

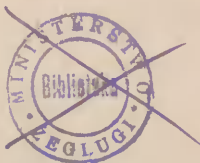
„PRZEGLĄD MORSKI“

ROCZNIK 1933.

Nr. Nr. 49 — 57.

SPIIS TREŚCI.

11 002



~~P. 247~~



1. ORGANIZACJA.

Strona

Kdr. dypl. Frankowski St.: Zasady organizacji wyższych dowództw 3515—3524

2. STRATEGJA I POLITYKA MORSKA.

Mgr. B. Krzywiec: Podstawy polityki morskiej . . . 3103—3106
 Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Strategja morska według dzieła adm. Castex'a: „Théories strategiques“ 2293—3312
 Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Polityka morska, jako czynnik dziejowy w dawnej i obecnej Polsce 3433—3453
 Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Aktualne momenty strategji morskiej 3597—3614
 S. K. inż. Kochanowski: Zagadnienia Oceanu Spokojnego 3150—3185
 S. K. inż. Kochanowski: Momenty gospodarcze w rozmieszczeniu floty wojennej Imperjum brytyjskiego 3627—3631
 F. Rostkowski: Zadania Polski na Atlantyku 3107—3120
 Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Polityczny problem morza Bałtyckiego 3763—3776
 Leitgeber Bolesław: Zagadnienie cieśnin bałtyckich . . 3788—3796

3. ZAGADNIENIA TAKTYCZNE.

Kpt. mar. Lewicki Anatol: Taktyka pościgu i odwrotu na morzu 3186—3196
 Kdr. dypl. Frankowski Stefan: O współczesnem zabezpieczeniu manewru okrętu na pełnem morzu 3237—3249
 Por. mar. Żebrowski Michał: Uwagi o taktyce kutrów torpedowych 3353—3368
 3454—3461

4. STUDJA HISTORYCZNO-OPERACYJNE.

Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold: Drake i jego zwycięstwo nad Armadą 3136—3149
 Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold: Duquesne pod Sycylią w 1676 r. 3564—3571
 Inż. Antonowicz Walerjan: Transport wojsk St. Zj. A. Płn. podczas wojny światowej 3615—3626
 3724—3735
 Mgr. B. Krzywiec: Rola marynarki wojennej niemieckiej w zdobyczach kolonialnych 3478—3484
 Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold: Działalność Tourville'a w czasie wojny Orleańskiej 1688—97r. 3816—3826

5. ARTYLERJA.

S. G.: Nowoczesne warunki strzelania artylerji nadbrzeżnej	Strona 3197—3203
Kpt. mar. inż. Laskowski Heljodor: Wykorzystanie artylerji na łodziach podwodnych	3632—3641

6. BROŃ PODWODNA.

Kpt. mar. Jabłoński Brunon: Zasady strzelań torpedowych na jednostkach nadwodnych	3263—3283
Kpt. mar. Jabłoński Brunon: Zasady konstrukcyjne min morskich i ich zastosowanie praktyczne	3369—3382
Por. mar. Żebrowski Michał: Obliczenie mocy potrzebnej do holowania trału	3797—3805

7. LOTNICTWO MORSKIE.

S. A — ski: Lotnictwo morskie St. Zj. Am. Płn.	3121—3135
Inż. Stanisław Riess: Współczesne zagadnienia techniki budowy wodnopłatowców	3462—3477
Płk. dypl. w st. sp. S. Abzółtowski: Lotnictwo morskie Z. S. S. R.	3707—3723

8. NAWIGACJA. ASTRONOMJA.

Ppor. mar. Koreywo Olgierd: Sumner sposobem amerykańskim	3541—3548
Kpt. mar. Kownacki Mirosław: Uwagi do artykułu ppor. mar. Koreywy	3548—3554

9. PRAWO MORSKIE I MIĘDZYNARODOWE.

Kdr. por. dypl. Solski Eugenjusz: Wody terytorjalne	3250—3262
---	-----------

10. BUDOWNICTWO OKRĘTOWE.

J. Rummel: Budownictwo okrętów handlowych w r. 1932.	3217—3218
--	-----------

11. WIADOMOŚCI TECHNICZNE.

Zdobycze techniki artyleryjskiej	3510
Fotografie lotnicze na odległość	3510
Projektor dźwiękowy	3511
Ppor. mar. inż. Siwicki Kazimierz: Szybkość zapalania się i gaśnięcia lamp sygnalizacyjnych	3555—3563

12. SPRAWY GDAŃSKIE.

Kdr. ppor. Kosianowski Władysław: Sprawy gdańskie	3331—3339 3412—3419 3500—3503
---	-------------------------------------

13. ŻYCIORYSY.

	Strona
Wspomnienie pośmiertne o ś. p. wiceadmirałe Porębskim Kazimierzu	I — III
Ppor. mar. Koziołkowski Jerzy: Lord Fisher	3383—3401
Kdr. ppor. Kosianowski Władysław: Admiral von Tirpitz	3642—3652 3736—3744 3806—3815

14. PODRÓŻE, PRZEŻYCIA.

Brunon Dzimicz: Samotny krążownik	3204—3216 3313—3330 3402—3411 3485—3498 3572—3584 3658—3669 3745—3755 3827—3837
---	--

15. ARTYKUŁY TREŚCI OGÓLNEJ.

J. Sawiczewski: Kryzys tonażu	3525—3540
Kdr. por. Steyer Włodzimierz: Echa konferencji Waszyng- tońskiej	3653—3657
Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Stosunek pojemności do możliwości operacyjnych na małych ob- szarach wodnych	3681—3692
Kdr. ppor. dypl. Majewski Marjan: Inne zapatrywania na kryzys tonażu	3693—3706
W. F.: Kilka uwag artylerzysty o artykule „Kryzys tonażu“	3777—3781
Avanti: Wszystko to już było	3782—3787

16. RÓŻNE.

R.: Na 10 lutego	3101—3102
Płk. lek. Gąsiorowski M.: Higjena portu	3284 3292
* * * Słowianie zachodni na Bałtyku	3512—3514
* * * Dzieje Polaków w Toruniu	3589—3590
* * * Tranzyt kolejowy z Niemiec do Prus Wschod- nich przez Polskę. Ruch pasażerski	3590—3593
* * * Nowe prądy w geografji niemieckiej	3593—3595
Prof. dr. M. Rudnicki: Nazwy geograficzne Pomorza najdawniej zapisane na naszych ziemiach	3678—3680
* * * Fundusz Obrony morskiej	3846

17. BIBLIOGRAFJA.

Zaleski St.: Największe zwycięstwo	3235
Kuczyński Jan: Praktyczne wiadomości z astronomji żeglarskiej	3235
K. Tułacz-Wiśniewski: Pieśni poległych	3595
Juljan Rummel: Morskie zagadnienia Polski	3848
Kpt. dr. J. Giergielewicz: Zarys historii korpusów inżyn- ierów w epoce Stanisława Augusta	3848

18. SKOROWIDZ DO KRONIKI ZAGRANICZNEJ.

a) Francja.	Strona
Rozprawa sądowa w sprawie zatonięcia „Prométhée”	3214
Operacje minowe na morzu Czarnem podczas wojny światowej „Dunkerque”	3219
Dalsza rozbudowa floty podwodnej	3340
Echa katastrofy „Prométhée”	3341
Budżet i organizacja marynarki	3420
Ustawa o uzupełnieniu szeregowych mar.	3421
Ćwiczenia drugiej eskadry	3504
Nowe jednostki	3504
Morskie siły lotnicze	3505
Siły francuskie na Dalekim Wschodzie	3585
Zgon ministra marynarki	3670
Podwodne zagrodownce	3671
Manewry morskie w roku bież.	3756
Nowe przepisy o przebiegu służby oficerów	3757
Projekt przekopania kanału pomiędzy morzem Śródziemnym a Atlantykiem	3838
Kutry torpedowe do obrony wybrzeży Francji	3838
b) Anglja.	
Budowa nowych okrętów	3221
Manewry floty	3222
Dywizjon samobójców	3341
Historja wojny podwodnej w oświetleniu angielskiem	3344
Budżet marynarki na okres 1933/34	3424
Kierowanie ogniem z samolotu	3426
Pogłoski o zniesieniu szkoły morskiej w Dartmouth	3426
Długa podróż na urlop	3427
Szkazanie oficera za próbę czynnej zniewagi szeregowego	3427
Najszybsza łódź podwodna	3507
Silna flota niemiecka — gwarantką powszechnego pokoju	3585
Lotnictwo w przeciwstawieniu do łodzi podwodnych	3671
Ćwiczenia taktyczne floty	3672
Efekt sankcyj rozbrojeniowych	3672
Zakończenie prac przy podnoszeniu w Scapa Flow	3672
Okręty angielskie na morzu Bałtyckiem	3757
Zwrot ku mniejszym łodziom podwodnym	3757
Wspólne ćwiczenia floty z lotnictwem	3839
Szybkość łodzi podwodnych	3840
Statystyka ruchu okrętu linowego w okresie kampanji	3841
c) Niemcy.	
Dodatkowe dane o nowych pancernikach	3227
Krażownik pancerny „Deutschland”	3228
Szkolenie kadetów	3229
Zastosowanie tratwy brezentowej do lądowania samolotów	3229
Nowe modele wodnopłatowców	3349
Pływająca baza lotnicza na środku Atlantyku	3350

Wyniki zastosowania wodnopłatowców pocztowych lansowa-	Strona
nych z parowców	3350
Organizacja sił morskich	3430
Ruch okrętów	3431
Szybkość i zasięg działania nowego pancernika niemieckiego,	3508
Flota niemiecka na morzu Śródziemnem	3509
Nowa linja okrętowa	3509
Personel marynarki niemieckiej	3509
Przeróbki na „Emdenie“	3587
Nowy żaglowiec szkolny „Gorch Fock“	3588
Szkolenie szeregowych i podchorążych	3675
Pływanie krążownika „Köln“	3677
Stosunek wagi poszczególnych części na pancerniku „Deutsch-	
land“	3677
Przebieg szkolenia floty w okresie kampanji letniej.	3762
Wyznaczenie attaché morskich	3844
Zmiany w organizacji floty	3845
Flaga byłych oficerów niemieckiej marynarki wojennej, kapi-	
tanów statków handlowych	3845

d) Stany Zjednoczone Ameryki Półn.

Nowa gra wojenno-morska	3223
Psychologiczne przejawy dyscypliny	3428
Zmiana dyslokacji marynarki	3507
Nieprodukcyjne wydatki na utrzymanie starych okrętów	3673
Budowa nowych okrętów	3674

e) Italia.

Skład i zadania marynarki włoskiej.	3347
Okręty linjowe	3347
Krążowniki	3348
Duże kontrtorpedowce	3348
Kontrtorpedowce	3348
Łodzie podwodne	3348
Manewry morskie	3675
Zatwierdzenie budżetu marynarki	3759
Podróże jednostek floty włoskiej	3760
Wizyta floty sowieckiej w Italji	3841
Walka o błękitną wstęgę Atlantyku.	3842

f) Szwecja

Budżet i program rozbudowy marynarki wojennej.	3230
Awaryja pancernika obrony brzegowej „Gustaw V.“	3762
Ćwiczenia łodzi podwodnych	3762
Nowe jednostki	3843
Podróże okrętów szkolnych	3843

g) Danja.

Ustawa o marynarce wojennej	3232
---------------------------------------	------

	Strona
h) Finlandja.	
Nowe jednostki	3233
Budowa nowych jednostek	3844
Uzupełnienie uzbrojenia pancerników obrony brzegowej	3844
Przebieg szkolenia floty	3844
i) Estonia.	
Sprzedaż dwóch kontrtorpedowców	3843
j) Hiszpanja.	
Tunel pod cieśniną Gibraltarską	3842
k) Portugalia.	
Reorganizacja i rozbudowa marynarki wojennej	3760—3761

WYKAZ WSPÓŁPRACOWNIKÓW.

	Strona
Abzółtowski S. płk. dypl. w st. sp.	3707
Antonowicz Walerjan, inż.	3615
	3724
Avanti	3782
Dzimicz B.	3204
	3313
	3402
	3485
	3572
	3658
	3745
	3827
F. W.	3777
Frankowski St. kdr. dypl.	3237
	3353
	3515
Gąsiorowski M. dr. płk.	3284
Hubert W. inż.	3136
	3564
	3816
Jabłoński B. kpt. mar.	3263
	3369

	Strona
Kłossowski J. kdr. ppor. dypl.	2293
	3433
	3597
	3681
	3763
Kochanowski S. K. inż.	3150
	3627
Koreywo O. ppor. mar.	3541
Krzywiec B. mgr.	3103
	3478
Kosianowski W. kdr. ppor.	3331
	3412
	3500
	3642
	3736
	3806
Kownacki M. kpt. mar.	3548
Koziółkowski J. ppor. mar.	3383
Laskowski H. inż. kpt. mar.	3632
Leitgeber B.	3788
Lewicki A. kpt. mar.	3186
Majewski M. kdr. ppor. dypl.	3694
R.	3101
Riess St. inż.	3462
Rostkowski F.	3107
Rudnicki M. dr. prof.	3678
Rummel J. inż.	3217
S. A.	3121
S. G.	3197
Sawiczewski J.	3525
Siwicki K. inż. ppor. mar.	3555
Solski E. kdr. ppor. dypl.	3250
Stankiewicz R. kdr. ppor. dypl.	3510
	3511
Steyer W. kdr. por.	3653
Żebrowski M. por. mar.	3454
	3797

Przegląd Morski

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej.

T R E Ś Ć :

	Strony
1. Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy — Aktualne momenty strategii morskiej	3597 — 3614
2. Inż. Antonowicz Walerjan — Transport wojsk Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej podczas wojny światowej (I).	3615 — 3626
3. S. K. Kochanowski inż. — Momenty gospodarcze w rozmieszczeniu floty wojennej Imperjum brytyjskiego	3627 — 3631
4. Kpt. mar. inż. Laskowski Heljodor — Wykorzystanie artylerji na łodziach podwodnych	3632 — 3641
5. Kdr. ppor. Kosianowski Władysław — Admirał von Tirpitz (I).	3642 — 3652
6. Kdr. por. Steyer Włodzimierz — Echa konferencji Waszyngtońskiej	3653 — 3657
7. Brunon Dzimicz — „Samotny krążownik“ (VI).	3658 — 3669
8. Kdr. ppor. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna	3670 — 3677
9. Różne	3678 — 3680

Sprostowanie omyłki drukarskiej

w zeszycie Przeglądu Morskiego Nr. 54 stron. 3574 — 9 wiersz od góry: wydrukowano: „...krewny jego, cesarz niemiecki Fryderyk Wilhelm, który, po uniezależnieniu się od Polski...“ powinno być: „...krewny jego cesarz niemiecki Leopold I. i elektor brandenburski Fryderyk Wilhelm, który, po uniezależnieniu się od Polski...“ — oraz str. 3564. 13-ty wiersz od góry — wydrukowano: „...Szwecją będącą pod wpływem Holandji...“ powinno być: „...Szwecją, i będącą pod wpływem Holandji...“

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

Skład redakcji: Redaktor, kdr-por. Podjazd-Morgenstern Tadeusz; zastępca redaktora: kpt. mar. Lewicki Anatol; sekretarz redakcji: por. Karge Tadeusz. Adres redakcji i administracji: Toruń. Szkoła Podchorążych Mar. Woj.

Warunki prenumeraty: w kraju z przesyłką pocztową — kwartalnie 7.50 zł, półrocznie 14.00 zł, rocznie 28.00 zł, — zagranicą z przesyłką pocztową kwartalnie 12.00 zł, półrocznie 23.00 zł, rocznie 46.00 zł. Nr. konta P. K. O. 160290.

S O M M A I R E:

	Pages
1. Cap. de corv. dipl. Kłossowski Jerzy — Questions d'actualité dans la stratégie navale	3597 — 3614
2. Ing. W Antonowicz — Transport de troupes des Etats Unis d'Amérique du Nord	3615 — 3626
3. Ing. S. K. Kochanowski — Questions économiques concernant la dislocation de la Flotte Royale Britannique	3627 — 3631
4. Lieut. de v. ing. H. Laskowski — L'emploi de l'artillerie à bord des sous-marins	3632 — 3641
5. Cap. de corv. W. Kosianowski — L'amiral von Tirpitz	3642 — 3652
6. Cap. de frégate W. Steyer — Retentissements de la conférence de Washington	3653 — 3657
7. Brunon Dzimicz — Le croiseur solitaire (suite VII)	3658 — 3669
8. Cpt. de corvette dipl. Stankiewicz Roman — Chronique étrangères	3670 — 3677
9. Divers	3678 — 3680



KDR.-PPOR. DYPL. KŁOSSOWSKI JERZY.

Aktualne momenty strategii morskiej.

Każda nowa wojna na morzu przynosi szereg niespodzianek, zarówno strategicznych i taktycznych, jak technicznych. Przewidzieć je zawczasu i odpowiednio zabezpieczyć się przed zaskoczeniem — oto wdzięczne pole pracy dla czynników, biorących udział w organizowaniu obrony swej ojczyzny. Zadanie niewątpliwie bardzo trudne, skupiające w sobie tak wiedzę, jak intuicję i zmysł obserwacyjny. W każdym bądź razie, niepodobna myśleć o najbardziej nawet ogólnikowym określeniu zamierzeń domniemanego przeciwnika, o ile poprzednio nie zostaną przez nas dokładnie zrozumiane i realnie ocenione współczesne elementy strategii morskiej, jako podstawa możliwości operacyjnych.

Środkami wojny morskiej są: flota, czyli główne siły morskie, przeznaczone do zniszczenia głównych sił przeciwnika, oraz obrona wybrzeża, przeznaczona do zabezpieczenia baz floty i podejść do własnego wybrzeża. Istotą wojny morskiej są operacje floty, obrona wybrzeża zaś spełnia rolę ubezpieczonych tyłów, bez czego flota byłaby pozbawioną inicjatywy operacyjnej. Obrona wybrzeża jest pasywnym środkiem walki, niezdolnym do wywalczenia zwycięstwa na morzu. Obydwa te środki wojny morskiej, t. zn. flota i obrona wybrzeża, wzajemnie się uzupełniają i tworzą właściwą całość strategiczną. Odpowiednio silna flota zwiększa skuteczność obrony wybrzeża, zaś należycie zorganizowana obrona wybrzeża zwiększa wydajność i inicjatywę operacyjną floty. Obrona wybrzeża z natury rzeczy jest pozbawioną inicjatywy operacyjnej i dzięki temu nigdy nie może być uważaną za całkowitą gwarancję nietykalności wybrzeża. Z tego wynika, że obrona wybrzeża tylko wówczas ma właściwe znaczenie, gdy jest przemyślaną i zorganizowaną, jako uzupełnienie floty, a nie jako samodzielny środek walki. Tworzenie obrony wybrzeża kosztem floty jest wielkim błędem strategicznym, gdyż w czasie wojny może wytworzyć się takie nienormalne poło-

zenie, że cała masa ludzi i sprzętu zostanie całkowicie unieruchomiona, o ile nieprzyjaciel nie zechce atakować wybrzeża od strony morza. Z drugiej zaś strony, atakowanie wybrzeża może być skutecznem tylko wówczas, o ile atakujący posiada bezwzględną przewagę na morzu, t. zn. swej floty. Współczesna operacja przeciwko wybrzeżu wymaga użycia takiej znacznej ilości środków technicznych i wojska, że atakujący zmuszony jest nietylko do zabezpieczenia sobie swobodnej komunikacji między swą bazą operacyjną a miejscem ataku w chwili rozpoczęcia operacji, lecz i przez cały czas jej trwania, a czego nigdy nie można przewidzieć z góry. W konsekwencji więc, trwała przewaga na morzu jest nieodzownym warunkiem do atakowania nieprzyjacielskiego wybrzeża, czyli że flota jest podstawowym środkiem walki nawet w możliwościach obrony lub atakowania wybrzeży.

Organiczną właściwością floty jest ruchliwość, innemi słowy — flota skutecznie może działać tylko wówczas, gdy ma możność wykorzystać swoją ruchliwość w kierunku czy to szybkich i decydujących uderzeń, czy też stwarzania zaskoczenia. Dzięki tym właściwościom floty, wojna na morzu jest wojną wybitnie ruchową, w przeciwieństwie do tak zwanej wojny pozycyjnej, znanej na lądzie i wynikającej z terenowych właściwości wojny lądowej.

Operacje floty odbywają się za pomocą manewrów strategicznych, t. zn. takich posunięć operacyjnych, które prowadzą do wywalczenia decydującego zwycięstwa w najkrótszym czasie i z możliwie najmniejszymi stratami. Każda wojna morska pod względem operacyjnym składa się więc z szeregu manewrów strategicznych, z których każdy odpowiada aktualnym okolicznościom walki na danym teatrze operacyjnym. Rzadko bywa, aby rozwiązanie mogło nastąpić w wyniku wykonania jednego manewru, ale w każdym wypadku koncepcja pierwszego manewru ma decydujący wpływ na dalszy przebieg walki. W założeniu więc pierwszego manewru powinno być ujęte dążenie do osiągnięcia głównego celu wojny morskiej, o ile wyjątkowe okoliczności natury ekonomicznej, politycznej, czy geograficznej nie zmuszają do czasowego odchylenia się w innym kierunku. W każdym bądź razie, określenie głównego celu wojny morskiej jest koniecznem dla należytego pokierowania operacjami floty.

Ubiegła wojna światowa, głównie pod wrażeniem działalności niemieckich łodzi podwodnych, wysunęła na pierwsze miejsce zagadnienie komunikacji morskich. W związku z tem, główny cel wojny morskiej został sformułowany w postaci zabezpieczenia wykorzystania głównych arterij komunikacyjnych, tak dla celów strategicznych, jak ekonomicznych. Przy głębszem analizowaniu tego zagadnienia okazało się, że osiągnięcie tego celu jest bardzo trudne, ponieważ bezpieczeństwu komunikacyj zagrażają w obecnej chwili tak dobrze nieprzyjacielskie jednostki nadwodne, jak podwodne i powietrzne. O ile więc można mówić o stosunkowo pomyślnem zabezpieczeniu komunikacyj od nieprzyjacielskich jednostek nadwodnych, o tyle trudno jest określić stopień bezpieczeństwa, gdy w rachubę wchodzi wrogie łodzie podwodne i lotnictwo. W ostatniej więc ostrożnej redakcji,

główny cel wojny morskiej otrzymał brzmienie bardziej ogólnikowe, a mianowicie — posiadanie prawa kontroli na głównych liniach komunikacyjnych.

Nie ulega wątpliwości, że wyraźne określenie głównego celu wojny morskiej jest konieczne dla ustalenia planu walki i potrzebnych środków. Wydaje się jednakże, że ujęcie tego zagadnienia w teoretyczną regułę strategiczną jest nieosiągalne. Inaczej pod tym względem będzie rozumować państwo, będące potęgą morską i przemysłową, którego istnienie stale zależy od dowozu surowców i produktów żywnościowych, inaczej zaś państwo rolnicze, które głodu nie zazna, a w dziedzinie przemysłowej może się na pewien okres ograniczyć do minimum. Inaczej wygląda zagadnienie komunikacji morskich dla państwa, posiadającego szerokie i otwarte, oceaniczne granice, a inaczej dla państwa, położonego nad morzem zamkniętym, z którego szlaki nawigacyjne na szersze światowe wody prowadzą przez cieśniny, kanały, zatoki i t. d., będące nota bene w posiadaniu różnych państw. Również inaczej przedstawia się zagadnienie komunikacyjne w zależności od oddalenia ważnych dla nas arterii komunikacyjnych od baz przewidywanego przeciwnika. Nadto decydujące znaczenie dla określenia wszelkich możliwości operacyjnych na wypadek wojny posiada położenie geograficzne własnych wybrzeży, tak w stosunku do ogólnej konfiguracji przylegającego morza i położenia wybrzeży nieprzyjaciela, jak w stosunku do własnego kontynentu. Pierwiastek geograficzny ma tak decydujące znaczenie, przynajmniej w pewnych specyficznych warunkach, że właśnie z niego może się zrodzić określenie głównego celu wojny na morzu. Możliwości komunikacyjne mogą w pewnych wypadkach znajdować się pod tak silnym prężeniem niekorzystnego położenia geograficznego, że niepodobna byłoby myśleć o obronie swych morskich interesów w czasie wojny, bez natychmiastowego dążenia do poprawy tego położenia z chwilą wybuchu wojny.

Reasumując, określenie głównego celu wojny morskiej zależy od każdorazowych indywidualnych warunków walczącego państwa. Rutyna w tym wypadku może wypaczyć właściwy pogląd na rozwój swych sił zbrojnych na morzu.

Przechodząc do dalszych rozważań nad manewrem strategicznym, trzeba zauważyć, że o ile ubiegła wojna światowa odbyła się pod znakiem łodzi podwodnych i komunikacji, o tyle przyszła wojna prawdopodobnie odbędzie się pod znakiem szybkości, tak strategicznej jak taktycznej, oraz lotnictwa, zwłaszcza niszczycielskiego i torpedowego.

Wciąż wzrastająca szybkość wszelkiego rodzaju jednostek morskich wywiera doniosły wpływ na przewidywania w zakresie możliwości strategicznych i taktycznych przyszłej wojny morskiej. Szybkość jest poniekąd symbolem floty, bowiem wiąże się z jej organiczną i specyficzną właściwością, jaką jest ruchliwość i zdolność manewrowa. Nic dziwnego, że pod wpływem wzrostu szybkości mogą się radykalnie zmienić metody operacyjne. Strategiczny wpływ szybkości dotyczy w pierwszym rzędzie oceny teatru operacyjnego i odległości operacyjnych, a następnie możliwości stwarzania zaskoczenia i osiągnięcia pomyślnych wyników ubezpieczenia.

Pod wpływem wzrostu szybkości, teatr operacyjny jakby się skurczył. Nawet znaczne odległości operacyjne nie są więcej przeszkodą do szybkiego nawiązania kontaktu z nieprzyjacielem, jak również do szybkiego zerwania tego kontaktu, gdy się ma przewagę w szybkości. W związku z tem, w przyszłej wojnie inicjatywę operacyjną niezawodnie będzie posiadać ta strona, która będzie mogła szybciej wykonywać manewry strategiczne. Nie można więcej liczyć na korzyści, jakie dawniej przy wykonywaniu manewru strategicznego mogły dać znaczne odległości operacyjne, czy to w sensie koncentracji lub rozwinięcia sił, czy to poprostu w sensie rachuby czasu. Obecnie należy się liczyć z błyskawicznymi natarciami, niezależnie od odległości, dzielącej walczące obozy. Jeżeli się nie będzie miało dostatecznie silnej floty, zdolnej do powstrzymania natarcia nieprzyjaciela w dowolnem miejscu i czasie, to nie można będzie więcej liczyć na przestrzeń, jako naturalne ubezpieczenie, jak to mogło mieć miejsce dawniej. Dzięki wzrostowi szybkości wszystko przemawia za tem, że w przyszłej wojnie można się spodziewać rychłych rozwiązań, do walnej bitwy włącznie, o ile naturalnie obydwie walczące strony będą do tego dążyć. Również podlega gruntownej rewizji pojęcie przewagi operacyjnej, czy też zdobytego korzystnego położenia strategicznego, które mogą się szybko zmieniać na niekorzystne, dzięki szybkości. Z tego wynika, że eksploatacja zdobytej przewagi powinna następować bezpośrednio i błyskawicznie. Każde wahanie, czy dłuższe namysły mogą spowodować zmianę położenia i wykluczyć możliwości wykorzystania poprzednio osiągniętego sukcesu operacyjnego. Myśl dowódcy morskiego w przyszłej wojnie będzie musiała pracować równie szybko, jak ruch jednostek, czy też środków łączności.

W dziedzinie tak zaskoczenia, jak ubezpieczenia, szybkość jest pierwszorzędnym współczynnikiem. Przyjmując, że obydwie walczące strony mają jednakowe warunki co do szybkości, możliwości tak zaskoczenia z jednej strony, jak ubezpieczenia z drugiej strony będą się wzajemnie równoważyć. Z tego wynika, że strona o mniejszej szybkości swych jednostek będzie podwójnie upośledzoną, bo z jednej strony będzie obiektem zaskoczeń ze strony przeciwnika, a z drugiej strony będzie miała niekorzystne warunki do organizowania własnego ubezpieczenia, które wobec przewagi nieprzyjaciela w szybkości będzie miało ograniczony zasięg.

Niebezpieczeństwo zaskoczenia i możliwości ubezpieczenia będą różne na różnych odcinkach teatru operacyjnego, z których jeden będzie głównym, a inne będą drugorzędnymi, lub nawet trzeciorzędnymi. Na głównym odcinku będziemy zmuszeni skupić swe główne siły i w związku z tem wydajność ubezpieczenia podnieść do możliwie najwyższego poziomu. Natomiast na pozostałych odcinkach, sąsiadujących z głównym, będziemy dysponowali tylko tą resztą sił, która będzie zbyt słabą do wykonania zadań głównych. Ten stan rzeczy, zupełnie logicznie wypływający z możliwości operacyjnych, będzie zwiększać niebezpieczeństwo zaskoczenia, bowiem nieprzyjaciół niezawodnie będzie dążył do zaskoczenia z kierunku drugorzędnego dla nas. Właśnie dzięki szybkości takie kombinacje

są do przewidzenia. Dlatego też wpływ szybkości niekorzystnie odbija się na podziale sił. O ile na głównym odcinku trzeba mieć stale pod ręką odpowiednią masę głównych sił, o tyle w zakresie organizacji ubezpieczenia będziemy musieli zastosować inny klucz podziału.

Zasadniczo mamy cztery rodzaje ubezpieczenia strategicznego: rozpoznanie, zwiady, wywiad i obserwację, lub dozorowanie. Różnica między nimi tkwi w czasie i przestrzeni. Do rozpoznania, mającego na celu szybko zbadać większy obszar i zanotować wszystko, co może naprowadzać na zamierzenia przeciwnika, najlepiej nadają się w pierwszym rzędzie jednostki lotnicze, a następnie szybkie jednostki nadwodne, dostatecznie silne, aby mieć możliwość zwalczyć nieprzyjacielskie ubezpieczenia, zaś dostatecznie szybkie, aby uniknąć bojowego kontaktu z silniejszymi jednostkami przeciwnika. Innymi słowy, rozpoznanie jest najszerzej rozumianym szczeblem ubezpieczenia, dzięki któremu pragniemy zorientować się, co się wogóle dzieje na teatrze operacyjnym. Zwiady są zbliżone do rozpoznania, a różnią się tylko tem, że przy ich pomocy pragniemy uzyskać w sposób szybki ogólny szkic położenia w pewnym określonym kierunku, czy to w celu wykonania zamierzonego własnego manewru operacyjnego, czy też w celu uchronienia się od zaskoczenia ze strony przeciwnika, o ile mamy pewne dane do przypuszczenia, że zagraża nam ono z pewnego określonego kierunku. Do zwiadów przeto nadają się zasadniczo te same rodzaje jednostek, co do rozpoznania. Tak w tym, jak i w poprzednim wypadku, różnica pod względem nadawania się między jednostkami lotniczymi, a szybkimi nadwodnymi będzie uzależnioną jedynie od odległości w funkcji czasu, czyli szybkości wykonania. Tak rozpoznanie, jak zwiady należą do kategorii szybkich i odległych rodzajów ubezpieczenia, przeto w tej dziedzinie łodzi podwodne nie mogą mieć zastosowania, jako pozbawione szybkości z jednej strony, a możliwości do natychmiastowego nadawania zdobytych informacji z drugiej strony.

Do drugiej kategorii ubezpieczenia należą wywiad i obserwacja, czyli dozorowanie. Wywiad ma na celu dostarczyć zainteresowanemu dowódcy dokładnych informacji w określonej materji, zgóry wskazanym kierunku i czasie. Jest to więc rodzaj ubezpieczenia o zasięgu ograniczonym, do wykonania którego lotnictwo mniej się nadaje, z powodu możliwości przeoczenia szczegółów, czy to wskutek zbyt dużej szybkości ruchu, czy też niekorzystnych warunków atmosferycznych właśnie w czasie potrzebnym. Natomiast najlepiej nadają się do wywiadu jednostki nadwodne. Co się tyczy łodzi podwodnych, to mogą one spełniać pewne zadania wywiadowcze przy dobrych warunkach widoczności i o ile ich mała szybkość nie będzie stać na przeszkodzie. Innymi słowy, w zakresie wywiadu niezawsze można liczyć na łodzi podwodne, podobnie jak na jednostki lotnicze. Notomiast obserwacja, inaczej dozorowanie, jest specyficzną dziedziną ubezpieczenia, w której łódź podwodna może oddać specjalnie cenne usługi, bowiem w tym wypadku chodzi o dyskretne pozostawanie w jednym miejscu, lub na małym odcinku przez pewien okres czasu, a więc szybkość ruchu nie będzie odgrywać roli, jak

również natychmiastowe przekazywanie informacji nie jest nieodzownym warunkiem.

Z opisu tych różnych rodzajów ubezpieczenia wynika, że wszystkie jednostki, niezależnie od ich rodzajów i typów, za wyjątkiem tylko najcięższych okrętów linowych i zupełnie słabych pod względem taktycznym okrętów pomocniczych, w rodzaju nadwodnych stawiaczy i poławiaczy min, mają zgóry nakreślony udział w wykonywaniu zadań ubezpieczeniowych. Jeżeli zkolei weźmiemy pod uwagę kolosalny wpływ, jaki wywiera szybkość na możliwości operacyjne, to musimy przyjść do przekonania, że nie można będzie w przyszłej wojnie myśleć o skutecznym wykonywaniu zadań walki, o ile poprzednio nie zostanie doprowadzona do należytej perfekcji dziedzina ubezpieczenia. Ustawiczny wzrost szybkości wszelkich jednostek morskich wywiera tak dominujący wpływ na całokształt możliwości operacyjnych, że zagadnienie ubezpieczenia wyrasta do rozmiarów specjalnej doktryny strategicznej, niezależnie od zadań walki, dla których zasadniczo służy. W przyszłej wojnie, o ile się nie stanie na wysokości pod względem zorganizowania ubezpieczenia strategicznego, to dzięki wciąż wzrastającej szybkości operacyjnej nie będzie można z jednej strony skutecznie zabezpieczyć się przed zaskoczeniami, a z drugiej strony nie będzie można nawiązać kontaktu z głównymi siłami przeciwnika w celu stoczenia walnej bitwy. Nie należy zapominać o tem, że główne siły, chociażby były silniejsze, niż u przeciwnika, nie będą w stanie nic zdziałać, o ile środki ubezpieczenia nie będą proporcjonalnie silne, bowiem przedsiębiorczy przeciwnik, dysponujący dobrymi siłami ubezpieczeniowymi w postaci lekkich jednostek nadwodnych, łodzi podwodnych i lotnictwa, będzie w stanie nie tylko skutecznie chronić się od niekorzystnego kontaktu, lecz nadto będzie stwarzać szereg niebezpiecznych przeszkód dla naszych głównych sił. W rezultacie więc, będziemy mieli skrępowaną inicjatywę na głównym odcinku naszego teatru operacyjnego, ponieważ nie będziemy mogli ryzykować naszymi głównymi siłami.

