusz, kdr. por. dypl.	331, 450
W. F.	201, 760
Waga, Dr.	569
Wieliczko-Wielicki Michał, kpt.	176, 705
Wilder J. A.	406
Wojtkowski D. A.	328
Woźnicki Józef	935
X.	819
Young	267, 363
Zet	527



Rok wydania VII.

Zeszyt Nr. 68

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej
wydawany przez
Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej



Toruń

Listopad

1934

T R E Ś Ć :

	Str.
1. X — Koalicja morska w oświetleniu strategii	819
2. Sandro — W obliczu konferencji morskiej 1935 roku	828
3. Benbow — Okręty przyszłości	833
4. Komandor por. Steyer Włodzimierz — Baza, jako odskocznia i jako schronisko	840
5. Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — Rywalizacja francusko-włoska na morzu	845
6. Inż. Stanisław K. Kochanowski — Okręty handlowe jako krążowniki pomocnicze	849
7. Kpt. mar. w st. sp. inż. Witold Hubert — Stefan Batory pod Gdańskiem	857
8. Zagadnienia dnia	868
9. Wiadomości techniczne	881
10. Kronika zagraniczna	886
11. Różne	894
12. Biblijografia	898

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

Redaktor: kpt. mar. w st. sp. Lewicki Anatol. Kierownik Administracji: por. Karge Tadeusz. Adres redakcji i administracji: **Toruń, Szkoła Podchorążych Mar. Woj.**

Warunki prenumeraty: w kraju z przesyłką pocztową — kwartalnie 6.00 zł, półrocznie 12.00 zł, rocznie 24.00 zł; zagranicą z przesyłką pocztową — kwartalnie 12.00 zł, półrocznie 23.00 zł, rocznie 46.00 zł. **Nr. konta P. K. O. 160290.**

Czcionkami Drukarni Spółdzielczej w Toruniu.



X.

Koalicja morska w oświetleniu strategii.

Koalicja jest środkiem uzupełnienia własnych sił w wypadku, gdy nie są one wystarczające dla osiągnięcia zwycięstwa, względnie dla skutecznej obrony przed napaścią silniejszego. Tak jak w życiu społecznym jednostki, tak w życiu międzynarodowym państwa o pokrewnych interesach politycznych i ekonomicznych łączą się w koalicje, aby wspólnym wysiłkiem orężnym zdobyć warunki egzystencji, rozwoju, lub utrwalenie niepodległego bytu. Impulsem do zawiązania się koalicji jest wyczucie wspólnego niebezpieczeństwa; jest ono pierwszym węzłem powstającej koalicji. Z kolei następują rozmowy dyplomatyczne, porozumienia wojskowe i gospodarcze, wreszcie koalicja znajduje konkretny wyraz w postaci umowy.

W miarę przebiegu walki początkowy stosunek między państwami skoalizowanymi zaczyna przybierać inne zabarwienia, zależnie od powstających okoliczności. Okazuje się wówczas, że sentymenty są bardzo kruchą podstawą przyjaźni międzynarodowej. Zjawiają się początkowo różnice poglądów na metody i środki walki, potem topnieje wzajemne zaufanie i to tem szybciej im bardziej wspólne niegdyś niebezpieczeństwo zaczyna nabierać indywidualnych form w stosunku do poszczególnych członków koalicji. Zaczyna więc górować interes własny. Koalicja przestaje być wówczas pojęciem lojalnej współpracy, a staje się terenem targów, ustępstw, uporu, podejrzeń i nawet oskarżeń. Jeżeli wśród skoalizowanych okaże się jedno państwo o większej sile wojskowej lub ekonomicznej, to automatycznie niemal staje się arbitrem we wszystkich sprawach koalicji. Sama zaś koalicja pozostaje tylko formalnie dobrowolnym związkiem państw walczących, w rzeczywistości zaś jest kombinacją zwierzchnika i wykonawców. Jeżeli zaś prawo silniejszego nie może uratować koalicji, bo tej siły

nikt wśród skoalizowanych nie posiada, wówczas koalicja przestaje istnieć, zwykle ze szkodą dla jednego z wczorajszych przyjaciół.

Właściwy pogląd na koalicję jest jednym z punktów przygotowania narodu do obrony kraju. Liczyć na koalicję w obronie własnej, to to samo co myśleć o samobójstwie. Natomiast mając własną siłę, można być pewnym, że koalicja sama do nas przyjdzie, gdyż świat szanuje siłę i szuka jej współpracy.

Z punktu widzenia strategii morskiej koalicja jest zjawiskiem wiecznie nowem, odnosi się bowiem do tej części nauki o wojnie, która omawia metody walki, w zależności od każdorazowo istniejących okoliczności politycznych, ekonomicznych, operacyjnych i postępu techniki. Im bardziej skomplikowane są warunki bytu narodów, tem trudniejszą się staje koalicja, jako wyraz współpracy międzynarodowej. Czem bardziej skomplikowane są metody walki na morzu, tem trudniejszą staje się współpraca skoalizowanych sił zbrojnych na morzu. W rachubę bowiem wchodzi podział ciężarów wojennych i odpowiedzialności operacyjnej, organizacja dowodzenia, podział kompetencyj na poszczególnych teatrach operacyjnych, współpraca ekonomiczna i handlowa. Ubiegła wojna światowa jest dla nas jedynym najbardziej aktualnym materiałem doświadczalnym, to też sięgamy do historii koalicji z tych czasów, aby wyrobić sobie właściwy pogląd na zasadnicze cechy koalicji, jako metody zbiorowej walki na zasadzie dobrowolnego porozumienia państw.

W roku 1912 ekspansja ekonomiczna i rozwój sił zbrojnych w Niemczech nabrały takiego rozpędu, że wielka wojna wydawała się nieunikniona. Wyczuwano jej zbliżanie się we Francji, Rosji i Wielkiej Brytanji. Opinia publiczna tych krajów przygotowywała grunt pod przyszłą koalicję, rządy zaś przygotowywały szczegóły współpracy, w postaci wstępnych umów. Umowy wojskowe przed wybuchem wojny miały charakter obronny i warunkowy, t. zn. że wejście ich w życie uzależnione było od zawarcia zasadniczej umowy politycznej, zawiązującej koalicję.

Umowa z dnia 9 kwietnia 1912 roku między Francją i Rosją zawierała warunki współpracy morskiej na wypadek wojny z Niemcami, na wszystkich teatrach morskich za wyjątkiem Dalekiego Wschodu.

Umowa francusko-angielska z dnia 23 stycznia 1913 roku dotyczyła współpracy w obronie cieśniny Kaletańskiej. Marynarka wojenna Anglii zobowiązywała się dostarczyć na ten cel w razie konieczności 24 kontrtorpedowce, 2 flotylle łodzi podwodnych, bazowane w Dover oraz 4 małe krążowniki. Francja ze swej strony przeznaczała na ten cel 2 flotylle łodzi podwodnych, bazowane w Calais i Boulogne oraz pewną ilość małych torpedowców. Dowództwo nad całością przypadało w udziale Anglii.

Druga umowa francusko-angielska z dnia 10 lutego 1913 roku dotyczyła obrony zachodniej części kanału La Manche. Francja zobowiązywała się trzymać na tym terenie 6 krążowników opancerzonych, 2 krążowniki lekkie, 3 dywizjony kontrtorpedowców, dywizjon małych torpedowców oraz 3 dywizjony łodzi podwodnych. Anglia miała dodać do sił francuskich 4 krążowniki lekkie. Dowództwo nad całością przewidziane było dla Francji. W wodach chińskich

admirałowie Jerram i Huguet zawarli między sobą lokalne porozumienie dnia 6 lutego 1914 roku, mocą którego znajdujące się tam 2 francuskie krążowniki opancerzone miały z chwilą wybuchu wojny przyłączyć się do eskadry angielskiej pod angielskie dowództwo. Projekt współpracy na morzu Śródziemnym został podpisany przez Anglię i Francję dnia 31 marca 1913 roku.

Z chwilą wystąpienia Anglii po stronie Francji dnia 6 sierpnia 1914 roku, została podpisana przez te państwa ostatnia umowa, dotycząca organizacji dowodzenia wspólnymi siłami na poszczególnych teatrach operacyjnych. W myśl tej umowy Anglia zatrzymywała w swem ręku dowodzenie całością sił koalicyjnych na wszelkich morzach, za wyjątkiem morza Śródziemnego i zachodniej części kanału La Manche. Francja natomiast obejmowała dowodzenie całością sił na tych ostatnich dwóch teatrach, oraz uzyskiwała prawo do wykorzystania baz na Malcie i Gibraltarze. Poza tem Francja brała na siebie bezpieczeństwo koalicyjnej żeglugi handlowej na morzu Śródziemnym. W myśl tej umowy pod rozkazy dowódcy francuskich sił zbrojnych na morzu Śródziemnym przechodziły następujące angielskie jednostki bojowe: 1—2 krążowniki opancerzone, 4 krążowniki lekkie, 16 kontrtorpedowców, oraz środki lokalnej obrony Malty i Gibraltaru.

Powyższe teoretyczne założenia współpracy operacyjnej angielsko-francuskiej, w krótkim czasie zaczęły się załamywać. Pierwsze rysy ukazały się na umowie z dnia 10 lutego 1913 roku, dotyczącej zachodniej części kanału La Manche. W myśl tej umowy Francja miała czuwać nad bezpieczeństwem tego odcinka operacyjnego za pomocą 6 krążowników opancerzonych i 2 lekkich, do których dołączały się 4 angielskie lekkie, a nadto pewnej ilości torpedowców i łodzi podwodnych. Z różnych przyczyn krążowniki opancerzone nie mogły być tutaj wykorzystane, a nadto siły francuskie w pewnych momentach nie mogły być tutaj utrzymane w przewidzianej umową ilości. W październiku 1914 roku podzielono zachodnią część kanału La Manche na 2 części, jedną angielską, a drugą francuską, z zachowaniem jednakże zasady naczelnego dowództwa francuskiego nad całością. W pół roku później okazało się, że ta zasada zwierzchniego dowództwa francuskiego w zachodniej części kanału La Manche jest fikcją, gdyż angielskie okręty przestały pełnić służbę ubezpieczenia w przydzielonym im rejonie, a tem samem umowa straciła wszelkie praktyczne znaczenie.

W pół roku później, gdy Francja wskutek konieczności wystąpienia na morze Śródziemne 12 torpedowców i 33 jednostek patrolujących, nie mogła dłużej ponosić odpowiedzialności za kanał La Manche, zaszła konieczność zawarcia nowej umowy dnia 19 grudnia 1915 roku, zastępującej poprzednią z dnia 10 lutego 1913 roku. Według postanowień jej, Anglia przejęła od Francji obowiązek czuwania nad bezpieczeństwem całego kanału La Manche. Tem samem uzyskała Anglia dominujące operacyjne stanowisko na wszystkich teatrach operacyjnych, za wyjątkiem jedynie morza Śródziemnego, ale i na niem naczelne dowództwo francuskie nad całością sił koalicyjnych zaczęło tracić wkrótce grunt pod nogami wskutek pociągnięcia Admiralicji angielskiej, która coprawda nie kwestjonowała

nigdy zasadniczego znaczenia złożenia podpisu pod umowami, ale interpretację poszczególnych punktów tych umów rezerwowała sobie w sposób najzupełniej arbitralny.

Praktyczne znaczenie umowy śródziemnomorskiej zachwiało się z chwilą wystąpienia Turcji w listopadzie 1914 roku, co pociągnęło za sobą powstanie nowych teatrów operacyjnych morskich na wodach Syrii i Egiptu oraz w cieśninach tureckich. Francja uważała, że dla tych nowych terenów operacyjnych należy przewidzieć odrębne dowództwa, jedno francuskie a inne angielskie, lecz ściśle tylko w ramach zasadniczej umowy, przewidującej naczelną dowództwo francuskie nad całością sił koalicyjnych na morzu Śródziemnem. Admiralicja angielska nie godziła się z poglądem francuskim i orzekła, że zasadnicza umowa nie miała na widoku wojny z Turcją, a więc jej klauzule nie mogą mieć zastosowania, gdy chodzi o operacje przeciwko Turcji. Właśnie w tym czasie, t. zn. na początku 1915 roku Anglja przygotowywała ekspedycję dardaneńską i wcale nie miała zamiaru ustępować Francji pierwszego miejsca przy jej wykonaniu. Francja musiała zgodzić się na angielski punkt widzenia, jak również musiała zaakceptować to, że na wodach egipskich dowództwo objął angielski admirał, niezależny od naczelnego dowództwa francuskiego.

To był tylko skromny początek nieporozumień między przyjaciółmi. Zaczęły się one na dobre z chwilą wystąpienia Italji. Zjawił się ten trzeci, który przysłowiowo najwięcej korzysta w podobnych okolicznościach. Na mocy umowy angielsko-francusko-italskiej z dnia 10 maja 1915 roku, utworzono na morzu Śródziemnem 2 floty koalicyjne. Pierwszą tworzyły pod dowództwem italskim jednostki italskie, wzmocnione przez jednostki angielskie i francuskie, a druga — reszta jednostek francuskich i trochę angielskich, tak jak to przewidywała umowa angielsko-francuska z 31 marca 1913 roku i z 6-go sierpnia 1914 roku. Na tem się jednakże nie kończyło ograniczenie francuskiej inicjatywy operacyjnej na morzu Śródziemnem, gdyż na mocy wspomnianej umowy z Italją, otrzymała ona całkowitą kompetencję operacyjną na morzu Adrjatyckiem. Powstał więc jeszcze jeden śródziemnomorski teren operacyjny, wyłączony z pod kompetencji francuskiego dowództwa, w stosunku do którego dowodzona przez francuskiego admirała druga flota koalicyjna, otrzymała skromną rolę siły rezerwowej na wypadek, gdyby flota austriacka próbowała forsować cieśninę Otranto. W krótkim więc czasie, bo w niespełna rok od rozpoczęcia wojny, poprzednio ustalona między Anglią i Francją równowaga operacyjna została poważnie naruszona przez powstanie 4 dodatkowych teatrów operacyjnych na froncie śródziemnomorskim: Dardanel, Syrii, Egiptu i morza Adrjatyckiego, z których tylko jeden — syryjski — pozostał w całkowitej kompetencji francuskiego dowództwa.

Nieporozumienia w łonie koalicji nabrały ostrej formy, gdy eskadra angielska w Dardanelach otrzymała nazwę eskadry morza Egejskiego. Francja coprawda podpisała odnośną umowę z dnia 13 lipca 1915 roku, ale ten podpis był wynikiem „przyjacielskiego” przedstawienia sprawy francuskiemu ministrowi przez Admiralicję angielską. Bezpośrednio po podpisaniu umowy, francuski minister

również po przyjacielsku wycofał 3-cią eskadrę francuską z pod dowództwa angielskiego. Admirał francuski, teoretycznie dowodzący siłami koalicyjnymi na morzu Śródziemnym, widząc prawie całkowite pozbawienie go inicjatywy i kierownictwa w zasadniczych pociągnięciach operacyjnych, wystąpił z żądaniem oddania mu całości zadania ochrony linii komunikacyjnych na morzu Śródziemnym. Wyłoniła się więc sprawa zależności operacyjnej w tej dziedzinie niezależnych dotąd od admirała francuskiego, admirałów angielskich na morzu Egejskim i w wodach Egiptu, oraz admirała włoskiego na morzu Adriatyckim. Zainteresowani admirałowie zebrali się na Malcie w marcu 1916 roku i po dłuższych debatach sporządzili akt porozumienia. Zaledwie jednakże porozumienie to podpisali, gdy wyłoniły się trudności operacyjne, dotyczące podziału i użycia sił. Francuzi zmuszeni byli wycofać część swoich torpedowców z Brindisi dla wykonania ekspedycji do Salonik i w ten sposób osłabili bezpieczeństwo koalicyjnych linii komunikacyjnych na morzu Adriatyckim i w cieśninie Otranto. Wkrótce potem Francja dokonywała przewiezienia armii serbskiej na Korfu i w związku z tem wkroczyła na teren operacyjny, zastrzeżony Italji. Znowu więc wynikło nieporozumienie.

Z kolei konieczność wzmożenia ochrony komunikacji przed niemieckimi łodziami podwodnymi, pociągnęła za sobą nowe grupowanie kompetencji poszczególnych dowództw koalicyjnych na morzu Śródziemnym. Konferencja admirałów odbyta na Korfu w kwietniu 1917 roku, powołała do życia kierownictwo drogami komunikacyjnymi na morzu Śródziemnym i powierzyła je angielskiemu admirałowi Calthorpe'owi, dowodzącemu siłami angielskimi w składzie drugiej floty koalicyjnej. Wytworzyło się w ten sposób paradoksalne położenie, bowiem choć admirał Calthorpe dotychczas był podporządkowany admirałowi francuskiemu, dowodzącemu drugą flotą koalicyjną, to z chwilą otrzymania dodatkowej funkcji, obejmującej swym zasięgiem całe morze Śródziemne, stopniowo stawał się od niego niezależnym. Admirał francuski, przewidziany początkowo na naczelnego dowódcę koalicyjnych sił na morzu Śródziemnym, stopniowo zeszedł do poziomu dowódcy tylko głównych sił francuskich na tem morzu, t. zn. jego kompetencje w czasie wojny, zamiast się zwiększyć, wydatnie się zmniejszyły w porównaniu z okresem przedwojennym, bowiem część poprzednio podporządkowanych mu sił odeszła bądź to do pierwszej floty koalicyjnej, dowodzonej przez włoskiego admirała, bądź też do sił morza Egejskiego, dowodzonych przez angielskiego admirała. Doszło do tego, że Anglicy w maju 1918 roku, już bez najmniejszego krępowania się, zaproponowali utworzenie stanowiska koalicyjnego admiralissimusa na morzu Śródziemnym i jednocześnie wysunęli na to stanowisko kandydaturę admirała Jellicoe. Francja nie miała innego wyjścia, jak zgodzić się na to dla utrzymania współpracy operacyjnej w momencie krytycznego napięcia walki na lądzie, natomiast Italja kategorycznie odmówiła uznania angielskiego admirała za kompetentnego do kierowania operacjami na morzu Adriatyckim. W ten sposób projekt angielski upadł.

W czerwcu 1918 roku Francja otrzymała pewną rekompensatę moralną w postaci powierzenia francuskiemu admirałowi dowodzenia koalicyjną eskadrą na morzu Egejskim, zabezpieczającą przedarcie się floty rosyjsko-tureckiej z morza Czarnego, co do której istniało przypuszczenie, że Niemcy specjalnie ją w tym celu organizują. Wydawałoby się mogło, że w ten sposób powaga francuskiego dowództwa na morzu Śródziemnym doznała wzmocnienia, bowiem morze Egejskie, poprzednio wyłączone z pod kompetencji francuskiego admirała, ponownie do niego zostało przydzielone. Złudzenie trwało tylko 3 miesiące. Prawdopodobnie Anglicy uczynili chwilowe ustępstwo Francuzom za cenę korzyści w innym miejscu, lecz gdy tylko potrzeba minęła, zaraz powrócili do swego tradycyjnego nieustępliwego stanowiska w sprawach morskich. Admirał Calthorpe, dowodzący siłami angielskimi w składzie drugiej floty koalicyjnej na morzu Śródziemnym, czyli formalnie podporządkowany naczelnemu dowódcy francuskiemu, został przez Admiralicję angielską, bez porozumienia z czynnikami francuskimi, wyznaczony w październiku 1918 roku do ustalenia warunków zawieszenia broni z Turcją i wydania związanych z tem zarządzeń operacyjnych. W wykonaniu otrzymanego rozkazu, Calthorpe przybył do Mudros, gdzie właśnie stacjonował francuski admirał dowodzący na morzu Egejskim. Tym razem również Francja musiała ustąpić i francuski admirał został podporządkowany angielskiemu, który samodzielnie zawarł rozejm z Turcją.

Opisane wydarzenia na tle dowodzenia koalicyjnymi siłami na morzu Śródziemnym, były poniekąd wynikiem złej organizacji francuskiego dowództwa, któremu z całą świadomością swej potęgi przeciwstawiła się praktycznie ujęta organizacja Admiralicji angielskiej. Były to jednakże tylko fakty lokalne, bowiem każdorazowo odnosiły się albo do jednego terenu operacyjnego, albo nawet do jego części. Zkolei wypada omówić kwestję centralnego kierowania operacjami na wszystkich teatrach z udziałem wszystkich sił koalicyjnych. Już na pierwszy rzut oka można wnioskować z opisanych tarć lokalnych, że międzykoalicyjna kwatera główna wojny na morzu albo nie istniała, albo wcale nie funkcjonowała. W rzeczywistości ogólne jej zarysy zaczęły kształtować się dopiero w ostatnim roku wojny.

Początkowo naczelne dowództwa morskie koalicji omawiały wspólne sprawy na t. zw. konferencjach międzyaljanckich. Pierwsza taka konferencja odbyła się w Paryżu dnia 7 grudnia 1915 roku. Omawiano na niej różne kwestje ochrony linii komunikacyjnych przed łodziami podwodnymi, a w szczególności podział morza Śródziemnego na rejony ubezpieczenia, uzbrojenie okrętów handlowych i żeglugę handlową po drogach zalecanych. Następne dwie konferencje w Londynie, w maju 1916 roku i w styczniu 1917 roku, poświęcone były przeważnie sprawom walki z łodziami podwodnymi i ochrony okrętów handlowych przed nimi. Czwarta konferencja odbyła się w Paryżu w lipcu 1917 roku i miała do rozważenia wyniki konferencji admirałów na Korfu z kwietnia tegoż roku. Wyniki tej konferencji admirałskiej zatwierdzono i omówiono dalszy ciąg szczegółów walki z łodziami podwodnymi. W tej konferencji po raz

pierwszy wzięli udział Amerykanie i w związku z tem naszkicowano plan przewiezienia armji amerykańskiej do Europy. Piąta konferencja w Londynie miała za temat obrad ustalenie planu użycia amerykańskich sił morskich. Ważną uchwałą bodaj jedyną ze wszystkich konferencyj, było uogólnienie systemu konwojów na wszystkich teatrach operacyjnych. Szósta konferencja odbyła się na żądanie Italji w Rzymie w listopadzie 1917 roku i dotyczyła żądania Italji udzielenia jej zwiększonej pomocy po klęsce pod Caporetto i po odstąpieniu od Piave. Żądania Italji zostały częściowo uwzględnione.

Siódma konferencja w Paryżu w listopadzie 1917 roku bezpośrednio po poprzedniej, była ostatnią tego rodzaju. Przekonano się o niedostatecznym wyniku tego rodzaju przeważnie jałowej wymiany zdań, bez powzięcia wiążących wszystkie strony decyzyj i bez egzekutywy wykonawczej. Postanowiono system narad przekształcić w stałą radę międzyaljancką. Choć w założeniu powstania tej rady postanowiono, że będzie to organ kierujący całokształtem operacyj koalicyjnych flot, to jednakże nie nadano mu egzekutywy, bez której stał się jedynie trochę ulepszonym systemem dawnych narad. Przedewszystkiem każda decyzja, aby uzyskać ostateczną formę protokółarną, wymagała aprobaty wszystkich delegatów. Poza tem wyniki obrad były komunikowane zainteresowanym rządów w formie fachowych zaleceń, czyli że każdy rząd mógł postąpić według własnego zapatrywania, nie licząc się z opinią rady. Oprócz tego poszczególni dowódcy na morskich terenach operacyjnych byli odpowiedzialni wyłącznie wobec swych rządów, a nie wobec międzyaljanckiej rady morskiej. Był to jednym słowem dalszy ciąg półśrodków w szukaniu sposobu scentralizowania operacyj koalicyjnych flot w jednym miejscu.

Ogółem odbyło się do końca wojny 7 posiedzeń rady. Porządek dzienny każdego z nich był przeładowany, wskutek czego rozważania nie mogły być gruntowne. Przeważnie omawiano takie kwestje, które miały charakter noża na gardle. Drugie posiedzenie było znamienne z tego powodu, że na niem postanowiono nawiązać kontakt z międzyaljancką naczelną radą wojenną, istniejącą od grudnia 1917 roku. Jednakże na żadnem posiedzeniu aż do końca wojny nie zdołano powziąć żadnej konkretnej decyzji, któraby została następnie akceptowana przez wszystkie rządy i wykonana przez dowództwa. Charakterystyczne było stałe stanowisko delegacji włoskiej, która stanowczo wzbraniała się dać swą zgodę na udział w jakichkolwiek operacjach poza Adrjatykiem, względnie na poddanie sił włoskich pod obce dowództwo lub kontrolę. Szóste posiedzenie zostało poświęcone rozważaniu warunków zawieszenia broni, a siódme i ostatnie zajęło się omawianiem zarządzeń wykonawczych wynikających z zawieszenia broni.

Niewątpliwie międzyaljancka rada morska była daleką od spełniania roli naczelnego dowództwa morskiego. Ta ostatnia kwestja była dyskretnie ominięta we wszelkich umowach, zawartych przed wybuchem i na początku wojny światowej. Rzuca to charakterystyczne światło na egoistyczne dążenia każdego państwa, tworzącego koalicję, dążenia do zachowania wolnej ręki w wypadku krytycznym

i wyciągnięcia każdorazowo najlepszych korzyści wyłącznie dla siebie. W tem oświeteniu koalicja jest zwyczajnym kontraktem kupieckim obliczonym na zysk, dalekim od przesłanek uczuciowych czy moralnych.

Pomimo swej niewystarczającej formy organizacyjnej, międzyaljancka rada morska spełniła jednakże pewną pozytywną rolę, umożliwiając aljantom wymianę zdań i wspólne rozważanie możliwości. Był to tylko organ doradczy ze wszelkimi wadami tego rodzaju organów. Był to organ studjów, a nie decyzji i w tem tkwiła jego słabość. Dzięki brakowi współpracy, koalicyjne operacje na morzu podczas ubiegłej wojny światowej były raczej zbiorem fragmentów operacyjnych, niż systematycznym realizowaniem planowych zamierzeń, dążących do jednego wyraźnie postawionego celu. Pod tym względem operacje morskie z czasów ubiegłej wojny światowej były znacznie mniej wydajne, niż operacje lądowe. Pomimo wadliwej organizacji, a właściwie nieistnienia międzyaljanckiego naczelnego dowództwa morskiego, koalicja ma na swym rachunku kilka doniosłych i w skutkach dodatnich wyczynów w walce na morzach. Wystarczy wymienić takie wydarzenia, jak ekspedycja dardaneńska i saloniccka, jak zakorkowanie Zeebrugge, jak walka z niemieckimi łodziami podwodnymi. Wyczyny te udały się prawie wyłącznie dzięki temu, że w łonie koalicji było jedno silne państwo na morzu, mianowicie Anglja. W tem oświeteniu możnaby powiedzieć, że Anglja choć nieoficjalnie ale faktycznie spełniała rolę dowódcy morskiego, podobnie jak w obozie przeciwnym na lądzie taką samą rolę spełniały Niemcy. W konsekwencji możnaby zaryzykować powiedzenie, że w koalicji równości niema, jak niema jej nigdzie. Prawo siły decyduje niezależnie od tego, co jest napisane w umowie.

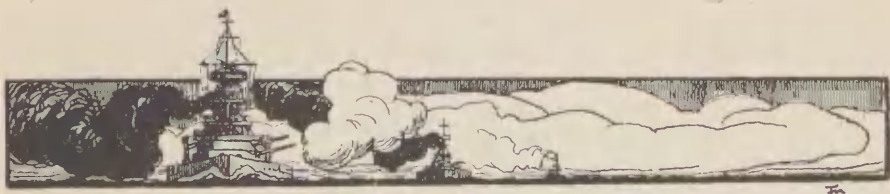
Są takie zdania, że pokój został zawarty w 1918 roku dlatego, że istniała poważna obawa przed Stanami Zjednoczonymi, które stopniowo brały w ręce kierowanie całokształtem wojny i dysponowanie innemi skoalizowanemi państwami dzięki swej potędze ekonomicznej. Przecież Ameryka przewidywała wystawienie w roku 1919 aż sto dywizyj! Amerykanie zjawili się w krytycznym momencie wojny jako zbawcy, lecz wkrótce zaczęli się robić panami położenia. Dzięki ich ogromnej pomocy i zapalowi wojennemu, zwycięstwo zaczęło się szybko przechylać na stronę koalicji. W tym stanie rzeczy zwycięstwo w roku 1918 było jeszcze koalicyjnym, lecz w 1919 roku niezawodnie stałoby się amerykańskim. O ile prezydent Wilson był trochę krepujący dla niektórych aljantów w 1919 roku przy podpisywaniu traktatu pokojowego, to wartoby poważnie się zastanowić nad jego rolą, gdyby ten pokój był podpisywany w 1920 roku! Wickham Steed w swych pamiętnikach wypowiada zupełnie otwarcie przypuszczenie, że Francja ułatwiła Niemcom zawieszenie broni, aby uniknąć w niedalekiej przyszłości całkowitego uzależnienia się od woli Stanów Zjednoczonych. Być może jest to opinia nieścisła, ale z drugiej strony z otoczenia marszałka Foch'a dochodziły słuchy, że spieszy się on z ostateczną ofensywą właśnie dlatego, aby zakończyć wojnę w roku 1918.

Rozważając ubiegłą wojnę światową w ramach rozumowania o koalicji, trzeba uprzytomnić sobie, jaka nierównowaga polityczna

powstałaby w obozie koalicji, gdyby Rosja na początku wojny odniosła trwały sukces i systematycznie rozwinęła go dzięki możliwościom ludzkim i materialnym. Być może, że Rosja doszłaby do Berlina i Wiednia, a wówczas cała środkowa Europa okazałaby się w jej rękach. Wówczas Rosja ze swą potęgą stałaby się krępująca dla reszty państw skoalizowanych i niezawodnie braterska współpraca w łonie koalicji przekształciłaby się w zgola inne formy.

W koalicji, jak i wewnątrz poszczególnych państw, zagadnienie indywidualności wysuwa się na pierwsze miejsce. Koalicja mało jest warta gdy nie może wysunąć na czoło jednostki, zdolnej do energicznego ujęcia całokształtu kierowania operacjami. To też przy zawieraniu koalicji konieczne jest przewidzenie nie tylko systemu scentralizowania zbrojnego wysiłku ale również jednostki, która może ująć w swe ręce tak skomplikowane zadanie i pomyślnie je wykonać. Jest to ta najważniejsza okoliczność, od której wydajność koalicji zależy, a która niestety była, jest i będzie punktem spornym przy zawieraniu koalicji. Z doświadczenia wiemy, że nawet w jednym i tym samym państwie trudno jest znaleźć zmontować naczelne dowództwo nad całością sił zbrojnych państwa, gdy się one składają z sił lądowych, morskich i powietrznych. Cóż dopiero mówić o zmontowaniu takiego dowództwa dla kilku państw. Jednakże są pewne okoliczności, które dopuszczają możliwość stworzenia takiego dowództwa. Pierwszą z nich jest istnienie wielkiego niebezpieczeństwa, które zmusza do zapomnienia o egoizmie narodowym. Drugą okolicznością warunkującą możliwość powołania do życia międzyaljańskiego naczelnego dowództwa, jest posiadanie odpowiedniego człowieka. Jest to bodaj najtrudniejsze zadanie, bowiem od takiego człowieka wymaga się tyle zalet, które rzadko mogą się znaleźć razem w charakterze i mentalności jednostki. Sposób dowodzenia zjednoczonymi siłami koalicji daleko wykracza poza wybitną umiejętność fachowo-wojskową. Tego rodzaju człowiek musi być nie tylko wybitnym wodzem, lecz nie mniej wybitnym politykiem, ekonomistą i psychologiem. Marszałek Foch wyrażał się w tej materji, że trzeba umieć prowadzić koalicję, że nie można nią dowodzić, bowiem to co można uczynić z jednym aljantem, nie da się zastosować do drugiego.

Nie można pozatem odgranaczyć kierowania operacjami wojennymi, od wszelkich innych czynności aljantów. W wojnie wszystko się wiąże, to też równolegle z kierowaniem operacjami, trzeba kierować wspólnymi krokami politycznymi, ekonomicznymi, moralnymi. Oprócz więc utworzenia wspólnego dowództwa wojskowego i morskiego, trzeba utworzyć wspólne metody rządzenia państwami skoalizowanymi w czasie wojny. Wówczas tylko koalicja może całkowicie spełnić swe zadania. Doświadczenia przeszłości wskazują jednakże na to, że taki idealny stan koalicji jest nie do zrealizowania. W tym ostatnim wypadku trzeba dążyć najbardziej do ideału zbliżonych form. Nadewszystko zaś trzeba dążyć do posiadania w chwili krytycznej wzorowego porządku u siebie, do stworzenia własnej siły, a wówczas i koalicja będzie możliwa.



SANDRO.

W obliczu konferencji morskiej 1935 roku.

