

A. Bzuba

Rok wydania IX.

Żeszyty Nr. Nr. 82—93

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej



R o c z n i k 1 9 3 6

1102
-1962-K-19



14

~~10006~~

SPIS TREŚCI

STRATEGIA, POLITYKA, ORGANIZACJA.

	strona
Kmdr. por. dypl. M. Majewski. — Stary środek walki	5
Kmdr. por. dypl. M. Majewski. — Stracona sposobność	89
Kmdr. por. dypl. M. Majewski. — Pierwszy okres przyszłej wojny	179
Inż. Julian Ginsbert. — Rzut oka na Marynarkę Wojenną Niemiec w r. 1935	189
Kpt. mar. J. Staniewicz. — Problem Bosforu w świetle rosyjskich za- interesowań	262
Kmdr. por. dypl. M. Majewski. — Rzut oka wstecz	341
Kmdr. por. dypl. M. Majewski. — Klasyczny przykład	427
Kmdr. ppor. dypl. w st. sp. R. Czeczott. — Polityka morska Anglii	497
Por. mar. J. Koziółkowski. — Zamiłowanie do sprzętu i konsekwencje	606
Kmdr. por. dypl. M. Majewski. — O przygotowaniu społeczeństwa do wojny	672
Inż. Julian Ginsbert. — Gdyby von Spee ominął Falklandy	682
Kmdr. por. dypl. M. Majewski. — Sowiecka doktryna morska	913

ZAGADNIENIA TAKTYCZNE.

Kmdr. por. dypl. M. Majewski. — Teoria a życie	255
Kmdr. dypl. S. Frankowski. — Okręt wojenny i jego uzbrojenie w do- bie dzisiejszej	417
Kpt. mar. B. Jabłoński. — Ubezpieczenie marszowe na morzu	505
Inż. F. Politur. — Światowe budownictwo okrętów wojennych w r. 1935	518
Por. M. Nałęcz-Dykowski. — Flota wojenna Japonii	676
Kmdr. por. dypl. M. Majewski. — O współdziałaniu	755
Kmdr. por. W. Steyer. — Powrót pancernika	830
Adrian Gotyński. — Miejsce dowódcy w walce na morzu	837
Kmdr. dypl. S. Frankowski. — Desant doby dzisiejszej	907
Inż. Julian Ginsbert. — Marynarka i lotnictwo	927

ARTYLERIA.

Por. mar. B. Wroński. — Celowanie i dalecelowanie	441
Kpt. mar. W. Francki. — Szkolenie oficerów kierujących ogniem	841

NAWIGACJA I SŁUŻBA OKRĘTOWA.

Por. mar. T. Borysiewicz. — Pomiar głębokości morza	11
Kpt. M. Wieliczko-Wielicki. — „O Informacyi Hydrograficznej” By- strzonowskiego	610

	strona
Ppor. mar. Al. Kadulski. — Wpływ warunków nawigacyjnych i atmosferycznych na Bałtyku, na budowę okrętów wojennych .	661
Kpt. lek. A. Dołatkowski. — Wynogi oporządzenia marynarskiego w zależności od warunków atmosferycznych na Bałtyku .	745
Kpt. mar. w st. sp. inż. J. Woźnicki. — Odnalezienie szczątków „Lusitanii” .	764
Kmdr. por. inż. W. Szule. — Jak uprościć gospodarkę materiałową na naszych okrętach .	825
Por. mar. T. Borysiewicz. — Mgła	937

BROŃ PODWODNA.

Kpt. mar. J. Staniewicz. — Współczesne torpedy	103
Kpt. mar. B. Jabłoński. — Zagrody przeciw łodziom podwodnym . .	347

LOTNICTWO MORSKIE.

Por. mar. M. Kadulski. — Zarys doktryny lotnictwa integralnego . .	23
Inż. St. Riess. — Możliwości bombardowania lotniczego na morzu . .	272
Kmdr. por. pil. K. Durski-Trzasko. — Bombardowanie Ancony . . .	288
Por. mar. M. Kadulski. — Zagadnienie taktycznego użycia wodnosamolotów torpedowych	585

HISTORIA.

Kpt. M. Wieliczko-Wielicki. — Blokada Niemiec w r. 1870—71 . . .	99
Kpt. mar. w st. sp. inż. W. Hubert. — Troomp pod Downs	114
Inż. J. Ginsbert. — Sylwety wodzów	357
M. Godlewski. — Wyprawa morska powstańczego okrętu w 1863 roku .	368
M. Godlewski. — Zapomniany żeglarz polski Adam Piotr Mierosławski .	531
Kmdr. dypl. S. Frankowski. — Jervis i Fisher w analogii historycznej .	601
Por. mar. w rez. J. B. Rychliński. — Cichy Alarm Moon'u	815

PRAWO MORSKIE.

R. Piotrowicz. — Cieśniny	771
-------------------------------------	-----

ZAGADNIENIA SYGNAŁOWE.

Łączność radiowa lotu transatlantyckiego Włochów	34
Ś. p. por. mar. W. Powąże. — Rosyjski O. B. 40	615

ZAGADNIENIA TERMINOLOGICZNE.

Inż. J. Ginsbert. — Awiomatka, hydroplan, kuter...	30
Kącik językowy	862

WIADOMOŚCI TECHNICZNE.

Mgr. J. Sawiczewski. — Z zagadnień stateczności okrętów podwodnych .	44
Inż. S. K. Kochanowski. — Nowy przyrząd do pomiaru mocy turbin okrętowych	56
✓ Inż. S. K. Kochanowski. — Zagadnienie okrętu bojowego	134
Inż. A. Potyrała. — Charakterystyka obciążeń wiązań okrętowych . .	210
Kpt. mar. B. Jabłoński. — Sieci elektryczne na kontrtorpedowcach francuskich oraz zasady obliczania mocy elektrycznej i przekroju kabli na okrętach	293

	strona
Kpt. mar. K. Zagrodzki. — Ciekawy model sekstansu	378
Inż. S. K. Kochanowski. — Drganiomierz strunowy	451
F. P. — Instalacja akumulatorów na łodziach podwodnych	453
Por. mar. inż. K. Siwicki. — Zabezpieczenia elektrycznych sieci okrętowych	539
Inż. S. K. Kochanowski. — Nowe złącze wałów	626
Mgr. J. Sawiczewski. — Przekładnia elektryczna w napędzie okrętowym	695
✓ Inż. A. Potyrała. — Nowe kierunki w projektowaniu okrętów wojennych	781
Por. mar. inż. K. Siwicki. — Nowoczesne rozdzielnie okrętowe	786
Kpt. mar. B. Jabłoński. — Zastosowanie silników Diesel'a na łodziach podwodnych	852
F. P. — Podgrzewacz w torpedzie	946
Inż. K. S. — Elektromagnetyczne sprzęgło w zastosowaniu do napędu okrętu	950

RÓŻNE.

Por. mar. M. Kadulski. — Garść wrażeń z Japonii	122
B. Śląski. — O muzeum marynarki	131
Kmdr. por. K. Korytowski. — L. M. K. i F. O. M.	171
Por. mar. M. Kadulski. — Garść wrażeń z Japonii (d. ciąg)	199
Por. mar. M. Kadulski. — O lordzie Jellicoe i samokształceniu się słów kilkoro	431
J. Ignaszewski. — Zarys rozwoju Ligi Morskiej i Kolonialnej na terenie Zagłębia Węglowego	446
J. Łańcucki. — Zagadnienie kolonialne w Polsce	525
Por. mar. B. Wroński. — Znaczenie współzawodnictwa w wyszkoleniu morskim	924

PRZEGLĄD PRASY.

Na marginesie	59
Praca oświatowa w marynarce sowieckiej	62
Obrona baterii brzegowej od strony lądu	64
Położenie międzynarodowe kanału Sueskiego	66
„Zapiski po Hidrografii” o polskich tablicach nawigacyjnych	69
Udział marynarce wojennych w pogrzebie Lyautey	71
Zmiana układu sił śródziemnomorskich	72
Jakie muszą być przyszłe pancerniki brytyjskie	140
Podstępne środki walki	142
Głos włoski o potędze morskiej Anglii	145
Lekcja historii: okręt liniowy	149
Z powodu ogłoszenia niepodległości Filipin	151
Flota wojenna Niemiec	153
Echa zgonu króla Jerzego V	219
Sowiety a wojna w Afryce	221
Przewidywany układ sił na świecie	223
Zastosowanie wodnosamolotów do ochrony żeglugi	226
Bazy i okręty	228
Znamienne obławy	230
Techniczny rozwój łodzi podwodnych	232
Włoskie łodzie podwodne	233
Kosztowna modernizacja	237
Krażowniki czy samoloty?	238
Łosy Malty	239
Sygnalizacja na okrętach handlowych	299
Dawne a obecne warunki służby załóg okrętów wojennych	300
Konferencja morska w Londynie	303
Morska doktryna Sowieców	304
Na marginesie nowego wydania „Taschenbuch der Kriegsflotten”	310

	strona
Taktyka łodzi podwodnych	312
Koniec legendy	316
Prasa francuska a polskie łodzie podwodne	317
Włoskie lotnictwo morskie	318
Jeszcze na temat okrętów o całkowicie osiowym rozmieszczeniu artylerii	382
Radiołączność z Afryką Wschodnią	385
Nowe typy wodnosamolotów marynarki francuskiej	388
Wzmocnienie obrony przeciwlotniczej we flocie angielskiej	390
Marynarka sowiecka u progu 1936 roku	391
Okręty a lotnictwo	394
Zastosowanie sterowców do operacyj morskich	396
Nawrót do kutrów torpedowych we Francji	397
Tajemniczy kanał	398
Koniec konferencji londyńskiej	400
U. S. A. i neutralność	401
Przewozowe środki w akcji desantowej	402
Floty sześciu mocarstw	457
Lotniskowce	460
Bezpieczeństwo na morzu	464
O źródłach historycznych	465
Sterowce w wojnie morskiej	467
Wodnosamolot torpedowy	469
Prasa o rezultatach konferencji londyńskiej	470
Na temat okrętów liniowych	471
Dziwna kanonierka	473
„Batory” i „Nürnberg”	473
Specjalizacja i przygotowanie oficerów do dowodzenia	474
Okręty pomocnicze U. S. A.	475
Okręty wojenne a lotnictwo	476
W dwudziestą rocznicę bitwy Jutlandzkiej	478
Z. S. R. B. i Wielka Brytania	483
Czy znów węgiel?	485
Ataki lotnicze czy ogień artyleryjski	547
Ograniczenie środków walki na wojnie	549
Sowiety i Japonia	552
Desant i obrona wybrzeża	553
Wywiad lotniczy w nocy	558
Marynarka Włoch od Garibaldi do Mussoliniego	560
Gdy wielkość staje się — ciężarem	564
Marynarka a kolonie	565
Flaga narodowa Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej	628
Stanowisko Brytanii na morzu śródziemnym	629
Nauczka „Deutschlandów”	631
✓ Jeszcze na temat torpedy	632
✓ Drganie śrub okrętowych	634
Koniec sankeyj	635
Strategiczne rozmieszczenie flot wielkich mocarstw	638
Sprostowanie o lotniskowcach	642
Nowe działa angielskie	643
Kanał w Kra	643
Brandery	644
✓ Niemieckie krażowniki bojowe	708
Organizacja admiralicji brytyjskiej	712
Nowy aparat podsłuchowy	714
O esletyce w wojennym budownictwie okrętowym	715
Maskowanie dźwięków	718
Krażowniki pomocnicze	720
Miejsce dowódcy w boju	721
Ministerstwo koordynowania spraw obrony narodowej	724
Tendencje w budowie łodzi podwodnych	725
Nowa konwencja w sprawie cieśnin Dardanelskich	790

	strona
Eskortowce floty	791
Szkoły morskie	793
Jeszcze o obronie baterij brzegowych od strony lądu	795
Co kosztowała wyprawa abisyńska	796
Prasa francuska o polskiej marynarce wojennej	797
Kwestia ropy	797
Ekspansja japońska	798
Wojna domowa na morzu Północnym	801
„Stachanowcy” na flocie Z. S. R. R.	806
Sprawa Palestyny	808
Walka czy współpraca	809
Małe szare okręty	865
Wymagania stawiane bazom morskim	867
Wojna morska w przyszłości	868
Italski głos o sprawie gdańskiej	869
Italski głos o konferencji w Montreux	871
Czy Niemcom potrzebna flotylla rzeczna?	872
Tragedia „Pourquoi Pas”	875
Ile kosztuje obrona Wielkiej Brytanii?	875
Obrona przeciwlotnicza baz floty	876
Naval Warfare	876
Straty tureckie w wojnie światowej	879
Kontortorpedowce czy kanonierki floty?	879
Udział marynarki wojennej w hiszpańskiej wojnie domowej	880
Powietrzne stawiacze min	883
Prasa niemiecka na temat układów londyńskich	886
„The Round Table” o układzie londyńskim	886
Niemcy o zagadnieniu kolonialnym Polski	889
Ciekawe wyjątki z przemówień p. Forstera	889
Anglicy nie będą się bić o kolonie	890
Rewizja kolonij w Niemczech i Francji	890
Widoki na ograniczenie zbrojeń w przyszłości	953
Znaczenie badań arktycznych dla strategii morskiej	954
Operacje zakorkowania portów podczas wojny światowej	955
Marynarka włoska podczas kampanii w Afryce Wschodniej	957
Anglo-egipski traktat przyjaźni	959
Bomby oświetlające	961
Uzbrojenie floty w lotnictwo	961
Wyspy Alandzkie	962
Lotnictwo morskie we Francji	967
Wojna powietrzno-morska na Adriatyku	969
„Gazeta Polska” o cenzurze	973
Premier Baldwin o polskiej marynarce wojennej	973
Komunikat Instytutu Bałtyckiego	737

KRONIKA.

Polska 76, 160, 243, 325, 405, 487, 569, 647, 731, 813, 892, 977.
 Anglia 76, 160, 243, 325, 405, 487, 569, 649, 731, 816, 893, 977.
 Włochy 77, 161, 244, 326, 406, 489, 571, 815, 894, 979.
 Japonia 77, 161, 247, 327, 406, 570, 650, 733, 816, 894, 979.
 Francja 77, 161, 246, 327, 407, 488, 571, 651, 733, 814, 895, 979.
 Holandia 78, 163, 489, 896.
 Niemcy 78, 162, 246, 328, 408, 490, 572, 651, 735, 817, 896, 981.
 Turcja 79, 818.
 Stany Zjednoczone 161, 245, 327, 406, 488, 570, 649, 733, 893, 978.
 Siam 163.
 Szwecja 163, 490, 653, 981.
 Jugosławia 163, 818.
 Z. S. R. R. 247, 328, 408, 491, 573, 652, 736, 819, 897, 982.

Hiszpania 328, 818, 900, 983.
 Argentyna 407.
 Brazylia 408.
 Grecja 489, 817.
 Chiny 489.
 Dania 571, 734.
 Portugalia 735, 980.
 Łotwa 736.
 Norwegia 736.
 Estonia 817, 894.
 Belgia 895.
 Rumunia 900.

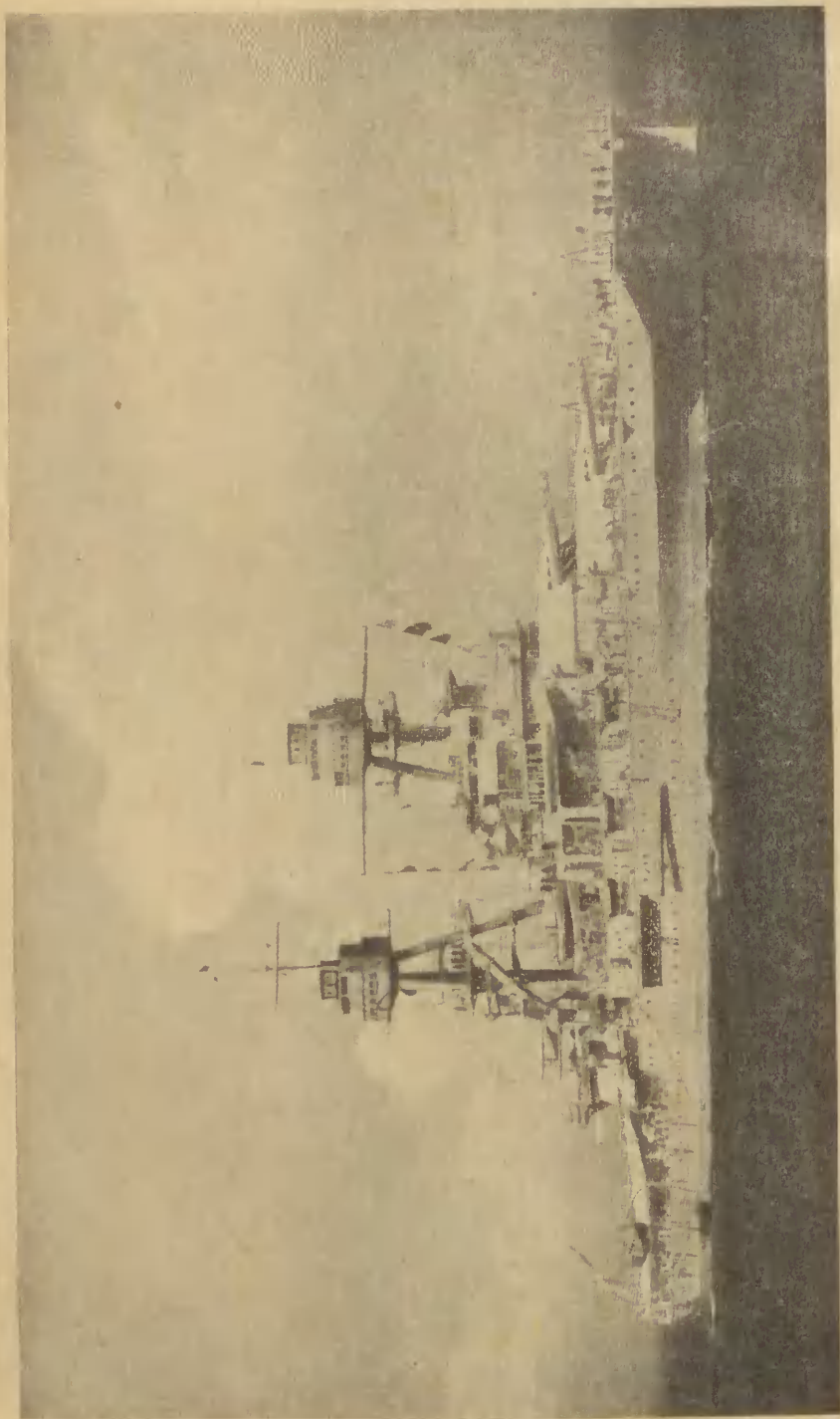
BIBLIOGRAFIA.

	strona
Ppłk. dypl. Marian Porwit. — „Duch żołnierski. Organizacja wychowania żołnierza”	80
Stanisław Zieliński. — „Wybitne czyny Polaków na obczyźnie”	81
Stanisław Zieliński. — „Polska bibliografia morza i Pomorza”	81
Jerzy B. Rychliński. — „Był bój pod Oliwą”. Opracowanie historyczne kpt. mar. w st. sp. inż. W. Huberta	82
„Przegląd Historyczno - Wojskowy”. Zesz. 1, t. VIII.	82
Lieutenant Commander Leland P. Lovette U. S. Navy — „Naval customs traditions and usage”, Maryland 1934	164
Kmdr. Vincent - Bréchignac — „Les flottes de combat” 1936, Paris	165
„Młody gryf” nr. 46, Organ W. F. i P. W. na Pomorzu	165
„Wśród Prądów”, czasopismo morskie młodzieży, nr. 3	166
Janusz Stępowski. — „Na morskich szanłach Rzplitej”, Warszawa 1935	249
Fryderyk Kulleschitz. — „Rejs dokoła świata”, Warszawa 1936	330
Weyers „Taschenbuch der Kriegsflotten”, opracował por. mar. w st. sp. A. Bredt, Monachium, 1936	330
Mgr. B. A. Krzywiec. — „Budownictwo okrętowe w Italii na tle polityki morskiej Mussoliniego”, Warszawa, 1936	410
Kornel Makuszyński. — „Wielka Brama”, Warszawa, 1936	492
Konradmirał w st. sp. Friedrich Lützow. — „Skagerrak”, Monachium, 1936	575
Włodzimierz Rewski. — „Nadzwyczajna okazja do rozbudowy floty wojennej” Chełm, 1936	575
Brunon Dzimicz. — „Samotny krążownik”, 1936	655
Olgierd Żukowski. — „Statek morski i rzeczny”, Lwów 1936	820
Wice-admirał P. E. Guepratte. — „L'expédition des Dardanelles”, Paryż—Payot	901
Roman Zawada. — „Książka Rezerwisty”, Warszawa, 1936	902

OD REDAKCJI.

Z dniem 1 Stycznia 1936 „Przegląd Morski” rozpoczyna dziewiąty rok swego istnienia. Istnienie to, zapoczątkowane niemal jednocześnie z rozbudową Polskiej Siły Zbrojnej na morzu — jest dziś już dostatecznie ugruntowane, aby można było twierdzić, że „Przegląd”, w miarę sił i możliwości, współpracuje w krzewieniu idei obrony morskiej w Polsce. Wzrastające zainteresowanie wśród Czytelników — szczególnie z pośród wojska lądowego i sfer cywilnych — świadczy też, że sprawa Polski silnej na morzu staje się coraz bliższą społeczeństwu.

Rozpoczynając IX rok wydawnictwa, Redakcja pozwala sobie złożyć Władzom Naczelnym, wszystkim Czytelnikom, Współpracownikom i Sympatykom „Przeglądu” szczerze życzenia noworoczne. Ze swej strony zapewnia, że starać się będzie, aby w dziedzinie publicystyki morza i marynarki wojennej „Przegląd Morski” i nadal należycie spełniał swe zadanie.



Okręt Flagowy Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych — U. S. S. „Pennsylvania”.

Rok' wydania IX.

Zeszyt Nr. 86

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej



Warszawa

M a j

1936

T R E Ś Ć:

	Str.
1. Kmdr. por. dypl. M. Majewski: Rzut oka wstecz	341
2. Kpt. mar. B. Jabłoński: Zagrody przeciw łodziom podwodnym	347
3. Inż. J. Ginsbert: Sylwety wodzów	357
4. M. Godlewski: Wyprawa morska powstańczego okrętu w 1863 roku	368
5. Wiadomości techniczne:	
Kpt. mar. K. Zagrodzki: Ciekawy model sekstansu	378
6. Przegląd Prasy	382
7. Kronika	405
8. Bibliografia	410

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

Komitet Redakcyjny: Kmdr. ppor. dypl. Roman Stankiewicz (przewodniczący), kmdr. ppor. Włodzimierz Kodrebski, kmdr. ppor. Artur Reyman, kpt. mar. Tadeusz Konarski, kpt. mar. Wojciech Francki, inż. Aleksander Potyrała.

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

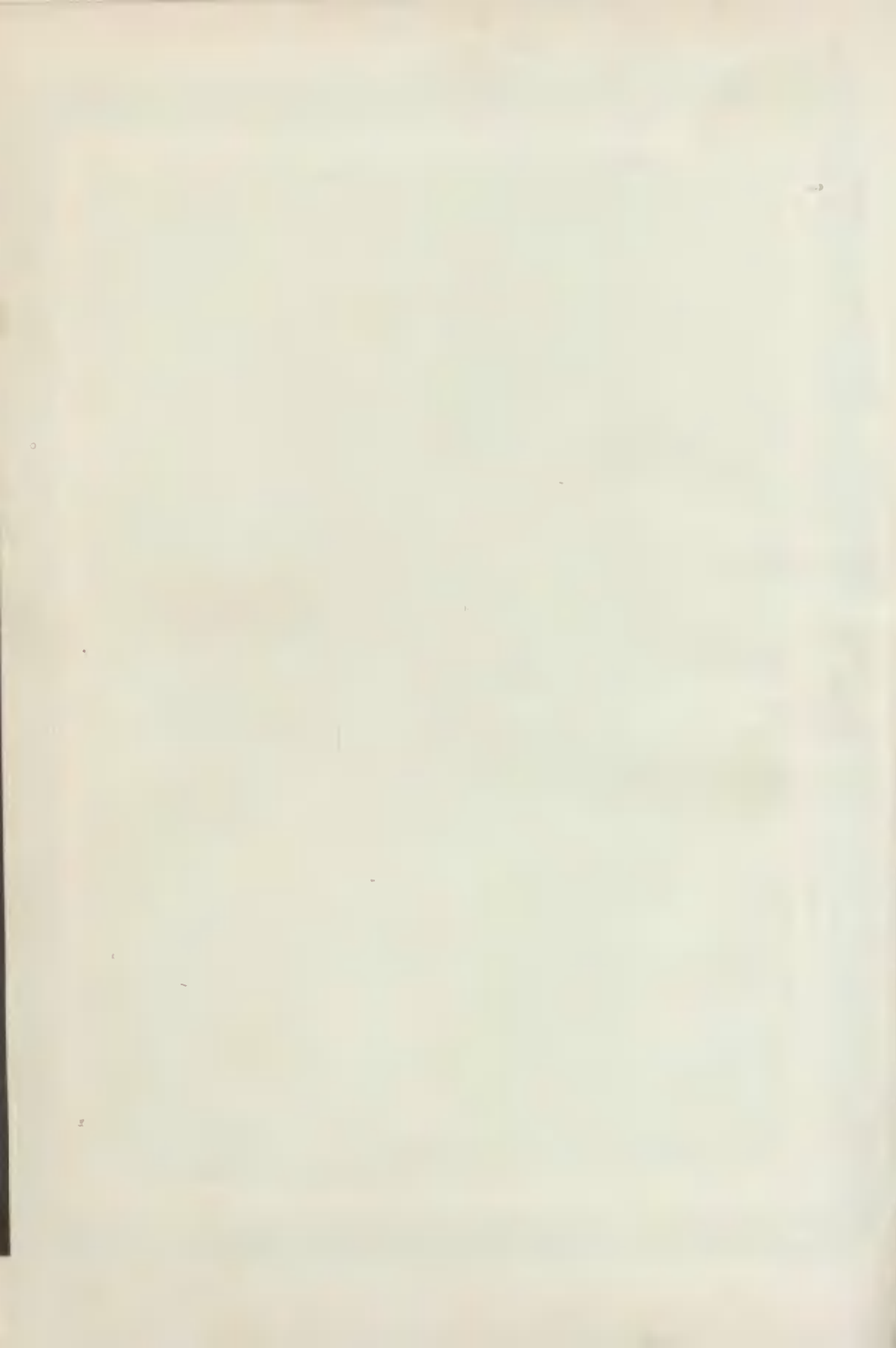
Warunki prenumeraty: w kraju z przesyłką pocztową — kwartalnie 6.00 zł. półrocznie 12.00 zł. rocznie 24.00 zł.; zagranicą z przesyłką pocztową — kwartalnie 12.00 zł. półrocznie 23.00 zł. rocznie 46.00 zł. **Nr. konta P. K. O. 160.290.**

6226 Drukarnia Gospodarcza, Warszawa, Al. Jerozolimskie 79. Tel. 8-84-12, 8-28-02.

WODZU!

POMNI TWYCH WSKAZAŃ, ŻE TYLKO CIĄ-
GŁĄ PRACĄ NAD WIEDZĄ I KSZTAŁCE-
NIEM CHARAKTERU OSIĄGA SIĘ ZAMIE-
RZONE CELE, POMNI SWEGO ŚLUBOWA-
NIA, ZŁOŻONEGO WÓWCZAS, GDY CIĘ
ZABRAKŁO WŚRÓD NAS – TRWAĆ BĘDZIE-
MY NIEUGIĘCIE PRZY WYTKNIĘTYCH PRZEZ
CIEBIE HASŁACH – KU CHWALE WSKRZE-
SZONEJ PRZEZ TWÓJ GENJUSZ RZECZYPO-
SPOLITEJ I DLA DOBRA MARYNARKI WO-
JENNEJ, KTÓREJ BYŁEŚ WIELKIM TWÓRCĄ.







Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski, w asyście ś.p. gen. dyw. Konarzewskiego — I wiceministra spraw wojskowych, oraz kmdra Unruga—dowódcy floty, przechodzi przed frontem kompanii honorowej Mar. Woj. (1931).



Marszałek Piłsudski w rozmowie z wiceadmirałem Porębskim na pokładzie O. P. P. „Warszawa” (Toruń, Czerwiec 1921).



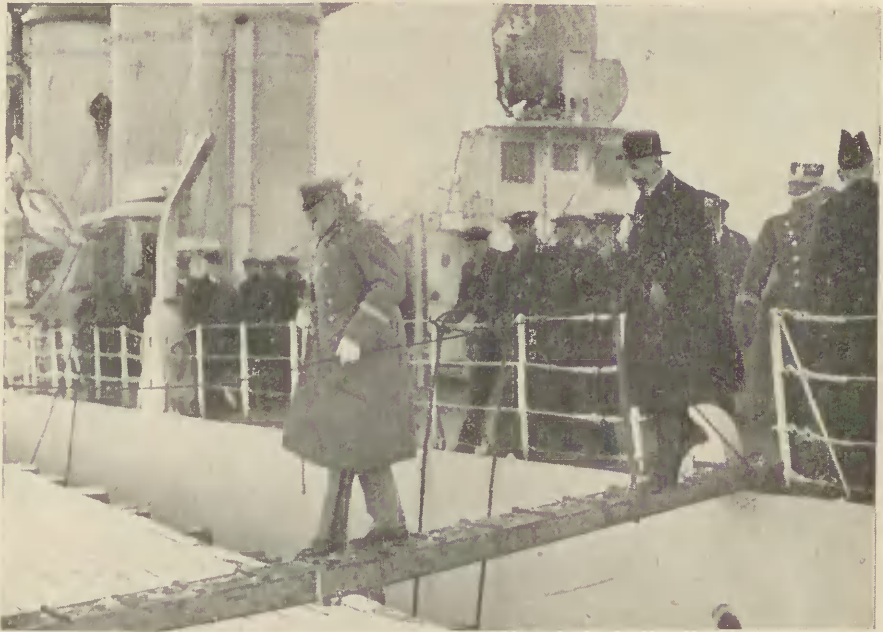
Marszałek Piłsudski dekoruje oficerów i marynarzy Flotyli Pińskiej i Wiślaniej orderem „Virtuti Militari” (Czerwiec 1921).



Marszałek Piłsudski na pokładzie O. R. P. „Warneńczyk” w czasie podróży po Wiśle, rozmawia z dowódcą Flotyli Wiślanej kdr. por. Jarocińskim (r. 1921).



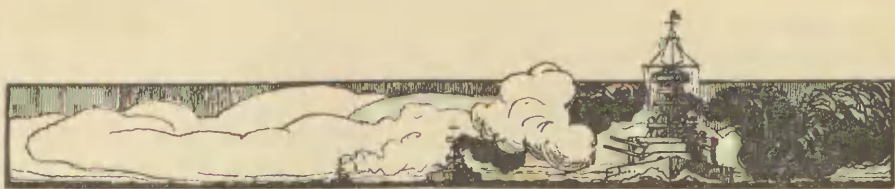
W drodze z Madery, Marszałek Piłsudski w rozmowie z dcą O. R. P. „Wicher” kmdr. ppor. Morgensternem (Kwiecień 1931).