Właściwie ujęty system ubezpieczenia polega na tem, aby wszystkie jednostki, zdolne do wykonywania takich czy innych zadań ubezpieczenia, współpracowały ze sobą w miarę swych możliwości taktycznych czy technicznych i w zależności od warunków terenowych. Również należy zawczasu powiązać w pewien system operacyjny możliwości zadań walki z możliwościami zadań ubezpieczenia, rozróżniając jednocześnie stopień ważności odcinka frontu, t. zn. czy dany odcinek jest głównym, czy też drugorzędnym. Analiza strategiczna bowiem różnych rodzajów jednostek morskich wskazuje na to, że ten sam rodzaj ma różne zastosowanie, zależnie od znaczenia strategicznego odcinka frontu, jak również zależnie od tego, czy ma na celu wspomagać wykonanie własnego manewru, czy też przeciwdziałać wykonaniu nieprzyjacielskiego. Zasadniczo, główne nadwodne siły ubezpieczające powinny znajdować się przy głównych siłach uderzeniowych, czyli przy t. zw. gros floty. Natomiast zupełnie inaczej rzecz się ma z łodziami podwodnymi i lotnictwem.

Łodzie podwodne są doskonałym środkiem ubezpieczenia na odcinkach drugorzędnych, wyręczając jednostki nadwodne, po-

trzebne przy głównych siłach. Postawione w dobrze wybranych punktach, jako jednostki obserwujące i dozoruujące, będą one postępkami alarmowemi, o ile nieprzyjacieli zamierzałby z drugorzędnych kierunków wykorzystać zaskoczenie. Z drugiej zaś strony, o ile nieprzyjacieli zdołałby zagarnąć inicjatywę operacyjną i narzucić nam główny kierunek walki, wówczas byłoby mało prawdopodobnem, aby mógł on jednocześnie myśleć o uderzeniu z drugorzędnych kierunków. Wówczas mielibyśmy możność szerzej wykorzystać łodzie podwodne, używając je nie tylko do zadań ubezpieczenia na drugorzędnych odcinkach frontu, lecz również wypuścić je chociażby na ważne szlaki żeglugowe i przez to zmusić nieprzyjaciela do zwiększonej osłony linii komunikacyjnych, a co za tem idzie — do osłabienia nacisku na głównym odcinku.

Co się tyczy użycia łodzi podwodnych na głównym odcinku wspólnie z głównymi siłami nadwodnymi, to choć ich użycie może być w tem miejscu mniej wydajnem, niż na odcinkach pomocniczych, jednakże ustalenie dla nich odpowiedniej roli i miejsca w łączności z głównymi siłami nadwodnymi, w ramach ogólnego manewru strategicznego, może okazać się korzystnem dla pomyślności operacji, czy to jako wysunięta pułapka, czy też jako przykrycie odwrotu. Nawet w razie bitwy, łodzie mogą okazać siłom pewną pomoc, jeżeli uwzględnimy wzrastające odległości walki artyleryjskiej i wynikające stąd możliwości dla ruchu łodzi. Natomiast dla zadań ubezpieczenia na głównym odcinku frontu łodzie będą zbędne, bowiem do wykonania tych zadań zostaną użyte najlepsze i najszybsze jednostki floty.

Inną będzie rola nieprzyjacielskich łodzi podwodnych na głównym odcinku, ustalonym dzięki naszej przewadze inicjatywy i narzuconym przeciwnikowi. Będzie on się starać opóźnić nasz ruch, zadać nam częściowe straty — jednym słowem, nie dopuścić do nawiązania kontaktu między głównymi siłami, o ile wynikałaby stąd możliwość jego klęski. W ostatecznej konsekwencji, łodzie nie powinny zatrzymać naszego manewru, bowiem posuwając się całą masą swych głównych sił, będziemy silnie ubezpieczeni nie tylko przez nasze lekkie jednostki w różnych kombinacjach marszowych, ale nadto będziemy mieli własne środki obrony w postaci szybkości, zygzaków i t. p. W tym wypadku nieprzyjacielskie łodzie podwodne będą mogły więcej zdziałać, jako wysunięte środki ubezpieczenia, niż jako środki walki na głównym odcinku frontu i w kierunku naszego marszu. Jako ubezpieczenie, będą one mogły obserwować nasze ruchy, liczyć jednostki i zawczasu informować własne siły, dając im przez to możność odpowiednio szykować się do reagowania.

Przechodząc z kolei do rozważenia możliwości użycia lotnictwa do wykonywania tak zadań walki, jak ubezpieczenia na różnych odcinkach frontu, t. zn. na głównym i pomocniczych, trzeba stwierdzić, że udział sił lotniczych przy wykonywaniu manewru strategicznego jest bardzo pożądanym. Z jednej strony lotnictwo ma duże możliwości ruchu dzięki swej szybkości, lecz z drugiej strony jego zasięg jest bardzo ograniczony i z trudem może być przez flotę przedłużony. Jeżeliby nawet flota posiadała przy sobie lotniskowiec,

to poza skrępowaniem własnej inicjatywy operacyjnej, nie mogłaby liczyć na użycie masy lotniczej, bowiem każdy lotnikowiec ma ograniczoną ilość płatowców. Zresztą, skrępowanie własnej inicjatywy w czasach znacznej szybkości operacyjnej jest warunkiem prawdopodobnie nie do przyjęcia, o ile chodzi o wydajność manewru strategicznego. Z tego wynika, że lotnictwo może brać udział w manewrze razem z flotą w granicach swego zasięgu, zależnego tak od czasu, jak wynikającej odległości, innymi słowy — lotnictwo może współpracować z flotą przy wykonywaniu manewru strategicznego tylko na odległość swego zasięgu od bazy. Z drugiej zaś strony, wykonanie poważnego zadania walki przez lotnictwo wymagać będzie w przyszłej wojnie wielkiej masy sił lotniczych, czyli że przy współpracy manewrowej z flotą lotnictwo nie mogłoby wykonać tego rodzaju zadania.

W wypadku, gdy nieprzyjaciel uchyli się od kontaktu z naszymi głównymi siłami i oczyszcza front wojny, chroniąc się do swoich baz, lotnictwo pod osłoną floty może być środkiem do zmuszenia nieprzyjaciela do opuszczenia swej kryjówki. W tym wypadku flota nie będzie się obawiać skrępowania własnej, nadwodnej inicjatywy, bowiem nieprzyjaciela przed sobą nie będzie miała.

Co się tyczy znaczenia lotnictwa pod względem możliwości wykonywania zadań ubezpieczenia na głównym odcinku frontu, to odpowiedź należy dać analogiczną, co w stosunku do łodzi podwodnych, czyli że jest ono mniejszej wagi w odniesieniu do bazowanego na lądzie lotnictwa, z powodu ograniczonego zasięgu. Natomiast lotnictwo okrętowe może odać cenne usługi.

Z drugiej zaś strony, nieprzyjacielskie lotnictwo na tym samym głównym odcinku frontu może być dla nas bardzo krępującym i niebezpiecznym, jako środek skutecznego rozpoznania i zwiadów, czyli jako środek zwalczaniu zaskoczenia na dość znaczną odległość, równającą się zasięgowi lotnictwa. Jeżeli nadomiar ubezpieczenia nieprzyjacielskie będzie dublowane w ten sposób, że lekkie jednostki nadwodne będą przedłużać własną linię ubezpieczenia przez posługiwanie się własnymi płatowcami, posiadaniem na pokładzie, wówczas powinniśmy zgóry być przygotowani na niekorzystne warunki wykonywania własnego manewru, przy których tylko decydująca przewaga może nam zapewnić powodzenie.

Na drugorzędnych odcinkach frontu lotnictwo będzie miało kapitalne znaczenie, o wiele większe, niż łodzi podwodne. Zdolność lotnictwa do wykonywania szybkich i głębokich form ubezpieczenia, jakimi są rozpoznanie i zwiady, jest znakomitym współczynnikiem bezpieczeństwa na takich odcinkach frontu, na których pragnęlibyśmy unieruchomić minimalną ilość wartościowych jednostek nadwodnych. Natomiast dla nieprzyjaciela ubezpieczenie lotnicze na tych drugorzędnych odcinkach frontu będzie miało minimalne znaczenie, bowiem z tego kierunku nie będziemy przedsiębiorali żadnych kroków zaczepnych.

We wszystkich powyższych wypadkach należy jednakże być bardzo ostrożnym w ocenie spodziewanych wyników. Teoretycznie lotnictwo jest zdolne do wyświetlania najbardziej skomplikowanych

sytuacji, do skutecznego zwalczania zaskoczenia. Praktycznie jednakże jest zgoła inaczej, o czym świadczy sporo przykładów chociażby z ubiegłej wojny światowej, nie mówiąc już o doświadczeniach powojennych. Warunki atmosferyczne w pierwszym rzędzie, a następnie okres nocny czynią z lotnictwa poniekąd warunkowe narzędzie bojowe. Może się zdarzyć, że w chwili, gdy najbardziej na lotnictwo liczyliśmy, okoliczności, niezależne od względów taktycznych czy technicznych, uczynią lotnictwo czasowo niezdolnym do operacji. Z drugiej zaś strony, obserwacja z powietrza, zwłaszcza ze znacznej wysokości, może przyczynić się do niedokładnego sformułowania informacji o nieprzyjacielu, jak np. jego kursu, pozycji i t. p. Łączność iskrowa z płatowcem też może niekiedy nie dopisać. Byłoby więc karygodną lekkomyślnością polegać w dziedzinie ubezpieczenia wyłącznie tylko na lotnictwie. Inne środki powinny uzupełniać lotnictwo w tej dziedzinie zadań operacyjnych i nawet negatywne meldunki lotnicze powinny być sprawdzane przez inne środki ubezpieczenia.

Z drugiej zaś strony musimy przyjąć za zasadę, że niema sposobu zabezpieczyć się całkowicie od nieprzyjacielskiego lotnictwa. Nawet znacznie słabszy pod względem lotniczym nieprzyjaciół może przypadkowo drogą powietrzną uzyskać informacje o naszych ruchach, czy zamierzeniach. Tak łodzie podwodne, jak jednostki lotnicze, mogą wydajnie pracować operacyjnie tylko wówczas, gdy ich akcja zostanie skoordynowana z akcją innych rodzajów siły zbrojnej morskiej, a w pierwszym rzędzie z siłami głównymi. Tak przy wykonywaniu zadań walki, jak ubezpieczenia, łączność operacyjna wszystkich rodzajów jednostek morskich jest zasadą operacyjną.

Reasumując rolę operacyjną łodzi podwodnych i lotnictwa, trzeba stwierdzić, że te obydwa taktycznie i technicznie specyficzne środki walki na morzu najlepiej nadają się do współdziałania z siłami głównymi i na głównym odcinku frontu morskiego przy wykonywaniu zadań walki, oraz — do samodzielnego wykonywania, naturalnie w łączności strategicznej z całością, zadań ubezpieczenia na dogórzonych odcinkach tego frontu.

Tutaj znowu musimy powrócić do znaczenia szybkości w całości kształcie manewru strategicznego. Mianowicie, wykorzystanie tak łodzi podwodnych, jak lotnictwa, w łączności z głównymi siłami będzie możliwem tylko wówczas, gdy zdobędziemy inicjatywę operacyjną, która pozwoli nam według własnej kalkulacji ustalić zasadniczy kierunek uderzenia i w związku z tem wyeliminować drugorzędne sektory walki. Posuwając się dalej w tem rozumowaniu, dojdziemy do konkluzji, że inicjatywa operacyjna, jako bezpośredni wynik przewagi w szybkości, jest nieodzownym warunkiem powodzenia przy wykonywaniu manewru strategicznego, stosownie do własnej koncepcji. Warunki wykonywania manewru, przy nowoczesnych i stale będących na drodze postępu środkach walki na morzu, wysuwają zagadnienie ubezpieczenia na czoło trosk operacyjnych. Dawne środki ubezpieczenia w postaci jednostek nadwodnych nie wystarczyłyby obecnie, chociażby ze względu na potrzebną liczbę.

Na szczęście dysponujemy dodatkowymi środkami w postaci łodzi podwodnych i lotnictwa. Trzeba jednakże nie zapominać o tem, że te zwiększone możliwości ubezpieczenia istnieją dla obydwóch walczących stron. Komplikuje to ogromnie ogólne położenie strategiczne na froncie morskim i zmusza do obmyślenia nietylko sposobów wykorzystania własnych środków ubezpieczeniowych, ale w równym stopniu do zapobiegania nieprzyjacielskim poczynaniom w tej samej materji. Wyłania się więc nowa konieczność — otaczania własnych zamierzeń jak największą dyskrecją, która nigdy nie będzie przesadną w nowoczesnych warunkach walki. Wykorzystanie nocy do wstępnych przegrupowań i koncentracji, fikcyjne marsze, symulowane zespoły i t. p. konieczności, wchodzące poniekąd w granicę fantazji i wynalazczości, są w obecnych czasach elementami strategicznymi, a nie dodatkowymi i drugorzędnymi okolicznościami operacyjnymi.

Do szybkości operacyjnej, wynikającej w pierwszym rzędzie z szybkości jednostek floty, należy dołączyć szybkość łączności, która daje możność dowodzenia zespołami nawet na odległość. Dzięki współczesnym środkom łączności, mamy możność błyskawicznie wykorzystywać informacje, pochodzące nietylko ze źródeł wojskowych, t. zn. z jednostek ubezpieczających, ale nawet z oddalonych central wywiadu, położonych zdala od frontu, np. w krajach neutralnych. Wynika z tego, że każda strona walcząca ma ogromne możliwości pod względem rozpoznania nawet najbardziej odległych zakątków teatru operacyjnego, lub sąsiadujących z nim obszarów, bowiem biura informacyjne na lądzie nie są niczem innem, jak środkami ubezpieczenia strategicznego. Żegluga neutralna też jest środkiem do rozpowszechnienia informacji o walczących flotach i z tego rodzaju ewentualnością należy się poważnie liczyć przy wykonywaniu własnego manewru, o ile chodzi o skrupulatną dyskrecję.

Ogólnie biorąc, współczesne środki łączności, a specjalnie radio, przyczyniają się do szybkiej wymiany informacji, czyli że potęgują organizację ubezpieczenia. Z drugiej zaś strony, zmuszają do wyteżonej czujności, gdy chodzi o zachowanie tajemnicy operacyjnej. Ta ostatnia okoliczność wysuwa na czoło współczesnych zagadnień taktycznych taktykę łączności, a specjalnie radio, jako niezbędnego czynnika powodzenia przy każdej operacji.

Z powiedzianego wyżej o współczesnym manewrze strategicznym wyłania się tego rodzaju wnioszek, że każda operacja w przyszłej wojnie będzie trudną do wykonania tak z punktu widzenia strategicznego, jak taktycznego i technicznego. Szereg udoskośleń, choć przyczynia się do przyspieszenia tempa operacyjnego i skraca okresy martwe, to z drugiej strony nakłada na walczące floty szereg ciężkich i skomplikowanych uwarunkowań, które nietylko przyspieszają zużycie sprzętu bojowego i zaopatrzenia, lecz również wystawiają na ciężkie próby nerwy i wytrzymałość ludzi. Operujące wartościowe jednostki nadwodne będą zagrożone tak przez łodzie podwodne, jak miny i lotnictwo. W każdym z tych trzech wypadków trzeba specjalnie się zabezpieczać, z jednej strony zapomocą uzbrojenia i środków technicznych, a z drugiej strony

zapomocą odpowiednio stosowanej taktyki zwalczania tych przeszkód. Właściwie mówiąc, to w porównaniu z ubiegłą wojną światową mamy obecnie jeden dział więcej taktyki morskiej — mianowicie, taktykę stwarzania przeszkód i ich zwalczania tak w otwartym morzu, jak przy podejściach do baz, a nawet w czasie postoju w bazach. W związku z tem i rodzaje ubezpieczenia są obecnie znacznie bardziej liczne i skomplikowane, niż to miało miejsce podczas ubiegłej wojny światowej. Wszystko to razem wzięte ogranicza swobodę operacyjną, a z drugiej strony imperatywnie wymaga posiadania inicjatywy strategicznej.

Łodzie podwodne nabrały pełni zastosowania bojowego już w latach 1914—1918. Natomiast lotnictwo morskie było wówczas w okresie rozwoju i możliwości operacyjne tej części morskiej siły zbrojnej zarysowały się wyraźnie już po ukończeniu wojny. Możliwości niszczycielskie lotnictwa zapomocą bomb i torped, a nade wszystko pojęcie masy operacyjnej tej broni powietrznej zyskały sobie całkowite prawo obywatelstwa i wywierają ogromny wpływ na plany zbrojeń morskich, na szczegóły konstrukcyjne jednostek morskich w sensie skutecznego zabezpieczenia przed atakami z powietrza, na wybór miejsc na bazy floty, na wewnętrzne urządzenia tych baz — jednym słowem na wszystko, odnoszące się do morskiej siły zbrojnej w sensie organizacji obrony przeciwlotniczej. Bynajmniej nie jest przesadą twierdzenie, że przyszła wojna odbędzie się pod znakiem lotnictwa, bowiem stały szybki postęp w tej dziedzinie potwierdza tego rodzaju przewidywanie w całej rozciągłości. Wąskie tereny operacyjne, na których lotnictwo będzie miało całkowitą inicjatywę, innemi słowy — ich zasięg będzie pokrywać cały teren, okażą się w przyszłej wojnie po znakiem pojedynku lotniczego, który zmniejszy znaczenie operacyj nadwodnych tak w sensie zadań walki, jak ubezpieczenia. Jeżeli wziąć jeszcze pod uwagę zupełnie realne możliwości współpracy lotnictwa z łodziami podwodnemi, wówczas szanse operacyjne nadwodnych jednostek jeszcze bardziej się zmniejszą. Zupełnie inny wpływ wyrze lotnictwo na szerokie i otwarte tereny operacyjne, na których skuteczność działania będzie zależeć od współpracy z flotą. Bazowanie wodnopłatowców na lądzie nie będzie wystarczającą podstawą operacyjną lotnictwa z powodu ograniczonego zasięgu. W rachubę wejdzie więc lotnictwo okrętowe, które jednakże nie będzie w stanie stworzyć masy uderzeniowej, a co najwyżej zwiększy możliwości dalekiego ubezpieczenia.

Miny nie są nowym wynalazkiem, lecz w odniesieniu do manewru strategicznego spełniają rolę środka skutecznie krępującego swobodę operacyjną. Wpływ min na możliwości operacyjne zależy głównie od charakteru teatru operacyjnego. W miejscach o małych głębokościach miny mogą być skutecznie stawiane i w połączeniu z innemi przeszkodami taktycznemi stwarzać warunki niebezpieczne dla inicjatywy operacyjnej. W wodach głębokich naogół niebezpieczeństwo min jest mniejsze, ale i tutaj należy brać pod uwagę stały postęp w dziedzinie konstrukcji min, dążący do zwiększenia głębokości ustawiania. Z drugiej zaś strony, można natrafić na specjalne

trudności trałowania niektórych gatunków min, jak magnetyczne i antenowe. W odniesieniu do tych ostatnich środki samoobrony też są znacznie skomplikowane. Ogólnie zaś, możliwości wykorzystania min zależą od zapasów bojowych, to też posiadanie dokładnych wiadomości o przygotowanych przez nieprzyjaciela ilościach może nam dopomóc do zorientowania się w rozmiarach grożącego niebezpieczeństwa w sensie strategicznym.

Wpływ szybkości nie ogranicza się tylko do ogólnego przyspieszenia tempa operacyjnego, co zasadniczo byłoby zjawiskiem dodatkiem, wysuwając na czołowe miejsce tak zalety osobiste dowódców: szybkość orientacji i decyzji, przedsiębiorczość, wiedzę i doświadczenie, jak wartość techniczną i taktyczną narzędzi walki. Istnieje również i negatywny wpływ szybkości na inny element taktyczny jednostek, mianowicie — na promień działania. Choć przyjęliśmy, że pod wpływem szybkości teatr operacyjny jakby się skurczył, to tylko w sensie czasu, natomiast w sensie zużycia paliwa ten sam teatr raczej się rozszerzył, bowiem wzrost szybkości powoduje wzrost zużycia paliwa w znacznie większej proporcji. Wynika więc z tego, że przy wykorzystaniu dużych szybkości zyskuje się na czasie, ale wyłącznie tylko w granicach posiadanego zapasu paliwa, czyli promienia działania. Budowa współczesnych okrętów wojennych ma zazwyczaj do rozwiązania nie dające się pogodzić sprzeczności w dziedzinie ustalenia różnych elementów taktycznych na jednym i tym samym okręcie. O ile chce się wyposażać okręt w silne uzbrojenie i opancerzenie, to trzeba rezygnować albo z dużej szybkości, albo z dużego promienia działania. Praktycznie okazało się, że choć odległości operacyjne są mniejsze, to jednakże zawsze trzeba przebywać je dużą szybkością ze względu na bezpieczeństwo marszu. W ten sposób, z jednej strony zyskuje się na szybkości, a z drugiej strony traci się na długotrwałości marszu.

Jeżeli przy rozważaniach o wpływie szybkości weźmiemy pod uwagę całość floty, składającej się tak z dużych, jak i małych jednostek, to okaże się, że zasięg operacyjny tych ostatnich wywiera decydujący wpływ na zasięg całości. Pochodzi to stąd, że w obecnych warunkach wojny morskiej żadna większa i wartościowa jednostka nie może pokazać się na morzu bez ubezpieczenia w postaci torpedowców, a w pewnych warunkach i poławiaczy min. Tem się tłumaczy poniekąd ustawiczny wzrost pojemności torpedowców, nabierających charakteru raczej małych krażowników, niż jednostek torpedowych. Ubiegła wojna światowa pozostawiła po sobie duże doświadczenie pod tym względem, wynikające właśnie z fałszywie nastawionych przewidywań odnośnie odległości operacyjnych. Naturalnie, że znowu w grę wchodzi charakter terenowy przewidywanego teatru operacyjnego i rozpiętość strategicznych zadań operacyjnych. O ile się ma do czynienia z obszarem wód zamkniętych i o przestrzeni ograniczonej, wówczas promień działania jednostek nadwodnych nie wywiera dużego wpływu na możliwości operacyjne. Innymi słowy, można kosztem tego promienia zwiększać szybkość i uzbrojenie, a nawet w pewnych granicach i pojemność jednostek. Natomiast floty o światowym zasięgu operacyjnym zmuszone są do

zwiększania pojemności wszelkich typów jednostek, aby konstrukcyjnie pogodzić tak szybkość i uzbrojenie, jak promień działania.

Powyższe myśli w ich całokształcie odnoszą się do zewnętrznych warunków operacyjnej działalności współczesnej floty. Zkolei należy rzucić okiem na wewnętrzne możliwości poszczególnych typów jednostek i na przewidywane znaczenie w przyszłej wojnie.

Okręty linjowe nabierają cech rezerwy potęgi morskiej, powołanej do czynnego wystąpienia tylko w momentach decydujących, t. zn. gdy jest możliwość stoczenia walnej bitwy. Są to jednostki bardzo kosztowne, a przez to nieliczne. Strata jednego takiego okrętu obniża ogólną wartość potęgi morskiej o duży procent. Wynika z tego, że nie mogą one działać w warunkach jawnego ryzyka, do których należą: łodzie podwodne, miny i ataki powietrzne. Innymi słowy, okręty linjowe nie mogą pływać w zasięgu nieprzyjacielskiego lotnictwa, bazowanego na lądzie, w pewnym promieniu od wybrzeży nieprzyjaciela i w miejscach podejrzanych co do min. Każde wyjście tych okrętów powoduje uruchomienie całego systemu ubezpieczenia, przede wszystkim w postaci licznych jednostek lekkich. W bitwie okręt linjowy nie może się zbliżyć poza pewną odległość do okrętów nieprzyjacielskich z obawy przypadkowego trafienia torpedą, wypuszczoną z większej odległości, przekraczającej obecnie 10 mil.

O ile okręt linjowy w nowoczesnych warunkach walki najprawdopodobniej będzie miał ograniczoną inicjatywę operacyjną, o tyle krążowniki nabierają coraz większego znaczenia. Są to doskonałe środki ubezpieczenia strategicznego i taktycznego. Najlepiej nadają się do wypadów z zaskoczeniem nawet na duże odległości, dzięki czemu są groźne dla bezpieczeństwa linii komunikacyjnych. Dzięki swej szybkości mają duży zapas inicjatywy operacyjnej. Posiadają doskonałe środki samoobrony od min, łodzi podwodnych i lotnictwa w postaci szybkości, zwrotności, parawanów i szybkostrzelnej artylerji. Ich inicjatywa nie jest przeto ograniczona geograficznym charakterem teatru operacyjnego.

Torpedowce są przedmiotem najbardziej ożywionych dyskusyj w dziedzinie morskich zbrojeń. Są to jednostki uniwersalne, zdolne do wykonywania najrozmaitszych zadań walki i ubezpieczenia. Bez nich nie mogą działać większe jednostki. Zachodzi jednakże zasadnicze pytanie, w jakiej płaszczyźnie należy rozwijać ten typ jednostek, czy w dziedzinie torpedowej, czy też w dziedzinie lekkich jednostek, działających zapomocą artylerji i szybkości. Możliwość wykonywania ataków torpedowych przez nie spadła w nowoczesnych warunkach walki na morzu do minimalnego prawdopodobieństwa. Jeżeli nawet może być mowa w danym wypadku o ataku torpedowym, to tylko w masie, w której zgóry trzeba przewidzieć znaczne straty. Na większe straty tego rodzaju jednostek nie możnaby się zgodzić, ponieważ przy największych możliwościach finansowych i technicznych nie można budować ich w nieograniczonej ilości. Zasadniczo trzeba odróżniać dwa rodzaje torpedowców, a mianowicie: potrzebne do współdziałania z głównymi siłami i potrzebne do wykonywania samodzielnych zadań walki czy ubezpieczenia. Największą

troską konstruktorów odnośnie torpedowców jest pogodzenie zawsze potrzebnej dużej szybkości z niezbędnym w niektórych warunkach geograficznych promieniem działania. W tem miejscu trzeba zauważyć, że pierwiastek geograficzny znowu wywiera silny wpływ na kalkulacje promienia działania torpedowców, a co zatem idzie — ich pojemności. Niemiecka marynarka wojenna z czasów ubiegłej wojny światowej była przykładem, jak niekorzystnie odbija się na możliwościach operacyjnych floty niedostateczny promień działania torpedowców. Przedwojenna flota niemiecka była bowiem strategicznie skalkulowana w przewidywaniu walnej bitwy w pobliżu wybrzeży niemieckich. Ponieważ stało się inaczej, więc angielska flota w wielu wypadkach miała przewagę inicjatywy operacyjnej nad niemiecką i swobodę w ustalaniu manewrów strategicznych.

We flotach współczesnych istnieje tendencja do zwiększania pojemności torpedowców właśnie pod wpływem konieczności zwiększania jednocześnie i szybkości i promienia działania. W rezultacie torpedowiec stopniowo przekształcił się w mały krążownik i coraz więcej zatracą swój pierwotny charakter jednostki torpedowej. Nasuwa się pytanie, czy nie należałoby na dużych torpedowcach zwiększyć raczej uzbrojenie artyleryjskie kosztem licznych wyrzutni torpedowych, które w nowoczesnych warunkach walki najprawdopodobniej znajdą rzadkie i przypadkowe tylko zastosowanie.

Również do rozważenia nadaje się pytanie, czy torpedowce mają jednakowe znaczenie na otwartych i rozległych teatrach operacyjnych, co w morzach wąskich i zamkniętych. Wydaje się, że w tym ostatnim wypadku pojemność może ulec redukcji kosztem promienia działania, za cenę chociażby ilości tych jednostek.

Łodzie podwodne są już dokładnie znane pod względem swych indywidualnych zdolności strategicznych i taktycznych. Ubiegła wojna światowa dała pod tym względem wyczerpujące doświadczenie i jeżeli można mówić o dalszym postępie w tej materji, to tylko pod względem technicznych udoskonaleń, które zwiększą szanse łodzi na bezpośrednią współpracę z flotą w zadaniach walki. Zwalczanie zapomocą łodzi nieprzyjacielskich komunikacyj może w przyszłej wojnie wykazać mniejsze widoki powodzenia, tak ze względu na inne konjunktury międzynarodowe, jak i przez wzgląd na to, że ten rodzaj operacyj nie będzie już nowy, lecz odwrotnie — dobrze wypróbowany podczas ubiegłej wojny światowej, tak pod względem ataku jak obrony. Wydaje się przeto, że znaczenia łodzi dla przyszłej wojny należy szukać raczej w ich możliwościach ubezpieczenia, stawiania min i współpracy z głównymi siłami.

Lotnictwo jest tym rodzajem morskiej siły zbrojnej, który praktycznie swych możliwości jeszcze nie pokazał. Tem się tłumaczy, że na całym świecie zagadnienie lotnictwa wywiera ogromny wpływ na zbrojenia morskie i wzbudza z jednej strony zainteresowanie, a z drugiej niepokój. Jest to normalna reakcja umysłu i wyobraźni ludzkiej na nowe środki walki. Jeżeli rozpatrywać wpływ lotnictwa pod kątem widzenia budowy jednostek nadwodnych, to idzie on w dwóch kierunkach: zmniejszenia pojemności dużych jednostek

i nadania ich pokładowi specjalnej odporności. W dziedzinie taktycznej zaś lotnictwo jest przeszkodą do operowania w masie i w zwartych szykach, a nadto krępuje inicjatywę operacyjną we dnie, o ile się ma do czynienia na obszarze operacyjnym, będącym w zasięgu lotnictwa, bazowanego na lądzie. O ile niebezpieczeństwo pochodzi od lotnictwa okrętowego, to tylko jako niepożądany środek ubezpieczenia nieprzyjacielskiego.

Lotnictwo okrętowe zajmuje specjalne miejsce. Pojedyncze płatowce, będące na pokładach większych okrętów, zwiększają zasięg ubezpieczenia swej jednostki, czy zespołu. Są to jednakże tylko fragmenty działań lotnictwa, zależne od szeregu drugorzędnych okoliczności. Właściwe lotnictwo okrętowe znajduje się na lotniskowcach, które krępują inicjatywę floty, bowiem są za powolne, aby ująć od lekkich jednostek, a za słabe, aby walczyć z dużymi. Pod względem ilości samolotów, pozostających w stanie gotowym do lotu, największe lotniskowce na świecie, których jest tylko kilka, mają możliwości dość ograniczone, nie przekraczające przeciętnie 60 jednostek obserwacyjnych. W odniesieniu zaś do jednostek niszczycielskich, możliwości te maleją kilkakrotnie.

Z punktu widzenia budownictwa okrętów wojennych, lotniskowce są specjalnym typem, posiadającym dość niefortunne połączenie elementów taktycznych innych typów. Z jednej strony lotniskowiec powinien mieć szybkość marszową floty w warunkach współczesnych niebezpieczeństw taktycznych, z drugiej strony powinien mieć duży promień działania, bo do dalekich wypadów jest przeznaczony. Oprócz tego, musi mieć uzbrojenie, wystarczające do obronienia się od najsilniejszych współczesnych krążowników w wypadku samodzielnego pływania. Wszystkie te elementy trzeba konstrukcyjnie pogodzić z najistotniejszą potrzebą miejsca dla płatowców, pomocniczych warsztatów i magazynów. Tem się tłómaczy, że lotniskowce o większym znaczeniu mają wymiary okrętów liniowych. Czem mniejszy lotniskowiec, tem mniejsze ma znaczenie operacyjne.

W dziedzinie lotniczej na specjalną uwagę zasługuje lotnictwo torpedowe, chociażby dlatego, że może ono w przyszłej wojnie dostarczyć największej niespodzianki. Niektóre przewidywania idą tak daleko, że w płatowcach torpedowych widzą przedłużenie roli torpedowców nadwodnych. Być może, że jest to wizja dalekiej przyszłości, ale w każdym razie w stadium realizacji już w obecnej chwili. Wystarczy porównać możliwości nadwodnego i lotniczego torpedowców, aby się przekonać, że widoki na rozwój tego ostatniego są całkiem realne. Przedewszystkiem kwestja podejścia do pozycji strzału: nadwodny torpedowiec o pojemności 1500 ton i szybkości 35 węzłów według współczesnej opinii nie może zbliżyć się do celu ponad 7000 m pod groźbą niechybnej zagłady, zaś torpedowy płatowiec dzięki szybkości do 100 węzłów może zmniejszyć tę odległość do 4000 m. Gdy nadwodny torpedowiec pozostaje w odległości między 7000 a 8000 m co najmniej 3 minuty, to ten drugi będzie się znajdować między 3000 a 4000 m mniej niż minutę. Gdy atak pierwszego, licząc do chwili wypuszczenia torpedy, trwa zgórą

30 minut, to drugi potrzebuje na to najwyżej 6 minut. Gdy jedna torpeda przypada przeciętnie na 300 ton pojemności nadwodnych torpedowców o wielkości między 1400 a 2400 ton, to w wypadku pławca torpedowego przypada ona tylko na 13 ton. Zamiast więc jednego torpedowca nadwodnego można mieć kilkanaście lotniczych i stworzyć taką masę, która może być groźną dla największej i najsilniejszej floty. Atak torpedowy z powietrza, wykonany pod osłoną dymową, w masie i z dwóch stron jednocześnie, może stworzyć takie niebezpieczeństwo, jakiego nie są w stanie wywołać ani łodzie podwodne, ani miny. Artylerja przeciwlotnicza będzie miała bowiem tak dużo punktów do zwalczania, że tylko część będzie mogła nakryć.

Ostatnim punktem do omówienia jest kwestja sterowców w całokształcie narzędzi walki na morzu. Najważniejszymi dodatkami cechami sterowców z punktu widzenia operacyjnego są: możliwość utrzymywania się na jednym miejscu w równowadze i duża szybkość w połączeniu z bardzo znacznym promieniem działania. Pierwsza cecha wynika z tego, że sterowiec jest lżejszy od powietrza, a przeto może nie tylko równoważyć siłę wiatru odpowiednią szybkością i stać w miejscu, lecz nawet utrzymywać się w powietrzu bez maszyn. Druga zaś wynika z dużej pojemności, umożliwiającej posiadanie szybkości do 130 km i promień działania do 10000 km. Poza tem sterowiec jest bardzo wytrzymały na złą pogodę i to w znacznie większym stopniu, niż jednostki nadwodne. Zastosowanie gazu helium i specjalnej ciężkiej mieszanki, zamiast benzyny, zmniejsza niebezpieczeństwo pożaru do minimum. Słabą stroną współczesnego sterowca jest jego stosunkowo duża wrażliwość na uszkodzenia bojowe od strzałów artylerji pl. lub od ataków samolotów. Tym niebezpieczeństwem sterowiec przeciwdziała swą szybkością i zdolnością manewrową, oraz silnem własnem uzbrojeniem. Uzbrojenie amerykańskiego sterowca „Akron“ składało się z 16 podwójnych karabinów maszynowych o kalibrze 12,7 mm, z których każdy posiadał zapas po 1600 pocisków i mógł wystrzelić 600 na minutę. Naturalnie, że tem uzbrojeniem mógł zwalczać tylko atakujące go samoloty. O ile więc konieczne jest działanie sterowca w zasięgu artylerji zenitowej, to wówczas powinny być użyte sterowce o wybitnie wysokim pułapie.