1. Wyścig o szerokie programy flot i największe „status quo”. W dziedzinie zbrojeń morskich w ostatnich czasach dzieją się rzeczy niezrozumiałe; oto w dobie ogromnego kryzysu światowego jesteśmy świadkami nowych konstrukcji i przeróbek okrętów, których ukoronowaniem są zamierzone budowy pancerników we wszystkich prawie mocarstwach morskich. Czasokres obowiązywania traktatu waszyngtońskiego kończy się, a na utrzymanie go w mocy na następne lata zaczynają się ze wszęch stron zapatrywać bardzo sceptycznie. Według wiadomości „Timesa”, Japonja zamierza konkretnie wypowiedzieć traktat waszyngtoński, nie czekając nawet na rokowania londyńskie w sprawie przygotowania materiału na przyszłą konferencję morską 1935 roku.

Francja chce uzyskać wyższy parytet od Italji, gdyż uważa, że dostęp do trzech różnych mórz oraz rozległe posiadłości kolonialne, dają jej prawo domagania się większej floty niż ta, jaką posiada Italja. Japonja osiągnąwszy poziom amerykański w dziale jednostek lekkich do krążowników włącznie, twierdzi, że jej stosunek do Stanów Zjedn. Amer. Północnej wyrażający się jak 5:3, jest nieusprawiedliwienie niski i upokarzający. Tembardziej, że nominacja przez prezydenta Roosevelta adm. Stanleya na delegata na konferencję londyńską wykazuje, że Ameryka dążyć będzie do utrzymania wielkiej floty.

Sprawdzając listę kontrahentów traktatu waszyngtońskiego, spostrzegamy, że to oni właśnie solidarnie przystępują do budowy nowych okrętów linjowych.

Fakt prawie jednoczesnego rozpoczęcia intensywnej rozbudowy flot, jest wymowny nie tylko z powodu kończenia się traktatu

waszyngtońskiego. Dla zrozumienia obecnej sytuacji przypomnijmy ogólnie, jak to było w roku 1921 w przeddzień poprzedniej morskiej konferencji rozbrojeniowej. Pod pewnemi względami sytuacja jest prawie podobna.

Bezpośrednio po wojnie światowej Francja nie zajmowała się swoją marynarką. Italia niewiele odbiegła od niej pod tym względem. Anglia natomiast znalazła się w kłopotach: co począć z tak dużą flotą? Pół setki samych linjowców, to siła ale i balast zarazem wymagający ogromnego wydatku pieniężnego. Ze stanu tego poruszone zostały wspomniane państwa silnem napięciem stosunków japońsko-amerykańskich, które wyraziło się w ogromnych wprost programach rozbudowy flot. Doszło do tego, że Stany Zjedn. Amer. Półn. rozpoczęły budowę 16 okrętów linjowych, z których typ „Saratoga” miał mieć 43 500 ton*). Japonja odpowiedziała na to swoim słynnym programem 8—8, który miał jej dać 16 okrętów, z tego „Ovari” i „Kii” po 45 000 ton i XII dział 406 mm, lub VIII po 450 mm.; a serja „Amag is” po 42 000 ton. Do tego należy dodać między innemi 26 krążowników, które były przewidziane w programie do 1927 roku.

Stany Zjednoczone postanowiły zatem utrzymać za wszelką cenę zagrożony prymat, lecz stanęły równocześnie wobec perspektywy wydawania corocznie przynajmniej 37 milionów funtów szterl. — na same tylko nowe konstrukcje. To było zbyt ciężkie nawet dla wzbogaconej wojną, ale odczuwającej również bezrobocie, Ameryki. Japonja wyśrubowała również swój budżet do niebywałej wysokości, gdy w roku 1921 na 1922 przewidziała 75 milionów funt. szterlingów na marynarkę wojenną.

Zaniepokojony tem rząd Anglii uchwalił w jesieni 1921 roku budowę 4-ch super-Hoodów o wyporności po 49 000 ton.

W takich warunkach ówczesny prezydent Ameryki Harding zaprosił do Waszyngtonu przedstawicieli 5-ciu mocarstw na konferencję morską. Z zainteresowaniem oczekiwano ogłoszenia projektu ograniczeń zbrojeń morskich. Ogólnie przypuszczano, że będą one dotyczyły przyszłych a niebędących już w toku realizacji i budowy konstrukcyj. Te właśnie przewidywania były między innemi powodem, przyspieszenia wykonania programów morskich. Każdy chciał wystąpić na konferencji z jaknajwiększym tonażem w budowie (choćby tylko... teoretycznie — jak n. p. w Anglii). W lipcu 1921 r., a więc tuż przed zwołaniem konferencji, Lloyd Georges mówił w izbie gmin: „wierzę, że konferencja osiągnie skutek całkowity, lecz nie widzę, w czym mogłaby dotyczyć kredytów na te okręty”.

Dopiero na konferencji okazało się, jaka była przyczyna tych naprędce uchwalanych programów: zażądano od każdego z kontrahentów poświęceń. Każdy musiał skreślić nie tylko jakieś stare bezwartościowe okręty, lecz również — jako że była to konferencja ograniczająca zbrojenia — coś z najnowszej floty. I właśnie tutaj przydały się ostatnio projektowane jednostki; Japonja zgodziła się zaprzestać swego planu 8—8; Stany Zjednoczone zaniechały budowy

*) Największy okręt mogący przejść przez Kanał Panamski.

15 okrętów linjowych, będących już w budowie; Anglja z lekkim — oczywiście — sercem wyrzekła się swych „super-Hoodów“, których nie miała nawet zamiaru budować...

Zbrojenia i programy przydały się więc poszczególnym mocarstwom do wymuszenia dla siebie korzystniejszych warunków. Tem właśnie tłómaczy się również owe duże i szeroko reklamowane obecnie konstrukcje. Żadna ze stron zainteresowanych nie chce pójść śladem Francji, która przed Waszyngtonem nic nie budowała, nie miała żadnego programu i wyszła na tem najgorzej.

Jednak do prowadzenia wojny na morzu, oprócz okrętów potrzebne są i bazy. Dlatego to na konferencji waszyngtońskiej kwestja baz była — obok okrętów linjowych — najważniejszym problemem. Chodziło przedewszystkiem o bazy na oceanie Spokojnym, ponieważ obaj najnieustępliwszy partnerzy — Japonja i Ameryka — byli zagadnieniem tem bardzo zainteresowani. *W wyniku ostatecznym, po licznych debatach postanowiono zachować stan posiadania bez zmian.*

Tu należy szukać rozwiązania zagadki gorączkowej obecnej pracy na Pacyfiku.

Niedawno prasę zagraniczną poruszyła wiadomość o zamierzonym przez St. Zjedn. Amer. Północnej wykupie kilku archipelagów na oceanie Spokojnym. Japonja odpowiedziała na to fortyfikowaniem archipelagów: Karolińskiego i Marjańskiego (wbrew traktatowi waszyngtońskiemu). Nie kazali też na siebie czekać pozostali partnerzy traktatu i gry na oceanie Spokojnym; Francja fortyfikuje Markizy i Tahiti, nie chcąc dać się zaskoczyć po raz drugi. Anglja nie czekając nawet aż ucichnie echo kwestji Singapuru, zamierza wykupić holenderski Timor, wyspę archipelagu Malajskiego, niezbędny jej do wykończenia łańcucha baz łączących ją z Australją.

Z powyższego można wnioskować, że stan obecny jest jakby wyścigiem o największe status quo, na wypadek gdyby przyszła konferencja morska 1935 roku miała dać jakieś pozytywne rezultaty.

2. *Warunki nowej konferencji morskiej.* Obrady przygotowawczej konferencji morskiej stanowią temat rozważań prasy państw morskich, lecz naogół odnosi się ona do nich pesymistycznie. Ogólnie powątpiewa się w możliwość osiągnięcia należytego rezultatu. Referent spraw morskich „Daily Telegraph” wprost stwierdza, że jedynym wynikiem konferencji będzie tylko „zahamowanie fenomalnego wyścigu zbrojeń morskich w Europie, Ameryce i na Dalekim Wschodzie”. O istotnym ograniczeniu zbrojeń morskich niema już mowy. Trzeba przyznać, że podobnej rozbieżności celów i zapatrywań na poprzedniej konferencji nie było. Wskazują na to chociażby trudności w rozbrojeniu na morzu wpływające z kontrowersji japońsko-amerykańskiej oraz niezgody Ameryki na wysuwane przez Japonję żądanie parytetu morskiego w stosunku do Anglii i Ameryki. Tembardziej, że Japonja wysuwa również bardzo aktualny dla niej projekt, zniesienia okrętów-baz dla samolotów i wodnopłatowców bombardujących.

Stany Zjednoczone będą za wszelką cenę dążyły do zachowania dotychczasowego stanu rzeczy, na co wskazuje chociażby

wyznaczenie adm. Stanley'a reprezentanta tego kierunku, jako jedynie dającego możliwość szachowania sąsiada z za Pacyfiku — natomiast Japonja zdecydowana jest żądać parytetu równego. W danym wypadku Stany Zjednoczone prawdopodobnie nie omieszkają porużyć kwestji baz, w której to sprawie mogą liczyć na całkowite poparcie Anglii. Jeśli natomiast chodzi o kwestję krążowników — to sprawa przypuszczalnie ulegnie zmianie. Stany Zjednoczone zażądają wielkich krążowników, mając na widoku jako główny teren operacyjny ocean Spokojny, podczas gdy Anglja będąc w posiadaniu wielu baz i mając do obrony liczne linje komunikacyjne, będzie się starała o zwiększenie ich liczby kosztem tonażu. Po stronie brytyjskiej, z natury rzeczy, stanie Francja, znajdująca się w analogicznych warunkach — zasadniczo jednak wystąpi przeciw Italji.

W zagadnieniu łodzi podwodnych niewątpliwie wywiąże się jeszcze raz żywa dysputa między Francją i Anglią — jako głównymi przeciwnikami tej kwestji.

Francuzi otwarcie już głoszą, że oni są jedynie tymi, którzy mogą decydować o rozmiarach potrzebnej im floty, w czem idą na rękę Japonji, która nie chce przyjąć na siebie żadnych ograniczeń w budowie okrętów. Japonja czuje się dostatecznie silną, odniósłszy szereg sukcesów na Dalekim Wschodzie (ostatnio porozumienie z Z. S. R. R.) i niewątpliwie będzie stale dążyła do zlikwidowania wpływów Ameryki i Anglii na terenie Dalekiego Wschodu.

Jako komplikacje konferencji morskiej pojawią się również pewne niewygodne paragrafy Traktatu Wersalskiego, jak n. p. zezwalający Niemcom ustawienie dział 280 mm. na okrętach o wyporności 10 000 ton, podczas gdy konferencja waszygtońska na tychże samych okrętach swoich kontrahentów zezwala na ustawienie jedynie dział 200 mm. W tych warunkach Francja n. p. musiałaby wystawić swoją „Dunkerque” przeciw niemieckiemu krążownikowi pancernemu.

Te i inne jeszcze przyczyny skłaniają niektóre mocarstwa do zastanowienia się nad projektem powołania Niemiec i Rosji Sowieckiej do współpracy, gdyż bez ich udziału sukces nie będzie kompletny. Z drugiej jednak strony udział Niemiec pociągnąłby za sobą jako nieuniknioną konsekwencję — znaczne ustępstwa na ich rzecz w sprawie ograniczeń flotowych.

Wreszcie jeszcze jeden poważny a oryginalny czynnik, utrudniający zwykle osiągnięcie poważniejszych rezultatów rozbrojenowych: są to silne zakulisowe wpływy sfer przemysłowych, które za wszelką cenę będą przeciwdziałały porozumieniu. Ogromne liczby bezrobotnych i zastój w przemyśle bardzo im będą na rękę. Otwarcie już mówi się o tem w Stanach Zjedn. Ameryki Północnej.

Ciekawe jest zestawienie poczynąń morskich bezpośrednio przed naradami wstępnymi. Stany Zjednoczone budują łącznie 226 000 ton i zdecydowały się jeszcze na dodatkową budowę dwóch okrętów linjowych po 35 000 ton.*) W Anglii i Italji jako odpowiedź

*) Co zresztą nie przeszkodziło ministrowi Swansonowi ogłosić, że Ameryka gotowa zmniejszyć swą flotę o 20—30% z zachowaniem wszakże dotychczasowego stosunku 5 : 5 : 3.

dwom francuskim „Dunkerque” po 26 500 ton, postanowiono budowę 2 linjowców po 35 000 ton. Co do Japonii, jak zwykle brak ścisłych danych, lecz znany jest ogólny kierunek; flota pancerna i tam zaczyna się odradzać. Naturalnie w dziale mniejszych okrętów pozycje też są niezwykle wygórowane w poszczególnych państwach.

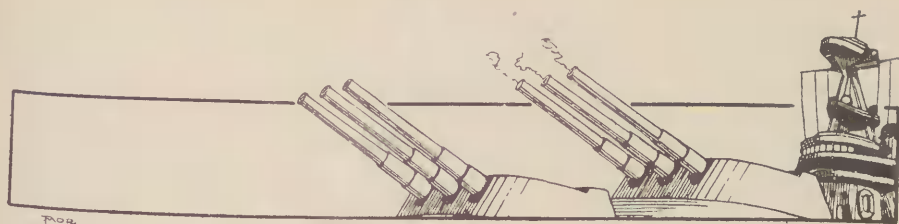
Jakiegokolwiek byłyby losy przyszłej konferencji morskiej, jedno możemy być pewni, że złoty okres masowej budowy flot pancernych już nie wróci. Z jednej strony panujący kryzys ekonomiczny choćby nawet minął całkowicie w ciągu kilku lat (w co już nikt nie wierzy), to pozostawi on jako spuściznę konieczność długotrwałego i gruntownego leczenia finansów i gospodarstw narodowych, z drugiej zaś strony narody, mając umowę waszyngtońską, niełatwo zgodzą się wydawać miliardy na zbrojenia, gdy ich redukcje są możliwe, co wykazały uchwały waszyngtońskie. Fakt dobrowolnego skreślenia 60 okrętów linjowych o łącznym tonażu 1 800 000 ton*) jest naprawdę bezprzykładny w dziejach. Można by powiedzieć, że odbyło się to w innych warunkach; że wojna wyniszczyła państwa. Tak, ale przecież dwaj partnerzy, a mianowicie Ameryka i Japonia, wcale na wojnie światowej nie stracili.

Tym razem natomiast zagadnienie rozbrojenia upraszcza ogólne wycieńczenie ekonomiczne. Żaden plan w rodzaju japońskiego 8—8 napewno nie ujrzy światła dziennego, a gdyby się nawet narodził w pewnym zmniejszeniu, to nie wytrzyma próby życia, nie będzie w stanie pomieścić się w ramach budżetu państwowego. Nie zapominajmy, że n. p. obecny budżet japoński w 60% idzie na obronę kraju. To już chyba maximum. Państwo ma też jeszcze inne wymagania i potrzeby.

Będziemy zatem prawdopodobnie świadkami przewlekłych targów. Znowu admirałowie będą się starali udowodnić sobie, że kilka łodzi podwodnych stanowi groźny środek zaczepny dla pokoju światowego, podczas gdy n. p. tuzin dreadnought'ów — to wybitna broń defensywna. Rozegra się pewnie groteskowa komedia, że wszyscy przyjadą z intencją rozbrojenia się a będą targowali dla siebie jak-najwięcej... defensywnych okrętów.

Jeszcze z innego względu ciekawa będzie najbliższa konferencja; oto dla Stanów Zjednoczonych zasadniczym motywem zwołania przedstawicieli mocarstw morskich do Washingtonu w roku 1921 była chęć obronienia Filipin, co im się całkowicie udało, rozwiązanie zagadnienia Pacyfiku zostało natomiast odłożone na przyszłość. Na konferencji w Londynie rozegra się zatem druga część tych zmagani.

*) Z tego połowa już wybudowana, $\frac{1}{4}$ w budowie i $\frac{1}{4}$ zamierzona.



BENBOW.

Okrety przyszłości.

Gdyby zebrać całą literaturę, jaką w ostatnim dziesięcioleciu stworzono na temat „okrętu przyszłości”, można by zrobić z tego oddzielną bibliotekę o kilkuset tomach i tyluż mniej więcej poglądach. Obejmowałaby ona pracę od tezy wielkiego okrętu linowego — naddreadnoughta — aż po utopijną, ale bardzo dziś modną teorię zastąpienia marynarki wojennej — lotnictwem.

Najrozmaitsze pomysły, ścierające się krańcowości, naginanie strategii do polityki wewnętrznej, do publicystyki i możliwości finansowych, wreszcie nowatorstwo lub skrajny konserwatyzm, lub względy osobiste znajdują tu ujście w formie prac i wydawnictw obfitych w objętość, niezawsze jednak wartościowych w treści. Rzecz charakterystyczna zresztą, że wśród projektodawców i autorów, marynarzy fachowych mamy stosunkowo niewielu. Większość, to jeśli nie owi słynni „stratèges en chambre”, od których roją się szpalty prasy całego świata — to w każdym razie publicyści dość luźno z zagadnieniem siły zbrojnej na morzu związani. Natomiast mężowie stanu i marynarze służby czynnej, rzadko kiedy zabierają głos i to ze zrozumiałych powodów. Jedni nie mogą przedwcześnie odslaniać problemów polityki, drudzy skrępowani są względami natury służbowej i tajemnicą wojskową. Stąd więc nieraz zupełna rozbieżność między tem, co się o „okręcie przyszłości” pisze, a jego rzeczywistym projektem, łączącym gdzieś w głębi szuflad i tek admiralicji.

Publicystyka tego rodzaju ma to do siebie, że podlega pewnym zewnętrznym wpływom, nie zawsze będącym w zgodzie ze zdrową logiką i interesami obrony państwa. Tak na przykład, jakkolwiek niemożliwemby się to wydawało, jest faktem stwierdzonym,

że prasa jednego z wielkich mocarstw prekonizowała ograniczenie tonażu okrętów linjowych do 15 000 ton, przy uzbrojeniu złożonym z 8—9 dział 305 mm. i szybkości 17 węzłów. Taka koncepcja „okrętu przyszłości” hołdowała z jednej strony zasadzie rozbrojenia na morzu, z drugiej zaś zasadzie oszczędności, wreszcie szczytnej idei powszechnego pokoju, usiłując dowieść, że taki okręt miałby zadania wyłącznie obronne... Oczywiście plany kompetentnych władz morskich przedstawiały się zupełnie inaczej, a obliczone były na sprostanie rzeczywistym zagadnieniom strategicznym i taktycznym, nie zaś na ostonienie prawdy i stworzenie pewnych nastrojów wśród opinii publicznej świata.

Mógł w takie „rozbrojenie” wierzyć kto chciał, a raczej komu się myśleć nie chciało lub do myślenia logicznego nie był zdolny. Pojęcie bowiem „okrętu defensywnego” jest paradoksem, zresztą bardzo często używanym, w zależności od potrzeb politycznych. W rzeczywistości jednak pojęcie takie dziś istnieć nie może.

Taktyczne użycie okrętu w formie ofensywnej, lub rzadziej defensywnej, zależy tylko od koncepcji, jaką w danej chwili ma dowództwo. A o wszechstronności pojęcia „defensywny” świadczy choćby fakt, że Wielka Brytania uważa swoje eskadry linjowe za nawskroś defensywne, natomiast skłania się ku pogładowi, że łodzie podwodne Francji są bronią ofensywną, mogącą w pewnych warunkach zagrozić bezpieczeństwu Zjednoczonego Królestwa. We Francji te same łodzie podwodne uważane są za „broń słabszego”, względnie „uboższego”. A w myśl zasady, że ubóstwo nie jest grzechem a bronić się trzeba — budują je również inne państwa, które jak dotąd na budowę „ofensywnej” floty linjowej zdobyć się nie mogą.

Częstokroć tego rodzaju „defensywne” poglądy narzucane są prasie danego państwa celowo, dla wywołania, jak rzekliśmy, pewnych nastrojów względnie dla wywarcia korzystnego wrażenia zagranicą, a także dla zamaskowania istotnych planów i przygotowania gruntu pod przyszłe programy i konferencje morskie. Nie każdy kraj gotów jest zdobyć się na szczerość Japonji, która oświadczyła wręcz, że rozbudowę marynarki wojennej opierać będzie na istotnych potrzebach, a nie na kłauzulach konferencji rozbrojeniowych. Ostatnio na równą szczerość zdobyła się Italja, która uznała potrzebę budowy wielkich okrętów linjowych, a jej przywódca zawczasu przygotowuje na to opinię publiczną.

W niektórych krajach usiłuje się jednak konieczność zbrojeń pokryć zasłoną, kunsztownie utkaną z mniej lub więcej szczerzej miłości pokoju, z konieczności walki z bezrobociem, a także współpracy z marynarką handlową, — choć to ostatnie brzmi już wręcz nieprawdopodobnie. Marynarka wojenna jest bowiem, na równi z wojskiem lądowym, powołana do obrony całego kraju i wszystkich jego interesów, a nie do obrony tylko marynarki handlowej. Tak samo jak wojsko lądowe broni nie tylko kolei żelaznych, ale przede wszystkim wolności i mienia narodu.

Naogół więc szczerze przyznanie się do konieczności rozbudowy floty, dla zabezpieczenia najżywotniejszych interesów państwa i narodu, nie powinno nikogo ani gorszyć ani dziwić, gdyż żadna

flota sama przez się nie jest narzędziem gwałtu czy zaborczości. Agresywną może być tylko neutralność narodu lub polityka rządu. Nikte rezultaty konferencji rozbrojeniowych skłaniają raczej do stworzenia silnego zabezpieczenia na morzu, niż do poniesienia budowy okrętów.

* * *

Tam jednak gdzie sfery oficjalne milczą — większość pisarzy puszcza dowolnie wodze fantazji. Czasem są to ludzie z pewnem wykształceniem fachowem, czasem poprostu laicy. Jednak jedni i drudzy posiadają dobre chęci. Należy jednak odróżnić głosy poważnych i posiadających wiedzę fachową publicystów (w rodzaju brytyjskich krytyków morskich) od głosów ludzi, którzy niedostatecznie przemyślawszy sprawę i niezgłębiwszy jej zagadnień sądzą, że wystarczy coś napisać aby narzucić światu swoją teorię. Najgorsze zaś, iż sami często wierzą, że podany przez nich projekt jest ostatnim i jedynym sposobem rozwiązania danego zagadnienia.

Takich zbawców ojczyzny — jeśli o sprawy obrony państwa chodzi — nie brak było po wsze czasy i w Polsce. Istnieli zapewne już za Mieszka I, Jagiellonom przeszkodzili w ugruntowaniu państwa polskiego z oparciem o Bałtyk, Wazom utrudnili budowę floty („skoro nieprzyjaciół wylądować to go nasza jazda z powrotem kopkami do morza wżenie“), Sobieskiemu nie dali urzeczywistnić potężnego planu politycznego mającego z Polski uczynić wielkie mocarstwo lądowo-morskie, w czasie rozbiorów zaś utopjami swemi opóźnili stworzenie stutysięcznej armji, w dobie powstania listopadowego paraliżowali inicjatywę zdolniejszych dowódców... Niestety nie wymarli jeszcze i do dziś istnieją, odzywając się co pewien czas, choć ich nikt o to nie prosi...

Ciekawa rzecz, że naprzykład mowy japońskiego czy włoskiego premiera oraz słynną mowę Lorda Beatty'ego w czasie „Nelson-day“ — dotyczące budowy okrętów linjowych naogół u nas przemilczano, ograniczając się do kilkunastu wzmianek, ujętych stylem telegraficznym i niezawsze ścisłych. W najlepszym wypadku ubolewano nad „imperializmem paraliżującym prace konferencyj rozbrojeniowych“. Natomiast bardzo skwapliwie podawane są wszelkie wiadomości, dotyczące zniszczenia okrętów wojennych, ograniczenia ich liczby czy tonażu lub innych klauzul, pozornie sprzyjających rozbrojeniu, przyczem fachowca zastanawia zawsze jawna rozbieżność między rzeczywistością a tem co się właśnie pisze. Tak naprzykład powtarzano uporczywie wieści o przerobieniu amerykańskich lotniskowców „Lexington“ i „Saratoga“ na okręty pasażerskie, względnie o ich sprzedaży na łom. Okręty te oczywiście po dziś dzień służą w linji i bynajmniej nie mają zamiaru stać się hulkami czy złomem.

Tak samo odstawianie okrętów do rezerwy albo oddawanie na rozbiorę jednostek, które dawno przekroczyły granicę wieku, usiłuje się wykorzystać dla propagandy pacyfistycznej, przekręcając rzeczywistość i naginając ją do niezgodności z opinią. Przeciętny obywatel nie wie oczywiście co to jest rezerwa czy granica wieku — czyta tylko, że tyle i tyle okrętów rozbrojono lub oddano na łom

i oburza się: Jakto — to i tamto państwo redukuje tak poważnie swą flotę, a wy chcecie budować okręty?

Tak samo też tłumaczą nam, że zmniejszenie indywidualnego tonażu jest konieczne dla zażegnania niebezpieczeństwa wojny. Tymczasem najkrwawsze bitwy morskie odbywały się właśnie w czasach kiedy okręty linjowe miały kilkaset ton. Pod Jutlandem obustronne straty wynosiły w poległych ponad 8500 ludzi, gdy tymczasem jedna tylko bitwa pod Szluzą (Bataille de l'Ecluse w r. 1340) kosztowała życie 20 000 Francuzów i 5000 Anglików. A nawy obu stron*) miały wówczas średnio po 100 ton wyporności.

Zmniejszenie tonażu, nie wpływając wcale hamująco na samo niebezpieczeństwo wojny (łatwiej prowadzić wojnę tańszymi środkami), osłabia zdolność odporną kraju, a tem samem naraża go na najazd. Należy więc tego rodzaju klauzule, ograniczające wyporność czy kaliber, traktować z punktu widzenia czysto ekonomicznego (oszczędności w budowie i utrzymaniu, zresztą bardzo niepożądane), a nie uważać ich za objaw dobrej woli, rozsądku i pragnienia pokoju. Dobrą wolę i pokój można bowiem objawiać w pierwszym rzędzie paktami o nieagresji i rzetelną, szczerą i życzliwą współpracą z sąsiadami, do których wyciąga się pierwszemu przyjacielską dłoń. Przykład taki dała ostatnio Polska. Ale przyjaźń sąsiadów ma tem większą wartość, o ile wiedzą oni, że kraj, pragnący współpracy jest silny i bezpieczny. Przyjaźń słabego pożądaną nie jest.

Nie chodzi więc o to aby broniono ojczyznę „wynalazkami”. Od tego są kompetentne władze wojskowe i morskie, aby wiedziały jaka siła zbrojna jest krajowi potrzebna, jaką ona być powinna i jak należy ją stworzyć. Społeczeństwo, z owymi „zbawcami” na czele, winno tym czynnikiem dopomóc środkami materialnemi. „Wynalazki” pozostawmy fachowcom (oczywiście nie mam tu na myśli wynalazków natury technicznej), którzy od tego są, aby zagadnienia strategiczne i taktyczne dobrze rozwiązywali. Kto zaś chce się sprawie przysłużyć i posiada na nią indywidualne poglądy, niech się najprzód zastanowi, sprawdzi czy nie wchodzi w konflikt z logiką i strategią, a potem uzgodni swe poglądy, może i słuszne, z czynnikami fachowcami. Nie znaczy to wcale aby miał się swego punktu widzenia całkowicie wyrzec. Przedyskutowawszy go jednak w atmosferze fachowej i zastanowiwszy się głębiej, zasięgnąwszy tej czy innej rady, skryształizuje go lepiej i może stworzyć zamiast szkodliwej utopji, dzieło pożyteczne.

*

*

*

Ostatnio w Niemczech ukazała się książka p. t. „Deutschland braucht andere Schiffe” napisana przez p. Martini’ego. Książka ta spotkała się z ostrą krytyką niemieckich czynników morskich — krytyką w tym wypadku niewiadomo czy szczerą. W każdym jednak razie, autor zdołał się na szereg bardzo oryginalnych poglądów, obalających jednym zamachem pióra wszystko to, co dotychczas na pochwałę pancerników typu „Deutschland” w całej prasie świata głoszone.

*) Anglicy posiadali już artylerję, której pierwsze działa walczyły właśnie nie na lądzie, ale na morzu — w r. 1338 „Christophe” pod Walcheren.

Pracę p. Martini'ego omawiał szerzej w „Przeglądzie Morskim” Nr. 66 ppor. mar. Kadulski.

Z poglądami p. Martini'ego dyskutowały szeroko niemieckie sfery fachowe. Nie uważamy za stosowne powtarzać tu tej polemiki. Jeśli jednak poglądy p. Martini'ego nie są inspirowane przez kogoś, komu by zależało na wprowadzeniu w błąd opinii świata i odwróceniu uwagi od „Deutschlandów“, zainteresowanie którymi przekracza rzeczywistość normalny stan rzeczy, — to przyznać trzeba, że praca niemieckiego autora jest wielce oryginalna.

Inne prace tego rodzaju ukazały się zresztą nie tak dawno we Francji, Anglii i Stanach Zjednoczonych, gdzie czasem były inspirowane przez sfery fachowe i miały udawać głos opinii publicznej, czasem zaś stanowiły właśnie takie „indywidualne wyczyny“, świadczące, że łatwiej jest pisać niż uczyć się. To też w Polsce, gdzie opinia publiczna jest jeszcze w sprawach obrony morskiej zupełnie nieskrystalizowana, należy wszelkie takie publikacje przyjmować z wielką rezerwą i nie zachwycać się przedwcześnie ich treścią. To co może być pożyteczne, czy choćby tolerowane, w innych warunkach, u nas wyrzucić może skutki wręcz ujemne. Nadewszystko zaś należy być ostrożnym z t. zw. rewolucyjnymi poglądami, stają się one bowiem zawsze przeszkodą w ciągłej i systematycznej pracy nad tworzeniem siły zbrojnej na morzu.

* * *

Rozważając bliżej politykę, jakiej hołduje nowoczesne budownictwo okrętowe, — (oczywiście zgodnie z koncepcjami sztabów morskich) dojść możemy do następujących wniosków:

Tendencja budowy okrętów linjowych bynajmniej nie zanikła, a raczej, po pewnej przerwie, spowodowanej okresem konferencyj rozbrojeniowych, znów wzrosła.

Istnieją próby w kierunku zlania w jedną całość taktyczną dwu istniejących typów okrętu linjowego: pancernika i krążownika linjowego, a właściwie bojowego (battle-cruiser, schlachtkreuzer, croiseur de bataille). Stworzyłoby to typ okrętu może lżej uzbrojonego, ale dostatecznie chronionego (zwiększenie odporności pancerza przy jednoczesnym zmniejszeniu jego wagi), wzamian zaś posiadającego dużą szybkość. Krążownik waszyngtoński, wbrew temu co uparci jego zwolennicy, prawdopodobnie dla ratowania zbankrutowanej własnej koncepcji jeszcze piszą — przeżył się ostatecznie. Jego miejsce zajmuje okręt coraz więcej przypominający konstrukcyjnie i taktycznie dawny krążownik opancerzony a nawet pancerny. Pierwotne szybkobieżne typy ustępują koncepcjom bardziej racjonalnym, wahającym się w granicach siedmiu do dziesięciu tysięcy ton (w rzeczywistości dziewięciu do trzynastu tysięcy ton), a posiadającym coraz silniejsze opancerzenie, wzamian zaś nieco mniejszą szybkość, której granica waha się między 29 a 32 węzłami.

Krążowniki lekkie trzymają się naogół w ramach czterech do sześciu tysięcy ton i też zbliżają się do typu (oczywiście znacznie pod każdym względem ulepszanego) przedwojennych okrętów tego rodzaju. Wszystkie one nowszej budowy posiadają lekkie opancerzenie i działa za maskami (przedpiersiami) lub nawet we wieżach,

co dziś wobec rozwoju lotnictwa, jest konieczne. Nie jest wykluczone, że te dwie kategorie krążowników zespolą się wkońcu w jedną, tworząc krążownik „uniwersalny” o wyporności sześciu do ośmiu tysięcy ton, opancerzony, szybki i uzbrojony w IV—VI dział 203 mm, względnie w IX—XII dział 150 mm. Tembardziej, że rolę krążownika jako jednostki zwiadowczej przejęło częściowo lotnictwo.

Konrtorpedowce i leader'y flotylli ustaliły się w granicach tysiąca do dwóch tysięcy ton i zradzają raczej tendencję zbliżającą się do mniejszej z tych dwóch cyfr. Wyjątek stanowią tu konrtorpedowce francuskie, budowane według specjalnej koncepcji i będące w rzeczywistości małymi krążownikami. Żadne z państw istniejących typu tego nie naśladuje. Trudno zatem oprzeć się wrażeniu, że Francja, której w okresie wojennym, na skutek wadliwego programu, brak było okrętów lekkich, stara się obecnie z dużą przesadą opóźnienie to odrobić.

Konrtorpedowiec stał się w zasadzie okrętem częściowo uniwersalnym i dlatego rokować mu można dużą przyszłość, jakkolwiek odbiegł od swego dawnego przeznaczenia.

Łodzie podwodne stały się prawdziwymi okrętami, idąc za postępem czasu z szybkością olbrzymią. Tonaż ich ma tendencję wzrastającą i stabilizuje się w granicach 800 do 2000 ton wyporności nadwodnej. Jednostki większe narazie należy uważać za eksperymentalne, nie jest jednak wykluczone, że z czasem liczba ich się powiększy.