Marszałek Piłsudski, po powrocie z Madery, ląduje w Gdyni.



O. R. P. „Wilk” w czasie salutu żałobnego — w dzień pogrzebu Pierwszego Marszałka Polski.



KOMANDOR-PORUCZNIK DYPL. MARJAN MAJEWSKI.

Rzut oka wstecz.

Rok bieżący stanowi niejako zwrotny punkt w historii prawie wszystkich państw, które odgrywają lub pragną odgrywać rolę w dziejach świata. Mianowicie, przez kilkanaście lat w teorii odrzucano zgodnie argument przemocy, jako środek regulowania sporów pomiędzy narodami. Nie przeszkadzało to bodaj nikomu równocześnie usilnie przygotowywać się do nowych zmagających zbrojnych. Jednakże intensywność tych zabiegów, w porównaniu z końcem XIX stulecia i początkiem następnego, wydawała się stosunkowo niezbyt wielka. Wiele przyczyn złożyło się na ten pocieszający (?) objaw. A więc przede wszystkim wyczerpanie wojną światową, prądy socjalne (pośredni skutek wojny), zły stan finansów (ta sama przyczyna), wreszcie chwilowa bezsilność państw, cieszących się zdawną i zawsze opinią „wichrzycieli” lub poprostu „wiecznie zaborezych”.

Nie znaczy to wcale, aby wydatki na wojsko i marynarkę malały; wręcz przeciwnie — wzrosły, jeżeli porównać je z okresem sprzed wojny 1914 roku, pod każdym względem: to jest ilościowo i w stosunku do całego budżetu. W Stanach Zjednoczonych do roku 1930 powiększyły się trzykrotnie, w Japonji — mniej więcej podobnie (w obu wypadkach mam na myśli tylko budżet marynarki wojennej, który stanowił około 15% całości). Te cyfry wypadną bardziej jaskrawo, gdy je zestawimy z okresem dawniejszym, np. Stany Zjednoczone wydały łącznie na siłę zbrojną w roku 1800 zaledwie 2.614.000 dolarów, w sto lat potem prawie 191 milionów, w 1914 — już 348, a w 1931 — 838.547.000 dolarów!

Powszechnie uznano to za zbrojenia umiarkowane. Elementy o zabarwieniu imperjalistycznym żądały wydatnego zwiększenia sum „na obronę kraju”, natomiast stronnictwa lewicowe lub opozycyjne biadały spowodu karygodnego marnotrawstwa pieniędzy na niepotrzebne rzeczy. Słowem dziedzina ta wywołała po-

wszechne niezadowolenie i stała się przedmiotem ostrych a często i zjadliwych krytyk.

Rok 1936 tę połowiczność wyrugował bez zastrzeżeń. Bowiem, nastąpiło powszechne wyleczenie ran wojennych, niespokojne duchy nabrały sił, a cały szereg krajów, pogrążył się w trudnościach wewnętrznych lub finansowych, co zmusiło do zachowania niezbyt przyjemnej roli obserwatora, bez prawa głosu czy też ingerencji.

Szumne wyrażenie „nastąpiła chwila czynu” — najwierniej ilustruje dobę obecną. Zdawna już drogą empiryczną uznano, że w analogicznym położeniu (to jest kiedy zasługuje ono zupełnie na miano mętnego) najprostsza droga do osiągnięcia celu istnieje tylko jedna: fakty dokonane. Przeto z mniejszymi ceremonjami, niż to miało miejsce przed wojną światową (czy nie byłoby właściwiej nazywać ją: Pierwszą wojną światową ?) kilka mocarstw wykonało szereg pociągnięć, z których każde — w ujęciu teoretycznym — powinno wywołać konflikt zbrojny i to na większą skalę, to znaczy obejmujący więcej, niż dwa bezpośrednio zainteresowane państwa.

Taki obrót rzeczy nie sprawił niespodzianki; należało go oczekiwać i przygotowywać się na tę ewentualność oddawna: od zawieszenia broni w listopadzie 1918 roku, lub w najlepszym razie od podpisania czy ratyfikowania traktatów pokojowych.

Powrót do normalnego stanu był wyłącznie kwestją czasu. Oczywiście złożyło się na to mnóstwo przeróżnych czynników, które powstawały, rozwijały się i dojrzewały... stosownie do okoliczności mniej albo więcej intensywnie.

Wprawdzie mogło się zdawać — zwłaszcza bezpośrednio po przerwaniu działań wojennych — że świat wstępuje na nową drogę. Słyszało się tu i ówdzie wypowiedany śmiało pogląd, że np. potęga militarna Niemiec odrodzi się dopiero po 50 co najmniej latach, i to w szczególnie sprzyjających warunkach.

Rzeczywistość temu rozkosznemu optymizmowi zadała kłam: jak zawsze panowie w surdutach i cylindrach lekceważyli opinię fachowców, strategia jeszcze raz przegrała kampanję wobec polityki!

Złudzeniom ulegli nawet mężowie tej miary, co Clemenceau, który zbagatelizował ostrzeżenia marszałka Focha.

Trzeba przyznać, że zwycięzcy, znużeni czteroletnimi zmaganiem i nadludzkim wysiłkiem w niemniejszym stopniu niż pokonani, niechętnie oddawali się myślom o przyszłej wojnie i nie tylko jej groźbę usunęli nieco zdaleko, lecz zlekka spoczęli upojeni na laurach, oparliśy swe obliczenia na... ludzkich uczuciach, pełnych szlachetności, i stosując w całej rozciągłości tak zwaną strusią taktykę.

Tym mamidłom nie ulegli zwyciężeni, którzy stworzyli sobie zrozumiały cel: odwet i usunięcie najrychlejsze... papierowych więzów. Również wojskowi (choć nie bez wyjątków), wspierani przez małą garstkę mężów stanu, patrzyli trzeźwo i nie poddawali się kuszącym mirażom. Jeżeli tę kategorię ludzi nazwalibyśmy przewidującymi, albo umiejącymi patrzeć daleko w przyszłość, byłoby

to niewątpliwie przesadą. Bowiern wystarczała szczypta logiki i pewna znajomość rzeczy. Dzieje ludzkości na przestrzeni kilku tysięcy lat służą jako znakomite źródło do badań, obserwacji i studjów, których wynik nieuchronnie sprowadza się zawsze do zasady lub hasła, wypowiedzianych już przed 20 wiekami przez Rzymian, w formie rady czy napomnienia dla tych, co lęką pokój.

Ale nie zagłębiając się zbyt w historję i gąszcz faktów, możemy stwierdzić — po zwycięskiej wojnie — silne odchylenie większości społeczeństw w kierunku idealistycznego traktowania wszystkich poważniejszych zagadnień. Stąd bierze początek Święte przymierze, Liga Narodów i t. d.

Ten niezrozumiały objaw trzeba przypisać nietylko działaniu pobudek szlachetnych, w rodzaju miłości bliźniego, pojętej prawdziwie po chrześcijańsku, ale i przesadnemu zaufaniu wobec oświadczeń pokonanego przeciwnika, nawet gdy im przeczą wyraźne fakty. Sądzę, że niepoślednie znaczenie przypada tu też pewnej dozie zarozumiałości. Mianowicie, tak przecież mile łechce ambicję uprzymnienie sobie, że przeżyłem niezmiernie doniosłą chwilę, wziąłem czynny udział w tem epokowym zjawisku (nie mówiąc już: kierowałem, przyczyniłem się i t. d.). Teraz świat m u s i zmienić się z gruntu, życie potoczy się innem łóżyskiem, charakter człowieka ulegnie zasadniczym przeobrażeniom, królestwo szczęścia zbliża się wielkimi krokami i wnet nastąpi jego zrealizowanie.

Tak czy owak w tym okresie precudnego upojenia strzela się bąki godne... historji.

Przy sposobności pragnąłbym przypomnieć o jednym z fragmentów tych wiekopomnych poczynañ, które miały niejako odwrócić bieg wypadków, to jest zażegnać wojnę w przyszłości. To szczytne zamierzenie doczekało się nawet realizacji, wprowadzie tylko na papierze, ale w tej płaszczyźnie, nicomal w chwili ujrzenia światła dziennego, zakończyło rachityczny żywot, a po kilku latach odeszło od lamusa wspomnień, zacierając się coraz silniej w pamięci ludzkiej.

Mówię o pakcie Kelloga. Historja jego uderza i może służyć jako klasyczny przykład niesłychanej naiwności i całkowitego zaślepienia apostołów pokoju. Ich łatwowierność, wypływająca z pobudek najbardziej szlachetnych, wzrusza, ale wiedzie w krainę baśni i ułud, może dlatego, że brak im przewodnika w postaci poczucia siły realnej.

Charakterystyczne, że opinja publiczna — pomijam tu głosy prasy zainteresowanej w ten czy inny sposób — krzywem okiem spoziera na takie dążenia. W najlepszym razie odnosi się z nieufnością lub obojętnie. Nierzadko rozlegają się głosy oskarżające bez ogródek o złą wolę, o przestępstwo z rozmysłem lub z chęci zysku. Przykład: Briand.

Oto w skrócie dzieje słynnego aktu dyplomatycznego: 6 kwietnia 1927 roku rząd francuski (Briand) zwraca się z apelem do opinji Stanów Zjednoczonych, z piękną inicjatywą podpisania umowy zgody pomiędzy zaprzyjaźnionemi zresztą zdawną państwami, to znaczy, że wszelkie spory pomiędzy niemi załatwiać się będzie jedynie

w drodze pokojowej.

Stany Zjednoczone przyjmują z entuzjazmem propozycję tych, którzy je pierwsi uznali, a ponieważ dzięki wybitnie uprzywilejowanemu położeniu geograficznemu i gospodarczemu nikt i nie im nie zagraża (albo w stopniu nieznaczny), mogą sobie pozwolić na zbytek zwrócenia się do 14 najważniejszych państw, z propozycją przystąpienia do paktu „wieczystej przyjaźni”.

Spotyka ten krok wszędzie żywy oddźwięk: jedni lękają zachowania pokoju i... spokoju za wszelką cenę, inni jeszcze nie zdążyli przygotować się, aby „uderzyć w czynów stal”, wreszcie wszyscy borykają się z trudnościami natury finansowej, a wszak do prowadzenia wojny potrzebne są pieniądze, pieniądze i jeszcze raz pieniądze, lub przynajmniej kredyt. Jednak zdobyta w tym kierunku, w latach 1914—1918 i następnych, nauka nie poszła w las.

Wreszcie 27 sierpnia 1928 roku przedstawiciele 15 państw, reprezentując 800.000.000 ludzi, podpisują w Paryżu pakt, nazwany paktem Kelloga, od imienia ówczesnego waszyngtońskiego ministra spraw zagranicznych, oficjalnego organizatora wielkiego dzieła. Inicjator Briand, jako gospodarz, z kurtuazją ustąpił.

Najwybitniejsza cecha tego aktu — to jego zwięzłość: zaledwie dwa artykuły. W pierwszym wysokie strony oświadczają uroczyście, że potępiają wojnę, jako środek służący do regulowania sporów międzynarodowych i odrzucają (niemniej uroczyście) wojnę jako instrument polityki w stosunkach międzynarodowych. Artykuł drugi oczywiście nakłada obowiązek załatwiania wszelkich nieporozumień wyłącznie pokojowo.

Ani słowa o egzekutywie, sankcjach przeciwko wyłamującemu się i t. d. Zapewne takie uzupełnienie paktu przewlekłoby w nieskończoność rokowania, a kto wie czy nie zniweczyłoby odrazu pięknego zamierzenia.

Za to nie zabrakło komentarzy po tym „atramentowym” sukcesie. Przypisywano olbrzymie znaczenie nie tylko moralne, lecz i istotne materialne paktowi: „Poraz pierwszy w dziejach ludzkości poświęcono traktat naprawdę instytucji (!) pokoju; następuje nowa era, w stosunkach międzynarodowych zginie nazawsze wszelka przypadkowość” i t. d. Świadome dążenie do wojny nareszcie miało zniknąć.

Nawet uciekano się do zręcznej żonglerki pojęciami w rodzaju: „Wojna dotychczas należała do prawnych środków rozstrzygania sporów, obecnie jest bezprawiem; winni znajdują się poza prawem” i t. p.

Zaledwie w siedem lat po podpisaniu paktu, Mussolini w żywe oczy zakpił sobie z komentarzy wybitnych prawników i mężów stanu, a Nippon uczynił to samo już po upływie kilkunastu miesięcy; Zresztą, wystarczy przypomnieć, jak zareagowały na to sztaby generalne poszczególnych państw. Siła zbrojna wszędzie stanęła na stanowisku: wy sobie, a my sobie. Bądźmi sprawiedliwi: żaden parlament nie postawi w związku z paktem Kelloga wniosku o rozbrojeniu lub o ograniczeniu zbrojeń. Raczej dało się zauważyć pewne ożywienie, które w odniesieniu do spraw morskich doprowadziło do

konieczności porozumienia się w Londynie już w roku 1930.

Admirał Castex dzieło Brianda i Kelloga nazywa ironicznie przykładem polityki bez strategii. Niepodobna się z takim ujęciem sprawy nie zgodzić.

Uprzytomnić sobie powinniśmy, że polityka, pozbawiona swego najistotniejszego i najbardziej skutecznego instrumentu, jakim jest siła zbrojna (można to nazwać strategią), przeradza się natychmiast w abstrakcję, coś efemerycznego, w najlepszym razie w mrzonkę, a najczęściej w cześć gadaninę. Traci zdolność do działania. „Zamiar polityczny musi przystosować się do natury środków” (Clauzewitz). Jeżeli środki nie istnieją, to i zamiary tracą wszelkie realne znaczenie; bez opierania się o nie — nie można liczyć na osiągnięcie dosłownie *n i c z e g o* — poza efektem, jaki mogą wywołać puste słowa.

To też nie dziwnego, że wszystkie dążenia do powszechnego rozbrojenia, mają jeno wartość moralną i historyczną, co wprawdzie przynosi chlubę, ale tylko opromienionym aureolą zwycięstwa.

Po wojnie światowej świat zbroi się nadal, a jedyny objaw przeciwny, jaki możnaby zanotować, to dobrowolne częściowe rozbrojenie się Aljantów, zbyt dufnych w swoją przewagę i niedoceniających pokonanej Rzeszy Niemieckiej.

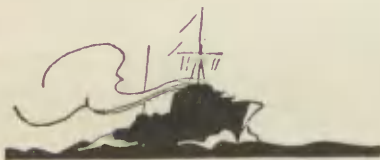
Pakt Kelloga, faktycznie duchowe dziecko prezydenta Wilsona, nie zaważył wcale. Problem siły panuje niepodzielnie, a polityka międzynarodowa stanowi jakgdyby najwładźniejsze pole, czy też poprostu arenę, gdzie narody i jednostki mogą zaspokoić swe najbardziej żywotne pragnienia przez zdobycie dóbr materialnych prestiżu, zaszczytu, sławy i t. d. „Rodzaj ludzki osiągnął swą wielkość w nieustannej walce, wieczysty pokój doprowadziłby go do ruiny” (Hitler). Oto hasło dnia! Święte przymierze trwało niedługo, po wojnie światowej okres ten legł skróceniu. Czyżby i w tej dziedzinie „dał się stwierdzić radosny postęp?”.

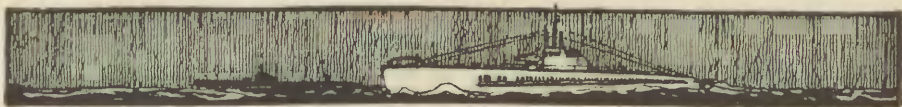
Wojna zawsze wydaje się mniejszem nieszczęściem, niż wyrzeczenie się dążeń duchowych i materialnych pewnych warstw społecznych. Obawa przed utratą niezawisłości i szeregu przywilejów bywa stokroć większa, niż widmo najokropniejszej wojny.

Próby w dziedzinie międzynarodowej organizacji pokoju — zawiodły całkowicie. Przynajmniej narazie. System powszechnego bezpieczeństwa pozostaje nadal czemś nieosiągalnem i ten stan jeszcze nieprędko ulegnie zmianie. Nie zanosz się na to wcale. Przedwczesna wiara w skuteczność papierowych postanowień — doprowadzi do zguby. Winnych oskarżysz świat nie o łatwowierność, lecz o lekkomyślność lub niedołęstwo! Nie może być inaczej! Jak trafne wydają się słowa pułkownika Ardant du Picq’a: „Wojna to najuroczystszy akt życia narodu, akt wyższej sprawiedliwości. Walki... właściwie są farsami, strasznymi coprawda, bo chodzi o przelaną krew, lecz w zasadzie farsami. Łatwość decyzji do wszczęcia wojny pochodzi z tej poezji, którą jest owiana wojna i walka; poezja ta u nas (we Francji) dziesięć razy więcej, niż gdzie indziej, wzbudza entuzjazm w ludziach”.

Istnieje zapatrywanie, że człowiek nie przestanie nigdy wal-

czyć, bądź z Naturą, bądź z otoczeniem, ponieważ ilość środków utrzymania wzrasta wolniej, niż zwiększanie się ludności, (według Malthusa — pierwsza w stosunku arytmetycznym, druga — w geometrycznym). Ujarzmienie Natury, a raczej jej eksploatacja, przedstawia większe trudności niż walka z ludźmi, zwłaszcza słabymi, pod każdym względem, źle zorganizowanymi i na niskim szczeblu intelektualnym, a przede wszystkim pozbawionymi walorów duchowych. Więc droga na którą obecnie znowu wkraczają zupełnie jawnie narody, nie koliduje ze zdrowym rozsądkiem. Ba, nawet zapewnia i obiecuje złote runo! Właściwie, nikt jej nigdy nie opuścił nadobre. Jedynie przez pewien okres czasu posługiwanie się przemocą, z wielu zrozumiałych powodów nie było wskazane i racjonalne. Dziś wszystko wraca do normalnego stanu. W pomysłnych okolicznościach można to nazwać... posłannictwem dziejowem. Byleby tylko taki pogląd można było poprzeć realną, choć brutalną siłą, a nie zadawałać się pięknym frazesem... bez egzekutywy.





KAPITAN MARYNARKI BRUNON JABŁOŃSKI.

Zagrody przeciw łodziom podwodnym.

W jednym z zeszytów miesięcznika Sowieckiej Marynarki Wojennej „Morskoj Sbornik” ujęto w sposób logiczny i prosty zasady tworzenia zagród przeciw łodziom podwodnym. Niektóre punkty tego ciekawego artykułu, omawiającego to skomplikowane i zawsze aktualne zagadnienie, pozwolę sobie omówić poniżej.

C e l z a g r o d y. Jednym ze środków ochrony pewnych określonych obszarów wodnych jest zagroda przeciw łodziom podwodnym. Ma ona na celu wykrycie i zniszczenie łodzi podwodnych nieprzyjaciela w swym obrębie. Skuteczność zagrody będzie zależała od ilości i jakości zastosowanych środków, jak również od umiejętności ich wykorzystania.

Ś r o d k i b o j o w e. W tworzeniu zagrody mogą mieć zastosowanie lotnictwo, okręty nawodne i podwodne. W lotnictwie mogą być wykorzystane równie dobrze samoloty dalekiego i bliskiego wywiadu, jak sterowce i balony na uwięzi. Pomimo iż samoloty w porównaniu do sterowców posiadają mniejsze rejony działania i krótszy okres czasu mogą przebywać w powietrzu, to jednak zastosowanie ich w zagrodzie jest często wskazane, ze względu na cały szereg innych zalet. Mianowicie dużą szybkość, a więc możliwość przepatrolowania w tym samym okresie czasu znacznie większego obszaru, duże zdolności manewrowe, co jest bardzo ważnym atutem w walce z łodziami podwodnymi i wreszcie dlatego, że zauważenie samolotu z łodzi podwodnej jest znacznie trudniejsze niż sterowca. Zastosowanie samolotu czy też sterowca ostatecznie będzie zależało w każdym poszczególnym wypadku od posiadanych środków, obserwowanego obszaru, klimatycznych warunków, oświetlenia i t. d. Balony na uwięzi z powodu swej nieruchomości i dużej zależności od warunków atmosferycznych, mogą być w większości wypadków stosowane, przy obecnym wysokim poziomie lotnictwa bojowego nieprzyjaciela, tylko w bezpośrednim pobliżu uzbrojonych baz morskich. Doświadczenia ostatniej wojny światowej wykazały jakie okręty nawodne specjalnie nadają się do obrony przeciw łodziom podwodnym. Są to okręty

patrolowe o wyporności 700 ton, szybkości 16 do 20 węzłów, uzbrojone w 2-a działa 105 mm, kilka karabinów maszynowych 2 — 4 miotaczy bomb i 20 — 30 bomb głębinowych, lub też motorowe okręty o wyporności 70 — 80 ton, szybkości 16 — 20 węzłów, uzbrojone np. w 1-o działo 75 mm lub kilka karabinów maszynowych, około 10 bomb głębinowych i aparaty podsłuchowe. Dane te wskazują na to, że okręty patrolowe przeznaczone są do działania w miejscach bardziej odległych od bazy lub na otwartym morzu, zaś niszczyciele łodzi podwodnych — w pobliżu brzegów. Oprócz wyżej wymienionych typów okrętów, mogą być użyte w tworzeniu zagrody przeciw łodziom podwodnym trawlerzy, dryftery, torpedowce i t. d. Własne łodzie podwodne stanowią skuteczny sposób walki z łodziami nieprzyjaciela. Prawdopodobnie w zagrodzie przeciw łodziom podwodnym będą brały udział łodzie podwodne o małej wyporności, lecz nie związane zbyt pod względem zaopatrzenia z bazami i lądem.

U z b r o j e n i e — stanowią artylerja, bomby, miny. Każdy z tych rodzajów posiada swoje zalety i wady:

A r t y l e r j a. Wielką wadą artylerji jest to, że wybuch pocisku nie może być nastawiony na różne głębokości, prócz tego przenikanie podwodne nowoczesnego pocisku podwodnego jest stosunkowo nieduże i pocisk taki posiada niewielką ilość materiału wybuchowego. Z powyższego wynika, że ogień artyleryjski jest stosunkowo nieszkodliwy dla łodzi podwodnej w zanurzeniu, natomiast w stanie nawodnym jeden szczęśliwy strzał może spowodować jej zatonięcie. To też zadaniem artylerji będzie walka z łodzią podwodną w stanie nawodnym lub zanurzania się.

T o r p e d a, jak to wykazała wojna światowa, jest dobrym środkiem przeciw łodziom podwodnym, szczególnie wystrzelona ze swojej łodzi, ponieważ jednak nastawienie na głębokość torpedy jest dość ograniczone, a do oddania strzału potrzebny jest cel widoczny, środek ten będzie stosowany przeciwko łodziom podwodnym wynurzoną lub zanurzoną na głębokość peryskopową.

B o m b y są jednym z zasadniczych środków walki z łodziami podwodnymi. Główną ich zaletą jest możność nastawiania na różne głębokości, dochodzące do granicznych możliwości zanurzania łodzi podwodnej. Prócz tego przy wybuchu, dzięki stosunkowo dużemu promieniowi rażenia, bomba nie potrzebuje bezpośrednio trafić w łódź, wielokrotne zaś miotanie bomb może wytworzyć duże objętości wodne, niebezpieczne dla niej. Pod tym względem dużo zalet wykazuje stosowanie miotaczy bomb, dzięki którym można bez przechodzenia nad miejscem, w którym zauważyło się łódź podwodną, strzelać w różnych kierunkach, przez co skraca się czas ataku i powiększa się prawdopodobieństwo rażenia.

M i n y są również jednym z podstawowych środków walki z łodziami podwodnymi. Duże zastosowanie będą miały miny antenowe, które aby działać nie wymagają zderzenia z okrętem. Zwykle miny, jako mniej wrażliwe na warunki atmosferyczne, przyływy i odpływy, będą przeważnie stosowane na płytszych miejscach. Do kategorii min ruchomych należy zaliczyć miny holo-

wane i parawany przeciw łodziom podwodnym, stosowane przy trałowaniu.

Ś r o d k i t e c h n i c z n e. Do środków tych należy zaliczyć bony, sieci, podsłuch podwodny i radjo.

B o n y i s i e c i. Pomimo szeregu wad, jak: łatwe uleganie wpływowi atmosferycznym, uleganie przypiływom i odpływom, konieczność posiadania dużej ilości środków pomocniczych — znajdują one bezwarunkowo zastosowanie w tej części zagrody, w której środki przeciw łodziom podwodnym są bardziej skupione. Specjalne znaczenie będą miały na płytszych miejscach, pozwalających jednak łodzi podwodnej na względnie swobodny manewr pod wodą, osłoniętych od wiatrów i niepodlegających zjawiskom przypiływów i odpływów. W takich warunkach użycie bonów i sieci będzie skuteczniejsze od stawiania mia

P o d s ł u c h p o d w o d n y jest środkiem, jeżeli tak można się wyrazić, bliższego wywiadu lub lepiej — obserwacji. Oczywiście stan morza wpływa na odbiór, a nawet czasem kompletnie uniemożliwia wszelki podsłuch, jednak pomimo to, ma on ogromne znaczenie ze względu na możliwość nasycenia nim całych znanych obszarów wodnych, do tego stopnia, że użycie lotnictwa lub okrętów w celach obserwacji staje się zbędnem.

R a d j o w przeciwieństwie do podsłuchu podwodnego stanowi jakby daleki wywiad. Radjonamierzenie pozwala na wykrycie wroga daleko na morzu i skierowanie przeciwko niemu środków ruchomych, wchodzących w skład zagrody.

S c h e m a t z a g r o d y. Nie wolno zapatrywać się na zagrodę przeciw łodziom podwodnym jak na mechaniczne połączenie różnych środków. Jedynym prawidłowym poglądem będzie rozpatrywanie zagrody z punktu widzenia wzajemnego oddziaływania i wpływu różnorodnych środków, obliczonych na zadanie rozstrzygającego ciosu przy końcu (podstawie) zagrody. Wzajemne uzupełnianie, odpowiednie stopniowanie środków i przyjęcie zasady masowego ciągłego oddziaływania na podwodnego nieprzyjaciela, jest w danym wypadku, nieodzowne. Celem zagrody powinno być zniszczenie łodzi podwodnej przeciwnika. Dlatego też należy skreślać jej zdolności manewrowe pod wodą lub zmusić ją do wynurzenia. Najbardziej aktualnem jest zawsze zagadnienie posiadanej energii elektrycznej. Z powyższego wynika, że długość zagrody powinna być taka, aby przy przechodzeniu jej podstawy, która składa się z największej ilości środków przeciw łodziom podwodnym, łódź podwodna posiadała, o ile nie minimum, to przynajmniej bardzo ograniczony zapas energii elektrycznej, nie pozwalającej na manewrowanie nieskrepowane, lub wogóle zmuszającej do wypłynięcia na powierzchnię. Wychodząc z tego założenia i przyjmując, że rejon działania łodzi podwodnej w zanurzeniu, idącej biegiem ekonomicznym, równa się 100 — 120 mil, należy odsunąć przednią granicę zagrody na jakieś 65 — 80 mil. Na tej granicy łódź podwodna powinna być zauważona i atakowana poraz pierwszy. O ile z tego powodu zaniecha ona dalszych prób posuwania się naprzód — cel już będzie osiągnięty. O ile będzie po-

suwać się dalej włąb zagrody, powinna odczuć coraz większą presję środków przeciw-łodziowych. Ponieważ niemożliwem jest i niecelowem pokrycie całego obszaru zagrody okrętami nawodnymi i środkami przeciw łodziom podwodnym, należy ograniczyć się do stworzenia, w miarę zbliżania się do końca zagrody, coraz gęstszych linii obronnych, wyposażonych w coraz potężniejsze środki. Ostatnia linja zagrody, przez którą jest zmuszona przejść łódź podwodna, powinna tworzyć szeroki pas, skupiający wszystkie środki obrony. Przyjmując, że łódź podwodną można spostrzec z okrętów nawodnych z odległości mniej więcej 4 — 5 mil, przy specjalnie dobrych warunkach widoczności, dobrym stanie morza, a z samolotów z jeszcze większych odległości, że praktyczny promień działania aparatów podsłuchowych, przy szybkości 3 — 4 mil w zanurzeniu, wynosi 4 — 5 mil, jak również biorąc pod uwagę informacje ew. podane przez lądowe stacje radiotelegraficzne — można przyjąć, że odległość pomiędzy pierwszymi linjami powinna wynosić 12 do 15 mil. Takich linii, bezwarunkowo ruchomych, powinno być 3 — 4. W odległości 20 — 25 mil od końca zagrody, zależnie od zasięgu działania obrony brzegowej, ilości innych środków wydzielonych do walki z nawodnym nieprzyjacielem, którego współdziałania z łodziami podwodnymi można zawsze się spodziewać, ustawia się pierwszą nieruchomą linję przeszkód — (miny, sieci). Potem dopiero następuje tylny pas graniczny, o szerokości mniej więcej 10 mil, a to ze względu na potrzebę skoncentrowania tu przeszkód nieruchomych, jak również środków zabezpieczających i obsługujących te przeszkody. Zupełnie jasnem jest, że nie można narzucać linjom tylko jednego celu, jak nprz. wykrycie, śledzenie, atak i t. d. Pierwszy, który spostrzeżł łódź podwodną, musi ją zaatakować, a później ewentualnie śledzić, aż do strefy działania drugiej linji. W nocy, oczywiście, trzeba będzie zwęzić szerokość zagrody na korzyść większego zagęszczenia tego obszaru okrętami. W nocnych warunkach ogromnie wzrasta znaczenie podsłuchu podwodnego i radiowego. W niektórych wypadkach można będzie stosować zagrody świetlne, tworzone przez okręty lub z lądu.