Operacyjne znaczenie sterowca jest bardzo duże tak pod względem zadań walki, jak ubezpieczenia. Przedewszystkiem wchodzi w grę możliwość działania niszczycielskiego zapomocą bomb i torped. Już są specjalne próbne modele torped szybowcowych bez motorów, które mogą wywoływać wybuch tak na powierzchni wody, jak pod wodą. Dodanie motoru zwiększyłoby skuteczność działania takiej torpedy, ale zato zmniejszyłoby szanse zaskoczenia, bowiem szum motoru byłoby słyszać. Na drugiem miejscu należy umieścić możliwość stawiania pól minowych. Podczas ostatniego okresu ubiegłej wojny światowej istniały zupełnie realne plany tego rodzaju, lecz brak odpowiedniego doświadczenia, lub sprzętu nie pozwolił na ich wykonanie przed zakończeniem działań wojennych.

Specjalnie duże znaczenie w przyszłej wojnie może mieć sterowiec w dziedzinie niszczycielskich wypadów z zaskoczeniem na

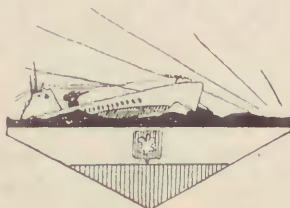
bazy, porty i wybrzeża nieprzyjaciela, oraz jako dobry środek obserwacyjny i dozorujący. Może on współpracować tak z elementami obrony wybrzeża, jak w dziedzinie wykonywania pól minowych, zwalczania łodzi podwodnych i konwojowania karawan transportowych. Za czas ubiegłej wojny światowej, angielskie sterowce wykonały ogółem 2 i pół miliona mil, będąc w powietrzu przez 83360 godzin, niemieckie zaś Zeppelin-y na 85 zadań obserwacyjnych wykonały z dodatnim wynikiem 81.

O ile w płatowcach torpedowych niektóre współczesne przewidywania upatrują przedłużenie roli nadwodnych torpedowców, o tyle w sterowcach można przewidywać poważnych współzawodników z nadwodnymi krążownikami. Wystarczy wzmiankować, że krążownik o pojemności 10 000 ton kosztuje czterokrotnie więcej, niż największy sterowiec. Roczne utrzymanie pierwszego kosztuje trzykrotnie więcej, niż drugiego. Załoga na krążowniku wynosi przeciętnie 35 oficerów i 550 marynarzy, a na sterowcu 15 oficerów i 65 szeregowych. Szybkość sterowca jest nieomal trzykrotnie większa, niż krążownika, a promień działania prawie jednakowy. Widoczność z krążownika jest dwukrotnie mniejsza, niż ze sterowca na przeciętnej wysokości, to też ten ostatni w związku ze swoją szybkością może w ciągu 12 godzin dnia rozpoznać 5-krotnie większy teren, niż krążownik. Czas trwania służby krążownika wynosi przeciętnie 20 lat a sterowca do 15. Współczesny sterowiec może mieć przy sobie płatowce, podobnie jak krążownik.

Sterowiec ma tę przewagę nad płatowcem, że może zmieniać szybkość ruchu naprzód aż do zera, może działać niezależnie od pogody i trzymać się długo w powietrzu.

Niezawodnie, jesteśmy w okresie poprzedzającym duże zmiany w taktyce walki na morzu. Najsilniej dający się odczuwać postęp lotnictwa kieruje uwagę wszystkich zainteresowanych ku tej dziedzinie i pozwala przewidywać zaskoczenia w przyszłej wojnie właśnie z tego kierunku. Nie wystarcza opanować techniki lotniczej, aby mieć możliwość całkowicie zorjentować się w przyszłych możliwościach operacyjnych lotnictwa, podobnie jak się rzecz miała na początku ubiegłej wojny światowej w dziedzinie łodzi podwodnych. Zasadniczo należy odróżniać 3 podstawowe możliwości operacyjne lotnictwa w przyszłej wojnie: ubezpieczeniowe, niszczyielskie i transportowe. O ile te 3 możliwości znajdą całkowite zastosowanie, wówczas będziemy w przededniu prawdziwej rewolucji w dziedzinie prowadzenia wojny na morzu. Wówczas rozpocznie się okres prawdziwej floty powietrznej, składającej się z jednostek od największych do najmniejszych, równorzędnych do współczesnych okrętów liniowych, krążowników, torpedowców, transportowców i t. p. Wówczas zatrze się pojęcie wszelkich granic w sensie operacyjnym, a nawet między ziemią a morzem, bowiem lotnictwo będzie z powietrza pokrywać teatr operacyjny, tak lądowy jak morski, całą masą swych różnego typu jednostek. Wówczas możliwość zaskoczenia stanie się uniwersalną i każdy zakątek walczącego państwa będzie musiał

zabezpieczać się przed niebezpieczeństwem powietrznym, grożącym tak od strony lądu, jak morza. Nastanie początkowy okres samodzielnej strategii powietrznej, równoległej do strategii lądowej i morskiej. Powstanie trzeci rodzaj samodzielnej siły zbrojnej, zdolnej do samodzielnych zadań operacyjnych i posiadającej własne środki ubezpieczenia tak na lądzie, jak na morzu, podobnie jak flota ma dla siebie obronę wybrzeża. Wciąż wzrastająca szybkość nadwodnych jednostek ułatwi rozwój przyszłej siły zbrojnej powietrznej, bowiem gdy dojdzie ona do kresu technicznej możliwości, wówczas dalszy wzrost szybkości będzie możliwy tylko w powietrzu.





INŻ. ANTONOWICZ WALERJAN.

Transport wojsk Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej podczas wojny światowej.

(Opracowane na podstawie źródeł zagranicznych).

W s t ę p.

W dniu 6 kwietnia 1917 roku rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej wypowiedział wojnę państwom centralnym, jakkolwiek Stany Zjedn. do wojny nie były zupełnie przygotowane, a współpraca ich z państwami sprzymierzonymi wydawała się w tym momencie wprost niemożliwą.

W dniach od 11 do 14 kwietnia 1917 r., odbyła się w Waszyngtonie konferencja, między rządem Stanów Zjedn. a przedstawicielami Wielkiej Brytanji i Francji. Konferencja ta nie dała konkretnych rezultatów i nie opracowała jeszcze żadnych planów wzajemnej współpracy.

Skonstatowano wtedy fakt, że okręty marynarki wojennej Stanów Zjedn., znajdując się w różnych portach oceanu Spokojnego i Atlantyckiego, nie są do wojny przygotowane. Poza tem przedstawiciele Wielkiej Brytanji i Francji odnieśli wrażenie, że dowództwo morskie Ameryki zamierza użyć swej floty wojennej jedynie do walki z nieprzyjacielskimi łodziami podwodnymi i wydzieli tylko niewielką ilość krążowników i kontrtorpedowców dla uruchomienia konwojów morskich.

Bezwzględnie po wypowiedzeniu wojny, prezydent Stanów Zjedn. rozpoczął energiczne kroki, celem uzyskania uchwały senatu na zorganizowanie ochotniczego korpusu wojsk i wysłanie go do Francji. Dowództwo marynarki wojennej Stanów Zjedn. odniosło się nieprzychylnie do projektu prezydenta i oświadczyło kategorycznie, że transport wojsk z Ameryki do Europy jest nader niebezpieczny, a to

z tego powodu, że na wodach Atlantyku znajduje się wielka ilość niemieckich łodzi podwodnych, a zatem nie może gwarantować bezpieczeństwa transportów. Takie oświadczenie marynarki wojennej mocno krzyżowało plany prezydenta i mogło wpłynąć ujemnie na decyzję senatu.

W dniu 14-go kwietnia 1917 roku szef amerykańskiej misji morskiej w Londynie, admirał Sims, wystosował do swego rządu obszerny telegram, w którym donosił o upadku Rosji, o bezwzględnej i nader agresywnej walce niemieckich łodzi podwodnych, oraz o niebezpiecznej sytuacji na froncie państw sprzymierzonych. Rzeczowa treść, oraz stanowczy ton telegramu wywarły wielkie wrażenie i zaniepokojenie w sferach rządowych Ameryki.

Polecono sztabom morskim i armii, opracować w najkrótszym terminie projekty współpracy z państwami sprzymierzonymi. Równocześnie wystosowano do aliantów telegram z prośbą, o wysłanie do Ameryki specjalnej misji wojskowo-morskiej; a sztab morski wysłał w dniu 24 kwietnia 1917 roku 6 kontrtorpedowców do Europy.

W skład misji, która wyjechała do Ameryki, weszli: z Wielkiej Brytanji — minister spraw zagranicznych Balfour i admirał Chair, a z Francji — minister Viviani, marszałek Joffre, oraz admirał Chocheprat.

Na jednym z pierwszych posiedzeń, marszałek Joffre uzasadnił potrzebę niezwłocznego wysłania na front francuski armji Stanów Zjednoczonych. Zaznaczył on, że wysłanie przez Stany Zjednoczone na front francuski chociażby jednej dywizji wojsk amerykańskich bezwarunkowo podniesie ducha bojowego wojsk aljanckich i wpłynie ujemnie na stan moralny wojsk nieprzyjacielskich.

W dniu 19 maja 1917 roku prezydent St. Zjedn. Ameryki wydał dekret o formowaniu zawodowej armji ochotniczej i armji poborowej, oraz milicji narodowej.

Po wydaniu dekretu misja państw sprzymierzonych wróciła do Europy. Marszałek Joffre zakomunikował rządowi aliantów, że Stany Zjednoczone po pewnym czasie będą mogły przetransportować do Europy armję, która liczebnie nie przekroczy 400 000 ludzi.

W związku z dekretem prezydenta, „War Department“ zarządził sformowanie Amerykańskiej Ekspedycyjnej Armji, „American Expeditionary Force“, na czele której stanął generał Pershing.

Pierwszy transport wojsk amerykańskich do Europy składał się z jednej dywizji w liczbie 25 000 ludzi.

W dniu 27 maja 1917 generał Pershing ze swoim sztabem odpłynął do Europy na pokładzie parowca „Baltic“, a dowódca pierwszej eskadry krążowników, kontr-admirał Albert Gleaves, został mianowany szefem „Convoys operations in the Atlantic“.

Ogólna organizacja transportu.

Kwestją transportu wojennego w czasie pokoju zajmowała się w Stanach Zjednoczonych „Army Transport Service“. Służba ta miała skutecznie transportować oddziały wojsk amerykańskich do

kolonij i zpowrotem, w szczególności zaś transporty wojsk na Filipiny i do Panamy.

„Army Transport Service“ miała w swej dyspozycji tylko 7 starych transportowców. Były to parowce niewielkie, typu jachtowego, o pojemności od 4000 do 5000 ton i o szybkości od 8 do 10 węzłów. Transportowce te nie nadawały się do dużych transoceanicznych podróży, ani też do pływania w rejonie wojennym, gdzie w wielkiej ilości operowały niemieckie łodzie podwodne.

Marynarka wojenna dysponowała tylko trzema transportowcami.

Dla uskutecznienia transportu pierwszej amerykańskiej dywizji do Europy, „Army Transport Service“ otrzymała rozkaz zorganizowania niezbędnych środków morskich. Szef „Army Transport Service“ zwrócił się do Międzynarodowego Towarzystwa Okrętowego z prośbą o wydzierżawienie kilku statków, nadających się do transportu wojsk. Z pośród zadeklarowanych przez towarzystwo statków wybrano czternaście, które, po pewnych niewielkich przeróbkach, nadawały się w zupełności do transportu.

Marynarka wojenna otrzymała rozkaz przeprowadzenia odpowiednich przeróbek, dostosowania statków do potrzeb pływania, oraz ich uzbrojenia, jakoteż zorganizowania konwoju na czas podróży tych transportowców z Ameryki do Europy.

Na każdy z transportowców wyznaczono po jednym oficerze marynarki wojennej, obejmującym dowództwo nad transportowcem. Załogi transportowców pozostały jednak cywilne i podlegały bezpośrednio rozkazom dowódcy wojskowego. Do załogi cywilnej dodano część załogi wojennej, celem obsługiwania dział, oraz utrzymywania łączności pomiędzy transportowcami i konwojem.

Kontr-admirał, który organizował pierwszy oddział transportowców i nim dowodził, zażądał kategorycznie ścisłego określenia jego obowiązków, oraz ustalenia i rozgraniczenia kompetencji do dowództwa morskiego i lądowego. Ze swej strony zaznaczył on, że w interesie służby należy od momentu rozpoczęcia ładowania wojska na transportowce całą inicjatywę przekazać dowództwu morskemu, oraz że w czasie podróży morskiej dowództwo lądowe bezapelacyjnie winno wykonywać wszelkie zarządzenia dowództwa morskiego, dotyczące pływania, ochrony przed atakiem nieprzyjacielskich łodzi podwodnych i t. p. W czasie podróży morskiej dowództwu lądowemu pozostałoby jedynie utrzymanie dyscypliny pośród żołnierzy, oraz ich wyżywienie. Początkowo dowództwo lądowe opierało się tym wymaganiom, jednak po odbyciu kilku posiedzeń ustalono następujące przepisy:

1. Dowództwo lądowe dostarcza odpowiednie transportowce, dla transportu wojsk. Transportowce te pozostają własnością i są pod kontrolą „Army Transport Service“. Wyposażenie transportowców w węgiel, smary, słodką wodę i t. p. odbywa się staraniem i na koszt władz lądowych.

2. Marynarka wojenna wypożyczy władzom lądowym odpowiednią ilość oficerów i inżynierów morskich, którzy udzielą wskazówek przy wyborze transportowców.

3. Marynarka wojenna dokona niezbędnych przeróbek i odpowiednio uzbroi wszystkie transportowce.

4. Marynarka wojenna wyznaczy na każdy transportowiec po jednym oficerze morskim, który będzie pełnił funkcje dowódcy. Jednocześnie marynarka wojenna przydzieli na każdy transportowiec odpowiedni fachowy personel, niezbędny dla obsługi dział, oraz dla łączności. O ile transportowiec nie posiada stacji radio, zainstaluje ją marynarka wojenna.

5. Marynarka wojenna przydzieli odpowiednią ilość oficerów morskich, celem pomocy władzom lądowym przy ładowaniu wojska. Samo ładowanie zaś odbywa się staraniem i pod odpowiedzialnością władz lądowych.

6. Władze lądowe wyposażą w żywność oficerów lądowych i żołnierzy. Marynarka wojenna wyposaży w żywność załogę transportowców.

7. Marynarka wojenna zorganizuje odpowiedni konwój transportowców i jest odpowiedzialną za bezpieczeństwo transportowców podczas podróży, tak pod względem nawigacyjnym, jak i wojennym.

8. Transportowce przechodzą pod dowództwo morskie od momentu odbicia od moła lub podniesienia kotwicy.

Działalność władz lądowych przy organizacji i wykonaniu transportu.

Organizacją transportu lądowego zajął się szef „Division of Accounts, Stores and Traffic”. Podlegały mu dwie służby:

1. „Embarcation Service” (Służba załadowania).

2. „Inland Traffic Service” (Służba przewozów lądowych). „Embarcation Service” dostarczała transportowców, oraz niezbędnych środków do ich załadowania, wreszcie przeprowadzała samo ładowanie. Służbie tej podlegały bezpośrednio dowództwa portów, w których odbywało się ładowanie transportowców.

„Inland Traffic Service” przewoziła oddziały drogą lądową do portów, gdzie odbywało się ładowanie.

Z wypowiedzeniem wojny rząd Stanów Zjednoczonych zarekwirował wszystkie nieprzyjacielskie statki handlowe, internowane w portach amerykańskich, z których wybrano 17, nadających się do transportu wojska. Statki te przekazano marynarce wojennej, celem dokonania odpowiednich przeróbek, pozwalających na wygodną i racjonalną ich eksploatację w charakterze transportowców.

7 października 1917 roku generał Pershing przedstawił swój pierwszy projekt organizacji Ekspedycyjnej Armji Amerykańskiej, która miała się składać z 30 dywizyj, t. j. około 1 200 000 ludzi. Projekt ten, został zatwierdzony przez rząd i służba „Embarcation Service” otrzymała rozkaz opracowania planu transportu do Europy zgodnie z projektem generała Pershing’a.

Na polecenie „Embarcation Service” — „Shipping Board” zarejestrował wszystkie statki handlowe o pojemności ponad 2500 ton, z których wybrano tylko kilkadziesiąt, o szybkości nie mniejszej

niż 14 węzłów. Pozatem w styczniu 1918 roku nawiązano ściśle stosunki z Towarzystwami Okrętowymi Anglii i Francji i wydzierżawiono szereg dużych pasażerskich statków, jak „Mauritania“, „Aquitania“, „France“, „Lutetia“ i „Patria“, które przerobiono na transportowce.

W lutym 1918 roku generał Pershing zażądał przyspieszenia transportów wojsk.

Przeprowadzona w tym celu rekwizycja wykazała, że całkowity tonaż amerykańskiej handlowej floty jest niedostateczny dla wykonania zadań, związanych z transportem wojska, materiału wojennego oraz żywności. Wobec tego trzeba było zwrócić się o pomoc do rządów państw sprzymierzonych. Z tym momentem kwestja transportu wojsk amerykańskich do Francji przestała być sprawą wyłącznie amerykańską i zaczął się okres współpracy z aliantami, a w szczególności z Anglią.

Celem ujednostajnienia postępowania, powołano komisję mieszaną anglo-amerykańską, która opracowała dokładny plan współpracy, oraz ustaliła minimalną szybkość transportowców na 11,5 węzłów. Według tego planu Anglia miała w przeciągu 15 dni dać do dyspozycji Ameryki 40 statków handlowych, nadających się do transportu wojsk.

W rezultacie w dniu 1 lipca 1918 roku skład zespołów konwojowych „Cruiser and Transport Force“ wynosił: 3 eskadry po 3 dywizyjony z kontr-admirałami jako dowódcami eskadr, oraz 53 statków handlowych, o średnim tonażu 15 000 ton.

W tym czasie generał Pershing przedłożył rządowi swój drugi projekt, który przewidywał przetransportowanie do Francji 4 000 000 ludzi. Według tego projektu dzienny transport wojsk powinien był objąć od 10 000 do 12 000 ludzi i 75 000 ton materiału wojennego.

Na posiedzeniu wspólnej komisji rząd Stanów Zjednoczonych wystąpił z projektem do państw sprzymierzonych, odstąpienia do dyspozycji Ameryki pewnej ilości statków handlowych o ogólnym tonażu 2 000 000 ton, przyczem część tych statków miała być użyta do transportu wojska, reszta zaś do transportu materiału wojennego oraz żywności dla armji amerykańskiej, znajdującej się w Europie. Projekt przyjęto,

Równocześnie „Shipping Board“ zarządził budowę specjalnych transportowców typu standartowego. Budowa ta miała odbywać się w bardzo szybkim tempie na stocznjach amerykańskich.

W ten sposób w dniu 1 listopada 1918 roku Ameryka miała do swej dyspozycji około 300 transportowców.

Celem przewozu wojsk amerykańskich, wyladowanych w portach angielskich oraz wojsk angielskich z Anglii do Francji zorganizowano specjalną flotylę transportowców „Cross Channel Fleet“. Oprócz tego posiadano we Francji specjalną flotylę statków do transportowania materiałów wojennych i żywności dla armji amerykańskiej.

Racjonalny podział tonażu, oraz ścisła kontrola ruchu statków, wykonywana przez specjalny „Shipping-Control-Committee“,

wpłynęły bardzo dodatnio na skrócenie czasu, potrzebnego na wykonanie przez statek podwójnego rejsu (z Ameryki do Europy i zpowrotem), co ulepszyło eksploatację statków, dając możliwość przewiezienia większego ładunku w przeciągu krótszego czasu.

Transport kolejowy.

Po wypowiedzeniu wojny, rząd Stanów Zjedn. zdawał sobie dokładnie sprawę, jak wielkie znaczenie dla państwa i dla armji mają koleje żelazne. Prezydent Wilson w orędziu do narodu amerykańskiego zaznaczył, że koleje są arterjami życia narodu i od ich funkcjonowania zależy sprawność państwa, oraz jego armji. Władze wojskowe zażądały kategorycznie scentralizowania eksploatacji wszystkich kolei, racjonalnego rozdziału taboru, według rzeczywistych potrzeb każdej dysekcji kolejowej, co umożliwi programowe ładowanie transportowców, a tem samem skróci okres ładowania, oraz postój transportowców w portach.

Na skutek żądania władz wojskowych, wprowadzono system wspólnej eksploatacji kolei przez prywatne towarzystwa, pod kierownictwem komitetu „Railroad war Board“, składającego się z 5 członków. System ten wykazał swoją racjonalność, a wydajność kolei wzrosła o 25%.

Porty amerykańskie, w których odbywało się ładowanie wojsk na transportowce.

Zarząd poszczególnych portów, w których odbywało się ładowanie wojsk na transportowce, podlegał bezpośrednio służbie „Embarcation Service“. Co do sposobów wykonania jednak głównych zarządzeń tej służby, zarządy portowe miały całkowitą swobodę, umożliwiającą szybkie załatwianie kwestyj lokalnych oraz spraw, wyłaniających się podczas ładowania wojska na transportowce. Dawało to bardzo dobre rezultaty i zapobiegało wszelkim ewentualnym trudnościom, które mogły powstawać przy wykorzystaniu portu.

Obowiązkiem komendanta portu załadowania było wykonanie załadowania wojska na transportowce, ładowanie materiału wojennego oraz przeróbka na transportowce tych statków handlowych, któremi nie zajmowała się marynarka wojenna. Obowiązkiem komendanta portu była także budowa i wyekwipowanie berlinek, holowników i innych pomocniczych statków, potrzebnych w porcie dla ładowania wojska. W portach ładowania transportowców stykały się funkcje władz lądowych i morskich, a mianowicie: czynności lądowego oficera, jako wojskowego komendanta portu, oraz szefa „Cruiser and Transport Force“.

Komendanci portów co miesiąc otrzymywali wiadomości, dotyczące rodzaju broni, oraz ilości wojska, mającego być załadowanem w przeciągu miesiąca na transportowce w podległych im portach, a „Shipping Control Committee“, który współpracował ze sztabem

armji, przysyłał dokładny plan, na jakie transportowce i w przeciągu jakiego czasu muszą być załadowane oddziały, wskazane komendantowi portu.

Największym portem, skąd odpływały transportowce do Europy, był Hoboken, jako port New-Yorku.

Drugim portem ładowania transportowców był port Newport-News, posiadający wspaniałą redę Hampton-Roads w ujściu rzeki James.

Administracja, oraz organy wykonawcze obydwu portów, były jednakowe.

Port Newport-News był głównie przeznaczony do ładowania koni, mułów, amunicji, oraz ciężkiego materiału wojennego, jak: artylerji, czołgów, samochodów pancernych.

Za drugorzędne porty załadowania uchodziły porty: w Bostonie, Philadelphie i Montrealu i tylko w wyjątkowych wypadkach inne porty, znajdujące się na wybrzeżu atlantyckiem.

Dla ułatwienia ładowania w najbliższych okolicach tych portów znajdowały się specjalne ośrodki zapasowe oddziałów wojska. W ośrodkach tych były zgrupowane oddziały wojska, przeznaczone do transportu. Ośrodki te były konieczne z tego powodu, że wobec warunków wojennych i atmosferycznych, prawie nigdy nie można było przewidzieć dokładnej daty przybycia transportowców do portów.

Praktyka wykazała, że dla normalnego funkcjonowania portów załadowania, koniecznem było, aby w ośrodkach, należących do danego portu, znajdowało się około połowy tej ilości ludzi, którą port zamierza załadować w przeciągu jednego miesiąca.

Oddziały odbywały podróż morską bez uzbrojenia i amunicji. Każdy oficer lub żołnierz miał prawo wziąć z sobą tylko lekki bagaż osobisty, oraz naczynia stołowe. Oddziały wojska brały ze sobą tylko niezbędny w podróży materiał polowy (kuchnie polowe, motocykle, rowery, telefony polowe i t. p.).

Ładowanie wojska w portach amerykańskich odbywało się ze średnią szybkością około 1000 ludzi na godzinę. Największa ilość ludzi została załadowana w porcie Hoboken w dniu 31-go sierpnia 1918 roku. W dniu tym, w przeciągu 24 godzin załadowano na 17 transportowców 51 000 ludzi, ze średnią szybkością 2125 ludzi na godzinę.

Działalność władz morskich przy organizacji i wykonaniu transportu.

Główne zadanie marynarki wojennej polegało na doprowadzeniu transportowców do portów europejskich, oraz na ochronie ich od nieprzyjacielskich okrętów nadwodnych i podwodnych, jakoteż wyżywieniu załóg transportowców.

Celem wykonania tych zadań, wyznaczono na każdy transportowiec po jednym oficerze marynarki wojennej, którego obowiązkiem było prowadzenie nawigacji transportowca, kierowanie użyciem

artylerji, manewrowanie transportowcem w razie ataku łodzi podwodnych, ewakuacja transportowca w razie niebezpiecznego uszkodzenia, oraz utrzymanie łączności tak z transportowcami, jak i z konwojem.

Dla ochrony transportowców marynarka wojenna zorganizowała specjalny konwój w czasie ich podróży z Ameryki do Europy i z powrotem.

Celem zamaskowania transportowców, oraz utrudnienia nieprzyjacielskim łodziom podwodnym celowania przy pomocy peryskopu, wszystkie transportowce zostały pomalowane według różnych systemów (Brush-Thayer, Markey, Herzog, Toch, Watson i t. p.). Większość transportowców wymalowano według „dazzle system”, polegającym na specjalnym doborze kolorów i linii.

Ogólny tonaż wszystkich transportowców, pozostający w dyspozycji Stanów Zjednoczonych, wynosił 800 000 ton, a ładowność jego od 115 000 do 150 000 ludzi, w zależności od systemu załadowania. Teoretycznie wypadało, że dla przewozu jednego człowieka potrzeba było 6,4 ton, albo że przy pomocy 1 000 ton można było przetransportować 160 ludzi. Praktycznie okazało się, że dla przewozu jednego człowieka potrzeba 7 ton, czyli że przy pomocy 1 000 ton można było przetransportować 140 ludzi.

Normalny postój transportowców w portach amerykańskich trwał najmniej 3 dni. Podczas postoju transportowce musiały przejść niezbędny bieżący remont, przyjąć węgiel, smary i słodką wodę, zaopatrzyć się w żywność i t. p.

Najważniejszą czynnością transportowców było przyjęcie węgla. Początkowo zaopatrywały transportowce w węgiel prywatne firmy. W miarę jednak zwiększania się ilości transportowców, pogarszała się sprawa ich zaopatrzenia do takiego stopnia, że postój transportowców w portach musiał być znacznie przedłużany; wobec tego marynarka wojenna zerwała kontakt z prywatnymi firmami i wzięła w swoje ręce zaopatrywanie transportowców w węgiel.

Mimo zwiększenia bunkrów węglowych, większość transportowców musiała brać dodatkowy zapas węgla na pokład. Krążowniki, wchodzące w skład konwoju, zaopatrywały się w materiały pędne w porcie Newport-News, a okręty konwoju angielskiego w Halifax. Transportowce zaopatrywały się w węgiel w tych portach, gdzie odbywało się ich ładowanie.

Wyżywienie oficerów i żołnierzy podczas podróży morskiej należało do dowództwa lądowego, lecz później przeszło ono do dowództwa morskiego.

Przed każdym rejsiem transportowca należało uzupełnić zapasy żywności do takiej ilości, aby wystarczyły dla transportowanego wojska na 25 dni, a dla załogi transportowca na 30 dni, licząc, że podróż trwa 14 dni.

Dowództwo morskie, w porozumieniu z dowództwem lądowym, opracowało organizację wydawania strawy żołnierzom, odbywającym podróż na transportowcach. Organizacja ta przewidywała zainstalowanie w kilku punktach transportowca specjalnych bufetów, dokąd przydzielono żołnierzy. Każdy z żołnierzy na sygnał musiał

kierować się do odpowiedniego bufetu, gdzie otrzymywał wprost do menażki gorącą i zimną strawę. Na transportowcu „Leviathan“ odbywało podróż 10 000 żołnierzy, otrzymujących strawę w 12 bufetach w przeciągu 1 godziny 15 minut.

Po wylądowaniu wojsk w Europie, wszystkie pomieszczenia transportowca poddawano oczyszczeniu i dezynfekcji. Sanitarny stan transportowców stał na tak wysokim poziomie, że nawet podczas epidemii grypy, ilość chorych oraz śmiertelnych wypadków była zupełnie znikoma.

Pierwsza podróż transportowców do Europy wykazała konieczność zmilitaryzowania załóg transportowców. Marynarka wojenna, nie mając kadr rezerwowych, nie była w stanie obsadzić wszystkich transportowców załogą wojskową. Wobec tego rozpoczęto werbunek ochotników do marynarki wojennej, który ujawnił wielką ilość młodzieży, ochotnej do poświęcenia się służbie morskiej. Po sformowaniu kilku oddziałów rozpoczęło się ich szkolenie teoretyczne i praktyczne w nader przyśpieszonym tempie, podobnie jak to się działo w oddziałach armji lądowej. Jednak szkolenie personelu morskiego było znacznie więcej skomplikowane i trudniejsze, niż szkolenie żołnierzy. Powodem tego były specjalnie trudne warunki służby na morzu, wymagające pewnej inteligencji, wiedzy oraz praktycznych wiadomości. Praktyczne szkolenie ochotników odbywało się na wszystkich okrętach atlantyckiej floty Stanów Zjednoczonych. Po przejściu ogólnego wyszkolenia, dzielono ochotników na grupy, w których specjalizowano mechaników okrętowych, palaczy, artylerzystów, sterników, sygnalistów i t. p.

Programy wyszkolenia oraz czas potrzebny na ich wykonanie były ściśle ustalone, co umożliwiało seryjne przygotowanie niezbędnego personelu morskiego.

Podczas pływania transportowców, stale odbywały się ćwiczenia artyleryjskie w strzelaniu do sztucznych peryskopów, alarmy bojowe, alarmy wodne i t. p.

Mimo systematycznego szkolenia, personel stanowiący załogę transportowców był tylko przeciętny.

Organizacja oddziałów transportowców.

Marynarka wojenna Stanów Zjedn. nie posiadała żadnego doświadczenia odnośnie transportu wojsk w zagrożonych przez nieprzyjacielskie łodzie podwodne rejonach. Niewielkie doświadczenie w tym kierunku posiadała jedynie marynarka angielska, dzięki transportom wojsk z dominjów lub kolonij do Anglii. Jako ochronę transportowców przed nieprzyjacielskimi łodziami podwodnymi, stosowała marynarka ta system „oddziałów transportowców konwojowanych“. Z transportowców formowano oddziały, konwojowane przez okręty wojenne. Marynarka wojenna Ameryki zdecydowała się przyjąć ten sam system mimo tego, że był on jeszcze w stadium prób i doświadczeń. Pozatem logika dyktowała, że w czasie pływania przez rejony zagrożone, statki musiały iść dużą szybkością,

zmiennymi kursami, oraz w miarę możliwości, zbliżyć się nocą do brzegów europejskich.

Na oceanie Atlantyckim gospodarzem była admiralicja angielska, z nią więc opracowała admiralicja Stanów Zjedn. wspólne plany konwoju.

Szczególnie chodziło o należyłą ochronę oddziałów tych transportowców, na których odbywał się transport wojsk. W tym celu marynarka amerykańska wydelegowała do Londynu jednego oficera sztabowego, który współpracował z oficerem angielskim, kierującym ruchami transportu przez ocean Atlantycki. Współpraca została w ten sposób uregulowana, że:

1. Marynarka wojenna angielska zachowuje główne kierownictwo nad oddziałami transportowców, zatrudnionymi przewozem materiału wojennego oraz żywności, jak również ochrania je przed nieprzyjacielskimi okrętami nadwodnymi w tej części oceanu Atlantyckiego, w której odbywają się transporty.

2. Marynarka wojenna Stanów Zjedn. zajmuje się wyłącznie oddziałami transportowców, przewożącymi wojsko.

Dla ścisłej łączności z ministerstwem marynarki Stanów Zjedn., przydzielono szereg oficerów marynarki wojennej angielskiej do portów New-Yorku i Newport-News w charakterze oficerów łącznikowych.

Ponieważ szybkość transportowców odgrywała wielką rolę, jako skuteczne zabezpieczenie transportów przed łodziami podwodnymi, podzielono więc wszystkie transportowce, według ich szybkości, na dwie kategorie:

- a) oddziały transportowców o dużej szybkości, t. j. o szybkości nie mniejszej od $15\frac{1}{2}$ węzłów, oraz

- b) oddziały transportowców o normalnej szybkości, t. j. w granicach od $11\frac{1}{2}$ węzłów do $15\frac{1}{2}$ węzłów.

Transportowce z konwojem formowały oddziały transportowe, otrzymując kolejne numery. Wogóle sformowano 81 oddziałów transportowych, a z tych 14 o dużej szybkości.

Celem zabezpieczenia transportów, wydano odpowiednie instrukcje, w których były podane przepisy dotyczące nawigacji, manewrowania, oraz specjalnych ostrożności, jakie należało zachować podczas pływania w niebezpiecznych rejonach. Instrukcje te obejmowały również przepisy, dotyczące prawidłowego opuszczenia przez żołnierzy i załogę uszkodzonego transportowca, oraz wykonania manewrów w razie zaatakowania go przez nieprzyjacielską łódź podwodną.

W czasie podróży statki oddziału transportowego szły w szykach kilku kolumn, składających się z 2 lub 3 (najwyżej 4) transportowców, idących szykiem torowym. Odległość pomiędzy kolumnami, wynosiła około 750 m, a odstępy pomiędzy transportowcami w szyku torowym około 500 m. Oczywiście najwięcej cenne transportowce znajdowały się pośrodku oddziału.

Oddziały transportowców były zwykle konwojowane przez kontrtorpedowce, których ilość zależała od ilości transportowców, wchodzących w skład oddziału. Kontrtorpedowce szły na przodzie

i po bokach oddziału transportowców, w odległości od 1 000 do 1 500 m od oddziału.

O ile ilość kontrtorpedowców była wystarczająca, to jeden kontrtorpedowiec szedł z tyłu oddziału w odległości około 500 m.

W niebezpiecznym rejonie, tak w dzień, jak i w nocy, cały oddział transportowy szedł zmiennymi kursami (zygzakiem). Zmiany kursów odbywały się ściśle według zegarka, na sygnał szefa oddziału transportowego, który w tym wypadku podawał tylko numer kompletu zmian kursowych (zygzakowania).

Na czele oddziału transportowców stał najstarszy oficer marynarki wojennej, z pośród dowódców transportowców. Na czele konwoju stał najstarszy z dowódców okrętów, wchodzących w skład konwoju. Starszy z pośród tych dwóch dowódców był dowódcą oddziału transportowego. W niebezpiecznym rejonie konwój oddziałów transportowców obejmowały okręty marynarki wojennej amerykańskiej, stacjonowane w portach europejskich. W tym rejonie dowódcą oddziału transportowego był zawsze dowódca konwoju, niezależnie od stopnia wojskowego.

Kursy, którymi szły oddziały transportowe, były tak wykreślane, aby przechodziły w pewnej odległości od normalnych szlaków transatlantyckich, którymi odbywały podróże statki handlowe w czasie pokoju.

Ocean Atlantycki podzielono na dwie części o szerokości około 200 mil morskich każda. Północna część znajdowała się pomiędzy równoleżnikami 49° i 52° N i była przeznaczona dla transportowców, przewożących materiał wojenny oraz żywność. Południowa część znajdowała się pomiędzy równoleżnikami 45° N i 49° N i była przeznaczona dla transportowców, przewożących wojsko.