Natomiast tendencję zniżkową wykazują w tonażu lotniskowce. Zjawisko to tłumaczy się tem, że w okresie pierwotnym okręty te nie były budowane specjalnie dla swego przeznaczenia, a przerabiane z okrętów linjowych. Obecnie istnieje przekonanie, że 10 000 ton jest wypornością dla lotniskowca wystarczającą. W przyszłości nie jest wykluczony spadek liczby okrętów tego typu, wzamian zaś zwiększenie ilości samolotów na okrętach w linii.

W takim składzie taktycznym — okręt linjowy, krążownik opancerzony, konrtorpedowiec, łódź podwodna i lotnictwo jako skład taktyczny pełnowartościowej floty, utrzyma się wbrew wszystkim nowatorom i „wynałazcom” zapewne jeszcze długie lata.

* * *

W tych ramach nie trudno jest przewidzieć jak wyglądać może w najbliższym ćwierćwieczu klasyczny okręt linjowy.

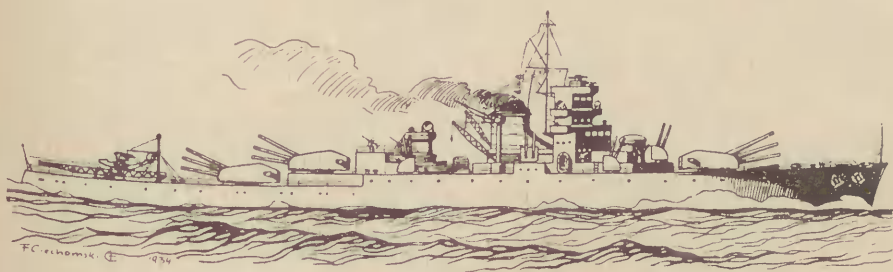
Nie sięgając do rewolucyjnych krańcowości czy zgoła utopij, do latających okrętów czy podwodnych twierdź, powiedzieć można, że mogą tu powstać dwie odmiany, przyczem druga będzie tylko proporcjonalnem zmniejszeniem pierwszej.

Pierwsza zaś nie o wiele odbiegać będzie od typu obecnie istniejącego we flotach wielkich mocarstw świata. Stąd wyporność od 25 do 40 tysięcy ton, szybkość około 30 węzłów, uzbrojenie VIII—X dział najcięższego kalibru (333 do 406 mm.), opancerzenie i ochrona wystarczające dla uderzeń pocisków identycznego kalibru oraz torped i bomb lotniczych.

Dруга bardziej interesująca, to odmiana lżejszego okrętu linjowego, przystosowanego do mórz zamkniętych i zdolnego do walki

nie tyle o panowanie na morzach, ile o wolność morską swego kraju. A przedewszystkiem do poparcia akcji własnych sił lekkich, które bez istnienia zespołu okrętów linjowych nie będą miały oparcia.

Taki typ wypierać będzie 10 do 20 tysięcy ton i przy szybkości równej 28—30 węzłom, posiadać będzie uzbrojenie złożone z VI—IX dział ciężkich (280 do 305 mm), opancerzenie zaś odpowiednio lżejsze, wystarczające jednak do walki z równorzędnym przeciwnikiem, a przedewszystkiem do obrony przed znacznie dokuczliwszem na małych przestrzeniach lotnictwem. Okręt taki przedstawia rysunek 1.



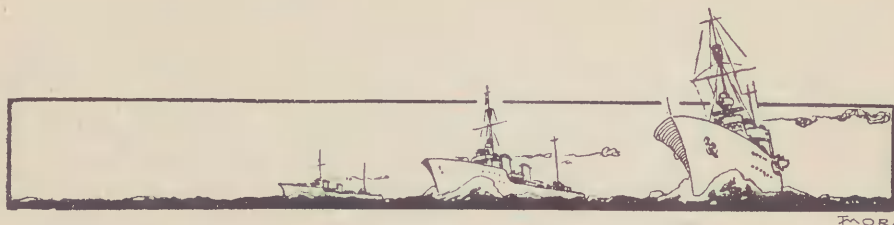
Rys. 1.

Wyporność 15.000 (18.000) ton, długość 182 m., szerokość 23,5 m., zagłębienie 6,1 m. Siła maszyn 90.000 K. M., szybkość 30 węzłów, zasięg 6.500 mil przy 12 węzłach. Uzbrojenie: IX-280 mm., XIV-102 mm. pl, II-47 mm., XX C. K. M., 3 wodnosamoloty (1 katapulta, 2 w studniowym hangarze pod pokładem). Pancerz: 40—305 mm. Ochrona przeciwtorpedowa (bulge) i pokład przeciwlotniczy.

Oczywiście nie może być tu mowy o globalnym i seryjnym zastosowaniu jakiegoś jednego typu dla wszystkich państw morskich, tak w pierwszym jak i w drugim wypadku. Koncepcja okrętu nie może podlegać standaryzacji, bo zależna jest zawsze od warunków politycznych, strategicznych i geograficznych, od teoretycznej myśli przewodniej danego sztabu, od usposobień narodu i całego szeregu warunków lokalnych. Zgodziwszy się, że okręt linjowy potrzebny jest państwu równie dobrze jak potrzebna mu jest piechota czy artylerja, nie można jednak kroczyć drogą szablonu, ślepo imitować sąsiada czy sprzymierzeńca. Bez rzucania się w dziedzinę eksperymentów czy „wynałazków”, stworzyć zatem należy typ własny, najlepiej nadający się taktycznie i nawigacyjnie — zatem jednostkę w danych warunkach pełnowartościową.

Nie jest i to zresztą rzeczą nową. Hiszpanja z trójką swych „Jaime I”, Szwecja z trójką „Sverige”, Niemcy z czwórką „Deutschlandów” stworzyły już typ własnego okrętu, nie uciekając się do naśladownictwa wielkich mocarstw. Polska chcąc zachować swoje suwerenne stanowisko i zabezpieczyć swą wolność morską, musi się również na taki krok zdobyć, tembardziej, że wokół sąsiedzi dają dobry przykład...

Praca pokojowa w cieniu strażujących dział jest więcej owocna aniżeli wszystkie wysiłki wykonywane pod egidą szumnych haseł i „zbawienia ojczyzny” drogą utopijnych frazesów.



KOMANDOR POR. STEYER WŁODZIMIERZ.

Baza, jako odskocznia i jako schronisko.

Admirał Hall, który podczas Wielkiej Wojny mawiał do swych podkomendnych z wywiadu: „Mówcie tylko wtedy, gdy rozkazujecie”, zaznaczył niedawno, że „mała wojna jest wymysłem ludzi małych”. Przejęci dwuznacznością tego spostrzeżenia Holendrzy, gwoźli uniknięcia „małej wojny” z banderą wschodzącego Słońca o wyspy Sundajskie, chętnie przyjęli do wiadomości objawy rozrostu wielkiej bazy Singapuru, przeznaczonej dla przychylnie usposobionych sił morskich Wielkiej Brytanji. Co znaczy „chętnie”, gdy w kształtowaniu nastrojów bierze udział potężny koncern ropy „Anglo-Dutch”, mogą objaśnić tylko tajemnicze konta i przelewy bankowe tego koncernu. Możemy powątpiewać, że te zbyt wyraźne sympatje Holendrów mają za podłoże jedynie modną obecnie dewizę: „Biali w Azji łączcie się!”

Otóż Singapur ma zostać główną podstawą wielkiego trójkąta odskoczniovych baz morskich oceanu Indyjskiego: cieśnina Malakka, Port-Darwin w północnej Australji i Zanzibar w prowincji Tanganjka.

Jeśli uda się przekonać funtami sterlingów Portugalczyków, wtedy połączyć wschodnią wyspę Timor bezwzględnie zastąpi pierwszą lub drugą a może nawet obie wymienione bazy.

Ta, częściowo już urzeczywistniona, rozbudowa bazy singapurskiej nie jest jednak przeszkodą dla zawarcia tajnego układu morskiego pomiędzy europejskimi i azjatyckimi wyspiarzami. Po dobrem singapurskim posunięciu, Japończycy stali się łagodniejsi, a znormalizowany wyzysk angielski znajduje nowy, mocny punkt oparcia.

Jakimże więc prawom podlega kwestja wyboru bazy? Oczywiście, że prawom całkowicie uzależnionym od wymagań, które baze tej są stawiane. Lecz każda baza jest odskocznią dla floty, a jednocześnie powinna być jej schroniskiem. Punkt ciężkości leży w rozstrzygnięciu, które z tych przeznaczeń jest żywotniejsze.

Budowniczy musi respektować pewne zasady, z których najistotniejsza jest ta, że bazę należy rozbudować, a środki obronne przemysleć i stworzyć przed rozpoczęciem kroków wojennych. Zasady te muszą także uwzględniać możliwości przeciwnika na podstawie jego stanu posiadania i środków walki przeznaczonych dla zniszczenia bazy lub jej unieszkodliwienia. Należy także przewidzieć, że nieprzyjaciel, któremu nie chodzi o samą bazę, lub który nie rozporządza dostatecznymi środkami na jej zniszczenie może pokusić się unieszkodliwić nie samo nieruchome schronisko, lecz zadowoli się tylko zniszczeniem lub uszkodzeniem jego zawartości czyli schronionych tam jednostek morskich.

Jest to specjalnie ważne dla tak zwanych baz wysuniętych, jak dotychczas zwykle konstrukcyjnie słabiej rozwiązanych. Pod tym względem Singapuru nie zaliczymy do baz wysuniętych.

Rozpatrzmy teraz sposoby i możliwości nieprzyjaciela bazy, spróbujmy przewidzieć jego starania osiągnięcia głównego celu, sprecyzujmy okoliczności, które zaważą na jego posunięciach i posłópkach, które zmuszą go do skierowania się temi a nie innemi drogami.

Postaramy się ustalić pewne zasadnicze wytyczne dla walki bazy z napastnikiem.

Napad przeciwnika na flotę zakotwiczoną na redach broniowych przez bazę jest z zasady nagły. Ten czynnik zaskoczenia musi być zrównoważony planowością organizacji ochrony i wykorzystaniem wszystkich obronnych możliwości bazy. Całe nastawienie planu musi się wyrażać w umożliwieniu natychmiastowej działalności wszelkich posiadanych środków walki.

Przeciwnik może atakować bazę lub jej redę posługując się:

- a) torpedowcami, kutrami torpedowymi i taborom pływającym przeznaczonym dla korkowania (zagrodenia) wyjść,
- b) łódkami podwodnemi,
- c) lotnictwem,
- d) zespołami krążowników lub okrętów linjowych.

W zasadzie należy zawsze spodziewać się napadów kombinowanych, przyczem natarcie jednemi środkami służy jako zabezpieczenie dla natarcia innych (np. natarcie „złożone” kutrów torpedowych i lotnictwa lub lotnictwa i łodzi podwodnych).

Każdemu z wymienionych warjantów natarcia nieprzyjacielskiego należy przeciwstawić:

- a) zawsze czujną, wzorowo zorganizowaną obserwację (lądową i morską),
- b) całkowitą gotowość do przeciwnatarcia,
- c) giętkość wyćwiczenia partyj ratunkowych i taboru awaryjnego.

Napady przeciwnika na redy są zwykle krótkotrwałe. Niema czasu na dłużące się przygotowania do ich odparcia. Możliwości dla rozkazodawstwa i zarządzeń (zgodnie z ujawnionymi okolicznościami napadu) są niezwykle ograniczone.

Całkowity obraz natarcia, krystalizuje się dopiero znacznie później, niż ustali się wynik napadu.

Dlatego też koniecznym jest:

- a) uprzednie opracowanie ogólnego planu działań,
- b) możliwość natychmiastowego wykorzystania posiadanych środków odparcia,
- c) nieograniczona inicjatywa pozostawiona zespołom i jednostkom odpierającym, których działalność powinna być samodzielna bez najmniejszej straty czasu na oczekiwanie zarządzeń.

Napad przeciwnika na bazę lub redę o należyte zorganizowanych środkach obronnych przy rzeczywistej gotowości floty, lotnictwa i formacyj wybrzeża jest dla niego przedsięwzięciem bezwzględnie ryzykownym.

To też broniący się powinien pamiętać, że z odparciem napadu akcja nie jest jeszcze zakończona, że należy dążyć natychmiast do dopędzenia oddalającego się napastnika i do zniszczenia go.

Bezpieczeństwo floty, zakotwiczonej na redzie zależy nie tylko od rozporządzalnych środków ochrony ale i lokalnych warunków postoju (np. zły grunt kotwiczny lub przeciwnie dobrze umiejscowione pływy postojowe, przeszkody dla pewnych kątów obstrzału i t. d.).

W morskim regulaminie bojowym Z. S. R. R. znajdujemy następujący ustęp: dowództwo powinno dobrze uprzytomnić sobie stan faktyczny i opracować plan działania, kierując się następującymi zasadami:

- a) jeśli miejsce kotwiczne znajduje się wewnątrz bazy lub na rozbudowanej i uzbrojonej redzie, to zadanie organizacji ochrony redy należy do dowództwa bazy przy współpracy dowództwa floty, o ile stan okrętów pozwala na wzięcie udziału w obronie chociażby biernej (okręty o całkowitej gotowości bojowej nie powinny zasadniczo gnuśnieć w bazie);
- b) jeśli miejsce kotwiczne znajduje się na małodostosowanej do obrony redzie, to wtedy organizacja ochrony należy całkowicie do dowództwa floty lub zespołów okrętów przy współudziale środków obrony lokalnej;
- c) jeśli reda wogóle nie jest przystosowana do ochrony i nie jest uzbrojona, a według prawdopodobieństwa skierowania rozwijających się wydarzeń, znajduje się pod groźbą napastnika a podręcznych środków dla organizowania pewnej ochrony niewystarcza, należy traktować postój floty na takiej redzie jako więcej niebezpieczny, niż jej obecność na morzu.

Szczególnie jest to słuszne, gdy jest przypuszczenie, że miejsce postoju floty zostało ujawnione przez środki rozpoznawcze przeciwnika. W tych okolicznościach okręty powinny być gotowe

do odkotwiczenia i wyjścia w morze, przedkładając spotkaniowy bój na morzu nad bezruchem na kotwicy, gdyż nielogicznym jest uchylenie się od wykorzystania jednej z najistotniejszych właściwości okrętów, mianowicie ich szybkości. Całkiem karygodnym dla floty jest pozostanie na redzie ciasnej, gdyż skupienie okrętów zwiększa niebezpieczeństwo dla nich pod wieloma względami.

Następujące wytyczne winny zawierać zadania dotyczące rozwoju środków obronnych baz:

- a) o znaczeniu danej bazy dla koncentracji sił morskich,
- b) jakie zespoły morskie baza ta będzie musiała obsługiwać,
- c) w jakiej mierze wymienione zespoły mogą być powołane do obrony bazy,
- d) przeciwko jakim siłom i operacjom napastnika ma być dana baza obliczona.

Sama rozbudowa bazy powinna zadość czynić następującym warunkom: należy wykorzystywać wszelkie własności terenowe bazy, a odpowiednią organizacją unieszkodliwić wpływ właściwości nieprzychylnych. Ten ostatni punkt winien być rozważany już w okresie wyboru miejsca budowy bazy.

Morski regulamin bojowy Z. S. R. R. stwierdza, że tylko te bazy całkowicie odpowiedzą wymaganiom obrony przed napastnikiem, których podstawowa rozbudowa dokonana jest w czasie pokojowym, gdzie stworzono potężne budowle stałej fortyfikacji, zapewniające bazie znaczną odporność przez umocnienia stanowiące podstawy do celowej i rozumnej dyslokacji środków obronnych.

W razie niemożliwości, ze względu na specjalne warunki lub brak środków dla organizowania nabrężnej obrony tymczasowej bazy floty, obroną tej bazy skutecznie flota, której obowiązkiem jest zorganizowanie ochrony swego miejsca zakotwiczenia i zapewnienia sobie wolnego wyjścia na morze.

Tyle regulamin Z. S. R. R. 1930 roku. To ostatnie twierdzenie nie jest ani budujące ani ograniczające, gdyż ochrona własna floty i zapewnienie sobie wolnego wyjścia na morze ma dość luźny związek z obroną samej bazy. A konieczność obrony bazy od wewnątrz jest dla floty warjantem taktycznym. Przy rozważaniu kwestii utożsamiania tych pojęć nie należy zapominać, że flota i zespoły pływające organizacyjnie przynależne do bazy, są formacjami odmiennymi.

Z powyższego widzimy, że w stosunku do floty, baza jest dlatego schroniskiem, że jest odskocznią. Czem rzadziej okręty potrzebują korzystać z odskoczni, tem rzadziej jest ona dla nich schroniskiem, gdyż w zasadzie po uzupełnieniu zapasów lub skutecznieniu napraw flota powinna natychmiast wyjść na morze.

Jest to zasada słuszna: schroniska istnieją przecież dla jednostek o małych wartościach.

W rzadkich wypadkach pobyt floty w bazie chociażby wysuniętej, pod warunkiem doskonałego zabezpieczenia od wywiadu przeciwnika, może być przewidziany jako pułapka dla napastnika.

Wiadomem jest, że stworzona pułapka na Falklandach o mało nie skończyła się tragicznie dla zespołu admirała Sturde'ego,

gdyż czuł się tam zanadto bezpiecznie. Zapobiegł temu, decydując natychmiastowe odkotwiczenie.

Żeby von Spee nie miał „idée fixe” dotrzeć do brzegów afrykańskich, a napadł niespodzianie na Port-Stanley podczas historycznego ładowania węgla przez Anglików, zemsta lorda Fishera pozostałaby jeszcze „w zawieszeniu”. Może musianoby nawet odemścić od razu za Coronel i Port-Stanley.

Baza bierze więc w obronę cały posiadany sprzęt i materiały służące do ożywienia okrętów a same okręty, tylko wtedy, gdy nie są one w pełni swoich sił.

Posiadanie wysokowartościowej pod względem bezpieczeństwa bazy dla okrętów zdolnych do służby, ma również pewne strony ujemne. Otóż floty Poli, Scapa Flow i wschodniej części zatoki Fińskiej, z chwilą upewnienia się w odporności tych baz, jako schroniska dla nich — zatraciły wszelką ruchliwość a razem z tem inicjatywę.

Baza więc, jako schronisko zdolnych do morza okrętów jest amoralnym luksusem. Baza jako warsztat, składnica części zamiennych i materiału rozchodowego, samodzielna w obronie własnej i swoich zawartości, jest koniecznością.

W ten sposób dochodzimy do wniosku, że flocie wystarczy, aby baza była jej odskocznią, schroniskiem zaś tylko dla okrętów uszkodzonych.

Przypadkowo, a więc nie normalnie, flota może znaleźć się w bazie w momencie krytycznym; oczywiście, że broniąc się sama od napastnika, dopomoże jednocześnie i bazie, ale plany obrony bazy winny być uniezależnione od obliczeń na pomoc lub wsparcie ze strony floty. Pozatem nie wolno wiązać floty zadaniem obrony własnej bazy.

Organizacja obrony bazy i organizacja ochrony redy są to dwie rzeczy różne, mogące jednak należeć do wspólnego systemu defenzywnego.

Podstawową zasadą pozostaje jednak to, że baza istnieje dla floty, a nie flota dla bazy. I złe są podstawy floty, która zamiast walk ofensywnych na morzu musi dbać o bezpośrednią obronę własnej bazy.

Dobry marynarz, na lądzie ogląda się za swoim okrętem, ale wychodząc na morze nie odwraca się wtył.





KDR. POR. DYPL. MARJAN MAJEWSKI.

Rywalizacja francusko-włoska na morzu.

Przed kilkoma miesiącami ukończyła dość niesławny żywot międzynarodowa konferencja rozbojeniowa w Genewie. Przy sposobności wygłoszono mnóstwo wzruszających w piękną szatę odzianych przemówień, których — zdaje się żaden uczestnik, ani nikt rzeczowo traktujący całość zagadnienia nawet przez chwilę nie brał serjo. Mimo bardzo wyteżonej akcji i dużej ruchliwości wyniki ostatecznie ograniczyły się do powodzi rezolucyj, protokółów, sprawozdań, no i przyjąć a w sumie do kompletnego fiaska. Należy wątpić, czy najbardziej optymistycznie usposobiony apostoł pacyfizmu mógł być odmiennego zdania. W toku obrad poruszono między innymi i sprawę „bezpieczeństwa ogólnego“. Najwięcej kłopotu sprawiła kwestja, jak to „pojęcie“ wprowadzić w życie. Starły się dwa poglądy: angielsko-niemiecki, który wskazywał jako jedyne rozwiązanie — powszechne rozbrojenie, oraz francuski, brzmiący „najpierw bezpieczeństwo, a potem rozbrojenie“.

Rząd paryski, zachowując względem konferencji jaknajdalej idącą kurtuazję i równocześnie nie przydając jej jakiegokolwiek praktycznego znaczenia, w dalszym ciągu zajmował się z nieślabnącą energją obroną państwa w sposób... aktywny, co wyraziło się w wykonywaniu ustalonych programów zbrojeń i hojnym preliminowaniu wysokich kwot na umocnienia, marynarkę, lotnictwo i t. d.

W chwili obecnej, w przededniu nowej konferencji, która ma się zająć — według złośliwego wyrażenia sowieckiego publicysty — zbrojeniem na morzu, prasa francuska coraz częściej powraca do tematów morskich; zwłaszcza od czasu, kiedy zaczęły krążyć pogłoski o decyzji rządu włoskiego w sprawie wybudowania dwóch okrętów linjowych po 35 000 ton w ramach umowy Waszyngtońskiej i modernizacji 4 istniejących obecnie.

Znany admirał Docteur w „Le Moniteur de la flotte” tak się w tej kwestji oświadcza: umowy Waszyngtońska, a potem Londyńska zapewniły powagę na morzu narodom anglo-saskim. Dzięki temu Wielka Brytania może wtrącać się również i do polityki europejskiej, co jej daje naczelne stanowisko na kontynencie.

Admirał mocno wierzy, że konflikt między Francją a Wielką Brytanią, Stanami Zjednoczonymi Am. Półn. lub Japonją jest mało-prawdopodobny, lecz mimo to stanowisko III Rzeczypospolitej, jako mocarstwa kolonialnego, wymaga silnej floty, która musi „bronić wybrzeża, zabezpieczyć linje komunikacyjne między metropolją a kolonjami, a nadto transport wojsk i zaopatrzenie”. Armje francuskie na kontynencie w razie wojny odczują dotkliwie nieobecność oddziałów afrykańskich, a naczelne dowództwo będzie skrupowane w wykonaniu planów, opracowanych podczas pokoju. Dlatego też Francja powinna utrzymywać na morzu Śródziemnem taką flotę i lotnictwo, które byłyby w stanie całkowicie zapewnić w zachodniej części tego morza komunikacje, niezbędne z punktu widzenia wojskowego i gospodarczego. Autor przytacza słowa v. Pappena jako groźne memento: „Cesarstwo niemieckie musi się rozciągnąć od Alp do Niemna” i przypomina o dążeniach niemieckich w sprawie portu na morzu Śródziemnem.

Admirał Docteur jest daleki od przypuszczenia, aby „Włochy przyłączyły się do państw Centralnych przeciwko Francji”, ale z przykrością stwierdza, że dzisiejsza flota francuska wobec „Deutschland’ów” będzie równie bezsilna, jak w r. 1914 L’Armée Navale, ścigając „Goeben” i „Breslau”.

Minister marynarki, p. Pietri, na ten temat wypowiedział się w sensie następującym: Flota francuska musi być znacznie silniejsza, niż floty innych państw, choć zasadniczo służy do celów defenzywnych, ponieważ:

- Francja po Wielkiej Brytanji jest największem imperjum kolonialnem i ma posiadłości w 5 częściach świata. Podczas wojny właśnie marynarka zabezpieczy los tych stu milionów obywateli;
- utrzymanie komunikacji z rozrzuconemi na olbrzymich obszarach wodnych kolonjami (długość linji — 30 000 mil morskich) zaabsorbujecie wiele sił;
- Francja leży nad trzema morzami, a nie nad jednym;
- granice morskie metropolji rozciągają się znacznie (prócz wybrzeża na kontynencie europejskim — Korsyka i Algier).

Zgodziwszy się na konferencji Waszyngtońskiej z całą świadomością na zajęcie stanowiska 4-go z kolei mocarstwa morskiego, Francja dała przykład mądrości i umiłowania idei pacyfistycznych.

Skład floty francuskiej powinien odznaczać się harmonijnością, t. j. zawierać okręty wszystkich typów we właściwym stosunku i odpowiednio silne lotnictwo. Spór w sprawie wyższości jednostek małych nad wielkimi (lub odwrotnie) — to poprostu dziecinada. Minister podał następujące argumenty przemawiające przeciwko „małym okrętom”:

- koszty budowy za tonę małej jednostki wynoszą prawie dwa razy tyle, co dużej;
- odsetek podoficerów i specjalistów na małych okrętach jest znacznie wyższy, niż na wielkich; przeto przygotowanie personelu sprawia nielada trudności;
- okręt mały, jako czynnik raczej obronny, niż zaczepny, stanowi „przedmiot zbytku“.

W drugiej połowie września r. b. jedno z codziennych pism francuskich umieściło artykuł zastępcy przewodniczącego komisji morskiej parlamentu p. C. B. Bergeon p. t. „Prétention italienne à la parité navale avec la France“.

Autor przypomina, że w Waszyngtonie i Londynie, Wielka Brytania i Stany Zjednoczone, jako mocarstwa, pomiędzy którymi wojna jest wprost niemożliwa, przyjęły pewne zobowiązania co do tonażu w różnych kategoriach okrętów, uzbrojenia, granicy wyporności pewnych typów okrętów i t. d. Nie znaczy to wcale, że obaj kontrahenci mieli na myśli zachowanie i utrzymanie absolutnej równości; wszak chociażby rezerwy, jakie stanowią pod względem personalnym i materialnym marynarki handlowe, dalej możliwości adaptacji statków na krążowniki pomocnicze — wypadają dla każdego państwa bardzo odmiennie. To samo można powiedzieć i o położeniu geograficznym baz, o przemyśle, lotnictwie, stoczniach i t. p. Czyli — niema parytetu między Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi!

Zgoła inaczej przedstawia się sprawa t. zw. parytetu włosko-francuskiego; przyjęcie go przez Francję oznaczałoby uznanie przewagi Włoch na morzu Śródziemnym i uniemożliwiłoby obronę kolonii i zabezpieczenie interesów na Atlantyku i morzu Północnym. Żaden Francuz nie zgodzi się nigdy na coś podobnie potwornego. Włochy nie mają podstaw do wysuwania tezy o parytecie! Jedynym ich argumentem może być wola suwerennego narodu, ale wówczas trzeba byłoby uznać, że Anglja, Grecja, Włochy, Japonja i t. d. posiadają równe prawa.

Rozpiętość interesów włoskich na morzu jest o całe niebo węższa niż francuskich. Powoływanie się dyplomatów włoskich na precedens waszyngtoński, kiedy to rząd paryski wyraził zgodę na równość w odniesieniu do okrętów linjowych i lotniskowców dla obu państw, nie wytrzymuje krytyki, gdyż parlament ratyfikował umowę warunkowo, t. j. z zastrzeżeniami, a mianowicie:

1. umowa obowiązuje Francję tylko do r. 1936.
2. umowa ma charakter tymczasowy.
3. przyjęcie szeregu postanowień ograniczających na czas ważności traktatu nie jest równoznaczne z uznaniem parytetu.

Do rokowań, jakie mają odbyć się w przyszłości, Francja przystępuje nieskrępowana dosłownie niczem: ani żadnym tekstem, ani brzmieniem ani też obowiązkiem moralnym. Opinię publiczną trzeba jasno i niedwuznacznie poinformować o istotnym stanie rzeczy: nikt nie może powoływać się na argumenty o parytecie, równości i t. d.

„Pod względem prawnym nic nie stoi na przeszkodzie, aże-

byśmy w r. 1936 mogli wykonać swe zamierzenia tak w odniesieniu do okrętów linowych jak i w pozostałych kategoriach“.

Parytet był fikcją: np. umowa Waszyngtońska upoważniała Francję do utrzymania 10 okrętów linowych, a Włochy tylko 7; jeżeli chodzi o stan faktyczny, to flota francuska posiada obecnie 9 takich jednostek, z czego 6 zmodernizowanych, natomiast włoska 4 (wszystkie nieprzerobione). Analogicznie przedstawia się sprawa lotniskowców.

Od czasu konferencji Waszyngtońskiej położenie ogólne zmieniło się niesłychanie, a stało się to dzięki wejściu w grę nowego czynnika: odradzającej się floty niemieckiej. Wobec tego wydarzenia — ograniczenia w zbrojeniach na morzu trzeba opierać na innych zasadach. Niema mowy o likwidacji flot, lecz należy pomyśleć o wprowadzeniu ograniczeń w budowie nowych jednostek, które mają zastąpić okręty stare.

„Ani słowa więcej o parytecie“!

Autor widzi możliwość ugody, która „naprzykład“ ustali zasady zamiany jednostek dziś istniejących w miarę, jak będą osiągać granicę wieku. Artykuł kończy się pogodnym przypuszczeniem, że jeżeli Włochy będą gotowe przyjąć takie rozwiązanie, stosunki pomiędzy dwoma państwami ulegną poprawie i „nowe zawieszenie broni“ trwać będzie do chwili, kiedy bezpieczeństwo ogólne pozwoli na całkowite rozbrojenie na morzu.

Brak miejsca uniemożliwia na przytoczenie w tej samej skali zapatrywań i argumentów włoskich, jednak sędzę, że stanowisko najwyższych władz państwowych sprecyzował bez żadnych niedomówień Mussolini w następujących słowach: „Faszyzm nie wierzy w możliwość ani też użyteczność wiecznego pokoju. Jedynie wojna prowadzi do najwyższego napięcia ludzkiej energii i nadaje cechę szlachetności narodom, które mają odwagę ją podjąć. Wszystkie inne próby posiadają charakter drugorzędny“.

Być może, że na decyzję Francji wpływają w niemniejszej mierze inne, równie charakterystyczne poglądy, których urywki podaję poniżej:

„Stoimy dziś u progu wieku olbrzymich walk... Zbrodniarzem jest ten, kto marzy o nowej ludzkości i kto obejmuje przyszłość bujną wyobraźnią zamiast ją kuć, gdy nowy człowiek będzie musiał walczyć... Nigdy już w Europie nie będzie pokoju“. (Deklaracja Gottfrieda Bema).

„Gdyby naród niemiecki posiadał w ciągu swej historycznej ewolucji jedność o tak wielkiej mocy rozsadzającej, z jakiej korzystały inne ludy, cesarstwo germańskie byłoby dzisiaj bez wątpienia panem sfery ziemskiej... zwycięski miecz narodu władców zdobyłby świat celem oddania go w służbę kultury wyższej“. (Hitler: „Mein Kampf“).



INŻ. STANISŁAW K. KOCHANOWSKI.

Okrety handlowe jako krążowniki pomocnicze.

Przed wielką wojną rozważano zagadnienie wykorzystania okrętów handlowych, jako krążowników pomocniczych w Anglii i Niemczech. Anglja traktowała to zagadnienie z punktu widzenia uzupełnienia braków w stanie liczebnym swych sił lekkich, Niemcy zaś postawiły im następujące zadania:

1) wiązania wielkiej ilości nieprzyjacielskich okrętów wojennych na wodach odległych od głównego teatru operacyjnego — morza Północnego,

2) szkodzenia żegludze handlowej nieprzyjaciela.

Sztab morski położył szczególny nacisk na przygotowanie środków do wykonania pierwszego zadania, mającego charakter dywersji strategicznej. Ten punkt widzenia oraz konieczność liczenia się z ewentualną działalnością floty angielskiej, doprowadził do zwrócenia uwagi na okręty szybkobieżne (robiące ponad 20 węzłów), jakkolwiek początkowo od krążowników pomocniczych wymagano szybkości niemniejszej od 18 węzłów. — Prócz tego Urząd Marynarki Wojennej Rzeszy postawił cały szereg wymagań, którym powinny były zadośćuczynić okręty handlowe, przeznaczone na krążowniki pomocnicze; okręty takie powinny mieć: 1) węgla na 10000 mil/10 węzłów oraz odpowiednią ilość smarów i wody; 2) dwie śruby; 3) system grodzi wodoszczelnych, z możliwie małą ilością otworów (drzwi) i dochodzących do pokładu, położonego dostatecznie wysoko nad wodnicą; 4) podwójne dno w większej części kadłuba; 5) urządzenie przeciwpożarowe i odwadniające; 6) maszyny, kotły, główny przewód parowy, mechanizmy sterowe (dwa) i silniki

elektryczne, pod wodnicą względnie między bunkrami węglowemi; 7) pokłady przystosowane do wstawienia dział po II — 105 mm. na dziobie i rufie oraz IV — 150 mm. na burtach; 8) urządzenia do szybkiego bunkrowania węgla oraz do szybkiego dostarczania węgla do kotłowni; 9) radjostacje systemu niemieckiego. — Dalsze dezyderaty Urzędu Marynarki Wojennej tyczyły się przygotowania: a) urządzeń dla komór amunicyjnych; b) ustawienia reflektorów; c) umieszczenia kutrów parowych oraz d) cech silników elektrycznych; e) wymiarów luk; f) kuchni dla załogi; g) wysokości masztów; h) urządzeń szpitalnych (lazaret) i t. p.

