

SPIS RZECZY

ZESZYTY 94 – 105

Rocznik 1937

Rok wydania X

1102



15

1962-K-20

~~100062~~

~~1045~~

SPIS TREŚCI:

Strategia, polityka, organizacja.

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

Zagadnienia taktyczne i wyszkoleniowe.

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

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

Nawigacja i służba okrętowa.

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

Lotnictwo morskie.

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

Historia.

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

Zagadnienia terminologiczne.

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

Wiadomości techniczne.

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

Zagadnienia aktualne.

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

Różne

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

Przegląd prasy.

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

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

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

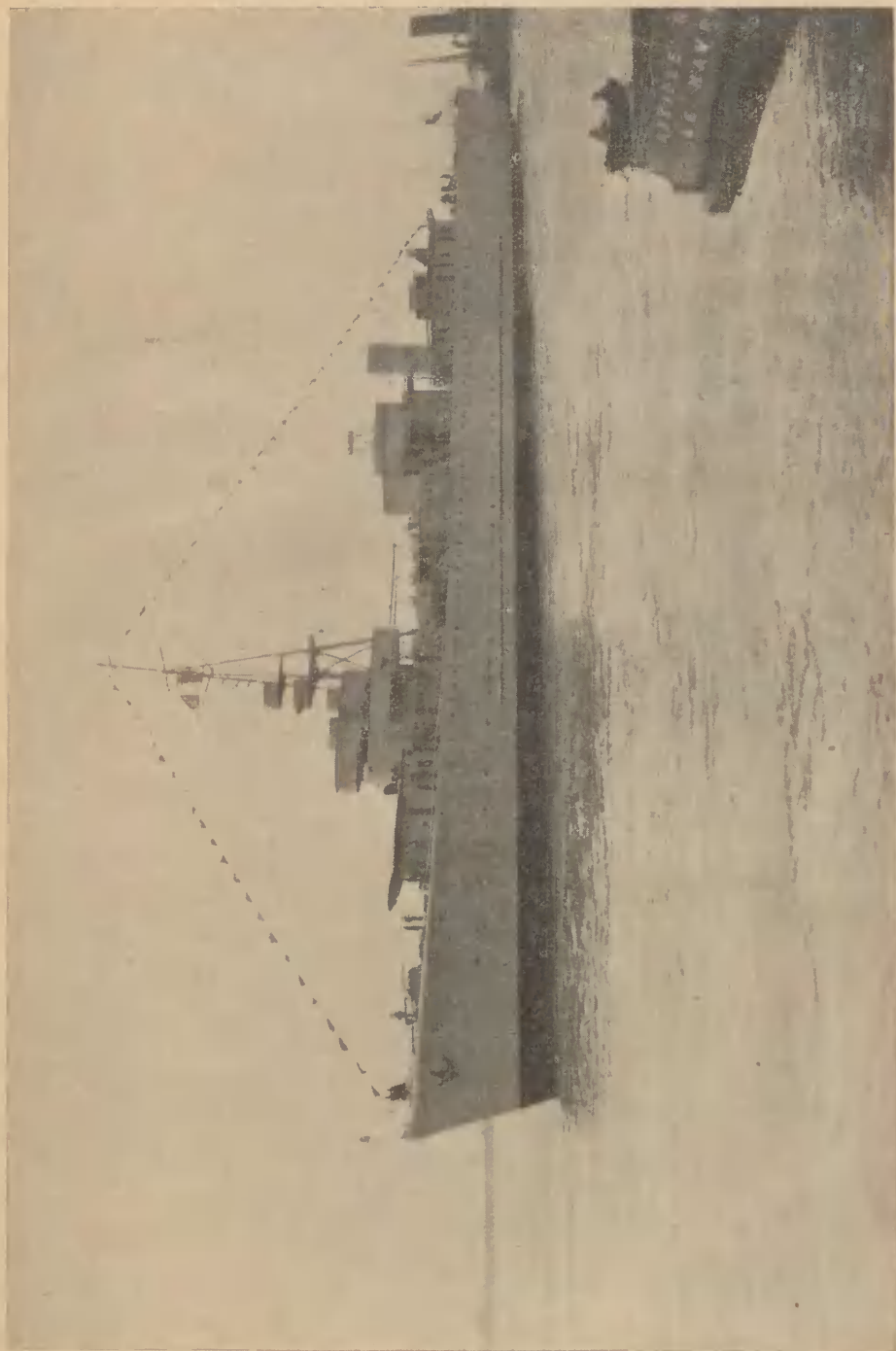
	Str.
Znaczenie sił morskich w wojnie japońsko-chińskiej	1002
Oryginalne wyjaśnienia	1003
✓ Okręty i ich uzbrojenie	1005
Celowe wysiłki	1008
Humor ministra	1012

Kronika.

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

Bibliografia.

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



O. R. P. „Gryf” po wodowaniu.

Rok wydania X.

Zeszyt Nr. 102

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej



Warszawa

Wrzesień

1937

T R E Ś Ć:

Str.

1. Kmdr. ppor. dypl. w st. sp. R. Czeczot: Wpływ warunków meteorologicznych na działania wojenno-morskie na Bałtyku	701
2. Kmdr. dypl. S. Frankowski: Arciszewski w służbie polskiej	711
3. Kmdr.-por. dypl. T. Stoklasa: Operacja desantowa na wyspy Bałtyckie	721
4. Por. mar. A. Kadulski: Skutki nierozpoznawania okrętów w boju	730
5. X.: Oficer przyszłej wojny (siódmy artykuł dyskusyjny)	736
6. Wiadomości techniczne:	
Kpt. mar. w st. sp. inż. J. Woźnicki: Kompas magnetyczny w roli zastępcy kumpasu bakowego	742
7. Przegląd prasy	753
8. Zagadnienia aktualne:	
O charakter i organizację polskiej floty	762
9. Kronika	773

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

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

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

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

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

7453 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.



KOMANDOR PODPOR. DYPL. W ST. SP. RAFAŁ CZECZOTT.

Wpływ warunków meteorologicznych na działania wojenno-morskie na Bałtyku.

(Praca odznaczona III nagrodą na konkursie „Przeglądu Morskiego”)

Morze Bałtyckie posiada kształt bardzo wydłużony z Północy na Południe i ze Wschodu na Zachód, sięgając prawie że koła polarnego (Haparanda), na Południu zaś i na Zachodzie leży Bałtyk w strefie umiarkowanej. To położenie jest przyczyną wielkiej różnorodności warunków meteorologicznych, panujących na tym morzu.

O g ó ł n e w a r u n k i m e t e o r o l o g i c z n e n a B a ł t y k u. Zasadnicze kształtowanie się warunków meteorologicznych na morzu Bałtyckim podlega z jednej strony wpływom, północnej części kontynentu europejskiego, z drugiej zaś — oceanu Atlantyckiego. Wzajemne ich zwalczanie się jest przyczyną, że panujące na Bałtyku warunki meteorologiczne są bardzo zmienne i obfitują w zaburzenia atmosferyczne.

Bałtyk, a zwłaszcza jego część południowa, znajduje się w strefie wiatrów zachodnich, wobec czego mamy tu do czynienia z wiatrami zachodnimi i południowo-zachodnimi; ten stan bywa często zakłócany przez przeciągające kolejno niższe barometryczne, przy jednoczesnym tworzeniu się na Wschodzie, względnie na Zachodzie, rozległych wyżów, przeważnie nieruchomych.

Niżej tworzą się najczęściej w północnej części Europy i nad oceanem Lodowatym, obejmując ogromne przestrzenie i posiadają znaczną głębokość. W konsekwencji, warunki meteorologiczne kształtują się najczęściej pod wpływem obszaru wysokiego ciśnienia barometrycznego, zalegającego nad Azorami i nad Europą Środkową, któremu przeciwstawia się obszar głębokiego niżu nad Oceanem Lodowatym. Na skutek takiego rozkładu ciśnienia barometrycznego przeciąga kolejno nad Północną Europą kilka niżów, pomiędzy którymi wciskają się pasy wysokiego ciśnienia. Powoduje to

tworzenie się na południowej granicy obszaru niżowego, jednego lub kilku mniejszych ośrodków niskiego ciśnienia, tak zwanych niżów wtórnych, które swymi wpływami sięgają Europy Środkowej; w większości wypadków niż te tworzą się nad południową Anglią i przesuwają się nad morzami Północnym i Bałtyckim w kierunku wschodnim, powodując silne zaburzenia atmosferyczne.

Główny niż na północy posuwa się również w kierunku wschodnim nad oceanem Lodowatym. W strefie działania niżu wtórnego kierunek wiatru zmienia się od SO przez S do W, a nawet NW, powracając znów na S przy nadciąganiu drugiego kolejnego niżu wtórnego. Cały Bałtyk znajduje się wówczas pod wpływem tych niżów wtórnych, pomiędzy którymi istnieją wąskie kliny wysokiego ciśnienia. Jest to tak zwany „zachodni układ meteorologiczny”, powstający pod wpływem Oceanu Atlantyckiego.

Odwrotny, „wschodni” układ, tworzy się pod wpływem kontynentalnym Europy Północnej, gdy istnieje nad północną Rosją rozległy obszar wyżowy, niskie natomiast ciśnienie zalega na zachodzie pomiędzy Islandią a Hiszpanią. Wyż ten jest przeważnie nieruchomy, natomiast obszar niżowy przesuwa się w kierunku północnym, nie wpływając na kształtowanie się warunków meteorologicznych w Europie Środkowej. Nad Bałtykiem panują w takim wypadku umiarkowane wiatry wschodnie, powodujące dłuższy okres pięknej pogody, co się najczęściej zdarza latem. Wiosną, przy tym układzie barometrycznym, tworzy się często poza tym niż nad morzem Adriatyckim, który przesuwa się na północ nad Węgrami i Polską, na skutek czego powstają na Bałtyku sztormowe wiatry północno-wschodnie.

Te zasadnicze układy meteorologiczne bywają jednak często zakłócanie w zależności od pory roku. I tak, wczesnym latem, a zwłaszcza w czerwcu, zalega często wyż barometryczny nad Anglią, gdy jednocześnie nad Rosją tworzy się rozległy niż. Na skutek tego na morzach Północnym i Bałtyckim bywa w takim okresie pogoda zmienna, przeważnie zimna, przy porywistych wiatrach północno-zachodnich.

Na jesieni, oraz wczesną zimą, ma miejsce układ odwrotny, gdy nad wschodnią i południowo-wschodnią Europą zalega obszar wysokiego ciśnienia, w zachodniej zaś i południowo - zachodniej Europie tworzy się głęboki niż. Ten układ powoduje powstawanie umiarkowanych wiatrów południowych i południowo-wschodnich, przy pogodzie przeważnie pięknej i zimnej w całej prawie Europie.

Takie warunki meteorologiczne mają wielki wpływ na operacyjną stronę działań wojennych na Bałtyku, zwłaszcza gdy te ostatnie wymagają kilku dni na wykonanie. Najlepszym dla takich działań okresem jest więc lato, z wyjątkiem czerwca, gdy nie można zawsze liczyć na dobre warunki meteorologiczne. Późna jesień i wczesna zima mogą być również wykorzystane z powodzeniem dla tych działań. Dotyczy to zwłaszcza działań, w których biorą udział lekkie okręty i lotnictwo, potrzebujące dobrych warunków meteorologicznych dla wykonania swych zadań. Działania łodzi podwodnych i kutrów torpedowych są poważnie utrudnione przez nieodpowied-

nie warunki pogody. Jeżeli zaś w trakcie rozwoju działania desantowego w otwartej zatoce, nastąpi nagła zmiana pogody, może to pociągnąć za sobą niepowodzenie.

Zima będzie więc na Bałtyku z konieczności okresem mniejszej działalności wojennej, z przewagą w działaniach krótkotrwałych. Każde poważniejsze działanie wojenne na Bałtyku powinno być obowiązkowo poprzedzone przez gruntowne rozpoznanie meteorologiczne, które nie przedstawiając bezwzględnej gwarancji, daje jednak w większości wypadków dobre zabezpieczenie od ewentualnych niespodzianek meteorologicznych. Sztaby operacyjne powinny liczyć się z tym, że terminy wykonania poszczególnych działań będą z konieczności przesuwane, celem wyczekania najbardziej korzystnych warunków meteorologicznych, co wymaga znowu szczególnej pieczy w zabezpieczeniu tajemnicy wojskowej. Posiadanie do dyspozycji dobrze zorganizowanej służby meteorologicznej jest więc nieodzowną koniecznością.

Z tym ogólnym układem meteorologicznym jest bezpośrednio związany szereg zjawisk natury fizycznej, które posiadają nie mały wpływ na działania wojenne. Niektóre z tych zjawisk mają charakter periodyczny, związany z porami roku, inne zaś są zależne od chwilowych zaburzeń atmosferycznych, występujących z mniejszą lub większą regularnością w poszczególnych częściach Bałtyku.

Na pierwszym miejscu zjawisk periodycznych, należy wymienić lód, który tworzy się podczas zimy na całym obszarze Bałtyku, lecz z bardzo zmiennym natężeniem w poszczególnych jego częściach. Gdy w północnych i wschodnich obszarach morza Bałtyckiego, a zwłaszcza w zatokach Botnickiej i Fińskiej, lód powoduje całkowitą przerwę w żegludze i uniemożliwia działania wojenne (z wyjątkiem powietrznych) na przeciąg 4 do 6 miesięcy, — w środkowej i południowych częściach Bałtyku jest lód zjawiskiem stosunkowo krótkotrwałym, występującym przeważnie tylko w pobliżu brzegów.

Działania wojenne w północnej części zatoki Botnickiej są uniemożliwione przeciętnie od połowy października do końca maja, czasami przerwa trwa do pierwszych dni czerwca, przy czym powłoka lodowa jest na tyle mocna, że pomiędzy brzegami Szwecji a Finlandii, na przestrzeni od Haparandy do linii Umea-Gamla Kerlebu ustanawia się regularną komunikację autobusową.

Na Bałtyku środkowym i południowym żegluga zwykle nie doznaje przerwy, zdarzają się natomiast ostre zimy, gdy żegluga bywa utrudniona na skutek częściowego zamarzania portów i gromadzenia się mas kry lodowej w pobliżu wybrzeża, co ma miejsce najczęściej przy silnych wiatrach północno-wschodnich, przynoszących lód z zimniejszych obszarów Bałtyku. Zima 1928/29, gdy na całym południowym i środkowym Bałtyku żegluga doznała przerwy na 5 do 6-ciu tygodni, należy do niezwykle rzadkich wyjątków; zdarzają się natomiast raz na 9—10 lat takie wypadki, jak podczas zimy 1936/37, gdy powstały znaczne trudności w portach południowego i środkowego Bałtyku, które trwały około 2-ch tygodni.

Gdy w zatokach Botnickiej i Fińskiej powłoka lodowa bywa

na tyle mocną, że najsilniejsze łamacze lodu nie mogą jej przełamać, na pozostałym Bałtyku natomiast trudności żeglugowe mogą być w znacznym stopniu usuwane przez łamacze lodu.

Na podstawie obserwacji meteorologicznych, dokonywanych w ciągu 25 lat (1903—1928), najdłuższy okres całkowitego zamarznięcia Gdańska miał miejsce zimą 1907/8 i trwał 52 dni.

W ciągu zaś 20 lat podczas wymienionego 25-cio letniego okresu, żegluga w Gdańsku nie doznała przerwy ani na jeden dzień. W Swinemünde notowana w tymże okresie najdłuższa przerwa w żegludze, wynosiła tylko 15 dni, w Piławie natomiast — 14 dni (zimą 1921/22), oraz 7 dni (zimą 1917/18). Najdłuższe okresy zamarzania portów w tej części Bałtyku notowane były w Królewcu (do 90 dni), i w Elblągu (do 109 dni); są to jednak porty handlowe, nie mające wielkiego znaczenia z punktu widzenia wojskowego.

Lód stwarza więc znaczną przeszkodę dla działań wojennych tylko w zatokach Botnickiej i Fińskiej; okres lodowy trwa do 210 dni w północnej części zatoki Botnickiej i 30 — 120 w jej częściach środkowej i południowej. Jeżeli nad północną Rosją ustala się trwały wyż, który powoduje silne wiatry północno-wschodnie, — zdarza się często, że południowo-wschodnie wybrzeże Finlandii nie doznaje wcale przerwy w żegludze, gdyż wiatry te, łamiąc powłokę lodową u brzegów Finlandii, odrzucają lód w kierunku wybrzeży Szwecji. Port Turku (Åbo) jest skutkiem tego otwarty dla żeglugi przy pomocy łamaczy lodu w ciągu całej zimy, dzięki czemu marynarka fińska posiada możliwości operacyjne nawet w zimie.

Leninград i Kronsztadt zamarzają przeciętnie od połowy grudnia do połowy kwietnia, zatoka Łużska znajduje się w okowach lodowych przez nieco krótszy okres czasu, co było przyczyną stworzenia tam w ostatnich czasach portu wojennego. Helsinki i Tallin zamarzają przeciętnie od lutego do kwietnia, ale już w Windawie i Lipawie żegluga przy pomocy łamaczy lodu jest wolną w ciągu całego roku. W zatoce Ryskiej warunki lodowe stwarzają duże trudności dla żeglugi; jednakowoż przy pomocy łamaczy lodu dostępy do głównych portów zatoki są możliwe podczas niezbyt ostrych zim.

Dla państw, położonych przy środkowym i południowym Bałtyku, lód więc nie stwarza zasadniczej przeszkody w działaniach wojennych, czyniąc jedynie trudności, zwłaszcza dla okrętów lekkich, które powinny posiadać z tego tytułu specjalne wzmocnienia kadłubów, aby nie ulegały uszkodzeniom przy pływaniu w krze lodowej.

W najgorszych warunkach z punktu widzenia lodowego znajduje się marynarka Z. S. R., która bywa całkowicie unieruchomiona na dłuższy okres czasu, co odbija się ujemnie nie tylko na działaniach wojennych, lecz i na stanie moralnym personelu, pozostającego w przymusowej bezczynności. W nieco lepszych warunkach znajdują się marynarki: fińska i estońska. Marynarki środkowego i południowego Bałtyku znajdują się również w lepszych warunkach wyszkoleniowych, gdyż ćwiczenia na morzu mogą trwać w ciągu całego roku.

Dni i noce. W położonych na północ od 60 równo-

leżnika częściach morza Bałtyckiego, a więc w zatoce Botnickiej, gdzie panują prawie że warunki polarne, jeszcze nawet w zatokach Fińskiej i Ryskiej, oraz w północnej części środkowego Bałtyku, dzień trwa latem bardzo długo i od połowy maja do połowy lipca nocy w naszym pojęciu nie ma; ustępuje ona miejsca długiemu zmierzchowi, który w czerwcu bywa na tyle jasnym, że działania wojenne mogą się odbywać w tym okresie, jak w dzień, przy czym widoczność przekracza czasami 5 mil. Te warunki na ogół nie sprzyjają działaniom, gdyż trudno zachować ruchy okrętów w tajemnicy, zwłaszcza wobec rozpoznania lotniczego, które może być skuteczne w ciągu całej doby. Natomiast ataki torpedowców, a zwłaszcza łodzi podwodnych i kutrów torpedowych są ułatwione: jasna północna noc umożliwia im zbliżenia się na małą odległość do nieprzyjaciela wcześniej, niż zostaną wykryte. Doświadczenie wojenne wykazało, że w tych warunkach obrona przeciwko atakom torpedowym jest trudniejsza, niż w dzień, lub podczas ciemniejszej nocy: za ciemno jest dla skutecznego użycia artylerii bez pomocy reflektorów, za jasno natomiast, aby reflektory mogły być skutecznie zastosowane przy odpieraniu ataków. Na Bałtyku środkowym i południowym podobne warunki mogą mieć miejsce tylko o zmierzchu lub rano. Ze względu jednak na to, że te korzystne warunki trwają dla okrętów torpedowych i na północnym Bałtyku najwyżej w ciągu 3-ch — 4-ch godzin dziennie, ten okres nie może być uważany za całkowicie korzystny dla tych okrętów.

Działania przeciwko wybrzeżu, a w szczególności zagrodowe, nie rokują powodzenia, gdyż okręty będą napewno zauważone przez lotnictwo nieprzyjacielskie, albo przez jego posterunki obserwacyjne, lub łodzie podwodne. Niedogodność warunków letnich dla takich działań na Północy doświadczyła marynarkę niemiecką podczas działań zagrodowych u wybrzeży zatoki Fińskiej, gdy jej operacje zagrodowe były z reguły wykrywane przez Rosjan, jeszcze podczas trwania działania. Ataki torpedowe mogą być z łatwością uniknięte przez przeciwnika, jeżeli, posiadając do dyspozycji 20 godzin pełnego dnia, wystrzegać się będzie marszów w warunkach nocy polarnej (latem).

Natomiast długie i ciemne noce jesienne i zimowe, trwające na ogół od października do marca, sprzyjają działaniom, zwłaszcza dla strony słabszej na morzu, umożliwiając wykonanie działań w dogodnych warunkach z punktu widzenia zabezpieczenia tajności ruchów. Działania zagrodowe, ataki torpedowe, — te ostatnie zwłaszcza podczas nocy księżycowych przy jednocześnie pochmurnym niebie (co się tak często zdarza na Bałtyku), — mogą znaleźć w tym okresie najkorzystniejsze warunki. Ten okres sprzyja również dla zagonów w kierunku nieprzyjacielskich wybrzeży. Długie noce pozwalają również na wykonanie działań bardziej oddalonych od bazy, w dobrych warunkach zaskoczenia przeciwnika i bezpieczeństwa dla własnych okrętów. Niebezpieczeństwo spotkania się z przewyższającymi siłami przeciwnika w drodze powrotnej istnieje, jeżeli bazy nieprzyjaciela flankują tą drogę, ale i w tym wypadku spotkanie może nastąpić już po wykonaniu działania zasadniczego. Długie noce

dają również możliwości transportowcom przebycia niebezpiecznych rejonów w ciągu jednej nocy, co przedstawia znaczenie w kierunku osłabienia blokady portów, gdyż transportowce będą w stanie przerwać blokadę i osiągnąć wody terytorialne neutralnego państwa, nawet bez specjalnej ochrony. Te warunki sprzyjają stronie słabszej na morzu, pozwalając jej na wykonanie szeregu działań, które mogą zadać nieprzyjacielowi poważne straty, w przeciwieństwie do okresu letniego, gdy długie dni sprzyjają raczej działaniom strony silniejszej.

Wiatry. Jak już było zaznaczone, na Bałtyku panują wiatry zachodnie lub południowo-zachodnie. Te ostatnie więcej przeważnie w zimie, natomiast wiosną więcej często wiatry północno-wschodnie i południowo-wschodnie, na jesieni ma się do czynienia z wiatrami północno-zachodnimi i południowo-wschodnimi. Ale i w tych okresach mają przewagę zawsze wiatry z kierunków zachodnich. Latem wiatry na Bałtyku są na ogół umiarkowane, zimą natomiast o wiele silniejsze, dzięki większym w tym okresie różnicom w ciśnieniach barometrycznych. Dlatego latem wiatry nie mają wielkiego znaczenia dla działań wojennych, natomiast w innych porach roku, a zwłaszcza na jesieni i zimą, stanowią czynnik, z którym należy się liczyć z punktu widzenia operacyjnego i taktycznego, przede wszystkim, jeżeli chodzi o okręty lekkie, łodzie podwodne i lotnictwo.

Panujące wiatry sprzyjają na ogół działaniom w kierunkach północno-wschodnim; zdarzające się dość często wiatry z kierunków wschodnich, co bywa zwykle wiosną i na jesieni, sprzyjają wówczas działaniom w kierunkach zachodnich. Oczywiście nawet silne wiatry nie mogą całkowicie uniemożliwić działań, tym bardziej okrętów ciężkich, mogą jednak spowodować trudności dla okrętów lekkich i podwodnych, oraz dla lotnictwa. Przy wiatrach powyżej 6 st. w skali Beaufort'a, mogą być trudności dla działań ciężkich okrętów, ze względu na to, że eskortujące je torpedowce nie będą w stanie zachować nakazanej szybkości wobec wysokiej fali. W takich warunkach działania traulerów i kutrów torpedowych mogą być całkowicie uniemożliwione nawet w niewielkiej odległości od brzegów.

Sztormy na Bałtyku, powstające najczęściej w okresie od października do marca, przeważnie z kierunków zachodnich, mają wiatry zmienne, obracające się według wskazówki zegarowej, od S. nawet SO — przez S do W i NW, przy czym siła wiatru bywa ponad 8 st., z porywami do 11—12 st. Warunki te uniemożliwiają wszelkie działania, nawet dla okrętów ciężkich.

Ilość dni sztormowych o sile wiatru ponad 8 st. wynosi w zimie około 9—10% miesięcznie, na jesieni 8%, wiosną — około 6% i latem — 3%. Cyfry te są miarodajne dla południowych i wschodnich wybrzeży Bałtyku, natomiast na południowym wybrzeżu Szwecji sztormy występują o wiele częściej, do 22 — 26% w zimie, ale siła ich jest nieco słabsza. Przeciętnie można liczyć, że w okresie zimowym około ⅓ czasu przepada z punktu widzenia operacyjnego, na skutek silnych wiatrów i sztormów. Podczas sztor-

mów przeważają wiatry z kierunków SW, W i NW, stanowiąc razem 76,4% ogólnej ilości wiatrów sztormowych, przy czym połowa tej ilości przypada na wiatry zachodnie.

Zjawiskiem bardzo charakterystycznym na Bałtyku, które ma miejsce latem w pobliżu wybrzeży, w okresach stałej pięknej pogody, — jest regularna zmiana wiatru morskiego na lądowy i odwrotnie, gdy dalej od brzegu wiatr morski wieje w dalszym ciągu bez zmiany. Na pełnym morzu panują wówczas zgoła odmienne warunki pogody, niż przy brzegu. Zmiana wiatru lądowego na morski następuje zwykle w godzinach porannych, odwrotna zaś — w popołudniowych.

Zjawisko powyższe ma znaczenia taktyczne przy działaniach około wybrzeża, zwłaszcza zaś przy stosowaniu zasłon dymowych, gdy nagle zmiana kierunku wiatru może mieć poważne następstwa. Gdy wieje wiatr od lądu, morze przy brzegu jest spokojne, na pełnym zaś morzu, gdzie wieje wiatr morski, może być duża fala. Ta okoliczność może być wykorzystana przez kutry torpedowe.

Powyższe zmiany wiatrów powinny być również brane pod uwagę przy działaniach desantowych. Będą one ułatwione, jeżeli podczas fazy lądowania wieje wiatr od lądu, który rzadko bywa na tyle silny, aby utrudniać zbliżanie się łodzi do brzegu; natomiast spokojny stan morza w pasie nadbrzeżnym ułatwia działanie, zwłaszcza jeżeli biorą w nim udział wojska lądowe. Jeżeli natomiast koniecznym jest zastosowanie zasłony dymowej, wówczas korzystniejszym będzie wiatr morski. Wiatr lądowy jest ponadto korzystny podczas pływania transportowców wzdłuż brzegu, jak to się często robi celem lepszego ubezpieczenia od łodzi podwodnych; wiatr, wiejący od lądu zmniejsza niebezpieczeństwo przyciśnięcia transportowców do lądu, zwłaszcza przy pogodzie mglistej; wiatr morski stwarza wzajemnie dość silne prądy lokalne w kierunku do wybrzeża, które mogą zdryfować transportowce pod brzeg.

Mgła. Na morzu Bałtyckim mgła jest zjawiskiem bardzo pospolitym na jesieni, w zimie i wiosną, zdarza się również nie rzadko i latem, a więc praktycznie możliwość mgły powinna być brana pod uwagę we wszystkich porach roku. Mgła powstaje zarówno na morzu, jak i na wybrzeżu, najczęściej przy przeciąganiu płytkich niżów barometrycznych o słabych wiatrach. Charakterystycznym jest dla Morza Bałtyckiego taki rodzaj mgły, która tworzy gęstą zasłonę w pewnej wysokości nad powierzchnią morza, lub brzegu; wysokość dolnego poziomu takiej mgły nad powierzchnią ziemi wynosi od 20 do 100 mt., tak że dolne warstwy atmosfery są od niej wolne. Utrudnia ona żeglugę, zwłaszcza w nocy, ponieważ przesłania światła latarni morskich, co nie jest dostrzegalne z okrętów, które mają przed sobą przestrzeń, pozornie wolną od mgły. W takich warunkach osiadł na kamieniach i o mały włos nie zginął przy latarni Farö, w lutym 1915 r., krążownik rosyjski „Riurik”.

Krążownik ten płynął w zespole brygady krążowników floty morza Bałtyckiego; brygada znajdowała się w nocy z 10 na 11 lutego 1915 r. w pobliżu Gotlandii i miała zmienić kurs w odległości 5 mil od latarni Farö. Na skutek jednak mgły górnej, światło latarni

nie było spostrzeżone we właściwym czasie i zostało zauważone w chwili, gdy brygada znajdowała się tak blisko lądu, że „Riurik”, posiadający większe zanurzenie od pozostałych krążowników, doznał ciężkiej awarii i z trudem tylko został uratowany od zatonięcia.

Mgła wymaga na Bałtyku bardzo dokładnej nawigacji, która jednak nie zawsze gwarantuje całkowite bezpieczeństwo żeglugi w takich rejonach, jak zatoka Fińska, południowa część zatoki Botnickiej, zatoka Ryska, oraz w szkerach fińskich i szwedzkich. Awaria krążownika niemieckiego „Magdeburg” na początku wojny światowej nastąpiła właśnie w skutek mgły, nie zważając na bardzo dokładną nawigację; zwykle, przed angażowaniem się wewnątrz zatoki Fińskiej, okręty niemieckie określały dokładnie swe miejsce według latarni Bogskar; w danym wypadku nie zostało to zrobione, gdyż Bogskar nie był widoczny z powodu mgły, działanie zaś nie zostało odwołane. Wypadek ten jest dowodem, jakim niebezpieczeństwem grozi zbliżenie się do wybrzeży nieprzyjaciela, jeżeli nie zna się dokładnie pozycji własnych okrętów.

Z drugiej zaś strony mgła może się stać czynnikiem korzystnym w tych wypadkach, gdy chodzi o ukrycie ruchów własnych okrętów przez rejon dyzlokacji sił nieprzyjaciela; tym bardziej, jeżeli ma się na celu wykonanie działania zagrodowego. Powyższa okoliczność bywała kilkakrotnie wykorzystywana przez okręty rosyjskie podczas działań zagrodowych na Morzu Bałtyckim, gdy miny stawiano w pobliżu baz przeciwnika. Z drugiej zaś strony Niemcy wykorzystywali niejednokrotnie mglistą pogodę dla tralowania rosyjskich zagród minowych w zatoce Ryskiej.

Ale podczas mgły może nastąpić niespodziewane spotkanie się okrętów nieprzyjacielskich w tak bliskiej odległości, że o wynikach spotkania zadecyduje szybkość z jaką poszczególne okręty otworzą ogień, lub wystrzelą torpedy. Wymaga to doskonałej organizacji całokształtu okrętowej organizacji bojowej oraz najwyższego poziomu wyszkolenia personelu, umiejętności ukrywania do ostatniej chwili tożsamości okrętu, aby rozpoznać okręt nieprzyjacielski wpierw, niż on to uczyni. Technika powinna przyjść w danym wypadku z pomocą, stwarzając możliwie mało widoczne sylwetki okrętów, pozbawionych zbyt wysokich nadbudówek. Bardzo pomocnym może być podczas mgły podsłuch podwodny, który umożliwia wykrycie zbliżenia się okrętów nieprzyjacielskich zawczasu. Z drugiej strony podsłuch podwodny ułatwia żeglugę we mgle i pozwala, na wypadek spotkania się z własnymi okrętami, ustalić ich tożsamość bez uciekania się do sygnałów optycznych. Ustalanie tożsamości w nocy i podczas mgły za pomocą sygnałów optycznych nie jeden raz było przyczyną fatalnych pomyłek.

Mgła zwiększa niebezpieczeństwo ataków torpedowych dla większych okrętów; mało widoczne we mgle torpedowce, a tym bardziej kutry torpedowe, mogą w tych warunkach wykonać atak z bardzo bliskiej odległości.

Okręty, zbliżające się do wybrzeża nieprzyjaciela celem wykonania bombardowania, okażą się w bardzo przykrym położe-

niu, jeżeli wybrzeże to będzie spowite we mgle. Artyleria nadbrzeżna będzie mogła wówczas strzelać do okrętów nieprzyjacielskich, stosując metody akustyczne.

Mgła ponadto uniemożliwia działania lotnictwa.

O b ł o c z n o ś ć. W zimie, na jesieni i wiosną chmury na Bałtyku są bardzo niskie (20—300 m). Stwarza to trudne warunki dla lotnictwa bombardującego i obserwacyjnego, zmuszając je do lotów niskich, co, przy nowoczesnym uzbrojeniu okrętów w artylerię przeciwlotniczą, zwiększa niebezpieczeństwo dla lotnictwa. Z drugiej strony, chmury mogą być wykorzystane przez lotnictwo w celach maskowania lotu, ale w takim wypadku należy się liczyć ze znacznym zmniejszeniem się widoczności z samolotu. Wydaje się natomiast, że niskie pułapy chmur na Bałtyku dają korzystne warunki dla lotnictwa torpedowego i nurkującego i umożliwiają wykonanie ataków w warunkach zaskoczenia przeciwnika.