Nieprzyjacielskie łodzie podwodne, poszukujące transportowców, znajdowały się przeważnie w północnej części oceanu Atlantyckiego, co oczywiście zmniejszało ryzyko oddziałów transportowych z wojskiem, które szły południową częścią oceanu.

Wszystkie amerykańskie oddziały, transportujące wojsko, kierowano do portów francuskich w Brest, Saint-Nazaire oraz Bordeaux. Przed wyjściem z portów amerykańskich, oddziały transportowe otrzymywały zasadnicze wytyczne co do wyboru drogi oraz szereg punktów orientacyjnych na morzu, przez które oddział musiał przejść.

Punkty spotkania oddziałów transportowych z konwojem europejskim znajdowały się w liczbie 4 lub 5, w odległości około 200 mil morskich od brzegów europejskich, w odstępach od 30 do 40 mil morskich od siebie i wyznaczała je admiralicja angielska, która jednocześnie podawała zasadnicze kursy oddziałów transportowych od tych punktów, do portów europejskich. Punkty spotkania, oraz kursy zmieniano co 6 lub 7 dni i podawano do wiadomości dowódcy oddziału transportowego w terminie od 5 do 6 dni przed wyjściem oddziału z portów amerykańskich. O ile w czasie podróży oddziału transportowego admiralicja angielska musiała zmienić punkty spotkania, oraz kursy, to nadawała w tym celu radjotelegraficznie

odpowiednie rozkazy, posługując się specjalną książką sygnałową „Diversion Code“.

W czasie powrotu transportowców z Europy do Ameryki, formowano z nich specjalne oddziały. Ilość transportowców, wchodzących w skład takiego oddziału, była bardzo zmienna i zależała od ilości transportowców, rozładowanych w tym czasie w portach francuskich. Do każdego tak sformowanego oddziału transportowców, dodawano konwój, o zmniejszonej ilości okrętów konwojujących. Konwoju dostarczały oddziały marynarki amerykańskiej lub francuskiej. Okręty te konwojowały oddziały transportowców tylko przez rejon niebezpieczny, potem zaś transportowce odbywały dalszą podróż bez konwoju.

Oddziały transportowe oznaczone były dwiema literami. Pierwsza litera wskazywała kierunek drogi oddziału (o ile oddział szedł z Ameryki do Europy, to nosił pierwszą literę H (homeward bound from...), o ile zaś z Europy do Ameryki, to O (Outward bound from...)).

Druga litera była początkową zgłoską nazwy portu, z którego dany oddział wyszedł.

Każdy dowódca transportowców otrzymywał rozkazy w zapieczętowanej kopercie, którą mógł rozpieczętować tylko w tym wypadku, gdy transportowiec z jakichkolwiek przyczyn oddzielił się od oddziału transportowców.

Ogólne instrukcje, oraz przepisy, dotyczące transportowców, jak i oddziałów angielskich, były ujęte w specjalne „War Instructions“, zawierające około 200 instrukcyj i przepisów; całość składała się z 4 rozdziałów. Rozdział pierwszy dotyczył nawigacji zmiennymi kursami w niebezpiecznych rejonach; rozdział drugi zawierał przepisy o porządku, ciszy, oraz o zasłonięciu świateł na torpedowcu; rozdział trzeci zawierał instrukcje alarmowe, a czwarty — przepisy, dotyczące bezpieczeństwa transportowca.

c. d. n.



S. K. KOCHANOWSKI, INŻ.

Momenty gospodarcze w rozmieszczeniu floty wojennej Imperjum Brytyjskiego.

Anglja jako wyspa, jest całkowicie uzależnioną od żeglugi. Zależność ta jest dwójaka: w stosunku do wwozu i w stosunku do wywozu.

Co się tyczy swobody wwozu, to warunkuje ona samo istnienie Anglji, bowiem prawie wszystką żywność trzeba wwozić; wwieziona w 1928 roku ilość żywności, napoi, tytoniu, surowca i wyrobów gotowych stanowiła prawie połowę wartości wwozu; w tym czasie wywieziono z Anglji wyżej wymienionych artykułów około 7% wartości wywozu.

Swoboda wywozu warunkuje istnienie Anglji, jako potęgi gospodarczej.

Z porównań ogólnych wynika, że wartość wwozu żywności, napoi i tytoniu przekracza wartość wwozu produktów gotowych i półproduktów, zaś wartość wywozu produktów gotowych i półproduktów przekracza wartość wywozu żywności, napoi i tytoniu. Przemysł angielski zależy również w dużej mierze od wwozu surowców i półsurowców.

Anglja jest więc krajem, spożywającym wwożoną żywność oraz surowce, a wywożącym wyroby przemysłowe.

Co się tyczy geograficznego rozmieszczenia handlu angielskiego, to przedstawiało się ono w okresie powojennym następująco:

Ogólna wartość całego wwozu do Anglji, wyrażona w funtach szterlingów, wynosiła 1 277 439 000 — z czego na wwóz z Europy i Ameryki Północnej przypadało 55,5% wartości całego wwozu, reszta zaś na Afrykę, Australję, Indje, Chiny i Japonję.

Cały wywóz z Anglji wynosił ogólnie £ 940 937 000, z tego do Europy i Ameryki Północnej wywieziono 46,3% wartości całego wywozu.

Tak przedstawia się ogólnie geograficzne rozmieszczenie handlu Anglji pod względem wartości; rozmieszczenie pod względem jakości jest nieco inne; przeszło 60% pszenicy idzie z Ameryki Północnej, 38,8% cukru z Kuby, 84,2% mięsa z Argentyny, 75% nafty

(surowiec i przetwory) ze Stanów Zjednoczonych A. P.; największe znaczenie mają dla Anglii kraje, leżące na zachodnim brzegu Atlantyku. Co się tyczy Azji, to na pierwszym miejscu należy postawić Indie Holenderskie, ze względu na kaczuk (Singapore ładuje 65% światowego wywozu kaczuku), cynę i naftę, Indie ze względu na rudy manganowe; z Australji Anglja sprowadza rudę cynkową, miedź, ołów oraz produkty żywnościowe, ze sprowadzanych z Afryki do najważniejszych należy miedź i ołów, tudzież mangan (Egipt wytwarza najlepszy gatunek bawełny, t. zn. o najdłuższych włóknach, lecz wywozi ją nie do Anglii, a do Stanów Zjednoczonych).

Drogi dowozu artykułów z Afryki i częściowo z Azji oraz Australji są niejako drogami wewnętrznymi, bowiem warunki geograficzne umożliwiły odpowiednie rozmieszczenie eskadr, a z drugiej strony ułatwiają ich obronę. Natomiast drogi z Atlantyku i Pacyfiku są drogami zewnętrznymi i obrona ich jest utrudniona, o ile chodzi o pozytywne rozwiązanie zagadnienia swobody żeglugi. Nasuwa się tutaj rozwiązanie inne, o którym będzie mowa niżej.

Gros sił morskich Imperjum brytyjskiego jest ześrodkowane na wodach europejskich, a mianowicie: 12 okrętów bojowych, 4 krążowniki bojowe i 18 krążowników; na wodach azjatyckich ześrodkowano 9 krążowników i 17 kanonierek rzecznych, przyczem do tych sił może ewentualnie dołączyć się australijska marynarka wojenna, (4 krążowniki) oraz eskadra nowozelandzka (5 okrętów); na wodach Afryki Południowej znajduje się 6 okrętów, a na wodach Ameryki i Indji Zachodnich 7 okrętów.

Ugrupowanie to opiera się na założeniu obrony bezpośrednich dostępów do Metropolji, leżącej w środku półkuli lądowej. Na tej półkuli były przed 1914—18 ześrodkowane najpotężniejsze marynarki wojenne świata, a przedewszystkiem Niemiec. Z chwilą rozbicia Niemiec na morzu, ugrupowanie nie jest już aktualne w sensie swej celewości, w odniesieniu do bezpośredniej obrony swobody żeglugi Metropolji, zwłaszcza, że węzeł światowych zainteresowań gospodarczych przesunął się na Pacyfik, leżący na drugim końcu osi. Bezpośrednia obrona swobody żeglugi Metropolji jest możliwa tylko w wypadku wojny z Francją lub Włochami. Obronę tę może przeprowadzić królewska marynarka wojenna bez potrzeby szukania sprzymierzeńca.

Zupełnie inaczej przedstawia się obrona swobody żeglugi w razie wojny z wielką potęgą morską, np. Stanami Zjednoczonymi A. P.

O ile porównanie ilości okrętów wojennych poszczególnych państw morskich wskazuje na przewagę floty bojowej Imperjum Brytyjskiego nad flotą każdego z państw europejskich oraz flotą Japonji, to jeżeli chodzi o flotę Stanów Zjednoczonych A. P., flota Imperjum jest mniej więcej jej równa.

Ustosunkowanie to ulega zmianie, jeżeli uwzględnimy geograficzne rozmieszczenie flot. Floty wojenne Imperjum i Stanów Zjednoczonych znajdują się w warunkach takich, że zachowanie zdolności bojowej każdej z nich, po przyjeździe na wody strony przeciwnej, jest wykluczone z braku odpowiednich podstaw działania (bazy, doki, zapasy paliwa, warsztaty i t. p.) Z tego też względu usuwam z ni-



O. R. P. Iskra — na redzie.

Fot. S. N. — kpl. mar.

niejszych rozważań możliwość walki floty bojowej Stanów na wodach Metropolji i vice versa.

W razie zbrojnego konfliktu między temi dwoma państwami, wojna na morzu oznacza wojnę krążowniczą, a więc wojnę, obliczoną na gospodarcze wyniszczenie przeciwnika. W tym wypadku flota bojowa ma znaczenie jako osłona najbardziej wewnętrznych podstaw działania krążowników i łodzi podwodnych.

O wpływie wwozu z Ameryki na życie gospodarcze Anglii już wspominałem, muszę jednak zaznaczyć, że zmiana kierunków wwozu jest o tyle ułatwiona, że poza zasięgiem działania floty wojennej Stanów Zjednoczonych znajdują się źródła tych surowców, które w czasie pokoju Anglja przywozi przeważnie ze Stanów (względnie z innych krajów Ameryki). Należy tutaj nadmienić, że przerwanie dowozu z Argentyny (i innych krajów, leżących w środkowej części Ameryki Południowej) w wyniku wojny ze Stanami Zjednoczonymi A. P. jest mało prawdopodobne, gdyż w południowej części Atlantyku przewagę ma Imperjum (odległość: porty wojenne Stanów Zjednoczonych—Argentyna = 5 000 mil; Afryka Południowa—Argentyna = 3 300 mil), które dzięki temu będzie mogło dowozić niezbędne artykuły z Argentyny do Afryki Południowej, skąd koleją do Aleksandrii względnie wzdłuż wschodnio-afrykańskich wybrzeży wodą. Na wodach południowego Atlantyku i Afryki wywrze swój wpływ eskadra śródziemnomorska, nie mówiąc o eskadrze południowo-afrykańskiej i wschodnio-indyjskiej, względnie o 4 krążownikach rezerwy Home Fleet'u.

Ześrodkowanie gros sił brytyjskich na wodach europejskich wywrze jeszcze wpływ pośredni na swobodę żeglugi bandery angielskiej, przez groźbę wycofania brytyjskich okrętów handlowych z handlu morskiego państw, nie biorących udziału w wojnie; a przecież flota handlowa Wielkiej Brytanji liczy przeszło 19812000 br. Rg-t.

Z chwilą wybuchu wojny bandera gwiazdzista musiałaby zniknąć z wód Europy, Afryki, Australji i Azji; musiałby również ustać dowóz do Stanów Zjednoczonych wielu surowców, a przede wszystkim kauczuku, bawełny egipskiej, rudy manganowej (Indje i Egipt dają 50,9% światowej produkcji, Rosja 21,7%, Brazylja 22,7%), a więc zamarłby przynajmniej przemysł samochodowy, elektrotechniczny i doznałby wielu trudności przemysł hutniczy. Już to samo wystarczyłoby do wywołania poważnych zaburzeń w życiu gospodarczem Stanów Zjednoczonych A. P.; dla Anglii najtrudniejszym zagadnieniem do rozwiązania byłoby zdobycie nafty, które musiałoby być ograniczone do Indji Wschodnich, Persji i niektórych krajów Europy (rozbudowa przemysłu, wyrabiającego ropę naftową z węgla, mogłaby wpłynąć bardzo dodatnio na złagodzenie kryzysu naftowego).

W wypadku wojny ze Stanami Zjednoczonymi, Imperjum Brytyjskie jest dostatecznie zabezpieczone przez obecne rozmieszczenie swej floty wojennej; równowaga gospodarcza, warunkująca każdą inną równowagę, doznałaby tylko nieznacznych zaburzeń.

Odmienne przedstawia się sprawa w razie wojny z azjatycką potęgą morską (Japonją); siły Imperjum na wodach Azji są zbyt

słabe, aby mogły stawić czoło nie tylko flocie bojowej, lecz nawet flocie krążowniczej, zostałyby one zniesione w pierwszych dniach wojny, z tą chwilą Singapore przestałby być podstawą działań floty brytyjskiej.

Zniszczenie sił angielskich na wodach Azji oznacza przerwę w dowozie kauczuku, manganu, miedzi, ołowiu, cynku, oraz niektórych środków żywności, prócz tego wzmógłby się prawdopodobnie ruch przeciwbrytyjski w posiadłościach azjatyckich Imperjum. W związku z omawianą wojną znaczenie Stanów Zjednoczonych A. P. (i wogóle Ameryki), jako dostawcy, wzrosłoby tak dalece, że Anglja nawet w razie oreźnego zwycięstwa nie mogłaby w pełni wykorzystać jego owoców. Wojna ta kryje w sobie jeszcze jeden niebezpieczny moment, a to przerodzenia się w wojnę lądowo-morską, a więc wojnę, naruszającą u podstaw równowagę gospodarczą Anglii i pociągającą za sobą możliwość rozszerzenia się do ram nowej wielkiej wojny na terenach, zapewniających przewagę Azji.

Opanowanie Singapore przez wojenno-morską potęgę azjatycką jest łatwe, jeżeli zważymy, że flota bojowa Japonji znajduje się w odległości 2400 mil od tego portu, zaś flota bojowa Imperjum w odległości 7000 mil; eskadry: chińska i wschodnio-indyjska są za słabe, aby mogły osłonić Singapore, do czasu nadejścia Grand Fleet. Wykorzystanie Singapore jako podstawy działań w razie wojny z Japonją, oraz zabezpieczenie dróg, wiodących z Indji holenderskich i południowo-wschodniej Azji do Metropolji, wymaga utrzymania już podczas pokoju na wodach Azji brytyjskiej floty bojowej, zdolnej do stawienia czoła, a w najgorszym razie do sparaliżowania działalności floty wojennej Japonji. Oznacza to konieczność podwojenia sił floty bojowej Imperjum.

Powyższe rozważania doprowadzają do następujących wniosków:

1. Singapore nie jest podstawą działań, wymierzonych przeciwko Japonji.
2. Królewska marynarka wojenna nie jest narzędziem, zdolnem do zapewnienia swej banderze swobody żeglugi na wodach azjatyckich w razie wojny z Japonją.

Wobec tego nasuwa się pytanie co do celowości rozbudowy Singapore, jako podstawy działań, oraz — rozmieszczenia brytyjskiej floty wojennej, jako gwarantki swobody żeglugi na wodach azjatyckich.

Odpowiedź na to pytanie znajdujemy w znaczeniu Chin w gospodarce światowej i w ustosunkowaniu się do tego poszczególnych państw.

Chiny, ze względu na tanią robociznę, oraz obfitość surowców (węgiel, żelazo, miedź, cyna, ołów, antymon, nafta, złoto, srebro, rtęć i t. p.), stały się celem zabiegów wielu państw, przedewszystkiem Japonji i Stanów Zjednoczonych A. P.

Napięcie tego zainteresowania się stale wzrasta i niesie w sobie zarodki zderzenia między temi dwoma państwami.

Anglja zrezygnowała ze zdobyczy terytorjalnych w Chinach, do czego w pierwszym rzędzie przyczyniły się czynniki geografji

wojennej Azji. Japonja nie może nieograniczenie rozszerzać swych posiadłości w Chinach, ze względu na politykę ogólną, natomiast może się stać cennym ośrodkiem pacyfikacji stosunków, w chińskim kotle panujących; Stany Zjednoczone A. P. po rozprawieniu się z Japonją stałyby się jedyną potęgą gospodarczą świata, o ile zagarnęłyby surowce chińskie, rękami chińskiego robotnika. Na to znów Anglja nie może się zgodzić i dlatego rozbudowuje Singapore oraz Port Belize (w Hondurasie, będzie to najbliższej kanału Panamskiego położona podstawa działań obcej floty wojennej). Stojąca w Singapore brytyjska flota bojowa zabezpieczy swobodę żeglugi swej banderze z Indyj, Indyj Holenderskich i Australji do Metropolji, a zarazem zwiększy wpływ Imperjum na decyzje, związane z likwidacją zagadnienia oceanu Spokojnego. Można powiedzieć nawet, że obecnie Singapore szczególnie utrudnia stanowisko Stanom Zjednoczonym A. P. w ich dążeniu do zbyt forsownego wyzyskiwania zasady: „polityki drzwi otwartych“ w Azji, a zarazem wpływa na zwiększenie tempa zabiegów o „rozbrojenie“ na morzu.

Co się tyczy Port Belize, to można go uważać za podstawę działań dywersyjnych, wymierzonych przeciwko kanałowi Panamskiemu, którego unieruchomienie wydłuży dwukrotnie drogę floty wojennej Stanów Zjednoczonych A. P. z portów wojennych Atlantyku na wody Azji wschodniej (na wybrzeżu Pacyfiku Stany Zjednoczone nie posiadają portu, odpowiedniego dla floty bojowej); droga Stany Zjednoczone — Singapore wynosi przez kanał Panamski 8 000, a naokoło przylądka Horn 15 000 mil.

Singapore jest więc logicznem zakończeniem łańcucha, którego początek znajduje się na wodach Metropolji.

Na podstawie powyższych rozważań dochodzimy do wniosku, że rozmieszczenie floty wojennej Imperjum Brytyjskiego ma na celu: a) obronę bezpośrednią swobody żeglugi bandery brytyjskiej, b) zapewnienie Imperjum możliwości pokierowania wypadkami w sposób, odpowiadający jego interesom na przewidywanym obszarze działań, mających rozstrzygnąć kapitalne zagadnienie doby obecnej — zagadnienie oceny Spokojnego.

Interesy gospodarcze Anglji grupują się na lądzie Azji, ich zabezpieczenie zależy od przebiegu wypadków na oceanie Spokojnym.

Zadaniem polityki wojenno-morskiej jest należyte przygotowanie warunków, umożliwiających jej narzędziu — flocie wojennej — sprawne wykonanie powierzonych flocie czynności. Stąd też momenty gospodarcze grają zasadniczą rolę w rozmieszczeniu floty i przygotowaniu dla niej podstaw działania, narzucają one rozwiązania, nie dające się wytłumaczyć innemi momentami; jaskrawym tego przykładem jest Singapore.

Obecne rozmieszczenie floty wojennej Imperjum jest dostosowane do nowych zadań, jakkolwiek jest ono kompromisem między rozmieszczeniem, jakie istniało przed rokiem 1914, a wymaganiami nowo wytworzonego położenia. To położenie wymaga obecności floty bojowej na wodach europejskich, oraz swobody działania na wodach Azji, przyczem ostatnia zostaje zabezpieczona przez odpowiednią rozbudowę bazy w Azji i przez uzyskanie sprzymierzeńca.



KPT. MAR. INŻ. LASKOWSKI HELJODOR.

Wykorzystanie artylerji na łodziach podwodnych.

Za jedyną skuteczną broń łodzi podwodnej uważano przed wojną 1914—1918 torpedę, którą w dodatku rezerwowano dla atakowania tylko okrętów wojennych, gdyż nie wchodziły wtedy w rachubę jakieś poważniejsze działania przeciw statkom handlowym.

Artylerja na łodziach podwodnych zjawiła się właściwie dopiero podczas wojny światowej. Inowacja ta nastąpiła wskutek konieczności ekonomicznego używania torped przy operacjach łodzi podwodnych na liniach komunikacyjnych, oraz dla umożliwienia łodziom podwodnym bronięcia się przed samolotami, oraz kutrami i lekkimi jednostkami, przeznaczonymi dla ich niszczenia.

Niemcy bardzo szybko zdali sobie sprawę z korzyści posiadania dział na łodziach podwodnych i zastosowali nawet odmienną niż inne marynarki taktykę, a mianowicie: ostrzeliwali artylerją statki handlowe, co pozwalało łodziom pływać na powierzchni z większą szybkością i rozpoczynać walkę z dużej odległości.

Walka artyleryjska łodzi podwodnych ze statkami handlowymi była naogół sprzyjającą dla łodzi, gdyż uzbrojenie statków pozostawało zawsze w tyle w porównaniu z artylerją łodzi.

Kaliber i ilość dział na łodziach podwodnych początkowo rosła. Niemieckie łodzie podwodne posiadały w 1914 roku 1 dział 88 mm (plt.), natomiast łodzie serji U 158—169 mają już 2—150 mm i 2—88 mm, oraz kilka KM, dokładne dalmierze i przyrządy do kierowania ogniem.

Działa 150 mm okazały się jednak za ciężkie, wobec czego na niektórych łodziach zamiast 2—150 mm dział, ustawiono 4—105 mm.

W dobie dzisiejszej nikt już nie kwestjonuje konieczności uzbrojenia łodzi podwodnych w artylerję.

Wykorzystanie artylerji łodzi może mieć miejsce w następujących wypadkach:

- 1) podczas operacyj na liniach komunikacyjnych, przyczem należy mieć na uwadze, że łódź podwodna będzie mieć prawie zawsze do czynienia z uzbrojonymi statkami handlowemi,
- 2) gdy łódź podwodna będzie zmuszoną w razie zaskoczenia bronić się przed lekkimi jednostkami,
- 3) przy zwalczaniu niszczycieli łodzi podwodnych,
- 4) przy zwalczaniu nieprzyjacielskich łodzi podwodnych,
- 5) przy odparciu ataku lotniczego,
- 6) w niektórych wypadkach w czasie akcji przeciw wybrzeżu nieprzyjaciela,
- 7) przy obserwacji i obronie własnych pól minowych.

Wyszczególnione wypadki wykorzystania artylerji łodzi są tak różnorodne, że kwestja — jak uzbroić łódź, t. j. w jakie działa ją wyposażać, staje się ważnem zagadnieniem taktycznem i tu, podobnie jak i przy rozważaniach, dotyczących uzbrojenia jednostek nadwodnych, staje przed nami poszukiwanie kalibru.

Konferencya Waszyngtońska zabrania ustawiać działa kalibru większego niż 203 mm na innych okrętach prócz linjowych (toteż działa 305 mm, ustawiane na angielskich łodziach podwodnych M₂ i M₃, zostały zdjęte w 1927 roku). Mamy więc pewne już ograniczenie kalibru.

W chwili obecnej na łodziach podwodnych możemy spotkać kalibry: 203, 152, 138, 127, 120, 105, 100, 76, 75, 47, 40 i 37 mm. W niektórych marynarkach dominują na łodziach podwodnych t. zw. 1-ej linji następujące kalibry: W St. Zjednoczonych Am. Półn. i Anglii 127 mm, w Italji 120 mm, we Francji 138 mm.

Działa 152 mm (St. Zj. Am. Półn.) i 203 mm (Francja) należy traktować jako wyjątek.

Pomimo tych licznych typów dział musimy zaznaczyć, że „typowego” kalibru dla łodzi podwodnych niema. Badania i studia są stale w toku, następują częste zmiany i przebrojenia. Istnieje wiele łodzi podwodnych, na których głównym kalibrem jest 100 — 105 mm, albo nawet 75 — 76 mm.

Ilość dział — 1, rzadziej 2. Niektóre tylko łodzie mają 3—4 dział. Przeważnie, prócz głównego kalibru, spotykamy na łodziach działka samoczynne dla obrony przeciwlotniczej o kalibrze 40 mm, lub najcięższe karabiny maszynowe względnie mitraljezy.

Istnieją również działa, powiedzmy — „uniwersalne, przeważnie kalibru około 100 mm, które mogą być użyte zarówno do ostrzeliwania jednostek morskich jak i powietrznych, t. zn. dostosowane do strzelań przy dużych kątach podniesienia.

Działania na liniach komunikacyjnych i obrona przeciw lekkim jednostkom wymagają możliwie dużego kalibru, lecz zastosowanie tegoż wymaga licznej obsługi, a ponadto ciężar zapasu amunicji wzrasta znacznie dla tej samej ilości pocisków.

O ile zatem już same zagadnienia taktyczne ograniczają tonaż łodzi, to tembardziej kwestję zwiększenia kalibru należy traktować bardzo ostrożnie.

Ścisłego zbadania wymaga również decyzja co do „uniwersalności“ działu głównego kalibru, zastosowanego na łodziach podwodnych. Jeśli nawet tę uniwersalność można uzyskać bez jakiegokolwiek bądź uszczerbku konstrukcyjnego łodzi podwodnych i jakkolwiek duży kąt podniesienia niczemu oczywiście nie przeszkadza, to jednak z drugiej strony, ostrzeliwanie celów powietrznych z ruchomej platformy jest tak trudne, że — aby było skutecznym wymaga tak skomplikowanej aparatury do kierowania ogniem i licznej obsługi, że zastosowanie dział o dużych kątach podniesienia do głównego kalibru łodzi należy postawić pod znakiem zapytania.

W chwili obecnej nawet wśród „podwodników“ słyzy się często zdanie, że zamiast dział „uniwersalnych“ będzie bardziej celowem zachowanie głównego kalibru dla walki z celami morskimi, a do walki z lotnictwem wyposażyc łodzie w najcięższe K. M., lub samoczynne działka 37—40 mm tembardziej, że te ostatnie nadają się doskonale do zwalczania kutrów.

To było prawdopodobnie przyczyną, że rzadko naogół spotykamy na łodziach podwodnych działu „uniwersalne“, natomiast przeważnie widzimy na nich działu 100—127 mm, jako kaliber główny, przeznaczony do walki z jednostkami pływającymi, a na wielu łodziach spotykamy już działka samoczynne pltn. i najcięższe K. M.

Uzbrojenie łodzi w 1 działu głównego kalibru, jak również ograniczony zapas amunicji, oraz specyficznie trudne warunki strzelania na łodziach stawiają oficera kierującego ogniem w sytuacji dość trudnej.

Ponieważ ogień musi być bardzo oszczędny, wynika stąd zatem konieczność jego dużej skuteczności, specyficzne zaś warunki strzelania wcale temu nie sprzyjają. Pomimo to jednak należy za wszelką cenę dążyć do tego, aby ogień był jaknajbardziej produkcyjny, oczywiście w granicach możliwości, przy tych specjalnych warunkach strzelania, z jakimi spotykamy się na łodzi.

Warunki skuteczności ognia wymagają dostatecznie dokładnych obliczeń: odległości, szybkości zbliżenia wzgl. oddalenia, poprawek balistycznych; nie może on zatem polegać wyłącznie na nastawieniu celownika i odchylenia na oko. Kierowanie się intuicją i zgadywanie nie da żadnych pozytywnych wyników, a pociągnie za sobą tylko stratę drogiego czasu i amunicji. Być może, że wymagania te wydają się nie do wykonania, lecz do spełnienia ich należy dążyć i osiągnąć je, gdyż tego wymaga ograniczony zapas amunicji i niewielki okres ognia, jaki łódź ma w swej dyspozycji. Należy przy tem pamiętać, że czas stracony na uzyskanie danych dla ognia skutecznego, wyrównamy zniszczeniem celu, natomiast bezsensowne wyrzucanie pocisków na chybił trafił, bez dostatecznych gwarancyj trafienia, nigdy nie da efektu pozytywnego.

Elementem wyjściowym dla uzyskania danych ognia skutecznego, jest odległość do celu, a przyrządem — mierzącym tę odległość — dalmierz. W zależności od wymagań i warunków, jakie mu stawiamy, może on być rozmaity, tak z punktu widzenia zasady pracy, jak i budowy technicznej.

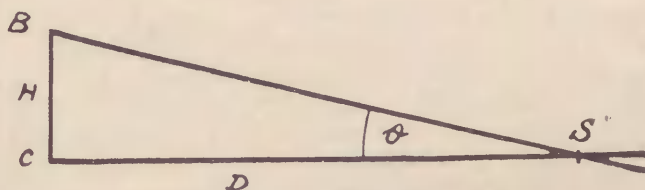
Peryskopy na łodziach podwodnych są wyposażone w urządzenia do mierzenia odległości, przyczem aby system optyczny tego dodatkowego urządzenia nie przeszkadzał głównemu przeznaczeniu peryskopu, urządzenia te mają swój specjalny okular; cały system zaś może być w dowolnej chwili bardzo szybko włączony, względnie wyłączony.

W czasie atakowania torpedą, d-ca łodzi podwodnej patrzy w okular peryskopu i żadne zbędne szkła nie zasłaniają mu celu.

Istnieją peryskopy z urządzeniem do mierzenia odległości, zbudowanem na zasadzie „mikrometrów“, t. zn. mają obiektyw rozcięty na połowę, przyczem jedna część w stosunku do drugiej może się podnosić lub opuszczać w płaszczyźnie pionowej.

Z optyki wiemy, że każda połowa obiektywu odtwarza całkowity obraz przedmiotu i to w tem samym miejscu, gdzie cały obiektyw; gdy jednak przesuniemy jeden półobiektyw, to jednocześnie przesunie się i obraz, jaki on daje. Tę właśnie zaletę zbierającą soczewki, wykorzystuje się dla określenia odległości i musimy tylko wiedzieć, czemu się równa wysokość celu.

Obserwując cel w mikrometrze i rozsuwając półobiektywy tak długo, dopóki jeden obraz celu nie znajdzie się nad drugim, określamy tem samym kąt θ , pod jakim widzimy — cel BC; znając zaś wysokość celu — równą H, t. j. przyprostokątnie trójkąta pro-



Rys. 1.

stokątnego BCS, rozwiązujemy trójkąt i znajdujemy poszukiwaną odległość $D = SC$. Oczywiście dla ułatwienia praktycznego korzystania z przyrządu, wypisane są na skali zamiast kątów odległości w metrach — wystarczy zatem na jednym z dysków przyrządu nastawić znaną nam wysokość celu H, a na drugim odczytamy bezpośrednio po odpowiednim nastawieniu mikrometru — odległość do celu wyrażaną w metrach.

Dokładność pomiarów będzie się stale zmieniać, zależnie od odległości między łodzią a celem i spada znacznie ze wzrostem odległości celu; zależy ona pozatem jeszcze w dużej mierze od precyzji z jaką wymierzimy kąt θ , od dokładnej znajomości wysokości celu, oraz od wyćwiczenia obserwatora.

Urządzenia dalmierzowe w peryskopach mają zwykle 2 powiększenia: 1,5-krotne i 6-krotne.

D-ca łodzi podwodnej, ustawiając dalmierz na większe powiększenie, może zmierzyć odległość do celu, gdy ten znajduje się

jeszcze daleko, obserwując następnie stale cel i mierząc w regularnych odstępach czasu jego oddalenie, może określić szybkość zbliżenia (względnie oddalenia).

Przed atakiem, gdy d-ca łodzi podwodnej patrzy w peryskop z powiększeniem 1,5 krotnym, może w wypadku, gdy chce zmierzyć odległość, włączyć urządzenia dalmierzowe, nie zmieniając powiększenia 1,5 krotnego, które jest mu potrzebne przy atakowaniu.

Urządzenie dalmierzowe może być również rozsunięte na 90°; wtedy półobiektywy będą się rozchodzić w płaszczyźnie poziomej i pozwolą ocenić kąt biegu, w tym wypadku wystarczy znać tylko odległość D i długość celu L, które ustawia się na odpowiednich dyskach.

Taki system nazywa się w marynarce angielskiej „Range and Inclination estimator“.

Rozpatrzmy teraz przedstawiony wyżej trójkąt prostokątny. Ponieważ wysokość H jest bardzo mała w porównaniu z odległością D, to możemy napisać równanie:

$$\frac{H}{D} = \theta$$

$$\text{skąd} \quad d\theta = \frac{H}{D^2} \cdot dD$$

$$\text{lub} \quad dD = \frac{D^2}{H} \cdot d\theta$$

to znaczy, że błąd w pomiarze odległości, powstały od niedokładnego wymierzenia kąta θ , jest proporcjonalny do kwadratu odległości i odwrotnie proporcjonalnie do wysokości celu.

Jeżeli więc odległość do celu D wynosi 5000 m, a wysokość H równa się 20 m i jeżeli przyjmiamo, że kąt θ może być zmierzony okiem do 2 minut, co uważamy za możliwą granicę dokładności w dobrych warunkach, oraz gdy powiększenie G wynosi 6, wtedy niedokładność w pomiarze odległości wynosi:

$$dD = \frac{5000^2}{20} \cdot \frac{2 \cdot 0,0003}{6} = 125 \text{ metrów,}$$

gdzie 0,0003 przedstawia wartość 1 minuty w radjanach (średnio oko

oddziela 1', lecz $1' = \sim \frac{1}{3500}$ czyli około $\frac{3}{10000} = \sim 0,0003$).

Z powyższego przykładu widzimy, że jeśli wysokość celu H jest nam dobrze znana i jeśli warunki dla obserwacji są sprzyjające, to odległość 5000 metrów może być wymierzona z dokładnością ± 125 metrów.

Przy odległości 1000 metrów niedokładność wyniesie około 5 metrów.

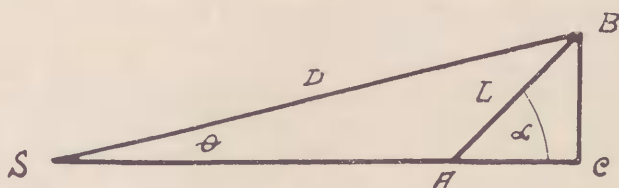
Z równania $D = \frac{H}{\theta}$ widzimy, że jeśli wartość H będzie

określona błędnie, to ten sam procentowy błąd uwidoczni się w znalezionej wartości dla D. A zatem błąd 2 metrów w określeniu war-

tości H równej np. 20 metrów spowoduje na odległości 1 000 metrów, błąd 100 metrów.

Natomiast przy znajdowaniu kąta biegu, gdy bierzemy odległość D za podstawę, błąd powstały od niedokładnej znajomości wysokości H może być pominięty, ponieważ będzie on wchodził jednakowo w kolejnych wartościach odległości D .

Dla znalezienia kąta biegu trzeba znać długość L celu, oraz odległość D .



Rys. 2

Punkt S jest położeniem strzelającego, $AB = L$ długość celu $SB = D$ odległość strzelającego do celu. Zadanie sprowadza się do znalezienia kąta $\alpha = \angle BAC$.

$$\begin{aligned} & BC = L \cdot \sin \alpha \\ \text{lecz} \quad & BC = D \cdot \theta \\ \text{zatem} \quad & L \sin \alpha = D \cdot \theta \\ \text{i} \quad & \sin \alpha = \frac{D \cdot \theta}{L} \end{aligned}$$

D , otrzymujemy z pomiaru, L celu naogół jest nam znana z dowolnego „Taschenbuch“, „Flottes de combat“ lub „Jane“, natomiast kąt θ musimy zmierzyć.

Wymierzysz θ , znajdujemy przy pomocy odpowiedniej tabelki wartość kąta α .