Wymagania te dostatecznie jasno udowadniają przekonanie Urzędu Marynarki Wojennej o celowości użycia okrętów handlowych do celów dywersyjnych i są logicznym następstwem poglądu, tkwiącego swymi podstawami w warunkach nieaktualnych od mniej więcej połowy XIX-stego wieku. Następstwem tego poglądu były wymagania bardzo wysokie, a więc ograniczające ilość okrętów, których można było użyć do wojny korsarskiej, a które w chwili wybuchu wojny w liczbie 16-tu znalazły się w portach ojczystych i 39-ciu w portach obcych.

Niekiedy rezygnowano z niektórych wymagań (np. co do szybkości) i mimo to rozporządzano przed 1914 rokiem tylko 15-tu okrętami, przygotowanymi do wstawienia dział.

Najnowsze okręty Hamburg — Amerika Linie: „Imperator” i „Vaterland”, o szybkości 22 węzłów, nie wchodziły w rachubę, ze względu na swą wielkość, trudność w prowadzeniu i skomplikowane maszyny.

Jesienią 1914 r. najpowolniejsze: „Prinz Ludwig” i „Prinz Eitel Friedrich” miano zastąpić przez „Kap Polonio” (18 węzłów) i trzy nowozbudowane (17 węzłów) dla Hamburg — Amerika Linie do obsługi ujścia La Plata. Jako dalsze rezerwy, na których jednak nie poczyniono żadnych przygotowań wstępnych, przewidziano cztery okręty o szybkości 17—19 węzłów.

Ich wyposażenie jako krążowników pomocniczych miało nastąpić na wodach ojczystych, względnie na pełnem morzu z kanonierek, małych krążowników i okrętów szkolnych. Plan ten wymagał dostosowania wybuchu wojny do... rozkładu rejsów 4 linii, pod flagami których okręty te pływały, co mogło oczywiście nastąpić tylko przypadkowo.

Postanowiono uzbroić w pierwszym rzucie trzy okręty („Kaiser Wilhelm der Grosse” — szybkość 22,5 węzła, „Kaiser Wilhelm II” — szybkość 23,5 węzła, „Kronprinz Wilhelm” — pojemność 19 900 ton, szybkość 23,2 węzła) w Bremerhaven i jeden („Victoria Luise”) pojemność 16 703 ton, szybkość 18,5 węzła w Hamburg — Cuxhaven; drugi rzut miały stanowić cztery okręty („Kronprinzessin Cecilie” — pojemność 19 503 ton, szybkość 23,5 węzła, „Prinz Ludwig” — szybkość 15,5 węzła i „Prinz Eitel Friedrich” — pojemność 8 797 ton, szybkość 17 węzłów — port uzbrajający Bremerhaven i „Kap Trafalgar” — pojemność 10 710 ton, szybkość 18,3 węzła — port uzbrajający Hamburg).

Planu tego nie można było wykonać, ponieważ w okresie

mobilizacji w Bremerhaven stały tylko 2 okręty, a w Hamburgu 1, nie licząc dwóch, przeznaczonych wprawdzie na krążowniki pomocnicze lecz z nieprzeprowadzonymi przygotowaniem wstępnymi. Po-
zatem w Bremerhaven stał „Berlin” (18 węzłów), nieprzewidziany na krążownik pomocniczy chociaż miał bardzo duży rejon pływania 13 000 mil/18 węzłów lub 28 800 mil/12 węzłów. Miano więc do rozporządzenia 5 okrętów z przewidzianych 19. — W obawie przed flotą angielską postanowiono, że krążowniki pomocnicze muszą wyjść na ocean w ciągu nocy; krótkotrwałość nocy sierpniowych narzuciła konieczność wysłania tylko jednostki bardzo szybkiej, była nią „Kaiser Wilhelm der Grosse”, który wypłynął wieczorem 4. VIII. 1914. Był on uzbrojony nie według planu, gdyż z powodu braku sprzętu na 4 krążowniki pomocnicze pierwszego rzutu, przypadło kilkanaście dział 105 mm. i 37 mm. działek szybkostrzelnych.

Szybki koniec tego krążownika pomocniczego w walce z lekkim krążownikiem „High Flyer” przypisywano słabemu uzbrojeniu; z tego powodu postanowiono na przyszłość trzymać się planu, przewidującego działa 150 mm. dla krążowników pomocniczych.

Uzbrojenie okrętów na wodach obcych również nie odbyło się według planu, ponieważ niektóre okręty uzbrajające otrzymały inne przydziały służbowe, względnie miały zbyt mało dział do uzbrojenia krążowników pomocniczych. — Z okrętów tych uzbrojono dwa: „Kronprinz Wilhelm” (New York) i „Kap Trafalgar” (Buenos Aires).

Stan wytworzony naruszeniem rachub, na których opierał się plan uzbrojenia i wyposażenia krążowników pomocniczych, narzucił potrzebę wykorzystania jednostek pływających, będących pod ręką. Postanowiono wykorzystać „Berlin” (Bremerhaven), który już 18. IX. 1914 r. był gotów do służby; prócz dział przeznaczonych dla czwartego krążownika pomocniczego dano mu 200 min, celem zamknięcia dojsć do zachodnio szkockich portów. Otrzymał on odznaki „Calgarian” (szybkobieżnego parowca angielskiej Allan Line) z powodu podobieństwa sylwetki i 16. 10. 1914 r. wypłynął mając szybkość 16,5 węzła z powodu wielkiego ładunku (węgiel i miny); w siedem dni później postawił miny na północ od wyspy Turi, na których zginął okręt wojenny „Audacious”. — W drodze ku Archangielskowi zawiął do Trondhjem, gdzie go internowano. — Na jego miejsce postawiono „Kap Polonio” — (pojemność 22 000 ton, IV — 150 mm., IV — 88 mm.), jednakże z powodu małej szybkości (16 węzłów) szef sztabu morskiego nakazał ponowne oddanie go na stocznię i na tem skończyła się jego rola.

Doświadczenia, poczynione z dużymi szybkobieżnymi okrętami pasażerskimi, wykazały, że: 1) nie mogą one walczyć nawet z lekkimi jednostkami wojennymi; 2) nie nadają się do wojny korsarskiej z powodu rzucającej się w oczy sylwetki i wielkiego zużycia paliwa. Wniosek pierwszy tyczył się wogóle okrętów handlowych, trzeba więc było porzucić myśl o dywersji. Ponieważ zwalczanie żeglugi handlowej nieprzyjaciela miało duże znaczenie, przeto po niezbyt fortunnych doświadczeniach z dużymi okrętami pasażerskimi, postanowiono wykorzystać do wojny korsarskiej frachtowce, które jako

posiadające nierzucającą się w oczy sylwetkę, łatwiej mogą wykonywać swoje zadania.

Pierwszym z tej serii był „City of Leeds” (Hamburg) o szybkości 14 węzłów; na uzbrojenie jego składało się: II—88 mm., II—37 mm., 2-wie nadwodne burtowe wyrzutnie torpedowe — 450 mm., oraz ładunki wybuchowe. Wyplłynął on pod nazwą „Meteor” 29.5.1915 i wrócił do Kielu 17. 6. 1915. Na powrotnej drodze w drugim rejsie storpedował angielski krążownik pomocniczy „The Ramsay”, poczem spotkawszy się z 4 angielskimi krążownikami pomocniczymi został zatopiony przez własną załogę. Następnie uzbrojono frachtowce „Pungo” („Möwe”), „Guben” („Greif”) i „Belgravia”, a po awarii ostatniego „Wachtfels” („Wolf”), „Yarrowdale” („Leopard”), „Pass of Balmaha” („Seeadler”), „Dacre Hill” („Marie”). „Möwe” (3600 ton, 14,5 węzłów, IV—150 mm., I—105 mm., 2 wyrzutnie torpedowe 500 mm., 500 min, 12 torped) po wykonaniu zadań dwukrotnie (w marcu 1916 i 1917) wracał na wody ojczyście. „Greif” (4962 ton, 13 węzłów, uzbrojenie jak „Möwe”) wypłynął 28. 2. 1916 i po zatopieniu w walce angielskiego frachtowca o wyporności 15300 ton, został zatopiony przez własną załogę, wobec spotkania 4 nieprzyjacielskich okrętów wojennych. „Wolf” (5809 ton, 11 węzłów, VII—150 mm., III—50 mm., 4 wyrzutnie torpedowe 500 mm., 12 torped, 465 min, radiostacja dla desantu, 1 płatowiec) otrzymał zadanie zaminowania dojsć do ważniejszych portów kolonij angielskich. Wypłynął 30. 11. 1916 r. i po rejsie 64000 mil morskich naokoło Afryki i wodach Indyj i Australji powrócił do Niemiec 18. 3. 1918. „Leopard” (uzbrojenie: V—150 mm., IV—88 mm., II—37 mm., 2 wyrzutnie torpedowe, 12 torped) zginął w walce z 2 krążownikami angielskimi 16. 3. 1917 między Islandją i Norwegją. „Seeadler” (żaglowiec, 1571 ton, 14 węzłów pod żaglami, 8—9 węzłów pod motorem, II—100 mm., 2 KM., 2 wyrzutnie torpedowe) wypłynął z Niemiec 21. 12. 1916 i po przebyciu 35000 mil przez Horn, wpadł na mieliznę Mopelia (W-py Towarzystwie) 2. 8. 1917. „Marie” (2674 ton, II—105 mm., 5 min) wysłano go na początku 1916 do kolonij z uzbrojeniem. Od 19. do 27. 3. 1916 wyładowywał w ujściu Ssudi bez przeszkód ze strony nieprzyjaciela. W kilka dni później, po zaciętej walce w czasie której otrzymał 6 trafień z dział 140 mm. i 180 trafień z dział 50 mm. odplynął do Batawji nie ścigany przez nieprzyjaciela.

Z krążowników tych najwięcej zatopił „Wolf”, bo 210 000 ton (35 okrętów), a następnie „Möwe”, 177 000 ton (38 okrętów); dla porównania dodam, że „Karlsruhe”) zatopił 170 000 ton, a „Emden”) tylko 70 000 ton, rekord zatem należy do frachtowca „Wolf”, który zatopił najwięcej ze wszystkich krążowników, użytych do zwalczania żeglugi handlowej.

Ogółem wymienione krążowniki zatopiły 152 okręty (w czem 125 o około 600 000 ton) czyli okrągło 1/36 zatopionych ton przez Niemców podczas wielkiej wojny.

Z działalności krążowników pomocniczych można wyciągnąć następujące wnioski: 1) może on działać samodzielnie tylko prze-

*) Krążowniki lekkie, pierwszy o wyporności 4900 ton, drugi 3650 ton.

ciwko okrętom handlowym; 2) działanie jego musi całkowicie polegać na zaskoczeniu; 3) nadaje się do użycia tylko na wodach otwartych (morza małe, zamknięte, jak np. Bałtyk, nie są dlań odpowiedniem polem działania), 4) sylwetka jego musi być popularna na wszelkich wodach; 5) uzbrojenie powinno być zamaskowane; 6) musi mieć duży rejon pływania.

Działanie przeciwko okrętom handlowym, przeznaczonym do przewozu wojsk, nie jest zadaniem krążowników pomocniczych, gdyż transporty takie idą z reguły w konwojach i pod osłoną okrętów wojennych; mogą więc być niszczone tylko przez okręty wojenne (nadwodne lub lepiej podwodne). — Prócz tego do takich przewozów używa się z reguły okrętów szybkobieżnych, a więc takich, których szybkość bardzo odbiega od przeciętnej szybkości frachtowców, wynoszącej średnio około 12 węzłów (średnia szybkość rejsu Anglja — La Plata — Anglja wynosi około 10 węzłów). — Szybkością od 14 węzłów rozporządza niewielki procent frachtowców tak, że np. Niemcy posiadając aż 21% okrętów w wieku do lat 5, posiadają tylko 8,6% frachtowców o szybkości od 14 węzłów wzwyż i tylko 19 okrętów o szybkości od 16 węzłów wzwyż. Wymagania stawiane krążownikom pomocniczym, przeznaczonym do działań samodzielnych czyli krążownikom korsarskim, co do szybkości mogą być skromne ze względu na warunki pracy tych krążowników, natomiast muszą być skromne, ze względu na konieczność użycia dużej ich ilości. Do ciągnięcia szybkości korsarzy do pożądanego minimum (nieprzekraczającego 14 węzłów) nie przedstawia trudności pod względem technicznym i z reguły nie wymaga zmian zasadniczych w konstrukcji kadłuba, natomiast zmodernizowanie maszyn i kotłów wpłynie dodatnio na zwiększenie rejonu pływania.

Ponieważ przeszło 50% ogólnej ilości okrętów handlowych stosuje jeszcze dzisiaj parowe maszyny tłokowe, przeto modernizacja tych instalacyj ma szczególne znaczenie dla celów wojny krążowniczej.

Modernizacja ta przeprowadzona pod kątem widzenia zwiększenia wydajności instalacyj jest możliwa do zrealizowania kilkoma sposobami, do których należą: 1) założenie nowych kotłów; 2) założenie przegrzewaczy do kotłów już pracujących; 3) zastosowanie sztucznego ciągu i podgrzewania powietrza; 4) ulepszenie istniejącego sposobu podgrzewania wody; 5) zastosowanie tłokowych zaworowych maszyn parowych; 6) zastosowanie turbin na parę odlotową.

Sposoby te mogą być stosowane pojedynczo lub w różnych kombinacjach, zależnie od konkretnych właściwości każdej instalacji, którą mamy zmodernizować. Ich zastosowanie będzie wymagało całego szeregu zmian w istniejących urządzeniach. Z tego względu przewidywana modernizacja musi być przemyślana w szczegółach, gdyż w przeciwnym razie może się okazać w pewnych warunkach niemożliwością do przeprowadzenia z braku dostatecznej ilości potrzebnych części czy też całych urządzeń.

Zmodernizowanie instalacyj może dać duże oszczędności, gdyż np. zespół Lentza (tłokowa zaworowa maszyna parowa) z turbiną na parę odlotową, zużywał łącznie ze wszystkimi maszynami pomocniczymi 0,430 kg. na 1 KM i 1 godzinę, zamiast 0,8 kg./K. M./godz.,

zużywanych przy stosowaniu tłokowej maszyny parowej na parę nasyconą lub 0,540/KM/godz. zużywanych przy stosowaniu pary przegrzanej do 280°C; zespoły Bauer Wacha dały oszczędność na paliwie od 19,2 do 36%. Oszczędności w użyciu paliwa, w granicach do 7%, zależnie od powierzchni ogrzewalnej kotłów, można uzyskać przez zastosowanie sztucznego ciągu i podgrzewanie powietrza; wymaga to jednak na okrętach mniejszych kosztownych zmian w przedniej części kotła. Nadmiernemu zużyciu pary można zapobiec drogą radykalnego remontu starych mechanizmów pomocniczych, których stan z reguły pozostawia wiele do życzenia na okrętach starszych.

Co się tyczy instalacji studjowanych od paru lat, to dobrych wyników należy oczekiwać od kotłów Velox i Loefflera. Wreszcie niekiedy da dobre wyniki zastosowanie szybkobieżnych silników Diesel'a, zamiast maszyn parowych, zwłaszcza na żaglowcach, których jeszcze dzisiaj jest 2185 czyli 6,8% ilości okrętów handlowych i 1,9% światowego grosstonażu. Dlatego wspominałem o żaglowcach, że należy liczyć się z ich wykorzystaniem jako korsarzy, ze względu na ich wielki rejon działania, właściwość szczególnie ważną dla korsarza.

Co się tyczy uzbrojenia to w dziedzinie tej panują naogół poglądy oparte nie na doświadczeniu niemieckich korsarzy, lecz na doświadczeniach floty handlowej angielskiej, której okręty były uzbrojone przede wszystkim w celach obrony przed niemieckimi okrętami podwodnymi.

Poglądy te sprowadzały się do ustalenia rodzajów sprzętu uzbrojenia w zależności od grosstonażu frachtowców w sposób następujący:

GROSSTONAŻ	Kaliber dział w milimetrach	Ilość dział	U w a g i :
7000 i wzwyż	152*) lub 140	2	*) donośność 6400 m. pocisk wagi 45 kg.
5000 do 6999	140 „ 120	2	
3500 „ 4999	120 „ 102	2	
1500 „ 3499	102	1	
400 „ 1499	102 lub 76	1 lub 2	
poniżej 400	76	1 „ 2	

Prócz tego postanowiono na każdym okręcie od 3000 gross-ton wzwyż, ustawić 1 haubicę 190 mm. (pocisk wagi 45 kg.); używano również miotaczy bomb 254 mm., ważących 2 do 3 ton i strzelających pociskami wagi 95 kg.

Uzbrojenie takie może naogół stanowić wytyczne przy opracowywaniu programu uzbrojenia krążowników korsarskich z tem jednak zastrzeżeniem, że sprzęt musi być łatwy w obsłudze i konserwacji oraz umożliwiać łatwe i dokładne zamaskowanie. Poza tem należy rozważyć zawsze celowość zastosowania sprzętu większego kalibru pamiętając, że zadaniem korsarza nie jest walka artyleryjska, lecz działanie przez zaskoczenie, należy więc zawsze stosować kaliber raczej mniejszy niż większy, zarówno ze względu na urządzenia dla podstawy działa jak i na łatwość obsługi oraz rozporządzalną ilość amunicji.

W związku z montażem dział zaznaczę, że działa poczynając od stosunkowo małego kalibru (75—88 mm.), wymagają wsporników pod podstawy w postaci rur, których dolne końce muszą opierać się na mocnej podstawie np. skrzyżowaniu grodzi lub poszycia wtedy musi być z nimi połączony sztywno specjalnymi łącznikami. Wsporniki te muszą wytrzymać działanie pionowej składowej siły odrzutu (siła odrzutu n. p. dla 88 mm. działa przeciwlotniczego wynosi 24 ton, dla 105 mm. — 45 ton, dla 150 mm. — 90 ton*). Składowa pozioma siły odrzutu, działa wzdłuż pokładu; celem wzmocnienia miejsc przejścia wspornika przez pokład (pokłady) łączy się go z pokładem wzmacniającymi pierścieniami.

Stosowanie kalibrów od 150 mm., nie jest wskazane zarówno ze względu na konieczność specjalnie wydatnego wzmacniania części konstrukcji okrętu jak i trudności w obsłudze takich dział, spowodu choćby znacznej wagi pocisków. Kaliber 150 mm. powinien być stosowany tylko wyjątkowo na największych krążownikach korsarskich przeznaczonych do działania na wodach, na których grozi mu duże prawdopodobieństwo spotkania się z lekkimi wojennymi okrętami nieprzyjaciela. Takie krążowniki korsarskie mogą być zaopatrzone w podwodne wyrzutnie torpedowe najlepiej 2, po jednej na każdej burcie. Działa powinny być umieszczone tak, aby można z nich otwierać ogień bez konieczności uprzedniej zmiany kursu, wprost na okręt, który ma być zatopiony.

Prócz dział krążownik korsarski powinien mieć przeciwlotnicze karabiny maszynowe wielkiego kalibru (np. 12,5 mm.), umieszczone tak, aby razić płatowiec nadlatujący (względnie odlatujący) z dowolnego kierunku, ze szczególnem jednak zwróceniem uwagi na możliwość ognia w płaszczyźnie dziób — rufa.

Wyposażenie korsarza powinno jeszcze obejmować: radiostację nadawczo-odbiorczą, stację podsłuchu podwodnego, stację radiogoniometryczną, reflektor, dalmierz, inklinometr, fadometr i t. p.

Co się tyczy konstrukcji kadłuba to należy zadowolnić się zasadniczo wymaganiami stawianymi przez towarzystwa w rodzaju Lloyd'a, Veritas i t. p., unikając zmian zasadniczych, które mogą odbić się ujemnie na właściwościach całości; wszelkie zmiany muszą być wykonywane bardzo ostrożnie i dopiero po gruntownem rozważeniu ich wpływu na wszelkie właściwości okrętu (stateczność, sztywność i t. d.) i po uwzględnieniu ich konieczności z punktu widzenia zasadniczego zadania krążownika korsarskiego. Dlatego też, wyszczególnione na wstępie, wymagania Urzędu Marynarki Wojennej Rzeszy, nie mogą być brane za podstawę jako będące następstwem błędnego założenia o przydatności okrętów handlowych do dywersji przeciwko okrętom wojennym.

Powyższe rozważania, z konieczności bardzo ogólne, nie wyczerpują tematu gdyż ograniczają się tylko do szkicowego zobrazowania momentów zasadniczych przy rozwiązywaniu wyboru i wyposażenia okrętów handlowych, jako krążowników korsarskich. Wyniki tych rozważań będą różne w zależności od konkretnego poło-

*) Dane dla dział niemieckich.

żenia, a więc i warunków pracy, muszą jednak zawsze opierać się na uwzględnieniu zasadniczych cech rozporządzalnych okrętów handlowych, które z reguły nie nadają się do otwartej walki artyleryjskiej z okrętami wojennymi, mogą natomiast być bardzo pożyteczne przy samodzielnem niszczeniu tonażu handlowego wrogiego lub neutralnego, tudzież współdziałając na dalekich wodach z łodziami podwodnymi. Ostatni rodzaj współpracy umiejętnie zorganizowany i wprowadzony w czyn, może dać bardzo dobre wyniki nawet przy użyciu niewielkich okrętów handlowych (nie wyłączając żaglowców). Niektóre dane pozwalają wnioskować, że wojna gospodarcza na Pacyfiku i zachodnim Atlantyku przybierze właśnie tę postać, dotychczas jeszcze pozostającą w sferze studjów teoretycznych, co najmniej dwu sztabów morskich.





KPT. MAR. w ST. SP. INŻ. WITOLD HUBERT.

Stefan Batory pod Gdańskiem.

Dążenie Polski do morza zostało jej wytknięte przez Piastów, a urzeczywistnione przez Jagiellonów. Wykonawcą testamentu Kazimierza Wielkiego, w którym monarcha ten podkreślał konieczność odzyskania Pomorza, stał się Kazimierz Jagiellończyk. Wojna Trzynastoletnia (1454—66 r.), prowadzona przez Polskę z zakonem Krzyżackim, zakończyła się pokojem Toruńskim, który zwracał Polsce Pomorze nadwiślańskie z dodatkiem obwodu malborskiego oraz Warmji, a resztę ziem zakonnych, znajdujących się między dolną Wisłą a dolnym Niemnem, oddawał jej jako lenno.

W wojnie tej olbrzymie usługi oddał Jagiellończykowi Gdańsk, który przyłączył się jako jeden z pierwszych do powstania przeciwko Krzyżakom, zasilając skarb polski, wystawiał oddziały wojsk lądowych i stworzył w ciągu paru lat doskonałą flotyllę kaperską, która odzyskała wysłaną na pomoc zakonowi flotę duńską, zablokowała porty krzyżackie w Królewcu i Kłajpedzie i zniszczyła morskie siły wielkiego mistrza w bitwie pod Elblągiem. Odcięcie dowozu morskiego stało się, jak w każdej wojnie podstawą wyczerpania zakonu i przyczyniło się wybitnie do zwycięstwa Polski.

Kazimierz Jagiellończyk hojnie wynagrodził gdańszczan za okazane mu usługi. Jeszcze podczas wojny Trzynastoletniej wydał słynny przywilej Kazimierzowy („privilegium Casimirianum”), nadając Gdańskowi prawa wolnego miasta i prawa otwierania i zamykania żeglugi morskiej oraz regulowania ruchu portowego. Przywileje te potwierdzone zostały w układzie Toruńskim. Przywileje te stały się źródłem rozwoju i dobrobytu Gdańska, lecz jednocześnie stworzyły wybujałe jego ambicje, sięgające aż do uważania się za państwo niezależne, połączone z Polską jedynie osobą monarchy. Następcy

Kazimierza Jagiellończyka: Jan Olbracht i Aleksander, nie zwracali zbytnej uwagi na Gdańsk, będąc uwikłani: jeden w sprawę wyprawy bukowińskiej, drugi zaś w wojnę moskiewską. Dopiero trzeci syn Jagiellończyka, Zygmunt Stary zainteresował się sprawami gdańskimi, uśmierzył rozruchy antykatolickie i społeczne oraz zajął przejściowo Gdańsk przez wojsko polskie i odbył podróż morską wzdłuż brzegów Bałtyku.

Ukrócił wystąpienia Gdańska i sprowadził go do roli polskiego portu, posiadającego jedynie szeroki samorząd wewnętrzny, ostatni z Jagiellonów — Zygmunt August. Rozumiał on w całej pełni znaczenie idei morskiej i chciał mieć nie tylko szeroki dostęp do Bałtyku, lecz i być panem na tem morzu. Powiększył więc w dwójnasób wybrzeże polskie przyłączając do Polski Inflanty i uzyskując zwierzchnictwo suwerena nad Kurlandją, przez co Bałtyk polski rozciągał się od Piaśnicy i jeziora Żarnowieckiego aż do Tallina. Zespolił z Rzeczypospolitą odziedziczone po ojcu Prusy Królewskie czyli Pomorze nadwiślańskie oraz uzyskane po sekularyzacji zakonu Kawalerów Mieczowych, Inflanty. Wszystko to powiększało polski dostęp do morza. Zygmunt August przystąpił potem do tworzenia polskiej marynarki wojennej, powołując do życia Komisję Morską, odpowiadającą pod względem zakresu działania dzisiejszym ministerjom marynarki. Formował flotę w postaci eskadr kaperskich Wąsowicza, Schärpinga i Munkenbeckena, wyprzedzając pod tym względem Anglię, która dopiero w kilkanaście lat później wystawiła w podobny sposób eskadry Drake'a i Howard'a, pogromców „Niezwyciężonej Armady”. Tworząc zaczątki floty polskiej w postaci okrętów kaperskich, dążył Zygmunt August do wystawienia regularnej, stałej marynarki wojennej. Początek tej regularnej marynarce wojennej miał dać galeon „Smok”, wybudowany na stoczni elbląskiej. Król zdawał sobie jasno sprawę, że marynarka wojenna zapewni mu nie tylko swobodę działań na morzu podczas wojny przeciwko Danji, Moskwie czy Szwecji w Siedmioletniej wojnie Północnej (1564—71 r.) lecz, że da zarówno ochronę gdańskim i polskim statkom handlowym, wiozącym do Europy Zachodniej zboże i drzewo polskie. Kupcy krakowscy Bonerowie i Morsztynowie, a nawet biskupi krakowscy wysyłają zboże do portów holenderskich i francuskich własnymi statkami, zakładając temsamem podstawę polskiej marynarki handlowej. Duńczycy pobierający opłaty nawigacyjne w cieśninie Sundzkiej, robili ustawiczne trudności statkom polskim i gdańskim, gdyż wiedzieli, że w obronie tych statków nie stanie nieistniejąca flota wojenna króla polskiego.

Systematyczne starania króla o uzyskanie dla Polski panowania na morzu, nie podobały się Gdańskowi, za którym stała Danja, nie życząca sobie żadnej obcej floty wojennej na Bałtyku oraz Holandja, przywłaszczająca sobie w owych czasach światowy monopol morskiej żeglugi handlowej. Duńczykom chodziło o opłaty w Sundzie, które mogły zakwestjonować obce okręty wojenne, Holendrzy zaś chcieli zniweczyć wszelkie próby wystawienia jakiegokolwiek marynarki handlowej czy wojennej na Bałtyku, dokąd zawiązało przeszło 600 statków rocznie, zabierając 83% rocznego obrotu handlo-

wego Holandji. Gdańsk wspierany przez Kopenhagę i Amsterdam, zaczął kwestjonować prawa Polski do utrzymywania kaprów i do wystawiania floty. Działo się to podczas Siedmioletniej wojny Północnej. W mieście doszło do rozruchów zakończonych aresztowaniem i straceniem 11 kaprów polskich. Zygmunt August wysłał niezwłocznie do Gdańska komisję pod przewodnictwem biskupa kujawskiego Stanisława Karnkowskiego, a jednocześnie kazał zaaresztować delegatów gdańskich, którzy przybyli do Lublina, celem załagodzenia zajścia. Biskup Karnkowski przeprowadził dochodzenie energicznie, za stracenie kaprów królewskich miał miastu wyznaczyć karę król osobiście, według swego uznania. Uregulowano również na przyszłość stosunek Gdańska do Polski, który ujęty był t. zw. Statutem albo Konstytucją Karnkowskiego. Statut ten zawierał 67 artykułów i określał, że miasto Gdańsk jako część Prus Królewskich, jest razem z tą prowincją bezapelacyjnie wcielony do Polski. Wobec czego zwierzchnictwo nad morzem, otwieranie i zamykanie żeglugi oraz regulowanie ruchu portowego przechodziły na króla. Rada miejska z burmistrzami i komendant Latarni (Wisłoujścia) twierdzy, broniącej dostępu do portu gdańskiego, mieli składać przysięgę na wierność nie tylko królowi ale i państwu polskiemu. Bez zezwolenia królewskiego nie wolno było miastu zaciągać wojska, ani też prowadzić wojen. Od wyroków sądów gdańskich służyła apelacja do króla. Statut przewidywał wreszcie wysyłanie co dwa lata komisji kontrolującej, która miała sprawdzać rachunki, badać gospodarkę i przeprowadzać konieczne zmiany.

Statut Karnkowskiego, zatwierdzony przez króla Zygmunta Augusta i sejm w 1570 roku, przekreślał przywileje Kazimierzowe z wojny Trzynastoletniej i kładł podwaliny pod normalny rozwój Gdańska jako polskiego portu. Zrozumiałem jest, że statut ten był nienawistnym dla całego niemieckiego kupiectwa w Gdańsku, które chciało trzymać w swych rękach cały obrót zagraniczny Rzeczypospolitej.

W 1573 r. zmarł bezpotomnie Zygmunt August, nie uporządkowawszy następstwa tronu i zostawiwszy niezakończoną wojnę z Moskwą o ziemie Kawalerów Mieczowych. Z wygaśnięciem dynastji powstały w Polce targi o koronę spotęgowane ucieczką nowoobranego króla Henryka Waleczusza. Nastąpiła druga elekcja, która dała dwóch królów: Maksymiljana II-go, cesarza niemieckiego, kandydata możnowładztwa i Stefana Batorego popartego przez ogół szlachecki. Podreślić należy, że większość głosów oddanych za Batorem, złożono z obawy, że Maksymiljan II. pójdzie na rękę Niemcom w Prusach Królewskich i Książęcych oraz Inflantach i zmarnuje uzyskane dla Polski wybrzeże morskie.

Gdańsk bez zastrzeżeń stanął po stronie „cezarjanów”, jak nazywano stronników habsburskich. Jednak z chwilą zajęcia przez Batorego Krakowa, poślubienia Anny Jagiellonki i koronacji na Wawelu (1576 r.) stronnictwo habsburskie zaczęło zmniejszać się. Na stronę króla przeszli arystokraci litewscy, regencja Prus Książęcych oraz stany Prus Królewskich. Wyjątek stanowił Gdańsk.

Rada miejska w Gdańsku, rozzuchwalona zamieszaniami w Polsce, które odwlokło wprowadzenie w życie Statutu Karnkowskiego oraz bezkarnością w sprawie powieszenia kaprów króla, aresztowała

i ścięła admirała królewskiego Hansa Munkenbeckena. W obiorze Habsburga widziało miasto realizację swych pragnień obalenia uchwał Karnkowskiego i, choć cała Polska stała za Batorem, Gdańsk uroczyście podejmował posłów moskiewskich jadących do Maksymiljana, jako króla polskiego. Śmierć Maksymiljana w jesieni, odebrała gdańszczanom prawne pozory do sprzeciwiania się Batoremu, pomimo tego jednak nie wysłali delegacji ani na sejm koronacyjny ani nie złożyli przysięgi poddańczej. Król Stefan mając wiadomości, że wojska moskiewskie zajmują Inflanty, a na południowo-wschodnich kresach grasuje horda tatarska, pragnął przede wszystkim uregulować sprawę gdańską. Uważał on, że zabezpieczenie wybrzeża morskiego jest rzeczą pierwszorzędną wagi i że obrona północnego odcinka wybrzeża w Inflantach, musi nastąpić po uspokojeniu odcinka w Prusach Królewskich. Batory wiedział również o knowaniach duńskich i holenderskich, które chciały zlikwidować przez zmuszenie Gdańska do uległości. W październiku 1576 r. zwołano sejm do Torunia. Przybyli na sejm dwaj burmistrzowie gdańscy, postawili Batoremu warunek, że miasto uzna go za pana, o ile zniesie on Statut Karnkowskiego. W odpowiedzi na to król kazał ich aresztować i osadzić w więzieniu w Łęczycy, Gdańsk zaś ogłosił za będący w stanie buntu i przerwał dowóz transportów wiślanych. Zarządzenia te miały miejsce przed rozpoczęciem właściwych obrad sejmowych. Sejm dowiedziawszy się o zarządzeniach króla przeraził się monarchy biorącego się tak energicznie do rzeczy. Posłowie widząc energję króla zaczęli obawiać się jego sprężystych rządów i nie uchwalili żądanych podatków wojennych, lecz wysunęli projekt zwołania pospolitego ruszenia. Doszło do nieporozumień między Batorem a sejmem i obrady skończyły się bez powzięcia uchwał, upoważniających króla do stłumienia buntu gdańskiego.