Obłoczność posiada duże znaczenie w nocy: księżycowa noc przy niebie pochmurnym daje najlepsze warunki dla ataków torpedowych przez okręty nawodne. Pochmurne noce bezksiężycowe mogą być wykorzystane dla przerywania blokady, oraz dla wykonania dyskretnych marszów przez rejon, gdzie mogą się znajdować okręty nieprzyjaciela, jak również dla takich działań, jak stawianie min, działań małych okrętów u wybrzeży i baz nieprzyjaciela, oraz t. p.

Obłoczność zmienna, zdarzająca się przy cyklonalnym stanie atmosfery, gdy przeciągają kolejno niskie chmurki deszczowe, może być również wykorzystana w nocy, jak to miało miejsce podczas manewrów floty bałtyckiej Z. S. R. R. na jesieni roku ubiegłego. Zespół rozpoznawczy jednej ze stron, chcąc przejść niepostrzeżenie przez linie dozoru nieprzyjaciela, znalazł się niespodzianie w bliskiej odległości od nieprzyjacielskiego okrętu liniowego, który ubezpieczał okręty dozoru. Udało się uniknąć wykrycia przez okręt liniowy dzięki temu tylko, że skorzystano z chwili, gdy nad okrętem liniowym przeciągała chmura deszczowa, która przestoniła mu widnokrąg, zmniejszając widoczność do minimum.

R e f r a k c j a. Zjawisko to jest na Bałtyku bardzo pospolite, zwłaszcza w porze letniej, występując przeważnie rano i wieczorem. Refrakcja do tego stopnia zniekształca sylwetki okrętów, że prowadzi bardzo często do grubych błędów w ustalaniu ich tożsamości. Nie rzadkie były takie wypadki, gdy dzięki refrakcji małe torpedowce były brane za wielkie okręty liniowe. Refrakcja powoduje również błędy przy określaniu odległości, co ma szczególne znaczenie dla artylerii.

Powyższe krótkie omówienie wpływu warunków meteorologicznych na działania wojenno-morskie na Bałtyku, nie wyczerpuje naturalnie całokształtu tego zagadnienia, ograniczając się do momentów zasadniczych. Można jednak stwierdzić, że warunki te mają wielki, czasami bardzo wielki wpływ na stronę operacyjną i taktyczną działań na morzu.

Trudniej jest natomiast dać odpowiedź na pytanie, które się samo naprasza: na czyją właściwie korzyść działa ten wpływ?

Czy na korzyść strony słabszej, czy zaś odwrotnie, na korzyść silniejszej?

Odnosi się wrażenie, że odpowiedź może być tylko taka: najbardziej korzystnym w ogóle okresem dla działań wojennych jest pora roku od kwietnia do października; pora ta może być nazwana dla uproszczenia porą letnią, chociaż obejmuje część wiosny i jesieni. Warunki meteorologiczne podczas tego okresu, jak mogliśmy stwierdzić, sprzyjają stronie silniejszej, z niewielkimi wyjątkami o charakterze taktycznym. W okresie zaś „zimowym”, od października do kwietnia, warunki meteorologiczne układają się bardziej korzystnie dla strony słabszej; nie posiadają to jednak istotnego znaczenia, gdyż ten okres jest w ogóle niekorzystny dla działań wojennych: na Bałtyku południowym i środkowym warunki pogody podczas tego okresu są takie, że liczyć można tylko na ograniczoną ilość działań.





KOMANDOR DYPL. STEFAN FRANKOWSKI.

Arciszewski w służbie polskiej.

W Polsce powstaje plan wojny Tureckiej. Na razie jest to plan tajemny, układany przez Króla z posłem Weneckim Tiepolo, a wspomagany przez nuncjusza papieskiego de Torre. Chodzi przede wszystkim o zezwolenie na wyprawę Kozaków na Carogród, by siły tureckie rozdzielić, a potem zgnieść ostatecznie przy pomocy Moskwy. Władysław IV-ty musi działać w tajemnicy nawet przed senatorami, jedynie kanclerz Ossoliński wie o zamierzeniach królewskich i celu koncentracji Kozaków. Król łoży nawet z własnej szkatuły, bowiem wyklada znaczną sumę z posagu Marii Ludwiki, a Kozaków stara się zjednać obietnicą przywrócenia dawnych praw. Wzywa do siebie Bohdana Chmielnickiego, każe przygotować arsenały, amunicję, armaty. Oczywiście odwrócenie ekspansji kozactwa na zewnątrz kraju, mogło uchronić Polskę od burzy kozackiego buntu, lecz niewzruszalne prawa szlachty stały w kolizji z samodzielnymi pociągnięciami króla. Wybuch nagle nowe niebezpieczeństwo: groza wojny domowej. Zbierają się sejniki, celem których jest poskromienie „dominium absolutum”, którym, w pojęciu szlachty, grozi niezależny charakter Władysława IV-go. Rycerski ten pan, miotał się nadaremnie, jednak nieubłagalna większość sejmowa z r. 1646-go każe mu rozpuścić zaciągi kozackie, ogranicza gwardię królewską, wyprasza z granic polskich posłów weneckich. Już przed tym sejmem, Król zaprosił Arciszewskiego ponownie, dając mu bardzo korzystne warunki, a wódz — od lat 6 bezczynny — z radością przystaje i wyrusza z Holandii do kraju, tym bardziej, że sprawy dyssydenckie znacznie złagodniały przy Władysławie IV-ym.

Ponieważ w tym czasie umarł Paweł Grodzicki, starszy nad armatą koronną, co równało się stopniowi generała artylerii — Władysław IV nadaje Arciszewskiemu 28 kwietnia 1646 r. dyplom na urząd starszego nad armatą, z pensją roczną 2.000 talarów cesarskich, czyli 6.000 zł. polskich. Do niego należą cekhauzy, czyli arsenały, zapasy amunicji, zwiedzanie i kontrolowanie inwentarzy arty-

leryjskich w całym kraju, kierowanie całą artylerią koronną. Przysięgę składa Arciszewski tegoż 28 kwietnia przed kanclerzem Ossolińskim.

Niezmiernie cennym dokumentem, obrazującym przebieg całej służby Arciszewskiego w Polsce, od dnia przysięgi do 1649 r., czyli w ciągu trzyletniego jego pobytu w wojsku polskim, jest własnoręczne sprawozdanie, wielce pouczające i charakteryzujące dokładnie stan, czym rozporządzała Korona w wilię katastrofy kozackiej. Pierwszą cechą, niestety bardzo smutną było, że nikt nie wyliczał się z pieniędzy skarbowych. Nawet po śmierci takiego Pawła Grodzickiego, okazał się brak 13.000 zł. a brat jego Krzysztof, opiekun jedynej córki, gubernator Kudaku, po wielu naleganiach wyliczył się tylko z 11.000 zł.

Co się składało na fundusz, którym rzekomo miał Arciszewski rozporządzać na rzecz artylerii? Oto Sejm 1562 r. uchwalił, że $\frac{1}{4}$ z dochodu dóbr stołowych królewskich przeznacza się na utrzymanie stałego żołnierza, skąd nazwa: wojsko kwarciane. Konstytucja z r. 1638-go dzieli te dochody na 5 części, z tego przeznacza 3 części dla króla, 1 na wojsko, a 5-tą część na starostę, lub dzierżawcę dóbr, ustanawiając co 5 lat lustrację dochodów. Gospodarka przy odbieraniu pieniędzy, liczeniu i weryfikacji istotnych należności pozostawiała wiele do życzenia, a otrzymanie od panów skarbników percepty, czyli księgi dochodowej, było po prostu niemożliwością. Uzyskał ją dopiero Arciszewski po daniu 100 zł. pisarzowi skarbowemu. Dochodziło do tego, że skarbnicy w ogóle nie mu wypłacić nie chcieli, jeździł nawet w tej sprawie do prokuratora do Lwowa, lecz skutek był właściwie żaden. Samowola szła aż tak daleko, że skarbowi sami sobie zdawali pensję, a transportowanie pieniędzy odbywało się w sposób arcyprymitywny.

Miał Arciszewski pod opieką 8 zbrojowni, czyli cekhauzów: w Malborgu, Pucku, Warszawie, Lwowie, Krakowie, Kudaku, Barze i Kamieńcu Podolskim, i leżał na nim obowiązek odwiedzania ich, co przy tych przestrzeniach i ówczesnych możliwościach komunikacyjnych, łatwym nie było. Personel, którym rozporządzał był po prostu śmiesznie mały, ograniczał się bowiem do liczby 106 osób, głównie Niemców, Duńczyków i Szwedów. Nie mógł się na nikim oprzeć, nawet kontrolerzy, czyli cekmajstrzy, nie byli ucześciwi, bo zdążyły się wśród nich wypadki defraudacji i ucieczki. Nawet z Siemianowiczem, słynnym artylerzystą tej epoki, były nieporozumienia pieniężne, bo nie wyliczał się z sum skarbowych, a wobec nalegań Arciszewskiego, potrafił przez swych przyjaciół podsunąć Królowi kwit do podpisu, zwalniający go z wyliczenia się i zezwalający mu na wyjazd na studia do Nederlandów.

Prawdą jest, że stan rynsztunku bojowego, prawie w przededniu strasznych wojen kozackich i szwedzkich, był po prostu oplakany. Ze zdumieniem czytamy w sprawozdaniu Arciszewskiego, że we wszystkich cekhauzach w ogóle rynsztunku nie było, co widząc „król Jegomość s e r i o (sic!) rozkazał, aby w Toruniu zakupić 12 setek muszkietów po 8 zł. każdy i 800 zbroi z szyszakami i pikami po 10 zł. każda, aby subito aliquo casu było do czego sięgać”.

Wdawanie się w krytykę urządzeń wewnętrznych Rzeczypospolitej w XVII w. jest oczywiście bezcelowym, a stosowanie miary dzisiejszych poglądów jest niemożliwym. Lecz trudno zwalczyć w sobie przekonanie, że łączenie w jednej osobie urzędu najwyższego zwierzchnika tak ważnej siły obronnej, jak artyleria, z czynnościami najzwyczajszego płatnika i kasjera, musiało wpłynąć jak najbardziej ujemnie na sprężystość i owocność poczynań Arciszewskiego. Bo- wiem zamiast myśleć o zabezpieczeniu granic twierdzami, o celności strzałów armatnich, o karności puszkarzy, zamiast opracowywać plany wojenne, czytamy we własnoręcznym sprawozdaniu wodza, że dał „płatnerzowi za szczoteczkę do chędożenia zbroi i na oliwę 1 zł 10 gr 9 szelągów, a za librę papieru, za goździe i postronki, a mularzom na piwo, a za przejazd przez Wisłę tam i sam dla drzewa” wypłacił tyle, a tyle groszy, zaś za „kopiowanie s z p e t n e g o listu JM-Pana Podskarbiego koronnego 12 gr, za małmazję Kozakom przy wykupie pojmanego 5 zł, za zbanek do inkaustu 2 zł” itd. Czyż można się więc dziwić, że rozporządzeniom obronnym Pana Armatniego zbywa na sprężystości, bez której rola głównodowodzącego mija się z celem; że właściwie jest on zepchnięty do roli rządcy i buchaltera?

Wiele uwagi poświęca Arciszewski budowie cekkhausu w Warszawie, o którym pisze, że leży „od miasta na południe, ku polu”. Zgodnie z Sobieszczańskim i Weinertem, arsenał ówczesny mieścił się przy ul. Długiej, w dzisiejszym więzieniu. Arciszewski powiada, że na frontonie widniały po obu końcach galki pozłociste, a na nich orzeł miedziany „biały przedtym, ale tera z czasem od słońca poczerniały”. Nad bramą biała marmurowa tablica głosiła, że „JKM. Władysław IV w 1643 r. był cekkhausu tego fundatorem”. Na rogach mieściły się pawilony mieszkalne, ozdobione pozłocistymi delfinami, lecz „jednemu z nich wiatr urwał głowę z połowicą ciała”, jak opisuje Pan Armatny.

Jaką sytuację polityczną zastaje Arciszewski w Polsce? Po rozpuszczeniu zaciągów kozackich, które Władysław IV chciał obrócić przeciw Turkom — rozbestwiona czerń, żyjąca z rozbojów i łupów — pragnie tylko jednego: odebrania dawnych ziem kozackich, na których magnaci polscy, jak Potoccy, Koniecpolscy, Wiśniowieccy, zakładali osady, kolonizując je przybyszami z dalekich krańców Korony i Litwy. Wyzyskuje ten moment Bohdan Chmielnicki, który przybywa na Sicz Zaporozką w sierpniu 1647 r. i zastając tam tylko 300 ludzi, zdolnych do walki, wzywa na pomoc Kozaków rejestrowych, prowadząc jednocześnie tajne układy z Tuhaj-Bejem o przysłanie ordy z wiosną 1648 r., celem wyzwolenia Kozacczyzny. Nadchodzą takie klęski, jak Żółte Wody 15 kwietnia, Korsuń 22 maja 1648 r. Rycerstwo ginie, wycięte w pień, hetmani są wzięci do niewoli. W tej tragicznej chwili, nagle śmierć Władysława IV w podróży w Mereczu (dnia 20 maja), gmatwa ostatecznie sytuację. Położenie staje się straszne, bez wyjścia. Rada Senatu, z Prymasem na czele, naznacza Sejm Konwokacyjny na 16 lipca w Warszawie, który mianuje 3 regimentarzy, przydzielając im t. zw. Komisarzy, czyli delegatów z Senatu i Izby Poselskiej w liczbie 31, w roli doradców. Wśród nich znajduje się Krzysztof Arciszewski, właściwie jedyny

fachowiec w tym naczelnym dowództwie, gdyż żaden z regimentarzy nie stał na wysokości zadania, o czym świadczą chociażby ich przezwiska: „pierzyna, dziecina i łacina”. Bowiem starzec Dominik Zasławski, młokos Aleksander Koniecpolski i biegły w naukach Mikołaj Ostroróg — nie mogli kierować działaniami wojennymi. Ale ponad wszystkich wybija się postać ks. Jeremiego Wiśniowieckiego, który choć bez wiadomości fachowej sztuki wojennej, jaśnieje i góruje swą dzielnością, a uczucia zemsty osobistej robią zeń nieprzejednanego wroga Kozaczyzny. Zaś Arciszewski, już nie pierwszej młodości, bo jak mówi Aleksander Kraushar „w wieku, gdzie wszystko bardziej ku odpoczynkowi, aniżeli ku rzuceniu się w wir niebezpieczeństw się kłoni”, zdrowie ma nadwątlone i jest raczej z góry zniechęcony, aniżeli zdolny do walki z przeciwnikiem.

Wiadomość o śmierci Króla zastaje go w Gdańsku, 28 maja, w czasie lustracji cekhauzu w Pucku. Jednocześnie dobiega doń wieść o wybuchu wojen kozackich. Zdając sobie doskonale sprawę z sytuacji, przerażony jej grozą i swą niemocą, prosi o dymisję, a pismo jego — cenny dokument — znajduje się w Archiwum Nieświeskim. Powiada tam, między innymi, że „ołowiu bardzo niewiele jest, bo go zawiele na przykrycie dachów w ogrodzie JKrMości wzięło, a we wszystkich cekhauzach Rzeczypospolitej nie masz rynsztunku”. Kończy zaś słowami: „łada dzień umrę i ja sam”. Lecz zmienia swą decyzję porzucenia służby pod wpływem apelu Senatorów do jego patriotyzmu, no i dzięki zwiększeniu mu płacy o 3.000 zł oraz podniesieniu poborów oficerom i puszkarzom... Tymczasem Bar i Kudak szukają go przez gońców i nie wiedzą, gdzie się obraca „pan starszy armatny”. Więc ślą listy błagane do podkanclerza Leszczyńskiego i żebrzą o pomoc. 6-go kwietnia 1648 r. przychodzi pierwsza hiobowa wieść z Baru: oto „kapitan armaty” Mikołaj Arciszewski, synowiec Krzysztofa, jest zabity, twierdza bez dowódcy, a cały „ratunek zostaje w Oberszterze artylerii”. On tymczasem przygotowuje obronę Lwowa, ale wojsko jest tak skrupowane kłótniami Sejmu Konwokacyjnego o hetmana, że Mikołaj Ostroróg pisze do Prymasa w sierpniu roku 1648-go: „Wszakiem prosił, aby na początku Convocatyi decydować, kto ma hetmanić i tę już ambicją przekłętą i te factia skończyć, bo będą scopae dissolutae, a my zginiemy”. Zaś jednocześnie popiera Arciszewskiego, który jako „wódz doświadczony i w tym kunszcie koło armaty dobrze wyćwiczony, prosi o te trochę pieniędzy, bo ja tego nie mam wiele”.

Zanim nieszczęsny Bar doprosił się pomocy, czerń chłopska pod wodzą Kuszka nadeiagnęła i rozpoczęła szturm, zdobywając miasto 7 sierpnia, a w 3 dni potem dzielnie broniący się zamek, przy czym zapas amunicji stał się łupem zwycięzców. Nadeiagające zewsząd, jak na paradę hufce polskie pod wodzą Regimentarzy, koncentrowały się pod Konstantynowem, gdzie też zwołaną została walna narada wojenna, z udziałem komisarzy Rzeczypospolitej i w obecności ks. Jeremiego, oraz kasztelana Kisiela, schizmatyka, który z narażeniem życia starał się nawiązać układy z Kozactwem, lecz z niczym powrócił. Postanowiono więc ruszyć na Pilawce, gdzie w mar-

nym zamku, przewanym „kurnikiem pilawieckim”, rezydował Chmielnicki.

Wyszło wojsko zaciężne i pospolite ruszenie w blasku i przepychu, w liczbie blisko 40.000 rycerstwa konnego i piechoty, oraz 200.000 ciurów ze 100.000 wozów ładownych. Nagle dochodzi do nich wieść o zbliżaniu się ordy tatarskiej, i strach niepojęty, panika niewytłumaczona ogarnia wszystkich, regimentarze opuszczają obóz, komisarze rzucają się do ucieczki, wszystko idzie w rozsypkę, a przed zdumionym kozactwem leżą bezcenne łupy, bezmiar skarbów i kosztowności, broń, amunicja, cały bogaty obóz... Widocznie rycerstwo po latach pokoju tak zniewieściało, że zepsute swawolą, nieujęte w żadne kluby dyscypliny i nakazów moralnych, uciekało bez bitwy na sam odgłos dalekich powitalnych strzałów kozactwa na cześć Tuha-Jeja i na okrzyki „Allah, Allah”, którymi Tatarzy odpowiadali swym sprzymierzeńcom. Słusznie nazwano ich „galeati lepores”. W tym haniebnym odwrocie stracili Polacy zaledwie 300 ludzi. Arciszewski również musiał opuścić obóz. Czyni to dopiero o północy, a dla zmylenia nieprzyjaciela, ustawia drzewca z zapalonymi lontami, „w czym kozacy aż do późnego rozświtu września żywe upatrywali postacie”.

Tymczasem, oczekiwana nowa kwarta dziwnie powoli wpływała do Jana Dzianota, którego sklep na Rynku Warszawskim stanowił skarbiec Rzeczypospolitej. Panowie skarbowi zdawają sobie samowolnie pensję, a w rękopisie, który się przechował w Bibliotece Ordynacji Kasińskich czytamy, że „nie oddawali retent z roku zeszłego nic a nic, i jako przed tym, tak i teraz, mieli o tem altum silentium”. Wreszcie Pan Starszy Armatny ma w dyspozycji 20.000 zł. od Prymasa, co z wpływami z kwarty wynosi 171,717 zł. 3 szelągi, z czego według przechowanego w tejże Bibliotece rękopisu, wydał Arciszewski na artylerię 150,954 zł. groszy, 9 szelągów 7½, zawierając kontrakt z kupcem gdańskim, o dostarczenie 1.000 cetnarów prochu, a umowę tę poręcza żydek z Gdańska Izaak Spiring.

Skutkiem sromotnej ucieczki rycerstwa z pod Pilawiec, droga w samo serce Rzeczypospolitej stanęła otworem przed Chmielnickim i jego bandami. Ruszył też niezwłocznie na Kraków i Warszawę, ale po drodze zatrzymał go Lwów. Miasto to, tak niedawno patrzące z dumą na zastępy obrońców, dążących do Konstantynowa, widzi teraz rozpaczliwy, bezładny ich odwrót. Gości w swych murach ks. Zasławskiego, Mikołaja Ostroroga i ks. Jeremiego, a chociaż winą ucieczki na nich przede wszystkim leży, mieszczenie i wojsko chcą widzieć Wiśniowieckiego na czele rozbitków i pod jego rozkazami stawieć czoło zastępom Chmiela. Zbiera się więc Rada Wojenna w kościele Bernardynów, a obrady jej są publiczne. Scenę tę znamy zresztą z mistrzowskiego opisu Sienkiewicza w „Ogniem i Mieczem... Dowództwo zostaje po prostu narzucone ks. Jeremie, składki dobrowolne i przymusowe płyną na obronę miasta i wynoszą przeszło milion złotych, a trzykroć w kosztownościach.

W chwili decydującej, Wiśniowiecki nagle opuszcza Lwów, jedzie przez Zamość do Warszawy, zdając cały ciężar obrony na Arciszewskiego. Jakimi rozporządza ten ostatni siłami? Zaciąg miejski

piechoty, pod wodzą kapitana, lejtnanta, chorążego, feldfebla, firera, profosa i 3 kaprali, liczy 124 żołnierzy. Zaciąg Rzeczypospolitej, pod dowództwem rotmistrza, porucznika, chorążego, 2 sierżantów, dobo-sza, gefrajtera liczy 107 głów. Reszta obrońców składa się z miesz-czan, którzy bez różnicy wiary, stają do walki. Lecz cóż to za znikoma siła w porównaniu z przeważającą, upojoną powodzeniem tłuszcą? Arciszewski zdaje dowództwo radnemu miejskiemu Gros-wayerowi, sam zatrzymuje kierownictwo nad artylerią, obchodzi mury, dodaje obrońcom otuchy, wnika w szczegóły obrony. W oczeki-waniu posiłków obiecanych przez Wiśniowieckiego, które jakoby nadejść mają aż z Prus, rozstawia warty, każe układać na wałach wielkie poprzeczne kłody, by mieszczanie nie uciekli z posterunków, a czerń nie wdrapała się łatwo na mury. Rada Wojenna urzęduje stale, a składa się ze szlachty, oraz mieszczan, czyniących przygotowa-nia pospołu. Już przednie straże wroga podchodzą do miasta, zda-la widnieją dymy i ognie obozowisk hordy, już tylko 2 dni dzielią obrońców od szturm nieprzyjaciela. Trudność polega przede wszyst-kim na obronie przedmieść, rozległych i bez wałów obronnych. Samo zaś miasto, opasane murami mogłoby się ostać, przynajmniej czas jakiś.

Arciszewski miał do pokonania nie tylko trudności wojsko-we, ale też musiał podtrzymywać ducha, bronić przed szpiegami i taj-nymi stronnikami Chmiela, od których roilo się we Lwowie. Obcho-dząc miasto przemawiał gorąco do obrońców, twierdząc, że „śmierć kończy — niewola rodzi cierpienie”. Musiał uciekać się do środków bezwzględnych: i tak każe stracić kowala rusina, który tajemnie lał kule w swoim domu. Również wydaje się, że Władysław prawosławny koresponduje potajemnie z Chmielnickim, lecz za radą Arciszew-skiego nie zostaje on skazany na śmierć, tylko wzięty pod straż.

5-go października o świcie, czerń Kozacka i Tatarzy, w sile 200.000 ludzi, pod wodzą 35 pułkowników, podchodzą do Lwowa i rozpoczyna się w południe szturm. Dowodzi sam Chmielnicki, ataku-jąc od strony Bramy Halickiej, podczas gdy czerń zacieśnia pier-ścieniem miasto. „Arciszewski, baczny na wszystko i nieustraszony”, jak powiada Chodynicki w swej „Historii Miasta Lwowa” wraz ze szlachtą palającą odwagą i mieszkańcami, są do bronienia goto-wi. „Kozactwo, łamiąc przednią straż, zdobywa szturmem przedmie-ścia, prąc na Wysoki Zamek, co widząc Arciszewski śpieszy z pomo-cą, a tysiące mieszkańców szukają tam schronienia. Kozacy opano-wują wieże św. Jura i stamtąd ostrzeliwują Zamek. Arciszewski bro-ni się zaciekle, choć załoga czuje się bezsilną i zniechęconą. Kosto-marow w swej pracy cytuje słowa wodza: „Zginę raczej pod gru-zami, zanim pomyślę o poddaniu się. Bowiem czyż można dowierzać Chmielnickiemu, tyłu wiarołomstwami splamionemu?”. Ale, niestety, los przesądza inaczej: Arciszewski nie może dłużej opierać się prze-możnej sile wroga. Kanonada staje się nie do wytrzymania i biała chorągiew zostaje wywieszona przez obrońców. Markiewicz w swej „Istoriі Małorassii” opisuje straszną rzeź, którą rozpoczęli Kozacy na-tychmiast po zajęciu Zamku, tępiąc bezlitośnie nieszczęsnych miesz-kańców, szukających schronienia na cmentarzu i w katedrze św. Ju-

ra, wdzierając się przez wylomy w sklepieniu i drzwiach świątyni. Kubala powiada, że „nieprzyjaciół wpadł jak wilk do owczarni, siekł i rąbał, jak drwa w lesie, a resztę obłupiwszy do naga, kiścieniami do Tatarów na sprzedaż pędził. Krew lała się na dół rynsztokami, a na dziedzińcach zamkowych pełno porzuconych ciał ludzkich leżało”.

Na skutek kapitulacji, pozostała garstka obrońców wychodzi z Zamku na słowo i Arciszewski dalej gorliwie broni grodu, już w śródmieściu. Jedyne jeszcze środki ratunku widzi w spalaniu przedmieść, których utrzymanie, względnie odzyskanie, jest niepodobieństwem. Każę więc otrąbić w mieście obietnicę sowitej nagrody. Śmiałkowie znajdują się, jak powiada Kochowski w swej „Historii Jana Kazimierza”, a burmistrz wypuszcza ich ślepą bramą. Dokonywują oni dzieła zniszczenia i wkrótce miasto zostaje otoczone pierścieniem płomieni. Kozacy muszą istotnie cofnąć się z przedmieść, ale jednocześnie miastu grozi ogień. Obrońcy nie wiedzą, czy gasić ogień, czy odpierać szturm.

Rozpoczynają się więc układy o okup, bo dalej nawet bohaterki Lwów zdzierżyć nie może. Perektraktacje trwają dni parę: Chmielnicki żąda wydania mu regimentarzy. Wobec odmowy, chce dostać w swe szpony żydów, a gdy i tu spotyka się z odmową, wypuszcza raz jeszcze szturm. Tym razem mieszczanie zgadzają się oddać, co tylko im jeszcze zostało. Wysyła więc Chmielnicki swego męża zaufania, pułkownika Głowackiego, a Tuhaj-Bej swego Piriągę, oboźnego tatarskiego. Ci, przekupieni datkami, szacują aż parę tygodni towary i kosztowności.

Lwów złożył na okup $\frac{1}{2}$ miliona złotych, w tym Arciszewski tysiąc, ale nie z własnych funduszy, lecz w imieniu puszkarzy z funduszy skarbowych. Po wzięciu tego okupu Tatarzy natychmiast poszli pod Kamieniec, a Chmielnicki ruszył dopiero 24 października 1648 r. pod Zamość, zostawiwszy w mieście swych zakładników, przeciw nowym kozackim kupom.

Tymczasem stolica w ogóle nie wie o bohaterstwie i tragedii Lwowa. Rada Senatu obmyśla obronę Kraju, spędzając czas na „alterkacjach, jakoby in pacatissimo Reipublicae tempore, per passar il tempo”. Mieszkańcy na wszelki wypadek ładują swe mienie na wozy i mało się tym przejmują, że „Arciszewski z zaledwie kilkanaście człeka pozostaje we Lwowie” (Michałowski, Księga pamiętn.).

W listopadzie 1648 r. wyjeżdża Arciszewski ze Lwowa i 2 grudnia jest w Warszawie, gdzie zastaje już króla Jana Kazimierza „na majestacie”. Po długich swarach i rokowaniach, dochodzi wreszcie do elekcji, która wstrzymuje krwawy pochód Chmiela w październiku 1648 r. Rozpoczynają się upakarzające rokowania 1649-go roku, w Perejasławiu i doprowadzają do tego, że regimentarze muszą wszczać na nowo kroki wojenne, co kładzie kres pokojowemu usposobieniu króla. Sejm koronacyjny 1649 r. uchwała zwiększenie ilości wojska najemnego, powołanie pospolitego ruszenia i poleca specjalnym delegatom przyjąć rachunki Arciszewskiego

na sumy pobrane ze skarbu. Ale wypadki historyczne toczą się inaczej.

Na rozkaz króla regimentarze zbierają wojsko pod Konstantynowem i tam mają czekać na dalsze rozkazy, ale wobec życzenia i uwarunkowania tym przyjęcia dowództwa przez ks. Jeremiego, idą pod Zbaraż i tam się okopują, oczekując na natarcie Chmielnickiego, o którym wieść niesie, że idzie na czele 300.000 ludzi. Sytuacja wojsk polskich jest nadal niepomyślna: oto otrzymuje Arciszewski pismo z dn. 28 czerwca 1649 r. od kapitana artylerii Adersa, że siły są niedostateczne, że pieniędzy nie ma, ani „na ludzi artyleryjskich, jako na furmany”. Na ogół gotowych do walki jest ze strony polskiej 15.000 ludzi.

Nadchodzi lipiec, a z nim bohaterska obrona Zbaraża, trwająca do połowy sierpnia. Piękna to i chlubna karta męstwa, odwagi, poświęcenia i wytrzymalności. Dzieje nasze zawdzięczają ją duchowi męstwa ks. Jaremy Wiśniowieckiego. Król Jan Kazimierz odprawia w między czasie swe gody weselne z wdową po bracie, Marią Ludwiką Gonzaga, po czym wyrusza 24 czerwca pod Zbaraż, otrzymawszy miecz i proporzec, poświęcony przez Nuncjusza papieskiego. Idzie ze szczupłymi siłami, bo zaledwie 6.000 rycerstwa i 3 armatami, nie zwoławszy pospolitego ruszenia. Rada wojenna, zebrana w Lublinie z Arciszewskim, domaga się zwołania takowego, idą więc wci najprzód na 3 województwa, potem, dopiero w sierpniu, mają objąć i dalsze województwa. Dowódcą sił zbrojnych jest kanclerz Ossoliński, piechotą kieruje Szwed Hubald, w Zamościu dołącza się do nich Jan Zamojski z zaciężnymi. I tu zbiera się w lipcu Rada Wojenna, na której doświadczony wódz — Arciszewski, radzi pozostać na miejscu, bo nie uważa za możliwe iść na nawałę tatarską z tak znikomą garstką. Ale kanclerz - generalissimus jest innego zdania: liczy na wpływ słowa królewskiego, na samo pojawienie się króla, myśli, że to zmusi buntowników do opamiętania i pokory. Nie pomogły słowa Arciszewskiego, który pytał Rady Wojennej: „Co będziemy czynić, jeśli nieprzyjaciel ścisłym oblężeniem osadziwszy Zbaraż, z większą częścią swoich ludzi pójdzie przeciw nam komunikiem i nas otoczą, którzy idziemy z motyką na słońce?” Na to Ossoliński — z niepojętą pewnością siebie, odrzekł: „Dalby to Bóg, aby ruszył się ku nam”. I to przemogło.

Gdy Jan Skrzetuski przekrada się ze Zbaraża do króla — ten idzie z 25.000 wojska ku Białemu Kamieniowi, gdzie zatrzymuje się, czekając na armaty ze Lwowa. Całym pochodem kieruje Krzysztof Arciszewski, który spełnia swe obowiązki, wiedziony poczuciem karności, ale jako doświadczony wódz, rozumie doskonale beznadziejność sytuacji. Gdy dochodzą do rzeki Strypy, Arciszewski zarządza naprawę grobli i buduje z byle czego 2 mosty. Chmiel wie przez chłopstwo o tym, i kiedy Arciszewski rozpoczyna przeprawę przez rzekę, — obliczywszy siły polskie, rzuca się na Zbaraż, a wywołany tym popłoch i zamieszanie, są mu najlepszymi sprzymierzeńcami.

Jedynie tylko Arciszewski, obrawszy doskonale pole do obrony, stawia mu dzielnie czoła. Po lewej ręce ma staw nieprzebyty,

po prawej doły i parowy, z tyłu miasto i mosty piechotą osadzone i wozami bronione. Stoi więc niewzruszony wobec ataków, którymi wróg chciał osaczyć jego wojska. W obozie panuje zameł, do którego dopomaga zdradliwe chłopstwo miejscowe. Narada zwołana na gwałt, odbywa się konno. Ossoliński zupełnie traci głowę, błąka się, nie wie, co i jak zarządzić, wreszcie radzi wysłać list do Chana. Ale w Arciszewskim budzi się na to wódz i żołnierz. Odrzuca myśl o układach, chce się bronić dalej, do upadłego, i raz jeszcze jest w sprzeczności z całą Radą, ale obecnie nie rozsądkiem, a ostatnią rozpaczą jest powodowany... Zaklina króla i błaga go o ufność. Lecz kanclerz ponownie bierze górę. List sprawia wprawdzie, że strony dochodzą do porozumienia, lecz jakże hańbiącego. Traktat pozwala Tatarom na pobranie „upominków”, to znaczy wojowanie ogniem i mieczem przy odwołaniu na Krym. Zbaraż zdany jest na łaskę Chmielnickiego, który i teraz znajduje słowa zdradzieckiej pokory i pozornego upokorzenia. Hańba ta jest ponad siły Arciszewskiego. Zdaje generalstwo artylerii Zygmuntowi Przyjemskiemu, a sam wyjeżdża do Węgier.