Dla zmierzenia kąta θ obracamy przyzmatami tak długo, dopóki dziób okrętu — celu w głównym obrazie, nie dotknie rufy odchylonego obrazu.

Wielkością obrotu przyzmatów mierzymy kąt θ .

Bezpośredni pomiar odległości.

Istnieją urządzenia dalmierzowe, pozwalające na bezpośredni pomiar odległości, t. zn. posiadające skalę widzianą z zewnątrz. Jeżeli przyrząd wymaga znajomości wysokości celu, to ustawia się ją na innej skali o wymiarze 5—40 metrów.

Pomiar odległości wymaga następujących czynności:

- 1) ustawienie wysokości,
- 2) obrót przyrządu na tyle, aby szczyt odchylonego obrazu dotnął dolnej części głównego obrazu,

3) odczytać odległość na zewnętrznej skali.

Ten sam przyrząd może być wykorzystany do znalezienia kąta biegu. Wtedy skala odległości wskazuje pozorną odległość, a kąt biegu znajdujemy w specjalnej tabeli.

Szybkość celu.

Dla ustalenia szybkości celu, istnieje specjalny patent B. i S., polegający na tem, że w polu widzenia peryskopu mamy znak, który ustala stały kierunek w przestrzeni, bez względu na zmiany kursu łodzi.

Jeżeli znamy długość celu L i czas T , jaki upływa od chwili przejścia dziobu celu, do przesunięcia się jego rufy przez znak, to V_c można znaleźć ze wzoru $V_c = \frac{L}{T}$.

Ten pomiar jest niezależny od kursu celu, ponieważ cel, idący daną szybkością, zużyje ten sam okres czasu na przejście linii przy dowolnym kącie; będzie to czas, potrzebny na przejście przez cel jego własnej długości.

Uzyskana w powyższy sposób szybkość celu jest teoretycznie prawidłowa tylko wtedy, gdy łódź podwodna niema szybkości $\perp$ do linii celowania, t. j., gdy łódź podwodna stoi lub idzie dziobem na cel.

W wielu wypadkach jednakowoż składowa szybkości łodzi podwodnej $\perp$ do linii celowania, może być pominiętą w porównaniu z szybkością celu.

Jeżeli w pewnych wypadkach jest ona duża i nie można jej pominąć, to należy skutecznie poprawkę otrzymanej szybkości celu.

Urządzenie to jest dość skomplikowane i posiada ustabilizowany żyroskopem indeks (znak), którego obraz odbija się zapomocą soczewek i pryzmatów na polu widzenia peryskopu.

Wzrost kalibru oraz donośności dział i żądania polepszenia skuteczności ognia łodzi podwodnej zmusiło do ulepszenia metod pomiaru odległości. Powstały dalmierze peryskopowe, umożliwiające pomiar odległości z zanurzonej łodzi podwodnej. Zaletą ich jest, że nie potrzeba znać wysokości celu. Jeżeli jest to dalmierz nasuwany (stykowy) wystarczy złąć obie połówki celu w jeden obraz i odczytać odległość. Złanie połówek następuje wskutek przesuwania pryzmatu odchylającego zupełnie tak samo, jak w normalnych dalmierzach okrętowych; różnica polega na tem, że dalmierzysta znajduje się wewnątrz łodzi podwodnej i patrzy przez peryskop. Dokładność tych dalmierzy nie ustępuje dokładności, jaką posiadają dalmierze jednostek nadwodnych, a więc zależy od wielkości bazy, powiększenia i stopnia wyćwiczenia obserwatora dalmierzysty.

Strzelanie wymaga od dalmierza daleko większej dokładności niż zadania taktyczne, dlatego w wielu państwach ustawia się na łodziach podwodnych dalmierze o poziomej bazie dość dużej (bo ~ 3 m) najczęściej stereoskopowe. Przy pomocy tych dalmierzy uzyskuje się szybko i w sposób łatwy odległość zarówno do celów

morskich, jak i do samolotów, przyczem dokładność pomiarów oczywiście jest taka sama, jak przy dalmierzach jednostek nadwodnych.

Dalmierze peryskopowe dzielimy na dwie grupy: z bazą pionową i poziomą. Dalmierze peryskopowe z bazą pionową są urządzone w ten sposób, że na wierzchołku peryskopu znajdują się dwa okienka: górne i dolne, oddalone w dalmierzu B. i S. o 900 mm od siebie. Gdy używamy instrumentu jako peryskopu, wtedy wynurzamy tylko górne okienko.

Jeżeli chcemy mieć większą dokładność pomiaru niż przy bazie pionowej, poleca się używać peryskopy z bazą poziomą. Wynika to z tego, że dla uzyskania wymaganej przy kierowaniu ogniem dokładności trzeba mieć dalmierz z bazą około 3 metrów, a nawet większą, a pionowa baza tej wielkości byłaby niepraktyczna.

Dodatkową zaletą tych dalmierzy jest to, że kołysanie okrętu może być skompensowane i obraz celu mamy w pośrodku pola widzenia.

Dalmierz B. i S. typu F. U. ma bazę 2,7 metra na słupie 6 metrów wysokim. Przyrząd ma kształt litery T. Może być wysuwany do góry i opuszczany w dół. Odległość mierzy obserwator, stojący w tyle instrumentu.

Okular peryskopu znajduje się naprzeciw okulara dalmierza. Dalmierz ma prawy okular dla obserwacji pola widzenia i lewy dla odczytywania skali.

Teoretyczny błąd w pomiarach takim dalmierzem da się obliczyć ze wzoru

$$dD = \frac{D^2}{B \cdot G} \cdot \text{arc } 12''$$

gdzie B = baza dalmierza

G = powiększenie (zwykle $20\times$)

$$\text{arc } 12'' = \frac{6}{10^5}$$

Ze wzoru możemy obliczyć, że przy bazie 3 metrowej i odległości 5000 m dokładność wynosi ± 25 metrów, przy 10000 metrów ± 100 metrów, a przy 1000 metrów ± 1 metr.

Jeżeli te cyfry porównamy z błędami mikrometra, zauważymy dużą różnicę.

Dalmierz peryskopowy jest zaopatrzony w przekaźnik natychmiastowy dla przekazywania odległości do centrali art., podobnie jak na okręcie nadwodnym. Dalmierze takie mogą być nasuwane lub stereoskopowe.

Ponieważ odległość jest podstawowym elementem wyjściowym, od którego zależy skuteczne strzelanie, zatem możemy postawić następujące wnioski:

1. Mikrometry mało się nadają do mierzenia odległości i nawet udoskonalenie tych przyrządów sprawy nie polepszy. Użycie mikrometrów jest dopuszczalne tylko w ostatecznym wypadku, gdy nie ma innego sposobu mierzenia odległości.

2. Łodzie podwodne należy raczej wyposażać w ręczne dalmierze choćby 1 metrowe (lepiej 1,5 metrowe), a nie korzystać z mikrometrów.

3. Kąt biegu można określać dość dokładnie przy pomocy lornetki z siatką i odpowiednią tabliczką lub przy pomocy peryskopu. Względne dokładne określenie kąta biegu na oko zdarza się często, ale obserwator powinien się w tem długo ćwiczyć.

4. Celownik i odchylenie należy wyliczać, stosując choćby uproszczoną metodę chronometryczną.

5. Pierwsze obramowanie nie powinno być mniejsze od 8 uchyłń prawdopodobnych.

Przechodząc teraz do metody strzelania z łodzi podwodnej, musimy sprecyzować warunki i ustalić okoliczności ognia.

Jeżeli zatrzymamy się na celach, omówionych na początku tego artykułu, to ogień z łodzi podwodnej można podzielić na 4 wypadki:

- 1) ogień na odległościach od 5—12000 metrów,
- 2) ogień na bliskich odległościach (do 2000 metrów),
- 3) ostrzeliwanie celów nadbrzeżnych,
- 4) strzelanie przeciwlotnicze.

Do celów morskich na dużych odległościach, a zatem od 5000 do 12000 metrów i na bliskich t. j. do 2000 metrów należy strzelać zwykle używaną metodą, odpowiednio zmienioną, w zależności od pewnych właściwości, wynikających ze specjalnych warunków strzelania na łodziach podwodnych.

Wypadki ostrzeliwania celów nadbrzeżnych ograniczy się prawdopodobnie do ostrzału celów żywych, otwartych i w okopach, zarówno widocznych jak i niewidocznych. Ograniczenie to wynika z tego, że zapas amunicji na łodziach podwodnych jest niewielki. Poza tem gdy ostrzeliwane cele znajdują się blisko od własnych oddziałów wojskowych, ostrzał jest możliwy tylko z kotwicy i koniecznie oskrzydłający (flankowy), t. j. wzdłuż linii swego frontu, nie dopuszczając do przecięcia płaszczyzną strzału swego frontu.

Zastosowanie łodzi podwodnych do ostrzeliwania baterji nadbrzeżnej jest oczywiście mało celowe, ponieważ ten sposób strzelania wymaga dużego zużycia amunicji, ponadto trwa zwykle długo.

Tego rodzaju strzelanie będzie wymagało zastosowania kilku łodzi podwodnych, zastępując ilością jednostek mały zapas amunicji na każdej łodzi podwodnej. Oczywiście, że strzelanie takie będzie celowe tylko w tym wypadku, gdy kaliber jest dostatecznie wielki.

Dla stworzenia zapory ogniowej koniecznem jest uzyskanie 2 rozprysków w jednej minucie na każde 20 metrów bieżących frontu. Zatem ilość granatów potrzebnych dla strzelania z łodzi podwodnych, należy obliczyć, biorąc pod uwagę długość zapory ogniowej, oraz szybkostrzelność posiadanych dział.

Można przyjąć za pewne, że uzyskamy 2 rozpryski na każde 20 metrów bieżących frontu dla zapory o długości 100 metrów, jeżeli w ostrzale będą uczestniczyć 3 działa 75 mm o szybkostrzelności 6 strzałów na minutę.

Zapora ogniowa wymaga ciągłego i szybkiego przenoszenia ognia, a więc łódź podwodna musi podczas ostrzeliwania stanąć na kotwicy. Pozatem konieczne jest ogólne kierownictwo całym ogniem. Zapas amunicji wystarczy tylko na 3—4 zapory ogniowe, licząc po 3 minuty każda.

Strzelanie przeciwlotnicze będzie w większości wypadków odbywać się do samolotów, lecących na małych wysokościach (lotnictwo dla niszczenia łodzi podwodnych).

Strzelanie takie nie będzie się oczywiście odznaczało niczem specjalnem, lecz należy pamiętać, że niema metod strzelania prostych, pewnych i ekonomicznych z ruchomego okrętu do celów powietrznych.

Tego rodzaju ogień, aby mógł być skutecznym, wymaga zawsze specjalnego sprzętu działającego dokładnie i sprawnie, oraz doskonałego przygotowania bojowego personelu. Dlatego też łodzie podwodne poza działami przeciwlotniczymi, powinny posiadać najcięższe K. M. lub samoczynne armatki.





KOMANDOR PPOR. WŁADYSŁAW KOSIANOWSKI.

ADMIRAŁ von TIRPITZ

jego myśli i czyny związane ze sprawami morskiej siły zbrojnej.

(Na podstawie dzieł Admirała Tirpitz).

Zanim się przystąpi do przeglądu myśli wypowiedzianych przez taki wojenno-morski autorytet jakim był nieżyjący już dzisiaj Admirał von Tirpitz, należy zaznaczyć, że chwycił on za pióro dla poważniejszego omówienia leżących mu na sercu spraw kilkakrotnie.

W roku 1919-ym zostały wydane jego pamiętniki, które tak szybko się rozeszły, że już w tymże roku ukazało się ich drugie wydanie. W roku 1924-ym wydana została nowa książka Admirała Tirpitz. Ta książka nosi dwa tytuły: „Politische Dokumente“ i „Der Aufbau der Deutschen Weltmacht“.

Książka ta, jak też i trzecia książka wydana w roku 1926-ym, a zatytułowana „Niemiecka polityka niemocy podczas wojny światowej“ (Deutsche Ohnmachtspolitik), jest zbiorem dokumentów politycznych i jakby poczęści dowodem prawdy dla twierdzeń, wypowiedzianych w pierwszym jego dziele „Wspomnienia“ (Erinnerungen). Te zbiory dokumentów, imponujące i zadziwiające skrupulatnością ich gromadzenia, przedstawiają ogromną wartość dla badaczy historii.

Jak widzimy z ogólnego tytułu tych dwóch ostatnich książek (bo i ostatnia książka nosi też tytuł „Politische Dokumente“), gromadzą one materiał dowodowy w postaci przytoczonych w nich dokumentów. A więc czytelnik staje wobec setek i tysięcy różnych pism, rozkazów i listów. Najwięcej jest tych ostatnich. Jest to korespondencja wymieniona pomiędzy Tirpitzem a cesarzem Wilhelmem II, pomiędzy posłami, kanclerzami, ministrami, ambasadorami i t. d.

Umieszczone też są listy, które nigdy nie były wysłane. To bodaj ma najmniejszą wartość, albowiem obrazuje chyba tylko pewne nastroje, lecz nie fakty. Naprzykład przytoczony jest list napisany

przez Tirpitz do cesarza. List ten, utrzymany w dość ostrym tonie, ma się rozumieć wysokiemu adresatowi nie został przez Tirpitz przesłany.

Pozatem, książki te (Politische Dokumente) odnoszą się właściwie do późniejszych okresów niż te, które przedewszystkiem objęte są „Wspomnieniami”. Jest to zrozumiałem. „Wspomnienia” bowiem obejmują cały przeciąg morskiej służby Tirpitz czyli i jego młode lata. „Dokumenty” zaś odnoszą się do okresu, w którym Tirpitz już odgrywa ważną rolę w państwie niemieckiem, a z tego też tytułu dostępne dla niego są możliwości wglądu w tajniki zajmującej go sprawy.

Niniejszy więc przegląd będzie się opierał w pierwszym rzędzie na „Wspomnieniach” Admirała Tirpitz, które dostarczają nam Polakom szczególnie wiele materiału pobudzającego do głębszego zastanawiania się nad naszą sytuacją na morzu.

Książki, druga i trzecia, nawiasem mówiąc bardzo mało jeszcze znane w Polsce, będą służyły tutaj jako pomocniczy materiał dowodowy i ilustracyjny, który będzie w miarę potrzeby przytaczany bezpośrednio przy rozważaniach wyciągniętych ze „Wspomnień”, lub zbudowanych na ich podstawie.

Ponieważ w tytule niniejszej pracy mówi się o myślach Admirała Tirpitz, nie od rzeczy więc byłoby odrazu przytoczyć dwa wielce charakterystyczne frazesy, które uderzają czytelnika studującego drugą książkę p. t. „Der Aufbau der Deutschen Weltmacht”.

Otóż we wstępnem słowie (Vorwort) pisze Tirpitz stwierdzając — niewiadomo czy to z goryczą, czy z chłodnym spokojem mędrca, że: „Tak długo jak ziemia zamieszkiwana jest przez ludzi — w życiu narodów siła postawiona jest ponad prawem”.

Z pierwszych słów pierwszego rozdziału tejże książki, wieje beznadziejny smutek starca, zbolalego lecz dumnego z dawnej świetności swej ojczyzny. Pisze on dosłownie tak: „Złamaną legła niemiecka potęga, a z nią razem runęła europejska równowaga i też z nią razem rozwił się sen o pokoju narodów” (Zerbrochen liegt die deutsche Macht, und mit ihr das europäische Gleichgewicht und mit ihr schwand auch der Traum des Völkerfriedens).

Gorycz całkiem zrozumiała gdy się weźmie pod uwagę, że człowiek ten całe swe życie poświęcił marynarce wojennej, a z tego prawie dwadzieścia lat spędził na ciężkim posterunku ministra. W jego więc oczach i przy jego najczynniejszym współudziale powstały morskie siły zbrojne Niemiec. Jego też oczy widziały ruinę tego gmachu, tak mozolnie budowanego.

Gdy ktoś czyta całość wspomnianych książek napisanych przez Tirpitz, może samodzielnie odtworzyć sobie jego duchowy portret. W tym zaś wypadku, gdzie czytelnik będzie miał przed sobą jedynie skondensowany wyciąg ciekawszych momentów z jego pracy, warto przedstawić obraz tego człowieka jakim się go widzi po przestudjowaniu jego dzieł i zresztą na podstawie oceny wydanej przez jego współczesnych i równych.

Przedewszystkiem więc uderza, że był to człowiek niepospolity. Jego stanowisko w państwie nie było dziełem przypadku lub

tylko szczęśliwem zrządzeniem losu, zapalającym błyskotliwy lecz zazwyczaj krótkotrwały fejerwerk awanturniczej kariery. Pozycja jego była stałą i niezachwianą pomimo walki i wszelkich trudności polityki wewnętrznej. Jeśli przeżywał trudne i ciężkie chwile w trakcie swojej ponad półwiekowej służby wojenno-morskiej, to chyba zawdzięczając swej wybitnej prostolinijności, nieugiętości, prawości i stanowczości.

Burzliwy miał żywot, wypełniony troskami, kłopotami, przykrościami i walkami o dobro i o właściwy kierunek (w jego pojmowaniu) rozwoju niemieckiej siły zbrojnej na morzu. Od roku 1897 aż do roku 1916 piastował godność sekretarza stanu, czyli ministra w resorcie morskim.

Trwanie na tak ciężkim (jak o tem przekonywujemy się z jego dzieł) posterunku przez okres czasu ponad dwudziestoletni, charakteryzuje już samo przez się Tirpitz jako człowieka wartościowego, mocnego i zmuszającego szanować siebie i swoje zdanie. Okres ten nie był okresem zwykłej normalnej służby na placówce trwałej i oddawna zbudowanej, na której praca przebiega cichym tokiem urzędowania. Był on okresem tworzenia, przy którym tyle jest trudności, tyle różnorodnych niezgodności w poglądach wśród ludzi mających wpływ i ingerencje w sprawach morskich.

Bodaj największą trudnością jaką miał do przezwyciężenia Tirpitz, była jego walka z zarozumiałością, wścibstwem i uporem największego i najwyższego postawionego w imperjum niemieckiem dyletanta, jakim był cesarz Wilhelm II.

Aż wreszcie, prawie że w pełni jeszcze sił w okresie intensywnego oddawania się pracy mającej być wykorzystaniem tyloletnich trudów — w pełni toczącej się wojny w marcu 1916 roku Tirpitz zmuszony był ustąpić. W polskim języku słowo „ustąpić“ ma podwójne znaczenie. To też Tirpitz musiał ustąpić ze stanowiska ze względu na to, że nie chciał ustąpić w sporach z współczesnymi politykami mającymi cesarza po swojej stronie.

Nie godził się więc ani z cesarzem, ani z innemi czynnikami narzucającemi swe poglądy głównej kwaterze wojskowej i wywierającemi wpływ na sposób prowadzenia morskiej wojny. A raczej z nim się nie godzono. Gdy Tirpitz przekonał się, że nie obroni swego punktu widzenia i gdy się przekonał, że gra idzie o taką stawkę, na którą już nie miał resursów — ustąpił, idąc do dymisji.

Krótko więc mówiąc, Tirpitz był człowiekiem niezwykle mądrym, posiadającym niespożyty zapas energii twórczej i energii przewycięzającej ogrom trudności. Posiadał charakter nieugięty z dominującym nad wszystkim uczuciem konieczności górowania i rządzenia. Nic nie miał w sobie z dworskiego intryganta. Nawet dyplomata był tylko w takiej mierze, jaka jest absolutną koniecznością na jego stanowisku ministra resortu stykającego się z polityką wewnętrzną i zagraniczną.

Z przekonań był ma się rozumieć monarchistą i nacjonalistą, co było w jego krwi, co leżało w całym ustroju duchowym, a nie w wyrozumowanym poglądzie na życie. Bezwątpienia był człowiekiem uczciwym, postępującym li tylko zgodnie ze swem sumieniem,

które znów kolei zawsze się zgadzało z jego rozumowemi kalkulacjami.

Bardzo skrócony jego życiorys przedstawiałby się następująco. Urodził się w roku 1849. Wojskowa karjera jego była wytknięta niemal jeszcze w latach dziecińczych. Już jako młody oficer pruskiej floty, dał się poznać jako człowiek mający przyszłość przed sobą. W roku 1878, a więc mając 28 lat, stanął już na czele służby działu minowego i torpedowego, który był wówczas w stadium ciągłych badań, dociekań teoretycznych i praktycznych nieudolnych eksperymentów. W roku 1886, został inspektorem tegoż działu, który się szeroko rozwinął (stałe pod jego kierownictwem) i został przekształcony w tak zwaną Inspekcję Torpedową. (Możnaby to nazwać Służbą broni podwodnej). Od 1889-go dowodzi okrętami I-ej klasy. W roku 1890 zostaje mianowany Szefem Sztabu Bazy Floty Bałtyckiej (Ostseestation). W dwa lata później w roku 1892 jest już na posterunku Szefa Sztabu Naczelnego Dowództwa sił morskich, na którym to stanowisku pozostaje przez cztery lata.

W roku 1896 otrzymuje rozkaz objęcia oddziału okrętów na Dalekim Wschodzie, gdzie bawi niedługo, bo już w 1897 roku obejmuje tekę ministerjalną.

We wszystkich krajach, które walczyły podczas wojny światowej przeciw Niemcom, uważany był Tirpitz za najokrutniejszego przestępcę wojennego. Zakwalifikowanie takie zawdzięcza bezwzględności jaką zastosowały niemieckie łodzie podwodne, zatapiające poza wrogimi jednostkami bojowymi, wszelkie okręty nieprzyjacielskie choćby to były towarowe czy pasażerskie statki, a nawet okręty należące do państw, nie biorących w wojnie udziału. Korsarskie wyczyny niemieckich statków handlowych, które będąc uzbrojonymi, pod mianem „pomocniczych krążowników“ uprawiały wojenny rozbój i terror na morzach, też przyczyniły się do szczególnie ostrego oskarżenia kierownictwa niemieckiej floty wojennej.

Trzeba powiedzieć, że czaszę goryczy jaka była przeznaczona dla Tirpitz, przepełniły jeszcze ataki skierowane przeciw niemu przez jego rodaków. W swojej ojczyźnie spotkał się z opiniami, w których przyznaje mu się z jednej strony zasługi jako twórcy silnej floty wojennej, z drugiej strony podkreśla się, że ta właśnie okoliczność nadmiernego zbrojenia się na morzu, wciągnęła Niemcy do udziału w wojnie zakończonej upadkiem monarchji i kompletną klęską całego imperjum.

I gdy się twierdzi, że flota stworzona przez Tirpitzą była zbyt wielką, prowokująco wielką, zarzuca mu się, że postawiona była pod względem materiałowym nie na właściwej i koniecznej wysokości. Oskarża się Tirpitzą o to, że nie miał już na początku wojny dostatecznie wielkiej ilości łodzi podwodnych zdolnych do wydatnego osłabienia przeciwników już w pierwszych dniach zmagających wojennych, gdyż później przeciwnicy wynaleźli sposoby zwalczania tej tak groźnej broni.

To właśnie, że we własnej ojczyźnie napadano na Tirpitzą, jak też i to, że jak on pisze, Niemcy doznały takich okrutnych wstrząsów i nieoczekiwanych zmian w ustroju, spowodowało wypuszczenie w świat „Wspomnień“ jeszcze za życia autora. Píše Tirpitz

na wstępie swoich pamiętników, że miały one doczekać się jego śmierci pozostając w głębi szuflad i dopiero po jego odejściu ze świata, miały się ukazać potomnym.

Jednak krytyczna sytuacja w jakiej się znalazły Niemcy, zmusza go do natychmiastowego opublikowania swoich pamiętników, mających rozwiać niektóre polityczne legendy, usprawiedliwić cesarza (!) i przekonać wszystkich na całym świecie, że naród niemiecki zawsze posiadał i posiada prawo i warunki do zajmowania mocarstwowej pozycji w świecie.

Jeżeli dzieła Tirpitz są interesującymi dla przedstawicieli wszystkich państw morskich, to bodaj że najbardziej interesującymi i pouczającymi są dla nas Polaków. Niema chyba rozdziału, w którymby się nie znalazło czegoś, co przemawiałoby wprost do serca i rozumu Polaka, znajdującego raz analogję do naszej sytuacji i losu, to znów jakiegoś groźnego „memento“, ostrzeżenia lub wzoru do naśladowania.

Historja się powtarza. Różne zdarzenia spotykane są na przestrzeni wieków i w różnych krajach. Zdarzenia, w których figuranci występują inni, otoczenie jest inne — lecz treść zdarzenia, ogólne tło, powody i przyczyny są bardzo podobne.

To co opisuje Tirpitz na początku swych „Wspomnień“, wegetacja pruskiej floty w sześćdziesiątych latach ubiegłego stulecia, jest mniej więcej tem, co przeżywała jeszcze do niedawna Marynarka Wojenna w odrcdzonej Polsce.

A więc mierne interesowanie się szerokiego ogółu morzem a szczególnie koniecznością posiadania wojennej floty. Brak potrzebnej ilości dobrych nowoczesnych okrętów, brak doków i warsztatów dla tych okrętów, które się posiada. Niedostateczna ilość własnych szkół morskich, brak tradycji i brak organów, któreby mogły wywalczyć należyte stanowisko i szybki rozwój dla morskiej siły zbrojnej.

Pod niektórymi względami jak widzimy, było nawet znacznie gorzej niż dziś jest w Polsce. Wojenna flota w Prusach była wprost niepopularną. W sferach junkrowskich arystokratycznych i rządowych, flota była czemś znacznie gorszem od armji — była czemś „brudnem“ (Schmutzige Flotte). Do służby na flocie odsyłano częstokroć ludzi, którzy się nie podobali w wojsku. Ochotników było mało, a ci co byli stanowili materiał nie najlepszy. Oficerów szkolono w Holandji, w Danji i w Anglii.

Marynarzom w kraju tak było źle, że jak Tirpitz pisze, w Anglii (w Plymouth) czuli się bardziej w domu niż w Kilonji.

W roku 1861 zginął szkolny statek korweta „Amazone“, na którym zaokrętowani byli kadeci. W roku następnym, kandydatów do szkoły morskiej zgłosiło się trzech.

Jednak pomimo tych trudności, niechęci ze strony ogółu, braku pieniędzy i t. p. — w roku 1870-ym stanęła już pierwsza eskadra pancerników, złożona z czterech jednostek. Pancerniki więc były, ale nie było jeszcze doków.

Na szczęście, stosunki z Anglią były tak serdeczne, że wszelkie braki materiałowe techniczne i uzbrojeniowe nie dawały się zbyt mocno we znaki. Wszystkiego mogła dostarczyć Anglja.

W tem miejscu warto jest uprzytomnić sobie to, co powoli zaczynało się robić z tą niemiecko-angielską serdecznością po kilkunastu latach, kiedy Anglicy ze zdumieniem przekonali się, że flota niemiecka już wyszła z powijaków i staje się groźną konkurentką morskiej potęgi Anglii.

Anglicy zaczęli wyrażać pewne niezadowolenie i zdradzać zaniepokojenie. Niemieccy twórcy morskiego rozwoju zmuszeni są do tłumaczenia się. Ciekawym jest list cesarza Wilhelma, pisany już w roku 1906-ym do Lorda Tweedmoth'a, pierwszego lorda admiralicji angielskiej. Znajdujemy go na stronie 58-ej książki „Der Aufbau der deutschen Weltmacht“. Wśród słodkich, bardziej przyjacielskich niż nawet dyplomatycznych zwrotów i zapewnień, że rozwój floty niemieckiej nie ma na celu zagrażać lub zaprzeczać Brytyjskiego panowania nad morzami, (British supremacy of the sea) — widzimy taki poprostu humorystyczny zwrot; Wilhelm II pisze; „The German Fleet is built against nobody at all“, — Niemiecka flota buduje się przeciw nikomu...

Zrobiliśmy tę chronologiczną dywersję przeskakując o całe ćwierćwiecze naprzód, aby przedstawić warunki w jakich znajdowała się rodząca się potęga Niemiec.

W owych bowiem czasach, zaufania do własnej produkcji szczególnie do rodzinnego przemysłu, nie było. Gdy się rozważało kwestję uzbrojenia i powstało pytanie: rodzimy niemiecki Krupp, czy angielski Armstrong? — flota wypowiedziała się za Armstrongiem.

To były lata 1869—1870 i 1871-y. Dojrzał konflikt, wreszcie wybuchła wojna z Francją. Pruska flota była w podróży zagranicznej. Z wysp Azorskich musiały okręty pośpiesznie wracać do Wilhelmshafen. Port w stanie budowy. Niema gdzie się schronić — postój na redzie. Tamże aprowizowanie okrętów i zaopatrywanie ich w paliwo i wszelki potrzebny materiał.

W wojnie tej flota nie odegrała żadnej roli. Nakazano jej pilnować i ewentualnie bronić wybrzeża, stojąc na kotwicy przy brzegu. Zadanie zupełnie nie zgodne z właściwym przeznaczeniem siły ruchomej, jaką jest flota wojenna.

W tym czasie coprawda flota pruska w stosunku do floty nieprzyjacielskiej francuskiej, przedstawiała się mniej więcej jak 3 do 9-ciu. Ale to jeszcze nie jest najgorsze. Gorzej, że ani pod względem szybkości okrętów ani pod względem wyszkolenia, nie mogła się z nią równać. A więc pilnowano brzegów, stawiano miny i w zimowym okresie przerabiano z nadmiarem energii... lądową musztrę formalną.

Od roku też 1871-ego datuje się zdecydowane wkroczenie do spraw marynarki lądowych generałów. Generał von Stosch został dowódcą morskich sił pruskich, będąc jednocześnie Szefem Morskiego Wydziału przy Ministerstwie Wojny.

Generał ten, jak twierdzi Tirpitz, nauczył flotę pracować, inna rzecz, że wszelkiego rodzaju musztry stały na pierwszym miejscu. To też przy okazji jakiejś angielskiej uroczystości, w której z tytułu postoju obok Anglików brały udział okręty niemieckie, spieszona załoga

ich tak przedefiniowała przed angielską królową, że wprowadziła w prawdziwe zdumienie i osłupienie wszystkich obecnych.

„Toż to są żołnierze!” mieli wykrzyknąć z podziwem angielscy oficerowie.

Mylnem byłoby sądzić, że Stosch kładąc nacisk na musztrę formalną i wogóle na żołdacką we flocie, nie myślał już więcej o niczem. Przeciwnie on to był tym, który pierwszy pchnął flotę w kierunku zagranicznej pracy politycznej. Bardzo wiele troszczył się o obronę niemieckich interesów zagranicą, wykorzystując ile się tylko dało flotę dla tego celu.

Tirpitz daje jednak do zrozumienia, że ta okoliczność w znacznej mierze utrudniała pracę w kierunku czysto zawodowego wyszkolenia i technicznego przygotowania floty. Czasu na jakieś morskie ćwiczenia lub manewry było zbyt mało.

Z dziedziny t. zw. zagranicznej służby, opisuje Tirpitz jeden charakterystyczny przykład, jak Bismark usunął dowódcę okrętu „Friedrich Karl” za jego energiczne wystąpienie (zresztą podyktowane przez Stoscha) w Kartagenie.

W wypadku tym Tirpitz ubolewa nad tem, że w Niemczech nie było w owym czasie tego wzniosłego patriotycznego ducha, nakazującego podtrzymywać za wszelką cenę, prestige swego morskiego dowódcy. Anglicy powiada Tirpitz, zawsze pokryją swego oficera, chociażby jego postępek na terenie międzynarodowym był w danym wypadku nie bardzo właściwym lub przekraczającym jego uprawnienia.

Stoschowi zawdzięcza się stworzenie Morskiej Akademji, w której jak mówi Tirpitz, nie kładło się zbyt wielkiego nacisku na studjowanie specjalności, lecz starano się przez pożyteczne studja, podnieść ogólny poziom wyższych oficerów. Stwierdza przytem Tirpitz, że na początku źle studjowano historję wojen morskich, co on w późniejszych czasach gdy mógł o tem decydować zmienił ku lepszemu. Później też dodano do programu Akademji dużo techniki, lecz nie pozwalał on nigdy nadmiarowi techniki i ścisłej teorii przytłaczać możliwości łatwego zdobywania ogólnej wiedzy i szerokiego światopoglądu.

Łądowe pojmowanie rzeczy, najwyższego wówczas zwierzchnika floty, wycisnęło swoje niekorzystne piętno na niej, pomimo że dużo dobrego zrobiono dla ogólnego rozwoju idei morskiej. Flota jako taka, stawiała się bardziej „łądową i żołnierską”, niż morską i marynarską.

Po zniesieniu 12-to letniej obowiązkowej służby i wprowadzeniu służby 3-letniej, wprowadzono też bardzo szkodliwy zwyczaj stawiania okrętów (po krótkotrwałem letniem pływaniu) do rezerwy. Przez całą zimę, część jesieni i część wiosny, załogi wyokrętowane i umieszczone w koszarach, zapominały o tem że są marynarzami. Zresztą cały plan tworzenia floty, pojmowany był przez Stoscha w sposób zbyt łądowy. Zamierzano naprzykład stworzyć jakiś „organ uderzeniowy” (grupę bojową) na ewentualność akcji zaczepnej, brończąc tymczasem całe wybrzeże za pomocą rozstawionych wzdłuż niego monitorów i okrętów brzegowej obrony.

A więc system kordonowy, prawie absolutna analogja do tyraljery piechoty.

Wysuwając jednak zasługi Stoscha podkreśla Tirpitz, że już w siedemdziesiątych latach ubiegłego stulecia, myślał on stale o kolonjach dla Niemiec. Niemieckie okręty wysyłane w celu odbicia dalekich podróży, otrzymywały rozkazy wyszukiwania nowych „niczyjich“ ładów i zachodząc do zatok egzotycznych krajów, opisywać dokładnie wszystko w specjalnych raportach.

Temu zresztą pędowi Niemiec ku ekspansji oraz nagłemu nawrotowi ku wyrzeczeniu się produktów obcego przemysłu, przy równoczesnem tworzeniu przemysłu własnego, zawdzięczać należy ochłodzenie się stosunków przyjaźni z Anglią, które zaczęły się zmieniać na wręcz nieprzyjazne.

Przy generale Caprivi, który zastąpił Stoscha, z niechęcią tą a nawet wrogością Anglii, zaczęto się poważnie liczyć. Jasnem jest, że względy ekonomiczne, kwestja apetytów niemieckich, ich łakome spozieranie na dalekie egzotyczne kraje, mocno niepokoiły Anglików. Niemcy zaś rozumieli to, lecz gniewali się z powodu zachłanności i zazdrości Anglii. „Englischer Handelsneid“ jak pisze Tirpitz w „Dokumentach Politycznych“, była przyczyną stałego zaniepokojenia w Niemczech.

Jedni chcieli odważnie i uparcie iść naprzód, drudzy obawiali się drażnienia Anglików.

W tychże „Politycznych dokumentach“ opisuje Tirpitz rozmowę jaką miał Bismark już w roku 1898-ym z jednym wpływowym Anglikiem, który go zapytał: „co może wpłynąć na poprawę stosunków pomiędzy Niemcami a Anglią?“. Wówczas Bismark, który słów na wiatr nie rzucał odpowiedział mu z żalem, że chyba nic nie pomoże, gdyż już w żaden sposób nie da się zahamować niemieckiej dąжноsci i postępowania ku uruchomieniu przemysłu, (dokładnie „pilności w przemyśle“ — Abstopfung des deutschen Gewerbeleisses). Stąd powstał wniosek, że aby nie doprowadzić do konfliktu, a właściwie nie dopuścić do napadnięcia przez Anglię na Niemcy, należy stworzyć własną potęgę na morzu.