Batorego oburzało lekceważenie, z jakim traktowali go gdańszczanie jako wódz wiedział, że bunt gdański stanowi poważną dywersję w obronie granic morskich. Postanowił zatem zbrojnie upokorzyć Gdańsk za wszelką cenę i zapewnić sobie spokój w Prusach.

Siła zbrojna Rzeczypospolitej, wojsko kwarciane stworzone przez Zygmunta Augusta, stała kordonem po zamkach od strony granic wschodnich a licząc około 2600 ludzi, nie mogła uczestniczyć przeciwko gdańszczanom. Zostawała gwardja królewska (1100 kawalerji i 600 piechoty), której było za mało na wyprawę oraz zaciężni żołnierze pułkownika Ernesta Weyhera, stojącego w Pucku. Miał on pod komendą 1000 piechoty i 400 kawalerji oraz 3 okręty kaperskie. Pomijając to, że Weyhera nie można było osłabiać odwołaniem części jego sił do gwardji królewskiej, bo musiał on pilnować całą linję wybrzeża aż pod Gdańsk, sił tych było jeszcze za mało. Batory musiał przystąpić do zaciągów, na które sejm nie uchwaliał pieniędzy.

W zimie 1576 roku dowódca gwardji Jan Zborowski zajmuje Tczew. Zborowski ma obserwować Gdańsk, urządzać niespodziewane wypadki i czekać na przybycie na wiosnę r. p. 1577 większych sił pod wodzą króla. Analogiczne zadania spełniał na wybrzeżu płk. Weyher, utrzymujący łączność z wojskiem (2200 ludzi) Zborowskiego.

Gdańsk również nie tracił czasu i gotował się do rozprawy gruntownie. Rozpoczęto energiczny werbunek w Rzeszy Niemieckiej i państwach skandynawskich szczególnie w Danii oraz w Szkocji. Dowództwo objął znany generał Hans Winkelbruch von Köln, wstawiony obroną Magdeburga przeciwko wojskom cesarskim. Zburzył on Oliwę, aby nie dać możliwości usadowienia się w niej Weyherowi, następnie postanowił znieść Zborowskiego przed nadejściem głównych sił polskich. Winkelbruch przewidywał, że Weyher nie mając podstawy operacyjnej, nie zaryzykuje odejścia od Pucka celem zajęcia tyłów wojsku gdańskiemu idącemu pod Tczew. Poza tem król duński, patrząc z zadowoleniem na wojnę na polskim wybrzeżu i popierający gdańszczyzan, wysłał na wody zatoki Gdańskiej eskadrę składającą się z 19 galeonów, 7 galer i 5 pinek, która miała oficjalnie pilnować bezpieczeństwa duńskich statków handlowych, dowożących kontrabandę wojenną do Gdańska, nieoficjalnie zaś trzymać w szachu korpus Weyhera. Winkelbruch doprowadził siły gdańskie do 12 000 ludzi.

Plan wodza gdańskiego polegał na wywabieniu sił polskich z Tczewa i wzięciu ich we dwa ognie. Od frontu miało uderzyć gros sił idące pod Tczew drogą lądową na Łęgowo i Rokitki, a od tyłu desant przewieziony Wisłą do Tczewa. Gdańszczanie wyszli z miasta 16 kwietnia. Jednocześnie wyszła i flotylla rzeczna w składzie 4 jednostek, mających desant 210 strzelców i artylerję. Wieczorem Winkelbruch zatrzymał się na nocleg w Łęgowie, gdzie otrzymał wiadomość, że Zborowski wyszedł z Tczewa, idąc na spotkanie i zostawił w Tczewie załogę, złożoną z 50 piechurów Firleja, a nad brzegiem Wisły — 60 lekkich kawalerzystów Karchowskiego, którzy mieli przeszkodzić wysadzeniu desantu. Dotychczas wszystko szło zgodnie z planem wodza gdańskiego, bo Polacy opuścili Tczew i Winkelbruch nie wątpił w zwycięstwo mając oczywistą przewagę 6:1.

Tymczasem Zborowski zatrzymał się w Rokitkach o 3 klm. przed Łęgowem i trwał w pogotowiu przez całą noc 16/17 kwietnia 1577 roku. Nad rankiem od strony Łęgowa, oddzielonego od pozycji polskich rzeką Motławą ukazało się wojsko gdańskie. Na Motławie był jeden most, ku któremu skierowało się 200 rajtarów gdańskich mających rozpocząć fałszywe natarcie i bronionych przez gdańską piechotę stojącą za nimi na wzgórzach. Sam Winkelbruch na czele najemnych knechtów, skierował się z Łęgowa na południe w stronę Lubiszewa, chcąc odciąć Zborowskiemu drogę na Tczew. Gdańszczanie dotarli do Lubiszewa, przeszli je i weszli na groblę wiodącą wpoprzek Lubiszewskiego jeziora. Na grobli był zerwany mostek, który Winkelbruch naprawił w marszu, poczem knechtowie w południe przeszli przez groblę, oskrzydłając siły polskie od zachodu.

Tymczasem Zborowski zerwał most na Motławie i zabezpieczając się w ten sposób od natarcia rajtarów, opuścił Rokitki i poszedł wprost ku jezioru Lubiszewskiemu, przez które już się przeprawił Winkelbruch. Wojsko polskie szło rozwiniętym frontem, mając całą prawie kawalerję na lewym skrzydle. Knechtowie gdańscy przeszedłszy groblę skupili się przed nią. Zborowski daje rozkaz uderzenia całym frontem. Ciężka kawalerja polska złamała szeregi gdań-

skie, które w popłochu cofnęły się na wąską groblę i szybko zaczęły ustępować. Kawalerja Zborowskiego szarżowała bez ustanku i siekła nieprzyjaciela przez całą groblę, a potem na karkach przeciwnika pędziła do Łęgowa. Złamanie wyborowych knechtów odbiło się fatalnie na gdańskiej piechocie ochotniczej, która widząc pogrom swoich sił głównych, rzuciła w popłochu działa, sama zaś skierowała się bezładnie w stronę Gdańska. Fala uciekających gdańszczan z pędzącym na cudzym koniu Hansem Winkelbruchem von Köln parła w dzikim popłochu przez Pruszcz ku rodzinnemu miastu, a kawalerja polska goniła ich na przestrzeni 25 klm. Dopiero w Pruszczu nakazał Zborowski odwrót, albowiem otrzymał meldunek z Tczewa, że flotylla gdańska zaczyna bombardować miasto. 200 kawalerji ruszyło z odsieczą, lecz zanim przybyli, flotylla domysliwszy się porażki swoich sił głównych, cofnęła się pośpiesznie wdół rzeki, nie wysadzając nawet desantu.

Pogrom zbuntowanych gdańszczan był zupełny: na poboju zostało 4500 trupów, 1000 dostało się do niewoli z chorągwiami i całą artylerją. Do Gdańska dotarło w zupełnym nieładzie 200 kawalerji i 2000 piechoty, reszta rozpieczęła się i została wybita lub wyłapana przez okolicznych chłopów kaszubskich.

Zwycięski hetman Zborowski wysłał niezwłocznie z pola bitwy meldunek do króla dodając, że może zająć Gdańsk o ileby otrzymał posiłki, niezbędne do okupacji. Niestety Batory nie mógł mu narazie przysłać ani jednego człowieka. Dzielnemu królowi brakowało pieniędzy. Dopiero na wieść o Lubiszewskim zwycięstwie sejmiki generalne uchwaliły podatki na wojsko. Król przybył w maju do Malborka, gdzie odbył narady wojenne z wojewodą sandomierskim Janem Kostką ze Stangenbergu, przewodniczącym Komisji Morskiej za czasów Zygmunta Augusta; ścigały tam również wojska zaciężne i artylerja. 7 czerwca nastąpił wymarsz z Malborka, wojska szły na Tczew, gdzie przepawiły się na lewy brzeg Wisły i połączyły z oddziałami Zborowskiego. W Tczewie Batory odbył przegląd zwycięskich oddziałów Zborowskiego i podziękował im za wierną służbę oraz rozdał nagrody. W parę dni później połączone siły polskie ruszyły ku Gdańskowi, gdzie spotkał je Weyher idący z Pucka. Armja Batorego wynosiła do 10 000 ludzi (6 000 kawalerji i 4 000 piechoty z 22 działami). Król chciał przystąpić do oblężenia miasta i wziąć je szturmem. Na radzie wojennej jednak odbytej w Pruszczu, zdecydowano długotrwałe oblężenie, gdyż na zdobycie szturmem ufortyfikowanych pozycji gdańskich, brakowało odpowiedniej ilości żołnierza. Rada wykazała rozbieżność zdań: płk. Weyher i podkancjerzy Jan Zamoyski głosowali za bezwzględnem zdobyciem Latarni, stanowiącej klucz Gdańska od strony morza i umożliwiającej ustawiczną dostawę transportów wojennych z zagranicy; hetman Zborowski zaś poparty przez wojewodów Kostkę i Firleja, przemawiał za bombardowaniem miasta od strony lądu, twierdząc że, według otrzymanych doniesień, w Gdańsku przygotowują się rozruchy, skierowane przeciwko walczącej z Polską radzie miejskiej i że salwy dział będą hasłem do wywołania przewrotu w mieście. Batory osobiście skłaniał się do poglądu Weyhera i Zamoyskiego, nie chcąc

jednak narazić sobie wpływowych w kraju wojewodów, z których jeden — Kostka — był nawet niedawno kandydatem na króla i ufając zapewnieniom Zborowskiego, zgodził się na długotrwałe obleżenie od strony lądu. Część baterij polskich stanęła na górze Biskupiej, Weyher zaś wystawił 14 dział naprzeciwko Latarni. Widocznym jest z tego, że król ustępując przed hetmanem i wojewodami na radzie wojennej, zamierzał jednak realizować plan Weyhera. Pierwsze obleżenie Gdańska rozpoczęło się 13 czerwca.

Gdańsk wyzyskał znakomicie przerwę w działaniach wojennych, jaka nastąpiła po bitwie Lubiszewskiej. Przystąpiono gorąckowo do uzupełnienia i powiększenia sił zbrojnych. W tym celu wyjechał radca Maciej Zitwitz do Kopenhagi i Lubeki stolicy upadającego już związku Hanzeatów. Król Fryderyk II-gi duński nie odmówił swej pomocy zbuntowanym, pozwalając na przewóz przez cieśninę duńskie zwerbowanych żołnierzy z Holandji i Anglii oraz tolerując zaciągi we własnem państwie. Pozostawił również w zatoce Gdańskiej swoją eskadrę, która miała teraz jawnie pomagać Gdańskowi. Lubeka również pośredniczyła w zaciągach wojska. Skutki tych akcji nie dały na siebie długo czekać: 2 czerwca, pod banderą duńską przybyło do Gdańska 873 najemników niemieckich, 15 czerwca nadszedł transport strzelców szkockich, a na początku lipca nadciągnęli najemnicy francuscy. Prócz tego przybył do Gdańska najlepszy generał duński Klaus Ungern, wysłany przez króla z poleceniem rozpoczęcia propagandy za przyłączeniem Gdańska do Danji. Po zatoce Gdańskiej krążyła ustawicznie eskadra duńska pod dowództwem adm. Eryka Munka, nie opuszczająca wód polskich od chwili powstania zatargu.

Siły zbrojne Gdańska wynosiły ogólnie w lipcu 1577 r. 6300 piechoty i 200 kawalerji.

Przed przybyciem Batorego wzmocniono mury miejskie; obwarowano w mieście wyspę Śpichrzową włączoną do fortyfikacyj lądowych, oraz wzmocniono Latarnię, strzegącą dostępu morskiego. Nizinę gdańską na przestrzeni 7 klm. zalano wodą z Motławy, a wszystkie przedmieścia (Hopenbruch, Neugarten, Schidlitz, Schotland i Stolzenberg) spalono.

Bombardowanie miasta rozpoczęte 13 czerwca, trwało przez cztery dni bez przerwy. Rada miejska prosiła o zawieszenie broni, które zawarto do 29 czerwca. Podczas rozejmu prowadzono układy, lecz nie dały one wyniku, gdyż gdańszczanie nie chcieli się poddać królowi. W dzień Św. Piotra i Pawła baterje polskie rozpoczęły ponowne bombardowanie a Winkelbruch urządził Motławą wycieczkę, wycinając oddział polskiej piechoty w składzie 150 ludzi. Jednocześnie z ostrzeliwaniem miasta, artylerja Weyhera bombarduje Latarnię. Szkody wyrządzone fortyfikacjom miejskim, były nieznaczne, natomiast Latarnia poniosła ciężkie uszkodzenia i Weyher w pierwszych dniach lipca rozpoczął przygotowania do szturm.

Tymczasem Winkelbruch, który pojmował znaczenie Latarni, na pierwsze wieści o ciężkim stanie twierdzy nadmorskiej pchnął w nocy 2/3 lipca wycieczkę dywersyjną na obóz Weyhera. Wycieczka ta pod dowództwem gen. Ungerna (w składzie 850 strzelców nie-

mieckich kpt. Farensbacha i Ranzau'a oraz 330 szkockich kpt. Murray'a) puściła się łodziami w dół Wisły i wylądowała przed switem przed polskim obozem. Gwałtowne natarcie na białą broń, które przechyliło początkowo zwycięstwo na stronę gdańszczan, załamało się z chwilą nadejścia odsieczy od głównych sił polskich, zajmujących wzgórze Stolzenberg. Ungern musiał się cofnąć do miasta. Weyher stracił 500 ludzi. Ungern miał tylko 140 zabitych. Pozatem zrujnowano szanse polskie i zdemontowano 6 dział najcięższych, a pozostałe 8 uprowadzono do Gdańska.

Wycieczka Ungerna miała decydujący wpływ na 1-sze oblężenie. Pozycja Weyhera, pozbawiona dział nie mogła być więcej brana pod uwagę. Batory kazał ją opuścić i zrezygnował z bombardowania murów miejskich. 15 lipca wojska polskie opuściły Stolzenberg, cofając się na Pruszcz i Grabiny.

Jednak Batory nie należał do ludzi, zrażających się niepowodzeniem. W poskromieniu Gdańska widział on nie tylko złamanie buntownika, lecz i przywrócenie Polsce należnego jej stanowiska na Bałtyku. To była sprawa polityczna, oprócz niej jednak była i sprawa militarna: Iwan Groźny zwyciężał w Inflantach i należało śpieszyć na pomoc północnemu wybrzeżu polskiemu, co było niemożliwe bez zagwarantowania sobie wybrzeża południowego. Danja nie ukrywając apetytów na Gdańsk, usposabiała się coraz przyjaźniej do Moskwy. Zagadnienie Gdańska stawiało pod znakiem zapytania całe Pomorze nadwiślańskie wobec możliwości inwazji duńskiej, a wówczas Polska zostałaby odparta od ujścia Wisły (przez Duńczyków) i od ujścia Dźwiny (przez Moskwę). Król Stefan, cofając się już myślał o drugim oblężeniu.

Wojska królewskie z Grabin udały się pod Głowę i rozłożyły się obozem. Batory, przed rozpoczęciem nowej ofensywy, chciał upokorzyć Gdańsk ekonomicznie. Ogłoszenie Gdańska za miasto zbuntowane i zabronienie wszelkiej z nim komunikacji, przeniosły cały zagraniczny ruch handlowy Rzeczypospolitej do Elbląga. Król chciał ten stan rzeczy jeszcze pogłębić. W tym celu zamierzał on zamknąć drogę wodną do Gdańska, zwracając główne koryto Wisły z Leniwiki gdańskiej na Szkarpawę elbląską i zabezpieczyć wzmagający się polski ruch zagraniczny w Elblągu. Dla zrealizowania pierwszego zadania zaczęto zatapiać pod Głową galary naładowane kamieniami, a celem urzeczywistnienia drugiego przystąpiono do formowania na nowo zaniechanej od czasów Zygmunta Augusta marynarki wojennej.

Do Elbląga wyjechał dworzanin królewski Jan Pawłowski, oraz dwaj oficerowie marynarki wojennej Bartłomiej Beck i Maciej Schärping admirał ostatniego Jagiellona. Układy poszły szybko i w dniu 28 lipca wyszedł z obozu pod Głową rozkaz królewski o formowaniu w Elblągu polskiej marynarki wojennej. Eskadra miała liczyć początkowo 10 okrętów. Wystawienie jej zostało powierzone sekretarzowi królewskiemu Piotrowi Kłoczewskiemu oraz radzie miejskiej miasta Elbląga. Po wydaniu zarządzeń o zatamowaniu koryta Leniwiki i o formowaniu marynarki wojennej Batory wzmocnił armję napływem nowych sił (do 12 000 ludzi) i ruszył znów na Gdańsk, rozpoczynając 2-gie oblężenie.

7 sierpnia wojska królewskie obeszły Gdańsk od zachodu i zatrzymały się nad jeziorem Zaspą naprzeciwko Latarni. Batory postanowił zdobyć przedewszystkiem Latarnię. W pierwszych dniach odbywały się jedynie utarczki straży przednich i sypanie szańców, 11 sierpnia rozpoczęto ostrzeliwanie z baterij Weyhera. Ogień trwał przez dziesięć dni, w czasie których wystrzelono ogromną na owe czasy ilość pocisków (do 10000). Bombardowanie przyniosło znaczne szkody twierdzy, którą dowodził płk. Jerzy von Schwenitz.

23 sierpnia oddziały polskiej piechoty przeprawiły się łodziami przez Wisłę i ruszyły do szturm. Von Schwenitz rozpoczął ogień dopiero za szóstym nawrotem łodzi przewozowych i przeszedł do przeciwnatarcia, oddziałami francuskimi i szkockimi. Jednocześnie odezwały się działa z eskadry duńskiej, stojącej na pełnym morzu przy ujściu Wisły. Walka była bardzo zacięta, z oddziałów Weyhera padło 400 ludzi, gdańszczanie mieli również straty bardzo znaczne. Pod osłoną tej walki przeprawiły się na prawy brzeg Wisły pozostałe oddziały polskiej piechoty Zborowskiego, Mieleckiego, Płazy i Żbikowskiego w łącznej liczbie 800 ludzi. Zapadająca noc przerwała bitwę, lecz wojska polskie były już na prawym brzegu Wisły i przeprawę sforsowały.

Nazajutrz walka zawrzała z całą zawziętością. Przeprawiła się piechota mazowiecka i litewska, która zdobyła pierwszy szaniec gdański Ostbollwerk. Gdańszczanie widząc niebezpieczeństwo, wysyłają z miasta kompanie mieszczan-ochotników i artylerję miejską, które prowadzi naczelny wódz Hans Winkelbruch von Köln. Uderza z całym impetem na miejsce, w którym wylądowali Polacy, sam ginie lecz gdańszczanie wyrzucają piechotę polską na lewy brzeg, zabierając parę już przeprowionych dział i dwie chorągwie (mazowiecką i litewską). Szturm tego dnia zakończył się przegraną Batorego.

Na trzeci dzień jednak na lewym brzegu Wisły stanął blokhaus polski a na rzece budowano most pontonowy. Pod osłoną ognia artyleryjskiego przechodzi 8 kompanij polskiej piechoty, zajmuje prawy brzeg i 28 sierpnia rusza do szturm. Został on krwawo odparty, lecz przez most ciągle szły wojska królewskie. O ten most rozbijał się cały opór garnizonu Latarni i stanowił on o zgubie lub ocaleniu twierdzy. Zdawał sobie z tego sprawę gen. Klaus Ungern, który objął komendę po poległym Winkelbruchu. Wszystkie wysiłki gdańszczan szły w kierunku zniszczenia mostu, który umożliwiał Batoremu przerzucanie świeżych sił pod upadającą już twierdzą. Wreszcie zgłosił się do rady miejskiej na ochotnika Holender Dirk Hendrich, który ofiarował się za 200 talarów zniszczyć most polski. Otrzymał do swej dyspozycji 20 ludzi z paroma małemi działami. W kilka dni po krwawym szturmie 28 sierpnia podpłynął Hendrich ze swymi ludźmi do pontonów i pod gradem kul posterunków polskich przeciął łańcuchy kotwiczne. Pontony ruszyły z miejsc zakotwiczenia i prąd wiślany uniósł je na pełne morze.

Była to ciężka przeszkoda w operacjach szturmowych, gdyż artylerja Latarni nie dopuściła do następnych przepraw, dokonywanych łodziami. Oddziały polskie znajdujące się na prawym brzegu, pozbawione pomocy i wzięte w krzyżowy ogień z fortyfikacyj La-

tarni oraz posiłków z Gdańska, musiały złożyć broń i dostały się do niewoli. Po tem niepowodzeniu Batory zaniechał zamiaru zdobycia Latarni i postanowił zmusić Gdańsk do uległości ekonomicznie. 6 września wojska królewskie cofnęły się od jeziora Zaspy kierując się ku Pruszczeni, gdzie założono kwaterę główną. Pozatem stanęły silne garnizony w Sobowidzu (niem. Sobkowitz), Tczewie i Starogardzie. Wojsko polskie pilnując wszelkich dostaw do Gdańska, czuwało przez lotne oddziały kawalerji i piechoty, nad dowozem i komunikacją. Zaczęła się trzecia faza w działaniach przeciwko zbuntowanemu miastu. W Gdańsku zabrakło wkrótce artykułów pierwszej potrzeby, bo transporty z okolic podmiejskich były wstrzymane a dowódz morski był bardzo kosztowny, ponieważ sojusznicy duńscy kazali sobie dobrze płacić za wszystko. Równocześnie wywóz polski szedł przez Elbląg, a na zalewie Wiślanym okręty Kłoczewskiego sprawnie konwojowały idące do Piławy coraz liczniej statki handlowe. W mieście zaczął zanikać dawny dobrobyt, a ludność coraz głośniej sarkając na upartą walkę, która przedłużała się bez widoków pomyślnego zakończenia. Radni miejscy postanowili zatem wykorzystać resztę zapasu mieszczań i stojącą w Gdańsku eskadrę duńską adm. Munka, aby spróbować szczęścia na zalewie Wiślanym przeciwko Elblągowi i przyczynić jak największą szkodę rozwijającemu się pomyślnie ruchowi żeglugowemu z ominięciem Gdańska.

8 września, 4 galeony gdańskie z oddziałem 15 pinek wyszły z portu, biorąc kurs na Piławę. Flota duńska w składzie 19 galeonów, 7 galer i 5 pinek opuściła jednocześnie port, kierując się również ku Piławie. Naczelne dowództwo sprawował nominalnie oficer gdański hrabia von Hardeck, lecz właściwą komendę miał admirał duński Eryk Munk. Połączone eskadry 10 września minęły Piławę (przyczem baterje księcia pruskiego, lennika Rzeczypospolitej, nie otworzyły na nie ognia) i weszły na zalew Wiślany, podążając w stronę Elbląga.

Na zalewie krążyło wówczas 6 okrętów kaperskich Kłoczewskiego, które wobec takiej przewagi zawinęły do Piławy i Elbląga pod osłonę fortyfikacyj nadbrzeżnych. Munk rozpuścił zagony po całym zalewie rabując i niszcząc, zbliżając się zwolna ku Elblągowi. W nocy 16/17 września eskadra duńsko-gdańska zawinęła do portu elbląskiego i adm. Munk zażądał kapitulacji. Rada miejska, która na wiadomość o wejściu Munka do zalewu wysłała gońca do króla z prośbą o odsiecz, odmówiła kapitulacji. Załogi okrętowe Munka wylądowały i podpaliły przedmieścia. Położenie Elbląga stało się krytyczne tembardziej, że nie miał on żadnego garnizonu, oprócz marynarzy z okrętów Kłoczewskiego. W tej krytycznej chwili nadzszedł z pomocą płk. Kacper Bekiesz, prowadząc 100 kawalerji i 200 piechoty z Pruszcza. Uderzył na zajętych rabunkiem marynarzy Munka, rozbił ich i odrzucił na okręty biorąc 30 jeńców. Admirał duński cofnął się z pośpiechem na środek zalewu. Elbląg był uratowany. Jednakże Munk jeszcze przez 10 dni krążył po zalewie, posuwając się w górę Nogatu ku Malborgowi i wysadzając desanty na wybrzeża. Oddziały Bekiesza przenosiły się jednak szybko z miejsca na miejsce i cdpierały desanty duńskie. Pomagały mu

również okręty Kłoczewskiego, które opuściwszy Piławę i Elbląg uwijały się w pobliżu floty nieprzyjacielskiej. Szereg niepowodzeń skłonił Munka do wycofania się z zalewu Wiślanego i udania się spowrotem do Gdańska. 28 września wody zalewu były już wolne od nieprzyjaciela.

Tymczasem w Gdańsku szło coraz gorzej. Zastój handlowy zwiększał się, zapanowało ubóstwo i głód. 100 statków handlowych stało beczynn timer przed pustymi składami portowymi, wiedzano również, że 60 obcych statków zabrali marynarze Kłoczewskiego, w chwili gdy chciały zawinąć do Gdańska. Od strony lądu nie przedostawał się ani jeden transport żywności. Wojska królewskie pilnujące wszystkich dróg wiodących do miasta, zaczęły przejawiać coraz żywszą działalność. Oddziały lekkiej kawalerji wpadały często pod mury miasta lub na mierzę Wiślaną. Stawało się jasne, że jeszcze miesiąc lub dwa, a wyczerpane miasto wpadnie w ręce Batorego. Rada miejska, obawiając się rozruchów wśród rozgoryczonego społeczeństwa musiała obejrzeć się za układami.

Działo się to jeszcze we wrześniu, podczas operacji adm. Munka. Pośrednictwa podjęli się elektor brandenburski oraz książę na Szczecinie, zainteresowany w handlu bałtyckim i elektor saski, uproszony przez Hanzeatów. 9 września delegaci niemieccy zwrócili się z prośbą do Batorego o wyznaczenie im posłuchania, czekali na odpowiedź przez tydzień i otrzymali wezwanie do stawienia się na malborskim zamku na dzień 19 września o godzinie 8-mej. Delegacja wstawiała się za buntownikami, lecz otrzymała 4 października twarde warunki: przeprosin, kontrybucji i utrzymania w mocy Statutu Karnkowskiego. Warunki te zawieziono do Gdańska, który znajdował się w stanie zupełnego przygnębienia po nieudanej wyprawie Munka na zalew Wiślany i wobec coraz większej nędzy i głodu. Gdańsk prosił o zlitowanie się, jednak król był bezwzględny. Delegacja jeździła z Gdańska do Malborka dwukrotnie i wreszcie 12 grudnia 1577 r. burmistrz i czterej radcowie miejscy, wyznali swe winy i prosili o przebaczenie. Miasto musiało zapłacić 200 000 zł. kontrybucji, przekazać władzom kościelnym 20 000 zł. na odbudowanie spalonej Oliwy, gdzie mieścił się klasztor Cystersów i złożyć uroczystą przysięgę poddańczą wysłanym przez króla komisarzom.

W cztery dni później w asyście wojsk królewskich przybyli komisarze Batorego, którzy przyjęli uroczysty hołd rady miejskiej na ratuszu i przysięgę od ludności na rynku. Bunt gdańszczan został uśmierzony a miasto wróciło do posłuszeństwa w myśl obowiązujących statutów Karnkowskiego.

Król Stefan Batory wykazał w tej kampanji ogromną stanowczość i energję, tu również zabłysł jego talent wojskowy. Nie mając środków pieniężnych i rozporządzając szczupłymi siłami lądowymi, zablokował od strony lądu i morza bogate i ludne miasto, mające poparcie całej Rzeszy Niemieckiej i skuteczną pomoc ze strony floty duńskiej. Wielki wojownik stał się godnym przedstawicielem tej idei morskiej, jaką zaczął realizować jego poprzednik, Zygmunt August.



Zagadnienia dnia.

Zespoły współczesne. Postęp techniki wpłynął również i na zróżniczkowanie środków walki: o ile oręż człowieka pierwotnego nie odznaczał się różnorodnością, o tyle współczesna siła zbrojna posługuje się wielką ilością wszelkiego rodzaju „narzędzi śmiertcionośnych”, chociaż zasadniczym i istotnym ich celem czy to w zamierzonych czasach czy też dzisiaj — właściwie jest to samo, a mianowicie — zadać przeciwnikowi śmiertelny lub obezwładniający go cios i zabezpieczyć się przed atakami wroga. W pewnej epoce oceniono, że wielkie korzyści osiąga się przez rażenie na odległość; doprawdy trudno odpowiedzieć, czy ten „wynałazek”, zresztą nadzwyczaj doniosły, znalazł tak niezwykle szerokie zastosowanie dzięki wrodzonym zaczepnym zdolnościom człowieka czy też spowodu... upodobania jego do ścierania się z oddalenia, co zapewnia zawsze większe bezpieczeństwo osobiste niż walka wręcz, szczególnie gdy przewaga po stronie przeciwnika nie nasuwa najmniejszych wątpliwości.

Równolegle do rozwoju techniki postępowały stałe a coraz poważniejsze studia w kierunku osiągnięcia przewagi materialnej nad stroną przeciwną, co sprawiło, że wynalazki, ulepszenia przy równoczesnem stwierdzaniu wad i niedokładności w sprzęcie, który w danej chwili jest w użyciu — należą do zjawisk normalnych. Więcej nawet: taki stan musimy nazwać bezwzględną koniecznością, gdyż zaniedbania, opieszałość lub choćby tylko niezbyt wyężona praca w tej dziedzinie — da do rąk przeciwnikowi, który zdaje sobie sprawę z doniosłości czynnika materialnego w walce, wygrywające atuty, być może nawet mimo jego niższości pod względem moralnym i intelektualnym.

W wyniku — każda siła zbrojna dysponuje środkami walki o bardzo rozległej skali w tem znaczeniu, że obok t. zw. ostatnich wyrazów i cudów techniki — widzimy przestarzały, często mało wartościowy sprzęt, np. w składzie floty japońskiej z r. 1933 figuruje

w kategorii krążowników obok nowoczesnego „Atago” — weteran z wojny 1904 r. „Nisshin”. Bardzo znamienne, że tylko tak wybitna osobistość, jak adm. Fisher, rozstrzygnęła w sposób radykalny kwestię starych okrętów, polecając podczas wojny światowej rozbroić je, a załogi użyć do obsady jednostek nowych lub pomocniczych.

Oczywiście pogląd ten jest słuszny, ponieważ przestarzałe okręty:

- mają minimalną wartość bojową,
- wymagają licznego personelu,
- utrzymanie ich jest kosztowne, niekiedy może nawet wynosić więcej, aniżeli nowych jednostek, które naogół są ekonomiczniejsze pod względem zużycia paliwa;
- krępują ruchy zespołów nowoczesnych, z reguły szybszych,
- posiadają uzbrojenie przestarzałe lub przynajmniej nie tak ulepszone, jak jednostki zbudowane później — więc nie są w stanie wykonać szeregu zadań;
- wreszcie strata starego okrętu sprawia na masy społeczne i na siłę zbrojną podobnie przygnębiające wrażenie, jak i strata nowej jednostki; przypuszczam, że przeciętnemu Anglikowi mało przemawiały do przekonania wyjaśnienia Admiralicji o nikłej wartości „Aboukir”, „Hogue” i „Cressy”, za to szerokie masy tak angielskie jak i niemieckie traktowały zatonięcie „Lützow” i „Pomern”, jako dwóch równorzędnych okrętów linjowych.

Niestety, lord Fisher pod tym względem zajmuje dość odosobnione stanowisko, znacznie częściej spotykamy nieuzasadnione zamiłowanie do tworzenia rupieciarni. Motywy oficjalne — to przeważnie oszczędność lub kompromisowa a ponętna zasada, że „każdy okręt może się kiedyś do czegoś przydać”. Wyniki to Tsuszyma, Santjago. „Blücher” w dniu 23. I. 1915, poniekąd Coronel.