Sprowadza go do kraju wezwanie do rozliczenia się z sumą pobranym na obronę kraju. W 1648 r. stawia się i wykazuje, że ogółem miał dochodu 97.575 zł, 17 szelągów. W dniu 4 lutego 1650 r. król wydał mu pokwitowanie i zobowiązanie, że uchwała sejmowa kwit ten zatwierdzi. Jednak śladu po tym nie znaleźliśmy. Tymczasem swary religijne mnożą hufce malkontentów i rozpraszają siły, które miały bronić Rzeczypospolitej. Burzą się Arianie-Radziwiłłowie z Birż i wpływem swym wielką krzywdę czynią krajowi. Arianie i dyssydenci przechylają się na stronę szwedzką, dowodząc o zaniku etyki patriotyzmu. Między innymi i mieszkańcy Leszna pod Poznaniem, choć doznali wiele dobrego i hojnie byli obdarzeni przez swych panów, katolików Leszczyńskich, otwierają bramy miasta Szwedom. Bogate to miasto, otoczone opieką szabel polskich, cieszące się rozkwitem nauk i handlu, przyjmuje wroga i wita go pod wodzą uczonego Jana Amosa Komeniusza. I właśnie w tej chwili umiera Krzysztof Arciszewski, osiadłszy u krewnych pod Gdańskiem, gdzie zamieszkał na wsi i po 6 latach (w 1656 r.) życie skończył.

Ponieważ najbliższy zbór mieścił się w Lesznie — tam więc przewieziono jego zwłoki i wystawiono, w oczekiwaniu złożenia na wieczny spoczynek, na cmentarzu braci czeskich. Nagle, dnia 28 kwietnia, podchodzi pod Leszno oddział Grzymułtowskiego, uwijający się po Wielkopolsce z partyzantami, celem znoszenia niedobitków szwedzkich, których goni aż z pod Częstochowy. Komeniusz ucieka, mieszczanie dający gościnę zaborcom, nie uchodzą zasłużonej kary: żołdactwo łupi Leszno i miasto idzie w perzynę. Płomień ogarnia i zbór braci czeskich, który płonie, a z nim zwłoki Krzysztofa Arciszewskiego. I tak zamienia się on w popiół przedwcześnie! (Karwowski, Kronika miasta Leszna).

★

★

★

Dziwny los, takiż koniec ziemskiej powłoki gotuje i zwycięskiemu przeciwnikowi Chmielnickiemu: bowiem od świec na katafalku, zapalają się doczesne szczątki hetmana zaporozskiego. Cerkiew Subotowska, gdzie spoczywają, a którą wznosił w swej dzieciznej wioszczynie, płonie i szalona wichura, jak na urągowisko, rozsypuje prochy Chmielnickiego na krwią i łzami ludzkimi przesiąklą ziemię ukraińską. (Pamiętniki Jemiołowskiego).

★

★

★

Tak oto zakończył swój żywot pierwszy Polak — admirał — niestety tylko w służbie holenderskiej...





KOMANDOR-PORUCZNIK DYPL. TADEUSZ STOKLASA.

Rozwój operacji desantowych na wyspy bałtyckie.

II dzień operacji — 13.X.

S i ł y l ą d o w e. Siły rosyjskie wycofujące się wyraźnie z wyspy natknęły się na posuwającą się naprzód 42 dywizję piechoty (65 bryg. i 255 p. p.) na linii Kergel—Irrasse—Kölljall.

Pomimo silnego oporu, wspomaganego ogniem lekkiej i ciężkiej artylerii, wojska rosyjskie zmuszone zostały do cofnięcia się z powrotem na Arensburg. Wojska niemieckie, dążąc za wszelką cenę do definitywnego odcięcia odwrotu przy Orrisar, nie wdając się w operację przeciwko Arensburgowi, osiągnęły na wieczór linię Putla-Mustla. Jednocześnie poszczególne kompanie batalionu cyklistów, następując od północy, osiągnęły Tikka i Masik, trzecia zaś natknęła się pod Kölljall na silny opór wroga i musiała się cofnąć cokolwiek. Reakcja przeciwnika w tym dniu wskazywała na zamiar wycofania się na Moon obiema szosami prowadzącymi do Orrisar.

Tymczasem oddział Winterfelda pod Orrisar znalazł się w ciężkiej sytuacji wskutek naporu wycofujących się oddziałów rosyjskich, za wszelką cenę usiłujących przedostać się na Moon. Winterfeld, nie mogąc się doczekać pomocy ze strony powoli posuwających się oddziałów drogą Laisberg — St. Johannis, wytrzymuje w ciągu dnia męczące ataki na linii Saikla — Thomel — Saltak — skonstatowawszy jednak zagrożenie przyczółka, wycofuje się w kierunku tamy na Orrisar.

M a r y n a r k a. Rosjanie, doceniając powagę sytuacji, postanowili nie dopuścić by morskie siły niemieckie przeszły przez Soölo-Sund i Kassar-Wiek, celem niesienia pomocy oddziałowi Winterfelda i współdziałania przy odcięciu Moon od Oesel. W ciągu przedpołudnia dywizjon 8 kontrtorpedowców (między nimi „Grom” i „No-

wik”) silnym ogniem artyleryjskim zamknął Soëlo-Sund — pod ochroną zaś tego dywizjonu zostały usunięte znaki nawigacyjne w Kassar-Wiek.

Z drugiej strony Soëlo-Sundu odpowiadał na ogień rosyjski „Emden”, okazało się to jednak niewystarczającym by przeszkodzić pracom rosyjskim. Zawezwano więc jeszcze jeden pancernik w miejsce „Bayern”, który w zatoce Tagga naprawiał uszkodzenie od miny, oraz półflotyllę torpedowców (16 jednostek) które jednak zjawily się dopiero po południu, tak że operacja musiała zostać odłożoną na następny dzień. Rosjanie nie wykorzystali sytuacji i nie wprowadzili swych sił do Małego Sundu, pomimo, że operacja taka mogła silnie zaważyć na losie oddziału Winterfelda.

III dzień operacji — 14.X.

M a r y n a r k a. Mimo pozornych przygotowań i osłony, Rosjanie w ciągu dnia poprzedniego nie postawili min w Kassar-Wiek. Dowództwo rosyjskie usiłowało to nadrobić w ciągu nocy, jednakowoż załogi okrętów odmówiły posłuszeństwa — nie wiedziano jednak o tym na razie po stronie niemieckiej.

Wezwany pancernik „Kaiser” rozpoczął o godz. 11.30 ostrzeliwanie sił rosyjskich, stojących na kotwicy w Kassar-Wiek. Kontrtorpedowce rozpoczęły pośpieszny odwrót wraz z kanonierką „Chrabryj”, która jednocześnie zaniechała zamiaru interwencji w Małym Sundzie. W tym momencie dowódca niemieckich sił morskich wydał rozkaz kom. Heinrichowi oczyszczenia Kassar-Wiek od nieprzyjacielskich okrętów i przesunięcia się własnym oddziałem możliwie najdalej na wschód.

Kom. Heinrich z 13 torpedowcami, po przejściu Soëlo, zaatakował około godz. 13.20 powracające na teren działań siły rosyjskie. Do godziny 15.00 trwała walka, w czasie której „Grom” został trafiony ciężkim pociskiem „Kaisera”. Początkowo został on wzięty na hol przez kanonierkę „Chrabryj” — na skutek jednak urwania się holu pod ogniem niemieckim, został wkrótce opuszczony. Do „Groma” podszedł wówczas torpedowiec niemiecki — jeden oficer wraz z 5 ludźmi wszedł na pokład i podniósł niemiecką banderę. Zamiar wzięcia na hol jednak nie udał się, gdyż szereg groźnych eksplozji wewnętrznych na „Gromie” zmusił obsadę niemiecką do opuszczenia go. Bandera niemiecka została spuszczone i „Grom” wkrótce zatonął. Na „Gromie” znaleziono mapę na podstawie której przekonano się, że żadne miny w Kassar Wiek nie zostały postawione.

Na pomoc ustępującym siłom rosyjskim nadeszło 7 kontrtorpedowców i kanonierka „Chiwiniec”. Flotylla niemiecka, wypierając je w kierunku wschodnim, dostała się w sferę ognia krążownika pancernego „Makarow”, znajdującego się w północnej części Moon-Sundu. Pomimo ostrzeliwania i zagrożenia od strony północnej, flotylla wytrwała tam aż do wieczora, celem przykrycia działań flotylli Rosenberga.

Komandor Rosenberg ze swymi 6 torpedowcami typu A oraz przewodnikiem S-144, wszedł do Kassar-Wiek natychmiast po prze-

ściu flotylli Heinricha, z zadaniem jaknajszybszego uzyskania łączności z Winterfeldem. O godzinie 14.20 oddział ten podszedł aż pod Orrisar, jednak wszelkie sygnały dawane w kierunku lądu pozostawały bez odpowiedzi. Na skutek niemożności bliższego podejścia (za małe głębokości) nie można było nawet rozpoznać czy zaobserwowany ożywiony ruch na tamie pochodzi od własnych sił czy też rosyjskich. Dopiero wysłany na ląd oficer zdołał nawiązać łączność z oddziałami Winterfelda koło godz. 16.00 i zakomunikował im bliskie nadejście pomocy w postaci 65 brygady. Kpt. Winterfeld zażądał od kmd. Rosenberga natychmiastowego wzięcia pod ogień tamy i obu przyczółków, gdyż z drugiej strony tamy pojawiły się rosyjskie samochody pancerne, szczególnie groźne dla słabych i zmęczonych ustawicznymi walkami oddziałów niemieckich.

Nadejście flotylli Rosenberga było dla Winterfelda prawdziwym ratunkiem, gdyż sytuacja na tym odcinku stawała się z minuty na minutę bardziej krytyczną. Cały nacisk uciekających sił rosyjskich skoncentrował się na słabych stosunkowo oddziałach niemieckich, broniących przejścia przez tamę. Przez cały dzień trwały rozpaczliwe walki. Tymczasem z drugiej strony tamy na wyspie Moon, nieprzyjaciel zgromadził posiłki i usiłował przejść do ataku przy pomocy szczególnie groźnych samochodów pancernych. II i V batalion cyklistów, wraz z kompanią szturmową, broniły się bohatersko przez cały dzień, szarpane ze wszystkich stron przez bez porównania silniejsze oddziały rosyjskie, przedzierające się ku tamie. Rosjanie trzymali cały odcinek Orrisar pod ogniem średnich i ciężkich baterii, wycofujących się z Oesel, oraz baterii na Moon. Nawiązanie łączności z flotyllą Rosenberga nastąpiło w najgroźniejszej i najkrytyczniejszej chwili — wkrótce potem nadeszła oczekiwana pomoc w postaci 17 pułku piechoty i 6 baterii. Uratowały one sytuację w ostatniej chwili.

Podczas tych działań pod Orrisar, w części południowej wyspy już w ciągu poprzedniego dnia patrol wysłany z 8 pułku artylerii dotarł do Arensburga, chwilowo zupełnie wolnego od nieprzyjaciela.

Dowódcą patrolu rozkazał wziętemu do niewoli komendantowi miasta wydać sobie klucze miejskie oraz otrzymał od niego szereg cennych informacji według których 12000 Rosjan miało się znajdować w drodze do Orrisar, 5000 zaś na półwyspie Svorbe, skąd mieli być zabrani przez okręty wojenne.

Patrol został rozbity przez Rosjan w drodze powrotnej, dowódcą jednak ocalał i zameldował o rezultacie w sztabie dywizji.

O świcie dnia 14.X. Arensburg został zajęty przez batalion cyklistów, zaś 131 p. p. rozpoczął marsz na półwysep Svorbe. Ten fragment akcji, jako ściśle związany z akcją floty, zostanie omówiony osobno, po przedstawieniu wydarzeń na odcinku Orrisar.

IV dzień operacji — 15.X.

Interwencja flotylli Rosenberga, żądana dnia poprzedniego przez Winterfelda, nie miała miejsca z powodu nastania zmroku. Na-

tomiasz ze strony rosyjskiej ponawiane były ataki poparte ogniem artylerii ciężkiej z półwyspu Woi, celem uwolnienia przyczółka.

W okolicy Orrisar zgromadziły się już na rano 138 i 17 p. p. i reszta 65 brygady, przeważnie operując samodzielnie i bez wzajemnej łączności przeciwko nacierającemu zaciekle ze wszystkich stron nieprzyjacielowi. Cały wysiłek rosyjski był już zdecydowanie skoncentrowany na tym niewielkim odcinku, to też walki i ataki prowadzone były z obu stron z niesłychaną zaciętością. Sytuacja jednak stawała się coraz bardziej beznadziejną dla strony rosyjskiej. Około południa ze strony niemieckiej obserwowano już bezładną bieganinę i wzmagający się niepokój wśród oddziałów rosyjskich. Wreszcie około godz. 14.30, kiedy do rejonu walk dotarł 255 p. p., opór Rosjan, a raczej próby przebicia się, załamały się całkowicie. Nieprzyjaciel, zaatakowany od południa i północy, oparty od wschodu o wybrzeże morskie a od zachodu o bagna, mógł już tylko wybierać między całkowitym rozbięciem a poddaniem się. To też o godzinie 15.00 dowódcy brygad i pułków rosyjskich kapitulowali, pozostawiając bogatą zdobycz w rękach niemieckich.

W ten sposób udało się w czas zamknąć Rosjanom drogę odwrotu przez Sund i załogę Oesel wziąć do niewoli — tylko kilkuset Rosjanom udało się uciec w ciągu nocy przez Sund na Moon.

M a r y n a r k a. W dniu 15.X. kmdr Heinrich już o godz. 0500 udał się do wschodniej części Kassar Wiek, celem przeciwstawiania się ewentualnym próbom interwencji morskich sił rosyjskich, oraz celem osłonięcia flotylli Rosenberga. Rosenberg, po zorganizowaniu sprawnej łączności z oddziałami lądowymi, rozpoczął natychmiast ostrzeliwanie tamy dla przeszkodzenia wciąż ponawianym atakom sił rosyjskich od strony Moon. Akcja ta została chwilowo przerwana około godz. 0900 gdyż kontrtorpedowce rosyjskie, pod osłoną ognia krążownika „Makarow”, rozpoczęły ostrzeliwanie Kassar Wiek. Wprawdzie siły te nie przeszły do wyraźnego ataku, jednakowoż silny ogień „Makarowa” zmusił torpedowce kmdr. Heinricha do wycofania się aż do części zachodniej Kassar Wiek, przy czym jeden z torpedowców został uszkodzony przez wybuch miny. O własnych siłach dotarł on jednak do zatoki Tagga.

W ciągu całego dnia flotylla Rosenberga oddała walczącym na lądzie ogromne usługi przez trzymanie pod ogniem tamy, oraz niedopuszczenie do przerzucenia ognia nieprzyjacielskich baterii z Moon do rejonu walki przed przyczółkiem. Po zakończeniu walk na lądzie, flotylla pozostała na noc w Małym Sundzie, ubezpieczona od północy patrolującymi torpedowcami kmdra Heinricha.

V dzień operacji — 16.X.

Już w ciągu popołudnia poprzedniego dnia dwie kompanie V batalionu cyklistów podjęły pościg za nieprzyjacielem aż do Tallilaid. Dzień 16.X. poświęcony został tylko ostatecznemu oczyszczeniu wyspy. 17 pułk piechoty osiągnął po drobnych utarczkach półwyspy Murraja i Kūbassar. Kiedy pierwsza kompania doszła do Kūbassar, została ostrzelana przez oddział rosyjski złożony z 4 tor-

pedowców i 5 traulerów, zamierzający przyjść z pomocą ewakuowanym wojskom. Przy udziale naprędece ustawionej baterii oddział ten odpędzono.

W ostrzeliwaniu ze strony rosyjskiej brała udział również bateria Woi oraz jeden z większych okrętów, zakotwiczonych w Moon-Sundzie. W tym samym czasie zakończone zostały operacje na półwyspie Svorbe — wyspa Oesel została całkowicie zajęta przez wojska niemieckie.

Operacje na Svorbe.

Myśl przewodnia operacji zajęcia Oesel przewidywała współdziałanie wojska i marynarki przez wsparcie posuwających się oddziałów ogniem artylerii okrętowej. Na wybrzeżu północnym myśl ta znalazła całkowite i skuteczne zastosowanie — na odcinku południowym zaszły pod tym względem pewne trudności.

Baterie Cerelskie, wraz z polami minowymi w cieśninie Irbeńskiej, spowodowały znaczne zahamowanie działań floty gdyż dopóki baterie lądowe były w stanie przeszkadzać trałowaniu, wejście floty do zatoki było niemożliwe.

Należało przede wszystkim przystąpić do uwolnienia od min kanału, którym okręty mogły by się zbliżyć do półwyspu dla ostrzeliwania baterii. Oddziały traulerów, posuwające się w tym kierunku dostały się pod ogień Cerelu już dnia 11.X. t. j. w przeddzień lądowania. Pomimo to w następnym dniu praca traulerów postąpiła naprzód pod ochroną lekkich krążowników (adm. Hopman). Jednocześnie „Friedrich der Grosse” i „König Albert” przystąpiły do bombardowania Cerelu, zgodnie z planem operacyjnym, który przewidywał demonstrację dla związania wojsk znajdujących się na półwyspie. Ostrzeliwanie zakończono o godz. 0840, przy czym baterie Cerelu zupełnie nie reagowały.

Ponieważ wojska operujące na wyspie osiągnęły już w tym dniu rejon na północ od Arensburga oraz przesmyk Cerelski, na dzień następny nakazany został atak na półwysep. Admiral Hopman otrzymał z Dowództwa Oddziału Specjalnego rozkaz następującej treści:

„Szybkie posuwanie się operacji na lądzie oraz meldunki lotników, że Cerel i Arensburg płoną, pozwalają przypuszczać, że Cerel jest ewakuowany i że nieprzyjaciół ucieka drogą wodną do Arensburga. Polecam natychmiast próbować przerwać się do Arensburga. „König” i „Kronprinz” wraz z 15 półflotyllą torpedowców przyjdą 15-go, II flotylla traulerów i niszczyciele zagród nadejdą wkrótce”.

Rozkaz ten jednak był na razie niewykonalny, gdyż cieśnina Irbeńska była tak zasiana minami i zagrodami rosyjskimi, że trałowanie tylko z największą trudnością postępowało naprzód. Trudności te wzmagał jeszcze bardzo niepomyślny stan pogody.

14 p a ż d z i e r n i k. O świcie dnia 14.X. adm. Hopman zbliżył się do terenu pracy traulerów i został natychmiast ostrzelany przez baterie Cerelskie, które natomiast, z powodu małej widoczności, pozostawiały w spokoju traulery. Wobec tego krążowniki odda-

lily się aż pod Michaelis-Turm, pozostawiając traulery przy pracy.

Po południu dowódca zespołu traulerów zameldował, że zagrody I i II zostały przetrąlowane na szerokości 350 m. Wobec tego miano już rozpocząć marsz w kierunku Arensburga, gdy tymczasem okazało się, że traulery natrafiły na nową zagrodę (III) — a poza nią znów na pole minowe. Tego samego dnia nastąpiło powtórne ostrzeliwanie Cerelu, celem odwrócenia uwagi nieprzyjaciela od akcji następującego od północy 131 pułku.

Pułk ten rozpoczął o godzinie 0600 marsz z Tehomardi z zamiarem jaknajszybszego zajęcia Cerelu i ułatwienia tym samym operacji flocie. Dowódca pułku nadał radio do dowódcy IV Eskadry, prosząc o wsparcie artyleryjskie, nie wiedząc jednak, że eskadra ta dopiero o godz. 0910 wyszła z zatoki Tagga. Jednocześnie wysłany został na stronę rosyjską parlamentarz z propozycją oddania półwyspu. Kiedy jednak wysłany oficer do godziny 1300 się nie zjawił, a w zatoce zaobserwowano 5 kontrtorpedowców rosyjskich, które prawdopodobnie przybyły dla odtransportowania załogi Cerelu, dowódca pułku zdecydował się na natarcie, pomimo że nie pewnie nie wiedział o możliwości wsparcia ataku od strony morza.

Już pod Anseküll natknięto się jednak na silny opór, — na skutek zbliżania się zmierzchu zaprzestano więc na razie działań, tym bardziej że ustawiona pod Kanista bateria, wobec utrudnionej obserwacji, nie mogła już skutecznie działać. Atak został wstrzymany na linii Anseküll.

Wezwana telegramem dowódcy pułku eskadra przybyła na miejsce około godz. 1500 i rozpoczęła ostrzeliwanie baterii Cerejskich. Warunki ostrzeliwania nie były łatwe, gdyż nieprzyjaciel odpowiadał bardzo energicznie i dobrze leżącym ogniem, — okręty musiały ciągle zmieniać kursy, będąc jednocześnie narażone na prawdopodobne ataki łodzi podwodnych oraz na niebezpieczeństwo min. Jeden atak rosyjskiej łodzi podwodnej zauważono, nie odniósł on jednak żadnego skutku. Ostrzeliwanie to przerwano o godzinie 1600.

15 p a ż d z i e r n i k. Wysłany parlamentarz nie powrócił do wieczora dnia 14-go — wobec tego dowódca pułku zdecydował atak na Anseküll, przekazawszy przy pomocy lotnika prośbę do dowódcy eskadry o wsparcie ataku ogniem artylerii okrętowej. Rozchodziło się szczególnie o skierowanie ognia torpedowców na baterie rosyjskie pod Anseküll i o uniemożliwienie ucieczki wojsk drogą morską.

Siły nieprzyjacielskie pod Anseküll były przeważające — oddziałom niemieckim ponadto zagrażał brak amunicji. Wobec takiej sytuacji dowódca pułku spróbował podstępu — po krótkim przygotowaniu ogniowym wysłał naprzód 7 silnych patroli pod dowództwem oficerów. Na widok tego ataku Rosjanie opuścili pozycję, która została zajęta przez Niemców.

W akcji tej wzięły udział również rosyjskie okręty. Kanonierka „Grażdanin” wraz z 3 torpedowcami przybyła na redę Arensburga, skąd dwa torpedowce udały się pod Svorbe i wzięły pod ogień pozycje niemieckie pod Anseküll. Szczególnie przykrym dla Niemców było ostrzeliwanie boczne baterii pod Kanista, gdyż bateria ta

była zupełnie bezsilna wobec ognia z morza.

O godzinie 1330 powrócił parlamentarz. Rosjanie, zamiast poddania się zaproponowali rozejm i prosili o przysłanie nowych parlamentarzy. Dowódca pułku wysłał dwóch oficerów, którzy oświadczyli że strona niemiecka na rozejm się nie zgadza, natomiast obiecuje honorowe warunki w razie jeżeli półwysep zostanie oddany w stanie niezniszczonym. Oficerowie wysłani jako parlamentarze powrócili o godzinie 1800 z meldunkiem, że nieprzyjaciół zgodził się na kapitulację.

IV eskadra. Admirał Souchon, dowódca eskadry, czekał, zgodnie z instrukcją, z otwarciem ognia aż do chwili, kiedy odezwą się baterie rosyjskie. Do południa jednak baterie te milczały, prawdopodobnie na skutek małej widoczności i deszczu. Kiedy jednak około południa ukazały się nad Cerel chmury dymu, eskadra podeszła bliżej i otworzyła ogień z własnej inicjatywy. Cerel w dalszym ciągu nie odpowiadał, z czego wynioskowano, że baterie są już niezdolne do obrony. Widząc że cel ostateczny operacji został osiągnięty, adm. Souchon odesłał dwa pancerniki do zatoki Puckiej, sam zaś pozostał na „Friedrich der Grosse” na wypadek potrzeby wsparcia akcji 131 pułku.

Operacje floty w Cieśninie Irbeńskiej.

Adm. Hopman liczył się z możliwością czynnej obrony zagród minowych w cieśninie Irbeńskiej przez Rosjan, tym bardziej że przechwycony został telegram rosyjski, wzywający pomocy floty.

Celem wsparcia akcji w tym rejonie, dnia 15.X. przybyły pancerniki III eskadry „Kronprinz” i „König” pod dowództwem adm. Behneke i zakotwiczyły pod Michaelis-Turm. W tym momencie oddziały traulerów tkwiły jeszcze ciągle w zagrodach — zagroda I i II zostały już przerwane, III i IV jeszcze nie, i niewiadomo było co się znajdzie jeszcze za czwartą. Poza tym ostatnia wiadomość z półwyspu donosiła o zatrzymaniu 131 p. p. pod Anseküll, a kanał do Arensburga w dalszej swej części podchodził tak blisko do wybrzeża, że okręty trałujące narażone były na ogień baterii lądowych.

Adm. Schmidt nakazał podejście do Arensburga tylko w wypadku zajęcia półwyspu — ponieważ tego jeszcze nie można było przewidzieć, obaj admirałowie (Behneke i Hopman) postanowili zaniechać trałowania na wybranej poprzednio drodze i przenieść pracę dalej na wschód, poza zasięg baterii Cerelskich. Wobec tego oddziały traulerów zostały odwołane koło południa dnia 15.X. i przesunięte na nową trasę, gdzie natychmiast przystąpiono do pracy na kilku odcinkach jednocześnie.

Okazało się to jednak niecelowym, gdyż już o godz. 1600 wyjaśniło się, że ogień słyszany w kierunku Cerel nie pochodził od baterii rosyjskich lecz od bombardowania półwyspu przez IV eskadrę. Całkowite wyjaśnienie sytuacji przyniósł podsłuchany radiotelegram dowódcy IV eskadry do szefa sztabu: „Nieprzyjaciół odstąpił od obrony i niszczy umocnienia”.

Rozkaz odwołujący zespoły trałujące na nowej trasie nie

dotarł do wszystkich, na skutek czego powrót do trałowania na trasie pierwotnej nie odbył się tak sprawnie, jak należałoby sobie tego życzyć. Jeden z oddziałów dotarł wprawdzie w ciągu popołudnia na wysokość Mento, ale musiał się wycofać na skutek spotkania z „Grażdaninem” i 3 kontrtorpedowcami, które usiłowały zniszczyć ogniem własne baterie na Svorbe. Tego samego dnia wieczorem usłyszano jeszcze jedną depezę rosyjską ze Svorbe, żądającą pomocy.

W rezultacie więc do wieczora dnia 15.X. nie oczyszczono drogi przez zagrody i pola minowe dla przejścia floty do Arensburga; jednakowoż, wobec wyjaśnionej sytuacji na półwyspie i w przypuszczeniu że poza IV zagrodą droga już będzie wolna, adm. Behncke nakazał dokończenie trałowania wszystkimi zespołami na pierwotnej trasie.

16 p a ź d z i e r n i k. W dalszym pochodzie 131 pułku natknięto się na 425 pułk piechoty rosyjskiej, który wraz z oficerami poddał się. Koło południa zdołano zająć baterię 13 cm. pod Mäpa, tuż przed jej zniszczeniem. Na wieczór cały półwysep dostał się w ręce niemieckie. Ogółem pułk zabrał do niewoli 120 oficerów i około 4000 żołnierzy, oraz zdobył 49 dział z ogromną ilością materiału wojennego. Baterie Cerelskie znaleziono w stanie niezdolnym do użytku — nie ucierpiały one wiele ani od ostrzeliwania z morza, ani od bombardowania przez lotników. Nie zdążono jednak zapobiec zniszczeniu wszelkich urządzeń elektrycznych i t. p. oraz usunięciu zamków.

Zdobycie półwyspu Svorbe zakończyło ostatecznie operację zajęcia wyspy Oesel.

Zdobycie wyspy Moon.

O p e r a c j e f l o t y. Morskie siły rosyjskie zgrupowane w Moon-Sundzie zagrażały nadal operacjom wojska. Ponadto umożliwiały one dostarczanie posiłków na Moon i mogły być również użyte dla ewentualnego odtransportowania wojsk rosyjskich w razie niepowodzenia akcji obrony. Siły te musiały zostać odsunięte od teatru operacyjnego.

Zanim eskadra operująca pod Svorbe dotarła do Arensburga, adm. Behncke otrzymał rozkaz natychmiastowego zaatakowania sił rosyjskich w Moon-Sundzie i w zatoce Ryskiej. Po uciążliwej przeprawie przez pola minowe i przez rejon działania angielskich łodzi podwodnych adm. Behncke dotarł jeszcze tego samego dnia (16.X.) do wejścia Moon-Sundu, następnego zaś po pokonaniu wielkich trudności przy omijaniu własnych i rosyjskich pól minowych, rozpoczął o godzinie 1013 atak na siły rosyjskie w Moon-Sundzie. Energiczna walka artyleryjska zakończyła się o godz. 1040 odwrotem floty rosyjskiej przy pozostawieniu na miejscu rozstrzelanej i płonącej „Sławy”.

Posuwanie się eskadry adm. Behncke, wspomagającej jednocześnie atak wojsk lądowych, w głąb Moon-Sundu trwało aż do dnia 19.X.

O p e r a c j e w o j s k a. Nieprzyjaciel, umocniwszy

się na wyspie Moon, stawiał początkowo zdecydowany opór energicznym atakom wojsk niemieckich, wspomaganych przez działalność flotylii Rosenberga. Jednakowoż po sforsowaniu przez Niemców przejścia przez tamę (częściowo dzięki oskrzydłającemu manewrowi oddziału 138 p. p., przerzuconego na Moon od strony północnej na barkasach motorowych pod osłoną flotylii), Rosjanie, pozbawieni możliwości wycofania się drogą wodną na skutek akcji adm. Behncke, poddali się w dniu 18.X. Do niewoli dostała się brygada piechoty, po dwa bataliony 470 i 471 p. p., pułk piechoty estońskiej oraz ochotniczy „Batalion Śmierci”. W ręce niemieckie wpadła duża ilość dział i pancernych samochodów.

Wyspa Dagö została zajęta przez 17 pułk piechoty pod dowództwem płk. Kawęczyńskiego, w dniu 20 października, przy czym do niewoli dostało się 750 Rosjan — ponadto w ręce niemieckie wpadła ogromna ilość materiału wojennego.

Dla dopełnienia obrazu całości warto zaznaczyć, że wysępki Runö i Abro zostały — pierwsza w dniu 13, druga 15.X. — zdobyte przez lotników, którzy zaatakowali załogę wysp ze swych wodno-samolotów. Był to pierwszy wypadek w historii, zawładnięcia nieprzyjacielskim terytorium przy użyciu wyłącznie sił powietrznych.

Straty.

Straty niemieckie wynosiły:

W o j s k o: zabitych 3 oficerów, 51 szeregowych,
rannych: 6 oficerów, 135 szeregowych.

M a r y n a r k a: 130 oficerów i szeregowych zabitych i zaginionych,
61 oficerów i szeregowych rannych.

O k r ę t y: „Bayern”, „Kurfürst” i	}	— uszkodzone na minach,
„Markgraf”		
torp. B-98, B-111		
transp. „Corsika”	}	— utonął wskutek najechniania na minę,
torp. S-64		
transp. „Indianola”		
transp. „Sangara”		
		— storpedowany,
		— wjechał na mieliznę.

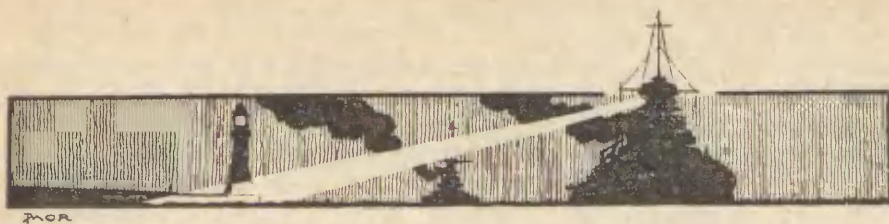
Mniejsze okręty:

13 utonął wskutek najechniania na minę,

3 uszkodzone na minach odholowano,

3 osiadły na mieliznie lub na brzegu.

Poza tym dość duża ilość okrętów została uszkodzona na skutek dotknięcia dna lub zderzenia.



PORUCZNIK MARYNARKI ALEKSANDER KADULSKI.

Skutki nierozpoznawania okrętów w boju.

Najwłaściwszy kierunek nadać można wyszkoleniu tylko przez wysnuwanie słusznych wniosków z ćwiczeń, manewrów, a najlepiej z „manewrów” przeprowadzanych w warunkach najbardziej realnych, to jest z ostatniej wojny. Ponieważ jednak jest to środek dostępny tylko dla starszej generacji i tylko w okresie bezpośrednio powojennym, reszta oficerów czerpać musi swe doświadczenie z ćwiczeń przeprowadzanych, mimo największe wysiłki — w warunkach pokojowych, a wiedzę swą w znacznym stopniu uzupełniać przez odpowiednie studia, nie tylko, że się tak wyrażę, techniczne, lecz i historyczne, obejmujące głównie kilka ostatnich dziesiątków lat.

Oczywiście trzeba sobie tutaj zdać sprawę ze zmienionych warunków walki i postępów techniki wojennej, a to dla odpowiedniego korygowania nasuwających się wniosków. Są jednak pewne dziedziny, w których postęp dwu czy trzech dziesiątków lat nie wiele wpływa na zmianę nastawienia szkolenia. Jest to dział szkolenia w rozpoznawaniu obcych okrętów, statków i t. p., czyli tak zwanych sylwetek okrętów. Historia najwyraźniej wskazuje na skutki zaniedbania tego działu w marynarkach skądinąd tak dobrze szkolonych jak niemiecka i angielska.