T a k t y k a. Pierwsze zagadnienie, które się narzuca, to wykrycie łodzi podwodnej nieprzyjaciela. Zadanie to nie będzie jedynem, ale zasadniczem dla 1-ej linji zagrody. Ponieważ dla wykonania tego celu trzeba przez dłuższy czas przebywać na otwartym morzu i posiadać odpowiednią szybkość, (celem dostatecznie szybkiego pokrycia dozorowanego obszaru), jak również dobre pole widzenia, — zadanie to będą wykonywały specjalne okręty patrolowe, wyposażone w urządzenia podsłuchowo-namiarowe oraz w dostateczne środki do wykonania ataku. Ale nawet takie okręty nie rozstrzygają kwestji, ponieważ mogą być pierwsze zauważone przez łodzie podwodne przeciwnika. Dla zabezpieczenia się trzeba będzie wysłać lotnictwo na regularny wywiad. Równocześnie, w tym samym celu, mogą być użyte własne łodzie podwodne, na pozycjach znajdujących się przed linją patrolowców, poza ich zasięgiem widoczności. W ten sposób określa się siły potrzebne do stworzenia pierwszej linji: okręty patrolowe, łodzie podwodne, samoloty bliskiego

wywiadu. Następna linja będzie również składała się z okrętów patrolowych, prowadzących samodzielne poszukiwania, lecz w łączności z okrętami pierwszej linji, od których będą otrzymywały wiadomości o nieprzyjacielu. Jednak na tem współpraca się nie kończy. W razie wykrycia łodzi podwodnej, druga linja może być przesunięta do przodu, lub odwrotnie pierwsza linja może odejść do tyłu, wślad za wykrytym nieprzyjacielem. W razie zbliżenia się do podstawy zagrody, w odległości 30 — 40 mil od jej głównego pasa obronnego, linje będą nasycane coraz drobniejszymi okrętami, jak np. niszczycielami łodzi podwodnych, ale zato w znacznie większej liczbie, czem wzmocni się obserwację nad i podwodną. Prócz tego, zakładając, że przestrzeń tę łodzie podwodne nieprzyjaciela będą przechodziły w stanie zanurzonym, obserwacja powietrzna w tej strefie nabiera specjalnego znaczenia. Zadanie to może być z powodzeniem wykonywane przez sterowce, które posiadają dłuższy czasokres lotu i lepszą ciągłość obserwacji. Wykryta przez pierwsze linje łódź podwodna, powinna być na tej przestrzeni stale śledzona przez lotnictwo i skierowaną licznymi atakami okrętów-niszczycieli i okrętów z poprzednich linij, w najbardziej dla niej niebezpiecznym kierunku. Linje zagrody, znajdujące się w odległości 20 — 25 mil od głównego krańcowego pasa obronnego, wzmocnione są zależnie od głębokości i rodzaju dna — minami, aparatami podsluchowemi i sieciami. Poczynając od tego miejsca, posuwanie się łodzi podwodnej nie może odbywać się niepostrzeżenie, bez jej śledzenia i ataków. Wreszcie, w głównym pasie, maksymalnie nasyconym środkami ochronnemi, podwodnemu przeciwnikowi zadaje się zjednoczonymi siłami cios decydujący. Należy zwracać baczną uwagę na skrzydła nieruchomych linij zagrody, ponieważ przedstawiają one miejsca najdogodniejsze do przeformowania. W nocy, ogólnie biorąc, obserwacja lotnicza nie będzie przeprowadzana, a obowiązek wykrycia nieprzyjaciela spadnie na okręty nawodne, aparaty podsluchowe i radio. Najbardziej celowym jest następujący plan działania w warunkach nocnych: Pierwsza linja — pas aparatów podsluchowych oraz urządzeń radiowych w tyle; linja druga — stworzona przez okręty patrolowe i niszczycielskie w szyku nocnego poszukiwania, wzmacnianego w kierunkach wskazanych przez linję podsluchową. Biorąc pod uwagę to, że łódź podwodna będzie prawdopodobnie starała się w nocy poruszać na powierzchni, trzeba być przygotowanym do stworzenia oświetlonej przestrzeni, posuwającej się wraz z łodzią aż do chwili jej zanurzenia. Powyższe zapewni udział w atakach na łódź podwodną okrętów znajdujących się w pobliżu. Podstawa zagrody powinna być wzmocniona do maksimum przez okręty, szczególnie w okolicach zagród, utworzonych przez sieci i bony. Wyjątkowego znaczenia w warunkach nocnych nabiera łączność. Celem zachowania największej dyskrecji, wszelkie rozmowy zapomocą środków dalekiej łączności powinny być zaniechane, oczywiście, oprócz bezpośrednio dotyczących wykrytego nieprzyjaciela. Stąd posiadanie zorganizowanej łączności, zapewniającej bezbłędny odbiór, staje się koniecznością. Zagroda przeciw łodziom podwodnym jest nie

do pomyślenia, bez odpowiednich środków obrony brzegowej, szczególnie w wąskich przejściach. Zadanie obrony będzie polegało na walce z przeciwnikiem nawodnym, podtrzymującym forsujące zagrodę łodzie podwodne. W wypadku tym taktyka obrony brzegowej nie ulega jednak zmianie.

T y p y z a g r ó d. Zagroda przeciw łodziom podwodnym może być ruchoma lub nieruchoma. Podział ten tłumaczy się potrzebą zabezpieczenia swoich sił morskich, opuszczających miejsce postoju, jak również ochroną w strefach, w których według posiadanych danych, prawdopodobną jest obecność podwodnego nieprzyjaciela. Zabezpieczenie tego rodzaju jest niemożliwe, bez skombinowania działań lotnictwa ze specjalnie wydzielonemi okrętami nawodnemi. Akcja ta rozwija się nie tylko w czasie wyjścia sił morskich, ale również znacznie wcześniej. W ten sposób będziemy mieli do czynienia nie ze zwykłym zabezpieczeniem marszowym, ale z pewnym systemem ochronnym przeciw łodziom podwodnym, ciągłym w czasie, uwzględniającym stopniowanie i odpowiednie skupianie środków.

Powyżej przytoczone względy uzasadniają podział zagród przeciw łodziom podwodnym na ruchome i nieruchome. W zagrodzie ruchomej brak będzie oczywiście środków nieruchomych. Z drugiej strony zagrody nieruchome, ustawione na różnych głębokościach, różnią się między sobą, a to dlatego, że nie wszystkie środki pozycyjne dadzą się zastosować na głębszych miejscach. W tym wypadku zagroda będzie utworzona przez wspólnie działające okręty i lotnictwo, przy jaknajszerszym zastosowaniu aparatów podsłuchowych jako środka bliskiego, a radio jako środka dalszego wywiadu.

O r g a n i z a c j a d o w ó d z t w a. Na podstawie powyższych rozważań łatwo możemy sobie zdać sprawę, w jak skomplikowanych warunkach będą operować siły zagrody przeciw łodziom podwodnym. Oprócz działań wroga, ma się do czynienia z dużą ilością środków użytych w zagrodzie, z działalnością swoich nawodnych i podwodnych okrętów, która będzie miała miejsce, o ile nie w okolicach samej zagrody, to w każdym razie w niewielkich od niej odległościach. O wszelkich prowadzonych przez te okręty operacjach, dowództwo zagrody musi być ciągle dokładnie powiadomione (szczególnie o operacjach własnych łodzi podwodnych), a prócz tego stale od tych operacyj uzależnione. Stąd wynika, że kierowanie zagrodą przez dowództwa wodnych obszarów powinno być ściśle zcentralizowane. Bezpośrednio powinny podlegać dowództwu zespoły przeznaczone do tworzenia zagrody, nieruchome środki pozycyjne i ich obsługa, lotnictwo wchodzące w skład zagrody (samoloty wywiadowcze, sterowce, balony na uwięzi) i baza zagrody, wyposażona w specjalne urządzenia, warsztaty remontowe i inny potrzebny materiał. W operacyjnej zależności, na określony przeciąg czasu, winny się znajdować odpowiednie odcinki obrony wybrzeża, niektóre zespoły lotnictwa, np. eskadry bombardujące, oraz zespoły okrętów, stanowiących podtrzymanie zagrody. Widzieliśmy również, że poszczególne linje zagro-

dy tworzą się z kombinacji różnorodnych sił i środków, a więc dla tych linii potrzebne jest zcentralizowane dowództwo, które będzie porozumiewać się z głównym dowództwem zagrody, otrzymywać stamtąd zadania i kierować bezpośrednio bojowymi operacjami linii. Dowódcą takim może być dowódca zespołu, znajdującego się na linii, lub starszy z dowódców, o ile zespołów takich jest kilka.

W n i o s k i. Na podstawie analizy doświadczenia wojny światowej, można wyciągnąć następujące wnioski:

- 1) Zagroda przeciw łodziom podwodnym nie jest środkiem, któryby zmusił je do zaniechania swej działalności, lecz tylko ogranicza ją i utrudnia.
- 2) Zagroda przeciw łodziom podwodnym przedstawia skomplikowane i nawzajem uzależnione połączenie sił i środków w systemie ochronnym wodnych obszarów.
- 3) Skomplikowanie i różnorodność sił i środków wymaga głęboko przemyślanej organizacji dowództwa i dowodzenia.
- 4) Organizacja zagrody wymaga dużego przygotowania jeszcze w czasie pokoju, nie tylko w sensie wyboru i stworzenia środków materialnych, ale również w przygotowaniu odpowiednio wyszkolonych kadr.
- 5) Nieodzownym jest poważne przestudjowanie zagadnień, związanych z zagrodami przeciw łodziom podwodnym, aby zapomocą odpowiednich organizacji rozwiązać zadanie ograniczenia działalności łodzi podwodnych nieprzyjaciela, a walką z nieprzyjacielskimi zagrodami ułatwić akcję własnym łodziom podwodnym.

*

Weźmy teraz ołówek do ręki i obliczmy zgrubsza ilość materiału technicznego, potrzebnego w myśl przykazań Autora, do stworzenia takiej klasycznej, względnie niewielkiej zagrody. W tym celu założmy, że chroni ona jakieś przejście, albo redę i port, znajdujący się w głębi fikcyjnej zatoki. Przypuśćmy, że podstawa zagrody, czyli jej główny pas ochronny wynosi 25 mil, natomiast czoło, czyli linja przednia 60 mil. Odległość pomiędzy podstawą a czołem wynosi 80 mil. Długość dnia ca. 16 godzin.

Ponieważ w niniejszym rozważaniu chodzi o wykazanie jak wielkie środki są potrzebne do stworzenia realnej przeszkody przeciw łodziom podwodnym, przypuszczamy, że nie jesteśmy skrupowani ilością posiadanych środków technicznych.

O k r ę t y. Przed pierwszą linią patrolowców, poza zasięgiem ich widoczności, znajdują się własne łodzie podwodne. Żeby zapewnić odpowiednią obserwację przedpola pierwszej linii, wynoszącego, powiedzmy, około 65 mil, ustawmy tam np. 10 do 12 własnych łodzi w odpowiednich kwadratach. Ilość ta powinna być dostateczną podczas dobrej widoczności, aby wykryć zbliżające się na powierzchni łodzie nieprzyjaciela. Nawiasem nadmienić należy,

że widoczność ta w dużej mierze będzie zależała od ich kąta biegu. W danym wypadku przypuszczamy, że ze względu na oszczędność energii elektrycznej, łódź (lub łodzie) będzie posuwała się na powierzchni tak długo, nim nie spostrzeże jakiegoś okrętu z linii patrolowców.

Pierwsza linja patrolowców, stanowiących czoło zagrody, ma na celu nie tylko wykrycie i walkę z łodziami, ale również zmuszenie łodzi nieprzyjacielskich do zanurzenia się. Stąd wniosek, że taka łódź nie powinna przedostać się przez tę linję niepostrzeżona.

W tym celu koła widoczności okrętów powinny się pokrywać, lub przynajmniej być stycznemi do siebie. Nawet w tym ostatnim wypadku ilość okrętów w pierwszej linji wypadnie 6, ponieważ Autor zakłada, że łódź z takiego patrolowca może być spostrzeżoną z odległości 5 mil ($2r = 10$ mil). To samo dotyczy 2 i 3 linji, bardziej wysuniętych w kierunku pełnego morza, odległych od siebie o ca. 15 mil. Ogólnie więc biorąc liczba patrolowców na pierwszych trzech liniach dozoru wyniesie 18.

Czwarta linja ruchoma i pierwsza linja przeszkód nieruchomych, (miny, sieci i t. d.) jako bardziej osłonięte, będą obsadzone przez małe okręty niszczycielskie. Zakładając, że widoczność z takich małych okrętów jest gorsza (np. 3 mile), długość zaś 4-ej linji ruchomej i pierwszej nieruchomej wynosić będzie 70 mil (po 35 każda), otrzymamy 23 okręty niszczycielskie. Do tej liczby dorzucmy z 10 okrętów głównego pasa obronnego (podstawy), stawiacze sieci, stawiacze min, traulery, okręty, które w myśl znanych zasad powinny tworzyć rezerwę luzującą okręty przebywające na morzu, a otrzymamy wcale pokaźną liczbę okrętów, związanych z zagrodą przeciw łodziom podwodnym.

Nie trzeba również zapominać, że powinna być zawsze w pogotowiu zgóry przewidziana siła do odparcia nieprzyjaciela nawodnego, ew. współdziałającego z forsującemi zagrodę łodziami.

Zespoły nieprzyjacielskie mogą być oczywiście różne, ale zawsze dostatecznie silne do zniszczenia patrolowców i przypuszczalnie do walki ze spodziewaną odsieczą.

S a m o l o t y bliższego wywiadu posiadają przeciętnie następujące dane: szybkość lotu poziomego 225 do 300 klm. (120 do 160 mil), czas lotu 4 — 6 godzin, rejon działania 300 do 600 km. (160 do 325 mil). Waga 2,5 — 5 ton, ładunek użyteczny 0,8 — 2 tony. Radjo, foto, karabiny maszynowe, bomby do 1 tony lub miny. Rejon działania przyjęto jako $\frac{vt}{3}$.

Powiedzmy, że patrolowany przez samoloty obszar wynosi w linji prostej 100 mil, odległość od lotniska do punktu wyjściowego dość znaczna — 60 mil, czyli że samolot wywiadowczy lżejszego typu będzie mógł wystartować, przelecieć trasę dozoru tam i spowrotem i wrócić do oddziału macierzystego. Przelot nad trasą będzie trwać ca. 1 godz. 42 minuty, lot do punktu wyjścia i powrót mn. w. godzinę, czyli co godzinę i minut dwanaście będzie musiał startować z lotniska samolot luzujący, a w ciągu 16

godzin wykona się 13 lotów. Ponieważ samoloty puszczane są przeważnie grupami po 2, będzie więc lotów 26, a nawet prawdopodobnie 52, bo na odcinek 100 milowy, jedna grupa będzie niewystarczającą. Nie wgłębiając się w rachunek ile trzeba będzie mieć maszyn do dyspozycji — wystarczy stwierdzić, że dużo — nie tylko ze względu na częste loty i względnie dużą ilość maszyn w powietrzu, ale również ze względu na obowiązujące przeglądy maszyn po pewnej ilości godzin lotu i ew. awaryje.

Nie zapominajmy również o lotnictwie bombardującym, potrzebnem do walki z flotą podtrzymującą forsujące zagrożenie łodzi i sterowcach patrolowych. Dodajmy do tego zagrożenia minowe przeciw łodziom podwodnym, dwie linie (przednia i podstawy) po 35 i 25 mil każda.

Ilość min postawionych, chociażby w parę rzędów, w szachownicę poziomo i włąb (na różnych głębokościach), w odległości np. 50 m, wyniesie odrazu ponad 10.000 min. Dodajmy jeszcze odpowiednią ilość sieci linii aparatów podsłuchowych stacyj radio, punktów obserwacyjnych, baterij reflektorów, dorzućmy całą organizację obrony brzegowej, z artylerją brzegową i przeciwlotniczą, wszelkie magazyny zaopatrzenia, składnice i warsztaty, a otrzymamy pełny obraz potrzebnych do utworzenia zagrożenia środków i ilość potrzebnego personelu.

Łatwo możemy sobie zdać sprawę, że jednoczesne stosowanie tak wielkiej ilości różnorodnego materiału technicznego, będzie wymagać specjalnie dobrze wyszkolonej obsługi, i dobrej, przemysłowej organizacji.

Na podstawie przytoczonego rozumowania możemy również sobie przedstawić ogrom wysiłku, potrzebnego do utworzenia skutecznej zagrody przeciw łodziom podwodnym, i na pociechę podwodników dodać należy, że mało jest państw o rozległych interesach morskich, zmuszonych osłaniać większą ilość żywotnych punktów, któreby posiadały dostateczne ku temu środki i potrafiły stworzyć takie zagrody, przez któreby łodzie podwodne nie miały widoków przedostania się i wypełnienia swojego zadania.

Zasadniczo zgadzając się z ujęciem taktycznym zagadnienia, pozostaje jeszcze tylko omówić parę wątpliwości, które się nasuują w stosunku do poszczególnych twierdzeń Autora.

1) Podana szybkość okrętów patrolowych (16 do 20 węzłów) wydaje się zbyt małą, ponieważ nowoczesne łodzie podwodne przeważnie posiadają szybkości zawarte w tych granicach, lub większe. I tak np.:

Anglja	Łodzie podwodne typu	L i Proteus	—	szybkość	17,5	węzła
	"	"	X 1	—	"	19,5 "
	"	"	Severn	—	"	21,5 "
Francja	"	"	Surcouf	—	"	18 "
	"	"	Requin	—	"	16 "
	"	"	Henri Poincaré	—	"	18 "
Włochy	"	"	Tito-Speri	—	"	17 "
	"	"	Vettor-Pisani	—	"	17,5 "
	"	"	Luigi-Settembrini	—	"	19 "
	"	"	Balilla	—	"	18,5 "

Włochy	Łodzie podwodne typu	Ettore-Fieramosca	—	szybkość	18,3 węzła
Japonja	"	"	J 1	—	" 17,5 "
"	"	"	J 52, J 53, i t. d.	—	" 19 "
"	"	"	J 68, i t. d.	—	" 20 "
Ameryka	"	"	Barracuda	—	" 18—18 "
"	"	"	D 1 — Dolphin	—	" 18 "
"	"	"	C 1 — Cachalot	—	" 17 "
Holandja	"	"	K XI i t. d.	—	" 17 "
"	"	"	K XVIII	—	" 19 "
"	"	"	O XVI	—	" 18 "

A więc patrolowice dopiero przy większych szybkościach mogłyby skutecznie rozpoznać i ścigać zauważoną łódź podwodną.

U z b r o j e n i e a r t y l e r y j s k i e. W niniejszym artykule Autor uważa, że uzbrojenie patrolowców w 2 działa o kalibrze 105 mm. jest dostateczne.

Sięgnijmy znów do wymowy cyfr:

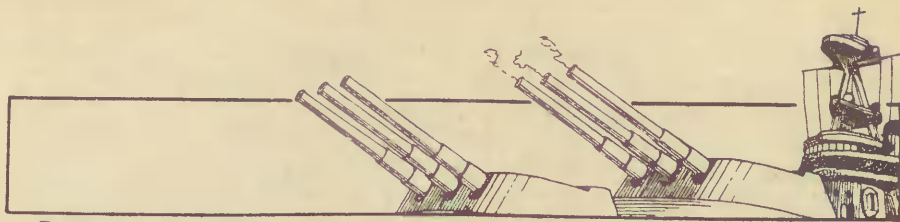
Anglja	Łodzie podwodne typu	X 1	4 działa	132 mm.
Francja	"	"	Surcouf	{ 2 " 203 "
Włochy	"	"	Balilla	{ 1 " 120 "
Japonja	"	"	J 1 i t. d.	2 " 140 "
"	"	"	J 6 i t. d.	2 " 120 "
"	"	"	J 51	{ 1 " 120 "
"	"	"	J 53 i t. d.	{ 1 " 76 "
"	"	"	J 21	1 " 120 "
Ameryka	"	"	Barracuda	1 " 140 "
"	"	"	Argonaut	1 " 127 "
"	"	"	Nautilus	2 " 152 "

Z przytoczonych przykładów widzimy, że patrolowce o 2-ch działach 105 mm. w spotkaniu z dużymi łodziami nie będą przeciwnikami równej miary, natomiast uzbrojenie takie będzie dostateczne do ew. walki artyleryjskiej z mniejszymi łodziami, uzbrojeniami w Ameryce w działa 76 mm. i 102 mm., w Holandji 88 mm., we Włoszech 76 mm. i 100 mm., w Japonji 102 mm. i 76 mm., w Anglji 102 mm. i Francji 75 mm., 105 mm. i 100 mm.

Na zakończenie należy podkreślić dość ograniczoną rolę przyznaną torpedzie. Jako główne wady użycia torped podane są: 1) Potrzeba celu widocznego, 2) Nastawienie torped na względnie niewielkie głębokości. Wadę pierwszą usuwa się obecnie, szczególnie na łodziach podwodnych, przez zastosowanie strzelań kierunkowych U. S.

W wypadku tym, oczywiście, łódź nie potrzebuje znajdować się na głębokości peryskopowej i prawdopodobnie w przyszłej wojnie będziemy mogli się spotkać ze wzajemnymi strzelaniami torpedowemi łodzi do celów nawodnych z dużych głębokości.

Co się tyczy wady drugiej, to usunięcie jej nie przedstawia specjalnych trudności technicznych.



INŻ. JULIAN GINSBERT.

Sylwety wodzów.

Opinia co do tego jakim winien być wódz na lądzie i morzu była w starożytnej Grecji mniej więcej zgodna. Wódz winien być wstrzemięźliwy, pracowity, wykształcony, uprzejmy, elokwentny gdy zajdzie tego potrzeba, łatwo dostępny, ale nie poufaly, zdrow na ciele i duszy, bystry i odważny, wreszcie pełen zimnej krwi. Poza tem winien być członkiem starożytnego i dobrego domu, posiadać żonę i dzieci, co zaś do wieku, to najlepszym dlań jest wiek średni.

Od tego czasu nie wiele zmieniło się w świętych kanonach strategji. Ale zmieniła się taktyka, zmieniły się też warunki w których ludzkość żyje. Studjując historję, rzadko kiedy natrafiamy na wodzów, którzyby zadośćuczynili wszystkim wyżej wskazanym zaletom — naraz. Jeśli naprzykład poruszyć kwestję pochodzenia, to marszałkowie Napoleona będą w jawnej sprzeczności z wyznawanymi przez Greków zasadami. Jeśli chodzi o wiek, to Napoleon mając 24 lata dowodził armją, a Foch wygrał wojnę światową w wieku lat 67 — mamy więc kolosalną rozpiętość. Co się tyczy zdrowia, to Malborough, Turenne, Nelson, Napoleon, Kutuzow, Lyautey — nie zostaliby, w dzisiejszym pojęciu sprawności fizycznej, przyjęci do wojska.

Oczywiście — życie wymaga od wodza naczelnego zupełnie innych zalet ducha i charakteru, niż od dowódcy na średnim, a szczególnie na niższym szczeblu. To co u tego ostatniego może być fanfaronadą, brakiem dyscypliny, czy lekkomyślnością — to samo u prawdziwego wodza staje się czasem wybitną cechą indywidualną, świadczącą o oryginalnym talencie czy nawet o genjuszu. I odwrotnie — pewne cechy kunktatorstwa i metodycznej skrupulatności, tak pożądane u dowódców średnich i niższych, mogą stanowić u wodza naczelnego czynnik wysoce ujemny, zakrawający już na brak decyzji i przesadną obawę przed odpowiedzialnością. Genjusz nie zna wszak reguły.

Wreszcie jeszcze jedno: Jeśli taktyka dowodzenia na lądzie zmieniła się od czasów greckich niepomniernie, to na morzu zmiana ta nie jest tak widoczna. Wyższy dowódca na lądzie tkwi dziś w swojej kwaterze głównej, strzeżonej przez liczne baterje przeciwlotnicze, zaopatrzonej w schrony i odpowiednio zamaskowanej, a położonej dziesiątki lub setki kilometrów poza właściwym frontem. Huk dział dochodzi doń tylko przez... telefon, a wroga widzi się... na fotografiach dostarczanych przez wywiad. Tymczasem współczesny admirał walczy, jak za dawnych czasów, na swoim okręcie, idącym na czele, lub pośrodku szyku, wroga widzi własnymi oczyma, a narażony jest na śmierć narówni, lub może nawet więcej od każdego ze swych podwładnych. Próby przeniesienia dowódcy morskiego na idący poza szkiem krążownik, względnie próby dowodzenia z samolotu, nie dały dotychczas pozytywnych rezultatów, ale gdyby nawet — to kwestja osobistego udziału i ryzyka nie wiele się tu zmieni. O tem żeby wódz morski mógł dowodzić flotą ze swego gabinetu w admiralicji, albo z pokładu okrętu, oddalonego znacznie od właściwego pola walki — trudno narazie przypuszczać. Jeśli takie wypadki ostatecznie zdarzyć się mogą, to będą to tylko wyjątki, jak zwykle, potwierdzające regułę, a dotyczące specyficznych zupełnie warunków.

Po tym wstępie możemy przejść do właściwego tematu. Z jednym wszelako zastrzeżeniem, które zacytujemy wprost z odczytu generała-majora A. P. Wawell'a, wygłoszonego w Królewskim Instytucie Wiedzy Wojskowej w Londynie.

Otóż ten wyższy wojskowy, omawiając kwestje naczelnego dowództwa, rozpoczął swoje wywody od słów: Nie posiadam dość wiedzy by móc ująć temat historycznie, nie mogę go ująć jako zagadnienie współczesne, bo na to brak mi odwagi (takie ujęcie staje się krytyką), wreszcie nie jestem jasnowidzem by móc imaginować co da nam przyszłość...

Dlatego też i niniejsza praca niema charakteru historycznego, nie jest też krytyką, ani biografją, ani wreszcie fantazją o przyszłości. Poprostu rzucone są, jakby na ekran, sylwety współczesnych wodzów morskich Wielkiej Brytanji, ujęte fragmentarycznie, jednakże z uwypukleniem cech najbardziej oryginalnych i na podkreślenie zasługujących. Ot i wszystko.

I. Lord Fisher of Kilverstone.

Można sobie wyobrazić wyraz twarzy ministra marynarki, Lorda Selborne, i wszystkich, zasklepionych w rutynie sztabowo-administracyjnej osobistości, kiedy 14 maja 1904 roku nadszedł do admiralicji referat treści następującej:

„Dewizy: Solvitur ambulando. Experientia docet.

Przygotowania do wojny.

Jeśli trąbka wyda dźwięk niezdecydowany, kto z was wyruszy na bój... (Św. Paweł, I. Kor. XIV, 6).

Pisząc ten referat chciałem wykazać jasno, co należy czynić abyśmy byli gotowi na wypadek wojny...

Kraj przyjmie reformę z entuzjazmem. Podatnik uderzy przed nią czołem. A marynarka, jak zwykle, będzie niezadowolona... przynajmniej na początku...

Każda z poruszonych kwestji jest integralną częstką całości. Św. Paweł wypowiada to świetnie w XII rozdziale:

„Oko nie może powiedzieć do ręki — nie potrzebuję ciebie. Tak samo głowa do nóg — nie przydajecie mi się na nic. Nawet najsłabsze części ciała są nam nieodzowne...”

I tak dalej na kilkudziesięciu stronach.

Memorjał ten wystarczyłby sam aby scharakteryzować indywidualność Lorda Fishera i jego wstręt do szablonu, rutyny, ciasnych ram biurokracji i owych, źle pojętych „programów”, nie stwarzających nie żywotnego, a hamujących natomiast wszelkie poczynania twórcze.

Ale aby mieć obraz całości — sięgniemy jeszcze drugiego faktu z epoki, kiedy genialny marynarz nie był już, jak w czasie pisania memorjału, u szczytu kariery (jako Pierwszy Pan na Morzu), ale kiedy po kłótni z Churchillem — podał się do dymisji. Wówczas to (w maju 1915 roku) jeden z podwładnych Fishera, zawiadomiony o zamiarze starego admirała udania się w zacisze prowincjonalne i oddania się tam ogrodnictwu, powiedział:

— Ah, naprawdę! Więc Lord Fisher ma hodować róże... No, to będą one musiały rosnąć i to djabelnie szybko.

Takie było zdanie podwładnych o tym zwierzchniku.

* * *

Nie ulega wątpliwości, że Lord Fisher swój zawód marynarzski kochał ponad wszystko i że przywiązywał wielką wagę do zwyczajów i tradycji, w najlepszym tego słowa znaczeniu, to znaczy bez opierania się na zaśniedziałej rutynie czy biurokratycznych zwyczajach. Morze i okręty były dlań sprawą świętą — ale nie ludzie. To też tradycje pojmował ideowo, nie zaś kastowo czy formalistycznie. I dlatego ten marynarz z krwi i kości, skądinąd rewolucyjnie postępowy, do tego stopnia dokuczył ceremonjałem morskim Edwardowi VII, że król zniecierpliwiony zawołał w końcu:

— Mam wsiąść o tej godzinie do tej łodzi, a nie do innej... No, dobrze, chciałbym więc wiedzieć, kto tu jest królem? Pan czy ja?

A przy innej okazji, kiedy Fisher zbyt gorąco bronił świętej dlań sprawy:

— Powiedźcie mi, Fisher? Kiedy wreszcie przestaniecie wymachiwać pięścią pod moim nosem?

Trzeba było być szczerym entuzjastą, pozbawionym wszelkiego karierowiczostwa, żeby w obronie tej umiłowanej sprawy, pozwolić sobie na tyle śmiałości wobec króla. Dla niejednego innego oznaczałoby to przecież koniec kariery. Ale, jak przyszłość pokaże, Fisher wołał ustąpić, niż się ugiąć...

Przy całej swojej gwałtowności, nie był jednak pozbawiony obiektywnego sposobu myślenia. Jak rzekliśmy, holdował wielkim tradycjom, a zawód swój cenił i kochał ponad wszystko. Jed-

nakże omal nie wywołał rokoszu wśród oficerów korpusu morskiego, swoją reformą, projektującą zjednoczenie wszystkich korpusów floty w jeden wielki i wspólny — oficerów marynarki. Trzeba było mieć odwagę i autorytet nielada, żeby zaproponować wogóle takie zjednoczenie.

Jednakże Fisher, pozbawiony zupełnie fałszywego interpretowania „*esprit de corps*” — zalety u ludzi bohaterskich i wielkodusznych, ale ciasnego i egoistycznego pojęcia u słabych i małostkowych, — umiał należycie ocenić wartość ludzkiej pracy, bez względu na to przez kogo była wykonana. Oficer piechoty morskiej, oficer korpusu technicznego, czy intendentury, a nawet funkcjonariusz cywilny — znajdowali u niego równe uznanie, co oficerowie morsey, byleby tylko wykazał się odpowiedniami zdolnościami i czynami. Raz nawet napisał wyraźnie, że „...wygrywacze bitew nie mają co robić w admiralicji, bo nie są ani administratorami ani poskramiaczami węzów... — oficerowie powinni być na morzu, a w biurach winien pracować znacznie odpowiedniejszy pod tym względem element cywilny”. I dodał:

„Prawdziwy marynarz nie umie nawet jak się należy ułożyć listu. Możecie to sprawdzić po mnie...”.

Fisher żywił też głębokie przywiązanie i szacunek dla personelu marynarki handlowej, rozumiejąc należycie rolę tej ostatniej w czasie wojny.

Ten zawzięty wróg beczynności, konwencji i rutyny nie liczył się z przeszkodami, gdy o dobro sprawy chodziło. I miał ambicję sam te przeszkody usuwać, wiedząc dobrze, że w przeciwnym razie najlepsze projekty czy reformy zostaną wypaczone przez demona biurokracji. „Admiralicja to zbiór starych portjer (mówił) zatopionych aż po wierzch w papierkach. Zamiast zastanowić się nad tem co się dzieje na świecie, myślą tam tylko o drobiazgach, w rodzaju — jaką szerokość powinny mieć wstążeczki orderowe... Żądają ode mnie raportów... Ale nie głupim je posyłać. Zaczekam aż do momentu kiedy sam tam będę, aby wszystko zmienić radykalnie... Usunę każdego, kto stanie w poprzek drogi moich zamiarów... Mam bowiem głębokie przekonanie, że w marynaree nie należy nigdy mówić z góry o reformach, które się chce przeprowadzić. Inaczej nie się nie uda...”.