Doświadczenie ostatnich wojen — jak się zdaje — wystarczyło, aby przekonać zwolenników najbardziej fantastycznych pomysłów, że każdy zespół okrętów danego typu powinien składać się z jednostek posiadających te same lub nieznacznie różniące się zalety taktyczne, uzbrojenie i szybkość. Bardziej skomplikowana jest sprawa zespołu na wyższym szczeblu organizacyjnym. Mam wrażenie, że tego zagadnienia nie rozstrzygnięto dotychczas w sposób definitywny i bezapelacyjny i że poszczególne marynarki posiadają najrozmaitsze projekty rozwiązań, co zachowują w najściślejszej tajemnicy. Niektórzy teoretycy są zdania, że minęły bezpowrotnie czasy walk flot linjowych i że wprowadzenie do walki naraz wszystkich czynnych okrętów linjowych kryje w sobie poważne niebezpieczeństwo, t. zn. że przy niepomysłnym obrocie w pewnym stadium bitwy — mogą te jednostki, tak doskonale uzbrojone i tyle kosztujące, — ulec za jednym zamachem zniszczeniu, wykazując bezsilność — szczególnie w wypadku otrzymania uprzednio uszkodzeń — wobec jednostek lekkich, łodzi podwodnych i lotnictwa. Klasyczne ubezpieczenie z lat 1914—1918 t. j. kontrtorpedowce wsparte przez lekkie krążowniki, może okazać się niewystarczające. Z tego powodu trzeba będzie szeroko stosować lotnictwo i łodzie podwodne, a w sprzyjających

okolicznościach i elementy obrony wybrzeża. Spotyka się opinie, które przywiązują duże znaczenie do manewrowych zagród minowych, stawianych w trakcie walki przez łodzie podwodne i lotnictwo na przypuszczalnych kursach floty przeciwnika, aby skreślać jego ruchy.

Do pewnej kategorii zadań, jak atakowanie linii komunikacyjnych, ich ochrona, eskortowanie ważnych konwojów, działania demonstracyjne, desanty i t. p. — trzeba będzie użyć zespoły „samowystarczalne”, które muszą zawierać wszystkie elementy walki. Najczęściej zasadniczą komórkę takiego zespołu stanowić będą jednostki lekkie, wyposażone w silną artylerię i wsparte przez okręty linjowe, posiadające odpowiednią szybkość, a oprócz tego przez lotnictwo (w pobliżu baz własnych) albo przez lotniskowce (w przeciwnym wypadku), oraz łodzie podwodne, działające samodzielnie lub w bezpośredniej styczności z zespołem. Jeżeli zespół miałby operować przez czas dłuższy zdala od portu, wówczas trzeba przydzielić także transportowce wszelkiego rodzaju, przyczem te jednostki pomocnicze muszą posiadać znaczną szybkość, aby nie utrudniać ruchów całości, jak np. „Otranto” w dniu 1 listopada 1914 r.

Zespoły te mogą być:

- a) stałe: na wzór eskadr alarmowo-osłonowych, które ostatnio zorganizowała admiralicja japońska w portach Yokohama, Sasebo i Kure (w tym ostatnim: 1 okręt linjowy, 2 większe krążowniki, 5 mniejszych, 20 kontrtorpedowców i 12 łodzi podwodnych) lub — jak to ma miejsce we wszystkich marynarkach — złożone z okrętów jednego typu, np. francuskie „division légère”, „division de torpilleurs” lub „escadrille de sous-marins” i t. d.
- b) okolicznościowe, czyli organizowane w zależności od wymagań chwili, jak np. oddział adm. Sturdee w listopadzie 1914 r. lub eskadra niemiecka, wyznaczona do operacji w Zatoce Ryskiej latem 1915 r.

Zdarzyć się może w przyszłej wojnie, że szerokie zastosowanie znajdą zespoły złożone z czynników, które dotychczas współdziałały tylko dorywczo, a które swymi właściwościami doskonale się uzupełniają, jak np. łodzie podwodne i lotnictwo. Kto wie, czy łodzie podwodne z reguły nie będą wykonywać swych zadań, współdziałając z lotnictwem.

O ile sprawa wyboru i wyznaczenia pewnych jednostek czy też zespołów (stałych lub okolicznościowych) w skład jakiejś całości niezbędnej do wykonania danej operacji, nie będzie nastroczać zbyt wielu kłopotów, to dowódca takiej ad hoc zorganizowanej eskadry stanie przed następującymi problemami:

- jak najumiejtniej użyć poszczególnych zespołów i jednostek do osiągnięcia wyznaczonego celu;
- jak manewrować całością (w marszu i w bitwie),
- jak współdziałać z innymi mniej lub więcej podobnymi zespołami czy eskadrami,
- jak rozwiązać kwestję łączności,
- jak manewrować w razie konieczności połączenia kilku

analogicznych zespołów w obliczu nieprzyjaciela; bardzo ważne wówczas — to rozwinięcie się, wyznaczenie dla poszczególnych grup czy też jednostek — właściwego miejsca, rozkazodawstwo, łączność i t. d.

Nie wnikając bliżej w szczegóły, chciałbym podkreślić, że dowódca takiego nowoczesnego zespołu musi posiadać specjalne przygotowanie, odbiegające od wzorów, przyjętych powszechnie jeszcze przed niedawnym czasem. Prócz tego powinien być obdarzony zaletami wodza, które nie odgrywały przedtem tak ważnej roli, a mianowicie: zdolnością szybkiej orientacji i powzięcia natychmiastowej a trafnej decyzji. Wielkie znaczenie będzie miał wybór miejsca w walce; bardzo prawdopodobne, że w czasie trwania operacji dowódca — znajdzie się wobec konieczności zmiany miejsca, może nawet kilkakrotnie, ażeby ułatwić sobie bądź zorjentowanie się w położeniu, bądź kierowanie operacją, bądź też w innym celu. Wreszcie bez sztabu, który zawierałby również oficerów specjalistów, oraz który w każdym momencie boju potrafiłby przedstawić maximum danych potrzebnych do powzięcia decyzji, najgenialniejszy dowódca nie upora się z obowiązkami, jakie mu przypadną i, nie ogarniając całości, nie będzie mógł kierować akcją w całem tego słowa znaczeniu.

Północne porty rosyjskie podczas wojny światowej.

Ciekawy ten temat nie cieszy się popularnością; dotychczas brak pracy, która ujęłaby go wyczerpująco i oświetliła wszechstronnie, nawet fachowa prasa sowiecka poświęca mu stosunkowo mało miejsca; zajmując się przeważnie kwestjami bardziej aktualnymi i o większej doniosłości. Nie wynika z tego bynajmniej, że porty północne straciły na znaczeniu lub nie posiadają go dziś prawie wcale; wybudowanie kanału morze Białe — Bałtyk z całą wyrazistością wskazuje, jakie stanowisko zajmują najwyższe władze Z. S. R. R. w tej sprawie.

Z artykułu p. Krotkova o zabezpieczeniu transportów na wodach północnych, opartego na źródłach oficjalnych t. j. na materiałach byłej marynarki rosyjskiej — przytaczam szereg interesujących szczegółów.

Rosyjski sztab generalny morski podczas pokoju nie przywiązywał do tego teatru operacyjnego najmniejszej wagi; w planach, przygotowywanych na wypadek wojny z Niemcami, nie uwzględniono wcale ewentualności, że Archangielsk jedyny wówczas port nad morzem Białem, może odegrać jakąkolwiek rolę.

Z tego powodu:

- a) na morzu Białem siły rosyjskie składały się tylko z awiza, uzbrojonego w działa 75 mm,
- b) Archangielsk nie posiadał obrony od strony morza,
- c) stocznie i warsztaty mogły wykonywać tylko drobne naprawy niewielkich statków (przeważnie korzystały z nich jednostki służby hydrograficznej);
- d) port pozostawiał do życzenia: głębokości przy nadbrzeżach ładunkowych wynosiły 360 cm., a przeładowywanie ze statków odbywało się w sposób prymitywny z braku dźwigów i innych urządzeń portowych;

- e) Archangielsk posiada tylko kolej wąskotorową, wobec czego transporty trzeba było przeładowywać w Wołodzie do wagonów „szerokotorowych“.

Nadto środki przewozowe kolejki lokalnej przedstawiały się nader skromnie wobec czego ruch towarowy między Archangielskiem i Wołodą był bardzo ograniczony.

Bieg wydarzeń w r. 1914 podniósł w niebywale szybkim tempie znaczenie Archangielska, jako najważniejszego portu rosyjskiego w tym okresie; najważniejszego, ponieważ położonego stosunkowo najbliżej portów Entente'y i niezagrożonego przez akcję niemieckich okrętów. Rząd rosyjski, oceniając trafnie sytuację, energicznie przystąpił do doprowadzenia tak ważnego punktu tej jedynej arterii komunikacyjnej z Zachodem do należytego stanu. Ograniczam się do wymienienia tylko najważniejszych inwestycji i modyfikacji: więc już w r. 1914 rozpoczęto przebudowę kolejki na kolej szerokotorową; pracę ukończono dopiero w styczniu 1916 r., dzięki czemu zdolność przewozowa na tej linii wzrosła ośmiokrotnie. Równolegle postępowały wysiłki nad zwiększeniem wydajności przewozowej żeglugi rzecznej na Dźwinie; na tem polu udało się również odnieść stosunkowo doskonałe wyniki, bowiem w roku 1914 wywieziono z Archangielska zaledwie 100 000 ton, a w r. 1915 już 480 tysięcy (przeważnie węgla), a w roku następnym przeszło 600 000 ton.

Najdobitniej świadczą o rozbudowie — a pośrednio i o znaczeniu portu — następujące cyfry: roczny wywóz wynosił średnio przed wojną około 80 000 ton, nie przekraczając nigdy, jako górnej granicy, 120 000 ton. Natomiast już w ciągu dwóch miesięcy 1914 r. wwieziono 500 000 ton, w r. 1915 — 1 250 000 ton, w 1916 — przeszło dwa miliony, w 1917 r. (tylko okres 9-miesięczny — 1¹/₄ miliona ton.

Wreszcie jeszcze jedno: przed wojną port Archangielski był nieczynny spowodu lodów 6—7 miesięcy (od 7 października do drugiej połowy maja); kiedy jednak sytuacja Rosji na morzu stała się nie do pozazdroszczenia, trzeba było ograniczyć okres martwoty do minimum. Rezultat wysiłku w tym kierunku można nazwać zupełnie zadawalającym: żeglugę przerywano tylko na dwa miesiące, t. j. luty i marzec, przytem jednak nawet wówczas w wyjątkowych wypadkach wprowadzano i wyprowadzano statki (z ważnym lub „góra” oczekiwanym” ładunkiem).

Niezależnie od prac w Archangielsku pospiesznie wykańczano port w Murmańsku i budowano linję kolejową, łączącą tę nową placówkę z krajem, co ostatecznie wykonano dość późno, gdyż dopiero w listopadzie 1916 r., przyczem zdolności przewozowe na tym odcinku wypadły stosunkowo nisko, spowodu złego stanu torów kolejowych położonych na bagnach.

Trudności piętrzyły się szczególnie w okresie zimowym: często zdarzało się, że największe łamacze lodu, jak np. „Kanada” (7 000 K. M.) nie mogły uporać się z krą i bywały więzione przez lody; trzeba było uciekać się do pomocy saperów, którzy wysadzali zwaly lodu i zatory, przygotowując w ten sposób kanały.

Co się tyczy zabezpieczenia samego portu (Archangielsk) i dróg, prowadzących do niego, to uregulowano tę sprawę następująco:

- organizacyjnie — kierownictwo i zarząd nad portem i przyległym obszarem lądowym i morskim objęły władze wojskowe;
- wejście do portu zabezpieczono w oryginalny sposób, budując moło z zarekwirowanych statków niemieckich; przejście można było z łatwością zagrozić przez zatopienie specjalnego obiektu z kamieniami;
- po stwierdzeniu niemieckich min (1915) w pobliżu Archangielska, przystąpiono do prac trałowych, w których wzięły udział również trawlerzy angielskie w liczbie 8 — poza pomocniczymi okrętami rosyjskimi. Jednostki te zabezpieczały także statki handlowe od ataków łodzi podwodnych w rejonach przylegających do portu. Trzeba przyznać, że wyniki wypadły wcale dobrze, gdyż w r. 1915 zatono na minach zaledwie 12 statków, co stanowi znikomy odsetek na 1584 statków, które w tym czasie weszły do portu lub opuściły go.

Przy wejściu lub wyjściu statku stosowano następującą metodę: za trałującymi okrętami posuwały się statki handlowe z eskortą, złożoną najczęściej też z trawlerów.

Oczywiście należało zająć się i służbą łączności: zorganizowano więc sieć punktów obserwacyjnych, zaopatrzonych w telefony i telegraf, ustawiono trzy radjostacje i t. d.

Miedzy innymi obawiano się poważnie zakorkowania wejścia do portu lub kanału przez niemieckie okręty pomocnicze. Aby zapobiec takiej katastrofie zarządzono służbę strażniczą, którą obarczyli rosyjskie jednostki pływające. Wreszcie ustawiono kilka baterij brzegowych (II—21 mm., VI—12 mm., II—75 mm. i II—57 mm.), które mogły trzymać pod ogniem, kanał prowadzący do portu.

Przed zimą 1915/16 roku zakupiono zagranicą jeszcze 8 łamaczów lodu, jednak nie wystarczyło to dla utrzymania żeglugi, gdyż ze względu na silny mróz i huraganowe wiatry wschodnie, kra i lody zatarasowywały całkowicie dostęp do portu, (nawet część trawlerów nie zdążyły się schronić we właściwym czasie i pozostawała przez pewien czas wśród kry).

W ciągu tej wyjątkowej zimy łamaczy lodu używano do czynności pomocniczych z punktu widzenia przeznaczenia okrętu, a mianowicie:

- do przeładowywania cennego materiału wojennego ze statków, które utknęły w krach lub zbliżyły się do strefy zamrożonej oraz do dowiezienia go do portu;
- do przetransportowywania towarów, wyładowanych w Murmańsku, na odcinku gdzie budowy kolei jeszcze nie ukończono.

Wszystko to sprawiało olbrzymią zwłokę w dostawie materiału z zagranicy, gdyż n. p. wszystkie łamacze, w ciągu 4 tygodni zdołały przewieźć tylko 9000 ton! Statki z „frachtami pilnymi i ter-

minowemi“ wprowadzono do portu. Jednak w grudniu 1915 r. dużo statków oczekiwało na przeładowanie lub wyładowanie — mimo energicznych poczynań władz rosyjskich. Wywołało to nawet protesty ze strony sojuszników, którzy odczuwali brak statków handlowych.

Rząd rosyjski, pragnąc za wszelką cenę utrzymać komunikację i nie zrażać armatorów, zobowiązał się w końcu 1915 r. do pokrywania kosztów naprawy uszkodzeń, powstałych w lodach na statkach, wiozących pewne kategorie ładunku. Prócz tego rozkazano użyć do wyładowywania wszystkie przystanie i pomosty, zbudowane np. przez firmy, wywożące drzewo lub przez dyrekcję kolei murmańskiej.

Do akcji na morzu można było przeznaczyć dosłownie tylko to, co było pod ręką, a więc okręty pomocnicze, trawlerzy, stare torpedowce (z eskadry Dalekiego Wschodu) i w końcu 1916 r. pancernik „Czesma“. Ściągnięto tu z Władywostoku dwie bardzo stare i niezdatne do użytku (sic!) łodzie podwodne „Delfin“ i „Kasatka“. Wzmocnienie tego „łatanego“ zespołu przez kilka okrętów angielskich wpłynęło nieco na poprawę położenia przedewszystkiem w tym sensie, że zapewniono eskorty i zabezpieczenie sieci przeciwko łodziom podwodnym. Warto przytoczyć dowcipny sposób, jaki Rosjanie stosowali dla sparaliżowania działalności łodzi niemieckich: polegało to na zmianie marszruty i na zamykaniu portu na pewien czas, t. j. nie wypuszczano wcale statków, a jednocześnie zwracano się do rządów Entente'y z prośbą o opóźnienie wysyłania danych transportów.

Wiele kłopotu przysporzyła pomysłowa akcja dywersyjna, stosowana przez Niemców: trzeba wymienić piekielne maszyny (wybuch jeden na statku w porcie, uszkodził środki przeładunkowe), podpalania składów, urzędów telegraficznych i t. p.

Ażeby wyczerpać temat całkowicie trzeba dodać, że w końcu 1916 roku wydano regulamin, traktujący o sposobie pracy transportowo-przeładunkowej w portach północnych.

Nawet tak pobeżne streszczenie artykułu całkiem dobitnie wskazuje, że wszelka improwizacja podczas wojny zawodzi. W danym wypadku winę przypisać można bez najmniejszych skrupułów rosyjskiemu generalnemu sztabowi morskemu, który nie umiał czy też nie chciał ocenić znaczenia portów północy. Sprawy tej nikt nie przestudjował podczas pokoju; zjawiała się na porządku dziennym dopiero wówczas, gdy położenie wymagało istnienia conajmniej kilku portów które zaspokoilyby potrzeby cesarstwa, prowadzącego wojnę na wielką skalę a posiadającego anemicznie rozwinięty przemysł wojenny. Te porty musiałyby posiadać nowoczesne urządzenia i być odpowiednio przygotowane pod względem technicznym, a przytem zabezpieczone od strony morza i lądu oraz połączone z krajem wystarczającą siecią komunikacyjną.

Poważne braki na każdym kroku wpłynęły na niewykorzystanie atutu, jaki stanowiła pomoc państw sojusznicznych w dostawie materiału wojennego, pośrednio wpłynęło to na niesprawność w zaopatrzeniu walczącego wojska i na szereg ciężkich porażek.

Krótkowrocność i brak umiejętności przewidywania — to obok bierności i kunktatorstwa najcharakterystyczniejsze cechy carskiej siły zbrojnej.

Czy należało atakować Dardanele? Admirał Castex omawia w „La Revue Maritime” niefortunną operację Dardaneelską. Streścić to napisane po mistrzowsku studjum, to — pozbawić je tyłu tak właściwych językowi francuskiemu subtelności i finezji oraz akcentów logicznych, co w sumie musi sprawić, że szereg ważnych szczegółów zatrze się lub może nawet zniknie. Z tego powodu ograniczam się do przytoczenia w formie najbardziej ogólnikowej wywodów autora, odnoszących się tylko i wyłącznie do genezy samej operacji.

Admirał, pragnąc najobszerniej wyczerpać materiał, rozwija pytanie główne (tytułowe) i kolejno rozważa:

- a) czy należało działać,
- b) czy można było działać,
- c) gdzie należało działać.

Ujęcie wyniku studjum w formie ogólnej przedstawia się następująco:

Położenie ogólne Entente’y na morzu w końcu 1914 r. przedstawiało się doskonale (zablokowanie flot nieprzyjacielskich i całkowite dysponowanie linjami komunikacyjnymi poza lokalnemi na Bałtyku i na morzu Czarnem) a bardzo niepewnie na lądzie, gdzie wprawdzie bezpośrednio niebezpieczeństwo nie zagrażało, ale należało traktować to jako stan przejściowy t. j. dopóki wojsko niemieckie, wyczerpane intensywnymi walkami w pierwszym okresie wojny, nie było czasowo zdolne do podjęcia zaczepnych kroków na większą skalę. Jeśli chodzi o sprzęt i amunicję, to sytuacja aliantów przedstawiała się bodaj gorzej, niż krytycznie i polepszyła się dopiero w kilkanaście miesięcy później. Rezerwy francusko-angielskie na froncie Zachodnim były nad wyraz szczupłe; nadto wystąpienie Turcji miało między innemi na celu oderwanie tych rezerw (lub rosyjskich) z głównych teatrów operacyjnych i dlatego niemieckie dowództwo naczelne odrzuciło projekty tureckie przedsięwzięcia generalnej ofensywy przeciwko Rosji na odcinku Besarabji, przy defenzywie na froncie Kaukaskim i opuszczeniu Syrii i Iraku, narzucając działania zaczepne na Kaukazie, w Egipcie i Persji przeważnie siłami nikłemi.

Sztaby aliantów posiadały kilka planów akcji desantowych; bardzo ciekawe, że w przewidywaniach nie pominięto żadnego ważniejszego teatru działań wojennych, albowiem mówi się o Flandrii czy Belgji oraz o Konstantynopolu i Borkum, Schleswig-Holsteinie i Pomorzu. Z braku środków a wyrażając się ściśle: rezerw i sprzętu, akcje desantowe uważano za nieaktualne aż do 2 stycznia 1915 r., kiedy to rząd rosyjski w związku z natarciem tureckim w okolicy Sarykamysza zwraca się za pośrednictwem ambasadora angielskiego w Piotrogradzie Buchanana o pomoc, która wyraziłaby się w demonstracji „na froncie śródziemno-morskim przeciw Turcji”. Po dwóch dniach Rosjanie odnoszą wspańiałe zwycięstwo, niszcząc całkowicie

armję Envera Paszy, ale już „umysły pewnych wybitnych polityków zdążyły uznać konieczność podjęcia gigantycznej akcji“ i choć interwencja sojusznica właściwie przestała być konieczną, postanowiono operację wykonać. Duszą i organizatorem tego przedsięwzięcia jest I Lord Admiralicji Winston Churchill. Wprost niebawale sensacyjny przebieg miały konferencje i narady w tej sprawie, gdzie opinie fachowców, zdrowy rozsądek oraz doświadczenie wojen morskich, które lapidarnie w odniesieniu do akcji desantowej ujął Nelson, wyrażając się „Marynarz, atakujący fort, jest szaleńcem“ — zignorowano i wrzucono do kosza. Rozpoczęły się targi i nieomal podstępne wydłużanie różnych oddziałów, rzekomo zbędnych na froncie Zachodnim i innych. Może najbardziej charakterystyczny jest pogląd sir W. Churchilla, że do sforsowania cieśnin wystarczy atak od strony morza. Trzeba zaznaczyć, że ten wysoki dygnitarz nie mógł chyba nie posiadać informacji, że Turcy dysponowali 150.000-czną armją, tak skoncentrowaną w okolicach Konstantynopola, że bez trudu można było ją zaangażować w obronie stolicy.

Równolegle poczynają powstawać konflikty dyplomatyczne, w rezultacie trzeba zrezygnować z pomocy Grecji, lecz groźniej przedstawia się kwestja... podziału przysłowiowej skóry na niedźwiedziu, gdyż Rosja ani na chwilę nie chce zapomnieć o swoim posłannictwie dziejowem i wykorzystując konieczność utrzymania za wszelką cenę aliansu, uzyskuje przyrzeczenia i zobowiązania w sprawie cieśnin, co prawda niezbyt jasne i wyraźne...

Autor udowadnia, że argument zwolenników sforsowania Dardaneli: zaopatrzenie Rosji w materiał wojenny, opierał się dosłownie na fikcji, ponieważ dopiero w r. 1916 państwa Entente'y mogły rozpocząć dostawy (zwłaszcza broni i amunicji) w większych ilościach a do tego czasu wystarczały w zupełności porty północne i Wławy-wostok, przez który skierowywały transporty Japonja i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Zachowanie się Rosji w sprawach cieśnin zawsze było conajmniej... dziwne i niezrozumiałe: więc w sierpniu 1914 r. rząd piotrogrodzki odrzuca propozycję sojuszu, z którą wystąpiły ententofilskie koła tureckie; uznano za właściwe zachować w tajemnicy całą sprawę przed Paryżem i Londynem; a w styczniu 1915 r. obojętnie się odnosi do zamierzenia dowódcy I korpusu tureckiego Mehmeda Paszy, który projektuje dokonać zamachu stanu w celu usunięcia Niemców z Turcji.

Opierając się na przytoczonych argumentach i faktach, adm. Castex w następujący sposób precyzuje odpowiedzi na pytania, jakie postawił:

- 1) czy należało działać? Nie, gdyż:
 - sytuacja tego nie wymagała,
 - Rosjanie sami dali sobie radę na Kaukazie,
 - rozstrzygnięcia trzeba zawsze szukać na froncie głównym, a nie na drugorzędnych i nawet najcięższa sytuacja na froncie Kaukaskim nie mogła wywrzeć doniosłego wpływu na przebieg wojny światowej;

2. czy można było działać? Również nie, ponieważ:

- osłabienie frontu Zachodniego nawet o jedną dywizję trzeba było traktować, jako lekkomyślność; (a nie zapominajmy, że w operacji Dardaneelskiej brało udział ogółem około pół miliona żołnierzy);
- fronty aliantów zarówno Zachodni jak i rosyjski trzymały się słabo, głównie powodu braku amunicji i broni np. we Francji pod koniec roku 1914 dzienna dotacja na działo 75 mm wynosiła 10 pocisków, a na haubicę 105 mm — zaledwie dwa!

3. gdzie należało działać?

W każdym razie nie przeciw Turcji, która słusznie uchodziła za najsłabszego adwersanta: nawet jej zwycięstwo na którymkolwiek z odcinków frontu nie mogło sprawić nic konkretnego, t. j. w decydujący sposób wpłynąć na zmianę ogólnego położenia.

Wreszcie akcję przeciw Dardanelom cechują: ślamazarność, nieudolne kierownictwo (ataki przedsięwzięto nie masowo, a niewielkimi siłami i w dużych odstępach czasu; punkty uderzeniowe wybrano nieszczęśliwie czy też nieumiejętnie); prócz tego nie zachowano w tajemnicy zamierzeń o ofensywie, co dało możność Turkom zorganizować jako tako obronę. Admirał Castex sądzi, że na początku 1915 r. należało operacji zaniechać; gdyby jednak czynniki polityczne uznały ją za coś w rodzaju *malum necessarium*, to lepiej byłoby skierować uderzenie albo na półwysep Bałkański celem bezpośredniego współdziałania z wojskiem serbskim albo na jeden z ważniejszych punktów nad Adriatykiem.

Przy sposobności pragnę przypomnieć, że operacja Dardaneelska, którą często — bodaj nie bez słuszności — obdarzano mało pochlebnem epitetem, jak „skandaliczna“ i t. p. spowodowała tak wielką rozbieżność poglądów pomiędzy I Lordem Admiralicji sirem Winston'em Churchill'em a I Lordem morskim słynnym admirałem Fisherem, że ten ostatni ustąpił z zajmowanego stanowiska. Trzeba przyznać, że sir Churchill nie miał zbyt trudnego zadania, ażeby dopiąć swego zamierzenia: uderzyć na Konstantynopol. Ostateczną mianowicie decyzję w tej sprawie mógł powziąć tylko „komitet wojenny“, w którego skład wchodziłi wszyscy ministrowie angielskiego gabinetu pod przewodnictwem premiera. Fachowcy, t. j. lordowie morscy i szefowie sztabów, byli doradcami technicznymi bez prawa głosu i referowali lub wyjaśniali pewne zagadnienia tylko wówczas gdy ich o to pytano. Winston Churchill, wybitny mąż stanu, utalentowany mówca, a przytem człowiek o niebywalej energii i ambicji, — w sprawach, odnoszących się do marynarki wojennej, zabierał głos osobiście i wygłaszał poglądy własne. Brak odpowiedniej wiedzy specjalnej (był młodszym oficerem kawalerji) nie zrażał go bynajmniej nigdy: na początku października 1914 roku n. p. przedstawił wniosek, aby mianować go dowódcą armji, broniącej Antwerpii. Nie doszło to wszakże do skutku, bowiem ówczesny premier angielski Asquit „załatwił prośbę odmownie“, dodając ironicznie: „jakież byłyby to trudności ze względu na podporządkowanie sztabów subalternowi kawalerji!“

Wskazuje to na wadliwość organizacji najwyższych władz wojskowych (a właściwie: obrony państwa) w czasie wojny w Anglii, kiedy kwestje operacyjne rozważali i rozstrzygali ministrowie czyli politycy a nie fachowcy, powodując się przy powzięciu decyzji wszelkimi względami, lecz tylko nie wiedzą specjalną. Dlatego zrozumiałe, że dość często wyniki musiały być fatalne, jak to najjaskrawiej uwidoczniło się w operacji Dardaneelskiej.

Akcja minowa na Bałtyku podczas wojny światowej.
 "Morskoj Sbornik" umieścił ciekawe studjum o akcji minowej floty rosyjskiej na Bałtyku w latach 1914—1917, posiadające bardzo dużą wartość, jako oparte na oficjalnych, archiwalnych danych. Przytaczam stamtąd szczegóły najbardziej charakterystyczne lub dotychczas mało znane.

Dowództwo rosyjskie, na podstawie bogatego doświadczenia wojny z Japonją a przytem trafnie oceniając warunki geograficzne teatru działań wojennych na Bałtyku, traktowało minę, jako bardzo poważny środek walki, temwięcej, że oddalenie baz niemieckich od wybrzeża rosyjskiego niezmiernie utrudniało planową i systematyczną pracę trawlerów.

Pokojowe przygotowanie floty rosyjskiej w zakresie min stało na wysokim poziomie, czego najlepszym dowodem jest sprawne i sprężyste przeprowadzenie planów, obejmujących obronę minową w okresie, poprzedzającym wypowiedzenie wojny. Osiągnięto wyniki całkiem zadawalające dzięki skrępowaniu w dużym stopniu ruchów floty przeciwnika co prawda na bardzo ograniczonym obszarze, bo przeważnie w pobliżu baz rosyjskich, jednak zmusiło to Niemców do znacznej powściągliwości w działaniach i do zrezygnowania z zamiaru zniszczenia lub unieruchomienia eskadry rosyjskiej kosztem nikłych strat.

Autor dokonuje podziału zagród minowych z punktu widzenia miejsca, gdzie je ustawiono, na:

- pozycję centralną, (Nargen—Porkallaude),
- pozycję wysuniętą (Takhona—Hangö),
- pola zatoki Ryskiej i Moon Sundu,
- pola ofensywne (na Bałtyku środkowym i południowym),
- pola zatoki Botnickiej i obszaru Abo-Alandzkiego.

Jeszcze przed wypowiedzeniem wojny trzy stawiacze min (nadwodne) ustawiły na pozycji centralnej 2119 min, (po 100 kg materiału wybuchowego). Podczas tej akcji 11 min wybuchło, lecz żadna nie wypłynęła na powierzchnię.

Zagrody zwiększano intensywnie i bez przerwy, o czym świadczy niniejsze zestawienie:

Z A G R O D A	Ilość min, postawionych w ciągu roku:				Razem postawiono
	1914	1915	1916	1917	
Centralna	2 994	—	2 106	5 831	10 931
Wysunięta	140	745	4 020	3 429	8 334
Zatoka Ryska i Moon Sund	—	2 865	6 379	3 800	13 044
Bałtyk środkowy i południowy	1 324	2 284	200	—	3 808
Zatoka Botnicka i Abo-Aland.	150	647	1 012	547	2 356
O g ó ł e m:	4 608	6 541	13 717	13 607	38 743

Ustawiano miesięcznie: w roku 1914 — 384 min

„ 1915 — 537 „

„ 1916 — 1143 „

„ 1917 — 1129 „

Długość zagrody centralnej wynosiła w r. 1914 — 15 mil morskich, a szerokość $4\frac{1}{2}$ m. m., miny ustawiano na 488 — 549 cm, w roku 1916 rozmiary zagrody wzrosły do długości 17 i szerokości 10 m. m., przyczem część min ustawiono na 305 cm, wreszcie w r. 1917 zagrodę powiększono do długości 23 i szerokości 11 m. m. a miny ustawiano na 244 — 1829 cm.

Nasylenie pola minami wskazuje następująca tablica:

ZAGRODA	1914		1915		1916		1917		Razem	
	posta- wiono min	na 1 milę mor- ską dłu- gości	posta- wiono min	na 1 milę mor- ską dłu- gości	posta- wiono min	na 1 milę mor- ską dłu- gości	posta- wiono min	na 1 milę mor- ską dłu- gości	posta- wiono min	na 1 milę mor- ską dłu- gości
Centralna (23 m. m.)	2834	123	—	93	2106	161	4446	312	9386	407
Wysunięta (42 m. m.)	—	—	—	—	3951	94	2966	141	6917	165

Uwagi: a) pozycję wysuniętą zaczęto przygotowywać dopiero w połowie lata 1915.

b) w obliczeniach uwzględniono tylko miny duże; zagroda centralna składała się z 1545 min małych i 9386 min dużych;

c) przyjęto, że spowodu sztormów i lodów corocznie 25% min zrywa się z kotwic.

Co się tyczy zagrody Irbeńskiej w zatoce Ryskiej, to autor przytacza następujące cyfry i dane:

Rok	Postawiono min	Postawiono na cm.	Odstępy w metrach
1915	2 347	152—305	46—122
1916	5 999	152—610	46—91
1917	1 754	914—2133	46—91

Na Bałtyk środkowy i południowy dokonały jednostki nadwodne 14 wypadów, stawiając tam 19 zagród i dwie w okolicy Steinortu i Windawy.