Przeglądając historię ostatniej wojny aż trudno czasem uwierzyć, że możliwe były takie pomyłki w określaniu okrętów, jakie miały miejsce w wielu spotkaniach przy najlepszej nieraz widoczności. Oto kilka przykładów:

Podczas bitwy pod Helgolandem, dnia 28.VII. 1914, niemiecki kontrtorpedowiec „V-187” spostrzegł o godz. 0845 dwa czterokominowe krążowniki, które wziął za własne „Strasburg” i „Stralsund”. Ponieważ w dodatku odczytał na tych okrętach niemiecki sygnał rozpoznawczy, dopuścił do zbliżenia się ich na odległość 4000 m.

W rzeczywistości były to angielskie „Nottingham” i „Lowestoft”. W wyniku „V-187” został zatopiony.

W godzinę później podobny wypadek miał miejsce u Anglików. Około godziny 1000 komodor Keyes, dowodzący łodziami podwodnymi (na kontrtorpedowcu „Lurcher”) spostrzegł 4 angielskie krążowniki czterokominowe i wziął je za okręty przeciwnika, wobec czego zażądał przez radio pomocy.

Wkrótce potem o godzinie 1055 niemiecki krążownik „Strasburg” z kolei wziął mały angielski krążownik „Arethusa” i kontrtorpedowiec „Fearless” za silniejszej klasy krążowniki, w związku z czym odpowiednio zmienił taktykę walki.

Te trzy wypadki to rezultat jednej tylko małej bitwy, która odbyła się w czasie dość dobrej pogody, w dzień, przy nieznacznie zamglonym horyzoncie; widoczność do 4 mil.

Ale podobne wypadki zdarzały się i w czasie zupełnie dobrej widoczności. Bodajże najbardziej znany jest przykład niemieckiego „Emdena”, któremu wystarczyło przygotowanie czwartego kominu i przemalowanie na barwę okrętów angielskich, by wejść niepoznanym do portu w Penang, gdzie stał rosyjski krążownik „Żemczug”. Wynik wiadomy.

Pomyłką o wielkim ciężarze gatunkowym był w czasie bitwy jutlandzkiej meldunek, idącego na czele zespołu lekkiego krążownika „Frankfurt”, o spotkaniu pancerników angielskich. W rzeczywistości były to krążowniki liniowe Hooda, podczas gdy okręty liniowe pod dowództwem admirała Jellicoe znajdowały się w zupełnie innym kierunku. Pomyłki tego typu zdarzały się bardzo często.

Znamy też wypadek formalnej bitwy między bratnimi okrętami. Było to dnia 26.VIII. 1914 r. koło Odensholm (w związku z osadzeniem na mieliznie krążownika „Magdeburg”). Przy mglistej pogodzie spotkały się dywizjon rosyjskich torpedowców i zespół krążowników. Na skutek nierozpoznania zaczęła się dwustronna strzelanina, a torpedowce wykonały nawet atak torpedowy. Na szczęście torpedy chybiły.

Innym znów razem niemiecki krążownik „Thetis” zatopił przez pomyłkę własny statek strażniczy „Senator Strandes”, biorąc go za rosyjski torpedowiec.

Niejednokrotnie i neutralni cierpieli wskutek pomyłek w rozpoznawaniu. I tak angielska łódź podwodna „E-11” wystrzeliła przez pomyłkę 2 torpedy na duńską łódź „Havmaden”, albo znów niemiecki okręt strażniczy „Meteor” ostrzelał przez pomyłkę szwedzką łódź podwodną „Hvalen”, przy czym jeden marynarz został ranny.

Sięgając zaś do najświeższych wydarzeń wypada zauważyć, że niejednokrotne bombardowanie okrętów sprzymierzonych czy neutralnych na wodach hiszpańskich było wynikiem nierozpoznania danego okrętu.

Wypadków pomyłek w określaniu okrętów można by cytować bez liku, przy czym z reguły pociągały one przykre następstwa. Złu temu niewątpliwie nie da się całkowicie zapobiec, tym niemniej

da się je wydatnie zmniejszyć przez odpowiednie szkolenie w tym kierunku załóg okrętowych.

Różnorodność typów i rodzajów okrętów na różnych morzach, utrudnia dobre wyuczenie się sylwetek okrętów, z drugiej jednak strony właśnie ta niejednorodność sylwetek daje możliwość dokładnego i pewnego określenia okrętu, co może mieć nieraz bardzo duże znaczenie. Dlatego też w ostatnich latach daje się zauważyć w wielu marynarkach wyraźna dążność do jak największego upodabniania sylwetek okrętów różnych typów. Widać to wyraźnie na przykładzie niemieckich torpedowców, które od roku 1915 i od tonażu 500 ton do ostatnich kontrtorpedowców po 2000 ton, mają sylwetki prawie identyczne. A i obecne „flottenbegleiter” też niewiele odbiegają od tej standaryzowanej sylwetki niemieckich okrętów lekkich.

Podobnie rzecz się ma z niemieckimi krążownikami, które mają podobny wygląd, choć co prawda na sześć niemieckich lekkich krążowników mamy aż pięć sylwetek. Inna rzecz, że dla odróżnienia „Kölna” od „Königsberga” potrzebna jest doskonała znajomość sylwetek okrętowych. Niedostateczne orientowanie się w sylwetkach może też spowodować pomylenie okrętów dwu odmiennych kategorii, jak „Nürnberg” i „Deutschland”, które na pierwszy rzut oka są do siebie podobne (oczywiście tylko wtenczas gdy się obserwuje te okręty z dużej odległości).

Poza okrętami wojennymi, również ważne jest choćby ogólne tylko orientowanie się w sylwetkach statków handlowych, bo jak wiemy były one nieraz używane do celów wojennych, korsarskich (Seeadler, Wolf, Möwe) bądź dla innych celów związanych z działaniami wojennymi.

W związku z powyższymi uwagami jasnym się staje, że maskowanie okrętów (np. jednotypowość) jest problemem, któremu słusznie wiele uwagi poświęcają niektóre marynarki. Bardzo pomocne może być nieraz przerabianie statków handlowych, lub pomocniczych okrętów, przez dawanie im wyglądu pożądanych typów okrętów wojennych (np. drewniane działa, wieże i t. p.), jak to robili Anglicy w czasie ostatniej wojny — dla zmylenia niemieckich szpiegów — z wynikiem pomyślnym. Podobnie w grudniu 1914 r. w czasie raidu do zatoki Botnickiej, Niemcy zamaskowali stawiacz min „Deutschland”, dając mu sylwetkę krążownika pancernego.

Naturalnie możliwe są i maskowania w mniejszym stylu, dorywcze. To też studiując sylwetki okrętów trzeba sobie zdawać sprawę jakie szczegóły dają się łatwo „sfabrykować”, a jakie łatwo zatrzeć. Przecież podobne wypadki bynajmniej nie należały do rzadkości. Tak na przykład mało jest znany fakt, że przed Coronelem „Canopus” miał fałszywy trzeci komin.

Inne znów zdarzenie, jakkolwiek powszechnie znane, nie nasuwa na ogół właściwych refleksyj. Oto gdy Spee zbliżał się do Falklandów, z okrętu czołowego zauważono w Port Stanley maszty trójnogie, które podówczas nieomylnie oznaczały krążowniki bojowe. Ta ważna obserwacja została zlekceważona — a co z tego wynikało — wiemy wszyscy.

Do tego działu należy też malowanie okrętu na różne barwy, zależnie od typu okrętu, jego przeznaczenia i od zabarwienia wody morskiej. Jako typowy przykład różniczkowania barwy okrętu może służyć sposób malowania okrętów w niemieckiej marynarce, która swe okręty maluje na kolor jasny „bojowy”, torpedowce na kolor ciemniejszy i wreszcie trałery na czarno.

Typowym znów przykładem zlekceważenia sprawy odpowiedniego malowania okrętów jest żółta barwa kominów rosyjskich okrętów z pod Tsuszimy. Celownicowie japońscy, mimo wrodzonej niższości ich wzroku w porównaniu z europejczykami, i tak mieli znacznie ułatwione celowanie do jaskrawo się odcinających kominów rosyjskich na tle nieba.

Wobec rozwoju lotnictwa powstało nowe zagadnienie odpowiedniego malowania pokładów.

Dobra znajomość sylwetek okrętów i ogólne orientowanie się w wyglądzie statków, niezbędne jest wszystkim oficerom, poza tym zaś sygnalistom, zwłaszcza pełniącym służbę na punktach obserwacyjnych i statkach patrolowych, dalmierzystom, artylerzystom (ważne przede wszystkim dla celowniczych) i torpedystom (również chodzi o celowniczych).

Na pozór mogłoby się wydawać, że celowniczego niewiele winno interesować czy strzela do kontrtorpedowca M, N, czy Z. Jednak tak nie jest. Przecież w bitwie, w której po każdej stronie mamy więcej niż jeden okręt, nieraz się zdarzało i jeszcze częściej będzie się zdarzać (dymy), że poszczególne cele giną na pewien czas w chmurach dymu przypadkowego lub celowo wytworzonego. A celowniczemu winien niezwłocznie rozpoznać swój cel, skoro tylko wynurzy się z dymu, bo strzelanie przypadkowe do celu sąsiedniego okrętu będzie z reguły gorsze od całkowitego powstrzymania się od strzelania.

Znajomość sylwetek jest dziś jeszcze ważniejsza niż w poprzedniej wojnie, ponieważ ze względu na dużą donośność obecnej artylerii, ogień rozpocznie się zwykle niezwłocznie po zaobserwowaniu, więc nie będzie czasu na wertowanie skorowidzów sylwetek okrętów. A wtenczas nie sposób już uczyć się. Na Bałtyku zaś jest to sprawa jeszcze ważniejsza ze względu na mniejszą widoczność. A zatem grantowna nauka sylwetek okrętów jest działem naprawdę ważnym w wyszkoleniu.

A jakie mamy środki do osiągnięcia wymienionego celu? Niewątpliwie najlepszym jest u m i e j ę t n a obserwacja danych okrętów. Ponieważ jednak jest to środek dostępny tylko przypadkowo, zmuszeni jesteśmy korzystać ze środków zastępczych. Zaliczamy do nich wyświetlanie filmów przedstawiających okręty, najlepiej w ruchu i przy różnych kątach biegu, naukę ze skorowidzów sylwetek, spisów flot, fotografii zamieszczanych w czasopiśmie i wreszcie najlepszy ze środków zastępczych — modele okrętów, obserwowane z odpowiedniej odległości, na odpowiednim tle i przez lornetkę, przy zmiennych kątach biegu.

M e t o d a o k r e ś l a n i a o k r ę t u. Rozpoznanie szeregu szczegółów sylwetki umożliwi nam zaliczenie jej do tego lub

innego typu. W tym celu niezbędna jest znajomość niektórych danych charakteryzujących okręt. Określenie sylwetki ułatwi rozpoznanie pewnych szczegółów według następującego schematu:

W i e l k o ś ć. Zwykle już na pierwszy rzut oka da się określić z pewnym przybliżeniem wielkość (wyporność) okrętu, która przez to stanie się pierwszym szczegółem, umożliwiającym zaliczenie okrętu do pewnej grupy okrętów, jak liniowce, krążowniki, torpedowce i t. p. Ponieważ jednak warunki widoczności uniemożliwiają często określenie wielkości okrętu, niezbędne jest nawet w tym wypadku bliższe przyjrzenie się okrętowi. (Niemiecki lekki krążownik „Regensburg” był w czasie bitwy jutlandzkiej przez długi czas uważany za krążownik typu „Derfflinger”, jakkolwiek ten ostatni był większy sześciokrotnie).

K o m i n y. Liczba kominów, ich rozmieszczenie i wielkość, są następnym szczegółem rzucającym się w oczy. Szczegół ten jednak nie daje sam przez się wskazówek co do kategorii. W samym zaś rozmieszczeniu i wyglądzie kominów istnieje szereg odmian, jak n.p. w wypadku „Marata” o dwu zupełnie odmiennych kominach, czy też „Emdena” z identycznymi kominami.

Charakterystyczna może być opadająca ku rufie linia kominów niemieckich torpedowców, z równoczesnym zmniejszeniem rufowych kominów, lub też grupowe (po dwa) rozmieszczenie kominów, jak na „Cassard”.

M a s z t y. Trzecim szczegółem, który daje się łatwo zaobserwować są maszty okrętu. Pod względem ilości dzielimy okręty na bezmasztowe (niektóre lotniskowce) jedno, dwu lub więcej masztowe. Rozmieszczenie masztów zwykle jest uzależnione od ich ilości. Wysokość masztów, gdy jest ich więcej jak jeden, może być jednakowa (kontrtorpedowce sowieckie), bądź też zmniejszająca się mniej lub więcej ku rufie, pod względem zaś kształtu mogą być proste (z reguły na mniejszych okrętach do kontrtorpedowców włącznie) lub złożone, zwykle pancerne, na krążownikach i okrętach liniowych. Specjalne formy to maszty trójnogie, basztowe (Admiral Scheer) ażurowe (amerykańskie i argentyńskie).

L i n i a p o k ł a d u. Linia pokładu jest czwartym szczegółem dającym się łatwo zaobserwować. Może być ona ciągła i pozioma na całej długości (Gryf, Nelson), bądź też ciągła wznosząca się ku dziobowi, jak na „Jaskółce”, lub szwedzkim kontrtorpedowcu „Nordenskjöld”. Najczęściej jednak pokład dzieli się na część dziobową wyższą i rufową niższą (Wicher) przy czym stosunek wzajemny tych dwu części ulega dużym wahaniom. Tak np. „Pomorzanin” ma część wzniesioną równą $\frac{1}{3}$ długości okrętu, podczas gdy „Deutschland” aż $\frac{4}{5}$ długości.

Zazwyczaj wyżej wyliczone szczegóły sylwetki okrętu wystarczą do rozpoznania okrętu. W przeciwnym razie zwracamy uwagę na dalsze cechy.

L i n i a d z i o b u. Może się wznosić skośnie ku dziobowi (Wicher), opadać pionowo (Mazur), lub opadać skośnie ku przodowi (Bałtyk, Schlesien). Linia rufy z reguły nie da nam wskazówek w tym względzie, ponieważ zwykle jest ona mniejsza, mniej

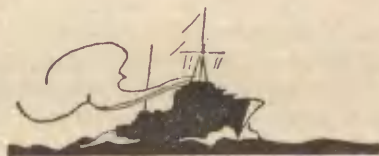
wyraźna i częściowo zasłonięta przez wiry wodne przy dużych szybkościach.

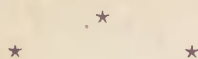
Kształt nadbudówek. Nie da się ująć w jakieś ogólniejsze normy. Należy je rozpatrywać oddzielnie dla każdego typu okrętu.

Rozmieszczenie artylerii. Jest cenną wskazówką dla bliższego określenia okrętu. Wieże bowiem występują w zmiennych ilościach na rufie, dziobie i ewentualnie śródokręciu. Poza tym mogą być umieszczone jedna nad drugą (Leipzig) lub jedna za drugą (Nelson).

Barwa. Nieraz już barwa może zdradzić przynależność państwową okrętu. O ile, oczywiście, da się ona dokładnie zaobserwować.

Reszty winna dokonać już zdolność i praktyka obserwatorów, których (specjalnie sygnalistów) nigdy nie za wiele będzie się szkoliło w tym kierunku.





Oficer przyszłej wojny.

(siódmy artykuł dyskusyjny)

Nie chodzi o potęgę oszańcowań, lecz o męstwo i świeżość ludzi stojących za nimi... Żelazne serca na drewnianych okrętach wygrywają bitwy. *)

Nie jestem marynarzem, ale nim byłem, zresztą było to już bardzo dawno. Jestem jednak nadal żołnierzem, a to mi daje przecież prawo zabrania głosu w doniosłej dla nas wszystkich dyskusji, jaką pod powyższym tytułem otworzył w marcowym zeszycie „Przeglądu Morskiego”, ukrywający się pod skromnymi trzema gwiazdkami anonimowy Autor.

Należy się wdzięczność Autorowi za poruszenie tematu tak bardzo doniosłego, doniosłość którego jest jednak u nas zbyt często niedoceniana. Bez przesady twierdzić można, że problemy wysunięte miały zawsze i mieć będą rozstrzygające znaczenie w każdej próbie wojennej. Zwłaszcza narody, dla których problem wojny jest równocześnie problemem ich państwowej niezawisłości, winny otoczyć najtroskliwszą opieką kadry swych przyszłych dowódców, gdyż jedynie od ich wartości przecież zależeć będą wyniki walki. Tu dotąd zgadzamy się najzupełniej z inicjatorem dyskusji, a zresztą któżby się nie zgodził z tak powszechnie niemal rozumianą i wyczuwaną prawdą, która posiada wszystkie cechy faktu naturalnego. Nie mogę jednak zgodzić się z Autorem, który malując sylwetkę „oficera przyszłej wojny”, żąda od tego oficera daleko idącej wszechstronności, pojętej w skali bardzo wysokiej („tatytyk-inżynier-polityk-socjolog-ekonomista-propagator-sportowiec-marynarz i żołnierz”). Postawiłem sobie skromne zadanie uzasadnienia mego poglądu na tak bardzo pasjonujące zagadnienie.

*) Jünger. Księżę Piechoty.

Szczegółowa analiza elementów, składających się na ostateczny cel działania każdej siły zbrojnej, jakim jest zwycięstwo — zaprowadziłyby nas za daleko, poprzestane zatem na stwierdzeniu decydującej roli, jaką odgrywa na polu walki oficer-dowódca. Zasadniczo, w długiej drabinie hierarchii wojskowej ów oficer raz odgrywa rolę bardziej czynną, gdy występuje jako dowódca samodzielny, raz zaś — bardziej bierną, gdy występuje jako narzędzie walki w ręku dowódcy - przełożonego. Dawniej, gdy rozstrzygające nieraz działania rozgrywane były ubogimi środkami na małym terenie operacyjnym, który równocześnie był terenem zmagania taktycznych — rola dowódców pośrednich nie była z natury rzeczy wielka. W miarę wzrostu poziomu technicznego wojny, zaopatrzenia wojsk w nowoczesne środki łączności i komunikacji, w miarę wielokrotnego wzrostu mas walczących na olbrzymich nieraz terenach działań (dotyczy to również działań na morzu) — rola dowódców pośrednich wzrosła do tego stopnia, że od ich wartości zależeć już może nie tylko wykonanie zadań taktycznych, lecz i realizacja największych i najdonioślejszych nawet planów operacyjnych najwyższych nawet dowództw. Ewolucja pojęć, jaka się dokonała w drugiej połowie w. XIX i pierwszej połowie w. XX, dotyczyła więc przede wszystkim rewizji zasadniczych poglądów na znaczenie dowódców pomniejszych i pośrednich, bierna rola których wyraźnie kończyła się. Zaczęto żądać od małych nieraz stopni — czynności niezwyklej, która była dotychczas przywilejem jedynie bardzo wysokich szczebli. Od ludzi, których rola szybko wzrastała — zaczęto, rzecz prosta, żądać też i większych wartości osobistych, ale w określaniu tych wartości popełniano zawsze dużo błędów. Jedni, na podstawie teoretycznej definicji geniuszu wojennego, żądali od zwykłych śmiertelników wszechstronnych zalet umysłu i charakteru, inni zaś, wychodząc z teoretycznych założeń wznoszącego się poziomu techniki wojennej, szukali u swych dowódców wysokich wartości intelektualnych i dużego wykształcenia fachowego. Jak jedni tak i drudzy byli w błędzie. Pierwsi uzyskali zawsze bezwartościowy paliatyw, tym niebezpieczniejszy, że w warunkach selekcji pokojowej, wartości charakteru, jako trudniej rozpoznawalne, uchodziły zazwyczaj obserwacji i oceny. Wartości zaś umysłowe, w drodze kompromisowych ustępstw na rzecz tamtych — nie były należycie egzekwowane. Drudzy znowuż, wysuwając na czoło wymagania fachowo-wyszkoleniowe — przeprowadzili selekcję jednokierunkową, nie doceniając rozstrzygających tak w pokoju, jak i na wojnie sił duchowych człowieka. Tak powstała w połowie XIX. w. szkodliwa doktryna francuska, napiętnowana niebyszą kłeską wojska i marynarki francuskiej w r. 1870-71. Tutaj też szukać by wypadało przyczyn niepowodzeń oręża rosyjskiego w jego zetknięciu się z wojskiem i marynarką japońską, a później z armią niemiecką, których doktryna opierała się na wręcz odmiennych zasadach. Z kłeszk, jakie zadawał wojsku pruskiemu Napoleon, wyciągnęli Niemcy daleko idące wnioski, które w miarę dokonywanych przeobrażeń wojennych, przekształcały się w pełną zrozumienia dla nadchodzącej epoki doktrynę wychodzącą. Słuszność budowanej przez siebie doktryny sprawdzali

Niemcy w szeregu zwycięskich wojen, usuwając zauważone braki i pogłębiając jej zrozumienie nie tylko w wojsku, a później w młodej swej marynarce, lecz także w najszerszych warstwach ludności. Po przez wojny o niepodległość, obie wojny duńskie, wojnę austriacką, po przez wojnę z Francją i wreszcie wojnę światową doszli Niemcy do ścisłego zdefiniowania podstawowych wartości dowódcy, doszli oni do przekonania, że wartości te są tak dalece decydujące, iż sam fakt ich posiadania przez daną jednostkę pomniejsza znaczenie istniejących braków w innych drugorzędnych dziedzinach, dopuszczali więc świadomie niekiedy szkodliwy nawet przerost tych wartości zasadniczych. Wartości te były natury wybitnie duchowej, zaaplikowano im jednak cały szereg podstaw rozumowych, które ułatwiają ich zrozumienie i przekazywanie dalszym pokoleniom, w formie ustalonej i uświęconej powodzeniem orężnym tradycji. Za zupełnie miarodajny dla współczesnych poglądów niemieckich na wartości, jakie winien reprezentować dowódca, może być uważany ustęp wyjęty z pracy płk. Buhlego, drukowanej w Nr 1/36 „Militär Wochenblattu” p. t. „Osobowość dowódcy”. „Osobowość dowódcy — powiada Buhle — musi mieć swój podkład w charakterze.... Obecnie w Niemczech dąży się, aby na czele oddziałów postawić rzeczywście pełnych charakteru dowódców, co zobowiązuje do uwolnienia od uprzedzeń... Na to wskazywał już przed stu laty Ks. Fryderyk Karol, który doszedł do wniosku, aby bardzo wczesnie wybierać z pośród narybku młodych oficerów takie osobowości, które posiadają wysokie poczucie własnej godności i wykazują chęć do ponoszenia odpowiedzialności. Polecał następnie otoczyć ich szczególną opieką, aby nie popadli w konflikt z wymaganiami karności. Podobne osobowości są wartościowym materiałem na dowódców, jeżeli tkwi w nich twórcza wola, jeżeli są zdolni do wycucia i pojmwania głębokiej istoty rzeczy ukrytej pod zewnętrzną formą, jeżeli mają wrodzony pęd do światła i prawdy, związany z odwagą, wiernością dla swych przekonań i gotowością ponoszenia ofiar. Do tego trzeba nie tylko wysokiego umysłu, ale przede wszystkim odważnej i szlachetnej duszy... Kto w obliczu śmierci powinien ponosić ciężką odpowiedzialność, ten musi już w czasie pokoju wyćwiczyć się w całkowitym jej ponoszeniu. Jeżeli się nie pozwoli dowódcy rozwinąć potęgi jego osobowości inie wyzwoli się jej w czasie pokoju, to trudno spodziewać się od niego, aby w najgroźniejszych chwilach na wojnie mógł się wykazać swą siłą woli. Wojna światowa, podobnie jak poprzednie, wykazała, że największy trud, jaki przysparzają położonym w czasie pokoju niewygodni, ale o silnej osobowości i wierni swym przekonaniom dowódcy-podkomendni, opłaca się w obliczu nieprzyjaciela, zwłaszcza jeżeli chodzi o żołnierza samodzielnego, o gorącym temperamencie, z wrodzonymi zdolnościami i wielkim poczuciem odpowiedzialności”.

Jak widzimy, są to streszczone poglądy wychowawcze całej plejady konsekwentnie myślących i pracujących wychowawców niemieckich, od Scharnhorsta począwszy, po przez Clausewitz a i Gneisenau, Müfflinga i Moltkego, Schlieffena i Ludendorffa. Scharnhorst, a po nim Clausewitz zwłaszcza, położyli olbrzymie zasługi w wycho-

waniu oficerów pruskich, przez wpojenie im wspólnej doktryny, nie drogą kursów eliminacyjnych, łamiących często osobowość oficera przez wytworzenie atmosfery strachu przed pedagogiem, utożsamiającym nieprzyjaciela o tyle groźniejszego, że a priori niepokalanego, lecz drogą wskazania niezwykle atraktywnego dla wszystkich i osiągalnego celu — demokratyzacji mądrości, zdrowego rozsądku, a na de wszystko honoru i dzielności.

Niemniej wydajną okazała się wieloletnia praca Moltkego. Wysunięcie tezy wysokiego poziomu przeciętnych wartości korpusu oficerskiego armii i marynarki niemieckiej pociągnąć musiało za sobą znaczne ustępstwa centralnych władz wojskowych i morskich na rzecz zasady szerokiej i czynnej inicjatywy prywatnej, tej nieodłącznej cechy pełnego męskiej energii, dumy i ambicji osobistej niższego dowódcy, który powołany został do rozwiązywania dylematów pola walki nie tyle drogą studiów analitycznych, lecz przede wszystkim drogą żywiołowych, a więc nieskomplikowanych odruchów swego temperamentu. I tutaj właśnie nie mogę się zgodzić z Autorem pięknej pracy inaugurującej naszą dyskusję, co do znaczenia analizy, od umiejętności przeprowadzania której uzależnia Autor wartość oficera. Jest to słuszne, lecz tylko w odniesieniu do wyjątkowych ludzi, stojących na wysokim szczeblu dowodzenia (mniej słusznym jest taka zasada w odniesieniu do wysokich nawet szczebli dowództwa morskiego, biorącego bezpośredni udział w boju). Powyższe oczywiście w żadnym stopniu nie pomniejsza wartości „strony rozumowej i naukowej” dowodzenia, nadając jej jedynie charakter raczej wyszkoleniowy.

Jednolitość doktryny osiągniętą została u Niemców w trybie celowej polityki personalnej oraz celowego systemu nauczania i studiów. Obok nauczania na podstawie dość skromnych programów^{*)}, propagowano wszelkimi sposobami odwagę cywilną i lojalność, surowość i koleżeństwo, bezwzględność i twardość, ambicję i dumę, żołnierską skromność i kult dla bohaterstwa, żywiołowość podejmowanych decyzji i spokój w ich realizowaniu. Tępieno firey-kostwo, służalczość, karierowiczostwo, tchórzostwo, podnoszono ambicję osobistą oficera, przez niezwykle liberalne traktowanie indywidualnych jego wartości czy podejmowanych przezeń decyzji, podjęto propagandę wojska, marynarki i ich korpusów oficerskich, przedstawiając je społeczeństwu jako idealne zespoły o niezawod-

^{*)} Ostra selekcja naukowa odbywać się powinna jedynie na szczeblu zasadniczej szkoły oficerskiej (podechorążych) i wyższej szkoły wojennej. Poza tym sprawdzianem wyszkolenia oficera winna się stać sama służba, której wyniki posłużą za podstawę do jego oceny i pod tym względem. Zasada taka nie powinna oczywiście wykluczać studiów doskonalących, w postaci rozmaitych kursów, które jednak muszą nauczać, a nie klasyfikować ludzi w sposób tak powierzchowny, jak to ma miejsce w niektórych armiach i marynarkach. Zagadnienie powyższe łączy się bardzo ściśle z niezbędną akcją uproszczenia wszelkich przepisów i instrukcji, dotyczących tak wyszkolenia technicznego, jak też i wyszkolenia bojowego korpusu oficerskiego. Że dużo można zrobić pod tym względem świadczyć może przykład znów artylerii niemieckiej, której instrukcje strzeleckie, np. w porównaniu z innymi, są zadziwiająco proste.

nych wartościach moralnych. Metody te, jako krańcowe, wyrobić musiały u oficerów niemieckich uczucie bezwzględnej pewności ich autorytetu i ogromnej swobody działania, ujarzmionych jedynie przez twardą i sztywną dyscyplinę zewnętrzną (dryl). Z chwilą gdy zewnętrzna strona karność ustawała, dowódca niemiecki odzyskiwał niemal zupełną swobodę decyzji, która w większości wypadków tylko dlatego nie była szkodliwą, że wykraczała poza ramy dyscypliny w sensie wyłącznie pozytywnym, redukując więc znacznie możliwość swego szkodliwego oddziaływania na całość wysiłków podejmowanych przez członków zespołu, wychowanych ściśle w zasadach tej samej doktryny.

Dla tym lepszego zrozumienia powyższego zagadnienia wystarczy tylko wskazać na antypodę typu omawianego. Wyobraźmy więc sobie skutki „inicjatywy” negatywnej dowódcy, który nie spróbował nawet wykonania powierzzonego mu zadania, lub też podjął wykonanie zadania bez przekonania, bez chęci wykonania go jak najlepiej. Jeżeli więc obdarzeni niezwykle inicjatywą oficerowie pruscy często stawiali swe dowództwa wobec faktów dokonanych, to trzeba pamiętać, że ich pozytywna inicjatywa powoływała ich do wykonania pracy zawsze większej niż nakazywał obowiązek czy też rozkaz. O ile więc można poddać krytyce tę inicjatywę niemieckiej, to jednak należy się zgodzić, że rzeczą wręcz niemożliwą jest ustalenie jakichś połowicznych zasad wychowawczych. Gen. Balek *) powiada, że „przykład oficerów w czasach pokoju, niezawsze uległych podwładnych — posiadał wpływ rozstrzygający”. Typ wychowawczy, jaki zamierzamy stworzyć, winien mieć sylwetkę skończoną. Samo życie złagodzi krańcowość tej sylwetki. Stwarzając palatyw — nie uzyskamy żadnych wyników, zwłaszcza nie uzyskamy wyników pozytywnych, jak nie uzyskała ich w r. 1870-71 armia i flota francuska, dowódcy których, posiadając rozległe wykształcenie fachowe, byli pozbawieni wszelkiej samodzielności, inicjatywy, ani też nie posiadali poczucia odpowiedzialności za swe czyny i decyzje.

Doktryna wychowawcza, a co zatem idzie i wojenna carskiej Rosji, wytknęła sobie inne zupełnie cele, które leżały przeważnie w płaszczyźnie naukowo-wyszkoleniowej. Nie praca istotna w terenie decydowała o kwalifikowaniu oficera, lecz jego przygotowanie fachowe, teoretyczne. Jeżeli dodamy do tego niebывały protekcjonizm, służalczość i biurokratyzm, obok jawnej niemal korupcji, jakie szerzyły się w wyższych warstwach społeczeństwa rosyjskiego — stwierdzić łatwo zdołamy, że w atmosferze, jaką stworzono, nie mógł się wytworzyć typ prawdziwie dobrego dowódcy. Wartości fachowe, nawet jeżeli naprawdę istniały, mogły w tych warunkach posłużyć jedynie za odskocznik do nieumotywowanej wymaganiami moralnymi kariery. Mniej więcej te same kryteria istniały we Francji w przededniu wojny w r. 1870.

Szkoda, że Autor „Oficera przyszłej wojny”, nie chce docenić należycie wniosków wynikających ze studiów historycznych. Historia nie ogranicza się do krotocwilnego pobytu kapitana nel-

*) Balek. Przeobrażenia taktyki w czasie wojny światowej.

sonowskiego na pokładzie współczesnego nam kontrtorpedowca. To w ogóle nie jest żadna historia. Historia się nie zajmuje zagadnieniem „co by było — gdyby było”, lecz tylko „co i jak było a dlaczego”. Historia wojen nie służy też do stwarzania niezawodnych „szymłów” taktycznych czy operacyjnych, lecz uczy nieśmiertelnych praw wojny, które po przez wszystkie wieki, aż do czasów najnowszych, na pierwszy plan wysuwają wartości moralne człowieka i stwierdzają niezbicie drugorzędną rolę wszystkich innych czynników, nie doceniać których, rzecz prosta, nie można. N.p. Clausewitz, a za nim Colin, twierdzili, że „rozbiór najpiękniejszych, najbardziej decydujących działań, o ile nie były one dziełem ludzi wyjątkowych, doprowadzi nas do odkrycia ich źródła w hamietności raczej niż w wyrachowaniu”, dodajmy w odruchu raczej niż w rozważaniu analitycznym, w charakterze dowódcy raczej niż w jego rozumowaniu. Skoro więc działania, mające rozstrzygać o naszej przyszłości, muszą być uzależnione od charakteru naszych przyszłych dowódców — wydaje się rzeczą konieczną s z u k a n i e w ł a ś n i e t y c h c h a r a k t e r ó w, skoro wszechstronność zalet ludzkich jest fikcją.