W ten to sposób nadano charakter jakiejś fatalistycznej, zgóry, przez niebiosy usankcjonowanej konieczności militaryzacji Niemiec, a szczególnie konieczności tworzenia morskiej potęgi.

Ilustrując butną zachłanność Anglików (jako przeciwstawienie charakteru Anglika do charakteru „pilnego w pracy przemysłowej“ — gewerbeleissig - Niemca), przytacza Tirpitz anegdotę, która w owych czasach kursowała w Niemczech. Opowiada się, że pewien angielski kapitan zawitał raz jednego do jakiejś zatoczki, której nie znał i której nie znalazł na mapie; włożył wówczas palec do wody i obliżawszy go powiedział: „słona woda — a zatem terytorjum angielskie“ (Salzwasser — also Englisches Gebiet).

Jakkolwiek w wielu miejscach swoich dzieł przejawia Tirpitz swoje złe usposobienie do Anglii, to zdradza on jednak, że na każdym niemal kroku i w każdej gałęzi dziedziny morskiej, Niemcy uczyli się od Anglików lub ich naśladowali. Omawiając znacznie już dalej, bo w rozdziale VIII-ym sprawy „pchania się na wschód“

(Drang nach Osten), co zostało uwieńczone konkretną zdobyczą, mianowicie usadowieniem się w Tsingtau, snuje Tirpitz interesujące rozważania na temat zdobywania świata przez języki (mowy) krajów o silnie rozgałęzionych morskich interesach i wpływach. Biada właśnie nad tem, że w Chinach trudno jest z wprowadzeniem języka niemieckiego, gdyż język angielski jako „język interesu“ — (Geschäftssprache) był już zakorzeniony.

Ujawnia również Tirpitz interesującą rzecz, mówi mianowicie, że jednym z czynników, który wpływał na rozpowszechnianie i rozprzestrzenianie się po świecie angielskiego języka, zmuszającym ludzi w różnych zakątkach globu ziemskiego do uczenia się tego języka, były mapy morskie. Anglja obmierzyła bowiem wszystkie morza świata. Anglja też pierwsza uruchomiła wydawnictwo morskich map. Z map angielskich musiał korzystać cały niemal świat.

W późniejszych więc czasach Tirpitz, stojąc już na naczelnem stanowisku rodzącej się potęgi morskiej Niemiec, spowodował przeprowadzenie intensywnych prac w kierunku wydania własnych niemieckich map morskich, obejmujących morza całego świata. Praca ta jest gigantyczną, kosztą jej są ogromne, ale też i znaczenie tego faktu jest olbrzymie. Dziś bodaj tylko Anglicy i Niemcy mogą poszczycić się taką dokładnością opisaną i wyrysowaną na papierze wszelkich zakątków świata, do którychby miał jakiś okręt płynąć.

We „wspomnieniach“ dużo też pisze Tirpitz o Caprivim, który jak wyżej wspomniano, został następcą Stoscha na naczelnem stanowisku w niemieckiej flocie. Porównywując Stoscha i Capriviego mówi Tirpitz, że o ile przy pierwszym naogół prawie nie zdawało się sprawy z tego, że wojenna flota ma za zadanie kiedyś w przyszłości walczyć, o tyle przy drugim myśl o wojnie i boju stała się czemś ciągłym i powszechnym.

Caprivi był prorokiem przepowiadającym wojnę „na dwa fronty“; mylił się tylko co do czasu. W każdym roku zwykł był mawiać: „najbliższa wiosna przyniesie nam wojnę na dwa fronty“.

Wadliwością tego przekonania i szkodliwością tej idei fixe Capriviego było to, że myślał on właściwie o wojnie lądowej, któraby według jego mniemania miała być prowadzona przeciw Francji i przeciw Rosji. Pod hipnozą tej idei mawiał: „Trzeba przeżyć wojnę, którą nam może przynieść Jutro a potem będziemy rozbudowywali flotę“. Gdy się czyta te słowa, mimowoli nasuwa się na myśl jaskrawa analogja do naszych stosunków. Ileż to razy słyszało się w Polsce podobne zdanie, zbudowane na takim samym światopoglądzie.

To było tem, co widocznie nie dawało spokoju Tirpitzowi, który wówczas stał już na czele służby torpedowej. Często miał okazję osobistego rozmawiania z Caprivim to też z całą rozpaczliwą energją starał się go przekonać, że dotąd niema żadnej realnej decyzji co do wykorzystania floty i nie opracowano dotąd żadnych podstaw taktyki wojenno-morskiej. Był opracowany jedynie plan brzegowej obrony na wypadek wojny z Francją i Rosją.

Wreszcie Caprivi dokonał wielkiego dzieła; opracował osobiście pierwszy niemiecki plan operacyjny, odnoszący się do wojny morskiej. Wielkim współdziałem w tej pracy szczyci się Tirpitz.

Według tego planu miała być wykonana w pierwszej chwili po ogłoszeniu wojny błyskawiczna akcja, polegająca na zaatakowaniu przez niemieckie torpedowce francuskiego portu wojennego Cherbourg i zakorkowaniu go. Myśl, którą w parę lat później zrealizowali Japończycy uderzając właśnie w ten sposób swymi torpedowcami na rosyjskie okręty stojące w Porcie Artura.

Opracowanie tego niemieckiego planu operacyjnego poprzedzały ma się rozumieć szczegółowe studia. Jedne z nich opowiedziane przez Tirpitz, są dla nas bardzo ciekawe. Chodzi o podróże oficerów morskiego sztabu generalnego po morzu Bałtykiem, podróże mające na celu badanie sprawy ewentualności połączenia się eskadr francuskich i rosyjskich oraz możliwości przeciwdziałania tej akcji.

W związku więc z tem, były już wtedy opracowane szczegółowe plany zwalczania jakichś prób połączenia się floty sąsiada, znajdującego się na zachodniej stronie Niemiec z sąsiadem od wschodu.

Znow więc analogja do tego co obecnie jest przedmiotem trosk dzisiejszych sfer wojskowych Niemiec. Warunki się nieco dla nich zmieniły, zmienił się domniemany i przewidywany przeciwnik Niemiec od wschodu, lecz w zasadzie sytuacja się nie zmieniła. Należy w tem miejscu przypomnieć sobie kwestję, którą między innemi poruszył w ostatnich latach niemiecki minister wojny generał Groener w swoim słynnym memorjale, uzasadniającym konieczność budowania nowych pancerników. Wskazał on mianowicie na ewentualność przybycia francuskich eskadr krążowniczych na morze Bałtyckie, celem wsparcia polskiej floty w wypadku zatargu Polski z Niemcami*).

Pomimo tego co było powiedziane o Caprivim i o jego inicjatywie, ubolewa jednak Tirpitz nad niedostatecznem zrozumieniem potrzeb i znaczenia floty.

Marynarkę Wojenną pisze Tirpitz, traktowano jako jakiś dodatek do armji. Wielkie zainteresowanie się i zrozumienie dla floty przejawiał dopiero Wilhelm II, któremu jeszcze jako następcy tronu towarzyszył Tirpitz w roku 1887-ym w podróży do Anglii, stojąc na czele działu torpedowego i dowodząc zespołem torpedowców.

Gdy Wilhelm objął tron i berło państwa niemieckiego, przejawiał z miejsca swoją zdecydowaną wolę budowania morskiej potęgi. Zawezwał do siebie (omijając Caprivięgo) naczelnego inżyniera, szefa morskich inżynierów, z którym odbył długotrwałą ważną konferencję oświadczając, że życzy sobie osobiście kierować sprawami morskimi. Niema więc nic w tem dziwnego, że Caprivi podał się do dymisji.

*) Memorjał ten, oraz poruszenie kwestji domniemanego przez Niemcy przybycia francuskich posłków dla Polski, ukazał się drukiem w czasopiśmie „Morze” (lipiec, sierpień, wrzesień 1930) oraz w broszurce p. t. „Armja morska jako gwarantka bezpieczeństwa Polski” Kmdr. ppor. W. Kosianowskiego.

Był to rok 1888-y. Z chwilą więc objęcia władzy przez Wilhelma II, skończył się jak pisze Tirpitz, okres „morskich generałów“.

W tymże czasie z woli Wilhelma, przeprowadzono reorganizację wyższych władz wojenno-morskich. Nastąpiło rozgraniczenie władzy, która przedtem jednoczyła w sobie kierowanie morskiego wydziału w ministerstwie wojny z dowodzeniem flotą.

Powołano w dodatku tak zwany „Morski Gabinet“. Wszystkie trzy instancje, a więc Szef Marynarki, Dowódca Floty i Szef Morskiego Gabinetu, podlegali bezpośrednio cesarzowi. Droga do podwójnej i potrójnej polityki morskiej, jak mówi z przekąsem autor „Wspomnień“, została otwarta.

Przez całe „Wspomnienia“ jak też i przez „Polityczne dokumenty“, przebiega nić wyraźnej niechęci Tirpitz do tego „Gabinetu“. Aby zrozumieć to trzeba wiedzieć, że taki gabinet musiał być przybocznym organem doradczym cesarza, organem który decydował o sprawach personalnych dotyczących wyższych szczebli w marynarce wojennej.

Siłą rzeczy gabinet ten mógł mieć swoich faworytów, protegowanych, a więc w ich osobach swoich sprzymierzeńców i popleczników. Rola gabinetu i jego częstokroć niezgodne z uczciwymi prostolinijnymi poglądami Tirpitz pociągnięcia, usposabiała go wrogo do tej instytucji.

Rozpatrując krytycznie konstytucję kierowniczych organów wojenno morskich dochodzimy do wniosku, że faktyczna władza i rozkazodawstwo, oscylowało pomiędzy cesarzem, ministrem marynarki (Staatssekretär des Marineamt), Szefem Generalnego Sztabu morskiego i ścianami Gabinetu Morskiego. Tirpitz ostro potępia ten ustrój będąc zdania, że tylko zcentralizowanie władzy w jednym ręku mogło być rzeczowe i właściwe.

Dopiero w 1918-ym roku mówi on, gdy wszystko było już stracone, dowodzenie flotą i kierowanie ministerstwem morskiem zostało zjednoczone i zgrupowane w ręku jednego człowieka ; Gabinet wówczas też został zniesiony.

O wszystkich tarcjach, o waśniach i niezgodzie jakie cechowały pracę organów wojenno morskich na początku rozwijania się niemieckiej floty, szerszy ogół ma się rozumieć nic nie wiedział. Do parlamentu jednak oddźwięki tego przedostawały się i stwarzały nieprzychylny nastrój oraz krytyczne ustosunkowanie się do wszystkiego co w formie projektu tam wchodziło.

(C. d. n.)



KOMANDOR POR. WŁODZIMIERZ STEYER.

Echa konferencji Waszyngtońskiej.

Wystarczy być zwykłym marynarzem, bez aspiracji dyplomatycznych, aby rozumieć, że konferencja morska, jak zresztą każda konferencja, jest wynikiem pewnych realnych rozdźwięków między partnerami w polityce morskiej, natomiast nie jest wyrazem dążenia do rzetelnego porozumienia.

Ponieważ „Deutschland“ i „Admiral Scheer“ są wynikiem konferencji Waszyngtońskiej, przeto o samym tylko chronologicznym stosunku tej konferencji do kadłubów spawanych możemy powiedzieć— „miłe złego początki“.

Konferencja morska jest najwyżej oznaką zainteresowania stanem siły zbrojnej na morzu swego sąsiada, lub możliwego przeciwnika.

Konferencja Waszyngtońska była okresem zbiorowiskiem na większą skalę, a przeto zaczepne i obronne właściwości broni morskiej zostały na niej „wzajemnie“ zanalizowane, opanowanie zaś jej indywidualnych wybryków rozwojowych dało bardzo blade wyniki. Ograniczenie wyporności i kalibru, niby ze względów oszczędnościowych, wywołało natychmiastowy skutek: natężenie pomysłowości ludzkiej w kierunku wręcz odmiennym. Wyliczmy chociażby spawanie kadłubów, wagę Dieslów, zwiększenie donośności i szybkostrzelności dział, katapulty lotnicze, szalę współzawodnictwa w szybkości napędowej.

Prawdziwe jednak powody, zmuszające do zwołania tej konferencji, przecież znacznie ogólniejsze i wynikające z dążeń polityki morskiej, pozostawały za wspólną zgodą uczestników przez dłuższy czas nieujawniane, niby za kurtyną uporowań, posiadających pewne cechy prawdopodobieństwa. Obecnie zaś, gdy tajemnicza kurtyna zestrzępiła się z czasem, lub też gwoili pewnym niedyskrecjom, gdy

chcąc nie chcąc trzeba było uchylić jej rąbek, możemy rzucić okiem na pewne związki przyczynowe teraźniejszych ukształtowań morskich.

Bezwzględnie głównymi partnerkami podczas tego spotkania były: Wielka Brytania i Francja, reszta natomiast, aczkolwiek wyglądała bardzo imponująco, w rzeczywistości pozostawała tylko jako tło rozgrywki: „Chcę mieć jak najwięcej, ale muszę mieć jak najtaniej“. A taniłość w poszczególnych państwach jest pojęciem względnym, gdyż zależy od tego lub innego nastawienia przemysłu.

Aby sobie uprzytomnić powody nieporozumień morskich pomiędzy dwoma głównymi sojusznikami wielkiej wojny, należy sięgnąć głębiej: w czasie — aż do bezpośrednich wyników walki czynnej, w całokształcie której niemieckie wyczyny korsarskie zajmowały czołowe miejsce; w przestrzeni zaś — do głębin intelektu Anglosasa i Francuza, do właściwości, wynikających z odrębnych warunków bytowania, a więc i kształtowania ich myśli.

Po ciężkich moralnie i finansowo latach wyczynów „Emden’a“ i „Seeadler’a“ i groźnej zmory niespokojnych snów marynarskich — litery „U“ z numerem obok — Wielka Brytania z konieczności musiała wyteńczyć swą wolę i zasoby, aby znaleźć odtrutkę na gnębicieli jej kanałów pokarmowych, t. zn. morskich linii komunikacyjnych. Weszła w życie koncepcja „Q boat’ów“. Był to bardzo nieznaczny wysiłek techniczny, z drugiej zaś strony bardzo trudno było dobrać odpowiednią załogę dla tych zatraceniów. I otóż, czego nie mogły dokonać bezwładne sieci, a nawet bomby głębinowe, dokonał „Q boat“. Duma i ambicja Albjonu były nasycone. Łódź podwodna zaczęła milknąć. Gdy zaś trwale zamilkła, zwyciężona wspólnym wysiłkiem sojuszników, nowa fala zbrojeń Wielkiej Brytanji przyniosła w wyniku „Nelson’a“ i „Rodney’a“.

Francuzi natomiast, z natury bardziej wrażliwi, zostali zaskoczeni odrodzeniem się czasów korsarskich na morzu. Ich kupieckiej naturze przypadło bardzo do smaku, że za stosunkowo nieznaczne koszty można spowodować nadspodziewane straty u przeciwnika. Nie uprzytomnili sobie jednak, że w porównaniu z dawnym korsarstwem obecnie korsarz może tylko szkodzić, ale realnych zysków bezpośrednio nie przynosi. Król nie otrzymuje odsetek z zagrabionych przyzów, jednakże poniesione przez aliantów straty były tak znaczne, że musiały zostawić może zbyt wyraźną brózdę w twórczych mózgach powojennej siły zbrojnej morskiej. Po zakończeniu więc okresu walki czynnej, Francja na podstawie zdobytych doświadczeń skierowała całą swoją wiedzę i energję na budowę lekkich krążowników i łodzi podwodnych.

Strategiczna zasada proporcjonalności różnych typów jednostek morskich w zespole floty została przy tem całkowicie zlekceważona. Oprzytomnienie nastąpiło prawie w ostatniej chwili. Stało się to pod wpływem właściwego, choć pośredniego wnioskodawcy powojennych programów morskich Francji — zwyciężonych w 1918 r. Niemiec, odradzających obecnie swą potęgę morską wbrew wszelkim konferencjom, protestom i oburzeniom. Mianowicie budowa „Deutschland’ów“ zniszczyła wszelkie dotychczasowe rozważania szkoły powojennej. Partja „du gros canon“ podniosła głowę. Dzielną admirał

Drujon, dowódca floty północnej, bazującej w Brest, jeden z największej pływających admirałów francuskich, z niedowierzaniem rozgląda się po swoich „Vauban'ach“ i „Archimède'ach“ przy nastawianiu swej myśli na akcję natarciową, w wypadku gdy flota morza Śródziemnego nie będzie w stanie użyć mu pomocy! Więcej nawet—w parlamencie eksperci morscy nagwałt proponują zaniechanie budowy 4-ch krążowników typu „Montcalm“, a natomiast założenie drugiego „Dunkerque“. Ładna planowość programu rozbudowy! Oby tylko te zbożne życzenia ekspertów nie utożsamiały się ze ściąganiem dwóch zajęcy naraz. Dowódca floty północnej nie otrzymałby wówczas ani krążowników, ani drugiego pancernika.

Kilka lat temu Anglicy osiągnęli jednak bardzo ładne wyniki w budownictwie łodzi podwodnych, lecz ich stała niechęć do elektrotechniki, odwieczna walka z nią hydrauliki, częściowo nawet i zalamanie się kursu funta, spowodowały wstrzymanie rozwoju w tej dziedzinie. Brytyjska krytyka morska pisała: „Chętnie oddajemy palmę pierwszeństwa Ameryce, Francji, lub każdemu innemu państwu, które będzie chciało wlaść podwodnymi krążownikami. Nas ta sprawa nie interesuje, wprowadzimy natomiast nowy czynnik — lotnictwo floty...“. Gdy jednak przekonano się na mglisto-wietrznych wybrzeżach wysp Brytyjskich, że lotniskowce wydajnie ćwiczą dopiero w szerokościach morza Śródziemnego i że ich portami macierzystymi są normalnie Malta i Gibraltar, wówczas nieszczerze serce zaczęło krwawić... A nuż, zastanawia się Sir Herbert Russel, ten podwodny krążownik okaże się grzechu wartym, a nuż te wszystkie sprzeczności ze strony szkoły parawanów i „Q boat'ów“ okażą się wynikiem konserwatyzmu raz nastawionej myśli angielskiej, skutkiem wołania „precz z łodziami podwodnymi“, przemysłnie wyzyskanego przez niechętnych do kosztownego przyspasabiania swych warsztatów pracy właścicieli stoczni okrętowych. Ostatecznie dochodzi on do konkluzji, że program morski Anglii został ujęty przez admiralicję bardzo nieogłędnie pod względem różniczkowania typów jednostek. Daje ostatecznie radę analogiczną do ekspertyzy francuskiej: albo rozwinąć i przyspieszyć budowę brakujących typów kosztem innych już posiadanych, albo szukać gdzieś sojuszu z właścicielem floty uzupełniającej... — i tutaj właśnie leży najtwardszy orzech, który takby chciał zgryźć naczelnik narodu włoskiego, gdyż Francja może i nie całkiem przypadkowo jest wymarzonem uzupełnieniem Wielkiej Brytanii pod względem potęgi morskiej. Milczące wiązadła tych dwóch flot są w obecnej chwili jeszcze tak mocne, że chociażby wiele mówiący politycy w swych zamiarach daleko odbiegali od zasad solidarności z okresu ubiegłej wojny światowej, to jednakże pomimo wszystko muszą bardzo poważnie liczyć się z temi wiązadłami, nawet przez dłuższy okres czasu, bowiem przysposobienie twórczości przemysłu do rzeczy zaniechanych, względnie tylko zaniedbanych, nie jest ani łatwem, ani szybkim w realizacji. Francja dopiero niedawno uchwaliła budowę swego pierwszego nadpancernika, Anglia zaś wszelkimi siłami stara się postawić swój przemysł elektrotechniczny na wysokości oczekującego go specjalnego zadania.

Mogą więc wzajemnie grozić sobie prawem pięściami, ale za lewe ręce muszą się trzymać. Rozłączenie mogłoby zbyt drogo kosztować.

Mówią, że historia powtarza się, ale terazniejszy Cezar legjonów rzymskich, aczkolwiek ma dużą chętkę na wybrzeża Kartaginy, to jednakże nie może ich zdobyć, bowiem siedzi tam współczesny Hannibal (czytaj — admirał de Laborde), który ma za sobą bezwzględne poparcie całej Galji, a może i... Anglii. Trzeba więc było skierować uwagę wielkobrytyjską na co innego i zaopatrzyć się w bardzo szybkie jednostki, aby za jednym skokiem z końca buta Italji spaść do Trypolitanji. Teraz więc 3 narody uważają siebie za spadkobierców idei rzymskiej i chcą dogodzić innym, narzucając swoistą „pax romana“ na morzu. Jest jeszcze czwarty naród, który ciąży do powtórki wyczynów Karola Wielkiego, jako spadkobiercy ideologii cesarstwa Rzymskiego, słusznie orjentując się, że jeśli nie teraz, to z czasem będzie ona musiała ujarzmić władców morza. Te naśladowania prawie jednych i tych samych wzorów wywołuje na szczęście takie współzawodnictwo i zazębianie się interesów morskich i w dominjach, że daje możność wypoczynku innym narodom, które jeszcze nie zdołały rozwinąć właściwego tempa pracy w danej dziedzinie. Kto z tej wyjątkowej sytuacji nie skorzysta, sam sobie szkodzi. Dopóki nie zapóźno, trzeba przejść kurację wzmacniającą na morzu... przed przyszłemi rozgrywkami o zasięgu światowym.

Oczywiście, że w Waszyngtonie musiano rozstrząsać kwestję wysepek Guam, Markus i Wake, które są naprawdę zbyt wysuniętymi czulkami amerykańskimi, zakotwiczonemi pancernikami w strefie wpływów japońskich, o czem zapomniał terazniejszy rząd „trzeciego cesarstwa“, domagając się zwrotu skupisk wyspowych Marshall'a, Marjańskich i Karolińskich. Matsuoka bardzo słusznie zauważył, że w kwestji mandatów są prawo- i mocodawcami tylko byli aljanci, t. zn. przedewszystkiem Japonja, Stany Zjednoczone, Australja, jako najbliższe zainteresowane, nigdy zaś Niemcy. Wyseпка Yap natomiast nie podobala się Amerykanom, ze względu na... kabel podwodny.

Musiano więc roztrząsać kwestję tych wysepek, gdyż zagadnienie kolonjalne jest szczególnie na szczyblu mocarstwa składowym czynnikiem polityki morskiej. Z drugiej zaś strony siła zbrojna morska, jako naturalny wynik czynnej polityki morskiej, jest zarazem czynnikiem umożliwiającym zajęcie właściwego stanowiska we wszelkich kwestjach kolonjalnych. Tem się więc tłumaczy fakt, że pretensje nawet bardzo ludnego kraju, lecz nieposiadającego odpowiedniej siły zbrojnej na morzu, a przeto nieuważanego za mocarstwo, nie są „honorowanie“ przy podziałach terytorjalnych — wręcz przeciwnie, czego przykładem są Chiny, Meksyk, Hiszpanja jakoteż Portugalja, zwracająca uwagę swą opieszłą gospodarką kolonjalną w swych licznych posiadłościach, do których należą: Makao w Chinach, Goa i Diu w Indjach Wschodnich, połowa wyspy Timor w archipelagu Sundajskim, Gwinea, Angola, Mozambik i Kabinda w Afryce, oraz wyspy Azorskie, Madera, Zielonego Przylądka, Książęca i Św. Tomasza. Charakterystycznem jest, że Włosi po zbudowaniu całkiem nowoczesnej floty pozwalają sobie jawnie wytykać Portugalji niewspół-

mierność między wielkością jej metropolji a posiadłościami kolonialnemi.

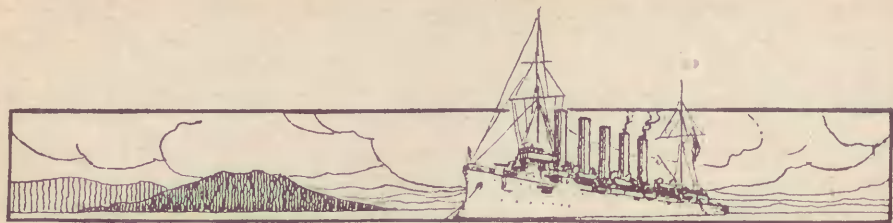
Wróćmy jednakże do głównych partnerów, gdyż przejawy ich tworzyw myślowych są najciekawsze... jako najprawdopodobniejsze do urzeczywistnienia.

Wyrazicielem francuskiej myśli morskiej jest w obecnej chwili bezspornie adm. Castex. Po III. tomie swojej strategji morskiej, w którym dowoli choć nie rewelacyjnie zobrazował możliwości lotnictwa morskiego w przyszłej wojnie, porusza w świeżo wydanym czwartym tomie znacznie głębsze zagadnienie: „Moral stratégique” — pojęcie mniej więcej pokrywające się z naszym pojęciem odporności narodu pod bronią. Głównym motywem rozważanego zagadnienia jest dobrze historycznie ugruntowane twierdzenie, iż „pacyfizm francuski był i jest groźbą dla pokoju światowego”. Ubodło nieco Anglików powiedzenie, aczkolwiek bardzo dyskretne i delikatne, że gdyby Napoleon był dbał o swoją marynarkę, to Nelson nie miałby na czem wygrywać swej epopei bohaterskiej.

Znacznie ważniejszem jest powiedzenie Castex’a o tem, że minęły już czasy zabagnienia polityki morskiej Francji przez ludzi, dla których „honor” jest pustym dźwiękiem, pojęciem przez nich nierozumianem i w ich potocznem życiu nieużywanem. Te same objawy podkreśla on jednocześnie w ostatnich kształtowaniach brytyjskiej myśli morskiej.

Specjalnie odnośnie Anglii nie należy zapominać słów Grey’a: „Tacy już jesteśmy, że żadnej hegemonji na kontynencie popierać nie możemy... Jesteśmy tym jęczyzkiem u wagi... i bardzo nam bywa przyjemnie, gdy w ostatniej chwili możemy pokrzyżować cudze zamierzenia. Jesteśmy czynnikiem zaskoczenia w każdej polityce. „It is always our traditional policy”.

Ostatecznie przed konferencją Waszyngtońską istniała pewna ilość poważnych sojuszków morskich, teraz zaś rwie się do reszty nawet tradycyjny angielsko-japoński. Sojusz jest obecnie stowarzyszeniem w celu zysku, ale tym zyskiem nikt nie chce się dzielić.



BRUNON DZIMICZ.

Samotny krążownik.

(FRAGMENTY Z WIELKIEJ WOJNY).

IX. Przedwiośnie włóczęgów śródziemnomorskich.

Poranek przepojony błękitem...

Pomarszczony ultramarynowy płat morza leży jakby na podbiciu z lapis lazuli... Nawet bojowa szarżyna okrętu ściemniała, wchłaniając zewsząd błękit toni...

Powienne obłoczki mgławicy wirują po niebieskiej tafli wód: to utrzymany w pastelowych barwach lazurowy przedświt wzdraga się, zrażony złotym szaleem bliskiej, a nieuniknionej zorzy...

— „Czegoż to „padre“ tak zawzięcie robi z morza wielką spluwaczkę?” zapytał Dżok, wynurzając się z włazu na świeże powietrze rufy.

— „Niewiedza jest ślepotą! Czyż nie znasz wyspy, którą mijamy?”

— „Mityleny, oczywiście!”

— „Lesbos, inaczej mówiąc! A widzisz, starszy doktor dopiero co objaśnił go o dawnych swoistych obyczajach tego czarownego zakątka. Nie dziwota, że pop spluwa... Tyle smaru idzie na marne, mówi...”

Marzyciel jest dziś stropiony: wczoraj był przy raporcie u dowódcy, który mu rzetelnie wyjaśnił, że słowo „chimney“ na angielskiej mapie nie jest nazwą miasta, co ten własnorecznie stwierdził w dzienniku nawigacyjnym. Z natury bardzo uczynny, nigdy nie odmawiał szturmanom wypełniania czystopisu dziennika, ponieważ

tamci, korzystając z przywilejów matrykuł inflanckich, bezskutecznie walczyli z rosyjską pisownią a szczególnie z niesforeną literą „jać“...

Brzeg południowej Bułgarii szybko rósł przed nami... Pędzony trzema śrubami krążownik kierował dziób swój wprost do awanportu Dedeagaczu... Miasto rozrzucone jak staro-grecki amfiteatr na odłogich zboczach górskich, rumieniły ostatnie podrygi wietrznego zachodu...

Kotwica, wytyki, trapy, kuter z barkasem opuszczone na wodę za jednym zamachem, odrazu nadały krążownikowi wygląd przyczajonego ptaka...

— „Kogo z oficerów wyznaczył Pan do spotkania ministra?“, zapytał dowódca zastępcę.

— „Młodszego artylerzystę, Panie Komandorze...“ zameldował ten ostatni, „mniemam, że będzie odpowiedni“.

— „Tak, zgoda, to jest donoszone dziecko morskie... Wie z której strony chleb nasmarowano masłem...“

Przedwczoraj depesza, zrodzona w mękach rozedrganej białej nocy Piotrogradu, wezwwała okręt ze Smyrny z dyspozycji angielskiego admirała Peirse'a do Dedeagaczu celem zaokrętowania ni mniej ni więcej, jak samego Ministra Finansów i odwiezienia go całą parą trzech maszyn do południowej Francji... na podpisanie pożyczki — bezwzględnie chętnie udzielanej „walcowni na boche'ów...“

Łodzie dobiły do schodków mola, niewygodnego tworu non-szalanckiej budowli Bliskiego Wschodu... przycumowały się jedna obok drugiej...

Celnik bułgarski podkręcał kruczego wąsa i tytał niezdecydowanie ciemnymi gałami: chłop miał polityczny zamęt w głowie i nie bardzo wiedział jak się ustosunkować do po dwakroć przekreślonej naukos ultramaryną białej płachty... Kto mocniejszy: zadzierzysty kajzer czy biały car? Szumi Maryca!... Kto da Macedonję?... Postanowił widocznie, że inni są powołani do czynności umysłowych, i nieokreślonym ruchem ręki zgodził się na załadowanie leżącej na nabrzeżu kupy błyszczących okuciami kufrów i gruboskórnych waliz...

— „Isz ty, ministrskie багаże! kiwali głowami marynarze, pracując grzbietami, wygląda, że cały kram z matki—Rosji wywiózł...“ Pojemność barkasu wystarczyła w sam raz... Gdy porucznik odkupił od gapiącego się handlarza cały jego zapas bułgarskiej machorki, wszyscy wokoło poczułi się sownie wynagrodzeni... Upajano się dawno utęsknionym śmierzącym dymem... Zapachło karczmą syberyjską...

W międzyczasie na okręt przyjechał portową motorówką oficer marynarki bułgarskiej Peew, który starał się jaknajlepiej udawać oficera komplementacyjnego, lecz z jego rzadkiej miny łatwo było wyczuć, że coś się psuje w państwie duńskim... Peew był wycho-

wankiem Morskiego Korpusu w Piotrogradzie i miał nawet na krążowniku kolegę ze swego rocznika... Volens-nolens spotkanie było bardzo nietreściwe i bezbarwne, aczkolwiek gość niby się wstydził, że jego ojczyzna jak dotychczas, boczy się na Aljantów... Ucieszyło go jedynie niespodziewane zamówienie na czapki... Wyraził obawę, że w terminie dwunastu godzin czapnicy Dedeagaczu nie podołają z zadośćuczynieniem wymogom naszego rewizora i nakryciem na nowo takiej ilości głów... Odjechał przyrzekając jednak, że zrobi co może... Mógł dużo, gdyż wieczorem przywieziono aż pięć tuzinów kanciastych czapek, które miały zastąpić nasze zmurszałe w wicherach i nieporogach mycki władywostockie...

Na kutrze i barkasie przy brzegu czekano... Nakoniec zaharczał zerwany głos nadpękniętego bucza i okazały (co do wysokości) samochód, na pierwszy rzut okiem znanej firmy francuskiej „Gruchot“, a w ślad za nim dwie kolasy, na których woźnicy wyteżali wszystkie siły, aby dzielne rumaki broń Boże, nie dopędziły ministerskiego „gruchota“, stanęły przy molo...

— „Jeszcze parę tuzinów ręcznych walizek“, zaklął w duchu porucznik, zmierzając na spotkanie Ekscelencji...

Powiódł okiem wzdłuż powozów i... żeby nie marynarska zaprawa do niespodzianek, znieruchomiałyby napewno na miejscu: w ostatniej z nich, piękna pani o typie kaukaskich wychowanek Smolnego, ukrywając podłużne zamglone oczy za długimi rzęsami, obejmowała szyję... pary śnieżnej bieli łabędzi...

— „Cóż to znów za nienasycona Leda? pomyślał... „tamta, zdaje się, miała dosyć jednego!“...

Z rozmów asysty dowiedział się, że piękna Gruzinka jest małżonką dyplomaty w Bułgarii, który ma na tyle oleju w głowie, że już wysłał część swego mienia do Francji...

Po załadowaniu wszelkich zbędnych i niezbędnych dodatków do podróźników i uspokojeniu nie bardzo pewnych siebie ministra ze switą, że morze Śródziemne jest bardzo łaskawe, a krążownik wypróbowany, skierował się do ponętnej trójcy, nagabywany przez przyjezdnych, że spotka go miła niespodzianka ze strony księżny Łahidze i jedyny w swoim rodzaju zaszczyt...

— „Wykluczone aby ta wyjątkowa pleć trafiła na okręt... Zabobony dowódcy są zbyt utrwalone... A szkoda! Warta zawiezienia do Francji... Coprawda, któż bierze z sobą pas do Słucka!...

— „Stawiam się do dyspozycji!“...

— „Miły mój! Jest pan kapitanem tego statku?“

— „Którego?“

— „No tegoż tu, w którym obecnie siedzi minister!“

— „Owszem, narazie...!“

— „A więc dobrze mi serce wskazało człowieka, któremu tak wiele będę miała do zawdzięczenia!...

„Co ta cwana łania z ptasiemi upodobaniami będzie chciała odemnie?“.. zgadywał porucznik...



Z podróży O. R. P. Iskra — fala na Atlantyku.

Fot. S. N. — kpt. mar.

— „Masz pan, to jest list do pańskiego dowódcy od jego przyjaciela ministra w Sofji, w którym on prosi abyście zabrali moich „Towliań“*) i „Tetri“**) do Nicei“, wdzięcznie błagała tuląc się do swych żywych pierzyn...

— „Niewiem tylko czy my płyniemy do Nicei?“

— „Och! Nie może być inaczej, minister mi tak obiecał... napisałam już do swej siostry żeby koniecznie czekała... Już buduje sadzawkę... Ja przyjadę dopiero jesienią, rozumie Pan chyba, że teraz nie sezon dla jazdy na Riwjerę... We wrześniu natomiast spotkamy się napewno... Mamusia Towliani i Tetri umie być wdzięczną“...

— „Rozumiem! Ale nie mam klatki, aby zabrać pani ptaki...“

— „Nędzniku! Dręczycielu! A tak panu dobrze patrzy z błękitnych oczu! Czyż można pomyśleć nawet o złotej klatce dla moich dwóch ukochanych!?“... Potoczyły się łzy, znacząc wilgotnym śladem aksamit brzoskwińowych policzków...