Z punktu widzenia taktycznego ustawiono:

Rodzaj zagród	Ilość min w roku:				Razem	
	1914	1915	1916	1917	min	czyli %
zaczepne . . .	1 324	2 184	200	—	3 708	9,5
pozycyjne . . .	2 834	745	6 057	7 412	17 048	44,5
obronne . . .	450	3 512	7 460	6 195	17 677	46,0
S u m a	4 608	6 441	13 717	13 607	38 473	100

Miny ustawiono następującymi środkami:

T Y P O K R Ę T U	Szybkość w węz- łach	Zanu- rzenie w cm.	Największa ilość min, jaką zabie- rał	Posta- wiono min	Co wy- nosi ‰
stawiacze min	11—17	457—731	220—1200	7 360	19
stawiacze min przerobie- ne ze statków handlow.	10,5—12	366—488	360—500	2 817	7,4
stawiacze sieci	7—12	76—149	do 80	12 274	32
trawlerzy	8—10	98—122	12—15 i 55—100	4 000	10
krążowniki	20—23	670—884	150—400	1 778	4,6
kontrtorpedowce	22—35	305—396	16—80	5 260	14
inne okręty				4 974	13

Wreszcie podać należy również następujące spostrzeżenia i uwagi:

- ładunek 100-kilogramowy był stanowczo za słaby, gdyż nie wystarczał nawet przeciwko lekkim krążownikom, jak „Gazelle“, „Augsburg“, a stary krążownik pancerny „Friedrich Karl“ uszkodzony dwiema minami, utonął dopiero po 5 godzinach;
- do uzupełnienia lub wzmacniania pól minowych najlepiej nadawały się trawlerzy i kutry motorowe o nieznacznym zanurzeniu (do 150 cm.)
- podwodne stawiacze min w marynarce rosyjskiej na Bałtyku min nie stawiały; „Akuła“, pierwotyp podwodnego stawiacza min, zginął podczas wykonywania operacji w zatoce Gdańskiej jesienią 1915 roku;
- zagrody, ustawione poza zasięgiem baterij lądowych, miały na celu tylko utrudnianie i opóźnianie ruchów floty nieprzyjacielskiej;
- tak pozycja centralna jak i wysunięta posiadały za mało min, ustawionych przeciwko łodziom podwodnym; dlatego stanowiły istotną przeszkodę wyłącznie dla jednostek nadwodnych, nawet o niewielkiem zanurzeniu;
- w zagrodach centralnej i Irbeńskiej nie było wcale przejść, co teoretycznie ułatwiałoby przeciwnikowi blokowanie;
- flota niemiecka nie przeszkodziła ani razu okrętom rosyjskim w ustawieniu ofensywnych zagród minowych.

(M. M.).



Wiadomości Techniczne.

PLK. w ST. SP. INŻ. W. ABRAMOWSKI.

Budowa portu w Cherbourgu w 1783 r.

Port Cherbourski, po wybudowaniu w ciągu ostatnich kilku lat nowego dworca morskiego, stał się jednym z najlepszych tranzytowych portów europejskich, zajmując czołowe miejsce jako port pasażerski pomiędzy portami nawet o tak starej tradycji, jak Hamburg, Amsterdam lub Havre. Port Cherbourski będący równocześnie bazą Marynarki Wojennej R. F., ze swymi potężnymi falochronami i ogromną redą, ma bardzo ciekawą historję swego powstania: ciekawą tak ze względów natury strategiczno-historycznej, jak też i ze względów natury technicznej — ściśle inżynieryjnej.

Rozwój swój, aż do stanu obecnego zawdzięcza Cherbourg specjalnym wymogom wojskowym, które skłoniły twórców jego do zaprojektowania sztucznego punktu oparcia dla floty działającej w kanale La Manche. Zapoznawszy się pokrótce z historją powstania portu cherburskiego i arsenału, rozpaczmy ciekawy sposób budowy jego falochronów, którą to pracę należy uważać za pierwszą w dziejach budownictwa portowego, ze względu na użycie kesonów (które były prototypem obecnych) i ze względu na bardzo oryginalny pomysł sposobu łamania fal.

Podczas amerykańskiej wojny o niepodległość (1775—1783) połączone siły morskie francusko-hispańskie, blokowały w ciągu kilku miesięcy wybrzeża i porty południowej Anglii z zamkniętą w nich flotą angielską. Wyniki tej blokady były znikome; gdyż połączone floty sojuszników nie miały ani baz, ani odpowiednich portów na wybrzeżu, gdzie mogłyby odnawiać zapasy i wykonywać naprawy lub chronić się od jesiennych i zimowych sztormów, podtrzymując jednocześnie blokadę. Z nastaniem zimy w 1776 roku zjednoczone floty musiały z wyżej wymienionych powodów przerwać blokadę i udać się do macierzystych portów. Do ponownej koncentracji przeważających sił już Anglicy nie dopuścili, niszcząc kolejno

rozproszonych sojuszników. Niepowodzenie działań morskich w La Manche wykazało potrzebę bazy, która mogłaby skutecznie zaopatrywać większą ilość okrętów i która jednocześnie leżałaby w wygodnym położeniu strategicznym. Zwrot w polityce wewnętrznej i zewnętrznej Francji w kierunku odrodzenia i podniesienia z upadku floty narodowej z jednej strony, dojście do władzy i wpływów nowego pokolenia strategów i doktrynerów wojskowo-morskich z drugiej strony, spowodowały decyzję budowy portu wojennego, wymierzonego przede wszystkim przeciw Anglii. Francja w tym czasie posiadała na wybrzeżu kanału La Manche następujące porty: Dunkerque, Boulogne, Brest i Le Havre, poza kilkoma jeszcze małymi portkami jak Sant Malo, Calai, Cherbourg i t. d., których, ze względu na ich szczupłość i mały rejon działania, nie można było brać pod uwagę; pozostawały zatem tylko pierwsze cztery. Po bliższem rozpatrzeniu wybrano za główny port wojenny Le Havre decydując, że Dunkerque i Boulogne są za małe, a Brest z powodu mnóstwa podwodnych skał i panujących w niektórych porach roku silnych NO-stowych wiatrów, był niedostępny dla ówczesnych okrętów wojennych, wholowywanych do portów przy pomocy wiosłowych kutrów i barkasów.

Powyższych braków Le Havre nie posiadał. Ludwik XVI. polecił przystosować ten port jako bazę dla floty oraz wypracować plany, mające go podnieść w przyszłości do roli portu wojennego I szesj klasy. Mniej więcej w tym czasie ukazała się rozprawa niejakiego kapitana marynarki wojennej Bretoniere'a, wykazująca wszystkie korzyści jakie mógłby dać Cherbourg, gdyby był zamieniony i rozbudowany na bazę. Bretoniere wskazywał, między innemi, na doskonałe położenie Cherbourga na północnym cyplu półwyspu „Cotentin“, wrzynającego się głęboko w kanał angielski; na jego doskonałą głęboką i obszerną redę, mogącą pomieścić okręty prawie całego ówczesnego świata. W rozprawie wyliczył ściśle, że koszt wybudowania ochraniającego redę falochronu nie jest wyższy niż koszt robót pogłębiarskich, jakie trzeba byłoby wykonać w Le Havre a z biegiem lat wypadnie nawet taniej, jeżeli się weźmie pod uwagę, że chcąc utrzymać port w dobrym i użytecznym stanie trzeba pogłębianie wznawiać co roku. Rozprawa dotarła aż na dwór królewski, gdzie spotkała się z bardzo przychylnem przyjęciem a logiczną prostotą swych wywodów, przekonała króla i ministrów i Cherbourg został wybrany na główną bazę francuskiej Marynarki Wojennej.

Gubernator Cherbourga miał wybudować ochronny łamacz fal według potrzeb marynarki wojennej i z uwzględnieniem wszystkich warunków miejscowych. Niestety — gubernator w tych sprawach wogóle był nieukiem a w dziedzinie prac inżynierskich, jakie mu powierzono, wykazał kompletny brak zrozumienia i dobrej woli. Kazał on sypać wielkie ilości kamieni równolegle do brzegu, na wschód od wysepki leżącej przed starym portem, mniej więcej na linii gdzie obecnie znajduje się molo wewnętrzne. Żadnych przygotowań przed rozpoczęciem prac nie robiono; ani nie zbadano dna, jego charakteru i głębokości, ani nie wymierzono obszaru przyszłej redy (która okazała się w przyszłości za mała), a nawet nie przesondowano same

linji mola gdzie sypano kamienie. Prysłany, celem oględzin postępujących robót, Bretoniere. — zbadawszy rzeczywisty stan pracy, złożył sprawozdanie z inspekcji na skutek czego przysłano specjalnego inżyniera i zwolniono gubernatora ze stanowiska.

Z królewskiej służby dróg i mostów przysłano inżyniera Al de Cessart'a z poleceniem wymierzenia portu i przygotowania planów redy, basenów i falochronów.

Ludwik-Aleksander de Cessart był człowiekiem wybitnym. Rozpoczął swoją karierę od szeregowca królewskiej kawalerji i do-służywszy się w wieku lat 60-ciu kapitana, brał udział w licznych bitwach. Raniony pod Roucouse został zwolniony jako inwalida. Cessart wstępuje do Szkoły Inżynierji i rozpoczyna studia w jednym szeregu z 15-letnimi nowicjuszami. Służba w wojsku i nabyte doświadczenie, oraz zwiedzenie prawie całej zachodniej Europy dopomogły Cessart'owi nie tylko do pomyślnego ukończenia Szkoły i otrzymania dyplomu inżyniera cywilnego, lecz i po ukończeniu studiów przyczyniły się wybitnie do dalszego postępu jego kariery i sławy. Pierwsza praca, która zwróciła uwagę na niego, była budowa dużego mostu w Saumurze. Inżynierowie wyznaczeni do budowy tego mostu orzekli zgodnie, że z powodu lotnych wydm piasku, zmieniających często i raptownie koryto rzeki, budowa jest niemożliwa. De Cessart obserwował w ciągu 6-ciu miesięcy wydmy i bieg rzeki i po tym czasie przedstawił do Zarządu dróg i mostów projekt budowy, który zadziwił cały ówczesny świat inżynierski i wybudował most na kesonach. Ogólne wytyczne robót budowy portu wojennego w Cherbourgu były następujące: zbudować łamacz fal długości 12800 stóp, biegnący od wspomnianej wysepki (bez nazwy) na wschód od Cherbourg'a w kierunku wystającego cypla półwyspu na zachodzie, z dwoma wejściami przy obu końcach. Poza tem odcinek długości około 400 stóp (odległość wysepki od lądu) powinien być też zamknięty; na łamaczu fal powinno być miejsce dla umieszczenia co najmniej trzech fortów. Przystań tak zbudowana odpowiadała wymaganiom: była wystarczająco przestronna i posiadała u swych brzegów doskonałą głębokość 55 stóp. Zagadnienie budowy de Cessart rozwiązał przy pomocy kesonów specjalnego typu. Przyjmując za podstawę założenie, że falochron nie musi chronić miejsca postoju zakotwiczonych okrętów ale jedynie musi niszczyć działanie fal przez zmianę ich kierunku i wzajemną interferencję, postanowił ustawić cały szereg stożków ściętych, zbudowanych z drzewa, powiązanych między sobą żelaznemi łańcuchami i ustawionych obok siebie stycznie podstawami. Przed rozpoczęciem prac przeprowadził próby na modelach; wyniki tych prób były ze wszech miar zadawalniające. Projekt mimo swej ekscentryczności i nowości, został przyjęty i rozpoczęto opracowywanie szczegółów. Dla całej linji łamacza fal trzeba było przygotować 90 kesonów (stożków), każdy o średnicy 150 stóp i wysokości 64 stóp (do wysokości średniego poziomu od dna). Stożki budowane były z 80 sztuk dębów, powiązanych po 10 w pęki i umocowane od wewnątrz 10-ciu obęczami z drzewa (kłody ułożone w krąg naprzemian końcami górnymi i dolnemi do siebie). Poza tem każdy keson (stożek)

posiadał u góry specjalny otwór (okno) do wrzucania luźnego kamienia do środka, po ustawieniu kesonu na właściwym miejscu.

Kesony budowano na lądzie, następnie spuszczano je na wodę i holowano na miejsce przeznaczenia. Dla zabezpieczenia przed uszkodzeniem podczas holowania, każdy keson był owinięty 68 razy liną 18 cm (konopną). Lina wytrzymała obciążenie 25 ton, czyli całkowita wytrzymałość ciśnienia równała się wytrzymałości 1700 ton, cały zaś keson na wodzie ważył tylko 986 ton, reszta wytrzymałości liny służyła jako rezerwa bezpieczeństwa przy holowaniu i mogących zajść przytem nieprzewidzianych wypadków (fala, uderzenia).

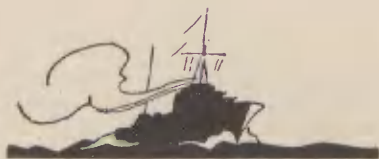
Holowanie uskuteczniano zapomocą 22 wiosłowych kutrów z kabestanem, licząc że w przeciągu 5 godzin od chwili opuszczenia, keson stanie na miejscu wyznaczonym. Keson przyholowany na miejsce umocowywał się do pływaków, następnie przywiązywano doń ciężary, przerąbывano liny łączące go z pływakami i keson tonął na wyznaczonym dla niego miejscu. Urządzenie pływaków jest nieznane; prawdopodobnie były to drewniane skrzynie wodoszczelne.

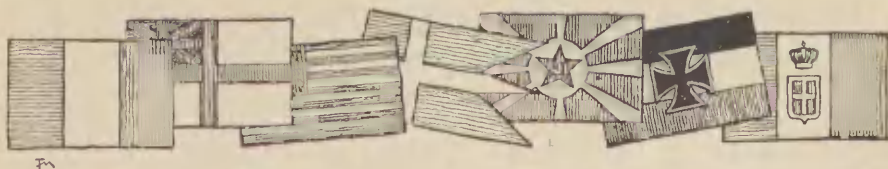
Do tak ustawionego kesonu przez otwór wskazany wyżej, wrzucano tłuczone kamienie i zalewano każdą warstwę hydrauliczną zaprawą, do wysokości średniego stanu wody podczas przypływu. Każdy z fortów miał się mieścić na czterech kesonach ustawionych w kwadrat i owiązanych ze sobą murowanymi arkadami i ścianami z drzewa, w środek zaś tak ograniczonego sześcianu sypano warstwami kamienie i zalewano zaprawą hydrauliczną, tworząc jeden wielki blok o boku 300 stóp.

Do wykonywania roboty i budowy kesonów użyto 250 cieśli, 30 kowali, 200 pracowników do tłuczenia kamieni i 200 murarzy. Ponadto do transportowania, ustawienia kesonów na miejscu i innych robót pomocniczych użyto około 300 sezonowo zatrudnionych wieśniaków, obowiązanych rokrocznie do odpracowania na korzyść rządu przepisanej liczby dni („corvé“). Każdy keson kosztował 360.000 ówczesnych funtów angielskich, a w ciągu roku miano wykonać 5 kesonów. Wykończenie więc całego falochronu musiało trwać 18 lat (czas w XVIII wieku nie odgrywał znaczenia). Z niewiadomych powodów pierwszy keson wybudowano w Le Havre, spuszczone go na wodę i ustawiono w odległości 500 stóp od wysepki we wrześniu 1783 roku. W trzy tygodnie po nim ustawiono drugi, zbudowany już w Cherbourgu. Prace związane z ustawieniem trzeciego natrafiły na trudności, ponieważ wieśniacy zajęci byli w tym czasie robotami w polu i ustawionego kesonu nie zapełniono na czas kamieniami, wskutek czego pierwsza burza w dniu 18 sierpnia zniosła go w bok od wytyczonej linii łamacza fal. Spowodu ciężkiego położenia finansowego wydano w Paryżu rozkaz aby kesony rozstawiać na odległościach 130 stóp jeden od drugiego (a nie jak dotychczas styecznie). Oczywiście, że na takich odległościach praca kesonów anulowała się do zera. Projekt de Cessart'a tracił swe znaczenie praktyczne i stał się zabawką. W ciągu czterech lat prowadzono jeszcze roboty mimo widocznego niszczenia i rozpadania się kesonów i wykończono ich około 20.

Coraz większy deficyt skarbu oraz wypadki wewnętrzne, spowodowały dalszą modyfikację budowy w ten sposób, że kesony kazano rozstawiać na odległość 1200 stóp. Po otrzymaniu takiego zarządzenia de Cessart porzucił robotę i powrócił do Paryża. W roku 1789 pozostałe kesony ścięto do wysokości poziomu wody w czasie odpływu.

Urzeczywistnienia swej budowy port Cherbourski doczekał się dopiero po 15 latach, gdy Napoleon I. kazał wybudować port-arsenał dla swej marynarki wojennej w celu przeciwdziałania Anglii. Wysłani inżynierowie stwierdzili, że idea de Cessart'a była bardzo dobra i projekt mógłby doskonale być urzeczywistniony, lecz potrzebował na to dużo czasu i dlatego został zamieniony na razie przez urządzenie łamacza fal z kamieni narzucanych luźno na dno morza.





Kronika zagraniczna.

Anglja.

Obrona Państwa. W Izbie Gmin odbyła się ożywiona dyskusja na temat obrony państwa. W dyskusji brali udział M. Churchill, admirał Sir Roger Keyes i inni wybitniejsi członkowie rządu. — M. Churchill w przemówieniu swoim podniósł konieczność zbadania środków obrony państwa na morzu, lądzie i w powietrzu, podkreślając potrzebę reorganizacji mobilizacji przemysłu oraz konieczność rozbudowy lotnictwa. Wskazywał on również na konieczność ściślejszej współpracy między wojskiem, marynarką i lotnictwem.

Admirał Sir Roger Keyes wystąpił z ostrą krytyką Traktatu Londyńskiego, który jest dziełem kompromisu lorda Beatty'ego. Traktat ten nie tylko przeszkadza Anglii w budowie odpowiednich jednostek, ale zabrania wymiany tych jednostek, które nie odpowiadają współczesnym wymaganiom. Admirał zwrócił się do premiera o zwolnienie Wielkiej Brytanii od więzów tego Traktatu. Poseł Attlee, jako przedstawiciel partii pracy, domagał się również współpracy wszystkich czynników obrony państwa i wysunął konieczność utworzenia specjalnego sztabu, który posiadałby przedstawiciele armii, marynarki i lotnictwa. Jako członków powołanoby przedstawiciele Indyj, Dominjów i urzędów cywilnych (n. p. delegata ministerstwa komunikacji i handlu). W odpowiedzi na tę interpelację, premier zapewnił, że organizacja środków obrony państwa, będzie zadawalniająca, gdyż rozwija się ona z miesiąca na miesiąc i z roku na rok. Podkreślił również, że wszystkie służby działają zgodnie i według jednej wspólnej linii wytycznej. M. Churchill przyjął to oświadczenie bardzo sceptycznie, podkreślając, że ma duże zastrzeżenia co do współpracy poszczególnych czynników obrony państwa, oraz sprzeciwił się bezzwłocznemu powołaniu ministra obrony państwa, motywując swoje opozycyjne stanowisko tem, że stanowisko takie musi przejść pewną ewolucję, rząd zaś powinien jasno postawić kwestję zagadnienia obrony państwa. Wysunął on również projekt utworzenia kolegium obrony państwa, gdzie oficerowie mogliby studiować zagadnienia obrony.

Nowe budowy. Z końcem sierpnia b. r. spuszczone na wodę kanońkę „Indus”, którą przeznaczono dla marynarki indyjskiej. Wyporność jej wynosi 1350 ton, szybkość 16,5 węzła. Uzbrojenie składa się z 11 — 120 mm.

Sprawy personalne. Jednem z zagadnień żywo omawianem w sferach marynarki wojennej, jest kwestja personalna. Dotyczy ona tak oficerów na wyższych stanowiskach, jak i oficerów młodych, linii i służb. Według wiadomości podanej w „Times” w styczniu 1936 roku admirał Lord Beatty osiągnie granicę wieku i odejdzie prawdopodobnie w stan spoczynku. Z jego ustąpieniem liczba „admiralów floty” osiągnęłaby swoją ilość regulaminową. W roku 1919 było trzech „admiralów floty”, ale w tymże roku mianowano trzech dal-

szych, a mianowicie: Lorda Jellicoe, Lorda Beatty'ego i Lorda Wester Wemyss. W roku 1924 — Lord Jellicoe poprosił o przeniesienie w stan spoczynku. Rozwiązania również wymaga sprawa dużej nadwyżki oficerów, powstałej wskutek przyjmowania uczniów do szkoły morskiej w czasie intensywnego rozwoju floty, gdy ograniczenia traktatowe jeszcze nie obowiązywały. Wywołało to nadmiar oficerów młodych, którzy nie mają możliwości nabywania praktyki morskiej na okrętach. Stan rzeczywisty personelu wynosił budżetowo w 1933 roku 91165 osób i wzrósł w roku 1934 do wysokości 92222 osób. Z tym przyrostem faktycznego stanu, wydajność marynarki i stan osobowy ustaliły się ostatecznie, wobec czego zmiany będą mniej konieczne. Wydano również zarządzenia zastrzegające warunki przyjęcia do oficerskiej szkoły morskiej, czem zapewni się lepszy dobór kandydatów. Uzupełnienie zatem personelu oficerskiego zapewnia dobra selekcja, nie przyjmuje się więcej jak 14 uczniów ze zgłaszających się kandydatów. Zmodyfikowano również przyjęcie lekarzy. Obecnie przyjmuje się ich pomiędzy 24 a 28 rokiem życia na trzy lata, które mogą być przedłużone o dalsze dwa za zgodą Admiralicji. Opuszczając służbę po trzech latach, otrzymują lekarze 400 liwrów lub 1000 liwrów po pięciu latach. Na próbę złożoną przy końcu piątego roku służby, mogą oni być przyjęci na stałe, przyczem po 25 latach służby, otrzymują prawo do pensji. Narazie stan lekarzy jest nadliczbowy.

Bazy. Admiralicja angielska kładzie duży nacisk na szybką rozbudowę bazy w Singapur. Wskazuje na to nie tylko kontrakt zawarty z firmą, która zobowiązała się ukończyć budowę do końca września 1935 roku, lecz i specjalne wyznaczenie jednego komodora jako dowódcę bazy. Według ostatnich wiadomości okazuje się jednak, że termin zakończenia budowy bazy, nie będzie mógł być dotrzymany i budowa przedłuży się jeszcze o dwa lata, tak że ostateczne wykończenie nastąpi dopiero w roku 1937. Czas ten potrzebny jest na wyposażenie i zainstalowanie maszyn w porcie. Dotychczasowe koszty budowy wynoszą przeszło osiem i pół miliona funtów szterlingów.

Na Bermudach postanowiono utworzyć lotnisko dla wodnopłatowców zaokrętowanych na krążownikach „Exeter“, „York“ i Norfolk“, które wchodzi w skład VIII eskadry i dywizji południowo-amerykańskiej.

Różne. W czerwcu r. b. spuszczone w arsenale Devonport kopję okrętu „Golden Hind“, na którym admirał Drake odbył przed 350 laty podróż dookoła świata. Wielka ilość osobistości urzędowych i cywilnych oraz liczni armatorowie angielscy, przyczynili się wysokimi składkami do rekonstrukcji w zmniejszonych wymiarach tego okrętu, który jest drobiazgowym naśladownictwem oryginału.

Według wiadomości podanej przez „Krasnaja Zwiezda“ zakłady Vickers'a miały skonstruować nowe szybkostrzelne 40 mm. działą przeciwlotnicze. Działo to spoczywa na łożu krzyżowym. Szybkostrzelność wynosi 200 — 250 na minutę, pułap 4 000 metrów.

Francja.

Podróże zagraniczne. Krążownik szkolny „Jeanne d'Arc“ powrócił z dziesięciomiesięcznej podróży ćwiczebnej. Droga, którą okręt odbył wynosi 30 000 mil morskich i prowadziła z Brestu około Afryki przez południowy Atlantyk wzdłuż wybrzeży Ameryki Południowej. Po zatrzymaniu się na Antylach francuskich odwiedził okręt kilka wielkich stanów Ameryki Północnej oraz wyspę Kubę. Na czas podróży szkolnej zaokrętowano 156 midship'ów, którzy mieli możność dużego obycia się z morzami i zaznajomienia się z obcymi portami.

Kanonierka „Ailette“, będąc w Tromsø wzięła udział w odsłonięciu pomnika dla lotników francuskich, którzy zginęli w roku 1928 na wodnopłatowcu „Latham 47“, biorącym udział w ratowaniu ekspedycji gen. Nobile. W Halifax była ostatnio kanonierka „Ville-d'Ys“; zaś kanonierka „D'Entrecasteaux“, która przebywała u wybrzeży Nowej Ziemi, przybyła do Newport. Łodzie podwodne „Persée“, „Diane“, „Méduse“, „Eurydice“ i „Amazone“, należące do I. dyonu ł. p.

w Cherbourgu, odbyły podróż do Brest, Lizbony, Las Palmas i Casablanca. Krążownik podwodny „Surcouf” i łodzie podwodne „Glorieux” i „Poncelet”, odbyły ćwiczenia zespołowe i odwiedziły porty: Casablanca, Santa Cruz, Dakar, La Praya i wyspy Antylskie.

Nowe budowy i próby jednostek. Budowa drugiego okrętu linjowego typu „Dunkerque” została zatwierdzona. Okręt ten będzie nosił nazwę „Strasbourg”. Przeróbka linjowca „Provence” została ukończona w arsenał w Brest. Po wejściu „Provence” do linii, miejsce jego na stoczni zajmie okręt linjowy „Lorraine”, który również ulegnie gruntownej modernizacji. Krążownik „Emile Bertin” rozpoczął pierwsze swoje próby koło Saint-Nazaire. W czasie prób osiągnął on szybkość 36 węzłów i utrzymywał szybkość 35 węzłów przez kilkanaście godzin. Szybkość przewidywana miała wynosić tylko 34 węzły. Oficjalne i ostateczne próby odbędą się w Brest. Kontrtorpedowiec „Chevalier Paul” po udanych próbach, został definitywnie przyjęty przez komisję odbiorczą. Cztery niszczyciele łodzi podwodnych wybudowane w stocni w Nantes rozpoczną wkrótce kampanję. Pierwszy z nich przydzielono do dywizjonu szkolnego morza Śródziemnego w Toulon. Drugi kończy próby szybkości, w czasie których osiągnął 23,6 węzła. Trzeci ukończywszy z pomyślnym wynikiem próby, odszedł z Lorient do Toulon'u. Czwarty jest na wykończeniu w Nantes, skąd uda się do Lorient celem uzbrojenia, poczem rozpocznie próby końcowe.

Przebudowa okrętów linjowych. Przebudowę okrętu linjowego „Provence” ukończono. Po piętnasto-miesięcznej przeróbce, okręt odbywszy zadawalniającą próby wszedł w skład, jako okręt flagowy, do II eskadry w Brest. Stocznia rządowa w Toulon zamierza w bieżącym roku ukończyć przeróbkę „Bretagne”, która ma wejść również w skład II eskadry. „Lorraine”, trzeci okręt tejże klasy, rozpoczął w sierpniu przebudowę w Brest i ma być w jesieni 1935 roku wykończony. Wszystkie wymienione okręty zmieniają kotły i częściowo maszyny. Posiadane dotychczas starej konstrukcji kotły węglowe, zamieniają na ropowe. Turbiny zostają całkowicie przejrane i uzupełnione nowemi. Zmiany te mają doprowadzić do osiągnięcia poprzedniej szybkości 21 względnie 21,5 węzła. Okręty otrzymają również nowe maszyny trójnogowe z nowoczesnemi urządzeniami do kierowania ogniem artyleryjskim. — Pozatem wzmocniona będzie artylerja przeciwlotnicza, oraz pancerz w podwodnej części okrętów.

Minowiec „Emile Bertin” zbudowany na stoczni Penhoët w St. Nazaire (o pojemności 5886 ton, IX—155 mm., 2 potrójne aparaty torp., 2 aparaty lotnicze i 200 min.) rozpoczął próby. Według nieoficjalnych danych miał on w czasie próby szybkości osiągnąć 39,8 węzła przy 123 000 HP. Warunek postawiony stoczni wymagał tylko szybkości 34 węzłów przy 102 000 HP. W czasie próby szybkości na czas, miał on rozwijać w ciągu ośmiu godzin 37 węzłów. Biorąc pod uwagę, że maszyny nie pracowały na swoje maximum, możemy przypuszczać, że rozwinie on szybkość 40 węzłów.

Łodzie podwodne „Le Héros” i „Le Centaure” spuszczone na wodę w 1932 r. rozpoczęły jazdy próbne. „Le Héros” osiągnęła szybkość 21 węzłów przy 7000 HP. i zanurzyła się na głębokość 15 metrów w czasie 30 sekund. Po próbnej jeździe z Brestu do Beirut i spowrotem przez Bizertę i Algier, wejda one w skład III flotylli ł. p. w Toulon. Szybkobieżna motorówka „V. T. B. 10” (o pojemności 22 ton, długość 19,5 m., szerokość 4 m., zanurzenie 2,1 m. wyposażona w 2 wyrzutnie torp. 450 mm. i motory 2200 HP.) ukończyła próbne jazdy, w czasie których miała osiągnąć szybkość 55 węzłów.

W jesieni b. r. zamierza stocznia w St. Nazaire przystąpić do założenia stępki pod „Strasbourg”, okręt tego samego typu jak „Dunkerque”. Budować go będą na tym samym 310 metrów długim slipie, na którym spuszczone statek oceaniczny „Normandie”. Według projektów winien on wejść do linii w 1938 roku.

Rozbudowa portów. Koszta rozbudowy portu w Cherbourgu, jako bazy dla sił lekkich wynosić mają 20 milionów franków. Plan obejmuje powiększenie arsenału, budowę nowych basenów dla jednostek, które w listopadzie b. r. mają tam być przesunięte. Prawdopodobnie będą to: 3 kontrtorpe-

dowce, 2 torpedowce, kilka nowych łodzi podwodnych i jeden krążownik, które mają być przesunięte z morza Śródziemnego. Obecnie znajduje się w Cherbourg 33 jednostek.

Ćwiczenia obrony wybrzeża. W związku ze wzmianką o ćwiczeniach w obronie wybrzeża, wykonanych przez pierwszą eskadrę morza Śródziemnego („P. M.“ Nr. 65) podajemy krótki przebieg tych ćwiczeń. Założenie przewidywało atak I-szej eskadry na port Marsylii i Toulon'u. Inspektor sił morskich morza Śródziemnego vice-adm. Robert, objął ogólne kierownictwo ćwiczeń oraz dowodził grupą „niebieskich“, przeznaczoną do obrony wybrzeża. Prefekt morski Toulon'u vice-adm. Mouget objął właściwą obronę wybrzeża, zaś kontr-admirał Cambon, dowódca Dyonu Szkolnego objął dowództwo nad siłami morskimi „niebieskich“. Grupą „czerwonych“ dowodził vice-adm. Dubois. Ćwiczenia miały przebieg następujący: Jednostki „czerwonych“ odkryte zostały przez lotnictwo „niebieskich“ koło wysp Balearskich, które następnie zaatakowały „niebieskie“ łodzie podwodne. Siły morskie „niebieskie“ wyszły pod osłoną nocy na spotkanie eskadry „czerwonych“. Główne starcie sił, w którym wzięło udział pięćdziesiąt okrętów, nastąpiło o świcie w zatoce Lion. Z powodu silnego wiatru vice-adm. Robert wstrzymał akcję lotnictwa i polecił mu schronić się na pobliskiej redzie. Cztery aparaty musiały wodować koło wyspy Majorka. Z powodu silnej burzy główny atak na Marsylję od strony morza opóźnił się i odbył się dopiero około południa. Port w Toulon rozpoczęto ostrzeliwać dopiero o 16 godzinie. Późem eskadry zakotwiczyły, chroniąc się za falochronami. Ćwiczenia zakończono wieczorem, pozorowanym atakiem lotnictwa na miasto i redę.

Przegrupowanie sił morskich. Na uwagę zasługuje oświadczenie ministra marynarki Piétri, który w czasie ostatniego pobytu w Cherbourg'u, w związku z rozbudową arsenału i portu, zapowiedział przegrupowanie sił morskich. Oprócz innych zmian, projekt ma obejmować przesunięcie dwóch okrętów linjowych z Toulon do Brest. Dotychczasowy podział posiadanych przez Francję 9 okrętów linjowych obejmował — 7 na morzu Śródziemnym i 2 na wybrzeżu Atlantyku. W Toulon znajdowały się: „Lorraine“, „Jean Bart“, „Paris“, „Condorcet“, „Courbet“ oraz w remoncie „Bretagne“ i „Provence“, który ostatnio przeholowano do Brest. W Brest były w rezerwie: „Voltaire“ i „Diderot“. Okrętem flagowym II eskadry zostanie „Provence“, w miejsce dotychczasowego „Duguay Trouin“. Zamierzone jest również przesunięcie do tej eskadry po ukończeniu naprawy „Lorraine“ i „Bretagne“. Na morzu Śródziemnym pozostałoby zatem 5 okrętów linjowych, przez co nie zostałaby jeszcze naruszona równowaga sił w stosunku do Italii, która posiada tylko 4 okręty linjowe. Eskadra okrętów linjowych w Brest składałaby się zatem z 2—3 okrętów, aż do czasu wejścia do linii „Dunkerque“ w 1937 i „Strasbourg“ w 1938 roku.

W związku z przebudową „Lorraine“, odbywającą się w Brest, jako okręt flagowy I — eskadry, wyznaczono krążownik „Algerie“. Dotychczasowy okręt flagowy tej eskadry „Foch“, wejdzie w skład nowej trzeciej lekkiej dywizji, którą uzupełnią krążowniki „Tourville“, „Colbert“ i „Duplex“ należące dotychczas do I — lekkiej dywizji. Nowy leader „Chevalier Paul“ po ukończeniu prób, zastąpi w VII — lekkiej dywizji dotychczasowy okręt flagowy „Tartu“.