Szukajmy więc ludzi! Jak dziś tak i dawniej istniało ograniczenie czynności dowódcy okrętu i nawigatora lub mechanika. Nie znaczy to wcale by dowódca miał być ignorantem w dziedzinie nawigacji lub techniki okrętowej, po prostu jego nastawienie musi być zupełnie inne, musi być on odciążony z całego balastu, który w chwili decydującej byłby przygniótł jego decyzję i uniemożliwiłby wyzwolenie jego energii. Jak dziś tak i dawniej puzkarcz podlegał piechurowi „nieświadomością spraw puzkarskich i rzeczy ogni-tych”, a genialny artylerzysta Napoleon — czynił dużo głupstw dowodząc wielkimi jednostkami piechoty w Italii (1794), nim znalazł swą własną „technikę dowodzenia” i zwyciężania (1796-97). Na nie jednym kursie doskonalącym czy eliminacyjnym zdyskwalifikowanoby Bonapartego za rzekome nieuctwo w „analizie taktycznej” i długo Wielki musiałby się starać wykazać drewnianym belferom swe wspańiałe człowiecze wartości.

Nie tędy droga! Jako „szeszur lądowy”, zawsze z nabożnym uwielbieniem patrzę na młodych oficerów naszej Marynarki, tej ucieleśnionej wizji naszych „snów o szpadzie”, to też nie dziwnego, że pragnę, by tych kilka słów na marginesie artykułu dyskusyjnego skreślonych, przyczyniły się choć w drobnej części do tym szybszego ustalenia naszej rodzimej polskości doktryny wychowawczej, tak na morzu, jak na lądzie i w powietrzu. Nie bójmy się stworzenia „kasty” — kasta „mnichów morskich” i dżentelmenów owianych zapalem, energią i honorem — jak chce Autor — nikogo nie zgorszy, lecz skupi wokół siebie najlepszych, najszlachetniejszych Polaków. Tylko kasta oficerska, pomyślana na wzór rosyjski czy austriacki, byłaby nie do zniesienia na ile naszych aspiracji narodowych i społecznych, nawet, gdyby odpowiadała ona wymogom „fachowym”.



Wiadomości techniczne.

KAPITAN MARYNARKI W ST. SP. INŻ. JÓZEF WOŹNICKI.

Kompas magnetyczny w roli zastępcy kompasu bąkowego.

Od czasu zaprzestania budowy drewnianych okrętów wojennych i przejścia do stalowego ich budownictwa, radykalnie zmieniła się sytuacja kompasów magnetycznych, znajdujących się na tych okrętach. Zmiana ta wypadła oczywiście na niekorzyść wspomnianych kompasów, albowiem potężne masy żelaznych i stalowych części okrętu, poważnie zniekształciły wpływ magnetyzmu ziemskiego, który z natury swego pochodzenia jest i będzie zawsze jedynym prawomocnym czynnikiem do zorientowania różny kompasowej w południku magnetycznym.

Szeroko stosowane środki kompensacyjne nie zawsze zdolne są do zneutralizowania szkodliwego wpływu magnetyzmu okrętowego. W miarę posuwania się w głąb okrętu, warunki magnetyczne dla znajdujących się tam kompasów pogarszają się do tego stopnia, że sztuczna ich kompensacja przeciwmagnesami staje się coraz trudniejszą i coraz mniej skuteczną.

Pod tym względem w najlepszej sytuacji znajdują się jedynie kompasy, umieszczone na zewnętrznych częściach okrętu, w miejscach jaknajwyżej położonych od kadłuba. Kompas te posiadają największą wartość nawigacyjną i dlatego w praktyce wyłącznie są używane z pełnią zaufania do ich wskazań. Jednakże technika żywotności współczesnego okrętu wojennego wymaga obecności nie mniej prawidłowo wskazujących kompasów i wewnątrz jego kadłuba. Szczególny wypadek tej konieczności zachodzi na łodzi podwodnej, podczas pływania w stanie zanurzonym. Korzystanie bowiem w tych warunkach z zewnętrznego kompasu jest wielce utrudnionym, a czasem nawet niemożliwym, gdyż jest on niedostępny dla załogi, hermetycznie zamkniętej we wnętrzu łodzi. Pozostają więc do dyspozycji jedynie wewnętrzne kompasy, które, z powodu ciasnoty

miejsca i otaczających je w bezpośredniej bliskości mas żelaznych, przewodników, silników elektrycznych, podlegają tak wielkiej i zmiennej dewiacji, że w praktyce nie nadają się do użytku.

Te oto okoliczności i przyczyny pośrednio przyczyniły się do epokowego wynalazku kompasów żyroskopowych, niezależnych zupełnie ani od magnetyzmu ziemskiego, ani też okrętowego, a działających jedynie na zasadzie dynamiki ruchu wirowego żyroskopu, czy inaczej mówiąc bąka. Wprowadzenie tego wynalazku do użytku okrętów wojennych, a zwłaszcza podwodnych, przyniosło nieocenione wprost korzyści dla podniesienia ich zalet nawigacyjnych i taktycznych, a to z następujących przyczyn:

1. Umożliwiło przekazywanie wskazań kompasu zasadniczego (t. zw. matki) dla całego zespołu kompasów wtórnych, czyli powtarzaczy, rozmieszczonych w dowolnych miejscach okrętu, tak zewnątrz jak i wewnątrz jego.

2. Umożliwiło wpręgnięcie tegoż kompasu do współdziałania z różnymi pomocniczymi mechanizmami, służącymi tak dla celów nawigacyjnych, jak i bojowych, jak to: do automatycznego sterowania, do wykreślenia kursu okrętowego, do uzyskania w polu widzenia peryskopu stałej linii w przestrzeni, do radionamierzania i podsłuchu, do kierowania ogniem artyleryjskim itd.

3. Umożliwiło zaprowadzenie na okrętach wojennych „discypliny kompasowej”. Zamiast szeregu oddzielnych kompasów magnetycznych, działających na własną rękę z różną dokładnością, zależnie od warunków i miejsca ich ustawienia, uzyskano zgrany zespół kompasów mechanicznych, działających podług dyrektywy swojej centrali — kompasu zasadniczego, z jednakową z nim dokładnością.

Pomimo tak druzgocącej przewagi kompasu żyroskopowego nad magnetycznym, ma ten ostatni na swoją obronę jeden ważki argument z punktu widzenia taktycznego, a mianowicie: kompas ten jest w każdej dowolnej chwili gotowy do użycia, wówczas gdy kompas bąkowy, aby dojść do stanu gotowości potrzebuje stosunkowo długiego okresu czasu, sięgającego niekiedy kilku godzin. Nawet w razie chwilowego unieruchomienia, będącej już w działaniu centrali żyroskopowej, z powodu jakiegoś uszkodzenia, cały zespół kompasów-powtarzaczy i przyrządów bojowych z tą centralą związanych, zostanie niezdolnym do użycia przez dłuższy czas jeszcze po uskutecznieniu naprawy i ponownym uruchomieniu centrali.

Względ ten zadecydował, że każdy okręt zaopatrzony w zespół kompasu bąkowego, musi posiadać zastępczy zespół kompasów magnetycznych.

Zachodzi teraz pytanie, czy zastępstwo kompasu bąkowego przez magnetyczny powinno iść drogą decentralizacji, jak to się dotychczas powszechnie stosuje, czy też drogą centralizacji?

Pierwsza z tych dróg może być stosowaną przede wszystkim na okrętach nawodnych, gdzie warunki dla kompasów magnetycznych są o wiele lepsze niż na okrętach podwodnych. Droga centralizacji polega na tym, że w paru ważniejszych pod względem nawigacyjnym miejscach okrętu, obok znajdujących się tam powta-

rzaczy kompasu bąkowego, ustawia się samodzielne kompasy magnetyczne. Taki system zastępstwa jest tani i nie przedstawia żadnych trudności technicznych.

Droga centralizacji polega na zastąpieniu całego zespołu powtarzaczy zasadniczego kompasu bąkowego przez podobny zespół powtarzaczy jednego tylko głównego kompasu magnetycznego na danym okręcie. Jest to najszcześniejszy sposób rozwiązania kwestii kompasowej dla bojowych okrętów w ogólności, a dla łodzi podwodnych w szczególności, — łączy on bowiem w sobie wspomniane już wyżej zalety obu rodzajów kompasów: bąkowego — przekazywanie na odległość, oraz magnetycznego — natychmiastowa gotowość użycia.

Ze względu na doniosłość tego sposobu zastąpienia kompasu bąkowego, rozpatrzmy tu jak ten problemat został rozwiązany w praktyce.

Dotychczas mamy jedynie 2 sposoby rozwiązania, a mianowicie: optyczny i elektryczno-mechaniczny. Pierwszy z nich ma zastosowanie jedynie na łodzi podwodnej i to w bardzo skromnych rozmiarach, drugi natomiast może być stosowany na wszelkiego rodzaju okrętach w jak najszerszym tego słowa znaczeniu.

Sposób optyczny polega na tym, że wskazania głównego kompasu, znajdującego się na pomoście łodzi podwodnej, przekazywane są drogą optyczną do jej wnętrza, za pomocą specjalnej rury zaopatrzonej w odpowiedni układ szkieł optycznych. Zasięg tego rodzaju przekazywania jest bardzo ograniczony, ze względu na wielkie straty światła przy załamywaniu się i przechodzeniu promieni świetlnych od róży kompasu magnetycznego do źrenicy wyjściowej wspomnianego układu optycznego. Tak na przykład próby rozgałęzienia optycznego od kompasu głównego do kilku miejsc łodzi podwodnej, dawały z reguły niedostateczne wyniki: obrazy wskazań róży magnetycznej bardzo zaciemnione, i trudne do odczytywania. Tak czy inaczej sposób przekazywania optycznego wskazań kompasu głównego nie zastępuje całkowicie zespołu kompasu bąkowego, gdyż niemożliwe jest tą drogą wprzęgnięcie róży magnetycznej do współdziałania z pomocniczymi przyrządami dla obserwacji i pomiarów kierunkowych.

Sposób elektro-mechaniczny polega na przekazywaniu ruchów jednej róży magnetycznej całemu szeregowi róż mechanicznych. Dzieje się to drogą, częściowo elektryczną (na zasadzie mostku Wheatston'a), częściowo zaś mechaniczną za pomocą sprzęgła rozdzielczego i wałów giętkich. Zasięg tego rodzaju przekazywania jest bardzo rozległy i wszechstronny, a użyteczność jego w sensie nawigacyjnym i bojowym jest bez porównania wyższa od przekazywania optycznego.

Pierwsze udane próby zastosowania na łodzi podwodnej sposobu elektro-mechanicznego przekazywania wskazań zasadniczego kompasu magnetycznego, były dokonane przez znaną w świecie nawigacyjnym angielską firmę H u g h e s'a, na instalacji zbudowanej według pomysłu wybitnego jej konstruktora w dziale kompasowym, niejakiego Holmes'a. Jego też imieniem nazwany został ten nowy typ kompasu magnetycznego.

Ze względu na to, iż kompas Holmes'a daje możność całkowitego przejęcia funkcji, spełnianych przez zasadniczy kompas bakowy na łodzi podwodnej, należy mu poświęcić więcej uwagi i zaznajomić szerszy ogół marynarzy podwodników o budowie i działaniu tego kompasu.

Ostatni model tego kompasu nosi nazwę: „H o l m e s M a s t e r S u b m a r i n e C o m p a s s M a r k II”.

Cała instalacja tego kompasu składa się:

1) z k o m p a s u g ł ó w n e g o (magnetycznego), który powinien być ustawiony na zewnątrz łodzi podwodnej w najdogodniejszym miejscu pod względem warunków magnetycznych.

2) z r u r y ł ą c z n i k o w e j (wodoszczelnej i wytrzymałej na ciśnienia podwodne), pomiędzy kompasem głównym a wnętrzem łodzi podwodnej.

3) z m e c h a n i z m u n a w r o t n e g o, poruszanego za pomocą silnika elektrycznego (przetwornicy),

4) z p o w t a r z a c z y mechanicznych, ustawionych w dowolnych miejscach wewnątrz łodzi podwodnej.

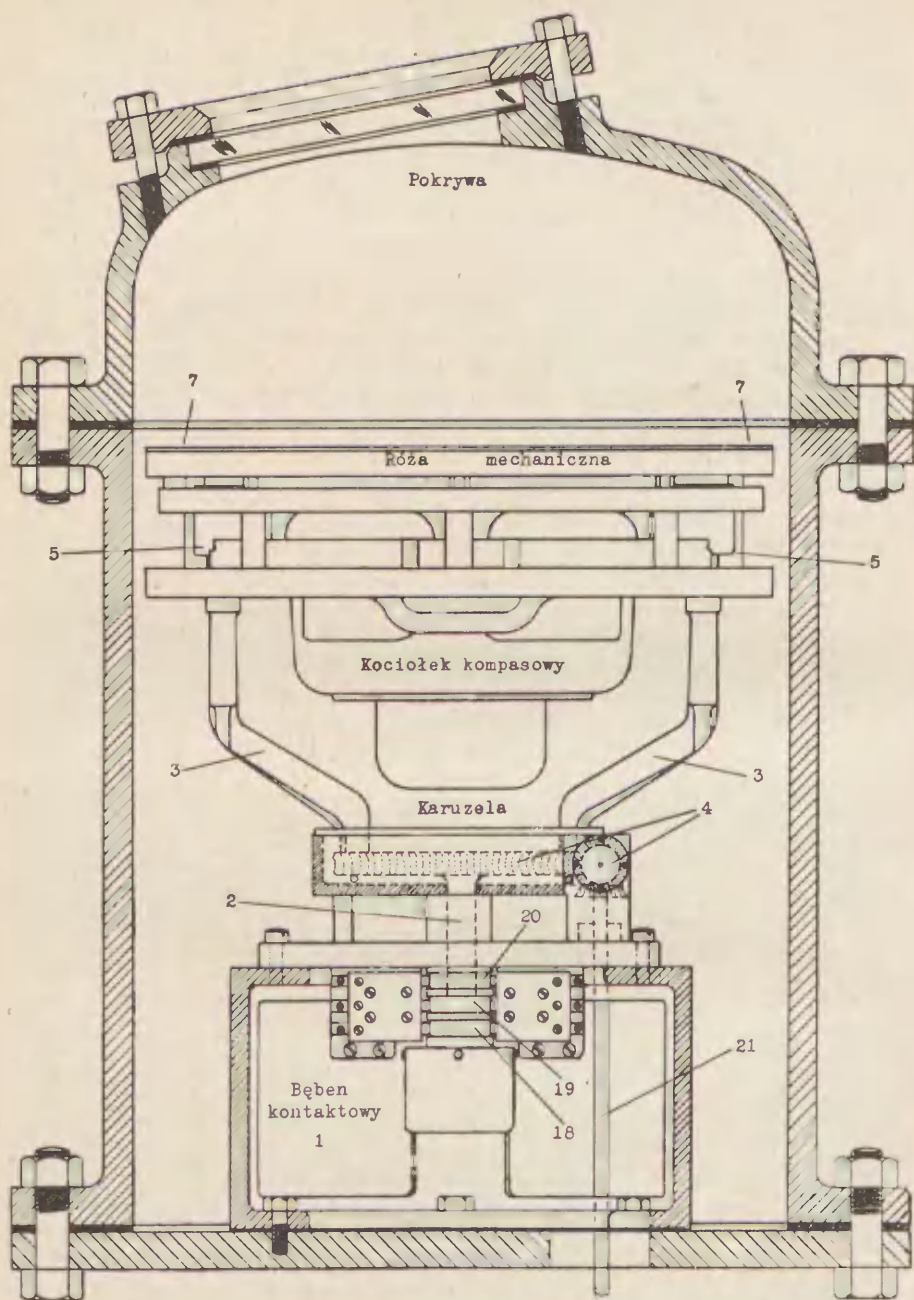
Przejdziemy teraz do opisu każdej z wymienionych części składowych instalacji:

K o m p a s g ł ó w n y (rysunek 1-szy i 2-gi): składa się z podstawy w postaci skrzynki wykonanej z brązu, hermetycznie zamkniętej takąż pokrywą, zaopatrzoną w grube szkło, celem umożliwienia bezpośredniego odczytywania wskazań róż kompasowych.

U dołu wewnątrz podstawy umocowany jest bęben kontaktowy (1) z osią (2) karuzeli (3) i systemem kół zębatych (4), służących do obracania karuzeli w azymucie.

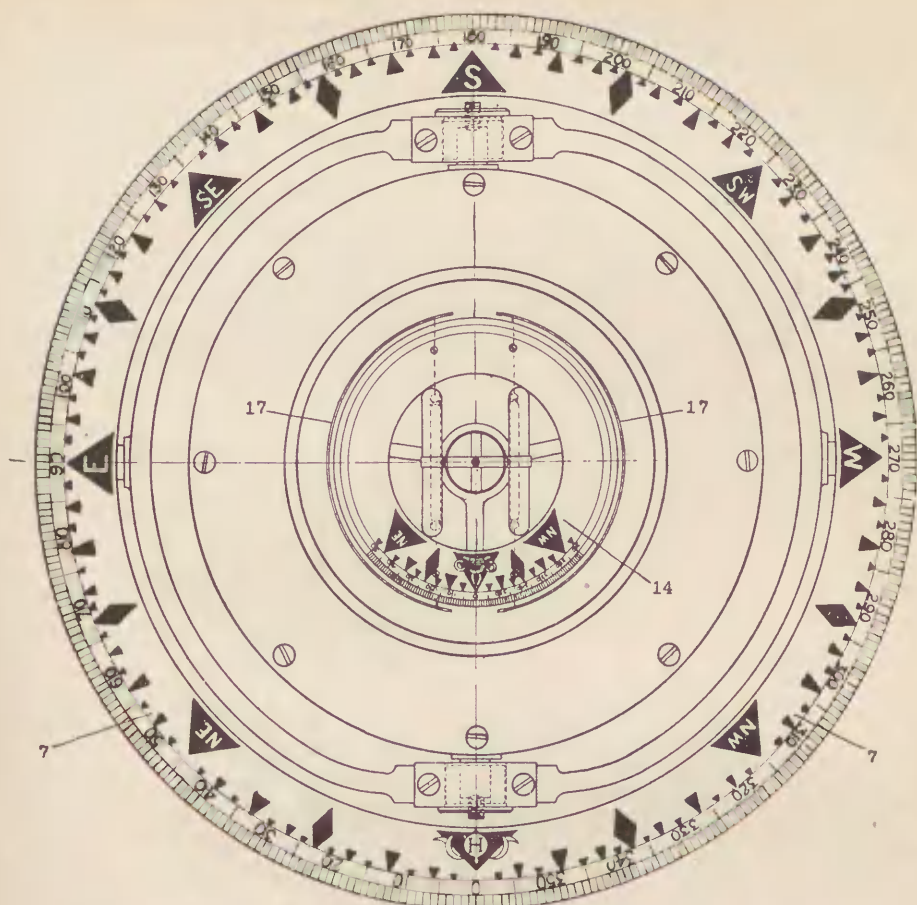
W widełkach (5) karuzeli na kardanowym podwieszeniu umieszczony jest brązowy kociołek kompasowy (6) na którego zewnętrznym obwodzie górnym znajduje się płaskie koło azymutalne (7) o podziałce podobnej do podziałki normalnej róży kompasowej. Koło to nazwiemy r ó ż ą m e c h a n i c z n ą (7) kompasu głównego. Róża mechaniczna wraz z kociołkiem stanowią jedną całość.

Wewnątrz brązowego kociołka kompasowego (6) znajduje się na stałe z nim związany drugi nieco mniejszy kociołek całkowicie wykonany ze szkła. (8) W osi tego kociołka wmontowana jest szklana podstawka rurkowa w postaci litery T (9), wewnątrz której przechodzą 3 platynowe elektrody (10), (11) i (12). Dwie symetryczne elektrody (10) i (12) wystają na zewnątrz rurki, środkowa zaś (11) łączy się ze złotą nóżką (13), zakończoną u góry rubinowym łożyskiem, na którym zawieszona jest swobodnie lekka r ó ż a m a g n e t y c z n a (14) o średnicy trzykrotnie mniejszej od róży mechanicznej (7). Róża magnetyczna zaopatrzona jest w 2 krótkie, lecz stosunkowo grube magnesy (15) w szklanych oprawach, oraz w 2 szklane pływalki (16) dla zmniejszenia tarcia trzpienia róży o łożysko rubinowe. Kociołek szklany wypełniony jest płynem alkoholowym, zlekka zakwaszonym w celu lepszego przewodnictwa prądu elektrycznego.

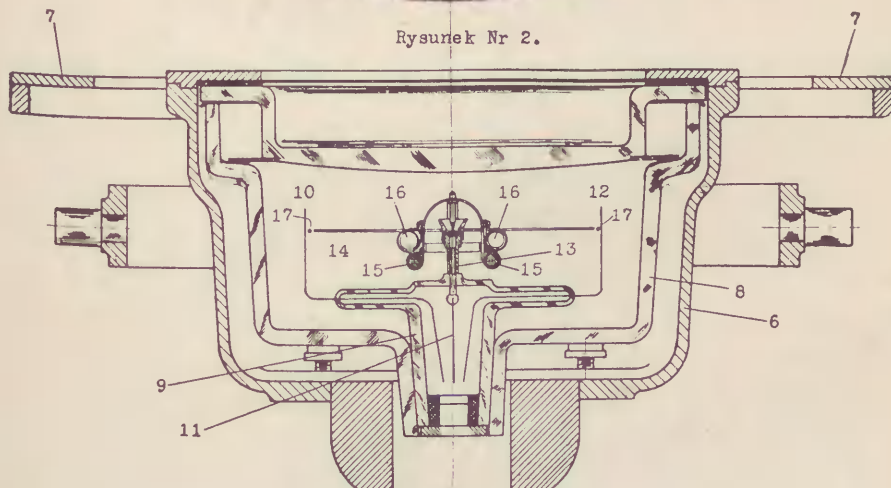


Rysunek Nr 1

KOMPAS GŁÓWNY



Rysunek Nr 2.

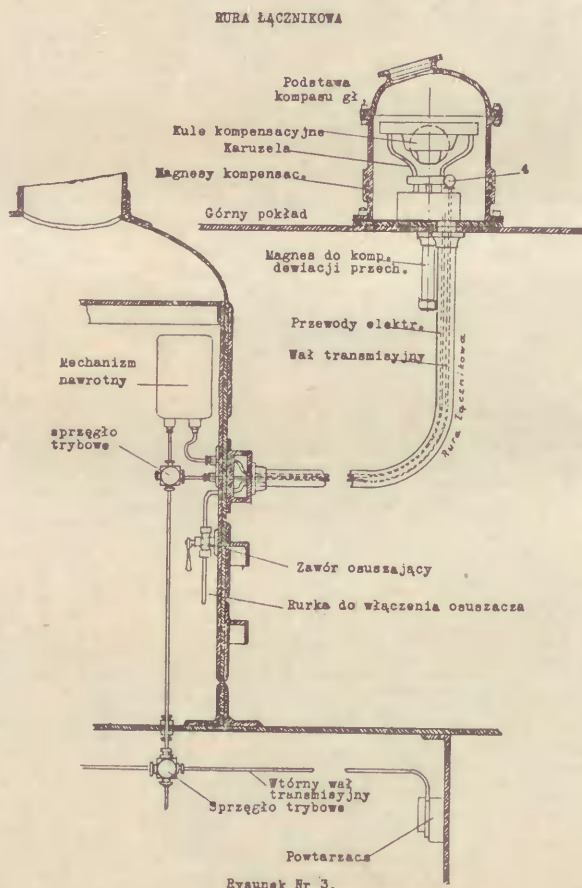


Kociołek kompasowy

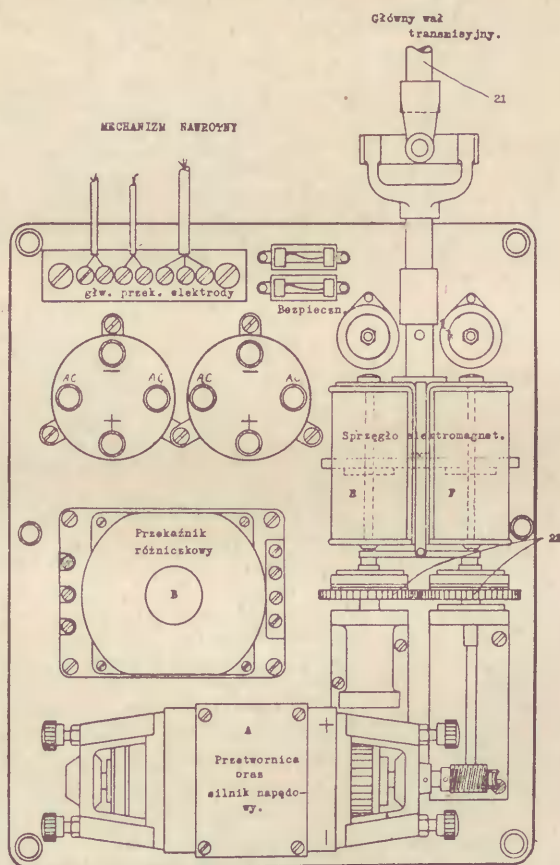
Do zewnętrznego obwodu róży magnetycznej przymocowane są symetrycznie 2 platynowe łukowe przewodniki (17), równoległe do tego obwodu w bardzo bliskiej od niego odległości. Przewodniki te służące też za elektrody posiadają odprowadzenie platynowe do platynowego pierścienia przewodzącego, umocowanego wewnątrz ramy nośnej róży magnetycznej.

Wystające końce elektrod (10) i (12) zagięte są pod prostym kątem do góry w ten sposób, że przy obracaniu kociołka, elektrody te będą przesuwaly się wzdłuż łukowych elektrod róży magnetycznej w bardzo bliskiej odległości, lecz nigdzie nie dotykającej ich (przewodników).

Każda z trzech elektrod kociołka kompasowego posiada odprowadzenie do jednego z trzech pierścieni kontaktowych osadzonych na osi karuzeli w bębnie kontaktowym (1), a mianowicie: elektroda (12) do górnego pierścienia (20), elektroda (10) do środkowego pierścienia (19) i wreszcie elektroda (11) do dolnego pierścienia (18). Do pierścieni tych przylegają 3 pary szczotek węglowych od których odchodzą przewody na zewnątrz podstawy kompasowej.



Rura łącznikowa (rys. 3). Jest to zwykła rura metalowa o średnicy około 8 cm., lecz wodoszczelna i wytrzymała na duże ciśnienie podwodne. Łączy ona podstawę kompasu głównego z wnętrzem łodzi podwodnej, służąc jednocześnie za osłonę przechodzących przez nią przewodów elektrycznych i transmisyjnego wału giętkiego przed szkodliwym działaniem wilgoci. Z tego też powodu wewnętrzny wylot wspomnianej rury zaopatrzonej jest w specjalny zaworek, z ssawką do założenia węża gumowego od aparatu osuszającego. Od trybu zazębnionego ze ślimakiem obracającym koło zębate (4) karuzeli odprowadzony jest przez rurę łącznikową giętki wał transmisyjny (21) do mechanizmu nawrotnego.

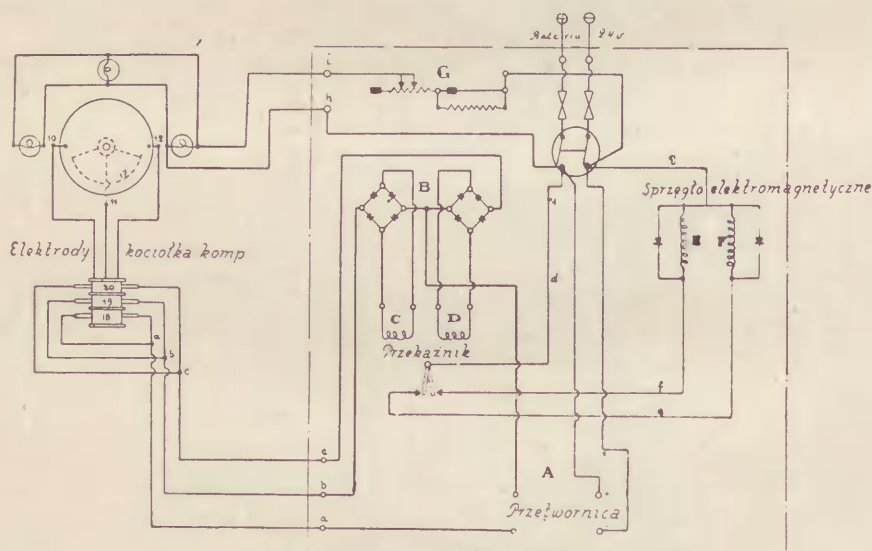


Rysunek Nr 4.

Mechanizm nawrotny, (rys. 4) składa się z przetwornicy (A) prądu stałego o napięciu w granicach od 20 do 220 wolt (od specjalnej baterii akumulatorów, lub od okrętowej tablicy rozdzielczej) na prąd zmienny 60 wolt i 50 okr.. Przetwornica z jednej strony dostarcza prąd zmienny do elektrod kociołka kompasowego, z drugiej zaś strony pracuje jako silnik, wprowadza-

jący za pomocą systemu przekładni zębatej w stały ruch obrotowy tryby (22) sprzęgła elektro-magnetyczne (E-F), którego zadaniem jest obracanie wału transmisyjnego w jednym lub w drugim kierunku. Sprzężenie tego lub innego trybu sprzęgła z trybem wału transmisyjnego odbywa się przy pomocy dwóch elektromagnesów, których działanie reguluje specjalny przekaźnik (relais) (B). Ten ostatni włącza stały prąd baterii okrętowej do uzwojeń jednego, lub drugiego elektro-magnesu w zależności od oporów elektrycznych, jakie powstają w kociołku kompasowym przy obiegu prądu zmiennego, o czym będzie mowa poniżej.

Z chwilą elektromagnetycznego sprzęgnięcia jednego ze wspomnianych trybów sprzęgła z wałem transmisyjnym, ten ostatni zacznie się obracać w odrośnym kierunku, wprowadzając w zgodny ruch obrotowy karuzelę (3) wraz z kociołkiem kompasowym (6) i różą mechaniczną (7), z której właśnie będziemy korzystali przy wyznaczaniu kursów i namiarów. Ruch obrotowy wału transmisyjnego ponadto możemy przekazać i na szereg wtórnych wałów, obracających w zgodnych kierunkach mechaniczne róże powtarzaczy kompasowych, rozmieszczonych w różnych miejscach okrętu. W tym celu wszystkie wtórne wały włącza się do skrzynki dodatkowego sprzęgła trybowego (23) — (rys. 3.), które uruchamia główny wał transmisyjny.



Rysunek 5

Zasady działania kompasu Holmes'a. (patrz rysunek 5).

Przewody: (a), (b) i (c), idące od zacisków przetwornicy (A) przez pierścienie kontaktowe (18), (19) i (20) do elektrod kociołka (12), (10) i (11), tworzą wspólnie z łukowymi elektrodami różnicy magnetycznej (17) dwa obwody prądu zmiennego (ab) i (ac)

z jakby włączonymi do nich dwoma rodzajami oporów płynu nośnego, którym wypełniony jest wewnętrzny kociołek kompasowy, a mianowicie:

a) jeden opór stały, jaki tworzy przerwa, pomiędzy nóżką (13), a więc elektrodą (11) i przewodem (b) z jednej strony, a pierścieniem platynowym odprowadzenia łukowych elektrod (17) różny magnetycznej, z drugiej strony;

b) dwa opory zmienne, jakie tworzą przerwy pomiędzy końcami elektrod (10), (12) kociołka, a więc pośrednio i różny mechanicznej (7) z jednej strony, a łukową elektrodą (17) różny magnetycznej z drugiej strony. Wielkość tych oporów (przerw) jest zmienna dlatego, że zależy od wzajemnego położenia wymienionych trzech elektrod: (10), (12) i (17). Mogą tu zajść tylko dwa wypadki, a mianowicie, gdy położenie elektrod kociołka jest symetryczne względem elektrody różny magnetycznej, to wielkość obu oporów będzie jednakowa, gdy zaś położenie to jest nie symetryczne, to jeden z oporów będzie mniejszy, (z powodu krótszej przerwy), drugi natomiast będzie większy (z powodu większej przerwy między elektrodami). W pierwszym wypadku natężenia prądu zmiennego w obu obwodach (a-b) i (a-c) będą jednakowe, w drugim zaś natężenie prądu będzie większe w tym obwodzie, którego opór jest mniejszy.

Do obu wspomnianych obwodów włączony jest przekaznik (BCD), którego działanie oparte jest na różnicy natężeń w tych obwodach. Przekaznik ten ma za zadanie kolejne zamykanie i rozwieranie dwóch innych obwodów, ale prądu stałego (d-e-g), oraz (d-f-g), do których włączone są uzwojenia elektromagnesów (F) i (E) sprzęgła mechanizmu nawrotnego, uruchamiającego główny wał transmisyjny. Widzimy na szemacie (rys. 5) ponadto jeszcze odwód prądu stałego (h-i) z transformatora i opornicą (G), służący do zasilania i regulacji oświetlenia lampowego róż kompasowych.

Na podstawie powyższego opisu, możemy sobie przedstawić działanie całej instalacji kompasu Holmes'a w następujący sposób:

Gdy róż mechaniczny kompasu głównego i powtarzaczy są zgrane z różą magnetyczną (14), t. zn. że wskazują jednakowy kurs okrętu, wówczas elektrody kociołka kompasowego (10) i (12) znajdują się w położeniu symetrycznym względem elektrody (17), opory w obwodach (a-b) i (a-c) prądu zmiennego są równe, różnica w natężeniach = 0, przekaznik (BCD) w położeniu neutralnym, oba obwody (d-e-g) i (d-f-g) sprzęgła elektromagnetyczne są rozwar-te, mechanizm nawrotny nieczynny, a główny wał transmisyjny i karuzela (3) z kociołkiem kompasowym (6) znajdują się w bez-ruchu. Jest to zatem stan równowagi w instalacji kompasowej. Stan ten będzie trwał tak długo, dopóki okręt nie zmieni swego kursu, względnie położenia.