Hart marynarza załamał się: „Proszę o adres, zabiorę Pani ptaki... nawet jeśli zamiast nich sam miałbym siedzieć w klatce!“...

— „Gołąbku mój! Nagroda cię nie minie“...

Przeraźliwie syczące łabędzie, dostał w objęcia całkiem niezachwycony mat-sternik barkasu...

Rozpaczająca księżna, po odebraniu od porucznika uroczystej przysięgi donicejskiej opieki nad ptakami i dożywotniej miłości... także do nich, długo jeszcze żegnała wzorzystą koronkową chusteczką oddalający się na morze kuter z barkasem...

„Żeby ci grdykę naopak wypaczyło!“ kłął biedny mat, trzymając lewą ręką ster, a prawą dusząc szyję jednego z łabędzi, który po rozpaczliwym szamotaniu się narazie zastygł z rozwartym dziobem...

Wydawał się całkiem uległy, gdy raptem, korzystając z chwilowej nieuwagi sternika, szarpnął się i rymnął za burtę łodzi, szybko zmierzając gdzieś w bok... Często przebijając łapami, dopomagał sobie rozmachem podciętych skrzydeł... Towarzysz niedoli, ściśnięty pomiędzy dwoma walizami, mógł tylko śledzić za nim smętnem okiem...

„Stop! Puść hol! Pan Minister pozwoli?!... Dopędzić go!“ wyrzucał z siebie rozkazy, na serjo zrozpaczony porucznik... Tylko przypomniany obraz ślicznej „matki“ łabędzi, wstrzymał go od rzeczowego zaklęcia... Takby ulżyło duszy!...

Żeby nie dość stroma fala, która zbijała biednego uciekiniera z obranego kierunku, można byłoby zaśpiewać arję jak w Lohengrinie: „Żegnaj, łabędziu mój!“...

Ale maszyna napędowa kutra dała sobie radę, dopędzono go, uderzono bosakiem po głowie i już półprzytomnego wciągnięto

*) po gruzińsku — „śnieżny“.

**) detto — „biały“.

do wnętrza... Minister zaśmiewał się do łez: takie utożsamienie podróży, nie miał nawet czasu myśleć o morskiej chorobie...

— „Teraz po barkas!... Podosuszcie mu pierze w kotłowni“...

— „Służę aspiryną!“ wyrwał się jakiś zaopatrzoney w apteczkę podróżną sekretarz ze świty... „Zaraz zaaplikuję!“...

Łabędź połknął pigułkę, bo musiał. Zapobiegł jednak dalszym doświadczeniom kuracyjnym, gdyż niefortunny pigularz długo opatrywał zboląły palec, jodynując go zawzięcie i... sycząc, właśnie jak przedtem Towliani...

Teraz, ten ostatni, tracąc śnieżystość opierzenia pomiędzy zwałami węgla, grzał się w kotłowni, związany jak ordynarny gęsiór.

— „Ha! Niespodziankę wam przywiozłem! Co?“, głośno zaznaczył minister, witany przy trapię przez dowódcę z wielkim ceremonjałem...

— „Poczcwy homo! Jestem uratowany!“, ucieszył się pechowy przewoźnik ptaków. Dowódca napewnoby nic nie powiedział, ale zastępca — Teodul piłowałby mnie do końca podróży! Teraz z całym ministerjalnym protokołem, splendorem i wartami nie wyzna się w sprawie przynależności ptasiej!... Głupi będę, jeśli go objaśnię!...

Właśnie z pokładu rozległ się przykry głos Teodula: „Cóż to Panu hol pęka w drodze, wioząc ministra. Nie mógł Pan linę sprawdzić?!“.

— „Wcale nie! Musiałem łapać łabędzia!...“

— „To nie trzeba było go puszczać!.. Też utrapienie Boskie! Byłyby jeszcze psy, albo ostatecznie koty; znałem jednego ministra, który nie ruszał w podróż bez małpy! A tu jakieś ptactwo, nawet nie papugi, a zwykle łabędzie! Tfu: Golona mać kirgiska!...“

Odkotwiczono... Kurs południowy, dopóki Grecja trzyma, a dalej zachodni i... tam na rozkosznej Riwjerze, — port przyjscia... gdzie, jak mówi dowódca, każdy z zasady jest monogamistą czyli ma jedną żonę i jedną kochankę... Ale teraz w czasie wojny, można mieć przynajmniej trzy dziewczynki: jedna dla serca, druga dla łóżka, a trzecia dla reprezentacji... Trudno przecież znaleźć tyle zalet w jednej i tej samej...

Starszy doktor, który z fachu, jest wielkim wygodnisiem, przeżywa dreszcze niepewności przed przeskokiem morza Jońskiego: minister na pokładzie, a nuż austriaki złakomią się?... Aby niezadrażnięto niepoważnym żartem jego ambicji własnej, bierze na bok „znakomitego obcokrajowca“ Dżoka i pyta tajemniczo po francusku, niby ogólnikowo, o prężność polityki morskiej Imperjum dualistycznego...

— „Co!“, odpowiada ten z uśmiechem. Nie psuj sobie Pan cery! Godność ich wodza na morzach, a właściwie na zatokach, jest „Haus“ — zostaną w domu!“

Znacznie uspokojony Erazm uśmiecha się sam do siebie, czyszcząc spotniałe binokle...

A utrapienie z łabędziami było rzetelne... Do obory: białe ptaki nie nadawały się na mieszkańców, a żaden magazynier nie chciał udzielić im przytułku z powodu choroby... nie tyle morskiej, ile niedźwiedziej, gdyż stworzenia te były wiecznie głodne i namiętne. Łykały wszelkie obierki z kuchni... Bosman pokładowy dbał o czystość lin i żagli szalupowych, starszy sternik — flag sygnałowych i bander, torpedysta — o swoje przedelikacone przyrządy, nurek obawiał się o gumę skafandra, maszynista twierdził natomiast, że u niego albo drogocenne ptaki potrują się oliwą, albo połamią łapy pomiędzy ciężkimi kluczami, podczas kołysania... Jedyne artylerzysta był spokojny; do komór amunicyjnych nie wsadzą...

Szwędało się więc ptactwo na dolnych pokładach ku rozrywce, ale i biedzie dyżurnych i wachtowych... besztanych za niesprzątnięte ślady pobytu... Ulubionym wyczynem Tetri'ego było zmaganie się ze zbyt wąskim iluminatorem, przez który nie mógł się przecisnąć... Zewnątrz, nad wodą była łabędzia szyja i śpiew, natomiast z tyłu w pomieszczeniu nad jakimś stołem lub łóżkiem podoficerskim — rzeczy całkiem nie operowe... Teodułowi aż rudy wąs drgał przy spotkaniu białych widm, ale „ministerskie gęsi“ musiały być czczone przynajmniej tak, jak rzymskie...

Cieśnina Messyny...

Parę lat temu, jakiś bałtycki krążownik rosyjski prawdopodobnie w trakcie „wyprawy krzyżowej“, czyli zbierając w licznych portach zagranicznych krzyże orderowe, powoli wjeżdżał do niewielkiego portu, w oparach zapachów nagrzanego włoskim słońcem pomarańczę i cytryn... Wokoło, jak zwykle, kręciło się stado członków drobnych handlarzy, którzy swą gromką ruchliwością całkowicie dezorientowali ciągłość manewru... Gdy na koniec, zastępca podał w megafon z mostku komendę „rzucić kotwicę!“, dziobowy lejtnant kurlandczyk, który swe niecałkiem czyste niemieckie sumienie zastępował bezkrytycyzmem i natychmiastowym wykonaniem rozkazów, dał znak i bosmańskie palce rozchyliły się... Zamiast spodziewanego plusku o wodę rozbrzmiał szalony wrzask i trzask... W powietrzu były szczapy, pomarańcze, cytryny i dwóch bosogłowych i bosonogich kataników... Opadając na wodę jeden z nich wykrzyknął tragicznie: „Terribile momento!!!“... Dowódca był zachwycony: „Zupełnie jak w „Hugenotach“! Przynajmniej widać, że opery pochodzą z Włoch...“ Kataników wyciągnięto, rozbity łódź i rozrzucone owoce — odkupiono... Zadowolenie było wzajemne.

Potem cieśnina Św. Bonifacego... ujrzeliśmy tam jakiś dziwny twór gorączkujących umysłów budowniczych Francji, patrolujący wyspę żandarmów i bandytów republiki... Nazywał się „Chateau renauld“ i miał na wygląd jakie 8 000 ton... Zdawało się, że na handlowy kadłub nadziano cztery teleskopowe kominy i zużyto łom obrzynków blachy co najmniej z dwóch arsenałów... Coprawda nawet torpeda dała z czasem mu radę, ale dopiero w grudniu 1917 r

Porucznik dawno zapomniał już przyrzeczenia o łabędziach. opiekował się przecież niemi zaspany służbista Teoduł... Pozatem po wachcie bojowej, miał mocny sen... i nie śniły mu się oczy

księżnej. Może, jak na jego gust, gust zrównoważonego artylerzysty, była zbyt „wyścigową” w swym rodzaju...

Ostatnia wykwinna uczta przed Tulonem. Restaurator Selim chodzi dziwnie zamaszyscie... Upił się tatarzyn, czy co?... albo wykombinował jakieś specjalne dania dla dogodzenia znakomitemu pasażerowi i zasugerowania na odjeźdnem większego napiwku...

Faktycznie menu przewiduje nadziewaną gęsinę... Młodszy artylerzysta jest mesjaszem*), cieszy się więc także, dbając o splendor domu...

Raptem przy obiedzie, zaczyna kielkować trwoźna myśl i kawał mięsa staje mu w poprzek gardła: skąd gęsi? Do tego mięso jakieś twarde i porcje aż nazbyt obfite?... Jeszcze pop wydziwiał, że wielkie są gusaki na italskiej ziemi... Teoduł chwali solidność dania: „Przynajmniej człowiek zdążył zauważyć co jadł...”

Ledwie podano kawę, mesjasz chyłkiem wymyka się do Selima i jeszcze w nadziei usłyszenia uspokajającej odpowiedzi, (gęsi mogli kupić w nocy na innej wachcie z mijanej „łajby”) pyta: „Selimie gdzie są łabędzie ministra?!”

— „Kazali długo żyć, ale to wcale nie były ministra...”

— „Niech cię modra cholera! Toś mi piekła narobił...”

— „Panie Poruczniku prześwietny: Bóg jest jeden, łabędzi dużo... Kamerdyner pana ministra, przy czwartym Bisquit Dubouché z cytrynką, wszystko wygadał... Jutro jestem w Marsylii, pojutrze rano dwa piękne łabędzie są w Nicei... Nie zdybany — nie złodziej... Tu na okręcie tak wszystkim obrzydły, że palacze jednemu kark ukręcili, ... ja całą sprawę uratowałem i... kniahiniuszka wam. podziękuję, a wy Selimowi...”

„Jeśli mówicie prawdę, to może wszystko składa się ku lepszemu... Pochwalono mnie za obiad, pochwalą i za łabędzie, westchnął bez przekonania „mesjasz”... Nieznane ptaki trawiono narazie doskonale przy kawie z przednim koniakiem gatunku V. S. O. P. Znaczenia tych liter francuskich nikt nie znał dokładnie, ale tradycyjnie i doświadczalnie wiedziano, że jest to udana reklama i przepowiednia wytwórni: „wyjdiesz stąd okrutnie pijany”... a poto przecież się pije...

Jesienią, pod Dardanelami, porucznik otrzymał list dziękczynny od księżny, czekała na „prawdziwego ojca swych białych dzieci”, które po podróży morskiej dziwnie wypiękniały... Służyło im widocznie morze... Co najdziwniejsze, to to, że Tetri okazał się nadspodziewanie płci pięknej, czego w Nicei istnieją już namacalne dowody...

Przybył na Riwjerę dopiero po roku i... nie miał najmniejszych powodów do narzekania... Ale to, jak słusznie mówi Rudyard Kipling, jest już całkiem inna historia...

Przy samych wyspach Hyèrskich spotkało i odprowadzało nas, aż do zapory bonowej pod Mont Cépé, jakieś miejscowe pły-

*) — Gospodarz mesy oficerskiej.

wające żelazko, parujące ze wszystkich możliwych otworów, tak jakby świeżo wypadło z rąk praczki na wilgotną bieliznę...

— „Czemu się oni tak nam przyglądają?“, denerwował się Teoduł.

— „Po gapiowstwie w Polu-Penang, sprawdzają czy nie mamy conajmniej dwóch dostawionych kominów...“ zażartował dowódca, nie przeczuwając jak bliskim był prawdy...

Cóż to były za ceregiele, póki otworzono zaporę i wpuszczono nas na redę...

Gdy szczęśliwie przycichł gwałt „des mesieurs les pilotes“, oryginalnych podmarsylskich „moco“ i wczepiono łańcuch kotwiczny do przeznaczanego „coffre“ na wielkiej redzie Tulonu, przyczem patron holownika w ekstazie cumowania rzadkiego sojusznika, zamierzał dwukrotnie przedziurawić wyżej wymieniony „coffre“, ryzykując utopieniem innego patrona — z beczki (pławy), który darł się w niebogłosy, każdorazowo puszczając już całkiem dobrze podaną cumę... A raz nawet sam Askold był mocno zagrożony połamaniem żeber przez lubieżnie natarczywy holownik... Gdy więc na koniec skończyło się to darmowe przedstawienie, pozbyto się zapomocą konsula honorowego, małego dystyngowanego brodacza w typie byłego prezydenta E. Loubet'a: ministra, jego bagażów i otoczenia... Selim promieniał...

Ledwo Teoduł odetchnął, usłyszał z kutra okrzyk ministra: „Czekajcie na depeszę z Paryża, tak mi się podobało, że może wrócę z wami!“...

Aczkolwiek rude wasy Teoduła opuściły się „na deszcz“, osobiście postarał się o układ twarzy jaknajmilejszy...

Minister wracał całkiem inną drogą, nam przysłał szczerosrebrną „bracinę“ i imienną czarkę w „pendent“ każdemu... Był przecież ministrem finansów, który tylko co uzyskał znaczną pożyczkę... Mieliśmy czem pić i wspominać... Pop zawsze potem cmokał w dno czarki przed użyciem, po?... nie... już nie trafiał...

Oficjalnie, spotkał nas nader serdecznie stary prefekt, rasowy de Marolles, nie oficjalnie spotykała nas pleć słaba, gdyż mocnej pozostały w mieście jakieś nieznaczące resztki... Oczywiście, że ten stan nie działał deprymująco na objawy serdeczności i w tych sferach... Wręcz przeciwnie... Nazywano nas: „les cousins slaves“... co bardzo bawiło szturmanów. Rozchwytywano w Tamaris, Mourillon, Cap Brun...

Także w Brasserie de Strassbourg, Tawernie, w Côté Hardi, w Hôtel de la Poste, nawet w quartier réservé, honorowymi gośćmi byli bezwzględnie na pierwszym miejscu — askoldzcy, potem nikt, jeszcze raz nikt, parę razy nikt i ostatecznie, szesnastoletni smaraczki z miejscowego liceum...

Tu dopiero po raz pierwszy, cały okręt poznał rozkosze używania francuskich „bricquette'ek“... Napozór takie niewinne i wy-

godne do ładowania sposobem łańcuchowym, okazały się strasznie nikczemne i złośliwe... ich ogień źle trzymał parę, a wszystkich, którzy mieli z niemi styczność, swędziało tak, jakby jakaś nagminna nieczysta choroba ogarnęła cały okręt... Ratowało tylko dobre mydło francuskie, no i uciekanie z okrętu podczas tych operacyj „bricquet-
te'owych“...

— „Gdzie pan tak dokładnie teraz znikasz?“ zapytał pewnego razu, podczas jedyne go wspólnego posiłku w mesie-obiadu, Teodul, mrugając znacząco swym koloru szkła butelkowego okiem...

— „Trafiłem członkiem w kółko bardzo szanownej matrony, and I am very busy...“ z trudem wystawił się wielojęzyczny szturman...

— „O tak! To rozumiem — z szanownemi matronami człowiek jest zwykle bardzo zajęty!“... pokpiwał, udający skromnisia, Teodul.

Zdawało się, że wszystko odbywa się spokojnie: zjeżdżano na ląd, wracano z lądu, „vaguemestre“ z prefektury przywoził naperfumowane „billets doux“, dopiero w ostatnim dniu, gdyż oczywiście cały Tulon posiadał wielką tajemnicę daty i godziny odkotwiczania krążownika, wyjaśniło się, że istnieją pewne niedociągnięcia... Celem uregulowania niektórych musiał wkroczyć osobiście sam dowódca, nikt inny nie potrafiłby powziąć zadawalniającej obie strony decyzji...

W ostatni pochmurny wieczór, akurat przed godziną małego intymnego przyjęcia w obu mesach dla znajomych „od serca“, adjutant okrętu został osaczony na górnym pokładzie przez jakąś nieznaną mu parę... On, wyblakły i zmurszały jegomość, nadający sobie rezonu gęsto napomadowanym wąsem, sztywnym kapeluszem i obecnością jej... ona, o naoliwionych kędziorach, wydatnym nosie, rozrzutności obfitego ciała i ruchów, obwieszona wyrobami jubilerskimi, wyglądała jak relikwiarz zlekka zanoszący nieuniknionym czosnkiem... Twierdzili razem, że są bardzo poszkodowani, gdyż pobyt Askolda, którzy wszyscy sobie tak chwalą, okazał się dla nich „Un vrai drame, Monsieur“... Dogadano się ostatecznie, że są to właściciele całkiem renomowanego hotelu, którzy mają bardzo delikatną skargę do dowódcy na jednego ze starszych oficerów...

Dowódca kazał odpowiedzieć, że póki nie wyjawia dokładniej, o co im chodzi, nie będzie wogóle z nimi rozmawiał... Biedny adjutant musiał wysłuchać cały dramat...: dochody hotelu za ubiegły tydzień spadły do zera... i to wszystko dlatego, że jeden pan z Askolda wynajął sobie pokój Nr. 4, przychodził tam regularnie koło jedenastej wieczór, dzwonił na całą żeńską obsługę, zamykając się z nią do rana... i robił ogromny skandal, jeśli gospodyni pozwoliła sobie delikatnie zapukać, aby wyzwolić swój personel... Monsieur rozumie, że przy takiej obsłudze w nocy wszyscy stali gośćmi w innych hotelach... są pokrzywdzeni przynajmniej na trzy tygodnie... Proszą o sprawiedliwość, ponieważ ten pan zapłacił za

swój pokój, może coś dodał za przyjemność, ale przecież trzymał w strachu cały hotel zupełnie bezkarnie... Madame straciła na wadze z przedenerwowania...

Gdy adjutant powtórzył mu petycję, dowódca złapał się za głowę: „Też, amator! Może to który z konduktorów ma takie szalone wzięcie u panien służących!?”... Jednakże, po wysłuchaniu opisu gnębiela, nie mogło być dwóch zdań — był to sam imię Teoduł... Co tam dowódca powiedział mu w cztery oczy, pozostało tajemnicą stanu... Wypłowiły jegomość i kwitnąca w mieszaninie opoponaksu z czosnkiem jejmość, pokwitowali swe trzysta franków. Prestiż winien być utrzymany... Teoduł wielokrotnie badał potem adjutanta, o stopniu gadatliwości hotelarzy tulońskich, ale... adjutant był w dobrej szkole...

Ledwo pozbyto się teraz nadmiernie ugrzecznionych hotelarzy, gdy wyleciał na pokład rozgorączkowany starszy doktor, jedną ręką trzymając binokle, a drugą z jakimś papierkiem, wywijał jak młynkiem w powietrzu.

— „Proszę mnie natychmiast zameldować do dowódcy.. Pan nie wie, co ten brudny typ sobie pozwala! Wymagam sprawiedliwości i kary!”...

— „Kto? Co! Jak?” zawołali adjutant i oficer wachtowy. „Przecież tak od razu z byle świstkiem papieru do dowódcy nie wolno!...”

— „A więc patrzcie!” wygłosił doktor z teatralnym gestem, podsuwając kartkę pod nos obu porucznikom...

— „Ależ to rachunek z numeru trzeciego dzielnicy wolno-obyczajowej! Ha! ha! ha!... Cóż to eskulap nie płaci gotówką „bares geld“, jakby powiedział nasz szturman...”

— „Nigdy w życiu tam nie byłem! Mogę sobie chyba pozwolić na coś więcej wyszukanego?! To ten nicpoń, ten świętoszek, co to modlitwy bez zająknięcia nie wymówi!... Podstrzygł sobie teraz włosy i udaje doktora... A cały srom niepłacenia w zakładzie rachunków spada na mnie!... Nie, ja tego nie zniosę, jeśli on wysyła tajne meldunki o krzewieniu prawosławia, to i ja znajdę dokąd napisać!...”

Dowódca przyjął doktora... Następnie zawezwał do siebie adjutanta i kazał poprosić do siebie „osobę duchowną”...

„Nie może być! Woła do siebie...! Oj! czuje dusza moja — będzie rwetes! Ale, kto nie grzeszy, temu niema nic do odpuszczenia... A to nie jest życie według kanonu...”

— „Pocóż to pan przybierasz tytuł lekarza i to gdzieś tam w zaściankach?” mruknął więcej rozbawiony, niż rozgniewany dowódca.

— „To jest nieporozumienie, panie Komandorze, starałem się tym paniom wyjaśnić, że jestem lekarzem dusz... A one zaraz „dokter rjuss, dokter rjuss!...”

— „No dobrze, dobrze! Ale pocóż to rachunków pan nie płaci... już gorzej!...”

„Stan bezprzytomny, jako praojciec Noe... Ale nie odma... uiszczenia długów”.

— „Następnym razem, niech ojciec mówi, że jest rysownikiem morskim... Jak Wereszczagin, na przykład“...

Pop wrócił do mesy czarniejszy od chmury gradowej... przeżuwał zemstę... Młodzieniec z rachunkiem doktorskim, twarz którego prosiła się wprost za kraty, zmykał do swojej łodzi po trapię w rozwianej jesionce najnowszego kroju... Ściskając w rękę banknoty, powtarzał „Monsieur le docteur est très, ah, mais très fâché!!!“... Sic transit amittitia...

Wracaliśmy całą parą: w połowie marca mieliśmy się mel-dować wice-admirałowi Cardenowi w zatoce Mudros na wyspie Lemnos... Gdy Dżok usłyszał w sztabie francuskim, że napewno trafimy do specjalnego dywizjonu kontr-admirała Guèprate, uniezależnionego od dowódcy eskadr sojuszniczych na morzu Śródziem-nem, wice-admirała Boué de Lapeyrere: — „Dardanelami, chłopcy, pachnie!“ zawyrokował.

Wyhasaliśmy się wszyscy w Tulonie, nie zadługi był postój, ale wyzyskany...

— „Sumienne kokietki te chrancuski, ale baby dobre — wszystko mają na miejscu, na kotwicy i w ruchu...“ zadecydował, podkreślając modnie przystrzyżonego wąsa, starszy bosman Trusz.

W ciemną, burzliwą noc mijano Matapan... Wyładowania elektryczne napinały nerwy... Ledwo na trawersie zmieniono kurs, gdy ktoś z wachty zameldował, że lampka szczytowa tylnego masztu, włączyła się sama... Jaśniała jakimś martwym, modrawym światłem... Światło to migało złośliwie, skrzecząc i kwiląc...

— „Ogień św. Elma!...“ wyksztusił przybladły szturman“...

— „Jack o'lantern!“ krzyknął Dżok: „What a b... nuisance! Dam'n it!“

„Lekarz dusz“ był święcie przekonany, że to są żarty „le-pstrykarzy“, albo mściwa inscenizacja znienawidzonego teraz „starsze-go konowała“, taką świecę, to nie nachyliwszy, do żadnego soboru dla poświęcenia nie wniesiesz!“... Teoduł ukradkiem przeżegnał pachwinę... Starzy marynarze kiwali głowami: „Za grzechy nasze! Najdalej za miesiąc zabraknie tu kogoś! A kto pierwszy zauważył?“

Teraz nikt nie chciał się przyznać... Mrok ciężył niesamo-wicie... Zaczynała działać psychika stada, jeden drugiemu psuł humor. Pop próbował ratować swoją „specjalność“ twierdząc, że takiego świętego niema w „Żywotach“, oberwał od kogoś „istunno“ wierzącego, że jest bałwanem nawet nie morskim.

— „What a crowd of nincompoops!“ docinał Dżok, gdy mu jego sygnaliści, Annets i Sims donosili o podpokładowych nastro-jach... Na ten raz nie miał racji... Św. Elmo wie, gdzie swój płomyk zapalić...

Ciemność stawała się jakaś matowa i mleczna... Zaczynało pomału dzień... Naraz, poza chmurami, wytrysnął nad horyzontem miedziany paw ogon... Słońce, przed wynurzeniem się, rozpędzało wachlarzem zbyt powolne obłoki...

Sunęliśmy ku niemu w morzu Kandyjskiem... Ogryzki lądu wyrastały zewsząd... Ale na tym zmurszałym, starogreckim lądzie, nawet słońce nie pobudzało kielkującej, pomimo wszystko, radości życia... Po ogniu św. Elma zważaliśmy tylko na ruiny marmuru, reumatyzm pnący winniczych, na skurcze konarów i pni oliwnych... Teodul miał taką minę, jakby żałował, że brakuje nam szamana dla egzorcyzmów... W duchowe moce popa nie wierzył: aby unieszkodliwić zapowiedzi Św. Elma, trzeba większej wiedzy i władzy nad nieczystą siłą... Popsztykali się nawet... Jeden ze skruchy potulońskiej, a drugi z żalu do Św. Elma, że nadwreżył wiarę w jego dobre stosunki z bywalcami Nieba, sypiali teraz jak susły... we śnie człowiek nie grzeszy, chyba że zje coś bardzo pieprzonego...

(C. d. n.)



Kronika zagraniczna.

Francja.

Zgon ministra marynarki.

Dzienniki doniosły o przedwczesnym zgonie ministra marynarki francuskiej p. Georges Leygues. Urodzony w Villeneuve-sur-Lot w roku 1857, zmarły od młodych lat poświęcił się pracy politycznej i na tym polu pozostawił po sobie wspaniały dorobek. Karjera polityczna zmarłego ministra należy do wyjątkowych jeśli chodzi o intensywność pracy i różnorodność piastowanych obowiązków.

Jako poseł z departamentu Lot-et-Garonne, minister Leygues w okresie jedenastu kadencji zasiadał bez przerwy w Palais Bourbon; siedemnastokrotnie piastował teki różnych ministerstw, w tem kilkakrotnie prezesurę gabinetu i tekę ministra spraw zagranicznych. Jako minister kolonij przyczynił się wydajnie do pokojowej okupacji Bilmy, skąd dla Francji otworzyły się szerokie możliwości eksploatacji wewnętrznych obszarów Afryki aż po jezioro Tchad włącznie.

Jednakże największe zasługi zmarły położył bezsprzecznie dla rozwoju i odrodzenia marynarki francuskiej. Objąwszy tekę ministra marynarki w roku 1917, zmarły kierował tym resortem w okresie najbardziej ciężkim, jaki przeżywała marynarka francuska, po zakończeniu wojny światowej, kiedy stanęła w obliczu zupełnego prawie zdekompletowania swoich sił morskich i wobec braku funduszy na budowę nowych okrętów.

W roku 1920 zmarły oddaje tekę ministra marynarki, by objąć prezesurę gabinetu, powraca jednak znowu na dawne stanowisko w roku 1925 i zajmuje go do ostatniej chwili swego życia z dwuletnią zaledwie przerwą w okresie od roku 1930 do 1932. Dorobek, jaki pozostawił po sobie na morzu, w postaci nowej, odrodzonej floty francuskiej, świadczy chlubnie o jego działalności na tem stanowisku.

W tym względzie cyfry świadczą same za siebie: na 188 jednostek bojowych o ogólnej pojemności 475 442 ton, wybudowanych dla marynarki francuskiej w okresie po zakończeniu wojny światowej, 120 jednostek o pojemności 291 500 ton powstało na skutek wysiłków ministra Leygues.

Na kilka tygodni przed zgonem zmarły streścił na łamach „L'Armée Moderne” swoje zapatrywania na rolę marynarki wojennej w życiu i rozwoju państwa. — „Ni sécurité, ni grandeur sans marine” — postawił sobie za dewizę minister Leygues. — „Każdy kraj winien posiadać taką marynarkę, jaka jest potrzebna dla jego polityki, t. j. zdolną do bronięcia jego interesów i praw w każdym wypadku. Wojsko broni granic lądowych, tak jak marynarka musi bronić granic morskich. Tylko marynarka jest w stanie zapewnić swobodę wykorzystania dróg morskich, które łączą między sobą wszystkie narody świata. Marynarka wojenna okazuje bezpośredni i prawie zawsze decydujący wpływ na przebieg wydarzeń politycznych. Tylko w niej może być znalezione oparcie we wszelkich posunięciach zdala od kraju. Potęga morza wzrasta stale: tak w czasie pokoju, jak i w okresie wojny życie narodów coraz bardziej staje się zależnem od morza. Państwa, które poznały to prawo, zaoszczędzą sobie ciężkich prób w przyszłości”.

Podwodne zagrodownce.

Specjaliści broni podwodnej w marynarce francuskiej uważają, że łódź podwodna stanowi najlepszy środek do prowadzenia wojny minowej, zwłaszcza w warunkach wąskich mórz europejskich, gdzie miny mogą znaleźć szerokie zastosowanie przy blokowaniu potrzebnych stref operacyjnych. Stąd też stałe utyskiwania, na zbyt powolną rozbudowę jednostek podwodnych, przeznaczonych do stawiania min zagrodownych.

W chwili obecnej Francja posiada tylko dziewięć łodzi podwodnych tego rodzaju, a mianowicie dwie przestarzałe (16-to letnie) ex niemieckie „Reveillée” i „Audry”, (dwunastoletnie) „Callot” i „Chailley”, następnie „Saphir”, „Turquoise”, „Nautilus”, „Rubis” i „Diamant”, tę ostatnią spuszczone ostatnio na wodę ze stoczni w Toulonie, gdzie buduje się dziesiąta z kolei łódź podwodna tego rodzaju — „Perle”.

Początkowo przewidywało się, że co roku założoną będzie jedna łódź podwodna — zagrodowniec, jednak w rzeczywistości w okresie po 1930 roku nie rozpoczęto ani jednej. W ten sposób, ostateczny dorobek przedstawia się dość słabo, co jest tem bardziej dziwne, że łodzie podwodne typu „Saphir” okazały się bardzo udane. Przy pojemności 670 ton na powierzchni i 925 w stanie zanurzonem łodzie typu „Saphir” mogą załadować po 32 miny wspólnego wzoru; uzbrojenie ich składa się z pięciu wyrzutni torpedowych dla torped 53 mm oraz z jednego szybkostrzelnego dział 75 mm. Urządzenia minowe na tych łodziach należą do systemu, wynalezione go przez inż. Fenaux.

Podczas manewrów zeszlorocznych, łodzie te zaprezentowały się nadzwyczaj dodatnio tak pod względem nawigacyjnym, jak również i taktycznym.

Marynarka włoska dąży również w kierunku rozbudowy zagrodownców podwodnych, przyczem ma je znacznie większe co do pojemności, w porównaniu z zagrodowncami podwodnemi Francji.

W okresie ostatnich pięciu lat wybudowano w Italji „Bragadino” i „Corridoni” (po 800 ton na powierzchni i 1050 w stanie zanurzonem, 4 wyrzutnie torpedowe, 1 dział 100 mm, 24 miny zagrodowne) cztery łodzie typu „Balillas” (1340 1770 ton pojemności, 6 wyrzutni torpedowych, jedno dział 100 mm, 16 min zagrodownych), wreszcie 4 zagrodownce podwodne po 1300 1800 ton, zamówione w roku 1930, będą pewnie wykończone przed 1934 rokiem.

W ten sposób, za kilka lat Italja będzie posiadała 10 nowoczesnych zagrodownców podwodnych, znacznie większych co do pojemności w porównaniu do łodzi francuskich, posiadających większy promień działania i mogących operować na oceanie.

Wysuwa się jeszcze jeden nowy czynnik, który stanie się przedmiotem współzawodnictwa sąsiadujących narodów, jest to obawa ze strony francuskiej, że duże łodzie podwodne mogą być wykorzystane przez Włochów do zaatakowania linii komunikacyjnych, łączących Francję z jej posiadłościami kolonialnemi, ze strony włoskiej zaś, uzasadnienie konieczności posiadania silnej floty podwodnej, w celu zrównoważenia stosunku sił nadwodnych.

Anglja.

Lotnictwo w przeciwstawieniu do łodzi podwodnych.

Admirał Mark Kerr, który podczas wojny światowej zajmował szereg kierowniczych stanowisk w lotnictwie angielskim, ogłosił bardzo interesujący artykuł w sprawie propozycji, wysuniętej na konferencji rozbrojeniowej w Genewie odnośnie zakazu używania lotnictwa niszczycielskiego.

Admirał Kerr uważa, że zakaz używania lotnictwa niszczycielskiego może być akceptowany tylko w tym wypadku, jeżeli jednocześnie zostanie zakazane użycie łodzi podwodnych. Jak wskazują doświadczenia wojny światowej, lotnictwo stanowi największą groźbę dla łodzi podwodnych i nie było wypadku, aby okręty, eskortowane przez samoloty, były zaatakowane przez łodzie podwodne.

W swoich rozważaniach admirał Kerr posuwa się do twierdzenia, że niebezpieczeństwo wojny podwodnej zostało zażegnane tylko dzięki zastosowaniu lotnictwa do eskortowania konwojów, skutkiem czego nieprzyjacielskie łodzie podwodne znacznie trudniej zbliżyły się celem wykonania ataku.

Rzeczywiście, łódź podwodna dąży przedewszystkiem do zbliżenia się do swej ofiary, nie będąc zauważoną przez okręty eksportujące. Obecność lotnictwa, które ma znacznie szerszy zasięg obserwacji w porównaniu do okrętów nadwodnych, w dużym stopniu zmniejsza możliwości łodzi podwodnej, należy zatem przyjąć, że lotnictwo utrudni wybitnie łodziom podwodnym wykonanie ich zadania.

Ćwiczenia taktyczne floty.

W trakcie inspekcji okrętów Home Fleet, dokonanej przez pierwszego lorda Admiralicji admirała Chatfield'a na redzie w Invergordon, przeprowadzono szereg ćwiczeń taktycznych.

Okręty linjowe „Malaya”, „Valiant” i „Hood” odbyły w tym czasie strzelania artyleryjskie, przyczem jako tarczy użyto szybkobieżnego kutra torpedowego (Costal Motor Boat), który posuwał się z szybkością 20—25 węzłów. Szybkość okrętów strzelających wynosiła 20 węzłów, w tych warunkach zmiana odległości do celu wynosiła około 1300 m na minutę, co już samo przez się świadczy o nadzwyczaj trudnych warunkach strzelania. Jednakże pomimo tak trudnych warunków, wszystkie okręty wypełniły warunki strzelania. Strzelanie odbyło się z baterij dział 6 calowych. W założeniu przewidywało się, że okręty linjowe mają przed sobą kontrtorpedowce, które wykonują atak torpedowy, należało zatem odeprzeć ten atak ogniem artylerji przeciwtorpedowej. Samo strzelanie trwało zaledwie 5 minut.