Fisher — wybitny artylerzysta — nie zapomniał, że podczas bombardowania Aleksandrii, na 3000 wystrzelonych pocisków (okręty stały na kotwicy), tylko 10 trafiło w forty. I dlatego wyszkolenie było jego główną troską — poza administracją i organizacją. I to tak w czasie dowodzenia na średnim szczeblu, jak i potem, gdy jako kontroler floty, a później Lord Morski, był jej reorganizatorem i wodzem duchowym. Bez zająknięcia skreślił z listy floty i oddał na szmelc 150 przestarzałych okrętów, których koszt utrzymania nie był usprawiedliwiony należyłą wartością taktyczną. W ślad za okrętami powędrowali admirałowie, oficerowie, zbyteczni robotnicy arsenałów w liczbie 6000. O tych ostatnich Fisher chętnie opowiadał następującą anegdotę.

— Co wy tu robicie? — pytam kilku ludzi spacerujących bez celu.

— Robimy miejsce dla tych co przyniosą wiosło.

Rzeczywiście zbliża się kilku innych robotników, wymachujących rękoma. Przychodzą i stają na miejscu pierwszych.

— Co wy robicie? — pytam z kolei.

— Przynieśliśmy wiosło, sir.

— Ależ ja nie widzę żadnego wiosła.

— Ah, prawda! Co za nieszczęście! Zapomnieliśmy go przynieść.

* * *

Lord Fisher dotrzymywał przysiężenia, danego niegdyś swemu kapitanowi flagowemu, później admirałowi Arburthnoot. Jak tylko dostał się do admiralicji i uzyskał najwyższą władzę, z uporem parł do reform, niebaczny na nic, nie cofający się przed żadnymi przeszkodami. Mimo trudności hierarchicznych, finansowych, politycznych (jedna z partyj zmontowała przeciwko niemu całą intrygę, oskarżając go aż o zdradę stanu!!) — prowadził rozpoczęte dzieło z zapalem, niezmordowaną energią i szlachetną ambicją. Odrzucił stanowisko dyrektora jednego z wielkich zakładów mechanicznych (pensja 10.000 funtów), aby tylko móc służyć swemu krajowi na morzu. Narobił sobie masę wrogów. I w końcu, jak wiemy, musiał ustąpić w walce z „politycznymi wiatrakami”... To co jednak stworzył, w okresie gdy był u władzy, stało się nie tylko najcenniejszą perłą w koronie Zjednoczonego Królestwa, ale też jedną z przyczyn wygrania wojny. Można śmiało powiedzieć: Lord Fisher zgodnie ze swym, zacytowanym na początku, memoriałem — przygotował Anglię do wojny. Był rzemieślnikiem zwycięstwa!

Znany jest ogólnie fakt wysłania przezeń krążowników linjowych „Invincible” i „Inflexible” na drugi koniec świata, w pogoni za eskadrą niemiecką von Spee, pogoni zwycięskiej, która położyła kres niezdecydowanym posunięciom jego poprzedników (Fisher, który wyszedł w stan spoczynku w r. 1910, powołany został po wybuchu wojny z powrotem do służby czynnej) i położyła także kres nawodnej wojnie korsarskiej. Ale zacytować tu możemy inny fakt, mniej znany, z działalności wojennej wielkiego admirała w dobie wojennej:

Gdy powrócił do admiralicji, okazało się, że przewidziana jest budowa tylko nielicznych okrętów, szczególnie zaś brak łodzi podwodnych. Sztab wyjaśnia, że „rozmowy się toczą” z pewną firmą, która posiada licencję i plany maszyn... Dojść do porozumienia jeszcze nie zdołano.

Wróg nie czeka, — myśli Fisher i każe sobie przynieść akta sprawy, obejmujące już stopy papieru. W oczach przerażonych współpracowników rzuca akta te do kominka, gdzie niebawem płoną w pięknym „auto da fe”. Późem woła oficera - specjalistę łodzi podwodnych, ma z nim dłuższą rozmowę, a nazajutrz zbiera w swoim gabinecie wszystkich, bezpośrednio zainteresowanych. W na-

stępnym tygodniu założono na stoczniach 30 łodzi podwodnych. Ogółem zbudowano ich 64 w czasie dwukrotnego urzędowania Fishera, jako I Lorda Morskiego.

Inne posunięcia z czasów wojny są znane, jak również jego spory z Churchillem i Kitchenerem. W słusznym pojęciu odpowiedzialności fachowej, nie chciał się dzielić z niefachowcami czy z politykami władzą — nie tyle ze względu na ambicję, ile oczywiście na właściwie pojęte dobro kraju i bezpieczeństwo państwa. Nie chciał się pogodzić z narzuconą mu taktyką, polegającą na unikaniu ryzyka walnej bitwy przez flotę pięciokrotnie silniejszą, a jednocześnie narażaniu floty tej na stopniowe wykruszanie przez miny i torpedy. Tej ostatniej walki o swobodę decyzji, o autorytet fachowy — już nie wygrał — i *signum temporis* — musiał odejść.

. . .

Jeszcze jeden rys. Fisher był nie tylko wielkim organizatorem, wodzem i marynarzem. Fisher był też — jak zresztą wielu marynarzy — przewidującym, dalekowzrocznym politykiem. Przewidział wojnę z Niemcami do tego stopnia, że na kilka lat przed jej wybuchem, proponował Edwardowi VII poprostu napad na Kiel i Wilhelmshaven, bez wypowiedzenia wojny, i zniszczenie marynarki niemieckiej w zarodku, zanim zdola ona osiągnąć przewidziany programem poziom... Myśl okrutna, ale kto wie czy w ten sposób nie unikniemy wogóle wojny światowej i krwawej miljonowej hekatombi?!

Projekt ten wiązał się logicznie z poglądami Fishera na wojnę, które streszczały się w następujących trzech punktach:

Duchem wojny musi być gwałt;

W czasie wojny wszelkie umiarkowanie jest nonsensem;

Bijcie mocno, bijcie wytrwale, bijcie wszędzie...

— W ten sposób — dodawał — wojna prędzej się skończy.

Krzewiąc taką doktrynę zawczasu, wywołujecie zagranicą przekonanie o waszej gotowości bojowej i o pełni ducha zaczepnego. Dodajcie do tego, że jeńców będziecie topić w gotującej oliwie, a kobiety i dzieci oddawać oprawcom — będziecie mieli pokój zapewniony. Bo nikt nie ośmieli się prowadzić z wami wojny.

Wiadomo, że zasadę tę, niemilą demokracji angielskiej, zrealizowano w dwóch innych krajach europejskich... i — niestety — z powodzeniem przewidywanym przez Fishera.

Jeśli ktokolwiek po tem wszystkim miałby jeszcze zastrzeżenia co do wartości człowieka tej miary co admirał Fisher, gdyby jego genialny indywidualizm śmiał nazwać brakiem karności, jałową ekscentrycznością, czy duchem przekory, gdyby mu zarzucił nadmiar ambicji i to co niektórzy wrogowie — niepowodzenie operacji lądowych nienależycie popartych przez flotę, — to możnaby tu odpowiedzieć:

Gdyby wszystko to było prawdą, pozostaje w obronie

Fishera jeszcze dość, aby zatrzeć wszelkie błędy czy winy. A mianowicie:

Lord Fisher stworzył nowoczesną marynarkę brytyjską. Pierwszy ośmielił się zastosować kotły wodnorurkowe, mimo sprzeciwów przemysłu angielskiego; pierwszy narzucił ropę jako paliwo, choć nazwano go za to „oil-maniac”; pierwszy zdecydował się na budowę kontrtorpedowców i stał się ojcem niszczyciela (Destroyer). Ale nadewszystko o twórczym genjuszu admirała świadczy jedno, jedyne słowo, znane dziś w terminologii całego świata, a jednakowoż wymawiane w Europie, Azji, Ameryce, Australji...

Słowo to brzmi: — D r e a d n o u g h t!

II. John Rushworth Jellicoe of Scapa.

Jeśli może być mowa o zasadniczej różnicy między dwoma wyższymi dowódcami, pragnącymi jednakowo dobrze zasłużyć się krajowi, to różnica Fisher-Jellicoe należy do najbardziej wydatnych. I to nie tylko dlatego, że Jellicoe mu danem było to, co ominęło Fishera — bezpośrednie dowodzenie flotą na morzu — ale dlatego, że obaj wielcy admirałowie różnili się ostro charakterem. O ile pierwszy z nich był gwałtowny, pełen temperamentu i ambicji twórczej, wyłamującej się ciągle z ciasnych ram regulaminów i rutyny, o tyle drugi — spokojny, zrównoważony, uprzejmy, wstrzemięźliwy w słowach i obyczajach, pełen taktu i zimnej krwi — zdawał się, poza małemi wyjątkami, wcielać ideał, wyrażony na początku przez mędrce greckiego.

Ciekawe porównanie: Ci tak różni charakterem, temperamentem i metodami wodzowie — padli obaj ofiarą... obowiązku. Fisher popadł w niełaskę, naraziwszy sobie polityków, bo chciał... zawiele. Jellicoe — skromny, karny, pełen poczucia obowiązku — stał się ofiarą, rzuconą na pożarcie opinii publicznej, bo uczynił... za mało. Sie eunt fata hominum.

Nie będziemy tu omawiali bitwy Jutlandzkiej, tematu obrobionego już na wszystkie sposoby przez najwybitniejszych taktyków morskich świata. Tyle już pisano przeciwko Jellicoe'mu, lub w jego obronie, zużyto tyle farby drukarskiej na różne „Błędy Jutlandu”, „Skandale Jutlandu”, „Prawdy o Jutlandzie”, — że powtarzanie raz jeszcze tego wszystkiego byłoby nadużywaniem cierpliwości Czytelników; a tworzenie jakichś nowych wywodów — po prostu brakiem taktu w stosunku do tak poważnych i fachowych autorytetów pisarskich. Nie o to nam więc chodzi.

Możemy podkreślić tylko rzecz jedną — z czysto ludzkiego punktu widzenia: Zupełnie co innego czuje w czasie bitwy dowódca na niższym szczeblu, dowodzący okrętem, co innego dowódca średni na czele swego zespołu, co innego wódz naczelny na pokładzie okrętu admirałskiego, co innego szef sztabu admiralicji lub minister — na lądzie, wreszcie zupełnie co innego krytyk — po fakcie. Lord Jellicoe dostąpił zaszczytu, ale i tytanicznego trudu, dowodzenia przez trzy lata i cztery miesiące największą flotą, jaka kiedykolwiek istniała na świecie. Flotą tą dowodził w czasie bitwy. Tu tkwi źródło jego, jeśli się tak wyrazić można, męczeństwa.

Jeszcze nikt dotychczas w dziejach świata nie prowadził do boju równie wielkiej potęgi morskiej. Bo choć historia zna liczne bitwy, gdzie ilość okrętów, czy liczba załóg była większa, to jednak nigdy jeszcze nie nagromadzono tak wspaniałego i potężnego sprzętu, nie skoncentrowano dla jednej bitwy morskiej tylu śmiercionośnych środków, nie podniesiono do tego stopnia współczynnika wartości taktycznej. Że zaś nie chodziło tu już o prymitywne sposoby dowodzenia, ale poprostu o naukową stronę dowództwa, o strategię opartą na skomplikowanych nowoczesnych sposobach walki i łączności, więc samo przez się, rola głównodowodzącego admirała łatwą nie była. Że zaś z drugiej strony, poza troską o Wielką Flotę, o wygraną bitwę, admirał miał wśród wielu innych — jeszcze olbrzymią, przytłaczającą odpowiedzialność za... kraj cały — więc i tu, biorąc rzecz po ludzku, można znaleźć usprawiedliwienie niejednego, pozornie zbyt ostrożnego czy kunktatorskiego posunięcia.

Mógł sobie ten czy ów podwładny admirał ryzykować, gdy nie ciążyła mu na barkach odpowiedzialność za Anglię, za bezpieczeństwo kraju, za losy wojny. Ale Jellicoe musiał ważyć i rozważać. Prawda — Napoleon powiedział, że niema wojny bez ryzyka, bo w przeciwnym razie talenty wojskowe byłyby zbyt cenne, bitwy wygrywanoby szablonowo, a chwała stałaby się udziałem miernot. Ale zbytne ryzyko bywa czasem równie szkodliwe, jak zbytńia ostrożność, — wszystko zaś jest w ręku wszechwładnego losu, który ludzie wierzący nazywają słusznie Opatrznością.

Jellicoe — karny, systematyczny, sumienny i pełen zimnej krwi — przegrał. Przegrał, bo okoliczności złożyły się przeciwko niemu, bo... poprostu nie miał szczęścia. A szczęście jest obok dzieła, karabinów maszynowych i torped — czynnikiem nieodzownym na wojnie. Co nie znaczy oczywiście, że samego szczęścia tego wystarczy do wygrania bitwy, że obronę kraju można na los szczęścia zostawić...

Jellicoe przegrał i naraził się na surowe krytyki, wśród których krytyka Lorda Fishera — jedyna krytyka prewentywna, niepersonalna, przez obdarzonego rzadkim darem przewidywania starego „Bill’a” na rok przed bitwą jutlandzką wypowiedziana, — była najbardziej może słuszną. Jellicoe przegrał, bo flota silniejsza może być ostrożną, ale nie może zachowywać się tak, jakby była słabszą. Nie może dać się szarpać i wykruszać, zwiększając szanse przeciwnika. A w dniu decydującym, musi być m o c n o, w y t r w a l e i s z y b k o...

Jellicoe zawinił i Jellicoe padł ofiarą. Opinia angielska żądała ofiary wzamian za trzy krążowniki linjowe, za tyleż pancernych, za inne okręty lekkie, za 6000 marynarzy, za bądź co bądź negatywny rezultat bitwy, którego nie mogły przecinaczyć w zwycięstwo najbardziej elokwentne wywody. Anglicy mają zbyt wiele zdrowego rozsądku, aby dać się oszukać pozorom. Ale tu może niesłusznie oskarżyli człowieka, podczas gdy winowajcą był system.

Jellicoe padł ofiarą i to w sposób bolesny. Musiał oddać naczelne dowództwo w ręce młodszego od siebie admirała, admirała, który do ostatniej chwili był jego podwładnym, i to podwład-

nym niekoniecznie karnym i posłusznym. Jellicoe i Beatty — ludzie znów o odmiennych temperamentach i zasadach — z trudem wszak mogli się porozumieć. Straciła na tem w pierwszym rządzie Anglja — zyskali... Niemcy.

Kronikarze wspominają, że do najprzykrzejszych momentów w życiu admirała Jellicoe należał ten, kiedy w sierpniu 1914 roku, na rozkaz Admiralicji, musiał osobiście przejąć funkcje głównodowodzącego od wyznaczonego uprzednio na to stanowisko admirała Callaghana. Można sobie wyobrazić, że conajmniej równie przykrym momentem był moment zdawania Wielkiej Floty admirałowi Beatty.

A od owej chwili, takich przykrych momentów nie szczędzono już Jellicoe'mu, nawet gdy opuściwszy Admiralicję, został z łaski króla generalnym gubernatorem Nowej Zelandji, a później prezesem Legjonu Brytyjskiego. Jeszcze nie tak dawno — Lloyd George oczernił go w swoich pamiętnikach, używając terminów w rodzaju — „głupi pesymizm”, „karygodna krótkowzroczność”, „złośliwy upór”, „hamujące i mętne zarządzenia”, „smutny obraz słabych nerwów”. W trzecim tomie tych pamiętników, premier i polityk angielski nie zostawił na skromnym admirałe suchej nitki. Maluczko, a czytelnikowi przychodzi do głowy, jakby to świetnie było, gdyby pod Jutlandem na pomoście bojowym „Iron Duke”, stał nie admirał Jellicoe, a sam imię pan Lloyd George. Napewno Scheer złąkłby się zawczasu i wojna skończyłaby się odrazu.

Atak polityka angielskiego nie wyprowadził z równowagi „starego gentlemana”. Spokojnie, acz nie bez pewnej zjadliwości i okraszanej humorem brytyjskim subtelnej ironji — Jellicoe — odpowiedział tym razem już nie książką (nie warto było), ale na łamach „Morning Post”. Odpowiedział rzeczowo, że późne wprowadzenie systemu eskortowanych konwojów, wywołane było trudnościami organizacyjnymi, z których p. Lloyd George nie zdaje sobie sprawy. A więc w pierwszym rządzie nieprzystosowaniem okrętów handlowych i portów do ruchu zbiorowego, a także brakiem odpowiedniej ilości okrętów eskorty, czego nikt nie przewidział. Trzeba było wszystko zainprowizować i zorganizować, a to — choćby w stosunku do różnorodnych statków marynarki handlowej i ich niewyszkolonych taktycznie, a nieprzyzwyczajonych do karności wojaskowej kapitanów — nie było rzeczą łatwą. Dopiero przystąpienie Stanów Zjednoczonych do wojny, pozwoliło na odpowiednie wzmocnienie floty patrolowców i eskortowców...

Twierdzenie Lloyd George'a, iż admiralicja zatrzymywała zbyt wielką liczbę małych jednostek dla ochrony Wielkiej Floty, co w końcu omal nie przypравиło Anglji o wygłodzenie przez niemieckie łodzie podwodne, — wykazuje zupełną nieznajomość strategji. Marynarka wojenna nie jest bowiem powołana wyłącznie do obrony statków handlowych, ale broni całokształtu państwa i wolności narodu. To też bezpieczeństwo floty stać tu musi na pierwszym planie, a kontrtorpedowce spełniały swoje właściwe zadanie taktyczne — wywiadu i ochrony okrętów linjowych. Zasadniczy cel dowództwa — zachowanie floty bojowej, zdolnej do walki — nie

mógł w oczach admiralicji zostać odsunięty na plan drugi i zastąpiony ochroną marynarki handlowej, jako zadaniem głównem.

Gdyby postąpiono tak, jak Lloyd George rozumuje, i choćby na chwilę spuszczone z oczu cel istotny, to właśnie stałoby się to, czego Lloyd George się lękał: Już nie łodzie podwodne, ale cała „Hochseeflotte” stanęłaby do walki o wygłodzenie Anglii. Niemcy przecież czekali tylko na rozdrobnienie sił, na ukazanie się nieskorytowanych pancerników na liniach czat łodzi podwodnych.

Tymczasem zmniejszenie się sukcesów tych łodzi pod koniec wojny, zawdzięczać należy nie tylko pasywnemu systemowi konwojów, ale przede wszystkim dobrze zorganizowanej obronie czynnej. Natomiast to, co polityk brytyjski nazywa „uporem admiralicji”, nie było niczem innym, jak brakiem odpowiednich środków technicznych i materialnych, uniemożliwiających natychmiastowe przeprowadzenie tego, czego premier i opinia publiczna poniewczasie żądali. Jest to nauką na przyszłość, aby nie czynić oszczędności na zbrojeniach w czasie pokoju, które to oszczędności mogą się odbić tragicznie na prowadzeniu wojny.

* * *

Myliłby się, kto by sądził, że „spokojny gentleman” był tylko kunktatorem i flegmatykiem. Nie — człowiek ten, doskonały sportsman i erudyta intelektualny, umiał zdobywać się na wielkie czyny. Jeszcze jako midship dokonał śmiałego zwrotu na okręcie szkolnym „Cruiser”, tuż pod dziobem H. M. S. „Alexandra” — zasłużwszy na uznanie, tak oszczędnego w słowach admirała Hornby. Trzykrotnie też bliski był utraty życia: raz kiedy z siedmioma marynarzami, w wątej łodzi rzucił się na ratunek rozbitego parowca „Ettrickdale”; drugi — kiedy na nieszczęsnym H. M. S. „Victoria”, chory na febrę leżał w swej kabinie, podczas gdy dziób „Camperdowna” złobił śmiertelny wyłom w burcie tego pierwszego okrętu; trzeci wreszcie, w czasie kampanji chińskiej, kiedy postrzelony w płuco, znalazł się wraz z całą swą kolumną w trudnej sytuacji. — „Nie opowiadaj historii, mów mi prawdę”, — powiedział wówczas do jednego z oficerów, który swego ciężko rannego dowódcę chciał pocieszyć rzekomą poprawą położenia.

Mimo ogromu ciężkiej na nim odpowiedzialności — Jellicoe nie był ponury. Powaga szła w nim w parze z odpowiednią dozą sensu humoru i pogody ducha, jak to w przeciwieństwie do innych narodów — często jest przywilejem Anglików. Zwierzchnik skrupulatny i wymagający — pozbawiony był jednak mizantropji i dla każdego sumiennego podwładnego był zawsze łatwo dostępny, tak służbowo, jak i prywatnie. I on przywiązywał wielką wagę do marynarki handlowej, uważając ją za jedną z podstaw istnienia morskiej siły zbrojnej i zachowując wielką życzliwość dla jej personelu.

Jeśli w czasie dowodzenia miał chwile wahania, miał momenty, kiedy powodzenie się odeń odwracało, to znaleźć możemy wiele na jego usprawiedliwienie. Niedarmo Nelson mawiał że

„poczucie odpowiedzialności jest miarą ludzkiej odwagi”. Ale nie darmo też, ktoś inny, dodał do tego komentarz:

„Odpowiedzialność czyni z nas wszystkich tchórzów...”.

* * *

Porównywując te dwie sylwety, możemy więc stwierdzić co następuje:

Fisher należał do kategorii „Wielkich Wodzów” (*Grands Capitaines*), zdolnych do genialnych posunięć, ale wielce niepożądanych w państwach o ustroju demokratycznym; a do takich właśnie, wbrew temu co się nieraz myśli, należy w całej pełni Anglja. Politycy lękają się zawsze energicznych dowódców z talentem, a jeszcze więcej genialnych wodzów, których sława upaja tłumy. Wódz taki, pożyteczny na polu walki, staje się utrapieniem w domu, wnosi ze sobą widmo dyktatury wojskowej, czy nawet wojny domowej. Ludzie tego pokroju co Churchill, albo Lloyd George, nie lubią osobników na miarę Cromwella. Wolą czasem przegrać wojnę, niż dopuścić ich do władzy, której sami tak zazdrośnie pragną. Fakt ten znajduje zresztą pełne potwierdzenie także i w historii dowództwa francuskiego na lądzie i morzu...

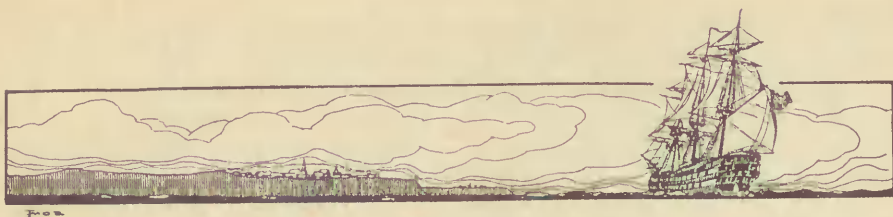
Jellicoe natomiast należał do typu zwanego „Dobrym Dowódcą” (*Bon General*), typu, który w pewnych warunkach oddać może nieocenione usługi, który w skromności swej nigdy nie sięgnie po władzę, któremu obce są ambicje rządzenia dla dobra kraju, a którego autorytet zadawalnia się wydawaniem rozkazów podwładnym, w ramach regulaminu. I ten typ jest potrzebny w życiu narodów, biada jednak, jeśli zadanie przerośnie jego możliwości, albo krępujący go łańcuch lojalności napnie się zanadto. Wówczas rezultaty mogą być dla kraju ujemne. Jest bowiem moment, kiedy dal-sza lojalność w stosunku do czynników politycznych, stać się może zgubną dla operacyj wojskowych.

Typ taki jak Jellicoe trafia się dziś dość często. Typ Fishera coraz rzadziej. Bo choć nie mieliśmy okazji poznać talentu tego ostatniego w bitwie morskiej, to jednak przyjmujemy (pod tym względem prawie wszyscy bezstronni historycy zdają się być zgodni), że i na tem polu okazałby się on genialnym twórcą. W odróżnieniu zresztą od „talentów fałszywych”, pełnych fałszywej ambicji i żądnych władzy, ale nie posiadających ku temu należytych warunków. Ten trzeci typ (awanturniczy) postaramy się zresztą przy okazji przestudjować.

Narazie zaś możemy oddać hołd obu wielkim marynarzom, którzy dziś zasiadają po prostu po prawej ręce Neptuna.

ŹRÓDŁA:

H. Borjane: Lord Fisher de Kilverstone, Premier Seigneur de la Mer.
Sir R. H. Bacon, Lord Fisher of Kilverstone, Admiral of the Fleet.
Jellicoe: The Grand Fleet.
Clemenceau: Grandeurs et misères d'une Victoire.
Revue Maritime 193.
Journal R. U. S. Institution 521.



MICHAŁ GODLEWSKI.

Wyprawa morska powstańczego okrętu w 1863 roku.

Dostawa broni z zagranicy dla powstańców w roku 1863 natrafiała na olbrzymie trudności, czynione nieraz, czy to jawnie drogą interwencji dyplomatycznej (pisze o tem ambasador brytyjski przy rządzie petersburskim, lord Napier), dzięki porozumieniu się posła rosyjskiego w Berlinie Oubriła z Bismarckiem, czy też w specyficzny, policyjny sposób, jakim było aresztowanie w Paryżu Franciszka Godlewskiego, delegata uzbrojeniowego powstańczego. Akta aresztowanego dostarczyła policja paryska ambasadzie rosyjskiej, co miało te następstwa, iż zakupione we Francji karabiny nie doszły do miejsc przeznaczenia, — bohaterskich partyj powstańczych, walczących z armją moskiewską niejednokrotnie przy pomocy myśliwskich flint i kos.

Trudności sprowadzenia broni drogą lądową, przez Prusy, które ofiarowały się nawet kontynuować walkę z powstańcami po ewentualnem wycofaniu się z Królestwa Polskiego wojsk rosyjskich, czy też przez Austrię, stworzyły w łonie Rządu Narodowego projekt dostarczenia broni i amunicji drogą morską. W tym celu nawet powstańczy naczelnik wojskowy okręgu wileńskiego — Sierakowski opracował plan taktyczny, polegający na opanowaniu Połangi, by zajmwszy ten punkt, czy też część Wybrzeża Litewskiego, móc uzyskać dostęp dla komunikacji morskiej. Jednak niewralgiczny punkt tej śmiałej wyprawy znajdował się w Anglii, gdzie w pierwszym miesiącu powstania agenci uzbrojeniowi powstańczego Rządu Narodowego — Demontowicz i Ćwierczakiewicz poczynili zakupy w zakresie uzbrojenia i oporządzenia.

Oto ścisły wykaz zakupionego sprzętu, w którego wyszczególnieniu na pierwszym miejscu należy umieścić trzy armaty polowe, kupione kosztem 400-tu funtów szterlingów, otrzymanych w

darze od Mazzini'ego. We wspomnieniach swych (będących obecnie rzadkością bibliograficzną), drukowanych 15 lat po tej wyprawie, zachwyca się pułk. Łapiński, dowódca przedsięwzięcia, taniością i doskonałością armat, wykonanych w firmie Withford and Sons. Właściciel firmy udzielił mu niebywałego rabatu przy zakupie wymienionych wyżej dział, do których pułk. Łapiński nabył 2000 kul całkowitych do 2 jednofuntówek i 500 kul do sześciofuntówki, granatów 500, kartaczy 300, prochu 20 centnarów i 5000 prze-palek.

Nabycie tych, jak na owe czasy doskonałych dział, ułatwił polskiemu dowódcy pułk. angielski Simons, znajomy jego z armji tureckiej i krymskiej, przy których pełnił obowiązki attaché militaire. Uprzejmy ten Anglik był później generalnym konsulem brytyjskim w Warszawie. Dowództwo artylerji objął francuski ochotnik kpt. Lalance.

Następnie wykaz obejmuje 1000 karabinów również wyrobu Withworth and Sons, 750 szabli kawaleryjskich francuskich, 100.000 ładunków karabinowych, 50 cent. angielskiego prochu, 2 milj. splonek, 200 lanc, 1000 ładownic, 2000 przestarzałych plecaków, 500 zniszczonych płaszczy angielskich, 500 koszul flanelowych, 500 par butów, 500 czako piechoty francuskiej, 1000 sztuk czerwonego koloru kepi, 500 proporców do lanc i 50 siodeł. Gdy to wszystko było gotowe, Ćwierczakiewicz i Demontowicz postarali się przy pomocy księcia Jana Sapiehy, oficera marynarki brytyjskiej, o parostatek. Statek ten o nazwie „Ward Jackson” wykonany był w dokach kompanji nawigacyjnej „Pile Spencer” w Hartepol, gdzie poradził go wynająć emigrant polski Alfred Gur. Był to steamer zupełnie prawie nowy, a przeznaczony na komunikację pasażerską między Anglią a Ameryką, zaopatrzony w maszynę o sile 300-tu koni i mogący rozwijać szybkość do 13-tu węzłów. Kajut na nim znajdowało się na 54 osoby, a pasażerów pokładowych mógł pomieścić do 300-tu. Kapitan jego Robert Weatherley był ongiś hurtowym dostawcą niewolników - murzynów. „Ward Jackson” wynajęty był kosztem 25 tys. złotych polskich z tem, że kpt. Weatherley miał doprowadzić go do wybrzeży Żmudzkich lub Kurlandzkich.

Z początku obaj komisarze Rządu Narodowego mieli zamiar całą tę śmiałą wyprawę, jak i dowództwo działań na Litwie, oddać w ręce Mierostawskiego. Klęska jego jednak pod Krzywosądzą i wymagane później zbyt wielkie pełnomocnictwa, aż wreszcie i całkowita odmowa spowodowały, że energiczni wysłańcy londyńscy musieli sami osobiście postarać się o wynalezienie kogoś innego, zwłaszcza obeznanego z organizacją i walką partyzancką, o co w owym czasie było niezmiernie trudno.

Trzeba trafu, że na terenie londyńskim przebywał pułk. Teofil Łapiński, osobistość słynna w kołach wojskowych za trzyletnią, pełną sukcesów militarnych służbę wojenną w szeregach Czerkiesów, pod nazwiskiem Tefik-beja, na Kaukazie, gdzie odwagą swą, jak i też zdolnościami partyzanckimi zdobył sobie nielada rozgłos w Europie i szacunek u znienawidzonych Moskali. Pułkownik Łapiński, z pochodzenia Małopolanin, absolwent akademji „Teresia-

num", artylerzysta, posiadał charakter nieco kondotierski, co nawet ówczesne koła rewolucyjne na emigracji miały mu za złe. Walczył on również w 1848 r. przeciw Austrii w powstaniu węgierskim, o czym lubił niejednokrotnie wspominać, chwając się, a zdradzając może zbyt wielką wiarę w swoje zalety bojowe. Trudno jednak było w owym czasie znaleźć innego fachowego wojskowego. Nienawisć jego do Rosji i znajomości w kołach rewolucyjnych tak słynnych ludzi, jak Karol Marks i Mazzini, z którymi się przyjaźnił, dokonały tego, że Rząd Narodowy wybór delegatów londyńskich zatwierdził i pułk. Łapiński objął dowództwo wyprawy na „Ward Jackson”. Na wstępie zraził on swoim obejściem Ćwierczakiewicza i Demon-towicza, do których począł odnosić się tonem nieodpowiednim i z szorstkością, zdradzającą długotrwały pobyt w Azji. Trzeba mu jednak przyznać, że konferując z dostawcą ekwipunku i amunicji nie dał mu się okpić, odrzucając zbyt zużyte części ekwipunku, a zwłaszcza tandetne rewolwery, z których przyjął jedynie 20 sztuk, wy-brakowując 80 pozostałych. Na powstańczy okręt zwerbowano załogę o charakterze częściowo międzynarodowym.