Z chwilą zwrotu okrętu, wraz z nim obróci się i kociołek kompasu głównego (razem z karuzelą i podstawą kompasową), wskutek czego nastąpi rozejście się wskazań jego róż mechanicznej

z niezależną od ruchów okrętu różą magnetyczną, co spowoduje asymetrię w układzie elektrod 10, 12 i 17.

Załóżmy dla przykładu, że okręt robi zwrot w lewo. W tym wypadku (patrz rysunek 5) elektroda 10 zbliży się, a elektroda 12 oddali się od elektrody 17, opór płynu nośnego w obwodzie prądu zmiennego (a-b) będzie mniejszy od oporu w obwodzie (a-c). Wywoła to różnicę natężenia prądu na korzyść obwodu (a-c), wskutek czego przekaznik różniczkowy (BD) zamknie obwód prądu stałego (d-e-g), elektromagnes E sprzęgnie główny wał transmisyjny z trybem (mechanizmu nawrotnego), obracającym się w przeciwnym kierunku od ruchu okrętu i kociołka kompasowego, główny wał transmisyjny zacznie obracać w tym samym przeciwnym kierunku karuzelę, a ta ostatnia kociołek kompasowy. Nastąpi więc akcja nawracania kociołka do wyjściowego położenia, czyli do ponownego zgrania wskazań róży mechanicznej z różą magnetyczną. Gdy to nastąpi, równowaga elektryczna w całej instalacji zostanie przywrócona i wszystkie róże mechaniczne będą znowuż prawidłowo zorientowane względem południka magnetycznego, z jednakową zupełnie dokładnością, a mechanizm nawrotny przestanie działać.

Instalacja kompasu Holmes'a przewiduje ponadto możliwość sprzęgnięcia wtórnych wałów transmisyjnych z mechanicznymi różami powtarzaczy kompasu żyroskopowego Anschütz'a. W razie uruchomienia kompasu zasadniczego Anschütz'a, jego powtarzacz natychmiast można zgrać z kompasem magnetycznym Holmes'a, utrzymując tym samym ciągłość prawidłowej nawigacji i działania pomocniczych przyrządów bojowych, oczywiście z uwzględnieniem w tym wypadku innej ogólnej poprawki kompasowej.

Tak więc przedstawiają się w teorii niezmiernie cenne dla okrętów bojowych, a w szczególności dla łodzi podwodnych, zalety kompasu magnetycznego Holmes'a. Jeżeli praktyka zalety te potwierdzi, można będzie śmiało powiedzieć, że problemat pełnego zastępstwa zespołu kompasu żyroskopowego przez odpowiedni zespół kompasu magnetycznego, został rozwiązany w 100 procentach.





Przegląd Prasy.

Bilateralne układy o ograniczeniu zbrojeń morskich.

W dniu 17 lipca zostały podpisane w Londynie dwa układy bilateralne — angielsko-niemiecki i angielsko-sowiecki, w sprawie ograniczenia zbrojeń morskich oraz wymiany informacji odnoszących się do budowy nowych okrętów (Agreement providing for the Limitation of Naval Armement and the Exchange of information concernig Naval Constuction).

Po podpisaniu traktatu londyńskiego z dnia 25 marca 1936 roku przez Stany Zjednoczone, Wielką Brytanię i jej dominia oraz Francję, rząd angielski rozesłał tekst podpisanego traktatu rządów wszystkich państw, z prośbą o wypowiedzenie swoich ewentualnych zastrzeżeń. Licząc się z trudnościami jakie w obecnej chwili może nastręczać zawarcie ogólnego traktatu, rząd angielski dążył do nawiązania rokowań z poszczególnymi państwami, w celu doprowadzenia do zawarcia z nimi układów bilateralnych, w których zostałyby uwzględnione szczególne dezyderaty tych państw, utrudniające osiągnięcie kompromisu w ramach traktatu ogólnego. Wiążąc w ten sposób szereg państw układami bilateralnymi z Anglią, rząd angielski zamierza uforować drogę do zawarcia w przyszłości traktatu ogólnego pod auspicjami Ligi Narodów.

W tej myśli rząd angielski nawiązał pertraktacje z Niemcami, Z.S.R.R., Polską, Turcją, Finlandią, Danią, Norwegią i Szwecją. Jak widzimy, pertraktacje z Rzeszą i Związkiem Sowieckim zostały zakończone w sposób pozytywny.

Układ bilateralny angielsko-niemiecki w małym stopniu odbiega od traktatu londyńskiego z dnia 25 marca 1936 roku. Precyzuje on, między innymi, ostatecznie kaliber dział okrętów liniowych na 406 mm; sprawa ta artykułem 4 traktatu londyńskiego została uwarunkowana uzyskaniem zgody wszystkich sygnatariuszy traktatu waszyngtońskiego z r. 1922 na ograniczenie kalibru dział okrętów liniowych do 356 mm., czego jednak nie dało się przeprowadzić ze względu na odmowę Japonii.

Deklaracja, dołączona do układu precyzuje 35% stosunek floty niemieckiej do floty angielskiej, ustalony na podstawie poro-

zumienia angielsko-niemieckiego z roku 1935 w tym sensie, że stosunek ten odnosi się do całkowitego tonażu floty brytyjskiej i dominiów!

Traktat londyński z roku 1936 przewiduje t. zw. holiday for cruisers, to znaczy, że do końca 1942 roku strony układające się nie będą budowały krążowników o wyporności ponad 8.000 ton, uzbrojonych w działa ponad 155 mm. Tymczasem na podstawie porozumienia z Anglią z roku 1935, Niemcy mają prawo do budowy 5 krążowników o wyporności do 10.000 ton, uzbrojonych w działa do 203 mm. Sprawa ta została wyświetlona w liście ministra Eden'a, dołączonego do układu. Według tego listu rząd angielski przyjmuje do wiadomości oświadczenie rządu niemieckiego, że zostaną wybudowane tylko trzy krążowniki, co do pozostałych dwóch rząd niemiecki pozostawia sobie wolną rękę i skorzysta z przysługującego mu prawa tylko w wypadku zaistnienia wyjątkowych okoliczności. Te wyjątkowe okoliczności są uzależnione od intencji rządu sowieckiego wybudowania 7 krążowników o wyporności 8.000 ton, uzbrojonych w działa 180 mm.

Układ angielsko-sowiecki jest co do treści zupełnie równoznaczny z układem angielsko-niemieckim, z zastrzeżeniem w odniesieniu do okrętów, budowanych dla floty na Dalekim Wschodzie. Mianowicie, rząd sowiecki nie jest związany żadnymi ograniczeniami w odniesieniu do okrętów dla sił morskich na Dalekim Wschodzie tak długo, jak nie zostanie zawarte specjalne porozumienie w sprawie ograniczenia zbrojeń morskich pomiędzy Z.S.R.R. a Japonią. Jednakże okręty te mogą być wykorzystane tylko na Dalekim Wschodzie.

Zawarcie powyższych układów umożliwi ratyfikację traktatu londyńskiego przez izby ustawodawcze Wielkiej Brytanii. Dotychczas traktat został już ratyfikowany przez Stany Zjednoczone Ameryki i Francję, — Anglia wstrzymała się z ratyfikacją do czasu osiągnięcia porozumienia z Niemcami i Z.S.R.R. (S).

Polityka morska Japonii i zadania jej marynarki wojennej.

Z okazji 32-ej rocznicy bitwy pod Cuszymą, ministerstwo marynarki japońskiej wydało broszurę, omawiającą całokształt polityki morskiej Japonii oraz wynikające stąd zadania japońskiej marynarki wojennej.

Na wstępie broszura podaje krótki szkic historyczny, opisujący powstanie marynarki japońskiej. Jest rzeczą znaną, że rozbudowa marynarki japońskiej została zapoczątkowana dzięki ofiarności społeczeństwa i cesarza. W zaraniu modernizacji Japonii, jej wielki cesarz Meji, doceniając potrzebę posiadania floty wojennej, ofiarował na ten cel ze swej prywatnej skarbicy 300 tysięcy jen. Za przykładem cesarza poszło społeczeństwo japońskie, które złożyło się na 2 miliony jen. Gdy w roku 1893 parlament japoński skreślił w budżecie państwowym kredyty na rozbudowę marynarki wojennej, cesarz zadeklarował po 300 tysięcy jen rocznie na przeciąg 6 lat, a za nim poszli wszyscy urzędnicy państwowi ofiarowując na ten cel 10% swoich poborów, również na okres 6 lat. W rezultacie

parlament widział się zmuszonym do zatwierdzenia odnośnych pozycji w budżecie.

Pierwszy, obliczony na dużą skalę program rozbudowy marynarki japońskiej, został zrealizowany w okresie dziesięcioletnim po wojnie japońsko-chińskiej. Program ten obejmował 103 okręty wojenne, kosztem 213 milionów jen. Bitwa na morzu Japońskim w dniu 27 maja 1905 roku stała się wydarzeniem epokowym w dziejach Japonii — od tej chwili datuje się stale narastająca potęga Japonii i wpływ jej na ukształtowanie stosunków politycznych na Dalekim Wschodzie.

Po wojnie światowej Japonia przystąpiła do traktatów, zawartych pomiędzy głównymi potęgami morskimi w sprawie ograniczenia zbrojeń morskich. Jednakże nie mogąc osiągnąć porozumienia w kwestii zrównania swoich praw wobec Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych, Japonia wycofała się z konferencji w Londynie w roku 1935, i z chwilą wygaśnięcia traktatów waszyngtońskiego i londyńskiego odzyskała zupełną swobodę w sprawach zbrojeń na morzu. Niemniej jednak, Japonia w każdej chwili gotowa byłaby zawrzeć traktat rozbrojeniowy na zasadzie formuły zapewnienia obrony narodowej. Tymczasem traktaty waszyngtoński i londyński uniemożliwiały marynarce japońskiej wypełnienie jej odpowiedzialnej misji w zakresie obrony narodowej. Wstępując w nową erę beztraktatową, Japonia wykorzysta ten okres w celu wzmocnienia swoich sił morskich i stworzenia takiej marynarki, jaka jest jej potrzebną dla zapewnienia obrony kraju i stabilizacji swoich wpływów na wschodzie Azji.

Napreżone stosunki w Azji wschodniej i w basenie Pacyfiku stwarzają dla Japonii sytuację niemniej krytyczną, jak ta, która istniała przed wojną rosyjsko-japońską. Podczas gdy Japonia czyni duże wysiłki dla stabilizacji położenia i zapewnienia spokoju na wschodzie Azji, sąsiad jej Chiny — aktywizują swą politykę w duchu antyjapońskim. Związek Sowiecki kontynuuje gorączkowo zbrojenia. Sytuację pogarsza rozpowszechnienie się komunizmu. Jednocześnie niektóre państwa europejskie, jak również Stany Zjednoczone Ameryki, zdradzają rosnące zainteresowania na terenie Azji wschodniej, i nie zadowalając się utrzymaniem praw i interesów już posiadanych, rozwijają ekonomiczną ofensywę w tej części świata. W szczególności godną podkreślenia jest aktywność w kierunku rozbudowy linii i baz lotniczych, oraz fortyfikacji nadbrzeżnych.

W tych warunkach naturalnym obowiązkiem marynarki japońskiej jest — przy uwzględnieniu stanu obcych marynarek i ogólnej międzynarodowej — ustalić na wstępie do ery beztraktatowej wszechstronnie przemyślany plan rozbudowy, który by dał możliwość wykonania Japonii wielkiej misji stabilizacji swych wpływów na zachodzie Azji, zabezpieczyłby jej pewność egzystencji i zapewnił warunki rozwoju w przyszłości.

W tej też myśli został opracowany nowy program rozbudowy floty japońskiej. Program ten bazuje się wyłącznie na myśli o samoobronie i jako taki nie zawiera nic, co by mogło być uznane przez inne państwa za bodziec do wyścigu zbrojeń morskich. Z dru-

giej strony, program ten został opracowany pod kątem widzenia niezależności, uwzględniając te warunki szczególne, w jakich znajduje się Japonia.

Broszura podkreśla z naciskiem znaczenie jakie ma dla Japonii problem stabilizacji położenia na Wschodzie Azji. Jest to kwestia życia i śmierci, i stąd konieczność by marynarka japońska była zdolna odeprzeć każdą próbę ze strony obcych państw, zmierzającą do zakłócenia pokoju w Azji wschodniej. Marynarka japońska musi osiągnąć stopień wyposażenia, gwarantujący możność zwycięstwa nad każdym przeciwnikiem, który by próbował owoładnąć zachodnim Pacyfikiem. W istniejących warunkach geograficznych kontrola nad wodami na Dalekim Wschodzie stanowi podstawowy warunek bezpieczeństwa Japonii.

Realizacja tego programu wymaga mobilizacji i koncentracji wszystkich sił narodu we wszystkich dziedzinach. Maksymalne wykorzystanie moce przemysłowej kraju, wiedzy i wynalazczości jego obywateli, da możność osiągnięcia jak najwyższego poziomu technicznego nowych okrętów.

Zadaniem marynarki japońskiej w razie wojny jest pokonanie floty przeciwnika, ale ma ona również ważną misję do spełnienia w czasie pokoju: zapobiegać wojnie przez doskonalenie swych zbrojeń i powstrzymanie w ten sposób wojennych zapędów ze strony innych państw.

Jak długo zbrojenia morskie nie osiągną stopnia wystarczającego aby zabezpieczyć Japonię przed zagrożeniem, tak długo cel ich nie zostanie osiągnięty. Niedoskonałość zbrojeń morskich nie tylko nie gwarantuje skuteczności obrony narodowej, ale samo przez się może prowadzić do wojny. (S).

Dziwny rozkaz.

Lipcowy zeszyt „Morskiego Sbornika” zawiera rozkaz dzienny ludowego komisarza obrony Z.S.R.R. — Woroszyłowa, — dotyczący ostatnich wypadków politycznych w Związku Sowieckim. Rozkaz taki nie byłby niczym niezwykłym, gdyby nie jego ton (przypominający wielce radykalny dziennik polityczny) a także niektóre, związane z tym enuncjacje.

Wezorajsi wyżsi dowódcy, poniekąd nawet bohaterowie narodowi Sowieców, są w rozkazie tym nazwani nie tylko zdrajcami, ale wstrętnymi sprzedawczykami, podle oszukującymi lud i rząd, trockistowsko-ziwnowjewskimi terrorystami z szajek morderców, dywersantów i szpiegów, prowadzącymi swą ohydną i wrażą robotę za pieniądze zagranicznych wywiadów i pod komendą zezwierzęconego faszysty, zdrajcy i sprzedawczyka, co zaprzedał chłopów i robotników — Trockiego. Ale sąd Sowiecki dał sobie radę z bandytami z szajki Zinowjewa, Kameniewa, Trockiego, Piatakowa, Smirnowa i innych..... (sic), jak również i z tymi, którzy dotychczas pokryjomu prowadzili dalej dzieło zdrady. Kontrrewolucyjna banda szpiegów i sprzysiężonych spiskowców, co uwiła sobie gniazdo w czerwonej armii, jest wykryta i ukarana. Były zastępca ludowego komisarza obrony Gamarnik — zdrajca i tchórz — nie mając odwagi sta-

nąć przed sądem sowieckiego narodu skończył samobójstwem.

Następuje długi rząd nazwisk byłych dygnitarzy sowieckich z Tuchaczewskim na czele — skazanych za zdradę stanu. Mieli oni — tak przynajmniej głosi rozkaz — jako cel: likwidację za wszelką cenę i wszelkimi sposobami sowieckiego ustroju, zniszczenie sowieckiej władzy, obalenie robotniczo-włościańskiego rządu, i przywrócenie jarzma obszarników i fabrykantów.... Dlatego faszystowscy spiskowcy przygotowywali zamachy na życie czołowych przedstawicieli partii i rządu, niszczyli gospodarstwo narodowe i obronę państwa, usiłowali poderwać moc czerwonej armii i przygotować jej porażkę w przyszłej wojnie. Sprzedawali oni wrogom państwa sowieckiego różne tajemnice wojskowe, oraz przygotowywali najazd wroga zewnętrznego na granice Związku. Oczekiwali pomocy od jednego z faszystowskich państw zagranicznych i za cenę tej pomocy, gotowi byli oddać mu sowiecką Ukrainę, rozerwać państwo sowieckie na kawałki....

Ale główni organizatorzy, prowodyrowie i szpiedzy, związani bezpośrednio z generalnymi sztabami burżuazyjnych, faszystowskich krajów, zostali zdemaskowani, i za swoje „zasługi” odpowiednio „wynagrodzeni” przez sowiecką sprawiedliwość. Robotniczo - włościańska czerwona armia, wierna i nienaruszona podstawa sowieckiej władzy, bezlitośnie otwiera ten wrzód („gnojnik”) na swym zdrowym ciele i szybko go likwiduje. Wrogowie przeliczyli się, i nie doczekają się oni porażki czerwonej armii. Armia ta była i pozostanie niezwyciężona (sic!). Faszyzm światowy raz jeszcze dowie się, że jego wierni agenci Gamarniki, Tuchaczewscy, Jakirowie i Uborewicze, i pozostała zdradziecka padlina, wysługująca się po lokajsku kapitalizmowi — starci zostali z oblicza ziemi, a pamięć po nich będzie przeklęta i zapomniana (sic!).

I tak dalej w tym samym duchu. Rozkaz ten ze względu na styl i ton nie ma chyba równego sobie w historii świata. Oczywiście — kwestia napiętnowania faktu zdrady głównej (jeśli fakt taki miał w istocie miejsce, a nie była to tylko wewnętrzna rozgrywka polityczna o władzę) jest zrozumiała. Ale nazywać Trockiego — zezwierzęconym faszystą, a Tuchaczewskiego czy innych — zgnitym draństwem, — to.... trochę jakoś dziwnie jak na uszy i oczy „świata burżuazyjnego”. Du sublime au ridicule il n’ y a qu’ un pas.

Ciekawym komentarzem do powyższego rozkazu jest wiadomość wydrukowana przez jedno z pism sowieckich, wychodzących na Dalekim Wschodzie. Pismo to — tak samo jak „prikaz” Woroszyłowa, donosi o knowaniach zdrajców, mających na celu rozbiór państwa sowieckiego. Między innymi Polska wzamian za zwrot Niemcom korytarza miałaby otrzymać całą Ukrainę z dostępem do morza Czarnego w Odesie. Niemcy nie tylko otrzymaliby bezpośrednie połączenie z Prusami Wschodnimi, ale też podzieliwszy Litwę między siebie i Polskę, wchłonęliby Łotwę i Estonię jako państwa pół-autonomiczne, coś w rodzaju brytyjskich dominów. Gdynia pozostałaby wolnym portem i miastem w rodzaju dzisiejszego Gdańska, z uprzywilejowanym tranzytem polskim. Jednym słowem zrealizowana idea Ober-Ostu, z pierwszymi placówkami niemieckimi

w okolicach Leningradu, a może nawet wspólna granica niemiecko-fińska. Poza tym przywrócenie w Rosji caratu, kapitalizmu, ucisku robotników i włościan i t. p. — pod presją Niemców i Polaków (sic!).

Jak widzimy projekt zupełnie udany, jednak cokolwiek trudny do przeprowadzenia, nawet gdyby „zezwierzęconym faszystom” udało się dokonać przewrotu na terenie Z.S.R.R. (J. P.).

Jeszcze zamach stanu.

„Deutsche Wehr”, omawiając ostatnie wypadki polityczne w Sowietach, dochodzi do przekonania, że nie chodziło tu bynajmniej o fakt zdrady głównej, ale o zwykły zamach stanu. Po prostu przepaść między „polityczeskimi rukowoditeliemi” (kierownictwem politycznym), a oficerami zawodowymi pogłębiła się wskutek różnych tarć, nieuniknionych w wypadku gdy na czele siły zbrojnej stoją siły niefachowe. (Nb. — tarcia takie, jakkolwiek w stopniu minimalnym, mają miejsce nieraz i w Niemczech, przykładem dymisja adm. Foerster. Nasz przyp.). Tak dawni oficerowie carscy, jak i nowokreowani sztabowcy pochodzenia sowieckiego, nie mogli dojść do ładu z członkami rządu, partii i oficerami „własnego chowu”, pochodzącymi z dawnych szeregowych. Jednak spisek uknuty przez Tuchaczewskiego i towarzyszy nie miał nic wspólnego ze zdradą, a przeciwnie chciał tylko wzmocnić stanowisko sfer wojskowych i objąć władzę — ku pożytkowi państwa i narodu.

Zwietrzywszy niebezpieczeństwo, rząd sowiecki nie zawałał się przed najdalej idącymi środkami zapobiegawczymi, rozumiejąc, że kompromis nie da się osiągnąć. O powadze chwili świadczy choćby fakt, że nie cofnięto się przed usunięciem ze świata najwybitniejszych wojskowych sowieckich, na których opierała się organizacja, wyszkolenie i taktyka czerwonej armii. Dotychczas aresztowano około 1200 oficerów, 700 podoficerów i 2000 szeregowych, oraz 700 osób cywilnych. Część aresztowanych już zgładzono, co do reszty trudno żywić jakieś optymistyczne nadzieje.

Z wybitniejszych dowódców czerwonej armii pozostało tedy na widowni już tylko kilku: Szaposznikow (b. pułkownik carski), zdolny ale stary i zużyty, Jegorow, Alksnis i po części Biełow. Blücher i Budienny nie mają dostatecznego wojskowego wykształcenia, a ponadto ukończyli tylko po kilka klas szkoły ludowej. Woroszyłow nie posiada nawet wykształcenia wojskowego. (Tym się może tłumaczy i styl „rozkazu”. Nasz przyp.). Innymi słowy — zdaniem dziennika niemieckiego — czerwone dowództwo przechodzi przez ciężką próbę, co bezwarunkowo odbije się na sprawności bojowej wojska.

W związku z powyższym „Deutsche Wehr” podaje treść ostatniego listu Tuchaczewskiego, w którym marszałek, tuż przed rozstrzelaniem, zwraca się z ciężkimi wyrzutami do Woroszyłowa. Ponieważ nie mamy pewności czy list ten jest autentyczny — odsyłamy Czytelników do prasy codziennej. W każdym razie treść listu potwierdza w zupełności przypuszczenie, że chodziło o wojskowy zamach stanu i że Tuchaczewski dał życie za sprawę, którą ze swego punktu widzenia uważał za ideową i uczciwą.

W jakim stopniu wydarzenia powyższe odbiły się na „moralę” sił morskich związku Sowieckiego — nie jest bliżej wiadomym.

(J. P.)

„Kurier Warszawski” o konflikcie chińsko-japońskim.

Z całej prasy polskiej bodaj-że jeden tylko „Kurier Warszawski” podał w obszernym wstępnym artykule (N. 210) prawdziwą przyczynę klęsk chińskich. Nawiązując do wojny z r. 1894, autor podkreślił znaczenie panowania na morzu, do którego Japonia doszła drogą konsekwentnie rozbudowanej marynarki wojennej, podczas gdy Chiny, prowadząc politykę ściśle kontynentalną, mimo swej olbrzymiej ludności i wielkiej liczby wojska lądowego — są bezbronne wobec najazdu. Państwo o charakterze kontynentalnym w takim wypadku prędzej lub później przegrać musi, bo przeciwnik panujący na morzu ma nad nim przewagę ruchliwości i jest dlań nieosiągalny.

[Dodać można, że przykład ten powtarza się w hiszpańskiej wojnie domowej. I tam konflikt ma pozornie charakter ściśle kontynentalny, a jednak powodzenie zaczyna zupełnie wyraźnie przechodzić ku stronie panującej na morzu. W tym wypadku jest to strona generała Franco, której okręty wykazują coraz większą żywotność. Poza tym gen. Franco jest mniej lub więcej wspierany przez dwa mocarstwa morskie — Włochy i Niemcy — podczas gdy jego przeciwnicy mają po za sobą tylko Sowiety — których marynarka wojenna nie osiągnęła jeszcze proporcjonalnego do polityki poziomu. Tym się też tłumaczy łatwość zaopatrywania powstańców w sprzęt wojenny i trudności jakie w tym kierunku strona rządu walenckiego odczuwa coraz silniej.]

Szkoda, że prasa polska, poświęcając tak dużo miejsca obu tym konfliktom, niemal zupełnie pomija rolę morskich sił zbrojnych, traktując wszystko z właściwego nam, kontynentalnego punktu widzenia. A przecież wagi roli tej i znaczenia panowania na morzu — zaprzeczyć się nie da. (N).

Oryginalny zakład.

We Francji zaszedł fakt wielce charakterystyczny. W czasie ostatniej rewii morskiej w okolicach Brest, jak wiadomo, dziennikarze otrzymali do swej dyspozycji specjalny kontrtorpedowiec, który płynął w ślad za „Dunkerque”. Jeden z reporterów, niesłusznie niezadowolony z takiego stanu rzeczy, założył się z kolegami, że uda mu się dostać na pokład pancernika i pozostać tam niezauważonym do końca rewii.

Zakład udał się, ale.... tylko w połowie. Dziennikarzowi, ubranemu w strój marynarski, udało się wprawdzie wsiąść do barkasu „Dunkerque” i wejść bez trudności na pokład. Jednak dość szybko jeden z podoficerów zauważył niezwykle zachowanie się rzekomego marynarza. Wzięty w ogień pytań, dziennikarz oczywiście przyznał się do wszystkiego i został zatrzymany.... tym razem przymusowo. Trzeba było aż interwencji wysokich czynników politycz-

nych aby uwolnić go z aresztu. Czy sprawa przyjmie dalszy obrót — nie wiadomo. W każdym razie marynarka francuska zdaje się nie gustować w podobnych „wyczynach”.

Fakt ten podajemy na odpowiedzialność prasy austriackiej.

(J. P.)

Prasa a rewia w Spithead.

Dopiero teraz w prasie angielskiej ukazało się kilka wzmianek, omawiających niektóre niedociągnięcia w czasie wielkiej rewii królewskiej w Spithead. Między innymi dla przedstawicieli prasy przeznaczono tylko stary kołowiec, który ani nie mógł zmieścić wszystkich, ani nie posiadał odpowiednich urządzeń (brak biurek i krzeseł) ani nie dawał odpowiedniej łatwości obserwowania rewii i to tym bardziej, że płynął dopiero jako dwunasty za yachtem królewskim. Przedstawiciele prasy nie mogli ani zanotować właściwych wrażen i podać je czytelnikom, ani dokonać dobrych zdjęć fotograficznych. Wreszcie w czasie iluminacji popsuło się radio, co do reszty utrudniło pracę.

W konkluzji przedstawiciele prasy zażądali lepszej organizacji ze strony referatu prasowego admiralicji oraz urządzenia przez marynarkę wojenną przy tego rodzaju uroczystościach specjalnego biura prasowego, przeznaczonego tylko dla dziennikarzy.

Jak widzimy niedociągnięcia tego typu zdarzają się wszędzie. (N).

„Berliner Tageblatt” o tygodniu morza w Gdyni.

Pod tytułem „Pęd polski do morza” — francuski organ oficjalny marynarki wojennej „Le Moniteur de la Flotte” z 22 lipca, zawiera omówienie artykułu wstępnego, który wnet po polskim tygodniu morza ukazał się w „Berliner Tageblatt”. Prasa polska, jak to zwykle ze sprawami morskimi bywa — nie zwróciła na artykuł ten bliższej uwagi. A szkoda. Zawierał bowiem wiele ciekawych poglądów na nasz wysiłek morski.

Zwróciwszy uwagę, że tegoroczne święto morza obchodzone było w Polsce ze szczególnym naciskiem na sprawy obrony morskiej i kolonii, — pismo niemieckie podaje w obszernym streszczeniu przemówienie radiowe Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, oraz przemówienie prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej generała Kwaśniewskiego. Sens obu przemówień zbiega się w uznaniu konieczności zabezpieczenia wolności morskiej, drogą stworzenia takiej marynarki wojennej, jakiej wymagają żywotne potrzeby państwa polskiego.

Tu „Berliner Tageblatt” przechodzi do własnych wywodów. Dotychczas polska marynarka wojenna właściwie nie istniała, — pisze autor artykułu. W ciągu 17 lat państwo polskie o ambicjach mocarstwowych zdobyło się zaledwie na cztery kontrtorpedowce i trzy łodzie podwodne. Zbiórka prowadzona od długich lat przez Ligę Morską pozwoliła zgromadzić fundusze za-

ledwie na zakup jednej łodzi podwodnej. Jednak możliwe, że w tej dziedzinie nastąpi jakiś zwrot, skoro najwyższe czynniki państwowe zdecydowały się na wygłoszenie formuły: „B u d u j m y o k r ę t y w o j e n n e”.

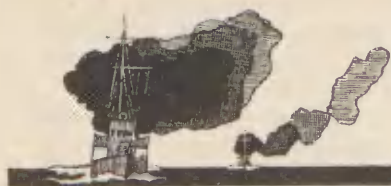
Jednak realizacja tego hasła jest dziś w Polsce trudniejsza niż przed laty. Polska, nie posiadając stoczni, może budować okręty tylko zagranicą. Do tego potrzebne są dewizy, a tych znów nie można używać poza krajem, pod grozą obniżenia bilansu płatniczego z jednej, a braku podstaw finansowych do zakupu potrzebnych zagranicą artykułów pierwszej potrzeby, z drugiej strony. Ale źle jest sądzić, że zły stan finansów polskich zamieni sprawę rozbudowy Gdyni i marynarki wojennej w niewykonalną utopię. Takie twierdzenie wypływałoby jedynie z niedoceniań prężności i energii narodowej młodego państwa polskiego.

Wprawdzie dotychczas nie zdobyto się nie tylko na marynarkę w prawdziwym tego słowa znaczeniu, ale nawet na stocznice; nawet naprawy i dokowania polskich okrętów wojennych muszą odbywać się w Gdańsku; stocznia gdyńska cierpi na brak kapitałów, a warsztaty marynarki wojennej nie mogą być jeszcze uważane za zaczątek polskiego przemysłu wojenno-morskiego. Ale właśnie dlatego Liga Morska i Kolonialna rozpoczęła gigantyczną propagandę i wykorzystując przemówienie Prezydenta Rzeczypospolitej, woła o budowę okrętów na własnej stoczni. Możliwości mogą więc się znaleźć, choć trzeba liczyć się jeszcze z kilkoma latami przygotowawczymi. Skoro państwo tak słabe finansowo, jak Polska, potrafiło z wioski rybackiej stworzyć wielki port morski, to zapewne potrafi też w końcu dopiąć swego w dziedzinie budownictwa okrętów wojennych.

Kwestia fortyfikacji nadbrzeżnych przedstawia się podobnie, jak kwestia rozbudowy floty. Kilka baterii przeciwlotniczych w okolicach Orłowa i kilka starych dział na półwyspie Helu stanowią cały system obronny Gdyni. Zapewne dopiero teraz polskie władze wojskowe zainteresowały się tym zagadnieniem, skoro wydano właśnie w tym roku rozporządzenie, dotyczące zakazu ruchu w części półwyspu, przeznaczonej na ufortyfikowanie.

Rozbudowa floty wojennej i obrona wybrzeża będą zapewne najbliższym celem i punktem centralnym polskiej polityki. Jednak trudno oprzeć się mniemaniu, że niebezpieczeństwo dla Polski leży nie na Zachodzie, lecz na Wschodzie. Co do polskich aspiracji kolonialnych, to te wydają się skazane na zupełne niepowodzenie — nikt nie będzie słuchał tego rodzaju rewindykacji. Natomiast nie można Polsce brać za złe, że pragnie wzmocnić swoje bezpieczeństwo na morzu.

Koniec artykułu zawiera zarzuty przeciwko propagandzie Ligi Morskiej i Kolonialnej, zmierzającej rzekomo do zakłócenia spokojnych sąsiedzkich stosunków na pograniczu polsko-niemiecko-gdańskim. Władze polskie winny czuwać aby propaganda Ligi, miast iść we właściwym kierunku, nie była wymierzona przeciwko Gdańskowi, który lojalnie spełnia swe zadania portowe w stosunku do zaplecza. (J. G.).



Zagadnienia aktualne.

O charakter i organizację polskiej floty.

Szesnastoletni uczeń gimnazjalny nadesłał do Redakcji „Przeglądu Morskiego” wycinek z „Kuriera Poznańskiego” pod powyższym tytułem. Pomijając pytania i komentarze, wyrażone w liście tego gimnazysty, uważamy jednak za wskazane wszczęcie na ten temat dyskusji.

Aby z jednej strony podać treść artykułu (bez skrótów) do wiadomości Czytelników, z drugiej nie narażać się na zarzut częściowego, niesumiennego, czy tendencyjnego omówienia sprawy, zdecydowaliśmy wymieniony artykuł zamieścić poniżej w całej rozciągłości.

O charakter i organizację polskiej floty.

Posiadamy od 18 lat upragniony wylot na morze, daje on nam możność obcowania z całym światem. Dźwignęliśmy własnym wysiłkiem port handlowy w Gdyni, stworzyliśmy marynarkę handlową i podstawę floty bojowej, której piękne jednostki cieszą nasz wzrok, napełniają duszę słuszną dumą. Nie wykonaliśmy jednak w całości programu morskiego z 1924 r. i nawet po ukończeniu zamówionych w Anglii 2 kontrtorpedowców i 2 łodzi podwodnych będzie nam jeszcze brakowało 7 nurkowców, przewidzianych programem i 2 krążowników. Zdaje się jednak, że przy realizacji całego programu budowa tak kosztownych krążowników, wymagająca paru lat, została jednak zaniechana.