Według ostatnich zatem zamierzeń ministra marynarki, podział jednostek floty francuskiej bez uwzględnienia torpedowców, kanonierek, niszczycieli łodzi podwodnych i trawlerów, przedstawiałby się następująco: na morzu Śródziemnym 115 jednostek (4 okręty linjowe, 2 lotniskowce, 10 krążowników, 17 przewodników flotyll, 31 kontr-torpedowców, 51 łodzi podwodnych); na oceanie Atlantycznym 69 jednostek (5 okrętów linjowych, 6 krążowników, 8 przewodników flotyll, 14 kontrtorpedowców, 36 łodzi podwodnych), oraz na wodach zagranicznych 4 jednostki (2 krążowniki i 2 łodzie podwodne). Poza tem podział ten nie obejmuje również jednostek, które są w stanie prób, mianowicie „Emile Bertin“, przewodnik flotylli „Le Fantasque“, stawiacz sieci „Le Gladiateur“ oraz osiem łodzi podwodnych). Sfery morskie zamierzają również rozbudowę Calais jako bazy sił lekkich. Plan ten jednak nie jest jeszcze całkiem pewny.

Plan przesunięcia jednostek francuskich z Toulon do Brest oraz rozbudowa portu w Cherbourg, jak również projekt utworzenia bazy w Calais,

wywołały żywy oddźwięk w Niemczech, tak w sferach wojskowo-morskich, jak i w prasie.

Projekty te spowodowały pewne zaskoczenie w przypuszczeniach, jakie nasuwały się po manewrach u północno-zachodnich wybrzeży Francji i Afryki. Tembardziej, że całkowite nastawienie tych ćwiczeń, przewidywało obronę transportów wojsk kolorowych z Casablanca do portów La Rochelle, La Pallice i St. Nazaire. Zrozumiałem jest, że nie można z tego wnioskować o polepszeniu się stosunków francusko-włoskich, raczej należy przypuszczać, że czynniki morskie Francji opierając się na ostatnich ćwiczeniach desantowych, baczniejszą uwagę zwrócili na kanał La Manche i morze Północne. Międzynarodowe czynniki morskie Niemiec, oczekują z dużym zainteresowaniem reakcji jaką wywrą te plany w Anglii.

Reorganizacja lotnictwa morskiego. W myśl nowej organizacji, zatwierdzonej przez parlament, lotnictwo morskie podzielone zostało na trzy zasadnicze grupy:

- 1) „lotnictwo okrętowe“,
- 2) „morskie lotnictwo niezaokrętowane“,
- 3) „lotnictwo samodzielne“.

Kompetencje i podległość tych trzech grup lotnictwa morskiego, określono następująco: „lotnictwo okrętowe“ podlega całkowicie ministrowi marynarki, „morskie lotnictwo niezaokrętowane“ podlega ministrowi lotnictwa, jednakże oddane jest całkowicie do dyspozycji marynarki wojennej, wreszcie „lotnictwo samodzielne“ podlega ministrowi lotnictwa i jest w dyspozycji marynarki wojennej. Jeżeli chodzi o użycie tego lotnictwa do innych celów, a nie marynarki wojennej, to zgodę na to musi wyrazić nie minister lotnictwa, lecz rząd. W konsekwencji tego, odpowiedzialność za wyszkolenie i taktyczne użycie całego lotnictwa morskiego, oraz administrację jego budżetem, ponosi minister marynarki. Personal dla 1 i 2 grupy lotnictwa morskiego rekrutuje się z oficerów i szeregowych marynarki wojennej. Trzecią grupę obsługuje narazie marynarka wojenna do czasu, gdy personel lotniczy cywilny będzie wyszkolony. W związku z tą reorganizacją uzyskany dodatkowy kredyt na lotnictwo morskie w r. 1934 w wysokości 190 milionów franków, ma być użyty w pierwszym rządzie na uzupełnienie i możliwe szybkie odnowienie materiału dla „lotnictwa okrętowego“ i „morskiego lotnictwa niezaokrętowanego“. Celem przeprowadzenia całkowitej reorganizacji materiałowej lotnictwa morskiego, zażądał minister marynarki na rok przyszły, sumy najmniej 150 milionów franków.

Sprzedaż starych okrętów. Na łom sprzedano następujące jednostki: 1 okręt liniowy („Jaureguiberry“), 3 krążowniki („Jeanne d'Arc“ stary, „Metz“ i „Mulhouse“), 7 kontrtorpedowców („Commandant Lucas“, „Commandant Rivière“, „Mangini“, „L'Annamite“, „Bambara“, „Bison“, „Bouclier“), 4 niszczyciele łodzi podw. („Perce Neige“, „67“, „103“, „108“), oraz 3 kanonierki („Montmirail“, „Vaillante“, „Bipère“).

Echa manewrów i ćwiczeń. Następstwem manewrów i ćwiczeń jakie odbyły się na wiosnę i w lecie u wybrzeży Francji, połączone z operacjami desantowymi, są liczne przesunięcia personalne na wyższych stanowiskach morskich, które wejdą w życie w listopadzie b. r.

Różne. W czasie katastrofy niemieckiego okrętu wycieczkowego „Dresden“ jaka miała miejsce u wybrzeży norweskich koło Stavanger, kanonierka „Ardent“ pośpieszyła z pomocą, ratując 1500 osób. Było to niejako odwdziACCenie się za uratowanie przez „Dresden“, załogi francuskiego wodnopławca, który wskutek awarii musiał wodować w trudnych warunkach morskich, na morzu Północnem.

Italia.

Podróże zagraniczne. Krążownik „Armando Diaz“ wyszedł z portu Spezia do Sydney celem reprezentowania Italji podczas uroczystości stulecia miasta. Okręt hydrograficzny „Magnani“ oraz minowiec „Ostia“ powróciły do

kraju po długim okresie prac hydrograficznych na wybrzeżu Dankalia na morzu Czerwonym. Krążownik „Bari” wysłany został na morze Czerwone w celu zwiększenia tam sił morskich Italji.

Nowe budowy. We Fiumie ukończono z dobrymi wynikami próby zanurzania się do głębokości 80 metrów, łodzi podwodnych „Rubino” i „Topazio”, zbudowanych przez stocznię Carnaro. Łodzie te o małym rejonie pływania przeznaczone są do obrony wybrzeża.

W pierwszych dniach września, spuszczone na wodę krążownik „Muzio Attendolo Sforza”, należący do typu „condottier”, pojemność 6 000 ton, długość 182 m., szerokość 16 m., motory ropowe o sile 100 000 HP. rozwijają szybkość 38 węzłów. Uzbrojenie składa się z: VIII—152 mm., VI—100 mm., 4 wyrzutnie torpedowe i artylerja przeciwlotnicza.

W tym samym miesiącu spuszczone również łódź podwodną „Galileo Ferraris” o wyporności 1000/1300 i szybkości 18/8 węzłów. Uzbrojenie jej stanowi 8 wyrzutni torpedowych 533 mm., oraz dwa działa 100 mm.

Okrety linjowe „Giulio Cesare”, „Conte di Cavour”, „Caio Duilio” i „Andrea Doria” postanowiono przerobić. Przebudowa ich obejmie zmniejszenie artylerji na korzyść nowych kotłów i maszyn. W nowej swej formie będą one posiadały tylko X—305 mm., zamiast dawnych XIII—305 mm. Zaoszczędzony tonaż ma być użyty na nowe instalacje napędowe przez co zamierza się osiągnąć większą szybkość z 21 na 25—26 węzłów. Równocześnie ma być zwiększony pancerz w podwodnej części okrętów oraz artylerja przeciwlotnicza.

Spuszczono również dwa kontrtorpedowce (przewidziane planem budowy 1930/31) „Grecale” i „Ribecco”, typu „Maestrale”. Pojemność ich wynosi 1449 ton, uzbrojenie zaś IV—120 mm., 6 wyrzutni torp. 533 mm. W Tarenzie spuszczone łódź podw. „Galileo Ferraris” o wyporności 890/1240 ton, długość 70 m., szerokość 6,8 m., zanurzenie 3,9 m. Szybkość wynosi 17,5/8,5 węzła. Uzbrojenie składa się z: II—100 mm. i 8 wyrzutni torp. 533 mm.

Awarje. Dziesiątego września o godzinie 00,30 w kanale pomiędzy wyspą Procida i Cap Niseno kontrtorpedowiec (leader) „Usodimare” zderzył się z parowcem „Pallade”, odnosząc dużą awarię na dziobie. Po pobieżnej naprawie, wszedł do Neapolu gdzie nastąpi naprawa. W czasie kolizji zostało na kontrtorpedowcu zabitych trzech marynarzy i siedemnastu rannych. Na parowcu nie było żadnych ofiar.

Duży francuski wodnopłatowiec marynarki wojennej wskutek zepsucia się motoru musiał wodować koło Santa Lucia na Sardynji. Na pomoc przybyło bezzwłocznie kilku rybaków, potem jeden z torpedowców włoskich.

Różne. Senator Marconi wykonał ostatnio na yachcie swoim „Elettra” bardzo ciekawe próby z nowowynalezioną przez siebie morską radio-latarnią. Kabina nawigacyjna na yachcie, gdzie znajdowała się stacja odbiorcza, była całkowicie zamknięta i zasłonięta, kurs zaś ustalały sygnały wysyłane ze stacji nadawczej umieszczonej na wzgórzu koło Sestri Lewante w wysokości 90 metrów nad poziomem morza. Yacht odpłynął na odległość 5 mil od brzegu, kierując się następnie ku Sestri, gdzie ustawiono w odległości 80 metrów od wybrzeża boję oznaczającą wejście do przypuszczalnego portu. Od tego miejsca rozpoczęła się nawigacja „na oślep”. Sygnały wzrokowe i akustyczne wskazywały sternikowi, czy kurs jego jest prawidłowy i pozwalały mu uniknąć każdej najmniejszej omyłki. Radio-latarnia umieszczona w porcie składa się z małej instalacji o 2 metrowej wysokości i 1,2 metra szerokiej. Dwa małe reflektory antenowe umieszczone są pod kątem prostym do siebie i znajdują się na wierzchołku podstawy walcowej obracającej się na prawo i lewo na 5 cnt. w każdą stronę od linii łączącej radio-latarnię z wejściem do portu. Antena jest długa na kilka centymetrów i posiada reflektor wysoki na 90 cnt. Gdy reflektor ustawi się w lewo, wtedy wysyła sygnały o tonacji wysokiej, gdy na prawo, znaki są o tonacji niskiej; umożliwia to dokładną orientację sternikowi, po której stronie od kursu znajduje się okręt. Anteny odbiorcze są podobne

do anten nadawczych i mogą być skierowane dowolnie. Umieszczone są na dwóch podstawach obracających się w kierunkach przeciwnych. Kąt odbioru wynosi około 100 stopni. Aparatura jest również tak skonstruowana, że pozwala na ustawienie jej w przybliżeniu na kierunek radio-laterni. Na mostku, zewnątrz kabiny nawigacyjnej, podawane są sygnały dźwiękowe, przez wskaźnik wychylający się na tarczy, podzielonej na dwie połowy, czerwoną i zieloną. Okręt jest na kursie, gdy wskaźnik znajduje się w położeniu środkowym tarczy.

Niemcy.

Ćwiczenia. Zgodnie z programami wyszkolenia, odbyły poszczególne jednostki oraz zespoły dłuższe ćwiczenia na morzu Północnem i Bałtyckiem. W drugiej części letniego programu specjalny nacisk położono na ćwiczenia artyleryjskie i torpedowe, przyczem dużą ilość strzelań odbyły tak jednostki cięższe jak i lżejsze. Do dyspozycji szkoły artyleryjskiej oddano na ten okres pancernik „Deutschland” i krążownik „Leipzig”. Trawlery zajęte były intensywnymi ćwiczeniami stawiania i oczyszczania zagród minowych. Całość wyszkolenia zakończyły ćwiczenia w zespołach, w których wzięły udział wszystkie okręty linjowe, krążowniki, torpedowce, trawlerzy, niszczyciele łodzi podwodnych (U. Z.) i inne jednostki pomocnicze. Z ukończeniem ćwiczeń, przydzielono niektóre okręty do szkół specjalistów, oraz rozpoczęto okresowe dokowania i remonty. W związku z tem zostaje całkowicie wycofany okręt linjowy „Hessen”. Załoga jego przejdzie na pancernik „Admirał Scheer” w celu przygotowania go do rozpoczęcia kampanji. „Hessen” zbudowany w roku 1903, brał udział w bitwie pod Skagerrak, poczem przerobiony w roku 1925 służył celom wyszkoleniowym oficerów i szeregowych. Po 31-letniej służbie wychodzi z linji.

Zmiany personalne. We wrześniu nastąpiły liczne zmiany w obsadzie stanowisk tak na lądzie jak i na jednostkach pływających. Pozatem przeszło w stan spoczynku 2 vice-adm., 1 kontr-adm., 7 komandorów i 1 lekarz.

Hiszpanja.

Program Morski. Rząd hiszpański uzyskał zatwierdzenie przedłożonych wydatków na rozbudowę i uzupełnienie potrzeb floty. Argumentem przekonywującym była duża ilość bezrobotnych podana przez stocznie. Wysokość kwoty przeznaczonej na budowy, określono na 81 milionów pesetów, którą podzielono na dwie równe raty. Pierwszą część, ogólnej sumy, przeznaczono na następujące budowy: dwie łodzie podwodne, dwa stawiacze min, jeden okręt hydrograficzny, na wyrób min i torped.

Stępki pod obie łodzie podwodne typu „D1”, założono w stoczni w Kartagenie. Stawiacze min o pojemności 2000 ton każdy, będą wybudowane w Ferrol. Okręt hydrograficzny, budowany również w Ferrol będzie identyczny z okrętem „Tofino”. Oficerowie marynarki hiszpańskiej wystąpili z ostrą krytyką przeciwko temu programowi, powziętemu tak szybko z punktu widzenia zwalczania bezrobocia, bez uwzględnienia prawdziwych wymagań marynarki. Drugą część budżetu marynarki z roku 1934 przeznaczono na przeróbkę dwóch starszych krążowników. Minister marynarki zaproponował również sprzedaż wszystkiego nieodpowiedniego materiału, znajdującego się w arsenałach państwowych.

Nowe budowy i naprawy. Stocznie w Kartagenie wykończą w roku bieżącym pięć torpedowców i jedną łódź podwodną. Torpedowce „Gravina”, „Escano” i „Ciscar” odbywają próby, natomiast pracę przy „Jorge”, „Juan” i „Ulloa”, posuwają się szybko naprzód. Według zapewnień dyrekcji stoczni winny one rozpocząć wstępne próby, za trzy miesiące. Równocześnie oddano do naprawy w stoczni w Kadyksie, krążownik „Mendez Nunez”. Krążownik ten jest tego samego typu jak „Blas de Lezo”, który zatonął w roku 1932 około cap Finisterre. Jeden z posłów parlamentu zwrócił ministrowi marynarki uwagę, że „Mendez Nunez” jest krążownikiem starego typu i że wobec tego nie nale-

żałoby go naprawiać. Minister odpowiedział, że jakkolwiek wartość bojowa tego krążownika będzie małą, nawet po jego całkowitem przerobieniu, to jednak spowodu ogromnego bezrobocia, praca ta zostanie powierzona stoczni w Kadyksie. „Mendez Nunez” miał trzy po sobie następujące, poważne wypadki. W lipcu 1932 roku, najechał na skałę koło cap Finisterre, następnego dnia po zatonięciu tam krążownika „Blas de Lezo”. Awarja turbiny w maju 1933 roku, unieruchomiła mu jedną maszynę, gwałtowny zaś pożar w lipcu tegoż roku na redzie w Kadyksie zniszczył go bardzo poważnie. Od tego czasu okręt ten nie wychodził z portu.

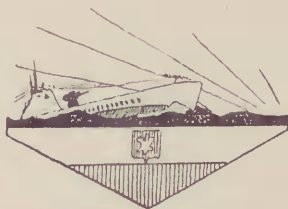
Portugalia.

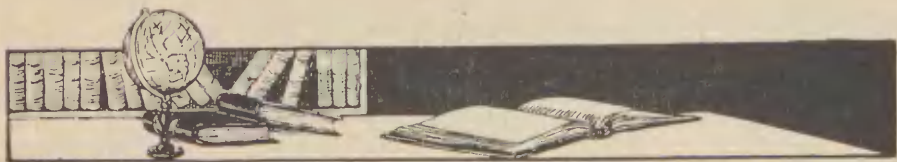
Budowa nowych jednostek. W Barrow (Anglia) w stoczni Vickers-Armstrong spuszczo na wodę trzy łodzie podwodne „Delfim”, „Espadarte” i „Golfinho”. Wyporność ich wynosi 854/1105 ton, długość 69,3 m, szerokość 6,5 m., zagłębienie 3,8 m., szybkość 16/9 węzłów. Uzbrojenie stanowi: I — 102 mm., 2 KM, 6 wyrzutni torp. 533 mm. Rejon działania obliczony jest na 2080 mil morskich i 5000 mil morskich przy szybkości 10 węzłów. Obsada 38 ludzi.

Nowo spuszczone kanonierka „Alfonso de Albuquerque” posiada wyporność 2100 ton, długość 103 m., szerokość 13 m. Uzbrojenie składa się z: IV — 120 mm., II — 76 mm. pl., 4 K. M. 40 mm., 2 wyrzutnie dla bomb głębinowych, 1 wodnoplawowiec i 40 min. Szybkość 21 węzłów przy 8000 HP.

Z. S. R. R.

Nowe budowy. We wrześniu na stoczni Ansaldo we Włoszech spuszczo na wodę sowiecką kanonierkę obrony brzegowej. Druga jednostka tego samego typu jest gotowa do spuszczenia. Okręty posiadają pojemność 810 ton, długość 180 metrów, szerokość 8,3 metra. Trzy motory systemu Tosi po 6 cylindrów o sile 1800 HP. każdy (5400 HP. razem) zapewniają im szybkość 30 węzłów. Uzbrojenie składać się będzie z III — 105 mm., 4 dział szybkostrzelnych i artylerji przeciwlotniczej. Załoga ma wynosić 120 ludzi.





Różne.

O WSPÓLNOCIE KULTURALNEJ LUDÓW BAŁTYCKICH I SŁOWIAŃSKICH NAD BAŁTYKIEM.

Okres wspólnoty językowej balto-słowiańskiej. Badania wzajemnych pokrewieństw, związków i wzajemnych oddziaływań między ludami słowiańskimi a bałtyckimi obejmuje przestrzeń czasu bardzo znaczną, bo prawie od początków indoeuropejskich w zagłębiu Bałtyku aż po dziś dzień. W absolutnych cyfrach można by wyrazić ten okres w liczbie około 7000—5000 lat. Przyjmuje się bowiem zazwyczaj w nauce, że Słowianie i Bałtowie (tj. Staroprusowie, Litwini i Łotysze) wyodrębnili się wspólnie t. j. jako jedna i jednolita gałąź językowa z pośród języków wschodnio-indoeuropejskich. Wyodrębnienie to przypada na okres rozpadania się praszczepu i prajęzyka indoeuropejskiego na poszczególne gałęzie językowe. Okres ten należy umieścić chronologicznie w czasie od 5000—3000 lat przed Chrystusem. Ale zanim Słowianie i Bałtowie oddzielili się od innych ludów indoeuropejskich, żyli także w bezpośrednim sąsiedztwie ze sobą i wzajemnie na siebie wpływali. Wniosek ten wynika bezpośrednio z faktu, że Słowianie i Bałtowie razem oddzielili się od innych ludów indoeuropejskich.

Bliższa wspólnota językowa balto-słowiańska trwała zapewne do czasów około 1500 przed Chr. Wskazuje na to fakt zmiękczenia spółgłosek tylnojęzykowych przed następującymi samogłoskami przednimi t. j. przed *i*, *e*, stądja bowiem początkowe tego procesu są wspólne Słowianom i Bałtom. Po tym okresie następuje epoka pewnego oddalenia się Bałtów od Słowian, Bałtowie wtedy stykają się blisko z ludami fińskimi, ale trzeba podkreślić, że główne ślady stosunków fińsko-bałtyjskich wykazuje gałąź litewska i łotewska. W onomastyce rzecznej i wodnej dadzą się stwierdzić ślady pobytu Litwinów w centralnej Rosji i koło Smoleńska. Dopiero około narodzenia Chrystusa — według Bugi — ludy te zbliżają się ku Bałtykowi i to tak, że Litwinów od Staroprusów oddzielają Łotysze.

Pierwotne siedziby Bałto-Słowian. Dopiero później skutkiem naporu Litwinów a zapewne i bardziej południowych szczepów bałtyjskich, dziś już wymarłych (Gołędzinów i Jaćwingów), Łotysze posuwają się na północ zapewne wzdłuż biegu Niemna i brzegu morskiego, zajmując swoje historyczne siedziby, a na ich miejsce wsuwają się Litwini, stykając się bezpośrednio ze Staroprusami. Może pozostałością bardziej południowego pobytu Łotyszów jest ludność łotewska na mierzei Kurońskiej, którą jeszcze badał Bezzenberger w końcu XIX stulecia. Naogół można powiedzieć, że Łotysze weszli na tereny, zajmowane aż do ich przybycia przez ludy fińskie, t. j. przez Liwów i Kurów (stąd nazwy niem. Livland, pols. Liflanty, później Inflanty i niem. Kurland, pols. Kurlandja). Resztki fińskie dotychczas żyją w okolicach przylądka Domesnaes na Łotwie.

Według wszelkiego prawdopodobieństwa pralud bałtosłowiański utworzył się w dorzeczu dolnej Wisły i zapewne tak, że główny trzon Słowian siedział nad samą Wisłą, a Bałtowie nieco dalej na wschód i północ. Dowodzić się tego zdaje staropruska nazwa Wisły, zapożyczona ze Słowiańskiego. Nie jest wykluczone, że przy samym ujściu Wisły ludy te stykały się bezpośrednio, a nawet mieszały w częściowym pomieszaniu. Jest też prawdopodobne, że Staroprusowie wogóle nie oddalali się ze swych siedzib nad Bałtykiem, a emigrowała jedynie grupa łotewsko-litewska. Późniejsze rozszerzenie się Słowian na całe dorzecze Wisły i dalej na wschód, może stać w związku z naporem Staroprusów i wymarłych szczepów bałtyjskich, w kierunku z północno-wschodu na południo-zachód. Napór ten spowodował przerwanie się związku pomiędzy Lechitami nadmorskimi a szczepami ruskimi.

Okres wspólnoty kulturalnej słowiańsko-bałtyjskiej. Gdy Słowianie ruscy zajęli Rosję i doszli aż do Ładogi, ludy bałtyjskie zostały ze wszech stron otoczone przez Słowian, a tylko pozostało im na wąskim pasku łotewskim sąsiedztwo z ludami fińskimi, oraz wybrzeże morskie od dolnej Wisły aż po zatokę ryską, które pozwalało na stosunki ze Skandynawami, a później Niemcami. Te warunki geograficzne wytworzyły nowy okres wspólnoty kulturalnej słowiańsko-bałtyjskiej, trwającej po dziś dzień. Okres ten charakteryzuje się silnymi wpływami słowiańskimi na ludy bałtyjskie, a także częściowym rozplnięciem się ludów bałtyjskich w ludności słowiańskiej, polskiej i ruskiej. Całe dorzecze Narwi, której nazwa jest bałtyjska oraz dorzecze środkowego Niemna, uległy polonizacji, względnie zruszczeniu.

Wpływy polskie na Staroprusów. Na losy ludów bałtyjskich wpływy słowiańskie oddziaływały nader potężnie. O Staroprusach wiemy, że chcieli się rządzić prawem polskim, że ich warstwa rycerska, zwana w dokumentach XIII w. vitingi, jest zapewne wzorowana na podobnej warstwie słowiańskiej i że sama nazwa jest pożyczką z języków słowiańskich. Warstwa ta wydaje się samoistnym wytworem Słowian, w szczególności Lechitów i nie mieć nic wspólnego z nordyjskim wyrazem viking (t. j. rozbójnik morski). Jest także znamienne, że pojęcia chrześcijańskiej liturgji (krzyż, chrzcic i t. p.) są u Staroprusów polskimi pożyczkami a nie niemieckimi,

aczkolwiek właśnie Niemcy chcą uchodzić za tych, co ten lud nawrócili na chrześcijaństwo. Kulturalne oddziaływanie zwłaszcza Lechitów, przedewszystkiem Pomorzan i Polaków, na Staroprusów odbija się we wszystkich zakresach życia, poświadczone licznymi zapożyczeniami językowymi. W okresie prześladowań krzyżackich bardzo wiele Staroprusów chroniło się do Polski, gdzie byli przyjaźnie przyjmowani i osiadali wśród Polaków, czego ślady przechowały się po dziś dzień w nazwach herbowych (Prus), w nazwach miejscowych (Prusy, Prusinów i t. d.) Niekiedy nawet nazwy szczepowe staropruskie ocalały w nazwiskach polskich; wydaje się mianowicie, że nazwiska staropolskie Sasin nie oznacza Sasa, t. j. Saksończyka, ale Staroprusa ze szczepu Sasinów, mieszkających na północ i wschód od Lubawy (woj. Pomorskie). Mieszanie się ludności lechickiej (polsko-pomorskiej) ze staropruską sięga bardzo dawnych czasów, a relacje oficjalne były, jak się zdaje, bardzo żywe, dopóki to było możliwe. Np. wiemy, że misjonarze, nawracający Pomorzan z ramienia Bolesława Krzywoustego w XII w., stwierdzili wśród Pomorzan bardzo dobrą znajomość wypadków, zaszłych w związku ze śmiercią św. Wojciecha na terytorjum Staroprusów w końcu X wieku.

Germanizacja Staroprusów. Staroprusowie ulegli później niemieczeniu, prowadzonemu nader bezwzględnie przez Krzyżaków i ich następców, a ich tradycja językowa uchowała się w nieznaczących resztkach w słowniczkach, używanych przez Krzyżaków dla porozumiewania się z ludnością staropruską, oraz w katechizmie z XVI wieku, powstałym w związku z szerzeniem się luteranizmu, także na drodze oficjalnej i często przymusowej. Pewne wyobrażenie o srogim gnębieniu Staroprusów jeszcze w XV wieku daje przepis zawarty w „Landesordnung“ z r. 1427: „w miastach i we wsiach niemieckich, na przedmieściach, w karczmach, a także w szynkach, sprzedających wyroby do rybołówstwa, żaden Prus (Staroprus) ani żadna Prusaczka (Staroprusaczka) nie może służyć albo sprzedawać piwa, ani nikt nie może ich najmować albo przyjmować“... Chodziło oczywiście o to, aby ludność staropruską odciąć zupełnie od lepszych zarobków i od możliwości samodzielniejszej oświaty. Dzisiejsze niemieckie Prusy Wschodnie nie reprezentują starej tradycji Staroprusów; są one raczej wcieleniem prześladowania i niszczenia ich narodowości.

Stosunki kulturalne Polski z ludami bałtyjskimi. Stosunki polsko-litewskie i łotewsko-polskie przypadają na okresy późniejsze i historia o nich wie bardzo wiele. Nawrócenie Litwy na chrześcijaństwo obrządku rzymskiego uratowało zapewne narodowość litewską od zupełnego zruszczenia; trzeba bowiem pamiętać, że białoruszczyzna była językiem dworu giedyminowego i gdyby do tego momentu dołączyła się jeszcze wspólność wyznaniowa pomiędzy Rusią a Litwą, to utonięcie ludu litewskiego w elemencie białoruskim podobnie, jak to się stało z Jaćwingami, byłoby tylko kwestią czasu.

Wspólności cywilizacyjne staroprusko-polskie, później polsko-litewskie i łotewskie, ciągnące się od pryncasów bałto-słowiańskich,

mając w swoim przebiegu tak ważne momenty, jak zapoznanie się z pierwszymi metalami, złotem, srebrem i żelazem (por. słow. zol — to: łotew. Selts; słow. sirebro; stprus. sirablan, lit. sidabras, łot. sudrabs; słow. železo: stprus. gelso, lit. gel (e) ž i s, łot. dSel(e)Sis) wytworzyły dziejową wspólnotę kulturalną, którą należałoby rozwijać i nadal we wzajemnym wspólnym interesie. Na tereny tej wspólnoty wkraczali niejednokrotnie Niemcy, zawsze w sposób burzący i ku szkodzie niepowetowanej tak Bałtów jak i Słowian. Oni to bowiem spowodowali zniemczenie całego Zachodu Słowiańskiego od Łaby aż po dzisiejszą granicę etnograficzną polską, oni zniemczyli Staroprusów i znaczne partje Polaków, Litwinów oraz Łotyszów w dzisiejszych Prusach Wschodnich, oni to w średnich wiekach i aż po czasy wielkiej wojny (1914—18) zadali znaczne klęski Łotyszom w ich własnej ojczyźnie.

Badania wspólnoty kulturalnej bałto-słowiańskiej musi wkraczać także na tereny ludów fińskich oraz skandynawskich, ponieważ ludy te stały w bliższych stosunkach z Bałto-Słowianami.

Zadania nauki polskiej. Studja bałtyckie prowadzone są na Uniwersytecie Poznańskim od chwili jego powstania. Indoeuropeista poznański M. Rudnicki stale prowadzi co parę lat kurs języka staropruskiego i litewskiego, a w seminarjum ćwiczenia w zakresie „przybałtyckich starożytności indoeuropejskich”, które obejmują języki bałtyjskie, słowiańskie i germańskie, oraz niekiedy fińskie. Do tego dołączają się momenty ściśle kulturalne, oparte o wykopaliska przedhistoryczne, oraz w pewnej mierze i antropologja.

Najbliższe zadania tych studjów muszą objąć badanie resztek językowych, kulturalnych i antropologicznych Staroprusów w Prusach Wschodnich, dialektologję litewską i łotewską, prehistorję i historję oraz dzieje cywilizacji naprzód bałto-słowiańskiej, a potem zróżniczkowanych już grup kulturalnych poszczególnych narodów bałtyjskich oraz słowiańskich, przede wszystkim lechickich. W nowszych czasach dołączają się do tego badania związków ekonomicznych. Naogół tedy można określić te badania jako obejmujące: język, prehistorję, historję polityczną i kulturalną, wreszcie ekonomikę i antropologję.

W dzisiejszych czasach rozwiniętej żeglugi przymorskie położenie ludów bałtyjskich, mających wyborne porty na Bałtyku, ułatwia im znacznie wymianę wszelkich dóbr i stosunki kulturalne z ludami słowiańskimi drogą na Gdynię, względnie Leningrad t. zn. przede wszystkim ze szczepami lechickimi (Polakami i Pomorzanami) oraz ze szczepami ruskimi (t. zn. z Wielkorusami). Szerzenie o sobie wzajemnej wiedzy staje się w tych warunkach koniecznym postulatem.

(Prof Dr. M. Rudnicki).

Biblijografja.

Wł. Wagner. Podług Słońca i Gwiazd. Nakładem Głównej Księgarni Wojskowej w Warszawie 1934 r. — Literatura podróżnicza liczy już szereg imion i pamiętników żeglarzy, którzy z pobudek sportowych, gnani żądzą przygód i zamięłowaniem do włóczęgi morskiej, samotnie lub we dwójkę podejmowali podróż naokoło świata na malutkich statkach żaglowych. Byli to cudzoziemcy: Slocum — Amerykanin, Gerbault — Francuz, Voss — Duńczyk i Robinson — Anglik. Do liczby tych śmiałych zdobywców oceanu wszedł obecnie nasz rodak Wagner, harcerz gdyński. Na małym 9 mtr. długości liczącym jachcie, przerobionym własnoręcznie ze starego kutra rybackiego, kupionego jako szmelc, Wagner wraz z jednym, a potem dwoma towarzyszami, odbywa w 1932 r. roczną podróż od wybrzeża polskiego do wybrzeży amerykańskich. Trasa jego podróży prowadziła przez Gdynię, Kopenhagę, Hals, Aalborg, Thyborn, Calais, Havre, Cherbourg, Brest, Biarritz, Dakar, Belem de Para, Cayenne, Trinidad Curacao, do Colon i Cristobal.

Stanisław Pomarański kpt. dr. „W awangardzie“. — Ze wspomnień pilsudczyka. Wydanie II. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Warszawa 1934.

Autor, b. oficer I Brygady Legionów, w pierwszej części swej pracy daje opis dziejów frontowych w Legionach. Opowiadanie prowadzi szlakiem „Kadrówki“ od chwili jej wymarszu z Krakowa, przy czem omawia tylko te dzieje, w których sam brał udział. Mówi prosto, po żołniersku, jak było, ze wszystkimi szczegółami i z dużą wyrazistością i obrazowością. Druga część pracy zawiera życiorysy dwóch wybitnych oficerów legionowych, którzy padli na polu walki — kpt. Herwina-Piątka i kpt. Grudzińskiego-Pększyca. Na końcu załączono imienny spis nazwisk i pseudonimów „Kadrowców“. Książka przepełniona jest ideowością, wiarą w Wodza i ostateczne zwycięstwo sprawy. Praca ta, ukazująca się w II wydaniu, była ogłoszona po raz pierwszy już w r. 1916, należy ją przeto zaliczyć do najbardziej bezpośrednich źródeł i przyczynków do dziejów walk I Brygady.



O. R. P. „Burza“.