Oto wykaz narodowościowo - liczbowy: Polaków — oficerów 9, lekarz 1, aptekarzy 2, oficerów cudzoziemców 5, ochotników Polaków 86, cudzoziemców 55, drukarz 1. Również w skład wyprawy weszli: zastępca komisarza wojennego Mazurkiewicz i urzędnik Rządu Narodowego do specjalnych zleceń Zienkiewicz, młody lecz wybitnie sprytny i odważny człowiek, niejednokrotnie użyty z powodzeniem do tego rodzaju poufnych poruczeń. Narodowościowo załoga „Ward Jackson” składała się z 22 Francuzów, 16 Włochów, po 3 Anglików i Niemców, po 2 Szwajcarów, Moskali, Belgów i Węgrów i po jednym Holendrze i Kroacie. Nie wszyscy jednak cudzoziemcy, rzekomi amatorzy wojny, dotrwali do dnia wyjazdu. 16-tu z nich zostało na własne żądanie zwolnionych, gdyż wikt i żołd im nie odpowiadał. Z pomiędzy oficerów tylko kilka nazwisk pozostało dla historyka. Byli to w pierwszym rzędzie weterani powstania listopadowego, kapitanowie Magnuski i Kawka, oraz hrabia Tyszkiewicz, były rotmistrz huzarskiego pułku moskiewskiego. Dalej porucznicy Mioduszewski i Paprocki, później zaangażowany kapitan Boberyński, Włoch kpt. Pellegrini. Również oficerem na „Ward Jackson” został kpt. Kaczkowski, brat powieściopisarza Zygmunta.

Pieniądze wyasygnowane na ten cel przez Komitet Paryski wynosiły 96 tys. franków.

Zanim „Ward Jackson” podniósł kotwicę, pułk. Łapiński odrzucił zanadto fantastyczne oferty, składane mu przez rozmaitych „wynalazców”. Jedną z takich ofert był projekt napadu na klasztor prawosławnych mnichów, znajdujący się na morzu Białem w pobliżu Archangielska. W klasztorze tym, strzeżonym przez nieliczną komendę inwalidów, znajdować miał się skarbiec, zawierający kilka milionów rubli w złocie. Drugi oferent chciał zbudować okręt, któryby wpłynął do portu w Kronsztacie i przyrządami podwodnymi powysadzał okręty tam zgromadzone. Znany fabrykant rac wojennych Hell dowodził, że tylko jego race przyczynią się do cał-

kowitego pokonania Moskali. Również znalazł się wynalazca, który chciał pół miliona franków na budowę balonów, mogących latać w dowolnych kierunkach, z których można byłoby strzelać z armat i z góry razić Moskwę. Oferty te jednak pułk. Łapiński odrzucił z dwójga przyczyn: braku wiary w możliwość urzeczywistnienia tych pomysłów i braku chęci ryzykowania pieniędzy powstańczych, których i tak za wiele nie posiadał. Wszystko zdawało się już być gotowe do odjazdu, gdy nagle nieprzewidziany gość zawitał na Tamizę do portu londyńskiego.

Była to 12-to działowa kōrweta rosyjska, która zarzuciła kotwicę 100 sążni od przygotowanego już całkowicie do odpłynięcia „Ward Jackson’a”. Przybycie tej kōrwety dowodziło, że macki rosyjskiego III-go oddziału wywiadowczego siggały do Londynu, a nawet, w rzeczywistości, na pokład powstańczego okrętu. Dopiero później stwierdzono, że szpiegiem rosyjskim w łonie powstańczej wyprawy morskiej był niejaki Tugendhold, który pod nazwiskiem Polesa wkręcił się na stanowisko sekretarza pułk. Łapińskiego. Słynny rosyjski działacz rewolucyjny Hercen uprzedził pułk. Łapińskiego, że rzekomy Poles jest szpiegiem rosyjskim, powstańczy dowódca tłumaczył jednak, iż mając go stale w pobliżu, jako sekretarza, zawsze będzie miał możność go kontrolować i pilnować. Tymczasem Poles okazał się później nie tylko szpiegiem, jak o tem podają „Materjały do historii powstania 1863/4 r.”, ale złodziejem, gdyż skradłszy coś pułkownikowi Łapińskiemu, został następnie pochwyceny przez policję szwedzką i odstawiony na okręt.

Sytuacja wywołana przez pojawienie się rosyjskiej fregaty była przykra i mogąca mieć daleko idące, zgubne konsekwencje. Po ewentualnem opuszczeniu portu londyńskiego przez okręt powstańczy i wypłynięciu poza brytyjskie wody terytorjalne, kapitan rosyjski nie omieszkałby go zatrzymać, a wranie oporu i zatopić, rozgłaszając następnie z dumą, iż został napadnięty przez „matieżniczy” okręt.

Łapiński podzielił się tedy obawami swemi, co do możliwości działań rosyjskiego krążownika ze słynnym patriotą włoskim Józefem Mazzinim, przebywającym na emigracji w Anglii. Znany rewolucjonista, genialny konspirator, postarał się wnet o zrobienie dywersji na kōrwiecie rosyjskiej. Dnia 24 marca 1863 roku odwiedził rano pułkownika Łapińskiego w jego mieszkaniu Włoch Bianchi, zaufany Mazzini’ego i zawiadomił go o uszkodzeniu kotłowni na kōrwiecie. Usunięcie uszkodzenia maszyn na statku carskim, według zapowiedzi dzielnego Włocha, trwałoby conajmniej 2 dni. Tytułem zwrotu kosztów, w rachunek których wchodziło pijaństwo z rosyjskimi marynarzami, otrzymał Bianchi 62 funty szterlingi.

Dnia 25 marca, o godzinie 8.30 rano „Ward Jockson” opuścił Tamizę, kierując się na pełne morze. Na pokładzie unieruchomionej rosyjskiej kōrwety panowało wielkie ożywienie i zaniepokojenie. Kilkanaście osób zawzięcie lornetowało wymykający się statek. Ale wywiad rosyjski działał dalej, czego dowodem była depesza lorda Napiera do ministra Spraw Zagranicznych w Londynie earl Russela z dnia 24 marca, w której poseł brytyjski, powołując

się na rozmowę z księciem Gorczakowem, donosił o załadowaniu bronią dla powstańców polskiego okrętu na Tamizie.

Całe szczęście, iż depesza ta, otrzymana przez Foreign Office w Londynie, przyjęta została dopiero 30 marca, t. j. w pięć dni po odpłynięciu z Anglii powstańczego okrętu. Również rozmowa Bismarcka z postem brytyjskim w Londynie, Oubriem, w której „żelazny kanclerz” uskarżał się, że — „steamer angielski „Ward Jackson” wypłynął z Londynu, ku pruskim brzegom z bronią i amunicją dla powstańców polskich” — świadczyła o współpracy wywiadu rosyjskiego z dyplomacją mocarstw wrogo usposobionych dla sprawy polskiej. W kilka tygodni później książę Gorczakow, kanclerz rosyjski w Petersburgu, mówił o tem samem lordowi Napierowi, używając zwrotu — „rząd królowej mógłby ostrzej wystąpić przeciw tego rodzaju rekrutowaniu”.

Wślad za akcją dyplomatyczną nastąpiło i działanie administracyjne. Już w londyńskim porcie Gravesend, gdzie znajdowała się komora celna brytyjska, zastępca naczelnika tego urzędu, na skutek zlecenia władz wyższych, wkroczył urzędowo na pokład „Ward Jackson’a”, gdzie dokonał rewizji zawartości ładunku. Oczywiście, że broń została znaleziona. Wobec tego celnik portowy oświadczył, iż nakłada na broń areszt, stosownie do przepisów o kontrabandzie wojennej. Dla zabezpieczenia swego urzędowego czynu zostawił on dwóch urzędników, z których zdaniem przedsiębiorczy pułk Łapiński absolutnie się nie liczył i podniósł kotwicę, wysadzając obywateli brytyjskich na ląd w porcie Southend.

Podczas podróży zaprowiantowanie powstańców było bardzo dobre. O godzinie 7-ej rano żołnierz dostawał kieliszek wódki i suchar, o 10-ej na śniadanie solone mięso z kartoflami i sporą porcję porteru, o 4-ej na obiad befszytk z kartoflami, porter i ser. Żołnierzom, którzy nie chcieli raczyć się wódką i ciężkiem piwem angielskiem, dawano wzamian herbatę. Utrzymanie szeregowego wynosiło dziennie półtora szylinga, a oficera 3 szylingi.

Na pełnem morzu „Ward Jackson” był stosunkowo bezpieczny. Korweta została uszkodzona, a przez to pościg jej opóźniony, reszta zaś floty rosyjskiej na Bałtyku, wskutek lodów była unieruchomiona w portach, z których, jak zazwyczaj, przed połową kwietnia nie miała szans się wydobyć. Dążeniem dowódcy wyprawy morskiej było tedy jaknajszybsze dopłynięcie do Żmudzi lub Kurlandji, gdyż opóźnienie dawało czas wrogom do przygotowania przeciwdziałania, które na skutek braku tajemnicy w zorganizowanie całej wyprawy i tak już było zarządzone przez Prusaków i Rosjan.

Niemcy we wsi Nimmersaat (na północ od Kłajpedy), położonej w lesistej nadgranicznej okolicy, dzięki temu dostępnej dla przemytników i ludzi chcących niezauważenie ją przekraczać, oraz w innych wsiach wzdłuż wybrzeża morskiego, aż do latarni morskiej w Kłajpedzie, rozstawili placówki z 4-go pułku grenadierów wschodnio - pruskich, oraz rozesłali patrole kawaleryjskie. Rosjanie również poczynili przygotowania w pobliskiej miejscowości kąpielowej Poładze. Przybył tam specjalnie wysłany kozacki pułk, a

wybrzeża obsadzono sześcioma kompanjami strzelców, oraz półbaterją dział. Wybrzeże bałtyckie na morzu patrolowały poza tem, między Libawą a Kłajpedą, dwa strażnicze okręty rosyjskie.

Po trzech dniach podróży morskiej, podczas której odwa- ga kapitana Weatherleya malała coraz bardziej, powstańczy okręt zatrzymał się w Helsinborgu, gdzie rosyjski rewolucjonista Baku- nin i późniejszy słynny nasz historyk sejmu czteroletniego — Waler- jan Kalinka, odwiedzili pułk. Łapińskiego, dostarczając mu bardzo złych informacji. Zawiadomili go oni, że na wybrzeżach żmudzkich oddziały rosyjskie otrzymały posiłki, złożone z kilku sotni kozaków i jednego bataljonu piechoty i że nie nie zapowiada, by z wewnątrz kraju powstańcy maszerowali ku wybrzeżom bałtyckim. Wynikało to z tego, iż Sierakowski dopiero w końcu marca przybył do Wil- na, i nie zdążył nie tylko rozpocząć i rozwinąć akcji wojennej, ale nawet przygotować dostatecznie planu marszu do morza. Za ten brak współdziałania winę ponosił również pułk. Łapiński, który bez porozumienia wyruszył z Anglii. Na usprawiedliwienie należy jednak dodać, że w owych czasach, gdy telegramy były cenzurowa- ne, łączność między Londynem a Wilnem była znacznie utrudniona, a także należało przeciwdziałać akcji wywiadowczej rosyjskiej.

Nadomiar złego kpt. Weatherley umyślnie popsuł wodę do picia zebraną w zbiornikach, by w ten sposób zmusić pułkownika Łapińskiego do zaniechania tej ryzykownej wyprawy na wybrzeże bałtyckie. Również tragiczną wprost była wiadomość, iż w portach bałtyckich, gdzie unieruchomione były okręty rosyjskie, nagle pu- ściły lody. Oswobodzona w ten sposób flota wojenna mogła położyć łatwo kres wyprawie „Ward Jackson’a”.

Takie przedwczesne puszczenie lodów, nienotowane od lat 10-ciu, było jakby dziełem natury, wrogo ustosunkowanej wobec wolnościowych i morskich poczynań powstańców. Pozatem w oko- licach portu pruskiego Wolgast sygnalizowano wojenne okręty ro- syjskie, wobec czego pułk. Łapiński zdecydował uciekać z Helsin- borgu i wylądować na odległej o 145 mil od wybrzeży Żmudzi i Kur- landji wyspie Oeland, uprzednio zawinąwszy do Kopenhagi.

Na wyspie Oeland, wobec utrudnionych możliwości de- santu w Kurlandji i Żmudzi, miał pułk. Łapiński zamiar ustanowić bazę i stamtąd czynić wyprawy na pobrażę, tak długo, aż rząd szwedzki, do którego Oeland należała, nie byłby zmuszony, pod pre- sją Rosji, nakazać ją Polakom opuścić. W Kopenhadze kpt. Weather- ley okazał się jednak niegodnym potomkiem Nelsona i Hooda. Tchó- rzliwie, wraz ze swojemi marynarzami opuścił „Ward Jackson’a”, nie dopełniwszy warunków umowy. Posel rosyjski w Danji, baron Nicolay, który wiele potrafił się dowiedzieć o meliczających się z za- chowaniem tajemnicy powstańcach, zawezwał telegraficznie flotę rosyjską do obserwowania, a nawet ewent. unieszkodliwienia „Ward Jackson’a”. Wobec powyższego i z Kopenhagi również musiał się pułk. Łapiński przenieść do Szwecji, dokąd też wkrótce wyruszył, po zwerbowaniu, na miejsce zbiegłych Anglików, kilku marynarzy duńskich.

Portem szwedzkim, gdzie zarzucił kotwicę „Ward Jack-

son” w dniu 30 marca 1863 roku, był Malmö. Szwedzi przyjęli Polaków gościnnie, wprost ze szczeremi wybuchami uczuć i jawnie okazywanych sympatji. Okręt odwiedziła delegacja władz miejskich i powstańcy, na których nawet król szwedzki Karol XIV ofiarował 20 tys. talarów, goszczeni byli przez poszczególnych mieszczan i zarząd miasta. Trzeba nieszczęśliwego zbiegu okoliczności, iż w dniu 12 kwietnia wybuch na „Ward Jackson” pożar. Ogień, jak przypuszczał pułk. Łapiński, wynikł z samozapalenia się węgla, do którego dostęp on sam zamknął na klucz. Na okręcie było wiele amunicji i prochu, tak, że lada moment groził wybuch, który wzamian za gościńc mógł by i pozapalać sąsiednie okręty. Ogień stłumili Polacy sami, o czym zaznaczyło w obszernym artykule miejscowe pismo „Afton-bladet”, nie szczędząc słów podziwu dla odwagi i szybkości akcji przeciwpożarowej.

Mimo tylu przeciwności: pogotowia Rosjan i Prusaków, przedwczesnej wiosny, dezercji angielskiego kapitana i pożaru — pułk. Łapiński nie zrezygnował z wyprawy. Biorąc słusznie pod uwagę, iż wypłynięcie „Ward Jackson’a” sprawiłoby w akcji flotę rosyjską i oddziały rozlokowane na wybrzeżu, postanowił działać dalej, ale stosując fortel. Manewrem tym było nabycie w sekrecie kosztem 6.430 talarów, niewielkiego duńskiego żaglowca „Emilie”, na który obserwacja rosyjska nie zwróciła uwagi, mając skierowane oczy jedynie na „Ward Jackson’a” w szwedzkim Malmö. Statek ten miał ostentacyjnie powrócić do Anglii. W tym celu pułk. Łapiński parostatkem szwedzkim udał się do Kopenhagi, przyjąwszy uprzednio na miejsce zbiegłego Weatherieya (od kompanji okrętowej w skład której wchodził „Ward Jackson”) nowego kapitana Poetona.

W Kopenhadze zajął się plk. Łapiński organizowaniem dalszej wyprawy, ale już na „Emilie”. Niestety, pozostawiony w Malmö, nieorientujący się w sprawach morskich zastępca — kpt. Tyszkiewicz popełnił wielki błąd, który skończył się nieomal całkowitym rozbrojeniem powstańców. Mianowicie kapitan Tyszkiewicz, w czasie nieobecności plk. Łapińskiego, polecił przeprowadzić „Ward Jackson” z redy, do portu wewnętrznego, a więc formalnie będącego pod władaniem szwedzkim.

Gubernator Malmö, ze względów formalnych, wyznaczył skład na broń i prochy, nie spodziewając się iż zawzięci Polacy będą mieli chęć do dalszego kontynuowania wyprawy. Oświadczył on, że nie może zezwolić, by w podległej mu prowincji gotowała się zbrojna wyprawa przeciwko krajowi, z którym bynajmniej Szwecja nie jest na stopie wojennej. Było to uczynione pod presją dyplomacji rosyjskiej, a formalne zarządzenie rozbrojenia, przyspieszone zostało ukazaniem się w pobliżu Ystadu wojennego okrętu rosyjskiego.

Broń nabyta za pieniądze skarbu powstańczego powędrowała tedy do składów. Plan wyprawy został zmodyfikowany. Plk. Teofil Łapiński miał przybyć w nocy do Malmö i tam przesadzić powstańców z „Ward Jacksona” na Emilie, zakupując w Kopenhadze nowy transport broni, gdyż Szwedzi pozostawili tylko 24 karabiny

i tyleż szabli, jedynie dla musztry.

Dnia 28 maja „Ward Jackson” o pierwszej po południu opuścił Malmö i udał się do Kopenhagi po zakup szalup i 100-tu karabinów. Pocięchą po konfiskacie broni było zapewnienie Szwedów, iż rząd zwróci Polakom kosztą poniesione przy ich zakupie. Po powrocie do Malmö, dnia 2 czerwca, wszystkie przygotowania były ukończone i „Emilie” w wielkiej tajemnicy, zarzuciła kotwicę przed Sundem, w pobliżu wysepki Hven, oczekując na przybycie „Ward Jacksona” w nocy z dnia 3 na 4 czerwca. Tym razem tajemnica była ściśle zachowana, a opinia wszystkich, kogo należało zmylić, — to jest agentów rosyjskich i korespondentów dziennikarskich, głosiła o powrocie „Ward Jacksona” do Anglii i o rezygnacji dowództwa z dalszej wyprawy.

Rano 3 czerwca, o piątej, mieszkańcy Malmö zegnali odjeżdżających rzekomo do Anglii Polaków.

Zawiadomiona o planie dalszej walki załoga z radością przyjęła, do tego czasu utajoną wiadomość, że „Emilie” nie popłynie do Anglii lecz na wybrzeże Bałtyckie, gdzie nastąpi spotkanie zbrojne z Moskalami, a być może nawet i z Prusakami. O północy, kolo wyspy Hven, zabłyśły czerwone sygnały oczekującej tam zakonspirowanej „Emilie” i wkrótce obydwie statki stanęły, dla przetranslokowania załogi, obok siebie. W kwadrans czasu powstańcy przesiedli się na „Emilie”, a sprytny pułk Łapiński, dla zmylenia okrętów rosyjskich, które mogłyby wypytywać się o dalszy rejs wynajętego żaglowca, wpadł na doskonały pomysł. Kapitan, który dowodził powstańców do „Emilie”, uproszony przez polskiego dowódcę, miał płynąć wolniuteńko przez Kattgat ku morzu Północnemu i do 20 czerwca nie zawijać do żadnego portu. W pobliżu napotykanym statkom i lądom, marynarze statku mieli przywdziewać zdaleka widoczne czerwone konfederatki, zawczasu wręczone szwedzkiemu kapitanowi. Manewr ten przekonał Rosjan o rezygnacji wyprawy, gdyż słowny kapitan, instrukcje ściśle wykonywał. Tymczasem „Emilie” popłynęła w odwrotnym kierunku, na Kopenhagę.

„Emilie” był to 60-cio tonnowy szkuner, dobry i mocno zbudowany. Załoga, a właściwie oddział powstańczy, został zmniejszony, gdyż kilkudziesięciu co słabszych żołnierzy odesłano do Anglii i Francji, a w Malmö przybyło kilku nowych ochotników-Polaków. Obecnie oddział liczył 120-tu ludzi, z pomiędzy których temperamentem i odwagą odznaczał się świeżo zaokrętowany weteran napoleoński, 70-cio kilkoletni kapitan — Chodźko.

W Kopenhadze uzupełnił pułk Łapiński amunicję. Nie mogąc nabyć gotowej, sam zaczął lać i sporządzać ładunki. Projekt desantu Łapińskiego polegał na wpłynięciu do Zatoki Kurońskiej i wylądowaniu na mierzeji, naprzeciw zakładu kąpielowego, który zasłonięty od strony morza pagórkami, znajdował się tuż koło granicy rosyjskiej, między Kłajpedą a wsią Szwarzrot. Kąpielisko to oddalone o paręset metrów od morza, zaopatrzone było w łodzie, w których powstańcy mieli przepłynąć zatokę, szerokości pół mili polskiej, do przeciwległej wioski, a stamtąd do granicy litewskiej

było niewiecej, jak dwie i pół mili. Projekt ten, wobec nieujawnienia na styku dwóch państw, wojsk pruskich, wróżył bezpieczne wykonanie.

Pogoda była ładna, czwartego dnia podróży „Emilie” minęła Bornholm, a wieczorem 10 czerwca ujrzano z jej pokładu upragniony, przeznaczony do wylądowania, język ziemi.

Jedenastego czerwca „Emilie” znajdowała się o cztery mile morskie od lądu. Wziąwszy podporucznika Malinowskiego, i czterech ludzi do małej łodzi — pułk. Łapiński wylądował wreszcie po tylu perypetjach w Prusach. Uczynione to było w celu zwiadowczym. Pułk. Łapiński pozostał w pobliżu łodzi z dwoma ludźmi, a porucznik Malinowski, z udającymi angielskich marynarzy powstańcami, poszedł dalej i spałtrował zakład kąpielowy, gdzie poza kąpielowiczami znajdował się jedynie żandarm, oraz urząd telegraficzny. Podczas rozmowy, marynarze łamaną niemieczyzną tłumaczyli, że pochodzą z angielskiego żaglowca, który doznał uszkodzenia steru. Wojska nie było tu wcale. Z drugiej strony zatoki widać było wielką wieś, gdzie znajdowało się tylko kilku celników i żandar mów. O godzinie 8-mej, po powrocie na pokład, pułk. Łapiński począł wydawać instrukcje.

Po wylądowaniu pierwszej partji, która miała czekać na brzegu, na pozostałe dwa oddziały, powstańcy mieli zająć zakład kąpielowy, zabronić kuracjuszom oddalania się, wziąć do niewoli żandarma i przeciąć komunikację telegraficzną. Również miano pozbawić swobody ruchu marynarzy z łodzi, których miano trzymać pod strażą do chwili przeprowadzenia się na drugą stronę zatoki, by uniemożliwić im zaalarmowanie Kłajpedy dopóki powstańcy przebywaliby na terytorjum pruskim.

O godzinie 11-ej w nocy, po drobiazgowo opracowanym planie desantu, w którym nawet uczestnicy mieli wszystkim rozpowiadać, że kilka takich oddziałów wylądowało w tych stronach, pierwszy transport, przy nieco wzburzonym morzu wyruszył w łodziach ku brzegom. Burza, jakby na to tylko czekała; rozpętał się nagle wściekły wichur i fale przewróciły jedną z większych łodzi, wraz z którą zatnęło 16-tu ochotników cudzoziemców. Rátowanie było niezmiernie utrudnione, mimo zarządzeń kapitana Willensa, właściciela „Emilie”, starego doświadczanego marynarza, który nie mógł się uporać z tłoczącymi się na pokładzie i nierozumiejącymi rozkazów jego, Polakami. Z innych tonących, 8-miu zdołano uratować, dzięki zdecydowanej i pełnej poświęcenia akcji porucznika Wilkego, byłego oficera pruskiego.

Niestety innych 8-miu Polaków, zatnęło również. Tonąc krzyczeli oni: „Niech żyje Polska!” — tak długo, dopóki woda nie zakryła im ust... Z pomiędzy wyratowanych, pozostałych Polaków, żaden nie żalił się potem, ani nie był zniechęcony do dalszej akcji.

Południowo zachodni wiatr odepchnął wkrótce „Emilie” od uniedostępni onego, na skutek rozszalałej burzy wybrzeża, aż poza Połagę. Taki kres miała wyprawa morska rozpoczęta na „Ward Jacksonie”, a zakończona w tragiczny sposób na „Emilie”. Dowódca nie miał już energii na dalsze zmaganie się z przeciwni-

stwami wszelkiej natury i zresztą nowa wyprawa nie miałaby celu wskutek opóźnienia i przygotowań zapobiegawczych Rosjan.

Koło południa, 13 czerwca, morze zaczęło się uspakajać i w dniu tym „Emilie” przybiła do położonej na wyspie Gotland wioski szwedzkiej Wamlingbo, gdzie dowódca wyprawy postanowił wypocząć, i uspokoić stargane ostatnią fazą wyprawy nerwy. W Wamlingbo nie było żadnego urzędu, to też pułk. Łapiński udał się wkrótce do stolicy tej wyspy, niegdyś umocnionego miasteczka Wisby, gdzie gubernator, przypuszczający, jak wszyscy zresztą, że Polacy powrócili do Anglii, ogromnie się zdziwił wylądowaniem ich na Gotlandzie.

Z tej to wyspy, po drucie telegraficznym, pobiegła do przebywającego w Sztokholmie komisarza Rządu Narodowego Polskiego — Demontowicza, tragiczna i historyczna wiadomość zawarta w 12-tu słowach. Brzniała ona: „**Lądowanie nie udało się. Dwudziestu czterech trupów, wielu chorych. Posyłam list. Łapiński!**”.

W tym samym dniu gubernator Gotlandu, po porozumieniu się z rządem, nakazał internowanie polskiego oddziału do czasu przybycia okrętu wojennego, który na koszt rządu szwedzkiego miał odstawić ich do Anglii. W obawie zbrojnego najścia Rosjan, chcących wylapać powstańców, gubernator zarządził na wyspie ostre pogotowie. 18-go czerwca przybyła popołudniu korweta szwedzka, której dowódca oznajmił polskiemu pułkownikowi decyzję rządu, polegającą na czasowym rozbrojeniu oddziału i dowiezieniu go do Londynu, gdzie broń zostałaby zwrócona. Na korwecie Polacy traktowani byli raczej jak goście, niż internowani. Oficerowie powstańczy stółowali się wraz z oficerami szwedzkimi. W Anglii, 24 czerwca, korweta szwedzka przybyła do ujścia Tamizy, gdzie zarzuciła kotwicę. Tam też, w Greenwich, wysiedli na ląd ostatni (do roku 1914) żołnierze pobitej, w tym czasie militarnie, ale niezwykłej na duchu Polski. Szwedzi oddali im broń. 5-go lipca pułk. Łapiński oddział swój rozwiązał, wypłaciwszy każdemu z uczestników, bez względu na szarżę, po 3 funty szterlingi.

Więcej ze styczniowym powstaniem już pułk. Łapiński nie miał do czynienia, a osiadłszy we Francji, wydał kilka wspomnień o wojnach, w których brał udział. W wyprawie morskiej wykazał on wiele energii, sprytu i odwagi. Ale jakaś fatalność towarzyszyła tej bohaterskiej bądź co bądź, ale niestety niedokończonych, imprezie. Zresztą na wileńszczyźnie oddział Sierakowskiego został rozбит, a on sam stracony i kto wie, czy gdyby oddział pułk. Łapińskiego wylądował, nie skończyłoby się to dla odosobnionej, partyzanckiej garstki Polaków, jeszcze gorzej.

ŹRÓDŁA:

„Confidential correspondence of the British Government respecting the Insurrection in Poland: 1863”, T. Filipowicz.

„La Pologne et la diplomatie”.

Korespondencja Rządu Narodowego w t. V-ym „Materiałów do historii powstania”.

„Dzieje 1863 roku” przez autora „Historji dwóch lat”.

„Wyprawa Sierakowskiego na Kurlandję”, Jerzy Laskarys.

„Notatki o polskich spiskach i powstaniach”, Berg.

Materiały rodzinne autora artykułu.



Wiadomości Techniczne.

KAPITAN MARYNARKI KAROL ZAGRODZKI.

Ciekawy model sekstansu.

Szwajcarska firma instrumentów geodezyjnych H. Wild, ciesząca się światową sławą dzięki konstrukcji swoich teodolitów i niwelatorów, znanych każdemu pracującemu w dziedzinie miernictwa, opracowała ostatnio nowy typ sekstansu, który niewątpliwie zainteresuje marynarzy.

Ten mały instrument wyróżnia się z pośród dotychczasowych modeli sekstansów w ten sam sposób, jak teodolit Wild'a z pośród innych typów teodolitu.