Należy przypuszczać, że ta zmiana programu wynikła z trzeźwej oceny naszej sytuacji strategicznej na Bałtyku. Nie ulega wątpliwości, że z chwilą rozpoczęcia wojny cieśniny duńskie będą przez Niemcy ściśle zablokowane. Dokonały one tego z zupełnem powodzeniem w okresie wojny światowej i żadne z państw koalicyjnych nie próbowało nawet sforsować blokady dla uzyskania tak potrzebnego połączenia morskiego z Rosją.

Sytuacja obecnie zmieniła się, ale tylko na gorsze — siły floty niemieckiej wzrosły ostatnio w stosunku do ogółu państw nadbałtyckich parokrotnie, uniemożliwią z łatwością wszelkie próby sforsowania cieśnin. Odpadają zatem jakiekolwiek możliwości bronięcia naszego handlu na morzach otwartych lub działalności korsarskiej dużych jednostek krążowniczych. Flotę bojową musimy jednak posiadać, ale odpowiadającą wyłącznie celom specjalnym w granicach Bałtyku i charakterowi zamierzonych operacji.

Niektórzy nie liczą się z sytuacją geopolityczną Polski na morzu Bałtyckim. Próbuja ostatnio oprzeć uzasadnienie swej tezy na dwóch artykułach codziennej prasy francuskiej, przewidujących, że „Polska na skutek słabości swej floty znajdzie się w położeniu Rosji przedwojennej, będzie odcięta od świata i sprzymierzeńców”, że ci ostatni „nie tylko nie wyciągną z niej aktywnej współpracy, ale, wręcz przeciwnie, będą w ciągłej trosce o nią”. Innymi słowy, Polska bez marynarki wojennej to sojusznik kłopotliwy...

Fakt izolacji Polski jest pewny, ale dalsze komentarze już na miejscu wysnute są zupełnie fałszywe. Czytamy więc, że „zachowanie komunikacji morskiej staje się warunkiem bezwzględnympieczęństwa i niepodległości państwa, że silna flota gwarantuje pokój i jest źródłem korzystnych przymierzy, a zatem potęgi i dobrobytu”. Czytamy niemniej, że „kraj marynarki tej nie posiadający, traktowany jest z lekceważeniem przez sąsiadów, z obawą przez sprzymierzeńców itd.” Stąd wniosek — program 1924 r. musi być wykonany całkowicie z dwoma krążownikami włącznie.

Inny projektodawca uważa, że to jeszcze za mało i proponuje wykonanie programu pełniejszego w ciągu lat 10, a obejmuje on 3 okręty liniowe, 2 krążowniki, 36 kontrtorpedowców i torpedowców, 6 podwodnych krążowników, 15 łodzi podwodnych, wręszcze szereg statków pomocniczych. Koszt ogólny 1,5 miliarda złotych.

Nie ulega wątpliwości, że nieuchronne odcięcie komunikacji morskiej utrudni komunikację bardzo nam potrzebną ze światem, ale nawet kilkakrotnie silniejsza flota polska lub sojusznicza nie otworzy nam cieśnin. Nie pomógłby nam sojusz z jakimkolwiek z państw nadbałtyckich, których morskie siły nadają się tylko do obrony wybrzeży. Sowiety nie budują również na Bałtyku nowych statków liniowych, posiadają tu tylko 40 łodzi podwodnych, nadających się do małej wojny morskiej, i parę przedwojennych liniowców.

Sprawę organizacji i charakteru polskiej floty, uzależnionej od naszych warunków strategicznych, politycznych i finansowych, poruszałem już parokrotnie w „Kurjerze Poznańskim”, nie spotkawszy się ani razu z rzeczowym sprzeciwem w prasie. Wciąż jednak ukazują się artykuły, ujmujące całe zagadnienie nie tyle rzeczowo, co reprezentacyjnie, a że w szerokich kołach społeczeństwa wrażliwych na interesowanie sprawą obrony państwa, uważam za wskazane powtórzyć raz jeszcze tezy zasadnicze a niewątpliwe.

Posiadamy na Bałtyku tylko jedną bazę wojskową — Gdynię. Manewry naszej floty wojennej mogą być zatem wyłącznie na

niej oparte. Wyjście z zatoki znajduje się jednak pod obserwacją Gdańska, ukazanie się zatem naszych statków poza granicami portu zostanie naturalnie natychmiast sygnalizowane przeciwnikowi, a lotnictwo ustali ściśle kurs naszej floty. Nastąpi ze Szczecina pościg silniejszej grupy statków liniowych i pojedynki artyleryjski z wiadomym wynikiem, a jeżeli eskadra polska uchyli się od spotkania manewrem odwrotnym na Gdynię, spotka u wejścia do zatoki drugą, również mocniejszą, grupę przeciwnika. A jeden zatopiony krążownik kosztuje przeszło 100 milionów złotych.

Flotę bojową posiadać jednak musimy, winna ona spełnić poważne zadania uniemożliwienia między Szczecinem a Królewcem ruchu transportów wojskowych, hamować ruch handlowy między Niemcami a Szczecinem. Zadania te mogą być wykonane z zupełnym powodzeniem przez kontrtorpedowce i łodzie podwodne, a manewr bojowy ułatwiony będzie pierwszym przez ich ruchliwość, drugim przez trudności walki z przeciwnikiem podwodnym. Działalność ich musi być jednak oparta o Gdynię, przekształconą na obóz warowny, broniący naszej bazy morskiej od strony morza, lądu i powietrza.

E. De Hennig-Michaëlis, generał.

•

Dalecy od chęci przeciwstawiania opinii szesnastoletniego gimnazysty zasłużonemu dowódcy III korpusu Wschodniego i byłemu wiceministrowi spraw wojskowych, tym nie mniej pozwolimy sobie podyskutować na temat powyższego artykułu. Prosi o to ponieważ sam Autor, wyrażając zdanie, że „nie spotkał się ani razu z rzeczowym sprzeciwem w prasie”. Wierzymy chętnie, że tak było, bo z jednej strony czynniki nefachowe nie mogły się na taki rzeczowy sprzeciw zdobyć, fachowe zaś były skrepowane ze zrozumiałych względów.

I tym razem zechce nam Autor wybaczyć jeśli odpowiedź nie będzie może tak wyraźna jakbyśmy tego pragnęli. Stawianie kropek nad „i” w sprawach dotyczących obrony państwa nie zawsze jest bowiem wskazane.

Już na początku szersza dyskusja na temat programu morskiego okazuje się niemożliwa. Jednakże skoro Autor twierdzi, że „sytuacja zmieniła się na gorsze”, bo siły niemieckie wzrosły znacznie, to raczej należałoby ubolewać nad niewykonaniem tego programu, niż uważać, że wynikało to „z trzeźwej oceny sytuacji”. Gdyby program wykonano, oczywiście „sytuacja nie zmieniłaby się na gorsze” w stopniu, w jakim Autor to słusznie konstatuje. Mieliśmy na to sporo czasu, boć przecież zapoczątkowanie odbudowy marynarki niemieckiej przypada dopiero na rok 1925, a rozszerzenie ram tej odbudowy nastąpiło w dziesięć lat później.

Zresztą Autor całe nasze zagadnienie obrony morskiej traktuje wyłącznie pod kątem stosunku do sił zachodniego sąsiada. Taki punkt widzenia można uważać za w dużym stopniu jednostronny, gdyż naszym zdaniem, (nie wyłączając oczywiście i takiego stanu rzeczy), należałoby rzecz traktować bardziej wszechstronnie, raczej właśnie taktycznie niż politycznie.

Z kwestią tą wiąże się bezpośrednio twierdzenie Autora o izolacji Bałtyku od świata, dzięki zamknięciu cieśnin Duńskich przez flotę niemiecką. I tu temat do dyskusji nasuwa się sam przez się.

Nie wydaje nam się słusznym pogląd, że „siły niemieckie uniemożliwią z łatwością wszelkie próby sforsowania cieśnin”. W czasie ostatniej wojny rzeczywiście państwa Ententy ograniczyły się do przeprowadzania przez Cieśniny samych tylko łodzi podwodnych (a więc zamknięcie szczelnym nie było — przeszło je 5 łodzi angielskich, szóstą utkwiała na mieliźnie, siódma omyłkowo zaatakowała duńską łódź podwodną) jednak wpływało to raczej z konieczności politycznych, niż strategicznych lub taktycznych. Możliwość sforsowania Cieśnin istniała pod każdym względem — czego dowodem plan opracowany przez admirała Fishera i budowa specjalnych ku temu okrętów (krążowniki liniowe typu „Fourious” o stosunkowo niewielkim zanurzeniu, pozwalającym im przejść przez Drogden i Flint). Jeżeli plan ten nie został wykonany, to powtarzamy, stało to się raczej ze względów politycznych, no i ze względu na... bezczynność floty rosyjskiej, która nie dawała dostatecznych rękojmi współdziałania — zaraz zobaczymy dlaczego.

Plan Fishera był bardzo prosty: Wzięcie floty niemieckiej we dwa, a właściwie w trzy ognie. To znaczy równoczesna akcja „Grand Fleet” od strony Helgolandu w zatoce Niemieckiej, oddziału „bałtyckiego” od strony Beltów i Sundu, oraz floty rosyjskiej na Gdańsk i Swinoujście, która to flota winna była podać rękę zespołom brytyjskim, forsującym Cieśniny. Przewaga aliantów była tak ogromna, że niemieckiej flocie wielkiego morza pozostawałoby albo rozegrać bitwę rozdzieliwszy się, a więc w bardzo niekorzystnych warunkach, albo pozostać w bazach i wobec tego nie przeszkadzać przejściu na Bałtyk po przetralowanym czy też neutralnym torze wodnym sił brytyjskich. Te ostatnie przewidziane były w ilości pięciu krążowników liniowych, sześciu pancerników starszego typu, dziesięciu krążowników, kilkunastu monitorów oraz około 60 okrętów lekkich.

Jeśli weźmiemy pod uwagę, że przerzucenie niemieckiej „Hochseeflotte” przez kanał Kiloński wymagało w tempie alarmowym około dwóch dni czasu, a flota rosyjska liczyła bądź co bądź cztery dreadnoughty, cztery starsze pancerniki, pięć lub sześć krążowników i pewną ilość sił lekkich na-i-podwodnych (łącznie z wymienionymi już wyżej angielskimi podwodnymi łodziami), to dojdziemy do logicznego wniosku, że operacja miała szanse powodzenia. Jeśli nie doszła do skutku, to jedynie, jak rzekliśmy, ze względów politycznych: oszczędzania neutralności Duńskiej (Anglicy mieli więcej skrupułów od Niemców w Belgii), pewnych tarć między rządem a admiralicją brytyjską, zakończonych ustąpieniem Fishera, nie-skoordynowania poglądów w łonie samej admiralicji i sztabu generalnego marynarki, nieumiejętnego wykorzystania (a właściwie zupełnego niewykorzystania) floty rosyjskiej przez naczelne dowództwo rosyjskich sił zbrojnych, a wreszcie przez defekcję tej ostatniej floty w momencie rewolucji. W ten sposób flota angielska i francuska

przedostały się na Bałtyk dopiero w 1918 roku, a pierwsza ukoronowała tę akcję wspaniałym atakiem swych ścigaczy na Kronsztadt.

Ten właśnie brak rękojmi współdziałania ze strony floty rosyjskiej, która przez całą wojnę nie podjęła akcji na szerszą skalę, prócz stawiania min, utrudnił znacznie wykonanie planu i wywołał daleko idący sceptycyzm w łonie admiralicji brytyjskiej — czy warto w ogóle dla sojusznika o tak wątpliwej wartości, ryzykować tyle wysiłku. Pogląd, któremu nie sposób było odmówić w pewnym stopniu słuszności. Ale ten to właśnie pogląd potwierdza, acz pod nieco odmiennym kątem widzenia (szczupłości sił) zdanie wyrażone w prasie francuskiej, a skrytykowane przez Autora, co do wartości Polski jako sprzymierzeńca. Rzeczywiście „Polska bez marynarki wojennej, to sojusznik kłopotliwy”.

Rosyjskie naczelne dowództwo widziało we flocie tylko przedłużenie prawego skrzydła wojska. Wymagało od niej minimum ryzyka i stanowiska wybitnie obronnego w Zatoce Fińskiej. Już sama odległość bazy od właściwego teatru działań i przymusowa bezczynność zimowa (lody) uniemożliwiały w dużym stopniu wszelkie poczynania zaczepne. Gdy zgodzono się wreszcie — pod energiczną presją dzielniejszych admirałów — przenieść część sił do zatoki Ryskiej, dokonano tego połowicznie, a zresztą było już i tak za późno. Flota rosyjska, acz liczebnie bez porównania silniejsza od stacjonowanych stale na Bałtyku sił niemieckich, nie tylko że nie potrafiła „podać ręki” Anglikom, ale nawet nie umiała przeciwstawić się obrotowi morskiemu między krajami Skandynawskimi a Niemcami. Oto do czego doprowadziła fałszywa koncepcja o zadaniach floty w czasie wojny, koncepcja wylęgła w głowie wyższych dowódców lądowych, a której dowództwo morskie nie umiało czy nie mogło się przeciwstawić.

Tutaj właśnie zahaczamy o jedno ze zdań wyżej cytowanego artykułu. Autor tego ostatniego zapomniał snąć, że droga na Bałtyk wiedzie nie tylko przez Cieśniny Duńskie, ale — jak to ostatnia wojna pokazała — wiedzie częstokroć po przez kraje Skandynawskie i system kanałów Szwedzkich, do któregośkolwiek z portów naszego morza. Przez jakiś czas dostawano się przecież do Rosji po przez Narwik w Norwegii i zatokę Botnicką, a do Niemiec przez porty szwedzkie środkowego i zachodniego Bałtyku. Właśnie wielkim błędem rosyjskiego dowództwa było detaszowanie na słabo bronione niemieckie linie komunikacyjne Bałtyku, samych tylko angielskich łodzi podwodnych, podczas gdy operacje floty w rodzaju wypadu komandora Horthy na śródziemnomorską cieśninę Otranto *), (maj 1917), mogły tu mieć jeszcze wspanialsze szanse powodzenia. Mogłyby odrazu stworzyć państwu niemieckiemu trudności, które w następstwie dopiero udało się częściowo osiągnąć Entencie przez stosowanie dalekiej blokady i kontrolę ładunków do krajów neutralnych. Dowóz rudy żelaznej ze Szwecji do Niemiec pozostał do końca

*) Horthy dokonał wypadu trzema krążownikami lekkimi i kilkoma kontrtorpedowcami, ale w oparciu o całą, pełnowartościową, dziesięcioma okrętami liniowymi rozporządzającą flotę Austro-Węgier.

wojny wolny — choć przerwanie go mogłoby koniec ten znacznie przyspieszyć.

Gdyby flota rosyjska pokusiła się sumiennie o panowanie na Bałtyku, forsowanie cieśnin w strategicznym sensie tego słowa, okazałoby się prawie zbyt łatwe. Cieśniny otworzyłyby się same. A choćby i nie — to i tak efekt byłby bardzo podobny do ich otwarcia. Ale do tego trzeba było najprzód mieć flotę pełnowartościową taktycznie, a potem właściwą koncepcję operacyjną i — wolę zwycięstwa. Operacjami łodzi podwodnych i biernym stawianiem min osiągnąć tego oczywiście się nie dało.

W dobie dzisiejszej (biorąc wciąż jednakowy układ polityczno-strategiczny, omawiany przez Autora) stosunek floty niemieckiej wzrósł wprawdzie znacznie, jeśli weźmiemy stosunek ten do nas, ale jednocześnie zmniejszył się poważnie w stosunku do państw zachodnio-europejskich (biorąc pod uwagę stan przedwojenny). Oddalając a priori wszelkie wywody na temat konfliktu zbrojnego z określonym ściśle państwem, tym nie mniej stwierdzić musimy, że w wypadku gdyby który z zachodnich sąsiadów chciał odciąć nas od wyjścia na Morze Północne, po pierwsze musiałby uzyskać na to zupełną zgodę państw Skandynawskich, po drugie w takim konflikcie Polska musiałaby być zupełnie sama — bez sprzymierzeńców. A tego rodzaju układ polityczny trudny jest do przewidywania.

Nie zgadzamy się więc z opinią Autora, że „fakt izolacji Polski jest pewny”, że „Niemcy uniemożliwią z łatwością wszelkie próby sforsowania cieśnin”, że „odcięcie naszej komunikacji morskiej jest nieuchronne, bo nawet kilkakrotnie silniejsza flota polska lub sojusznicza nie otworzy nam cieśnin”. Tego rodzaju pesymizmu nie może podzielić ani fachowiec, ani nawet laik, orientujący się dokładnie w dziedzinie obrony morskiej. Oczywiście — fakt izolacji i odcięcie naszej komunikacji morskiej będą nieuchronne, gdybyśmy naprawdę porzucali na takiej flocie, jaką Autor w swym artykule uważa dla nas za wystarczającą. W tym wypadku miałby rację, ale w samej negacji tylko...

Myli się też Szanowny Autor gdy twierdzi, że „Sowiety nie budują na Bałtyku nowych statków (sic!) liniowych, a posiadają tu tylko 40 łodzi podwodnych, nadających się do małej wojny morskiej i parę przedwojennych liniowców...” W tej właśnie chwili Sowiety, rozumiejąc doskonale, że idea „małej wojny” traci wyznawców, i że łodzie podwodne nie potrafią wiele zdziałać bez oparcia o „gros” sił morskich, — budują trzy nowe okręty liniowe i pięć dużych krążowników, a nadto zmodernizowały całkowicie owe „parę starych liniowców”, z których jeden pancernik gościliśmy swego czasu w Gdyni. Czy i te okręty liniowe byłyby przeznaczone „do małej wojny morskiej”, Autor nie wspomina?! Dodajmy, że położenie strategiczne Sowieców na Bałtyku jest dziś znacznie gorsze niż to miało miejsce przed wojną, prócz oczywiście wypadku ograniczenia się znów do biernej defensywy, która, jak wiadomo, pozwala tylko na odbieranie razów bez możliwości ich oddania i koniec końcem — przeciwna wszelkiej doktrynie twórczej — prowadzi do zguby.

„Wyjście z zatoki (gdańskiej) znajduje się pod obserwacją Gdańska — pisze dalej Autor — ukazanie się naszych statków (sic!) poza granicami portu zostanie naturalnie sygnalizowane przeciwnikowi, a lotnictwo ustali ściśle kurs naszej floty...”

I znów musimy z żalem stwierdzić, że jest to próba aplikowania na morzu sposobów wojny lądowej. Rzeczywiście trudno sobie wyobrazić wyjście wojska z obozu warownego pod okiem nieprzyjaciela. Ale — dodamy — trudno też sobie wyobrazić morskiego dowódcę, który taki stan rzeczy toleruje i pozwala się nim krępować. Zresztą, jeśli mamy już nazywać rzeczy po imieniu, to kto nam powiada, że w przyszłym konflikcie z państwem X (niekoniecznie może tym o którym Autor wspomina), Gdańsk miał być wrogi, będzie stuprocentowo lojalny? A choćby był i wrogi, to naszą rzeczą będzie temu zapobiec w ten lub inny sposób.

Twierdzenie, że kontrtorpedowce przejdą niepostrzeżenie tam, gdzie okręty większe będą zawczasu dostrzeżone, nie opiera się na żadnym konkretnym wywodzie. Nie wątpimy, że Autor szczerze tak myśli, jednak nie zgadza się to z niektórymi pojęciami taktyki morskiej. Nocą okręt wielki musi być równie dobrze światłoszczelny, jak i mały, — co zaś do „większej ruchliwości torpedowców”, to pozwolimy sobie zaznaczyć, że w dzisiejszych warunkach szybkość tych ostatnich nie różni się praktycznie od szybkości krążowników, a nawet okrętów liniowych. Jeśli dawniej między okrętem liniowym (18 węzłów) a kontrtorpedowcem (30—33 węzłów) istniała różnica szybkości rzędu niemal 1:2, to dziś różnica ta waha się w granicach 30 do 40 węzłów, a więc spadła do stosunku 3:4. Trudno dziś po prostu o okręt bojowy, którego szybkość byłaby niższą od dwudziestu kilku węzłów. Wreszcie większy okręt, mniej zależny od stanu morza, może łatwiej wykorzystywać złą pogodę i posługuje się nią do maskowania swych zamiarów.

Co się tyczy lotnictwa, o którym słusznie Autor wspomina, że wyśledzi ono kurs floty, to tutaj dodać tylko można, że kwestia ta nie ma nic wspólnego z Gdynią i Gdańskiem. Lotnictwo potrafi dokonać tego wszędzie, o ile strona przeciwna nie zabezpieczy się zawczasu przez odpowiednie maskowanie, pływanie nocne, albo — co lepiej — przez własne lotnictwo myśliwskie. Ale właśnie dlatego flota słaba, z samych tylko lekkich sił złożona, narażona będzie stokroć więcej. Jeśli Autor twierdzi, że siły nasze, wykryte przez lotnictwo, zostaną natychmiast zaatakowane i zniszczone, toż im będą słabsze — tym łatwiej upora się z nimi przeciwnik. Ruchliwość torpedowców czy niewidzialność łodzi podwodnych będzie tu stosunkowo nikłym atutem, gdyż pierwsze spotkają równie ruchliwych, acz znacznie silniejszych przeciwników, a drugie bez oparcia o pełnowartościową taktycznie flotę, zostaną prędzej lub później unieszkodliwione.

Argument, że „jeden zatopiony krążownik kosztuje przeszło sto milionów złotych”, trafia nam równie mało do przekonania, jak zdanie owego rosyjskiego generała, że za cenę łodzi podwodnej można postawić na nogi brygadę kawalerii. Gdyby pułki kawalerii mogły nam zapewnić wolność morską — wszystko byłoby w porządku. Niestety — nie chcielibyśmy wracać do słynnego — „skoro

nieprzyjaciół wylądować, to go nasza jazda z powrotem w morze kopiami wżenie" — z XVII wieku, bo wiemy, że nieprzyjaciół ów, pając na morzu, lądował jak chciał i wszystkie zwycięstwa naszej jazdy nie na to nie pomogły. Ostatni konflikt japońsko-chiński jest jawnym dowodem, do czego prowadzi paśwna polityka kontynentalna nawet wielkiego państwa (Chin), w stosunku do aktywnej polityki morskiej mniejszego...

Marynarka wojenna kosztuje oczywiście drogo. Ale odciecie od morza i świata — a więc przegrana i na lądzie — kosztować może znacznie więcej. Okręty po 100 milionów nie są po to tylko aby je topiono, lecz co najmniej powinny równe ryzyko przysporzyć przeciwnikowi. Im więcej ich będzie, tym szansa zatopienia ich będzie mniejsza. I mała to pociecha jeśli nieprzyjaciół miast krążownika za sto milionów zatopi „za tę sumę” cztery kontrtorpedowce i tyleż łodzi podwodnych... Chodzi przecież o to aby nie on nas topił, tylko my jego... A do tego trzeba być jeśli nie silniejszym, to przynajmniej stworzyć pewien układ sił, stanowiący odpowiednią wartość taktyczną. Wartości tej same siły lekkie dać nie są w stanie. To też jeśli mamy tworzyć marynarkę opartą, jak każda siła zbrojna, o doktrynę zwycięstwa, nie zaś tylko hodowlę męczenników, którzy nazajutrz po wypowiedzeniu wojny zginą chlubnie lecz bezużytecznie, — to musimy marynarce tej zapewnić sprzęt odpowiedni do wymogów strategii i taktyki.

Twierdzenie, że marynarka złożona z samych kontrtorpedowców i łodzi podwodnych służyć może z powodzeniem do „uniemożliwienia transportów nieprzyjaciół”, jest — bez względu kim ten silniejszy nieprzyjaciół będzie — oparte chyba tylko na hazardzie „szczęścia wojennego”. O uniemożliwieniu czy zahamowaniu, jak chce Autor, nie może tu być mowy, a chyba tylko o jakimś chwilowym, szczęśliwym raidzie, jak na przykład raid krążowników niemieckich „Brummer” i „Bremse” na wielki transport skandynawski w r. 1918. Jednak dziś ochrona transportów przedstawiać się będzie znacznie poważniej niż wówczas.

Gdyby tworząc marynarkę rozumowano zawsze pod kątem możliwości zatopienia krążownika za 100 milionów, to nie posiadałby floty wojennej ani Anglia królowej Elżbiety, ani Francja Ludwików, ani Japonia, ani Włochy, a już najmniej Niemcy w dobie ostatniej, które właśnie w obliczu wielkich trudności finansowych i jeszcze większej przewagi domniemanego przeciwnika, nie zawały się jednak z odbudową całkowicie unicestwionej floty.

Te to Niemcy, tworząc słynny typ „pancernika A”, dały właśnie przykład jak flota słabsza postępować powinna by stworzyć znacznie silniejszemu przeciwnikowi duże trudności taktyczne, przy minimum własnego ryzyka. „Deutschland” i jego dwaj bracia, mimo stosunkowo nikłych rozmiarów (10.000 ton) budowane były z koncepcją aby móc ująć przed silniejszym przeciwnikiem, a pokonać wszystkie typy krążowników, prócz liniowych. Dziś oczywiście Niemcy idą już dalej, budując okręty po 26.000 a nawet 35.000 ton, ale w okresie obowiązywania traktatu Wersalskiego na tych właśnie „Deutschlandach” opierali swą doktrynę, bynajmniej zaś nie na sa-

mych okrętach lekkich. Nikt wówczas u nich nie twierdził, że szkoda wydawać przeszło pół miliarda złotych na te trzy okręty, bo nieskończenie silniejszy przeciwnik będzie mógł je zatopić!

Przecież możliwość zatopienia istnieje zawsze, tak jak istnieje możliwość zgładzenia — nawet w wojnie zwycięskiej — całej formacji lądowej. To nieubłagane prawo wojny, której prowadzić bez ryzyka nie da się. Jednak taki obrót rzeczy winien być tylko przykrą ostatecznością, przysparzającą zarazem przeciwnikowi jaknajwięcej strat. Inaczej — kraje słabsze militarnie nie miałyby po co posiadać nie tylko marynarki, ale także wojska na lądzie. Nie wątpimy ani na chwilę, że Autorowi artykułu nie przyszłoby do głowy proponować rozbrojenie Polski na lądzie i zastąpienie jej wojska kilkoma pułkami kawalerii, li-tylko dla tego, że państwa ościennie posiadają większe stany liczebne i przewagę w sprzecie bojowym. Nie należy też zapominać, że marynarka wojenna broni całego kraju przez zapewnienie mu nieodzownej w dzisiejszych warunkach wolności morskiej — nie zaś tylko jakiejs zatoki czy brzegu.

Zresztą układy polityczne i równowaga sił nie wymagają bynajmniej parytetu z silniejszymi. Wymagają natomiast pewnego taktycznego minimum, pozwalającego na całokształt operacyjny, a stanowiącego z punktu widzenia politycznego odpowiedni hamulec dla przeciwnika. Wystarczy wspomnieć ostatni konflikt anglo-włoski, albo proporcję 1:3, zupełnie zadawalniającą rząd Trzeciej Rzeszy w stosunku do Wielkiej Brytanii.

Kwestię „bazy wojskowej” (raczej wojenno-morskiej) musimy zostawić na uboczu. Ale i tu zgadzamy się z poglądami Autora tylko częściowo. Wej-haj-wej, Port Artura, St. Jago, a nawet Zatoka Ryska w ostatniej wojnie, to wymowne dowody, że baza broniona przez wojsko — bez silnej floty — ulec musi. Przeciwnie — można stracić bazę, a flotę dłuższy czas zachować (niemiecka eskadra krążownicza, flota Wrangla, wojna Secesyjna itd.).

Już samo owo wyżej wspomniane jednostronne ujmowanie zagadnienia ogranicza jednak dalsze możliwości dyskusyjne. Należałoby może rzecz ująć z punktu widzenia bardziej ogólnego. Przecież rosyjski morski sztab generalny też przez dziesiątki lat przygotowywał się tylko do konfliktu z Anglią (i jeszcze tak myślał w przededniu ostatniej wojny), a tymczasem wojna wybuchła... z Niemcami! Ten więc kto tworzy flotę, winien przede wszystkim dbać o programowość i ciągłość wysiłku, oraz ogarniać całokształt taktyczny, nie zaś patrzeć tylko w jednym kierunku... Krótka przerwa w wykonaniu brytyjskiego programu morskiego, dokonana wskutek chwilowego takiego „zaopatrzenia się” polityków, nie orientujących się w kwestiach wojenno-morskich, przypisała Anglię o utratę części swego prestiżu, zagroziła jej dominium kolonialnemu (Italia w Afryce) i zmusiła teraz do pięciokrotnie większych wydatków przy wykonywaniu programu „alarmowego”.

Poglądów Szanownego Autora na charakter i organizację polskiej floty wojennej — niestety — nie możemy więc podzielić. Są one może poniekąd odzwierciedleniem poglądów na zadanie floty, panujących swego czasu, jak zaznaczyliśmy wyżej, w wojsku rosyj-

skim, jakkolwiek i w Polsce nie należą do odosobnionych wśród obywateli ujmujących zagadnienie obrony morskiej z punktu widzenia lądowego. Nie chcemy przez to w jakikolwiek sposób dotknąć zasłużonego generała i nie wątpimy ani na chwilę, że Autor, zgłębiwszy bliżej i fachowo to zagadnienie, dojdzie do tej samej co i my konkluzji — konkluzji zresztą starej jak świat, stojącej u podstaw potęgi, wolności, bezpieczeństwa i dobrobytu narodów:

„Bez marynarki wojennej nie można ani prowadzić wojny, ani korzystać z dobrodziejstw pokoju”.

A pod słowem „marynarka wojenna” pojmować można jedynie całość doskonałą taktycznie... Inaczej dostęp do morza, miast stać się źródłem wszelkich korzyści politycznych i ekonomicznych, stanie się tylko szeroko otwartą bramą wjazdową dla nieprzyjaciela, odgrywając, jak to u nas było, rolę negatywną w historii kraju. I tu miarodajnym być może zdanie, wypowiedziane przez jednego z czołowych polityków świata:

„Dopóki zbrojenia morskie nie osiągną stopnia wystarczającego aby zabezpieczyć cały kraj przed groźbą desantu lub straszniejszej odeń blokady, tak długo cel ich nie zostanie osiągnięty. Niedoskonałość zbrojeń morskich nie tylko nie gwarantuje skuteczności całej obrony narodowej, ale sama przez się może stać się przyczyną wojny i... klęski”.

(J. G.) *).



*) W kilku punktach dyskusji, których nie mogliśmy tu poruszyć, służymy chętnie Autorowi artykułu wszelkimi wyjaśnieniami — osobiście lub drogą korespondencji.

PRZEGLĄD FLOTY 11 LIPCA 1937 R.



Dywizjon minowców i eskadra morskiego dyonu lotniczego.



Dywizjon łodzi podwodnych z O. R. P. „Kujawiak”.



Kronika.

Polska.

Wymiana wizyt. Dnia 23 lipca w godzinach rannych przybyła do portu Gdańskiego pod dowództwem komandora podporucznika Hagena grupa traulerów niemieckich z Pilawy w składzie: M 89, M 110, M 111, M 122, M 132 i M 146. Znajdujący się podówczas w Gdańsku O.R.P. „Mazur” wysłał niezwłocznie oficera komplementacyjnego, po czym nastąpiła dalsza wymiana wizyt stosownie do wymagań ceremoniału morskiego. W ciągu dnia kdr. ppor. Hagen złożył wizyty władzom na lądzie, a również Komisarzowi Rzeczypospolitej w Gdańsku.

Pomiędzy załogami zespołu niemieckiego a torpedowca polskiego, który pozostawał w Gdańsku przez dwa dni, wywiązały się miłe koleżeńskie stosunki, czemu niejednokrotnie dano wyraz na nieoficjalnych przyjęciach, jakie obie strony wydały.

Ludność gdańska witła flotyllę niemiecką entuzjastycznie, akcentując na każdym kroku niemiecki charakter Wolnego Miasta i przywiązanie do Rzeszy.

Dnia 25 lipca komandor ppor. Hagen w towarzystwie 4 oficerów przybył w charakterze nieoficjalnym do Gdyni, gdzie zwiedził port handlowy i O.R.P. „Grom”. Po skromnym przyjęciu w kasynie oficerów floty, goście opuścili Gdynię. Poza tym Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku przyjmował oficerów niemieckich obiadem.

Podróże okrętów. O.R.P. „Wilja” wieczorem dnia 27 lipca udał się w 10-dniową podróż ćwiczebną do Zatoki Ryskiej i Fińskiej. Odwiedzenie portów zagranicznych nie było przewidziane.

W drugiej połowie sierpnia O.O.R.P. „Grom”, „Burza” i „Wicher” pod dowództwem komandora porucznika Hryniewieckiego, udały się z podróżą oficjalną do Tallina i Rygi. Postój w każdym z tych portów trwał trzy dni. (m.).

Wielka Brytania.

Manewry floty angielskiej. Tygodnik „Le Yacht” przynosi ciekawe szczegóły, odnoszące się do manewrów floty angielskiej, które miały miejsce na Atlantyku w miesiącu lipcu.

Tematem manewrów była osłona własnych transportów przed nieprzyjacielskimi krążownikami-korsarzami. Obszar działania tych krążowników obejmował przestrzeń około 100.000 mil. kw. na zachód od La Manche.