Z kolei „Malaya” i „Valiant” musiały odeprzeć atak torpedowy, który wykonał krążownik „Dorsetshire”. Ogień zaporowy został otwarty przez pancerniki z odległości 14 400 m.

Krążownik linjowy „Hood” odbył strzelanie pośrednie do celu niewidzialnego z dział 15 calowych.

Na zakończenie miały miejsce ataki lotnicze przeciwko pancernikom, wykonane przez samoloty torpedowe, wypuszczone z lotnikowca, przyczem zostały wypuszczone torpedy.

Effekt sankcyj rozbrojeniowych.

Z okazji siedemnastoletniej rocznicy bitwy jutlandzkiej Admiralicja angielska ogłosiła zestawienia porównawcze stanu sił morskich Anglii podczas tej bitwy i w chwili obecnej.

Jak wynika z tego zestawienia na 37 okrętów linjowych, które ze strony angielskiej brały udział w bitwie jutlandzkiej (28 okrętów linjowych i 9 krążowników pancernych) w chwili obecnej pozostaje w składzie floty zaledwie 8, w tej liczbie 2 („Iron Duke” i „Centurion”) mają zastosowanie tylko do celów wyszkoleniowych. Dwadzieścia jednostek skasowano na skutek postanowień traktatu waszyngtońskiego, cztery zaś po konferencji londyńskiej. Z pośród pozostałych okrętów tylko cztery mogły być zastąpione, co też zostało uskutecznione przez wybudowanie „Nelson'a” i „Rodney'a”.

Z pośród starych weteranów, które brały udział w bitwie jutlandzkiej, pozostaje nadal w służbie czynnej, są to admirałowie Beatty i Brock (ten ostatni dowodził pierwszym dywizjonem krążowników pancernych), nie licząc admirała Tyrwhitt'a, który dowodził flotyllą kontrtorpedowców w Harwich, jednakże nie brał bezpośredniego udziału w bitwie.

Z pośród admirałów, którzy brali udział w tej bitwie, tylko dwóch pozostaje jeszcze w służbie czynnej, są to admirałowie Beatty i Brock (ten ostatni dowodził pierwszym dywizjonem krążowników pancernych), nie licząc admirała Tyrwhitt'a, który dowodził flotyllą kontrtorpedowców w Harwich, jednakże nie brał bezpośredniego udziału w bitwie.

Zakończenie prac przy podnoszeniu okrętów w Scapa Flow.

Prace nad podnoszeniem okrętów niemieckich, zatopionych w Scapa Flow podczas wojny światowej, dobiegają końca (szczegóły, dotyczące przebiegu akcji ratowniczej, podaliśmy w nr. 37 „Przeglądu” — str. 2304). W dniu 9 lipca b. r. został przyholowany do Rosyth krążownik pancerny „Von der Tann” w celu dokonania rozbiórki na szmelc. Pomimo dużych wysiłków okręt nie mógł być podniesiony w pozycji normalnej, to też na całej przestrzeni od Scapa Flow do Rosyth musiano holować go w pozycji do góry stępką, co oczywiście nastęrczyło duże trudności.

Z chwilą podniesienia tego okrętu, prace nad wydostawaniem innych okrętów, pozostających jeszcze na dnie, zostały przerwane. W każdym razie firma Cox i Danks, która dotychczas prowadziła te prace, nie zamierza ich kontynuować. Wątpliwem się wydaje, czy ze względu na duże trudności jakie nastręczają się w tym wypadku, znalazłoby się inne przedsiębiorstwo, które chciałoby zaryzykować dalsze próby.

Według oświadczenia dyrektora firmy Cox roboty, dokonane przez tę firmę w okresie dziesięcioletnim, dały w rezultacie deficyt w kwocie około 10.000 funtów szterlingów. Ogółem wydostano 32 okręty, w tej liczbie krążownik bojowy „Hindenburg” o pojemności 28.000 ton. Na dnie pozostaje jeszcze 10 okrętów, jednakże znajdują się one na znacznie większej głębokości i podniesienie ich przedstawia duże trudności.

Stany Zjednoczone Am. Płn.

Nieprodukcyjne wydatki na utrzymanie starych okrętów.

Prasa amerykańska coraz energiczniej występuje przeciwko pozostawieniu w składzie floty okrętów przestarzałych, domagając się zamiany ich przez nowe jednostki, przyczem podawane są zestawienia, ilustrujące jak niewspółmiernie wysokie są wydatki na remont i utrzymanie okrętów tego rodzaju.

W szczególności dotyczy to torpedowców i kontrtorpedowców. Według zestawień statystycznych każdy z nich w czasie swej 18 miesięcznej służby, co najmniej przez 2 miesiące przebywa w remoncie, a w okresie kampanji czynnej trzecią część czasu zabierają drobne naprawy mechanizmów.

W okresie od 1922 roku wydano na modernizację starych pancerników amerykańskich około 70 milionów dolarów. Utrzymanie i naprawa starych jednostek wynosi znacznie drożej w porównaniu z okrętami nowymi, tak npr. przeciętne koszty remontu nowego kontrtorpedowca wynoszą rocznie około 25 tysięcy dolarów, dla starego okrętu wydatki te sięgają kwoty 40 000, a nawet 50 000 dolarów.

Wreszcie wchodzą tu w grę i względy operacyjne — wszystkie kontrtorpedowce amerykańskie mają zbyt małą szybkość i zbyt słabe, jak na nowoczesne warunki, uzbrojenie — żaden z nich nie posiada takiego promienia działania, aby móc przebyć ocean Spokojny bez uzupełnienia paliwa; kilka zaledwie posiadają zasięg działania, przekraczający przestrzeń oceanu Atlantyckiego.

Marynarka amerykańska nie posiada zupełnie przewodników kontrtorpedowców, względnie innych lekkich jednostek, które są teraz tak rozpowszechnione we wszystkich większych marynarkach i są wykorzystywane jako okręty flagowe dla zespołów kontrtorpedowców.

Nie lepiej przedstawia się sytuacja w odniesieniu łodzi podwodnych, wiele z nich przekroczyło już swój okres służby i utrzymanie ich staje się niewspółmiernie kosztowne.

Należy przypuszczać, że głosy prasy są w dużej mierze inspirowane przez czynniki rządowe, aby przygotować opinię publiczną do przyjęcia nowego programu rozbudowy floty.

Program ten rozpatrzył Komitet do spraw morskich przy Prezydencie S. Z. Przewiduje on doprowadzenie floty amerykańskiej do norm, dozwolonych przez traktat londyński, przyczem obejmuje budowę 30 nowych jednostek — lekkich krążowników, kontrtorpedowców i łodzi podwodnych, kosztem 230 milionów dolarów.

Z chwilą zrealizowania tego programu, co ma nastąpić w roku 1936, flota amerykańska przesunie się z piątego miejsca, które obecnie zajmuje wśród potęg morskich w odniesieniu do lekkich jednostek, na trzecie miejsce.

Jeżeli program zostanie zatwierdzony na jesiennej sesji Kongresu, to jeszcze w tym roku rozpocznie się budowa okrętów, przewidzianych programem, należy jednak przypuszczać, że Kongres przychylił się do opinii Komitetu morskiego, który przyjął bez zastrzeżeń wniosek General Board of the Navy, oświadczając, że obecny stan marynarki amerykańskiej nasuwa bardzo poważne zastrzeżenia co do możliwości zabezpieczenia interesów S. Z. na morzach.

Poniższe zestawienie daje możność zorientowania się w stosunku sił morskich poszczególnych potęg morskich w dniu 1 kwietnia roku bież.

	Stany Zj.	Anglja	Japonja	Francja	Italja
Okrety linjowe	15	15	9	9	4
Lotniskowce	3	6	4	1	—
Krażowniki	11	19	14	11	10
Krażowniki lekkie	10	33	20	10	11
Konrtorpedowce	251	159	102	79	82
Łodzie podwodne	82	54	71	87	51
Ogólna pojemność wszystkich okrętów w tonach:	1.038.660	1.155.349	756.742	557.913	340.499
W tem przypada na okręty o przekroczonym okresie służby:	313.450	171.055	57.754	175.532	87.937

Jak wynika z powyższego, marynarka Stanów Zjednoczonych posiada w swoim składzie około 30% okrętów przestarzałych, chociaż co do ogólnego tonażu floty mało odbiega od Anglii.

Budowa nowych okrętów.

Departament marynarki ogłosił przetarg na budowę 17 nowych okrętów, wykonanie których ma być powierzone stoczniom prywatnym. Oferty mają obejmować dwa lotniskowce, jeden duży krążownik, jeden lekki krążownik, jedenaście kontrtorpedowców, oraz dwie łodzie podwodne. Większość tych jednostek została zatwierdzona na podstawie ustawy o środkach zaradczych dla ożywienia przemysłu krajowego.

Ustawa ta została ogłoszona w dniu 23 maja r. b. i przewiduje dla marynarki kredyty na budowę następujących jednostek:

- 20 kontrtorpedowców — w tem 16 à 1 500 ton i 4 à 1 800 ton;
- 2 lotniskowce à 10 000 ton;
- 4 krążowniki à 10 000 ton;
- 4 łodzie podwodne à 1 150 ton;
- 2 kanonierki à 2 000 ton.

Nawiązując do wykonania tego programu, sekretarz marynarki Mr. Swanson oświadczył w komunikacie prasowym, że konieczność rozbudowy marynarki została spowodowana następującymi względami:

— Nieuregulowane, a w wielu wypadkach nawet chaotyczne stosunki, panujące na całym świecie przemawiają za tem, że w chwili obecnej posiadanie odpowiedniej siły zbrojnej na morzu staje się dla Stanów Zjednoczonych sprawą nadzwyczaj ważną. —

— Izolacja polityczna Stanów Zjednoczonych należy do przeszłości. Z chwilą wysunięcia się na stanowisko mocarstwa światowego, Stany Zjednoczone muszą przyjąć na siebie odpowiedzialność i obowiązki, wynikające z tego stanowiska.

— Żadna inna forma przemysłu, tak prywatnego, jak i państwowego, nie daje tak wielkiego zakresu pracy dla robotników, jak budowa okrętów, gdyż przeszło 85% kosztów, przeznaczonych na budowę, idzie na wynagrodzenie robotników. —

— Marynarka Stanów Zjednoczonych znajduje się znacznie niżej od norm, ustalonych traktatem londyńskim. Brak normalnego programu rozbudowy floty spowodował, że niektóre kategorie okrętów nie mogą być zastąpione przez jednostki nowsze i muszą być wycofane bez możności zamiany.

Prawie jednocześnie z wprowadzeniem ustawy o rozbudowie marynarki przy pomocy kredytów, przeznaczonych na uruchomienie przemysłu krajowego, poczyniono bardzo ważne redukcje w wydatkach wegetacyjnych marynarki.

Jednem z pierwszych posunięć prezydenta Roosevelt'a było obniżenie poborów personelu marynarki o 15%. W stosunku do oficerów obniżka ta ma zastąpić stosowane poprzednio „bezpłatne urlopy”, to też została ona przyjęta raczej jako bardziej racjonalny środek oszczędnościowy. Wśród szeregowych

marynarki posunięcia rządowe nie napotkały silniejszych protestów i zostały przyjęte z należytem zrozumieniem jego konieczności.

Ponadto kredyty dla marynarki na okres budżetowy 1933/34 zostały zredukowane o 53 000 000 dol., a mianowicie w następujących pozycjach: przez zamknięcie stoczni państwowych w Portsmouth, Bostonie, Philadelphji i Charlestonie; przez zmniejszenie stanów personalnych, zastosowanie przymusowego zwolnienia ze służby z wypłacaniem tylko połowy pensji, wreszcie przez zmniejszenie zaopatrzenia emerytalnego dla oficerów; przez zniesienie niektórych urzędów na lądzie; przez zmniejszenie dotacyj paliwa i ilości amunicji ćwiczebnej.

Zostały również zaniechane doroczne wielkie manewry. Rozpatruje się możliwość zredukowania pewnej ilości personelu cywilnego, zniesienia morskich więzień, zniesienia niektórych posterunków nadbrzeżnych itp.

Naogół ostatnie posunięcia zdążają do zredukowania wydatków na administrację i utrzymanie marynarki, z jednoczesnem dostarczeniem zatrudnienia dla szerokich rzesz bezrobotnych robotników przy budowie nowych okrętów.

Sekretarz marynarki nie ukrywał jednak, że posunięcia te okażą ujemny wpływ na kwestję obsadzenia okrętów, na których załogi zostały znacznie zmniejszone, kwestja ta stanie się bardzo aktualną z chwilą jak zaczną wchodzić do linii nowe jednostki.

Włochy.

Manewry morskie.

W lipcu tego roku odbyły się manewry morskie, które miały na celu zbadanie stanu urządzeń obronnych, przeznaczonych do zamknięcia przejścia przez cieśninę Messyńską. Teren manewrów obejmował trójkąt zawarty pomiędzy Neapolem — Sycylją i Sycylią.

W trakcie manewrów miały miejsce ćwiczenia taktyczne łodzi podwodnych z kontrtorpedowcami, przyczem kontrtorpedowce miały za zadanie przeciwdziałać atakom łodzi podwodnych; ponadto odbyły się strzelania torpedowe kontrtorpedowców i strzelania artyleryjskie.

Manewrom przyglądał się Mussolini ze swego jachtu „Aurora“.

Rzesza Niemiecka.

Szkolenie szeregowych i podchorążych.

Ograniczenia, narzucone Niemcom przez traktat wersalski, musiały odbić się w sposób ujemny na przebiegu służby i szkoleniu szeregowych marynarki.

Według postanowień traktatu, służba szeregowego trwa 12 lat, co przy ustalonym kontyngensie 15 000 szeregowych dla całej marynarki, powoduje coroczne zwalnianie się przeszło 1 000 marynarzy. W okresie przedwojennym służba obowiązkowa w marynarce niemieckiej trwała trzy lata, poczem szeregowych zwalniano do rezerwy, pozostawiając z rocznego kontyngensu tylko pewną część dla uzupełnienia kadry zawodowej. Szeregowi ci, po odslużeniu okresu służby zawodowej, uzyskiwali prawo do emerytury, względnie w wypadku wcześniejszego zwolnienia, mieli zapewnione prawo do otrzymania posady w administracji państwowej, na poczcie, kolejach, urzędach celnych, względnie w policji. Corocznie w poszczególnych urzędach administracji cywilnej rezerwowano pewną ilość stanowisk dla podoficerów, zwalnianych z marynarki wojennej. Ilość takich podoficerów, zwalnających się przed nabyciem praw do emerytury, była jednak stosunkowo mała, to też i państwu było dość łatwo wywiązać się ze swego zobowiązania dostarczenia posad. Tymczasem obecnie warunki zmieniły się radykalnie: co roku zwalnia się duża ilość szeregowych, którzy 12 lat swego życia poświęcili służbie w szereгах marynarki wojennej, to też naturalne, że państwo chce przyjąć im z pomocą w zdobyciu pracy.

Stąd też geneza powstania t. zw. „Fachschulen“, które mają na celu dać marynarzom przygotowanie do pracy zarobkowej, po ukończeniu służby w marynarce wojennej. Począwszy od trzeciego roku służby w szereгах ma-

rynarki, każdego marynarza przydzielają do „Fachschule“, gdzie są różne oddziały, jak np.: handlowy, rolniczy, rybołówstwa itp. Oczywiście, że szkoły tego rodzaju zabierają dużo czasu, co odbija się ujemnie na przebiegu służby wojkowej.

Co się tyczy wykształcenia fachowego w specjalnościach, potrzebnych marynarce wojennej, to istnieje zasadniczy podział na specjalności lądowe i morskie. Szeregowi, przydzieleni do artylerji nadbrzeżnej, oraz ci, którzy stanowią załogę jednostek pływających portowych, specjalizują się tylko w swojej dziedzinie i nie są wyznaczani na okręty wojenne.

Do specjalności morskich wybiera się kandydatów z pośród żeglarzy, rzemieślników metalowych oraz handlowców. Wiek kandydatów od 17 do 21 lat, przyczem wymagane jest ukończenie szkoły i odbycie przed wstąpieniem do marynarki, praktyki w swoim zawodzie.

W pierwszym roku służby szeregowi szkoleni są na lądzie w zakresie musztry piechoty. Następnie zostają zaokrętowani na okres dwuletni. Po ukończeniu tego czasu następuje podział na poszczególne specjalności, których jest 17. Po trzechletnim okresie służby może być szeregowy zakwalifikowany do kadry podoficerskiej, w tym wypadku musi on złożyć specjalny egzamin, poczem może być awansowany na stopień podoficerski, nie wcześniej jednak jak po ukończeniu czwartego roku służby. Podoficerowie przechodzą specjalne kursa w swoich specjalnościach, niezależnie od zasadniczego szkolenia, wymaganego dla uzyskania specjalności. Po siedmiu latach służby najlepsi podoficerowie mogą zaawansować do stopnia „Oberfeldwebel“ (nazwa stopnia zapożyczona z wojska). W najlepszym wypadku podoficer może pozostać w tym stopniu przez pięć lat, ponieważ po ukończeniu dwunastu lat służby musi opuścić szeregi marynarki.

Reszta marynarzy, nie odpowiednich do zajmowania stanowisk podoficerskich, może awansować na następujące stopnie: po dwunastu miesiącach zaokrętowania — na stopień „reczywistego marynarza“, po dwudziestu czterech miesiącach w tym stopniu, na stopień „gefreiter’a“, wreszcie najwyższy stopień, jaki może uzyskać zwykły marynarz, jest „stabsgefreiter“, który może być otrzymany po ośmiu latach służby.

Do szkoły oficerskiej przyjmuje się kandydatów w wieku od 17 do 21 lat. Od kandydatów wymaga się, ukończenia 9 klasowej szkoły publicznej; przed przyjęciem do szkoły poddawani są oni bardzo surowemu badaniu zdrowotnemu i psychoteczniczemu. Kandydaci do wszystkich korpusów osobowych marynarki wojennej przyjmowani są jednocześnie w kwietniu każdego roku i następnie razem przechodzą okres szkolenia rekruckiego, który trwa trzy miesiące.

Kandydatów do korpusu morskiego zaokrętowują na żaglowcu szkolnym na okres trzech miesięcy; w tym czasie mechanicy zaznajamiają się w warsztatach z pracami mechanicznymi i z narzędziami, a kandydaci do korpusów administracyjnych odbywają praktykę w biurach i urzędach. Po ukończeniu tych siedmiu miesięcy początkowego wykształcenia, otrzymują kandydaci tytuł kadeta, poczem wszyscy zostają zaokrętowani na krążowniku, celem odbycia podróży szkolnej naokoło świata, trwającej około roku. Po ukończeniu tej podróży i złożeniu odpowiedniego egzaminu zostają kadeci promowani na midshipman'ów i odchodzą do szkoły morskiej w Muerwick.

W trzecim roku szkolenia pozostają midshipman'i w Muerwick i z końcem roku zdają główne egzaminy końcowe. W czwartym roku szkolenia odbywa się 10 miesięczny kurs w zakresie poszczególnych specjalności, poczem absolwenci szkoły rozpoczynają służbę czynną na okrętach i zostają promowani do stopnia starszego midshipman'a (Oberfähnrich) na początku piątego roku swej służby, a w cztery miesiące później na podporucznika marynarki. W ten sposób cały okres szkolenia na oficera obejmuje około 5 lat.

Dalsze awanse postępują stosunkowo bardzo powoli i większość opuszcza marynarkę w stopniu komandora-porucznika.

Należy zaznaczyć, że służba w marynarce wojennej cieszy się wielką popularnością i ilość kandydatów znacznie przewyższa zapotrzebowanie. Tak np. w roku 1931 do szkoły oficerskiej zgłosiło się 2 452 kandydatów, z tej ilości przyjęło zaledwie 58, do służby w charakterze marynarzy 41 966 na zapotrzebowanie w ilości 1 253.

Pływanie krążownika szkolnego „Köln“.

Krążownik „Köln“ odbywa obecnie podróż szkolną naokoło świata z uczniami szkoły morskiej. Trasa pływania idzie poprzez morze Śródziemne i kanał Suezki do oceanu Indyjskiego i Australji, następnie do portów na Dalekim Wschodzie, ocean Spokojny i przez kanał Panamski zpowrotem do Europy.

Podczas postoju w Aleksandrii dowódca okrętu komandor Schniewind został przyjęty na specjalnej audjencji przez króla Egiptu. W Sydney'u załoga okrętu była podejmowana przez 275 oficerów i szeregowych z miejscowego garnizonu, którzy służyli w armji australijskiej podczas wojny światowej. Przemawiając podczas bankietu, wydanego na cześć marynarzy niemieckich, generał angielski sir Rosenthal podniósł, że jest dumny z tego, że może wyciągnąć przyjacielską dłoń do swoich dawnych przeciwników z wojny światowej.

Podczas postoju w Madrasie załoga okrętu była bardzo serdecznie podejmowana przez miejscowe władze angielskie, krążownik „Enterprise“ czynił honory domu. Między innemi orkiestra miejscowego pułku piechoty przygrywała na pokładzie krążownika niemieckiego w trakcie przyjęcia, co przyjęto jako dowód specjalnego wyróżnienia dla gości.

Stosunek wagi poszczególnych części na pancerniku „Deutschland“.

Ciekawie przedstawia się porównanie wagi kadłubu oraz poszczególnych części uzbrojenia i mechanizmów nowego pancernika niemieckiego:

Kadłub bez opancerzenia	3 700 ton, t. j.	36,5%	ogólnej pojemności
Opancerzenie kadłubu i artylerji	2 700 ton,	„ 26,5%	„ „
Mechanizmy główne	1 150 ton,	„ 11,3%	„ „
Mechanizmy pomocnicze	480 ton,	„ 4,7%	„ „
Uzbrojenie i amunicja	1 700 ton,	„ 16,7%	„ „
Wyposażenie i prowiant	430 ton,	„ 4,3%	„ „

Razem: 10 160 ton.

Do tego dochodzi jeszcze paliwo w ilości 3 500 ton i zapas wody 40 ton, a zatem ogólna pojemność przy pełnym ładunku będzie wynosiła 13 700 ton.

Skoro się zważy, że waga opancerzenia na normalnym pancerniku wynosi do 35% ogólnej pojemności (nprz. „Hood“), to staje się jasnem jakim kosztem uzyskano inne zalety taktyczne na pancerniku niemieckim.

Zalety te jednak kosztowały bardzo drogo, zwłaszcza skoro się porówna cenę jednej tony pancernika „Deutschland“, co wyniosło 45 000 fr. z normalną ceną tony innych okrętów w/g danych francuskich:

1 tona dla krążowników	à 10 000	wynosi 22 500 fr.
„ „ krążowników	à 7 000	„ 32 000 fr.
„ „ kontrtorpedowców	à 2 400	„ 33 400 fr.
„ „ torpedowców	à 1 500	„ 44 000 fr.
„ „ dużych łodzi podwodn.	à 1 500	„ 40 400 fr.
„ „ małych łodzi podwodn.	à 600	„ 50 200 fr.

Różne.

Nazwy geograficzne Pomorza, najdawniej zapisane na naszych ziemiach.

NAJSTARSZE NAZWY POLSKIE.

Nazwę Wisły i nazwę ludu Vidivarii, siedzącego w delcie Wisły, zanotowali obcy autorzy około narodzenia Chrystusa i w VI. wieku po Chrystusie. Na naszych ziemiach nikt jeszcze wtedy nie umiał zapisywać nazw geograficznych, a przynajmniej my nic o tej umiejętności nie wiemy. Dopiero po przyjęciu chrześcijaństwa t. j. w drugiej połowie X. wieku, pojawiają się na naszych ziemiach zapisy dokumentowe. Wiemy np., że Mieszko I. wystawił przed śmiercią dokument dla stolicy apostolskiej, znany pod nazwą Dagome iudex. Dokument ten jednak jest nam znany tylko w streszczeniu kardynała Deusdedita. W dokumencie tym znajdują się dwie nazwy, któreby można uważać za polskie: imię Dagome, które M. Rudnicki zaliczył do imion polskich. (uzasadniając szeroko ten swój pogląd w „Slavia Occidentalis“ VII. 135—165) oraz nazwę miejscową Scinesghe, która przypuszczalnie może być nawet wiązana z Pomorzem, w obszerniejszym tego słowa znaczeniu, o ile trafnie się domyślają ci autorzy, którzy nazwę Scinesghe łączą z nazwą Szczecina. Twierdzenia jednak tego, na razie przynajmniej, nie można uważać za udowodnione, zwłaszcza, że istnieją poglądy, które upatrują w tej nazwie ówczesną nazwę Gniezna.

NAZWA GDAŃSKA.

Można tedy powiedzieć, że najdawniejszą nazwą miejscową, zapisaną w Polsce w X. wieku, jest nazwa Gdańska, która się znajduje w żywocie św. Wojciecha. Żywot ten opiera się na informacjach brata św. Wojciecha. Zapiski nazwy z r. 999 mają formę Gyddanyzc, następna forma zapisana pochodzi z końca XII. wieku, r. 1180 Danzko (według opisu Długosza na pieczęci księcia Świętopełka I.), ewentualnie dopiero w r. 1209, w postaci Dansk, Gdanensis: w roku 1235 Gdańsk, w dokumencie Świętopełka II., wystawionym w Gdańsku. Na końcu XII. wieku r. 1198 dokument księcia Grzymisława notuje postać Gdantz. Dalszych postaci nie notujemy tutaj, szczegółowy ich wykaz każdy może zobaczyć w „Slavia Occidentalis“ I. 169—184. Według wszelkich danych nauki ówczesny Gdańsk — Gyddanyzc z końca X. wieku wchodził w skład państwa polskiego. Wynika to z jednej strony z faktu, iż św. Wojciech zachowywał się w Gdańsku tak, jak na ziemiach podległych władzy zwierzchniej jego protektora, Bolesława Chrobrego: nauczał tam bez żadnej przeszkody i chrzczył „multae catervae“ ludu miejscowego. Z drugiej strony napisanie nazwy Gdańska odpowiada jaknajdokładniej temu, co możemy wiedzieć o ówczesnej wymowie tej nazwy w ustach Polaków, względnie Kaszubów-Pomorzan. Rzecz ta jest o tyle obojętna, że ówczesne różnice narzeczowe pomiędzy polszczyzną a kaszubszczyzną były nader małe i na pograniczach, gdzie się z sobą stykały plemiona polsko-kaszubskie, żadnych trudności językowych pomiędzy nimi nie było. Gdańsk zaś ówczesny niewątpliwie leżał na takim właśnie pograniczu polsko-kaszubskim. Jeżeli nawet nie było to ściśle geograficzne pogranicze, t. zn., że jeżeli nawet narzeczka polskie w zwartej masie pod sam Gdańsk nie dochodziły, to jednak zważywszy fakt, iż Wisła była arterją, łączącą morze z głębią kraju, niewątpliwie znaczne ilości ludzi z głębi lądu, a więc z Kujaw, ziemi Chełmińskiej i innych okolic napływały do Gdańska, bo w owych czasach biegi rzek były niejednokrotnie głównymi, a nawet jedynymi łącznikami odleglejszych okolic.

WYMOWA NAZWY GDAŃSKA W X. WIEKU.

Napisanie Gyddanyz należy przełożyć na ówczesną wymowę polską, względnie kaszubską, co jest zupełnie w danym wypadku obojętne, bo przynajmniej w tym szczególe różnic żadnych z całą pewnością nie było, jako Guda(nisk(u)). W tej odtworzonej postaci znaki „u, i” oznaczają t. zw. półsamogłoski słowiańskie, czyli t. zw. jery, wymawiane jako bardzo krótkie, urwane u oraz i. Dziecię tego samego znaku y na oznaczenie owych półsamogłosek była w ówczesnej polszczyźnie względnie kaszubszczyźnie już mocno zatarta, co jest zgodne z rzeczywistym stanem rzeczy, bo i dzisiaj te półsamogłoski, o ile się zachowały, są wymawiane jednakowo t. j. jako e. Niezaznaczenie żadnym znakiem pisarskim wygłosowego (u), które skutkiem tego w odtworzonej postaci zostało ujęte nawiasem, wskazuje na to, że już wtedy wygłosowe jery wymawiały się bardzo słabo, mniejwięcej może tak, jak dzisiejsze francuskie — e muet.

WYJAŚNIENIE NAZWY GDAŃSKA.

Nazwa Gdańsk może uchodzić w dzisiejszej nauce za zupełnie wyjaśnioną po pracach M. Rudnickiego („Slavia Occidentalis” t. 169. II. 237. VI. 353—69. VII. 366—367), A. Brücknera (JA. XXXVIII—47), oraz O. Müllera (Zeitschrift des Westpreuss. Geschichtsver. 65. str. 85.) i innych. Dyskusja powyższa doprowadziła do następującego rezultatu: Gdańsk jest nazwą bezsprzecznie słowiańską, dziła do następującego rezultatu: Gdańsk jest nazwą bezsprzecznie słowiańską, lechicką, polsko-kaszubską, której formacja słowotwórcza da się przedstawić tak, że pierwiastkiem czyli rdzeniem w tej nazwie jest gd-, pozostałe z daw-tak, że pierwiastkiem czyli rdzeniem w tej nazwie jest gd-, pozostałe z daw-niejszego *gud- sufiksem pierwszym jest -an-, a sufiksem drugim jest sk-zakresie, we wszystkich językach słowiańskich, także w polszczyźnie i kaszub-szczyźnie, jak np. Bielsk: Biała (rzeka), Pińsk: Pina (rzeka), Puck — Put - isku:puta — bagno, zagłębienie bagienne pod Puckiem, Wieck: Wda (rzeka), Dolsk: dół, Radomsk: Radomka (rzeka), itd., rosyjskie Archangielsk: Archangiel, Pie-tropawłowski: Piotr i Paweł, Noworosyjsk: Nowa Rosja itd., pol. Busk: Bug itd. Zatem i Gdańsk: Gdanie. Nazwę Gdanie spotyka się w Polsce i gdzie indziej np. w Wielkopolsce Gdanie, „łaka nieznana na Czeszewie”, pod rokiem 1504 zanotowano „pratum Gdanie” (Koziorowski, Badania nazw topograf. w dźś. archydec. pozn. 174). Wynika z tego zestawienia, że okolica, w której powstał Gdańsk, była mokradłem, zarosłym trawą i trzciną, sitowiem, rogożą itp. i że na suchym brzegu powstała osada, która od nazwy owego mokradła, przeszu-szającego się już może częściowo w łakę, otrzymała swą nazwę. Dzisiaj do-kładnie nie da się odtworzyć we wszystkich szczegółach właściwą postać nazwy owego mokradła, mogła ona brzmieć Gdanie, jak w Wielkopolsce, a może Gdana lub podobnie, ale i od postaci Gdanie i od postaci Gdana, zawsze nazwa osady musiałaby brzmieć Gdańsk podobnie, jak od Pina mamy Pińsk, od Ra-domka: Radomsk, od dołu — Dolsk itd.

NAZWY POKREWNE.

Wiadomo, że okolice Gdańska należały od najdawniejszych czasów do terenów zalewowych Wisły, to też zastosowanie nazwy Gdanie lub Gdana do tych okolic wydaje się zupełnie naturalne i nie przedstawia żadnych szczególnych trudności. Pierwiastek gd- w starszej postaci gud; jest znany na ziemiach Pomorza także i gdzieindziej. Oto w bliskim sąsiedztwie Gdańska znajduje się Gdynia, przed kilkunastu laty, t. j. przed powrotem tych okolic do Polski, ich odwiecznej właścicielki, nędzna wioszczyzna, a dzisiaj już wspaniały port; miasto ma nazwę, uformowaną od tegoż samego pierwiastka gd z dawniejszego gud-, tylko z innym sufiksem — ynia, bo jak od pierwiastka svēt — formuje się rzeczownik świątynia — svēt-yni, od pierwiastka prost- nazwa miejscowa Prost-ynia, od pierwiastka Wędr- nazwa miejscowa Wędr-ynia (na Śląsku), tak samo od pierwiastka gd- stworzono nazwę miejscową Gd-ynia. Nazwa Gdyni zanotowana została poraz pierwszy w połowie XIII. wieku (r. 1253. Gdinam acc. sg.).

Należy zaznaczyć, że pierwiastek gd- występuje też na Pomorzu w postaci gud- i gid z dawn. gyd. I tak mamy nazwę rzeki, która jest dopływem prawym Noteci i zwie się Guda (pisane w dokumentach XIII. w. Chuda, Chudda, Kudda i t. p.), a dzisiaj w zniemczonej postaci nazywa się Kuddow, zaś po polsku Gwda. Nazwa Gwda jest wtórna. (Szczegółowe uzasadnienie różnych po-

staci tej nazwy rzecznej znajdzie czytelnik w „Slavia Occidentalis“ VI. 348—69 oraz w „Slavia Occidentalis“ XI. 96—98, gdzie także znajduje się szczegółowe odparcie zarzutów, jakie przeciwko wytłumaczeniu tej nazwy wytoczył wybitny uczony niemiecki Max Vasmer w „Zeitschrift für slavische Philologie“ VIII. 116—118).

Prócz tego, na Pomorzu, dzisiaj niemieckiem, zanotowano w XIII. w. (r. 1229) nazwę strumyka i źródelka Gidamer = polsko-pomorskiemu Gydo-meri („Quelle bei Scharpzw“). Jednakże i w Polsce postać gid- występuje obficie, np. w nazwisku Gidyński, które wydaje się suponować nazwę miejscową, dzisiaj już nieznaną, Gidynia. Pierwiastek gd-, gud-, gid-, gyd- był dawniej jeszcze bardziej rozpowszechniony i od niego pochodzą takie nazwy miejscowe w Polsce, jak Gd-ow (Małopolska), Gdecz albo Giecz (Wielkopolska), Gudów (wyspa Fehmarn, przynależna obecnie do Niemiec, a dawniej zasiedlona przez Lechitów) i t. p. Najwidoczniej pierwiastek ten takie miał znaczenie, że się nadawał do nazywania rzek, jezior, strumyków i mokradeł i stąd nazwy, żeń utworzone, leżą nad brzegami morza, w sąsiedztwie błot albo wilgotnych stale łąk lub terenów zalewowych rzecznych.

Pierwiastek ten występuje na Pomorzu w postaci, którą możemy tylko i jedynie przypisać Polakom albo Kaszubom-Pomorzanom, albo wogóle Lechitom, a jego wygląd zewnętrzny, fonetyczny, głosowy, najlepiej świadczy o tem, że Lechici, t. j. Pomorzanie albo Polacy byli tymi pierwotnymi mieszkańcami, którzy utworzyli nazwy: Gdańsk, Gdynia, Guda, Gydomeri i t. p. Pierwiastek w formie germańskiej ma zupełnie inny wygląd i od niego są utworzone wyrazy takie, jak gocki wyraz giutan albo niemiecki giessen. Nazwy tedy Gdańsk, Gdynia, Guda, Gydomeri podobnie jak i nazwy Wisła, Wiślina, Wda, Wieck, Przywidz, Widlino, i t. d. świadczą o pradawnej polskości, względnie kaszubskości dzisiejszego Pomorza polskiego, a także i dalszych, przyległych okolic.

(Prof. Dr. Mikołaj Rudnicki).

Administracja „Przeglądu Morskiego“
prosi o zgłaszanie zmiany adresów.



Z podróży O. R. P. Iskra — na Atlantyku.

Fot. S. N. — kpt. mar.