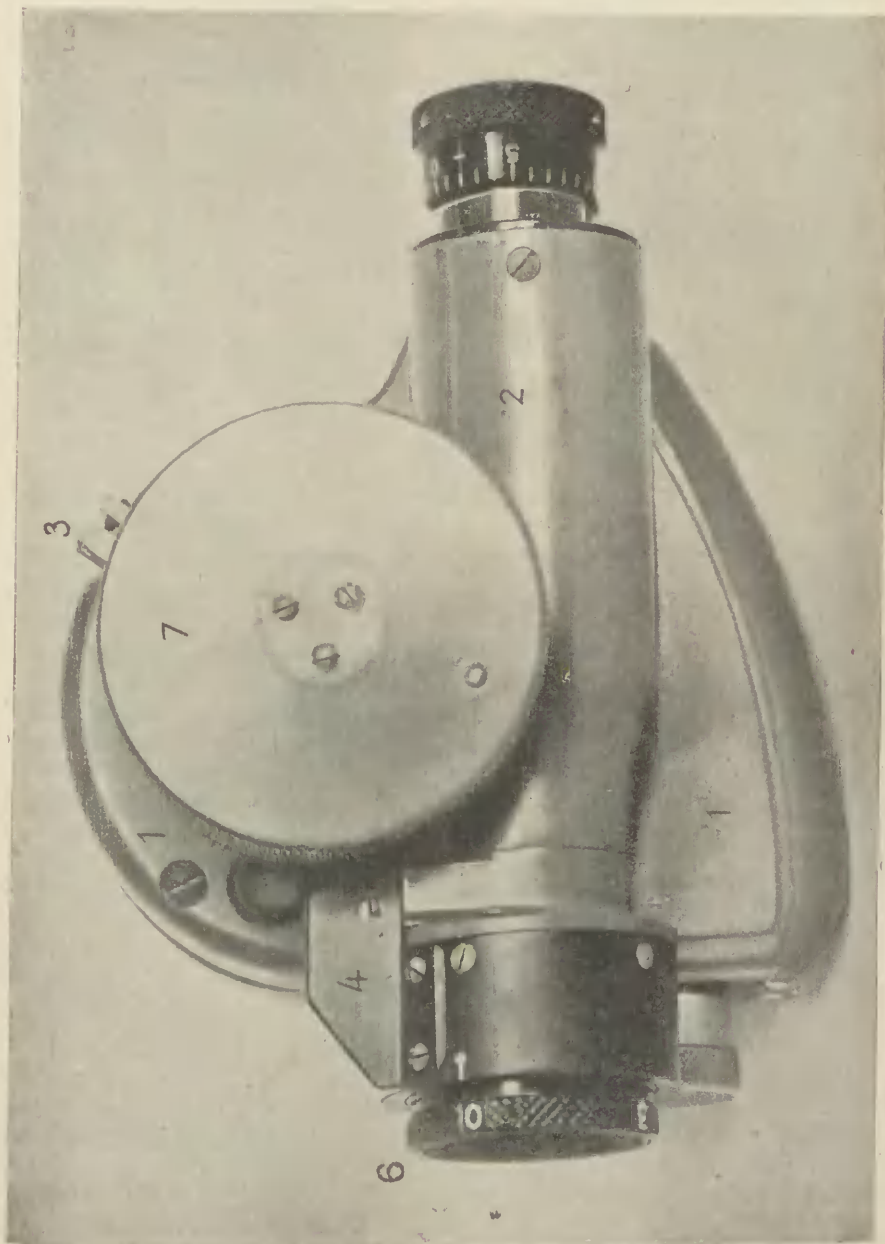
Części delikatne, jak koło z podziałką stopniową (limbus), mikrometr optyczny do odczytywania pomiarów, oraz inne, są opancerzone, wskutek czego nie są narażone na uszkodzenia.

Limbus, o kształcie całego koła jest sporządzony ze szkła. Podziałka na płaskiej powierzchni koła jest wykonana bez srebrzenia. Co piąty stopień jest oznaczony odpowiednią cyfrą. Do odczytywania pomiaru zastosowano system optycznego mikrometru oraz mikroskop.

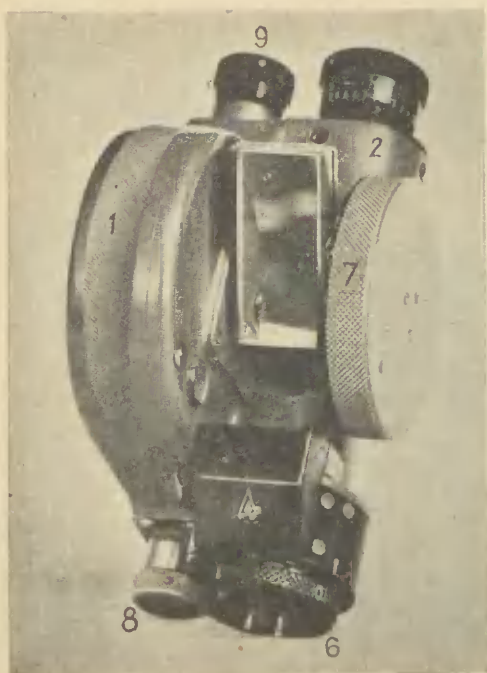
Pomimo to, że limbus w tym instrumencie posiada kształt całego koła, nie zaś jego wycinku, zastosowanie nowego pomysłu oraz sposób budowy przyrządu, umożliwiły zredukowanie wymiarów instrumentu do minimum. Również zastosowanie całego koła umożliwiło daleko dokładniejsze scentrowanie instrumentu.

W metalowej osłonie (1) mieści się szklane koło limbusa z podziałką stopniową oraz system optycznego mikrometru, którego śrubkę mikrometryczną (8) oraz okular mikroskopu (9) widzimy nazewnątrz osłony. Luneta (2) jest nieruchomo połączona z osłoną instrumentu. Ruchome lustro (3) jest osadzone na wspólnej osi z kołem limbusa i może się obracać zapomocą nastawniczego krążka (7). Lustro nieruchome zwyczajnego sekstansu, w tym wypadku jest zastąpione przez dwa pryzmaty. To właśnie umożliwiło doprowadzenie wielkości instrumentu do wymiarów niemal minja-

turowych. Tuleja (6) posiada trzy szkła przyćmiewające o różnym stopniu zaciemnienia. Obracając tuleję, wprowadzamy jedno z tych szkieł, zaciemnione w żądanym stopniu, na drogę promieni odbitych od ruchomego lusterka (3) przechodzących przez pryzmat (4) do przyzmatu (5).



Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.

Luneta daje 6-cio krotne powiększenie przy użytecznej powierzchni obiektywu 20 mm. Jasność lunety jest znacznie wyższa niż w sekstansach innych typów i z tego względu przyrząd ten jest bardzo dogodny przy pracach w warunkach złego oświetlenia.

Pryzmat (5) jest umocowany w środkowej części obiektywu; dwa wolne otwory, odpowiadające dwóm wiązkom promieni, znajdują się jeden nad drugim w pozycji symetrycznej.

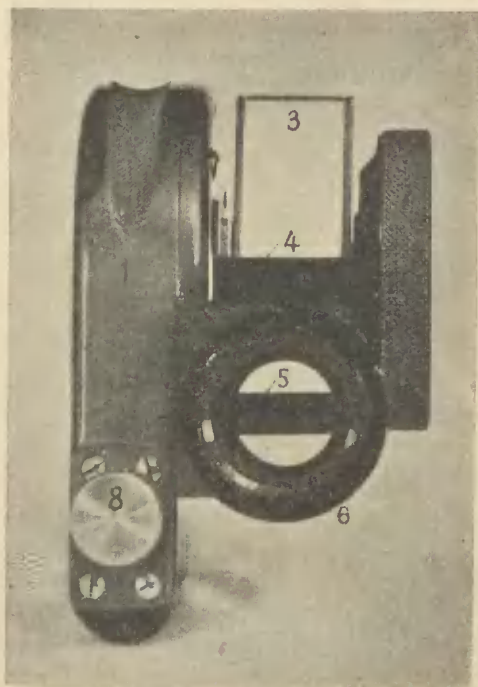
Pomiaru kątów można dokonywać w granicach od 0° do 145° ; aby przesunąć limbus w tych granicach, wystarczy wykonać cztery obroty krążkiem nastawniczym (7). Z tego względu skasowano śrubkę zaciskową alidady, co nadzwyczaj uprościło i ułatwiło czynność zgrywania obrazów.

Śróbka mikrometryczna (8) jest umieszczona obok obiektywu; można nią łatwo obracać lewą ręką, bez obawy poruszenia z miejsca krążka nastawniczego (7).

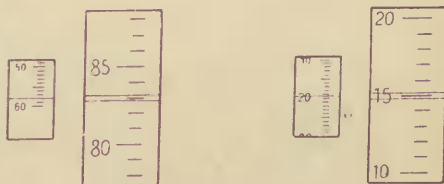
Odczytanie zmierzonego kąta jest bardzo łatwe i przejrzyste. Wykluczona jest jakakolwiek pomyłka. W luncie mikroskopu (9) optycznego mikrometru widać 2 obrazy: z prawej strony — podziałkę limbusa, z lewej — bębenek mikrometru. Po podziałce limbusa przesuwają się 2 równoległe sobie nici. System optycznego mikrometru (system pryzmatów) pomyślany został w ten sposób, że wspomniane nici ustawią się zawsze tak, że pozioma podziałka limbusa znajdzie się w środku między nimi i to pozwala odczytać ilość całych stopni.

Bębenek mikrometru posiada podziałkę co minutę. Dziesiątki minut oznaczono odpowiednimi cyframi. Nić mikrometru projektuje się na tle danej podziałki bębna, przez co można odczytać całe minuty i jej dziesiętne części.

Ten nowy typ sekstansu, będąc nadzwyczaj solidny i mocno zbudowany, posiada również zaletę ułatwionej rektyfikacji, oraz łatwość w zamianie wszelkich części, tak optycznych jak i mechanicznych.



Rys. 4.



83° 58,0

15° 19,5

Rys. 5.

Waga instrumentu wynosi zaledwie 900 gramów, wtedy gdy sekstans zwykły waży 1700 gr. Praktyczny i mały kształt pozwala go wygodnie trzymać w ręku i łatwo nim operować.





Przegląd prasy.

Jeszcze na temat okrętów o całkowicie osiowym rozmieszczeniu artylerji.

W zeszłorocznym styczniowym numerze „Przeglądu Morskiego” podałem obszernie streszczenie artykułu włoskiego admirała de Feo (dowódca drugiej dywizji krążowników waszyngtońskich) na temat osiowego rozmieszczenia artylerji. Kilka miesięcy później polemizował z nim na łamach „Marine Rundschau” niemiecki admirał Prentzel. W związku z tą właśnie odpowiedzią „Rivista Marittima” ogłosiła ostatnio drugi skolei artykuł admirała de Feo, na tenże sam temat.

Adm. Prentzel przypomina następujące słowa z raportu komisji, która w swoim czasie miała określić dane typu Dreadnought: Choć strzelanie na burtę trzeba uznać za najważniejszą formę strzelania okrętu linowego, to jednak trzeba przyznać również wielką wartość rozdziałowi ognia we wszystkich kierunkach (KK), ponieważ okoliczności zawsze mogą zmusić do walki pościgowej za przeciwnikiem, który chce uniknąć kontaktu taktycznego”.

O ile ścigany mając wolny wybór drogi (co jest bardzo wątpliwe w czasie wojny), położy się na kurs odwrotny do kierunku na przeciwnika, przedstawi on sobą w ten sposób maksymalne pole rażenia i wprowadzi do walki tylko artylerję rufową. Jeśli teraz ścigający mając 6% przewagi szybkości (co jest logicznem minimum przewagi dla ścigającego), odechli się o 20°, uniknie on zwiększenia się odległości i wprowadzi do boju całą swą artylerję.

By nie obracać się w granicach teorii Autor, za adm. Prentzel, przypomina wypadki wojenne. O bitwie na Dogger-Bank mówi Prentzel: „Bez wątplenia taktyczny przebieg bitwy byłby całkiem odmienny, gdyby okręty posiadały uzbrojenie proponowane przez adm. de Feo. Tylko, że nieograniczona możliwość strzelania z ciężkiej artylerji w pościgu, wraz ze znaczną przewagą szybkości, pozwoliła Anglikom znacznie wcześniej osiągnąć decydujący wynik”.

De Feo chcąc udowodnić słusność swej tezy rozpatruje niektóre momenty tejże samej bitwy. Oto gdy Hipper zauważył Beatty’ego, nie odwrócił się rufą do niego, lecz skierował się wprost

do portu, spodziewając się stamtąd odsieczy, oraz chcąc uniknąć zbliżenia do Grand Fleet.

Adm. Beatty wykazał dużo niezdecydowania, zmieniając często kursy, bądź to dla zbliżenia się, bądź też dla wprowadzenia artylerji rufowej do boju. Zato Hipper odznaczył się niezwykłą konsekwencją. Miał on Anglików prawie cały czas w kącie kursowym 140 — 150°, wobec czego również i działa dziobowe mogły strzelać.

Dużo trafień angielskich okrętów należy przypisać temu, że Anglicy, idąc wprost na Hippera, dawali maksymalną powierzchnię zagrożoną. Często angielskie okręty, idące w szyku, wprost pokrywały się.

Dobry manewr Hippera sprawił, że Niemcy choć mieli o jeden okręt mniej, wystrzelili ciężkich pocisków 976 (bez Blüchera), a Anglicy 908 (bez Indomitable). Ten typowy przykład bitwy pościgowej bynajmniej nie przemawia za strzelaniem w sektorach krańcowych. Właśnie owo umożliwienie strzelania w osi stało się przyczyną tego, że Beatty nie wyzyskał około 3 węzłów przewagi szybkości oraz znacznej przewagi artylerji (waga ang. salwy burtowej 20,3 tony wobec 10,1 niemieckich).

Podobnie niekorzystne oddziaływanie dotychczasowego rozmieszczenia artylerji, Autor stwierdza również na przykładach bitwy Jutlandzkiej, kiedy to okręty często odwracały się rufą do przeciwnika, otrzymując przytem największą ilość pocisków.

Admirał Prentzel twierdzi, że proponowane rozmieszczenie artylerji wynika z przeceniania artylerji obronnej na okrętach linjowych i zaznacza, że okręty te są specjalnie przeznaczone do walki z jednostkami podobnemi, podczas gdy artylerja obronna ma tylko powstrzymywać ataki jednostek mniejszych. Dalej zaś mówi: „Niewątpliwie w wypadku niespodziewanego ataku torpedowców od dziobu, rozmieszczenie artylerji obronnej proponowane przez de Feo, jest korzystne, lecz w wypadku ataków torpedowych i lotniczych największa ruchliwość jest najważniejszym wymaganiem”.

I tutaj de Feo podkreśla, że właśnie dlatego by okręty linjowe mogły spełniać zadanie walki z okrętami podobnemi, muszą one być uniezależnione od ataków jednostek mniejszych, któreby zmuszały do wykonywania dodatkowych manewrów. Przykłady bitwy na Dogger Bank i przy Skagerraku dostarczają wielu przykładów, gdy całe zespoły okrętów linjowych musiały się uchylać od torped i przez to osłabiać ogień dużych kalibrów.

Proponowany system rozmieszczenia dział jest korzystny również ze względu na częste zapewne w przyszłej wojnie ataki lotnicze, tak w ruchu, jak i na postoju. W przeciwstawieniu do dotychczasowych, uniemożliwia on wprowadzenie największej ilości dział naraz, wreszcie zapewnia użycie tych samych dział na obie burty, co jest b. ważne z punktu widzenia ciągłości ognia.

Mówiąc o umieszczeniu na dziobie całej artylerji głównej „Nelsona” i „Dunkerque” — adm. Prentzel uważa, że główną przyczyną nie były tutaj trudności natury techniczno-balistycznej, czyli te, które wynikały z kierowania ogniem wież umieszczonych na

przeciwnych krańcach okrętu (a więc odległych), ponieważ nie wiadomo, by w czasie wojny powstawały stąd niedomagania. Natomiast zasadniczą przyczyną była chęć najsilniejszego opancerzenia artylerji.

Na to admirał de Feo odpowiada, że dla lepszego opancerzenia należałoby umieścić artylerję właśnie w środku okrętu, bowiem jest on tam najszerszy i dlatego można więcej miejsca poświęcić na ochronę podwodną, jak również amunicja może być umieszczona dalej od burt.

Jeżeli chodzi o twierdzenie, że w czasie wojny niezauważono niedokładności przyrządów, wynikających z dużej wzajemnej odległości wież, to jest to zapewne skutkiem tego, że przyrządy te znajdowały się jeszcze podówczas w stadium początkowem. By wykazać wpływ dużej odległości, Autor podaje jako przykład, że transatlantyk (pokład) o długości około 200 m. wydłuża się w czasie od rana do południa o 54 cm. (wpływ temperatury).

Admirał Prentzel wypowiada się również przeciw nagromadzeniu artylerji w jednym miejscu i cytuje przytem następujące słowa ze sprawozdanie angielskiej komisji: „Mając na względzie wielką zdolność zaczepną nowoczesnych torpedowców, a zwłaszcza ewentualność ataków torpedowych pod koniec bitwy morskiej, niezbędne jest by działa artylerji obronnej były rozmieszczone o ile możności daleko od siebie, tak by nie zostały zniszczone jednym lub dwoma pociskami wielkiego kalibru”. W rezultacie wypowiada się za umieszczeniem artylerji obronnej w kazamatach, jak np. na „Royal Sovereign”.

Na to adm. de Feo odpowiada, że właśnie kazamatowe rozmieszczenie jest gorsze, ponieważ nie daje artylerji należytej ochrony, ze względu na słaby w tej części pancierz, wskutek czego łatwo mogą ulec zniszczeniu nie tylko wszelkie środki łączności, zaopatrywania i t. p., lecz również i same działa.

Na potwierdzenie swej tezy adm. de Feo przytacza fakty z bitwy Jutlandzkiej, kiedy to o godz. 18.27 cała prawoburtowa bateria 152 m/m na „Malaya” (umieszczona w kazamatach) została zniszczona dwoma pociskami z „Von der Tann”, a później o 20.13 na „Derfflingerze” prawie wszystkie działa 15 cm lewej burty były nieczynne. Za umieszczeniem w wieży przemawia jeszcze konieczność ochrony przed pożarami, gazami wybuchającymi w pobliżu granatów, lub też przed gazami trującymi. Poza tem zgrupowanie jest niezbędne, by można zwiększyć pancierz.

Wreszcie Autor zwalcza to niezwykle uprzedzenie do artylerji obronnej, które każe jej dawać opancerzenie grubości mniej więcej równej kalibrowi, tak jakby artylerja obronna miała podrzędną wartość. Tymczasem wszystko co jest niezbędne do walki, jak wieża dowódcy, centrala bojowa, czy środki przesyłania rozkazów, winno posiadać ochronę nie mniejszą od artylerji głównej.

W n i o s k i. Rozmieszczenie artylerji obronnej zależy od rozmieszczenia artylerji głównej. Stąd można odróżnić trzy zasadnicze systemy:

A) Wieże artylerji głównej na krańcach okrętu — sy-

stem klasyczny, stosowany w przeszłości. Wieże kalibru średniego musiały być umieszczone na burtach; ich pole ostrzału jest ograniczone w osi.

B) Artylerja główna na dziobie. Brak ostrzału na rufę na przestrzeni 60° — 70° — system obecny, stosowany na typach „Nelson” i „Dunkerque”. W tym wypadku artylerja średnia umieszczona jest na burtach w rufowej części, lub w części na burtach i w części w osi (Dunkerque).

C) Wieże główne w środku okrętu, bez ostrzału w osi w sektorze 40° na dziobie i tyleż na rufie. Zdaniem Autora typ przyszłości. Jedna wieża średniej artylerji na rufie i obie na dziobie, to jest w sektorze ważniejszym.

Oprócz korzyści wymienionych w poprzednim artykule Autor podkreśla następujące:

a) Największy sektor wykorzystania wszystkich dział ciężkich, ponieważ w dwóch poprzednich typach mamy ograniczenia 30° do 40° od osi okrętu, wobec 20° w tym wypadku.

b) Największe (pełne) natężenie ognia artylerji obronnej i broni maszynowej w sektorach burtowych i stosunkowo największe natężenie w sektorze dziobowym.

c) Największe możliwości zapewnienia skutecznej ochrony wszystkich organów okrętu, co da się osiągnąć dzięki prostocie systemu. (A. K.).

Radjolaćność z Afryką Wschodnią.

Najlepszym sprawdzianem istotnie osiągniętego poziomu wyszkolenia, stopnia doskonałości organizacji, oraz miarą trafnego wyposażenia w sprzęt bojowy, jest oczywiście zastosowanie ich w prawdziwej wojnie. Nie więc dziwnego, że każde państwo, o ile możliwości, skwapliwie wykorzystuje takie okazje, jak na przykład wojny prowadzone przez państwa postronne. Wysła się w tym wypadku obserwatorów, których zadaniem jest skrzętne czynienie spostrzeżeń. Tak było ostatnio w wypadku rewolucji greckiej (obserwatorzy szczególnie zainteresowali się skutkami ataków lotniczych na krążownik „G. Aweroff”) i tak zapewne jest w wypadku obecnej wyprawy abisyńskiej — odnośnie spraw wojny lądowej. Pewne jednak spostrzeżenia poczynione w tym ostatnim wypadku mogą interesować z punktu widzenia fachowego i nas marynarzy. Tak jest np. z problemem radjolaćności, który został niedawno omówiony przez komandora por. Carlo Matteini, na łamach włoskiej „Rivista Marittima” w artykule p. t. „Radjolaćność z Afryką Wschodnią”.

Radjolaćność nabiera specjalnego znaczenia zwłaszcza w razie prowadzenia wojny w dużej odległości od metropolji, jak to ma miejsce w obecnej kampanji włoskiej. I tak już skomplikowany problem zagwarantowania szybkości i pewności, utrudnia jeszcze konieczność przesyłania depesz o charakterze prasowym, niezależnie od nawału spraw służbowych. W myśl organizacji włoskiej, od lat już cała radjolaćność z kolonjami spoczywa w rękach marynarki. Autor wyraża tutaj duże uznanie dla intuicji włoskiej,

oparcia łączności na sieci radjowej, a nie na połączeniach kablowych, które w obecnych warunkach politycznych należałoby uważać za bardzo niepewne.

Począwszy od roku 1908 zaczęły funkcjonować w Afryce Wschodniej radiostacje w Massaua, Mogadiscio, Merca, Bravo i Gjumbo. Ze względu na trudne warunki terenowe, również i wewnątrz kraju nie mogła Italia pokładać zbyt wiele zaufania w telegrafii. Ponieważ obecność tych stacji była konieczna dla celów strategicznych, z powodów oszczędnościowych użyto ich w okresie pokoju dla celów handlowych.

Naogół wszystkie stacje działają na falach krótkich, ponieważ w tych szerokościach geograficznych b. silne są zaburzenia atmosferyczne. W czasie pokoju przesyłano drogą radiową przeciętnie 200 tysięcy słów miesięcznie; pod koniec roku 1935 liczba ta wzrosła do 2 milionów. Zapewne w przewidywaniu takiego rozwoju wypadków do wiosny 1935 r. wyposażono radiostacje afrykańskie w najnowsze aparaty.

Ponieważ system ręcznego nadawania znaków jest zbyt powolny (najwyżej 25 — 30 słów na minutę), zastosowano system mechaniczny, teoretycznie dający możliwość osiągnięcia szybkości 300 słów na minutę. W praktyce zaburzenia w emisji oraz zaburzenia atmosferyczne nie pozwalają na zwiększenie tej szybkości ponad 60 — 100/min. System ten usuwa również tę trudność, która wynika ze zmęczenia (słabnie tempo nadawania), wreszcie zmniejsza wpływ zdolności personelu nadającego na szybkość (szybkość nadawania 25 — 30 słów na minutę osiągają tylko jednostki wybitne). Pozatem szybkość nadawania daje się łatwo regulować przez regulowanie szybkości taśmy nadawczej.

Dla odebrania tak szybkich znaków nie można używać aparatu Morse'a. Został on zastąpiony przyrządem kreślącym nieprzerwaną linię na taśmie. Pióro kreślące tę linię, zależnie od czasu trwania przepływania prądu przez elektromagnes, kreśli linię łamaną o dłuższym lub krótszym zarysie grzbietu krzywej. W tym celu prąd zmienny o częstotliwości akustycznej, musi być przetworzony na prąd jednokierunkowy.

Szybka korespondencja wymaga, aby znaki były dostatecznie silne i stałe, tak w częstotliwości, jak i natężeniu dźwięku. Stałość częstotliwości gwarantuje użycie kwarcu. Jeśli chodzi o moc — potrzebny jest duży jej zapas, ze względu na zmienne warunki rozchodzenia się fal.

Ponieważ uruchomienie aparatów automatycznych, prócz zmiany fali (dzień i noc) wymaga pewnej minimalnej mocy, większej niż dla odbioru na słuch — zachodzi konieczność powiększenia mocy stacji. Innymi słowy bez powiększenia mocy stacji nie można było tych aparatów do automatycznego odbioru zastosować, a ponieważ warunki nie pozwoliły na takie ograniczenie łączności, pozostały dwie drogi do wyboru: wzmocnić radiostacje nadawcze, lub zastosować łączność kierunkową. To drugie rozwiązanie jest ekonomiczniejsze, bowiem pozwala na użycie mniejszych mocy, dzięki skierowaniu całej emisji snopem w pożądanym kierunku. Je-

śli zaś chodzi o Italię, doszedł jeszcze trzeci powód, dla którego wybrano to ostatnie rozwiązanie: oto lampy mniejsze, o chłodzeniu powietrznym, były już produkowane w Italji, podczas gdy silniejsze, chłodzone wodą, zaczęto wytwarzać dopiero w drugiej połowie ub. r. Zastosowano więc radjolaćność kierunkową.

Zaznaczyliśmy, że dla szybkości nadawania ważne jest równe natężenie pola elektromagnetycznego, co jest zależne nie tylko od długości fali, pory dnia i roku, lecz często i od zaników fali, które są szczególnie uciążliwe w radjofonji. Zanik ma często charakter selektywny i podczas gdy na jednej fali daje się silnie odczuć, na innej, bardzo bliskiej, może być o wiele słabszy.

Zjawisko zaniku przypisywane jest nakładaniu się fal, które wynika z tego, — że fale rozchodzące się w eterze po różnych torach mają odmienne fazy — stąd interferencja fal, która powoduje ten zanik. Jednak gdy w jednym miejscu sygnał podlega zanikowi, to jak potwierdza doświadczenie, już w odległości kilkuset metrów zanik nie jest równoczesny.

System najwięcej dziś używany dla zapobieżenia zanikowi fal — to stosowanie trzech anten odbiorczych, odległych od siebie o kilkaset metrów i połączonych każda z odrębnym odbiornikiem, podczas gdy przewody wyjściowe od nich łączą się w aparaturze odbiorczej automatycznej. W ten sposób można do pewnego stopnia zapobiedz zanikaniu fal.

Wychodząc z założenia, że porozumiewanie się bezpośrednie jest w obecnych warunkach niezbędne, Mussolini wydał rozkaz w maju r. z., aby w jaknajkrótszym czasie została zorganizowana łączność radjofoniczna Rzymu z Asmarą i Mogadiscio. Ze względów strategicznych i ekonomicznych należało aparaturę wykonać szybko i w kraju. I już 23 sierpnia Mussolini rozmawiał z Wysokim Komisarzem Afryki Wschodniej przy pomocy radjostacji — marynarki w Asmarze i S. Paolo w Rzymie. W październiku oddano radjofonję również do użytku prasy.

Łączność foniczna wymaga mocy znacznie większych niż telegrafia. Wnioskując na podstawie doświadczeń dla zapewnienia łączności dziennej, niezbędna jest moc 20 KW w antenie. Ze względu na modulację niezbędna byłaby potężna aparatura o dużych lampach z zewnętrzną anodą o chłodzeniu wodnym, które to lampy nie były wyrabiane w Italji. Dlatego wybrano anteny kierunkowe i w ten sposób mocą 4 KW osiągnięto ten sam rezultat, który dałaby stacja o mocy 20 — 25 KW. Ponadto przez uproszczenie anteny kierunkowej uniknięto kłopotliwego transportu wielkich wież antenowych na tak dużą odległość.

Zfonizowanie radjolaćności bardzo podważyło w pierwszej chwili jej dyskrecję, ponieważ szyfr nie dał się tutaj tak łatwo i w takiej mierze zastosować, jak w telegrafji. Jedynie tylko krótkie rozkazy kodowe nadają się do szyfrowania. Ponieważ zaś rozprzestrzenianie się fal umożliwia ogółowi przechwytywanie depesz, trzeba było problem ten rozwiązać na drodze technicznej, by nie pozbawiać użytkowników korzyści jakie daje radjofonja, w postaci szybkiej i bezpośredniej łączności. Przytem należało zastosować ja-

kiś środek jaknajszybciej.

W telefonji używa się więc częstotliwości akustycznych, w granicach od 500 — 2500 okr./sek. Jeżeli drganie te nałożymy na inną częstotliwość stałą, np. wytwarzaną przez generator lokalny 3000 drg./sek. — t. zn. dodamy do tej częstotliwości drgania mowy, względnie odejmiemy od niej — wówczas otrzymamy dwie wstęgi częstotliwości — w danym wypadku 3500 — 5500 i 2500 — 500 dr./sek. Pierwsza wstęga będzie zawierała częstotliwości mowy powiększone o 3000 dr./sek. Druga — częstotliwości odwrócone — t. zn. częstotliwości pierwotnej 500 okr./sek. odpowiada teraz 2500, a częstotliwości 2500 okr./sek. — 500 okr./sek. Jeżeli przy pomocy odpowiednich filtrów odprowadzimy wstęgę górną — wówczas otrzymamy tylko jedną, odwróconą. Oczywiście mowa stanie się wówczas zupełnie niezrozumiała, jeżeli w odbiorniku nie będziemy posiadali urządzeń „odwracających” poprzednią manipulację.

Takie urządzenie, zastosowane w łączności z Asmarą, uniemożliwia podsłuch rzeszom radjosluchaczy. (Nie mówimy o podsłuchu wojskowym). Jako ciekawostkę warto jeszcze zaznaczyć, że tempo pracy jest rzeczywiście duże, skoro w ciągu 180 min. na dobę, oddanych do dyspozycji prasy, nadaje się około 150 depesz. (A. K.).

Nowe typy wodnosamolotów marynarki francuskiej.

W numerze styczniowym „Revue Maritime” opisane są nowoczesne wodnosamoloty, zamówione przez marynarkę francuską według wymogów, które władze morskie postawiły przemysłowi lotniczemu. Wymogi zostały podzielone na trzy rodzaje, o danych następujących:

W o d n o s a m o l o t y r o z p o z n a n i a : aparaty przeznaczone do spełniania roli krążowników rozpoznawczych na korzyść floty bojowej, znajdującej się w morzu. Od wodnosamolotów tych żąda się dużego rejonu działania, tak by mogły one towarzyszyć eskadrze bojowych okrętów przez cały czas, w którym rozpoznanie dalekie jest potrzebne, a więc w ciągu dnia. Poza tem winny one mieć załogę, któraby mogła obsłużyć wodnosamolot i obserwować na zmianę, a więc pełnić wachtę. Wymaga się od tych wodnosamolotów również silnych walorów defenzywnych i możliwości zabrania kilku bomb przeciwko łodziom podwodnym. Przemysł francuski przedstawił następujące typy wodnosamolotów, które odpowiadają powyższym zadaniom:

„Latécoère 302” zbudowany podobnie jak wodnosamolot pasażerski „Croix du Sud”. Jest to wodnosamolot kadłubowy, jednopłat metalowy. Waga własna 12 tonn, w pełnym obciążeniu waży 23 tonny. Szybkość maksymalna 205 klm/godz. Zasięg 3200 klm. Karabiny maszynowe umieszczone na obrotnikach chronionych i pokrywające pole ostrzału całej górnej półkuli. Załoga składa się z 8 ludzi.

„Latécoère 523” zbudowany na wzór pasażerskiego „Lieutenant de Vaisseau Paris” jest kadłubowym jednopłatem metalowym. Ciężar własny 18 tonn, w pełnym obciążeniu waży 37 tonn.

Posiada 6 motorów Hispano Suiza, każdy po 890 HP, które dają mu szybkość 260 klm/godz. Może przebywać w powietrzu 31 godzin bez bomb. Z trzema tonnami bomb zasięg jego zmniejsza się do 25 godzin, przy szybkości podróżnej 230 klm. Załoga pełni służbę na dwie wachty. Oba wodnosamoloty mają stosunkowo krótki start, który wynosi 40 sekund dla pierwszego, a 1 minutę dla drugiego.