Założenie manewrów było następujące: flota nieprzyjacielska została unieruchomiona ze względu na blokadę jej baz przez okręty angielskie, jednakże dwum krążownikom (jeden z nich pomocniczy) udało się przerwać blokadę i zagrozić angielskim transportom handlowym. Krążowniki te, reprezentowane przez „Southampton” i transportowiec ropowy „Prestol”, miały swoją bazę na wyspach Azorskich; „Prestol” został wyposażony w sprzęt, umożliwiający mu zmianę sylwetki. Siły przeznaczone do pościgu znajdowały się w Falmouth i składały się z lotniskowca „Glorious”, krążownika „Newcastle” oraz kontrtorpedowca „Brazen”, markującego drugi krążownik; osiem wodno-samolotów z bazą na wyspach Scilly miało za zadanie współdziałać z tymi siłami.

Nad ranem w dniu 28 czerwca oddział pościgowy wyszedł z Falmouth i rozpoczął poszukiwania, posuwając się w szyku wachlarzowym. Wkrótce po wyjściu do dowódcy oddziału pościgowego zaczęły dochodzić meldunki o statkach, zatopionych przez korsarzy. Po otrzymaniu wiadomości o trzecim zatopionym statku, miejsce krążowników nieprzyjacielskich zostało ustalone, i lotniskowiec „Glorious” otrzymał rozkaz wysłania przeciw nim 18 wodnosamolotów torpedowych. Samoloty te zaatakowały „Southampton” (nieprzyjacielski krążownik) około godz. 19 w odległości 250 mil od Falmouth. Kierownictwo ćwiczeń uznało, że korsarz nie mógł by wyjść cało z tej sytuacji i został by zatopiony.

W międzyczasie krążownik pomocniczy, zamaskowany na kargo duńskie został również wykryty przez samolot, wysłany na rozpoznanie z bazy Scilly. Następnego dnia podjęto za nim energiczny pościg, lecz nadejście mgły przeszkodziło w użyciu lotnictwa, to też dopiero trzeciego dnia został on wykryty przez krążownik „Newcastle”, który go „zniszczył” ogniem artyleryjskim. Jednak „Prestol” zdążył w międzyczasie zatopić jeszcze jeden statek handlowy.

Ćwiczenie zostało powtórzone od południa dn. 1 lipca. Przy sytuacji wyjściowej okazało się, że oddział pościgowy znajduje się we wschodniej części obszaru wyznaczonego dla manewrów; skorzystały z tego krążowniki nieprzyjacielskie by rozwinąć intensywną działalność w części zachodniej, a ponieważ przez trzy dni pogoda była mglista, co uniemożliwiło użycie lotnictwa — więc udało im się zatopić dużą ilość statków (w tej liczbie również „Queen-Mary”, co oczywiście wywołało niemalą sensację).

Dopiero w dniu 4 lipca krążowniki korsarskie zostały wykryte: — „Southampton” w północnym wyjściu z kanału La Manche, gdzie został zaatakowany o godz. 14 przez samoloty i artylerię krążownika „Newcastle”, a „Prestol” nieco później przez samo lotnictwo; w obydwu wypadkach dyrekcja uznała, że krążowniki musiały być zniszczone.

Zupełnie odmienny temat był przedmiotem manewrów, rozegranych w dn. 15—17 lipca w kanale La Manche. Założenie polegało na zaatakowaniu południowych wybrzeży Anglii przez flotę, należącą do państwa, położonego w odległości 600 mil na zachód od brzegów angielskich.

Flota ta (niebieska) składała się z 4 pancerników, 2 lotniskowców z 69 samolotami, 3 krążowników, 10 kontrtorpedowców, 5 łodzi podwodnych oraz 10 samolotów poza zaokręlowanymi na lotniskowcu. Strona czerwona (Anglicy) dysponowała 1 krążownikiem, 16 kontrtorpedowcami, 6 ścigaczami, 6 łodziami podwodnymi oraz 150 samolotami, z punktami oparcia na linii Portsmouth, Portland i Plymouth.

W manewrach tych decydujące znaczenie odegrało lotnictwo. Już w kilka godzin po rozpoczęciu działań, lotnictwo czerwonych zdołało wykryć wszystkie ugrupowania strony niebieskiej, operujące na linii Scilly — Ouessant. Lotnictwo niebieskie nie mogło zdziałać wobec znacznej przewagi lotnictwa czerwonego, to też każdy ruch okrętów atakujących był natychmiast sygnalizowany dowództwu strony niebieskiej. Należy nadmienić, że lotnictwo miało niezwykle dogodne warunki pracy ze względu na dobrą pogodę.

W obydwu wypadkach na specjalną uwagę zasługują rola lotnictwa. Wykrycie krążowników-korsarzy, a w dwu wypadkach likwidacja ich, zostały dokonane przez lotnictwo. Gdy lotnictwo nie mogło być użyte ze względu na warunki atmosferyczne — korsarze działają bezkarnie, i unieszkodliwienie ich napotyka na duże trudności. Ponadto należy podkreślić współdziałanie

w tych ćwiczeniach statków handlowych. Statki te nadawały meldunki o spotkaniach z nieprzyjacielskimi krążownikami, i jak widać łączność ta działała zupełnie sprawnie. (R. S.).

Nowe okręty. Ostatnio spuszczone zostały na wodę kontrtorpedowce dodatkowej transzy 1935 roku: „Afridi”, „Cossack” i „Gurkha”, średnio w ciągu 12 miesięcy po rozpoczęciu budowy. Są to okręty po 1850 ton, 44.000 K.M., ponad 36 węzłów, uzbrojone w działa 120 mm. Poza tym spuszczone w Cowes okręt patrolowy „Bittern”, trzeci z serii zamówionej w ubiegłym roku: 1190 ton, 33.000 K.M., 18 węzłów, 6 dział 120 mm., które mogą strzelać również przeciwlotniczo.

Stocznia Vickers-Armstrong w Barrow otrzymała zamówienie na lotniskowiec „Indomitable” transzy 1937. Jest to więc trzeci lotniskowiec zamówiony w tym przedsiębiorstwie w ciągu niespełna roku, gdyż ma ono w budowie „Illustrious” i „Victorious” transzy 1936.

Przyjęto i wysłano drogą morską na Maltę 1-szy dywizjon szybko-bieżnych kutrów torpedowych transzy 1936 r.: 15 ton, długość 18 m., 40 węzłów, 2 torpedy, bomby hydrostatyczne i karabiny maszynowe. Koszta budowy wyniosły 23.300 funtów za sztukę. Poza tym w budowie jest jeszcze 17 okręciaków tego typu, z czego ostatnie miały podobno osiągnąć szybkość do 50 węzłów.

Wszystkie budujące się krążowniki typu „Southampton” będą wyposażone wyłącznie w wodnosamoloty amfibie typu Vickers Supermarine Walrus, dwupłatowe, wykonane ze specjalnego stopu aluminium i nierdzewnej stali. Typ ten próbowany był przez 12 miesięcy na pancerniku „Nelson”. Maszyny w liczbie 3 będą umieszczone w hangarze na śródokręciu, i wyrzucane za pomocą jednego z dwu miotaczy.

Remonty. Po ukończeniu kapitalnego remontu, który trwał prawie trzy lata i kosztował $2\frac{1}{4}$ miliona funtów, pancernik „Warspite” przystąpił do prób odbiorczych. Otrzymał on między innymi masywną i geometrycznego kształtu nadbódkę pomostową typu „Nelson”, z przyległym hangarem, przez co sylweta została radykalnie zmieniona.

Zmiany personalne. 8-go lipca umarł nagle naczelny dowódca floty brytyjskiej admirał William W. Fisher, po zaledwie rocznym pełnieniu swych obowiązków. Na jego miejsce wyznaczony został admirał Earl of Cork and Orrery, który w dniu 12 lipca podniósł swoją flagę na „Victory”.

Dyzlokacja. Łodzie podwodne „Rorqual” i „Grampus” zostały przydzielone do IV floty w Hong-Kongu i w połowie lipca opuściły Anglię. Obecnie flotylla składa się z okrętu-bazy „Medway”, kontrtorpedowców „Bruce” i „Westcott”, 6 łodzi podwodnych typu „Olympus”, 5 typu „Pandora” i 4 typu „Regent”. Opuściła Anglię 1-sza flotylla traulerów celem złuzowania kontrtorpedowców floty śródziemnomorskiej, które już od szeregu miesięcy pełnią służbę patrolową na wodach hiszpańskich.

Ćwiczenia i pływania. W ciągu czerwca i lipca dal się zauważyć wzmożony ruch okrętów angielskich na wodach bałtyckich i wybrzeża skandynawskiego. Od 21.VI. do 6.VII. „Rodney” odwiedził Oslo i Aarhus (Dania). W końcu czerwca lotniskowiec „Courageous” i k. t. „Crusader” przebywały w Kopenhadze, a krążownik „Cairo” z V flotyllą kontrtorpedowców odwiedził Korsor i Kallundborg w Danii. W Sztokholmie przebywały na początku lipca krążowniki „Cairo” i „Exmouth”, a w Halmstadt (Szwecja) i Nyborg (Dania) okręt baza „Lucia” i 2-a flotylla łodzi podwodnych.

Krążownik szkolny „Frobisher” odbył w roku bieżącym swoją roczną podróż również po Bałtyku, odwiedzając kolejno Tallin, Lappvik, Kopenhagę i Aarhus.

Stany Zjednoczone.

Organizacja. W lipcu odbyło się przegrupowanie eskadry operującej na wodach europejskich. Na miejsce krążownika „Raleigh” i kontrtorpedowców „Hatfield” i „Kane”, wyznaczono krążownik „Omaha” oraz k. t. „Manly” i „Claxton”. Eskadra ta otrzymała nazwę „40 T”. Po powrocie do kraju „Raleigh” zostanie wyznaczony jako okręt flagowy dowódcy kontrtorpedowców sił wywiadowczych.

Nowe okręty. W połowie lipca i w tymże samym dniu spuszczone na wodę w Norfolk Navy Yard dwa kontrtorpedowce po 1500 ton „Blue” i „Helm”, rozpoczęte we wrześniu 1935. Na 1.VII. w budowie znajdowały się następujące okręty: 3 lotniskowce, 1 krążownik A i 9 krążowników B, 5 kontrtorpedowców po 1850 t. i 35 po 1500 t. oraz 9 łodzi podwodnych.

Włochy.

Nowy okręt. W dniu 25-go lipca, w obecności pary królewskiej, czterech książąt krwi i Mussoliniego, spuszczone na wodę w stoczni Cantieri Riuniti w Trieście pancernik „Vittorio Veneto” Chrestną matką okrętu była nie małżonka któregoś z dygnitarzy, ale Maria Bertuzzi — pracownica stoczni i żona jednego z zasłużonych robotników. Uroczystość ta odbiła się szeroko po całym świecie, jest to bowiem pierwszy pancernik o wyporności 35.000 ton, spuszczoney w ciągu ostatnich 10 lat, a także pierwszy powojenny okręt liniowy Włoch.

Artyleria główna składać się będzie z 9 dział 381 mm. w trzech wieżach, z czego 1 na dziobie i 2 na rufie. Z początku istniał projekt umieszczenia całej tej artylerii na dziobie, jak na „Nelson”, ale, w końcu przewyżciła opinia obecnej jej dyzlokacji, aby zapewnić ostrzał w sektorze rufowym. Pociągnęło to konieczność opancerzenia okrętu na dużej przestrzeni, a więc przy z góry narzuconej wadze tego pancierza, do znacznego osłabienia go. Ciekawe jest rozwiązanie artylerii obronnej, po raz pierwszy wyraźnie rozdzielonej na artylerię do zwalczania lekkich okrętów i na artylerię przeciwlotniczą. Pierwsza składa się z 12 dział 152 mm. w podwójnych wieżach po trzy z każdej burty, druga zaś z 12 dział 100 mm. Poza tym okręt posiada 20 działek przeciwlotniczych różnego kalibru. Wyposażenie lotnicze składa się z 4 wodnosamolotów, umieszczonych w opancerzonym hangarze na pokładzie, i dwóch wyrzutni.

Ogólna waga pancierza wynosi około 12.000 ton. Składają się nań dwa pokłady pancerne do 160 mm. oraz pancierz burtowy grubości od 230 do 254 mm. Cztery turbiny, ogólnej mocy 150.000 K.M., mają zapewnić szybkość ponad 30 węzłów.

Budowa tego okrętu była rozpoczęta 28 października 1934, a więc spuszczenie nastąpiło po 33 miesiącach. Trzeba jednak uwzględnić okres wojny abisyńskiej, kiedy to cały przemysł wojenny nastawiony był przede wszystkim na zaspokojenie potrzeb wojska i lotnictwa.

Ceremonia wodowania stała się jedną wielką manifestacją patriotyczną. Drugi pancernik tegoż typu — „Littorio” — spuszczoney został na wodę w końcu sierpnia.

Rozbudowa floty. Według nieurzędowych źródeł, marynarka miała w dniu 1 lipca w budowie następujące okręty: 2 pancerniki po 35.000 ton, 3 lekkie krążowniki, 12 kontrtorpedowców po 1650 ton (39 węzłów, 4 działa 120 mm.), 16 torpedowców po 680 ton (34 węzły, 3 działa 100 mm.), 13 łodzi podwodnych po 940 ton (2 działa 100 mm. i 8 wyrzutni torpedowych), 7 łodzi podwodnych po 600 ton, oraz szereg okrętów pomocniczych.

Ćwiczenia. Ostatnio przeprowadzone zostały ćwiczenia połączonych sił zbrojnych na temat obrony Sycylii, przy czym zadaniem floty było wysadzenie desantu w sile 1 korpusu oraz zaopatrzenie go w czasie akcji. Uprzytomniono sobie bowiem, że wyspa ta jest zagrożona w tej samej mierze co Malta. Wprawdzie na Sycylii nie ma ani większych baz, ani też poważniejszych ośrodków przemysłowych, jest natomiast wiele większych skupień ludzkich, na stan moralny których dywersja wroga mogłaby fatalnie wpłynąć. Wynik tych ćwiczeń nie został ogłoszony. (1).

Francja.

Manewry morskie. Połączone eskadry atlantycka i śródziemnomorska dokonały dwustronnych manewrów w Zatoce Gaskońskiej (Biskajskiej). W manewrach tych wzięły udział trzy pancerniki, pięć krążowników ciężkich, jeden krążownik-stawiacz min („Emile Bertin”), około 50 kontrtorpe-

dowców i łodzi podwodnych, oraz z górą 80 samolotów, tak z lotniskowca „Bearn”, jak z innych okrętów i baz na wybrzeżu. Tym razem lotnictwo działało bardzo skutecznie, dzięki doskonałej pogodzie, wykrywając już zawczasu wszelkie posunięcia przeciwnika.

Manewry zakończone były próbą uzupełnienia zapasów i zaokrętowania oddziałów desantowych w porcie Lorient, w warunkach wojennych. Próba ta wypadła bardzo pomyślnie. Ćwiczenia mobilizacyjne wykonane zostały w Brest i Cherbourg.

Francuskie sfery wojenno-morskie twierdzą, że były to pierwsze manewry w których lotnictwo morskie w pełni wykazało swe zdolności. Zdolności te muszą być więc należycie doceniane i wyciągnąć z nich trzeba odpowiednie konsekwencje. Jednocześnie — pamiętać należy, że toż lotnictwo jest jednak w dużym stopniu zależne od stanu pogody.

Nowe kontrtorpedowce. W czerwcu spuszczone na wodę w Lorient kontrtorpedowce „Mogador”, rozpoczęły w sierpniu 1934 roku. Okręt siostrzany „Volta”, zbudowany został znacznie szybciej, bo rozpoczęły w lutym 1935, wodował już w kwietniu 1936 w Nantes. W ten sposób okręt siostrzany wyprzedził prototyp, czemu winne są nie tylko warunki techniczne, ale zapewne też warunki „socjalne”, różne w poszczególnych stoczniach. Prasa francuska kładzie specjalny nacisk na te opóźnienia.

Okręty tego typu wypierają 2884 tony i przy 100.000 K.M. mają rozwijać szybkość 39 węzłów. Uzbrojenie ich uległo radykalnej zmianie, zamiast bowiem 5 czy 6 dział 138 mm w łożach pojedynczych, posiadać one będą 8 dział tego kalibru w łożach podwójnych. Każda bliźniacza para dział otrzyma „pseudo-wieżę”, to znaczy całkowicie zamknięte lekkie opancerzenie. 10 wyrzutni torpedowych i silna bateria przeciwlotnicza uzupełnią uzbrojenie, — jest też mowa o samolocie, ale ten ostatni szczegół nie stwierdzony oficjalnie.

Jednocześnie nowe francuskie kontrtorpedowce typu „Hardi” (1772 tony) otrzymają miast 4 dział pojedynczych — również działa bliźniacze kal. 130 mm, prawdopodobnie w tej samej liczbie, jednak lekko opancerzone.

Sfery nieoficjalne francuskie krytykują bardzo nadmiar uzbrojenia torpedowego na okrętach typu „Mogador”, uważając, że wystarczyłoby w zupełności cztery lub sześć wyrzutni. Wagę pozostałych można by wykorzystać dla powiększenia lekkiego opancerzenia lub obrony przeciwlotniczej.

Japonia.

Udział marynarki wojennej w operacjach chińskich. Mobilizacja marynarki japońskiej, sądząc z dość skąpych wiadomości, dokonała się bez przeszkód i w tempie idealnie szybkim. Pierwszą formacją, przeznaczoną na wody chińskie była tak zwana III flota, złożona z krążowników starszego typu, kanonierek i kontrtorpedowców. Przydzielono do niej chwilowo dwa lotniskowce.

W sierpniu na wodach chińskich znajdowało się ogółem 5 krążowników ciężkich, 7 krążowników lekkich, 13 kanonierek, 17 kontrtorpedowców, 2 lotniskowce, 9 łodzi podwodnych, oraz około 30 okrętów pomocniczych. Flota transportowców wojska obliczana jest na pół setki. (g).

Niemcy.

Podpisanie nowego układu morskiego angielsko - niemieckiego. 17-go lipca b. r. został w Londynie podpisany akt przystąpienia Niemiec do układu jakościowego trzech mocarstw z dn. 25 marca 1936 r. Nowy układ angielsko-niemiecki podpisany został ze strony niemieckiej przez ambasadora Ribbentropa, ze strony zaś angielskiej przez ministra spraw zagranicznych Edena i pierwszego lorda Admiralicji, Duff Coopera.

Rozbudowa floty. Wszystkie większe dzienniki niemieckie umieściły artykuł kpt. mar. Giese, w którym autor, omawiając znaczenie potęgi

morskiej dla Niemiec, podaje przyszły skład floty niemieckiej, jaki ma być osiągnięty w sześć lat po podpisaniu układu z Anglią w dn. 18-go czerwca 1935 r. [A więc w r. 1941 flota niemiecka ma się składać z:

- 5-ciu okrętów liniowych o wyporności 26—35.000 ton,
- 3-ch pancerników typu „Deutschland”,
- 2-ch lotniskowców,
- 14 krążowników po 6—10.000 ton,
- 40 kontrtorpedowców i torpedowców,
- 23.000 ton łodzi podwodnych.]

[Autor podaje, że w chwili obecnej flota niemiecka posiada następujący skład:

- 3 pancerniki typu „Deutschland”,
- 4 krążowniki („Nürnberg”, „Leipzig”, „Köln”, „Karlsruhe”),
- 1-y dywizjon kontrtorpedowców, oraz 2, 3, 4-a flotylle torpedowców,
- 1-a i 2-a flotylle eskortowe,
- 1-a i 2-a flotylle trałery,
- 1-a flotylla kutrów torpedowych,
- 1-a flotylla kutrów trałowych,
- flotylla łodzi podwodnych „Weddigen”,
- flotylla łodzi podwodnych „Saltzwedel”.]

[Ponadto w skład floty wchodzi jeszcze zespół okrętów szkolnych, a mianowicie:

- krążowniki „Emden” i „Königsberg”, stare pancerniki „Schlesien” i „Schleswig-Holstein”;
- szkolne okręty artyleryjskie „Brummer” i „Bremse”,
- żaglowce szkolne „Gorch Fock” i „Horst Wessel”,
- szkolne łodzie podwodne „U1” do „U6”,
- awizo „Grille”, oraz szereg okrętów i statków o przeznaczeniu specjalnym i pomocniczym.]

Ruch okrętów. O k r ę t y n a R e n i e. 1-a flotylla kutrów torpedowych i 1-a flotylla kutrów trałowych odwiedziła w drugiej połowie lipca porty na Renie, między innymi Düsseldorf, gdzie reprezentowała flotę wojenną podczas walnego zjazdu niemieckiego związku morskiego (N. S. Marinebund). Zjazd zgromadził kilkanaście tysięcy przedstawicieli dawnej marynarki cesarskiej Niemiec; marynarka Trzeciej Rzeszy przysłała delegację od wszystkich jej oddziałów z dowódcą bazy morza Północnego, admirałem Schultze na czele. Do Düsseldorf przybył również i naczelny dowódca marynarki generał-admirał dr. Raeder.

O k r ę t y w o j e n n e w E l b l a g u. 7-go lipca przybył do Elblągu szkolny okręt artyleryjski „Fuchs”, 14-go zaś — szkolne okręty trałowe „MT1” i „MT2”.

Ć w i c z e n i a. Flotylla łodzi podwodnych „Weddigen” w składzie U 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 22 i 23 odbywała ćwiczenia i strzelania torpedowe na morzach Bałtyckim i Północnym; flotylla łodzi podwodnych „Saltzwedel” w składzie U 25, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 35 i 36 wykonała ćwiczenia do 23-go lipca na morzu Bałtyckim, następnie na morzu Północnym w rejonie Helgolandu.

P o d r ó ż ż a g l o w c ó w s z k o l n y c h. W pierwszych dniach lipca oba żaglowce szkolne „Horst Wessel” i „Gorch Fock” wyszły na sześć tygodniową podróż do środkowego Bałtyku, zawijając do Pillau. Do dn. 4-go lipca na „Horst Wessel” znajdował się minister wojny, marszałek Blomberg.

Z.S.R.R.

Podpisanie angielsko-sowieckiego traktatu morskiego. 17-go lipca b. r., jednocześnie z podpisaniem traktatu angielsko-niemieckiego, został również w Londynie podpisany traktat angielsko-sowiecki. Traktat ten stanowi przystąpienie Z.S.R.R. do układu trzech mocarstw z dn. 25 marca 1936 r. Jak wiadomo (patrz kronika w Nr. 93 P. M.) [nowy traktat daje Z.S.R.R. pra-

wo do zbudowania przed r. 1943 dla jej flot europejskich 2-ch okrętów liniowych z działami kal. 406 mm, oraz 7 krążowników z działami kal. 180 mm, jak również nakłada obowiązek wymiany informacji odnośnie elementów nowych okrętów, z wyjątkiem tych, które są przeznaczone dla floty dalekowschodniej, wolnej od wszelkiego rodzaju ograniczeń ilościowych i jakościowych.

Rozbudowa floty. Program budowy floty, według danych prasy zagranicznej, przewiduje na razie budowę 3-ch okrętów liniowych i 10 krążowników, z których 1 okręt liniowy i 3—6 krążowników mają być przeznaczone dla Dalekiego Wschodu. Wydaje się również, że są duże trudności z budową tych okrętów na stocznich krajowych, wobec czego sowieckie władze morskie badają możliwości uzyskania pomocy stoczni zagranicznych, między innymi francuskich. Nie jest dotychczas wiadomym, czy zabiegi Sowietów w Ameryce, celem zamówienia tam artylerii kal. 406 mm dla nowych okrętów liniowych, odniosły pozytywny skutek. Jeżeli by te zabiegi spełzły na niczym, Sowiety byłoby prawdopodobnie zmuszone do zastosowania dział kal. 356 mm, wyrób których w kraju wydaje się możliwy. Z drugiej zaś strony prasa niemiecka podaje, że Sowiety mają zamiar zamówić w takim wypadku działa kal 356 mm w zakładach Skoda w Czechosłowacji.

Wyszkolenie praktyczne kursantów szkoły morskiej. Podczas tegorocznej kampanii letniej kursantów szkoły morskiej im. Frunze, szczególną uwagę zwrócona jest na wyszkolenie praktyczne na łodziach. 29-go czerwca kursanci z okrętu szkolnego „Awrora” wykonali podróż na łodziach pod żaglami na trasie o długości 44 mil; zaś w lipcu 170 kursantów z okrętów szkolnych „Awrora” i „Komsomolec” brało udział w raidzie żaglowym na jeszcze dłuższej trasie. Warunki pływania były bardzo uciążliwe ze względu na zły stan pogody, porywisty wiatr o sile do 7 stopni i burzę deszczową ze szkwalami. Według oceny kierownictwa raidu, kursanci zachowali się doskonale i podróż dała im możliwość należytego zaprawienia się w wiedzy morskiej.

Podróż doku pływającego do Władywostoku. Do Władywostoku przybył dok pływający o 5.000 ton siły nośnej, wysłany wiosną b. r. z Odessy na holu dwóch wielkich holowników. Podróż, podczas której holowniki zaopatrywane były w węgiel przez statek „Siergiej Kirow”, miała przebieg pomyślny. Szybkość holowania wynosiła przeciętnie 6,5 mili na godzinę.

Hiszpania.

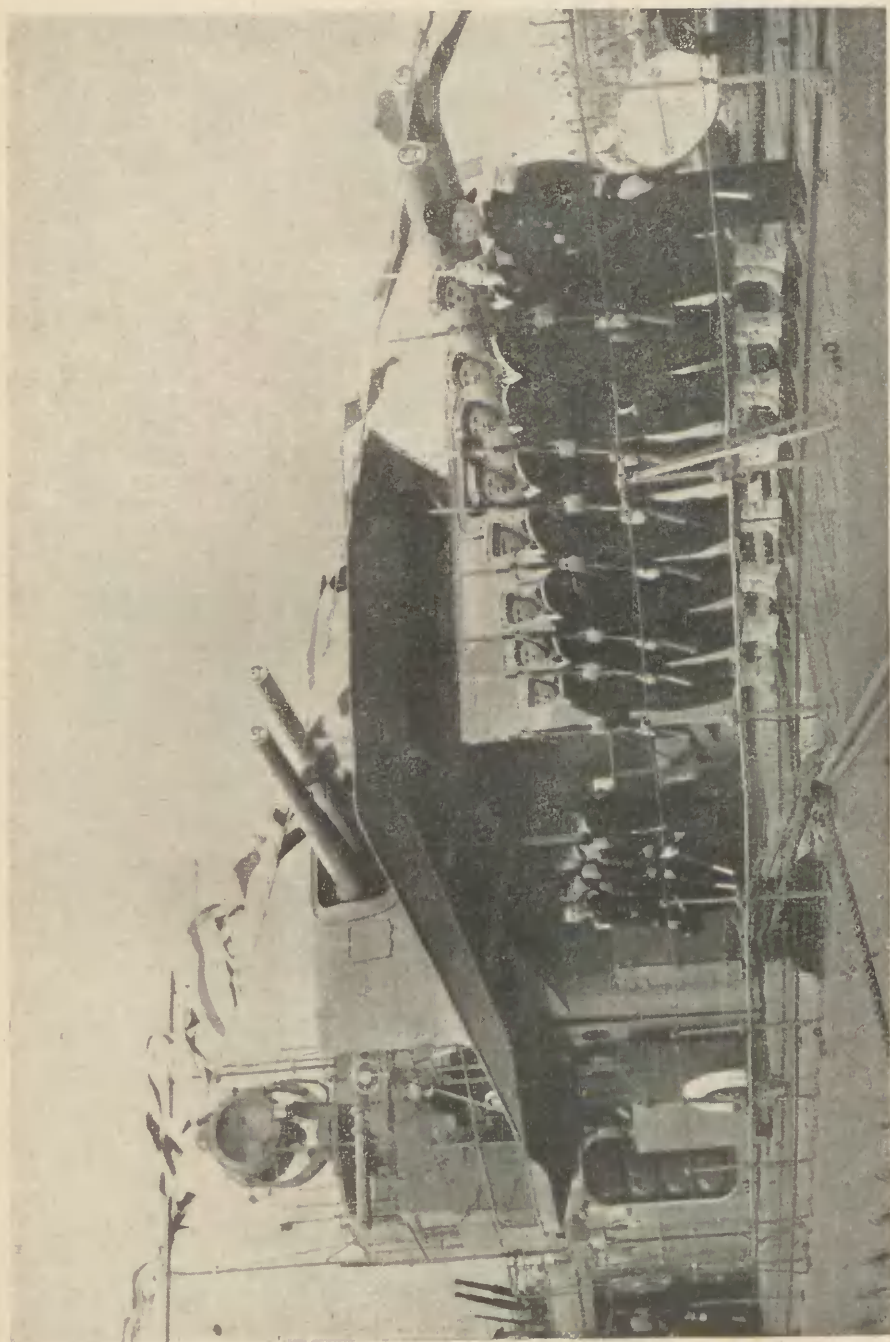
Przebieg wypadków na morzu. 18-go lipca b. r. upłynął rok od chwili wybuchu wojny domowej w Hiszpanii. Reasumując wyniki działań na morzu za ten okres czasu, można stwierdzić, że flota narodowa, która na początku znacznie ustępowała liczebnie flocie rządowej, nie tylko że zdołała w sposób skuteczny zabezpieczyć przewóz wojsk z Marokka hiszpańskiego na półwysep Iberyjski, ale była również w stanie przeprowadzić dość skuteczną blokadę niektórych portów czerwonych, oraz współdziałać z wojskiem lądowym podczas operacji na wybrzeżu, zwłaszcza przeciwko Madrycie i Bilbao. Flota powstańcza zadała siłom morskim czerwonych o wiele większe straty, niż poniosła sama. Gdy po stronie powstańców zginął jeden tylko okręt („Espana”), rządowcy stracili: pancernik „Jaime I” *) kontrtorpedowiec „Almirante Ferrandiz”, łodzie podwodne „B6” i „C3”, oraz 4 uzbrojone statki rybackie; ponadto okręty powstańcze zatrzymały znaczną ilość rządowych statków handlowych (ok. 300.000 ton), część których została przekształcona na krążowniki pomocnicze. Według źródeł powstańczych, dwie rządowe łodzie podwodne przeszły na stronę narodową i wchodzą obecnie w skład ich floty. Po roku więc wojny, flota powstańcza może się słusznie poszczycić poważnymi sukcesami. Jest ona obecnie o wiele silniejsza, niż na początku wojny, a obecność w jej szeregach tak pięknych okrętów, jak „Canarias” i „Baleares”, daje jej dużą przewagę artyleryjską nad flotą rządową, wyrównyując tym samym brak odpowiedniej ilości okrętów lekkich i łodzi podwodnych.

*) niezdalny do użytku wskutek eksplozji.

Jeżeli jednak chodzi o doświadczenia taktyczne z dziedziny nowocześniejszej walki na morzu, są one dość nikłe. Rola łodzi podwodnych nie została uwypuklona, ze względu na to, że okręty te, z małymi wyjątkami, nie brały udziału w walkach. Element szybkości znalazł natomiast duże zastosowanie: krążowniki powstańcze dzięki swej ogromnej szybkości, były w stanie zjawiać się błyskawicznie w najodleglejszych punktach widowni działań, potęgując element taktyczny zaskoczenia. Wyniki działań lotnictwa odpowiadały na ogół oczekiwaniom. Stwierdzone zostały ogromne trudności trafienia bombą lotniczą wielkich nawet okrętów, co się udało tylko raz jeden i to w stosunku do starego okrętu („Jaime I”), posiadającego słabe uzbrojenie przeciwlotnicze. Co zaś dotyczy bombardowania powietrznego okrętów stojących w portach, to przykłady „Barletta” i „Deutschland” pokazują, że lotnictwo przy warunkach sprzyjających może w takich wypadkach stanowić realne niebezpieczeństwo. Skuteczne napady lotnictwa narodowego na porty wojenne w Maladze i Cartagenie, wykazują dobitnie, jak trudno jest wyposażać bazy floty w rzeczywiście dobrą obronę przeciwlotniczą.

Po upadku Bilbao, flota narodowa blokowała w dalszym ciągu wybrzeża beskijskie, w szczególności zaś Santander, w pobliżu którego w lipcu zatrzymano szereg statków handlowych, w tej ilości trzy statki angielskie, co wywołało interpelację w Izbie Gmin, chociaż wszystkie zostały zatrzymane na wodach terytorialnych Hiszpanii. Blokada w tym rejonie wykonywana była przez kilka uzbrojonych statków handlowych, wspieranych przez krążownik „Almirante Cervera”. „Canarias” i „Balears” działały przeważnie u wschodniego wybrzeża Hiszpanii i kilkakrotnie bombardowały Barcelonę, w szczególności zaś kolej żelazną na północ od tego miasta, w rejonie Port Bou, gdyż tą drogą przybywa do Katalonii materiał wojenny sowiecki, uprzednio wyladowany w Marsylii.

Bombardowanie „Deutschlanda” i rzekome ataki torpedowe na „Leipzig”, zdeorganizowały akcję międzynarodowej kontroli morskiej. Komitet nieinterwencji rozważa obecnie nowy projekt angielski, w myśl którego patrolowanie okrętów ma być zniesione i zastąpione przez rewizję statków w portach hiszpańskich. Projekt ten spotkał się na ogół z przychylną oceną większości państw, wchodzących w skład komitetu nieinterwencji, z wyjątkiem Z.S.R.R.. Jednakowoż trudności uzgodnienia detali planu są wielkie i minie dużo czasu, zanim zostanie on wprowadzony w życie. (cz.).



Na O. R. P. Grom w czasie Tygodnia Morza: prezentuj broń!