Doświadczenia, które były wykonane z wodnosamolotem „Croix du Sud” dowiodły, że stopy użyte na budowę tych wodnosamolotów są odporne na korozję wody morskiej. Po trzy aparaty każdego z tych typów zostały zamówione przez marynarkę francuską i wejdą do służby na początku 36 roku.

Pozatem przemysł francuski opracował projekty następujących wodnosamolotów:

„Le Bréguet 730”. Ciężar własny 12 tonn. Ciężar całkowity 22 tonny. Szybkość maksymalna 330 klm. Przy ciężarze 22 tonnowym może przebywać w powietrzu 30 godzin z szybkością 160 klm na godz., a przeciążony może osiągnąć czas 45 godzin z szybkością 150 klm na godz.

„Latécoère 610”. Ciężar własny 10,5 tonn. Całkowity 20 tonn. Będzie miał 30 godzin lotu z szybkością 150 klm na godzinę.

„Lioré Olivier 440”. Ciężar własny 11,5 tonny. Całkowity 22 tonny. Przy szybkości 150 klm na godz. będzie mógł być w powietrzu 22 godziny. Przeciążony może osiągnąć 38 godzin lotu.

„Cams 141” z zakładów Potez. Ciężar własny 10,5 tonny, całkowity 20 tonn. Przy szybkości 150 klm będzie miał 25 godzin lotu, a przeciążony 33 godziny.

Wszystkie powyższe projekty są wodnosamolotami kadłubowymi.

W o d n o s a m o l o t y z w i a d o w c z e. Typ tych aparatów różni się od poprzednich mniejszym rejonem działania, co wpływa na ich ciężar. W ten sposób typ wodnosamolotu zwiadowczego jest nieco lżejszy i naogół, według wymogów obecnych marynarki francuskiej, ciężar ich nie przekracza 15 tonn w pełnym obciążeniu.

Obecnie marynarka francuska posiada w użyciu „Bréguet-Bizerte”, budowane seryjnie. W nie zaopatrywane są eskadry zwiadowcze. Dane ich są następujące: 3 motory „Gnôme et Rhône K 14” po 880 HP. Ciężar własny 8,5 tonny, w pełnym obciążeniu 15,5 tonny. Szybkość maksymalna 235 klm/godz. Zasięg 15 godzin lotu przy szybkości 165 klm na godz. Dobrze zrównoważony i łatwy w prowadzeniu. Szybkość wznoszenia — w 10 minut osiąga wysokość 2000 metrów. Załoga normalnie złożona jest z 6 ludzi. Posiada obstrzał na całą górną półkulę. Ma kilka bomb przeciw łodziom podwodnym.

Zakłady „Chantiers de la Loire” skonstruowały podobny typ wodnosamolotu kadłubowego „Loire 70”. Jest to jednopłat metalowy, zaopatrzony w trzy motory „Gnôme et Rhône K 9” 550 HP. Ciężar całkowity 10 tonn. Szybkość maksymalna 210 klm/godz. Rejon działania 11 godzin przy szybkości 165 klm na godz. Uzbrojony jest i posiada taką samą załogę jak Bréguet Bizerte. Marynarka

francuska zamówiła 7 aparatów tego typu. Oba te wodnosamoloty są bardzo dobrze rozwiązane z punktu widzenia hydrodynamicznego.

W o d n o s a m o l o t y o b s e r w a c y j n e. Marynarka francuska uważa, że ten typ wodnosamolotu powinien odpowiadać jednocześnie — warunkom stawianym aparatom obserwacyjnym obrony wybrzeża i wodnosamolotom, które mogą być katapultowane. W ten sposób ujednolajni się sprzęt obrony wybrzeża oraz sprzęt krążowników i pancerników. Naogół uważano, że jest to niemożliwe do rozwiązania, gdyż konstruowanie wodnosamolotu, który mógłby być budowany szybko i seryjnie, aby móc łatwo zaopatrzyć obronę wybrzeża, a jednocześnie budować go silnie i dokładnie by mógł wytrzymać wystrzeliwanie z katapulty — jest dość trudnym problemem. Jednak przemysł francuski konstruował dwa typy, które odpowiadają w zupełności stawianym żądaniom. Jeden wykonany przez firmę „Levasseur” — pływakowy, a drugi przez „Chantiers de la Loire 130”. Ten ostatni został zamówiony dla marynarki. Jest to jednopłat kadłubowy z silnikiem Hispano Suiza 12×720 HP. Szybkość maksymalna 230 km/godz. Załoga — 3 ludzi. Posiada dwie wieżyczki, z k. m. strzelającym na dziób i na rufę. Ma kilka bomb przeciw łodziom podwodnym. Ciężar całkowity około 3 tonn. (W. F.).

Wzmocnienie obrony przeciwlotniczej we flocie angielskiej.

W publikacjach angielskich ukazują się coraz częściej enuncjacje na temat niedostatecznej obrony przeciwlotniczej okrętów floty. Morski publicysta brytyjski M. H. Bywatér zapowiada, że obecnie dział przeciwlotnicze na okrętach zostaną zmontowane w większej liczbie niż dotychczas.

Na „Warspite” i „Malaya”, będących obecnie w remoncie, będzie ustawione po 8 dział płtn. 102 mm o dużej donośności. Działa te będą dalecelowane. Dotychczas każdy okręt tego typu posiadał 4 działa 102 mm.

Marynarka brytyjska adoptowała jako kaliber typowy obrony przeciwlotniczej dział 102 mm dla okrętów linjowych i krążowników. Nowe pancerniki, które mają być założone w 37 roku, będą uzbrojone w 16 dział tego kalibru.

Pozatem uważają Anglicy, że wszystkie działa o kalibrze 152 mm winny być tak konstruowane, by mogły nadać elewację do 60°. Jest to już zrealizowane na pancernikach typu „Nelson” i na krążownikach nowo budowanych typu „Southampton”. Anglicy uważają, że ten typ dział będzie mógł wykonywać ogień zaporowy do samolotów atakujących okręty na niskich pułapach. Wymagałoby to zwiększenia komór amunicyjnych na pancernikach dla artylerji przeciwtorpedowej, a na krążownikach dla artylerji głównej, celem zaopatrzenia powyższych dział w dodatkowy zapas granatów przeciwlotniczych z zapalnikiem czasowym.

Ustawianie dział przeciwlotniczych na kontrtorpedowcach i mniejszych okrętach w marynarce brytyjskiej jest uważane obecnie za niecelowe i został ustalony pogląd, że typy lżejszych okrętów

winny być uzbrojone jedynie w karabiny maszynowe ciężkie i najcięższe. Jest to zrozumiałe, gdyż pokład okrętów mniejszych jest zanadto ruchomą platformą dla dział przeciwlotniczych, tak że anuluje zupełnie całość, którą się osiąga w strzelaniach. Lepiej jest więc wyposażać te okręty w dużą ilość broni maszynowej, która ilością pocisków skompensuje niedokładność ognia.

S a m o l o t — c e l d a l o k i e r o w a n y.
Marynarka angielska skonstruowała samolot, który porusza się bez pilota, kierowany teleelektrycznie. Nazwany został „Queen Bee”. Służy on jako cel w strzelaniach przeciwlotniczych floty. Pierwszy raz został publicznie użyty podczas pokazowego strzelania pancernika „Rodney” w obecności króla, na rewji floty podczas Silver Jubilee. Został on zestrzelony przy pierwszym nalocie na pancernik, ogniem dział 120 mm. Drugi taki aparat wystrzelony z katapulty krążownika „Achilles”, spadł zaraz po starcie.

Francuzi w „Revue du Ministère de l’Air”, opisując to strzelanie, dodali złośliwą uwagę, że „Queen Bee” została prawdopodobnie zaopatrzona w bombę czasową, aby strzelanie było efektywniejsze. Podczas strzelania samolot leciał z szybkością około 120 km/godz. na wysokości 400 metrów. (W. F.).

Marynarka sowiecka u progu 1936 roku,

Nie zatarły się jeszcze w pamięci naszej pełne żaru wynurzenia sowieckich mężów stanu, prasy, a nawet władz państwowych sprzed kilkunastu lat — na temat istoty czerwonej siły zbrojnej. Rozumowania tełnęły niezwykłą prostotą i logiką. Brzmiały mniej więcej tak: musimy być gotowi stale do odparcia silnych ataków, jakie zamierzają wrogowie rewolucji i proletariatu. Jedyne skuteczny środek, jaki możemy i powinniśmy przeciwstawić — to wojsko i marynarka, doskonale zorganizowane, wyszkolone i świetnie wyposażone technicznie — pod właściwym kierownictwem. Carska siła zbrojna, aczkolwiek olbrzymia liczbowo, zawiodła oczekiwane nadzieje i zadania swego nie wykonała. W innych państwach nie działa się lepiej, często nawet znacznie gorzej. Czem to wytłumaczyć?

Kiedy Z. S. R. R. był w okresie „rewolucji wojującej”, uznano, że wszystko w dawnej sile zbrojnej, aż do taktyki, było wadliwe i złe, jako oparte na zasadach burżuazyjnych. Przeróżne powagi fachowe, które ofiarowały (lub musiały to uczynić) swe usługi młodemu państwu, — skwapliwie podchwyciły myśl przewodnią i z cierpkim uśmiechem, a niekiedy z pogardą i politowaniem rozprawiły się ze „zgniłymi” teorjami. Stworzono nowe terminy (o to zawsze najłatwiej) — w rodzaju „czerwona strategia”, „taktyka komunistyczna” i t. d. Trzeba w imię sprawiedliwości stwierdzić znikomą rolę tych poczynąń poza granicami Związku, jednak wewnątrz nie wypadło nie wprowadzać tych pięknych zdobyczy w czyn. Bardzo szybko wszelako dojrzano błędy, i monumentalne dzieło czerwonych Napoleonów wzbudzić musiało poważne zastrzeżenia. Zaznaczył się dość wcześnie stosunek oziębły i sceptyczny (na krytykę nie można sobie wszędzie pozwolić). Szereg genialnych

a rewelacyjnych zdobyczy nie zdał egzaminu już podczas pokoju. Trudno na tem miejscu nakreślić przebieg — nawet w najogólniejszym zarysie — reform. Wbrew głoszonym jeszcze niedawno zapatrywaniom o „potworności i absurdalności” hierarchji wojskowej, w końcu 1935 roku wprowadzono stopnie w sile zbrojnej. Życie zwyciężyło raz jeszcze poglądy, będące wytworami sfanatyzowanych mózgów. Zaszły zasadnicze zmiany i w innych dziedzinach. Pragnę zwrócić uwagę na jeden interesujący objaw: każda rewolucja (z wyjątkiem chyba normalnych np. w Meksyku, Grecji lub Ameryce Południowej) rozpoczyna od kasowania z gorliwością godną lepszej sprawy, wszelkich istniejących odznaczeń, aby niebawem z pewną regularnością przywrócić je w odmiennej nieco szacie. Rosja pod tym względem nie odchyliła się wcale: zniesiono ordery Białego Orła, Św. Jerzego i wiele innych, gdyż „żołnierzowi walczącemu za świętą sprawę wystarcza poczucie dobrze spełnionego obowiązku”.

Wyłom od zasady nastąpił i tu: uznano nietylko konieczność dekorowania ludzi zasłużonych, ale w stosunkowo krótkim czasie stworzono sporo odznaczeń, pod względem ilości i odcieni nie ustępujących wcale żadnemu chyba z państw kapitalistycznych. Takie iście amerykańskie tempo zasługuje na uznanie nawet w XX wieku! Jednak nie poprzestano na wyróżnieniu godnych i mężnych, przez zwykłe ogłoszenie w rozkazie i mniej lub więcej szablonowe wręczenie orderu. Władze sowieckie poszły znacznie dalej. Np. w odniesieniu do marynarki wojennej, nazwiska odznaczonych ogłoszono w „Morskim Sborniku”, umieszczono wiele fotografii „kawalerów orderu”, zaś zajmujących wyższe stanowiska spotkał jeszcze szaszczyt dodatkowy: umieszczono o nich wzmianki, życiorysy, wywiady i t. d. Pomijam już, że data podpisania dekretu (23. XII.) może wśród wielu sceptyków wzbudzić niepożądane komentarze (zakrawa to na surogat burżuazyjnej gwiazdki!).

Z tego powodu część prasy sowieckiej ma ostatnio szatę oryginalną i rzadko spotykaną. Bowiem, oprócz wspomnianego już materiału, znajdujemy tam wywiady z najwyższymi dostojnikami w marynarce lub ich artykuły. Wszystko nastrojone na jedną nutę i subtelnie szarmonizowane. Ogólny sens: pod okiem dzisiejszego rządu wszystko rozwija się nad wyraz pomyślnie, a w szczególności siła zbrojna, która w potrzebie potrafi być niewzruszoną ostoją przeciwko zakusom każdego wroga. Modne dzisiaj hasło „stachanowska organizacja pracy” zajmuje wiele szpalt i wprost kłóje w oczy mnożstwem cyfr, które są najsilniejszym i nieodpartym argumentem (!?).

Niekiedy zonglowanie cyframi, odsetkami i t. d. jest b. oryginalne: np. stawia się jako wzór słuchacza szkoły inżynierji marynarki wojennej, ponieważ jego przeciętna nota z postępów wzrosła w ciągu kwartału z 4,6 na 4,67, a potem na 4,85. Gdzieindziej czytamy, że dzięki udziałowi stachanowców wydajność na stoczniach wzrosła o 100—200 procent, a nawet do 700%! Lub że remont okrętów trwa dwa, trzy lub nawet pięć razy krócej, niż to zarządziły władze przełożone. Stąd wynika, że albo należałoby ukarać surowo

tych, którzy nie potrafili się w najgrubszym przybliżeniu zorientować ile czasu zajmie dana praca, albo też uprzednio wykonanie pozostawiało skandalicznie wiele do życzenia.

Nie zdarzyło mi się dotąd spotkać w pismach sowieckich cyfr na potwierdzenie wywodów, odnoszących się do danych duchowych albo intelektualnych, lecz za to na każdym kroku bije pewna przesada. Oto drobny przykład: grupa udekorowanych z eskadry bałtyckiej wystosowała do marszałka Woroszyłowa otwarty list, naszpilkowany retorycznymi zwrotami, w rodzaju: „W naszym środowisku wyrosli wybitni ludzie, którzy zdobyli takie doświadczenie, że potrafia osiągnąć z mechanizmów znacznie więcej, niż sądził konstruktor”.

Dlatego taki dodatni, spontaniczny odruch, jaki niewątpliwie stanowi ten list, wydaje się jednak nieudolną odą pochwalną dla dostojników państwowych. (Stalin i Woroszyłow).

Jeden z artykułów — to płomienne wezwanie autora do flagmanów (admiralów) floty Związku. Znajdujemy tam rewelacje o flocie carskiej, jak np. „admiralowie byli trzęsącymi się ze starości ludźmi; zdawało się, że słyhać skrzyp, kiedy idą, i że od uderzenia mogą się rozsypać; mimo uperfumowanych surdutów, przebiła woń padliny” i t. d. Na nicłada sensację zakrawają złośliwe wzmianki o admirale Czychaczowie: „Młody admirał, pełen sił i zdrowia, uważany był za nieprzyzwoitą bezczelność (!), za skandal”.

Jednak nie wszystkie uwagi o carskiej marynarce brzmią tendencyjnie, np. uwaga o przeroście kategorii niepotrzebnych ludzi, nigdy zapewne nie straci na aktualności (na 150 okrętów, aż do torpedowców włącznie, było około 200 admirałów i urzędników w stopniu admirałskim; rekord ma jakoby Tureja: po 2 na okręt).

Bardzo charakterystycznie przedstawia się pogląd, który podaje przyczyny, wyjaśniające dlaczego podczas rewolucji oficerowie opuścili marynarkę. Przytaczam go w dosłownem brzmieniu: „Obrażeni potomkowie rodów szlacheckich rozpoczęli handel szpadami, tłumacząc się zmęczeniem, bezmyślną, trzy lata trwającą wojną”.

Jeśli chodzi o przebieg służby większości odznaczonych, to znajdujemy tu poważne różnice w porównaniu z marynarkami europejskimi. Jest to zrozumiałe, ze względu na szczególne warunki, w jakich powstała flota sowiecka. Zresztą, w okresie rewolucji trudno, aby mogło być inaczej, zwłaszcza gdy rewolucja dokonała naprawdę poważnych przeobrażeń, jak to ma miejsce obecnie w Rosji. Węć nie należy się ani dziwić, ani ironicznie uśmiechać, że podoficer specjalności maszynowej marynarki carskiej jest dzisiaj zastępcą dowódcy floty Oceanu Spokojnego (w stopniu kontradmirała), lub że absolwent szkoły fclczerskiej po 16 latach objął dowództwo kontrtorpedowca.

Dekret wymienia bardzo znaczną ilość odznaczonych. Zapewne władze Związku pragną pobudzić w ten sposób do współzawodnictwa, a przytem nagrodzić wybitne zasługi. Przypuszczam, że ma to na celu również utrzymanie morale siły zbrojnej na wy-

sokim poziomie, w okresie kiedy sytuacja polityczna grozi poważnymi powikłaniami. Za głównego wroga uważa się Niemcy, i na zionącą stamtąd nienawiść odpowiada się temsamem. Przytem podobno pomiędzy japońskimi generałami a niemieckimi toczą się oddawna pertraktacje, a Nippon dał duże zamówienia lotnicze w fabrykach faszystowskich Niemiec. Realizacja sojuszu niemiecko-japońskiego jest niedaleka. Terenami, wybranymi na podbój, mają być: Sowiecka Ukraina i małe państwa Bałtyckie. W orbicie polityki tych mocarstw podąża Polska, która usiłuje skaptować do bloku antysowieckiego Finlandję, grawitującą raczej do Niemiec, niż do koalicji skandynawskiej. Również zbrojenia Szwecji wydają się podejrzane. Wszak temu państwu nikt nie zagraża! Oficjalna wersja szwedzka podaje jako powód ożywienia — agresywną postawę Związku. Są to — zdaniem prof. Jegorowa — fantazje i wykręty, ponieważ „niebezpieczeństwo dla Szwecji zjawia się właśnie ze strony Niemiec; każdy niemiecki statek handlowy pogarsza położenie ekonomiczne Szwecji”.

W związku z tem Sowiety muszą czuwać i czują się zniewolone do powiększenia budżetu na obronę państwa w sposób wydatny: z 8,2 miljonów w roku 1935 do 14,8 miljonów rubli w roku 1936.

Ostateczne wnioski o czerwonej flocie na progę 1936 roku dałyby się sformułować, jak następuje:

- a) wre tam praca, aby osiągnąć najwyższy stopień gotowości bojowej,
- b) oblicze floty sowieckiej coraz bardziej przypomina wzory europejskie. (Mk.).

Okręty a lotnictwo.

Żywo mamy jeszcze w pamięci alarmy prasy angielskiej w chwili zaostrzenia się stosunków pomiędzy Anglią a Italią, spowodu zamierzonych sankcyj naftowych. Przestrzegano admiralicję przed możliwemi atakami lotnictwa włoskiego na flotę zgromadzoną w Malcie; przesunięcie floty angielskiej do Aleksandrii przypisywano zbyt blizkiemu położeniu Malty w stosunku do podstaw operacyjnych lotnictwa włoskiego, a prasa jednogłośnie wypowiedziała się za przewagą tego lotnictwa, uznając, że jego masowe działania mogą wyrównać stosunek sił na morzu Śródziemnem, na korzyść Italji.

Russel oponuje na łamach „Naval and Military Record” przeciwko podobnym, zupełnie niesłusznym, zdaniom jego, poglądom, podnosząc z ironją, że „kiedy Smith i Jones zapytują czy nie uważam sankcji za piekielnie niebezpieczne, skoro mogą spowodować taką groźbę dla floty angielskiej — myślę sobie jak jesteśmy nierozsądni kontynuując budowę okrętów, które lotnictwo może z łatwością puścić na dno”...

Przesada, zdaniem Autora, jest zawsze szkodliwa. Oczywiście nie ulega kwestji, że lotnictwo zajmuje obecnie dominujące znaczenie w operacjach wojennych, jednakże nie może to powodować

zupełnej bezsilności sił zbrojnych na morzu i na lądzie. Wojna w Abisynji daje jaskrawe przykłady pod tym względem: od szeregu miesięcy komunikaty z terenu działań wojennych stale podkreślają wzmogoną działalność lotnictwa włoskiego, tymczasem jakie są skutki tej działalności? Nie da się zaprzeczyć, że działania rozpoznawcze lotników oddały duże usługi, umożliwiając dowództwu orjentowanie się w położeniu wojsk abisyńskich, niemniej duży jest efekt moralny, powodowany nalotami na miasta i osiedla, jednak nie ulega wątpliwości, że skuteczność działań lotnictwa przeciwko oddziałom walczącym nie jest na tyle destrukcyjna, by umożliwiła rozstrzygnięcie wojny przez same tylko działania lotnicze.

Entuzjaści lotnictwa, zdaniem Autora, odznaczają się dużą elokwencją i zazwyczaj posługują się argumentami, które w mniejszym stopniu uwzględniają istotne możliwości materialne, lecz zato silniej działają na ludzką wyobraźnię. Tak np. często dają się słyszeć wywody, że samolot może zaatakować okręt bombą lotniczą o wadze do 1000 kg. i przypisuje się tej bombie ogromną siłę destrukcyjną. Tymczasem zapomina się zupełnie, że tę samą wagę mają pociski dział najcięższej artylerji okrętowej, jednak nikt nie sądzi by od jednego takiego pocisku dałoby się zatopić cały okręt.

Znane jest współzawodnictwo jakie przez długie lata toczyło się pomiędzy artylerją a pancernem. Ostatecznie znaleziono jednak dostatecznie skuteczne sposoby na zabezpieczenie okrętu przed pociskami artyleryjskimi. Uważa się też, że współczesne okręty linjowe, zaopatrzone w „bulge”, są zupełnie dobrze zabezpieczone przeciwko atakom podwodnym. Skoro zatem mogą one przeciwstawiać się skutecznie wybuchowi 21-o calowej torpedy, uderzającej w podwodny kadłub, to nic nie stoi na przeszkodzie by tak samo zabezpieczyć je przed uderzeniem torpedy z góry.

Niemniej popularne są argumenty o niewspółmiernie mniejszych kosztach samolotów, w porównaniu z kosztami okrętu wojennego. Lord Strabolgi, przemawiając w parlamencie dowodził, że koszt jednego okrętu linjowego wynoszą 6 milionów funtów szterlingów i że za tę kwotę można wybudować około tysiąca samolotów! Autor zbija te argumenty dowodząc, że jeżeli się przyjmuje kwotę, która odpowiada kosztom budowy największego okrętu wojennego, jaki istnieje na świecie, to w stosunku do lotnictwa należy przyjąć również największy i najsilniejszy typ samolotu, kosztujący do 50 tysięcy funtów szterlingów.

A nie ulega chyba wątpliwości, że praca jaką może wykonać jeden okręt linjowy, nie może być porównaną z pracą nawet tysiąca samolotów. Wynika to chociażby z przykładu, przytoczonego powyżej: samolot może wprowadzić zrzucić bombę 1000 kg., jednak może zabrać tylko jedną bombę o takiej wadze; tymczasem okręt może wyrzucić w każdej salwie po kilkanaście pocisków 1000 kg.

Autor kończy swoje wywody twierdzeniem, że lotnictwo wprowadza na morzu nowy czynnik walki, który bynajmniej nie jest bardziej niebezpieczny od innych, istniejących dotychczas środków ataku, stosowanych w wojnie morskiej. Przypuszczenia, że lotnictwo wyprzedzi siły zbrojne na morzu pod względem znaczenia —

jako środek walki, mogą się sprawdzić tylko wówczas, gdy transport lotniczy będzie w stanie zastąpić i wyrugować transport morski. Można jednak twierdzić z całą pewnością, że takie możliwości mogą zaistnieć dopiero w bardzo dalekiej przyszłości. (R. S.).

Zastosowanie sterowców do operacji morskich.

„U. S. Naval Institute Proceedings” zamieszcza artykuł doktora Hovgard’a, omawiający zastosowanie sterowców do operacji morskich (nr. 397 U. S. Nav. Inst. Proceedings).

Słabą stroną sterowców stanowią ich duże wymiary, przedstawiające dla artylerji nieprzyjacielskiej daleko widoczną i łatwo osiągalną tarczę. W porównaniu do samolotów są one również prawie zupełnie bezbronne, ze względu na przewagę, jaką mają samoloty pod względem szybkości oraz możności szybkiego wzbicia się na wyższy pułap.

Wszystko to przemawia na niekorzyść zastosowania sterowców do walki. Muszą one unikać nieprzyjacielskiej artylerji i samolotów; gdyby nawet działalność ich była wspierana przez znajdujące się w pobliżu okręty, to jednak są one narażone na zbyt duże ryzyko w razie wykrycia ich i zaatakowania przez nieprzyjacielskie lotnictwo. Raczej więc wskazanem jest, by nie zbliżały się one do terytorjum, względnie do sił nieprzyjaciela.

Nie ulega zatem kwestji, że pod względem taktycznym sterowce znacznie ustępują samolotom, jednak nadają się one doskonale do różnych zadań o charakterze strategicznym, wykonanie których nie pociąga za sobą konieczności prowadzenia walki. Wśród tych zadań na pierwsze miejsce wysuwa się służba patrolowa w pobliżu własnych wybrzeży oraz tropienie nieprzyjacielskich łodzi podwodnych.

Znany jest fakt, że im wyżej znajduje się oko obserwatora, tem wyraźniej odróżnia on przedmioty na pewnej głębokości pod powierzchnią morza i tem większy ma widnokrąg obserwacji. Ma to duże znaczenie przy tropieniu łodzi podwodnych i wyszukiwaniu min zagrodowych. Samoloty gorzej się nadają do tego celu ze względu na dużą szybkość, ponadto duże zużycie paliwa znacznie skraca czas patrolowania poszczególnych samolotów i powoduje konieczność częstych zmian.

Tymczasem sterowce mogą powoli i dokładnie badać podejrzane strefy, zrzucając pławy w miejscu wykrycia min, a następnie przywołując trałery; mogą one wykryć łodzie podwodne i zaatakować je przy pomocy bomb, względnie karabinów maszynowych. Dzięki nieznacznemu zużyciu paliwa sterowce mogą pełnić taką służbę przez kilka dni.

Komandor Lehman wykazuje (w swojej książce „The Zepelin”) rolę jaką odegrały sterowce niemieckie w wykrywaniu min zagrodowych, ustawianych przez Anglików w zatoce Helgolandzkiej. Niejednokrotnie sterowce wodowały w pobliżu trałery, przywołanych przez nie do oczyszczenia pola minowego, by zabrać oficera z trałera dla lepszego zorientowania się w położeniu pola mi-

nowego. Często, gdy wykrywano pojedyncze miny, sterowce niszczyły je przy pomocy ognia karabinów maszynowych.

Okres czasu jaki sterowce mogą pozostawać w patrolu znacznie przewyższa wytrzymałość ludzi: Lehman wykonał w tym kierunku próbę na sterowcu LZ—120, osiągając 100 godzin lotu; w chwili wylądowania w Królewcu, w zbiornikach sterowca znajdowało się jeszcze paliwa na 36 godzin lotu.

Następnie sterowce mogą być z powodzeniem wykorzystane do eskortowania konwojów. Admiral Moffett stwierdza w swojej pracy, że podczas wojny światowej ani jeden z konwojów, eskortowanych przez sterowiec nie został zaatakowany przez łódzie podwodne. Wielkie konwoje pomiędzy Anglią a państwami skandynawskimi, składające się z 40 do 60 okrętów handlowych, były stale eskortowane przez sterowce typu North—Sea.

Inne wreszcie możliwości nasuwają się przy zastosowaniu sterowców do wypadów na obszary nieprzyjacielskie, gdzie nie będą one narażone na ataki lotnictwa. Tego rodzaju operacja została wykonana podczas wojny światowej przez sterowiec niemiecki L—59, który został wysłany do Centralnej Afryki.

Wojna światowa daje dostatecznie przekonujące przykłady o celowości zastosowania sterowców, to też należy przypuszczać, że i w przyszłości zajmą one ważne miejsce w operacjach wojennych. (R. S.).

Nawrót do kutrów torpedowych we Francji.

Korespondencje p. Gautreau w „Naval and Military Record” przynoszą szereg wiadomości, naświetlających zapatrywania kierowniczych sfer marynarki francuskiej na kwestję zastosowania kutrów torpedowych.

Od szeregu lat kutry torpedowe mają gorącego zwolennika w osobie admirała Aube, czołowego przedstawiciela tak zw. „jeune école”, która opierając się na doświadczeniach wojny światowej, stara się przeforsować tezę — „le nombre, la vitesse, l'invisibilité, l'invulnérabilité”. To znaczy, że duża ilość małych i szybkich okrętów w specyficznych warunkach morza Śródziemnego, daje dowódcy eskadry duże możliwości w stosunku nawet do znacznie silniejszego przeciwnika. Stronnicy tej szkoły opierają się na faktach, jakie miały miejsce podczas wojny światowej na morzu Adriatyckim, gdzie intensywne i umiejętne zastosowanie małych (zaledwie 20-tonowych kutrów torpedowych) skrepiły bardzo działania floty austriackiej. Możliwości te istnieją również obecnie, zwłaszcza przeciwko krążownikom typu waszyngtońskiego, o długich i bardzo wrażliwych na wybuchy torpedy kadłubach.

Przeciwnicy wysuwają jako przeciwargumenty, że kutry te mogą być używane tylko przy odpowiednich warunkach atmosferycznych, że są zbyt kosztowne i delikatne, wreszcie, że zastosowanie tego rodzaju okrętów mija się z celem, wobec rozwoju i udoskonalenia lotnictwa, oraz łodzi podwodnych.

To też poza 13 kutrami, które zostały wybudowane we Francji po wojnie światowej i wykorzystane do prowadzenia do-

świadczeń, od czterech lat zaniechano budowy nowych okrętów tego rodzaju. Obecnie zaznacza się ponowny zwrot na korzyść kutrów torpedowych, i departament techniczny Ministerstwa Marynarki otrzymał zlecenie opracowania nowego, powiększonego typu, t. zw. „vedette-torpilleur”. Począwszy od 6 ton wyporność przy 450 HP i 34 węzłach szybkości dla pierwszych kutrów, zbudowanych w roku 1921, — poprzez 10 ton, 1000 HP. i 39 węzłów dla typu z roku 1926, — 19 ton, 2000 HP. i 46 węzłów dla typu z roku 1933, — typ najnowszy, VTB 10, skonstruowany przez stocznice Loire w St. Nazaire, ma wyporność 23 tony i osiągnął szybkość 50 węzłów. Kuter ten przez całą drogę od St. Nazaire do Brest, a następnie do Cherbourg’a, utrzymał średnią szybkość 40 węzłów, co należy zaliczyć do najlepszych wyników tego rodzaju. Obecnie projektuje się budowę nowego typu o wyporności 25 ton, przyczem oczekują, że da się osiągnąć szybkość 55 węzłów.

Zastosowanie kutrów torpedowych nastręcza duże możliwości, zwłaszcza w złych warunkach atmosferycznych i pewnych specyficznych warunkach terenowych, jak np. wąskie cieśniny. Przez zastosowanie zasłon dymowych kutry torpedowe mogą zmusić okręty nieprzyjacielskie do zmniejszenia szybkości w chwili, gdy będą one przechodziły przez wąskie przejścia, stwarzając dla siebie dogodne warunki do wykonania ataku torpedowego.

Im głębiej będziemy badali ten interesujący problem, tem większe możliwości otwierają się dla działań kutrów torpedowych w przyszłości. (R. S.).

Tajemniczy kanał.

Wślad za prasą holenderską, część prasy niemieckiej podała wiadomość o budowie kanału przez międzymorze półwyspu Malajskiego pod Kra. Budowa rzekomo jest już rozpoczęta i prowadzona z gorączkowym pośpiechem przez japońskich inżynierów. W roku 1940 wszystko ma już być gotowe (sic!), a wówczas znaczenie strategiczne Singapoore spadnie niemal do zera. Okręty japońskie będą mogły omijać cieśniny będące pod strażą Wielkiej Brytanji, a pozatem droga z Japonji do Indyj (a zatem i do Europy) skrócona zostanie o 600—700 mil!

Kierownictwo budowy spoczywa w rękach siamskiego ministra robót publicznych — dra Luang Pradit Manudharm, wychowawca Sorbony, założyciela siamskiej partji demokratów (co za szczegółowość!!), który w porozumieniu z ministrem spraw wewnętrznych, księciem Sakol Vorawarn, oddał wykonanie japońskim inżynierom i przedsiębiorcom. W Bangkoku i w Peczaburi powstały zakłady, w których robotnicy siamscy, pod kierunkiem japońskich majstrów, wykonywują różne nieznane dotychczas maszyny, mające służyć do śpiesznej budowy kanału. Wzdłuż wschodniego wybrzeża półwyspu, równolegle do linji kolejowej, inni siamscy robotnicy, także pod japońskim kierunkiem, budują autostradę, przeznaczoną dla samochodów ciężarowych, a dochodzącą do zatoki Ao-Bandon. W zatoce tej pracują już potężne japońskie dragi,

wkopujące się w głąb rzeki Kra. W górach, na północno-wschód od małej wyspy Koh-Ra, znów siamscy robotnicy, pod kierunkiem japońskim, wysadzają skały. Jednym słowem robota wre.

Umowa na budowę kanału została jakoby spisana jeszcze w roku 1934, między rządem siamskim a japońskimi przedsiębiorstwami. W pracach bierze udział kilkuset japońskich inżynierów i 80.000 miejscowych kulisów. Wszystko to trzymane jest w wielkiej tajemnicy, ze względu na wagę strategiczną, jaką nowy kanał posiadać będzie.

Prasa holenderska widzi w budowie kanału wyraźną groźbę japońską pod adresem Indyj Brytyjskich, a pozatem upadek Singapooru, tak pod względem strategicznym, jak i ekonomicznym (zastój, zanik wpływów z cel). Dotychczas droga z Dalekiego Wschodu na Zachód biegła w zasięgu brytyjskich baterij nadbrzeżnych, rozsianych na wysepkach Straits Settlements, oraz w rejonie działania sił morskich skoncentrowanych w Singapooru. Obecnie zależność ta ustanie i nie już nie przeciwstawi się japońskiemu parciu na Zachód!

Prasa niemiecka (szczególnie fachowa) jest ostrożniejsza. Czeką na potwierdzenie wiadomości. Jednakże zwraca uwagę na ścisłą współpracę japońsko - siamską i na związane z tem znaczenie polityczne. Ciekawem byłoby, jej zdaniem, poznać brytyjski i francuski punkt widzenia na tę sprawę.

Prasa polska, powtarzająca nieraz chętnie i bezkrytycznie wszelkiego rodzaju sensacje, uczyniła dookoła budowy kanału Kra wiele hałasu. Widziano już okręty japońskie płynące na podbój Indyj, ba „żółte niebezpieczeństwo” zbliżające się do Europy krokami wielkoluda! Zdawałoby się, że to nie 600 mil zyskano przez budowę kanału, ale conajmniej 6000, — tak bliską wydała się ta sprawa niektórym dziennikom, skądinąd stale żalującym miejsca na zagadnienia natury marynistycznej.

I oto, jak grom z jasnego nieba, padło w to wszystko urzędowe oświadczenie ambasady japońskiej w Berlinie. Oświadczenie to brzmi:

„Ambasada japońska wyraża żywe ubolewanie, że prasa niemiecka stała się echem plotek, rozpowszechnianych od pewnego czasu z powodu rzekomej budowy kanału Kra. Źródłem tych plotek jest bezwątpienia propaganda antyjapońska, która wszelkimi sposobami zmierza do dyskredytowania polityki japońskiej na Dalekim Wschodzie, imputując jej stale dążenie agresywne. Plotki te pozbawione są wszelkiej podstawy realnej”.

*

A teraz konia z rżędem temu, kto zgadnie, jak się rzecz ma w istocie. Jednakże rozważając sprawę logicznie, dojść można do wniosku, że budowy kanału tych rozmiarów (dwukrotnie większego od Panamy) nie da się chyba ukryć na dłuższą metę. To też raczej należałoby traktować alarm holenderski jako chęć zwrócenia uwagi wielkich mocarstw na tereny wschodnio - azjatyckie, w ostatnich czasach mało interesujące Europę, ze względu na znacznie jej

bliższe konflikty lokalne. Jak wiadomo problem obrony Indyj Holenderskich wciąż jest jeszcze nierozstrzygnięty, a skoncentrowane tam siły morskie królestwa Nederlandów, mimo stałego tych sił zwiększania, wciąż niewystarczające. Możliwe więc, że jest to też rodzaj agitacji wewnętrznej, zmierzającej do powiększenia floty wojennej i przyspieszenia wykonania programu morskiego, który, jak wiadomo, trafia w Holandji na pewne przeszkody ze strony ugrupowań lewicowych.

Biorąc rzecz z punktu widzenia strategicznego, budowa kanału w Kra nie byłaby jeszcze dla Anglii tak groźna, jak to przewiduje prasa holenderska. Tembardziej, że Kra leży blisko granicy brytyjskiej Birmy i że wrazie konfliktu, kanał byłby wystawiony nie tylko na ataki z morza i z powietrza, ale też z obu stron lądu — od Rangoonu i od Singapoore. Jedynie jego znaczenie ekonomiczne mogłoby się odbić niekorzystnie na interesach brytyjskich.

(J. G.)

Koniec konferencji londyńskiej.

Zakończona w dniu 25 marca 1936 konferencja morska w Londynie odbyła końcową swoją kadencję wśród ogólnego zubożenia. Po wycofaniu się Japonji i odmowie Włoch podpisania umowy tak długo, jak istnieć będą sankcje, sygnatarjuszami stały się tylko trzy mocarstwa: Anglja, Stany Zjednoczone i Francja. Próby przyciągnięcia Niemiec i Z. S. R. R. spełzyły na niczem, wobec braku zgodnej opinii między „inicjatorami”.

Rezultaty konferencji, jeśli wogóle o rezultatach może być mowa, przedstawiają się następująco: Potwierdzenie parytetu między U. S. A. i Wielką Brytanią, wzajemne informowanie się w terminie poprzedzającym o 4 miesiące budowę nowych okrętów (względnie modernizację starych) i... „wolny manewr” na wypadek zbrojeń państw do umowy nienależących.

Ta ostatnia klauzula obraca w niwecz wszystkie uprzednie punkty, dotyczące granic tonażu czy kalibru i podziału okrętów na klasy „ograniczone” czy „nieograniczone”. Pozatem — szczegół pikantry — w samym trakcie obrad Wielka Brytania lojalnie zawiadomiła uczestników o swym nowym programie zbrojeń morskich, lądowych i powietrznych.

Szczegóły wiadome są Czytelnikom z prasy codziennej. Powtórzymy niektóre ważniejsze dane, w pierwszym rzędzie co do klasyfikacji:

1. Okręty linjowe: a) powyżej 10.000 ton i z kalibrem dział ponad 203 mm; b) poniżej 8.000 ton i z kalibrem ponad 203 mm.
2. Okręty lotnictwa: a) lotniskowce i b) transportowce samolotów,
3. Okręty lekkie: a) z kalibrem ponad 155 mm, b) z kalibrem do 155 mm i wypornością ponad 3000 ton, c) z kalibrem do 155 mm i wypornością do 3000 ton,
4. Łodzie podwodne,
5. Małe jednostki od 200 do 2000 ton, bez wyrzutni tor-

pedowych, z kalibrem dział nieprzewyższającym 155 mm i szybkością do 20 węzłów,

6. i 7. Okręty pomocnicze i szybkobieżne łodzie motorowe.

Tonaż okrętów wielkich ogranicza się do 35.000 ton, z zastrzeżeniem niebudowania okrętów między 8000 a 17.500 ton. Kaliber dział 254 do 356 mm, z zastrzeżeniem, że o ile Japonja i Włochy nie zgodzą się do r. 1937 — pozostanie granica dotychczasowa — 406 mm. Lotniskowce ograniczone są do 23.000 ton i 10 dział 155 mm. Okręty lekkie do 8.000 ton i tegoż kalibru. Łodzie podwodne do 2.000 ton i kalibru 130 mm. To wszystko oczywiście z wyżej wyznaczonemi zastrzeżeniami „wolnego manewru”, na wypadek budowy przez „inne państwa” okrętów różniących się od wskazanych w klauzulach. Praktycznie umowa ma więc znaczenie minimalne, tembardziej, że wojna między trzema najważniejszymi i dziś już jedynymi sygnatarjuszami, narazie przewidzianą nie jest...

Granica wieku pozostała niezmienioną od czasów konferencji genewskiej: okręty linjowe 26 lat, lotniskowce 20 lat, okręty lekkie 16—20 lat, łodzie podwodne 13 lat. Umowa wchodzi w życie 1 stycznia 1937 i kończy się 31 grudnia 1942, o ile... który z kontrahentów nie wypowie jej wcześniej, do czego ma prawo z terminem trzymiesięcznym(!).

Jeśli wziąć pod uwagę, że wolumen ognia okrętu o 35.000 tonach, jest przy kalibrze 356 mm nie mniejszy niż przy 406 mm (większa ilość dział i większa szybkość ognia), a nadto, że budowa lotniskowców ponad 23.000 ton, a krążowników lekkich ponad 8.000 ton nie byłaby praktyczną — całe „znaczenie” umowy staje jasno przed oczyma. Czy rzeczywiście warto było obradować 4 miesiące aby dojść do rezultatów, które można było doskonale omówić na zwykłej drodze dyplomatycznej? (J. G.).

U. S. A. i neutralność.

Duży spryt handlowy Amerykanów podyktował im już dawno stosowanie taktyki neutralności, jako jedynie tej, która daje korzyści niezaprzeczone. W czasie ostatniej wojny U. S. A. dały się wyprowadzić z równowagi dopiero po trzech latach cierpliwości. Jednak już niedługo po wojnie wcale liczne były w U. S. A. głosy potępiające ten krok.

Teraz w obliczu nowych powikłań i — jak niektórzy twierdzą, — w przededniu nowej wielkiej wojny — w Ameryce zastanawiają się coraz częściej nad tem, jakie stanowisko najlepiej byłoby zająć na przyszłość.

W marcowym numerze „Rivista Marittima” autor, F. Leva, zastanawia się nad prądami nurtującemi społeczeństwo amerykańskie. Otóż zdaniem jego, w dzisiejszych U. S. A., bardziej niż kiedykolwiek, daje się zauważyć jednomyślność w tej sprawie. Neutralność i pacyfizm — oto naczelną dewizą przeciętnego Amerykanina.

Oczywiście o ścisłej neutralności trudno dziś mówić, wo-

bec braku skodyfikowanego i ogólnie uznanego prawa o wojnie, ko-
rzystaniu neutralnych z morza, o prowadzeniu wojny morskiej
(zwłaszcza odnośnie łodzi podwodnych), o kontrabandzie i t. d. Po-
nieważ do dziś dnia jest to tylko szereg jednostronnych często, albo
w najlepszym razie grupowych deklaracji o sposobach prowadze-
nia wojny, więc też nie dziwnego, że prawo to jest dotychczas naj-
zupełniej płynne. Te przemiany można obecnie obserwować w
U. S. A., gdzie problem neutralności w wojnie włosko - abisyńskiej
nabrał zgoła innych cech, niż w „sankcyjnej” Europie.

Jednak mimo wycofania się U. S. A. z Ligi Narodów, w
chwili jej narodzin, mimo starannego unikania wszystkiego co by
mogło wciągnąć U. S. A. w wir polityki europejskiej, nieraz prze-
bijają się w głosach amerykańskich pewien pesymizm, pewne obawy
przed wnieśaniem w wojnę. To też niejednokrotnie mówi się, że
lepiej narazić prestiż państwa, niż płacić wieloma tysiącami żyć
ludzkich i miliardami dolarów (wyraźna aluzja do zatopienia „Lu-
sitanji” i wypowiedzenia wojny w następstwie tego).

Wprowadzone ostatnio w U. S. A. znaczne ograniczenia
w dokonywaniu tranzakcyj ze stronami walczącymi, zostały umo-
tywowane następująco: lepiej by ucierpiała jednostka (skrępowa-
nie inicjatywy), niż żeby państwo miało być wciągnięte do wojny
(dla obrony interesów swych obywateli). (A. K.)

Przewozowe środki w akcji desantowej.

Streszczam artykuł p. N. Pawłowicza o przewozowych
środkach desantowych („Morskoj Sbornik”, zeszyt lipcowy 1935 r.),
jako zawierający wiele pouczającego materiału. W celu uniknięcia
jakiegokolwiek nieporozumienia, zaznaczam, że Autor ma na myśli
tylko te obiekty, które służą do przewiezienia oddziałów atakują-
cych z okrętu lub statku na brzeg lub zpowrotem, np. podczas od-
wrotu, luzowania i t. p.

Doświadczenie wojny światowej wykazało, że tego rodzaju
środki powinny odpowiadać następującym wymaganiom:

- być przystosowane do transportu ludzi i wszelkiego rodzaju
sprzętu, oraz zwierząt i zaopatrzenia;
- dysponować stosunkowo dużą szybkością;
- mieć możliwie najmniejsze zanurzenie;
- odznaczać się zaletami nawigacyjnymi i morskimi w takim sto-
pniu, aby zła pogoda nie udaremniała akcji;
- móc towarzyszyć zespołowi desantowemu lub posiadać urządze-
nia, które pozwalałyby na łatwe umieszczanie tych przewo-
zowych jednostek na pokładzie okrętów lub transportowców i na
nieskomplikowane a szybkie opuszczanie ich na wodę.

Istnieją trzy zasadnicze typy tych środków: holowanie (bez
napędu mechanicznego), z napędem mechanicznym i holujące.

1. Do pierwszej kategorii podczas wojny 1914-1918 r. na-
leżały: wiosłowe łodzie okrętowe, specjalne kutry desantowe, barki,
pontony i t. d. Najszersze zastosowanie znalazły — zwłaszcza dla
wysadzania pierwszych rzutów — łodzie okrętowe. Np. w jednej
z kwietniowych operacji w Dardanellach przewieziono około 5.500

ludzi na 184 łodziach, do których holowania użyto 26 kutrów parowych, 18 traulerów i dwa holowniki. Ten prosty bez wątpienia sposób odznaczał się jednak również wielką wadą: mianowicie przewożenie odbywało się bardzo powoli, co sprawiało, że oddziały desantowe, wykryte przez nieprzyjaciela, ponosiły olbrzymie straty. Już podczas działań w zatoce Suvla, Anglicy zastosowali motorowe lichtery. Niemcy wykorzystali te doświadczenia i podczas zdobywania wysp bałtyckich posługiwali się kutrami motorowymi.

Co się tyczy rozmiarów, to rosyjskie łodzie desantowe (bez napędu własnego) przy dobrej pogodzie mogły pomieścić 60 ludzi, albo 10 ludzi i 10 koni, lub 1 działo 75 mm czy też haubicę 122 (z jaszczem i obsługą). Łodzie tego typu miały zanurzenie około 80 cm i można było je podnosić i opuszczać na zwykłych dźwigach okrętowych dla łodzi (szlubełkach). Do złych stron trzeba zaliczyć małą szybkość, która wypadła temwięcej niezadawalająco, że według regulaminu kuter brał na hol aż trzy takie łodzie.

Pod koniec wojny światowej Francuzi zbudowali duże krypy, obliczone na 250 ludzi, 2—3 czołgi, pluton ckm. W tym okresie angielskie pontony (2.500 tonn, długość 150 m, szerokość 20 m, zanurzenie: dziobu 2,7 m, rufy około 0,5 m), mogły zabrać: 4.500 ludzi, 3 czołgi, 6 dział z obsługą i jaszczami, 19 dużych wozów, 8 motocykli z przyczepkami do ckm, samochod, 115 małych wozów, 2 wozy sanitarne i około 250 rowerów. Holować je miały dwa monitory, przycumowane do siebie burtami. Przewidywana szybkość: 6 węzłów. W warunkach bojowych tych pontonów nie zastosowano.

2. Środki z napędem mechanicznym: Początkowo były to okrętowe łodzie motorowe albo parowe. Już w majowych i czerwcowych walkach o Dardanellę Anglicy posługiwali się specjalnymi motorowymi lichternami (61×7,3×2,4 metr, napęd — 80 KM, szybkość 5 węzł. przy sile wiatru 4 z dziobu), na które załadować można było bataljon piechoty. Szczególną uwagę zwrócono tu na żywotność obiektu i na zabezpieczenie ludzi (25 mm pancierz). Hiszpanie w roku 1925 stosowali lichtery tego typu w walce z Abdel-Krimem.

W roku 1916 Rosjanie zbudowali podobne jednostki o nieco mniejszych wymiarach: długość 24 m., zanurzenie bez obciążenia około 0,8 m. Uznano je za udane, ponieważ ładowność przeszła najśmielsze oczekiwania: bateria artylerji lub bataljon piechoty, lub 400 ludzi, 65 koni i 45 wózków dwukołowych.

Teraz kilka danych: Pierwszy rzut Anzac'u (4.000 ludzi) przetransportowano na 48 łodziach (holowanych) i 12 kutrach motorowych; resztę, t. j. 20.000 ludzi, 2.000—3.000 koni, 40 ckm, 64 dział, około 1.000 wozów przewiozły, obracając kilkakrotnie tam i zpowrotem: 112 łodzi (z tego 54 ratunkowe, 32 desantowe i 26 zwykłych wiosłowych okrętowych), 24 barki (w tem dwie do wody), 5 holowników, 6 traulerów, 10 kutrów parowych.

Autor jest zdania, że Anzac, wyposażony według wymagań dzisiejszych, liczyłby: tę samą ilość ludzi, 400 ckm, około 300 dział, przeszło 200 czołgów, 1200 samochodów, czyli trzeba byłoby przygotować bez porównania więcej środków przewozowych, niż to miało miejsce przed 20 laty.

W drugiej części artykułu p. Pawłowicz omawia trzy następujące zagadnienia:

1) Jakie powinny być dzisiaj środki przewozowe? Otóż, *conditio sine qua non* — to szybkość, pożądana największa, aby zapewnić tym jednostkom przebywanie strefy ognia w możliwie najkrótszym czasie. Wystarczy przytoczyć kilka cyfr: w roku 1915 Turcy bronili odcinek 2.200-metrowy — jednym lub najwyżej dwoma ckm'ami. W roku 1935 ilość broni maszynowej tak wzrosła, że jeden kilometr byłby obsadzony conajmniej przez 6 do 8 ckm'ów i 30 lkm'ów. Intensywność ognia zwiększyła się również niezmiennie: np. dywizja piechoty francuskiej w ciągu minuty mogła wystrzelić na początku wojny 103.000 naboju karabinowych i broni maszynowej, oraz wyrzucić 3,9 tonn pocisków artyleryjskich; obecnie cyfry te wynoszą 212.000 i 14,5 z tem, że wykazują... tendencję zwykłą.

Powszechnie i szeroko przyjęta mechanizacja i motoryzacja stawiają atakującego w jeszcze przykrzejszem położeniu. Można oczekiwać sukcesu albo przez zgromadzenie bardzo przeważających środków materialnych, albo przez zaskoczenie, wreszcie, wykorzystując naraz oba atuty. Oczywiście, operacji trzeba nadać błyskawiczne tempo, ażeby utrudnić przeciwnikowi skuteczną kontratakę.

2) Rzut oka na współczesne środki przewozowe. Po wojnie prace nad ulepszeniami w tej dziedzinie zahamowały się. Wyjątek stanowią Amerykanie, którzy w latach 1929-30 zbudowali desantową łódź motorową, t. zw. typu „A”, o długości 15,2 m i o zanurzeniu 70 cm, przy całkowitem obciążeniu. Ładowność jej: 17,6 tony czyli 2 plutony piechoty morskiej i haubica, lub pluton piechoty morskiej, oraz pluton ckm, albo wreszcie 1 pluton ckm'ów, 1 działo 76 mm (z obsługą), i pluton piechoty. W ruchu z przewożonego działła można strzelać. Łódź posiada pancierz, zabezpieczający od ognia karabinowego i małych działek. Szybkość 8 węzłów (2 motory). W roku 1932 łódzie te przystosowano do podnoszenia na transportowcach typu „Henderson”.

Co do uzbrojenia — to pogląd nie skryształizował się jeszcze ostatecznie: jedni uważają, że w ruchu trudno liczyć na prowadzenie skutecznego ognia, a nadto waga dział, ckm'ów i t. p., oraz obsługi poważnie zmniejszy ładowność środka przewozowego; inni znowu są zdania, że właśnie w chwili zbliżania się do brzegu, ogień flotyli przewozowych może zadecydować. Zdaje się, że wybrano rozwiązanie kompromisowe: przystosowano środki przewozowe w ten sposób, aby z transportowanych dział, ckm i t. d. oddziału desantowego, można było w razie potrzeby prowadzić ogień.

Niemcy na manewrach kombinowanych w r. 1933 użyli łodzi składane ze stopu aluminiowego, które można przygotować do akcji w ciągu minuty. Wymiary łodzi w stanie złożonym: $5,8 \times 1,5 \times 0,1$, a po rozłożeniu — $5,8 \times 1,6 \times 0,6$ (w metrach). Ładowność: $2\frac{1}{4}$ tony.

Marynarka niemiecka czyni doświadczenia z promami motorowymi, poruszającymi się z szybkością 10 km/godz. (M. M.).



Kronika.

Polska.

Ś. p. kmdr. ppor. inż. Heljodor Laskowski. Dnia 12 kwietnia zmarł w Helouanie kmdr. ppor. Heljodor Laskowski, jeden z najwybitniejszych oficerów polskiej Marynarki Wojennej, inżynier artylerji morskiej, autor cennych prac w tej dziedzinie. W zmarłym marynarka polska traci wielki talent organizacyjny i pierwszorzędą siłę naukowo-wojskową. Cześć Jego Pamięci!

Anglja.

Nowe jednostki. W ciągu marca spuszczone na wodę: krążownik „Southampton” (9000 t., 33 węzły, uzbrojenie: 12 dział 152 mm., 6 dział 102 mm. przeciwlotn., 8 aparatów torpedowych), zbudowany w stoczni John Brown obok olbrzyma transatlantyckiego „Queen Mary”; kontrtorpedowce „Hero” i „Hereward” po 1350 ton; awizo kolonialne „Fleetwood” (1060 t.).

Rozpoczęto w tymże miesiącu odbiór: krążownika „Gloucester” (typu „Southampton”), awiza „Sharpshooter” i „Hebe” po 815 ton, łodzi podwodnej „Sterlet” 670/960 ton.

Rozpoczęły kampanję czynną krążowniki „Coventry” i „Curlew”. Są to jednostki z 1917 roku, gruntownie wyremontowane i przerobione na pływające baterje przeciwlotnicze. Charakterystyka obecnego uzbrojenia nie jest dokładnie znana; prawdopodobnie każdy okręt posiada około 30 dział przeciwlotniczych różnego typu, przez co może wydatnie dopomóc zespołowi okrętów w odpieraniu ataków lotniczych.

W ciągu bieżącego roku spodziewany jest odbiór: krążowników „Apollo” i „Amphion” (po 7000 t.) oraz „Penelope” (5200 t.), 9 kontrtorpedowców typu „G” i 9 typu „H” (po 1350 t.), łodzi podwodnych „Narwhal” i „Grampus” (po 1520 t.) oraz „Seawolf” (670 t.), kanonierek „Aberdeen” i „Fleetwood” (po 1060 t.), „Niger” i „Salamander” (po 875 t.) oraz „Mallard” i „Puffin” (po 585 t.).

Ruch floty. Pancernik „Queen Elizabeth” powrócił do Anglii. W ubiegłym roku przybył on z morza Śródziemnego celem zamiany załogi i przeprowadzenia remontu, lecz na skutek naprężonej sytuacji politycznej został natychmiast z powrotem odesłany. „Queen Elizabeth” pozostanie w arsenale Devonport do końca maja i przejdzie w tym czasie drobny remont.

Po półrocznym pobytku na morzu Śródziemnym powróciła również do Anglii VI flotylla kontrtorpedowców w składzie 9 nowoczesnych jednostek typu „Fearless”. Obecnie na morzu Śródziemnym znajdują się: II i V flotylla Home Fleet'u oraz I, III, IV i XIX flotylla eskadry morza Śródziemnego, czyli ogółem ponad 50 kontrtorpedowców.

Awarje. W czasie ćwiczeń przeprowadzonych w połowie marca nastąpił gwałtowny wybuch na kontrtorpedowcu „Westcott”. Wypadek spowodowany został nieostrożnym obchodzeniem się z bombą głębinową; jeden marynarz został zabity, 9 członków załogi odniosło obrażenia. Okręt przerwał ćwiczenia i powrócił do Gibraltaru.

Włochy.

„San Marco”. Ministerstwo Marynarki postanowiło skreślić ze stanów floty krążownik „San Marco” (9500 t., z 1910 roku) i przerobić go na okręt-cel. W tym celu artylerja i nadbudówki zostaną usunięte, a maszyny parowe zastąpione silnikami spalinowymi, przystosowanymi do dalokierowania. Przeróbkę dokona arsenał w La Spezia.

Zamówienia obce. Po ciągnących się od szeregu miesięcy pertraktacjach rząd brazylijski zamówił ostatecznie w Cantieri Riuniti dell' Adriatico kilka okrętów (patrz Brazylja). Ta sama stocznia wykonuje obecnie zamówienie Sjamu: 2 kontrtorpedowce po 1400 t., 4 torpedowce po 400 t. i 2 małe stawiacze min. Pozatem stocznie włoskie ubiegają się o zamówienia Turcji, która przystąpiła do realizacji uchwalonego w ubiegłym roku planu rozbudowy floty.

Stany Zjednoczone.

Skreślenie jednostek. W ciągu tego roku zostanie skreślony ze składu floty pancernik „Arkansas”; komisja wyznaczona do zbadania stanu tej jednostki orzekła, że remont stanowczo już się nie opłaca. „Arkansas” oraz 5 innych jednostek tego typu zbudowane były w 1912 roku w New-York Yard, za globalną kwotę 30 milionów dolarów. Charakterystyka: 26000 ton, 20 węzłów, 12 dział 305 mm.

Eskadra szkolna. Wobec znacznego przyrostu liczby aspirantów Akademii Morskiej, postanowiono wzmocnić eskadrę szkolną, która w roku bieżącym składać się będzie z 3 starych pancerników oraz 5 kontrtorpedowców.

Lotnictwo morskie. Z dwóch lotniskowców po 20.000 ton, budujących się w myśl dekretu „N. I. R. A.”, spuszczone na wodę „Yorktown”. Drugi z nich, „Enterprise”, będzie spuszczoney w lipcu, a obie te jednostki mają być wykończone w I-ej połowie przyszłego roku. W związku z tem Admiralicja zamówiła 114 samolotów bombardowo-torpedowych, za sumę 3,5 miliona dolarów (bez silników); będą to jednosilnikowe jednopłatowce typu Douglas—TBD, o znacznym zasięgu.

Obecnie marynarka posiada 4 lotniskowce, a na nich 277 samolotów różnego typu. Pozatem w budowie znajduje się lotniskowiec „Wasp”, którego charakterystyka nie jest znana; ma on być wykończony pod koniec 1938 r.

W stanie obecnym marynarka rozporządza ogółem 1068 samolotami różnego typu, co wymaga przy normalnym zużyciu sprzętu, rocznego uzupełnienia w ilości około 300 maszyn.

Japonja.

Budżet. Budżet marynarki wojennej na rok bieżący wynosi 552 miliony yenów (około 950 milionów złotych), to jest o 10% więcej aniżeli w poprzednim okresie. Przewidziane jest przyspieszenie budowy nowych jednostek, przez co już w 1938 r. Japonja dojdzie do stosunku 4:5 względem marynarki amerykańskiej. Stany oficerskie wynoszą 7018 oficerów służby czynnej, z tego 4035 korpusu morskiego, 1742 korpusu technicznego i 523 lekarzy.

Pływanie szkolne. Eskadra szkolna w składzie dwóch krążowników rozpoczęła doroczną podróż ćwiczebną z 300-tu aspirantami szkoły morskiej. Pomiedzy lutym a końcem maja okręty te zwiedzą wybrzeże japońskie i wyspy mandatowe, wyspy Hawajskie, przejdą poprzez kanał Panamski i zawitają do Nowego Yorku, gdzie od 7 lat nie było japońskiego okrętu wojennego.

Nowe jednostki. W stoczni Mitsubishi rozpoczęto budowę lotniskowca „Hiryu” (Fruwający smok), o wyporności 10.500 ton. Tego samego typu lotniskowiec „Soryu” spuszczoney był na wodę w ubiegłym grudniu.

Zamówienia obce. Stocznie japońskie otrzymały zamówienie od Sjamu na budowę 4 łodzi podwodnych po 370 ton: cena tych jednostek wyniesie 80.000 funtów za sztukę (bez uzbrojenia). Będą to pierwsze łodzie podwodne Sjamu, który ostatnio poczynił zagranicą znaczne zamówienia okrętów wojennych (I.).

Francja.

Lotnictwo morskie w Brest. Ten francuski port wojenny został w ostatnich czasach potężnie rozbudowany. Po zwiększeniu ilości nadbrzeży i pogłębieniu basenów, założeniu nowego łamacza fal i t. p. prac portowych, a także po zbudowaniu nowego gmachu akademii wojenno-morskiej, przyszła teraz kolej na lotnictwo morskie. Obszerny teren został przygotowany w Lanveoc-Poulmic tak, aby już bieżącego lata można tam było skoncentrować najważniejsze siły powietrzne. W pierwszym rzędzie nowa baza przeznaczona będzie dla eskadr zwiadowczych o dużym rejonie działania.

Pozatem lotnictwo komunikacyjne zakłada nową bazę w Guipavas, gdzie dawniej mieściły się hangary sterowców floty. Baza ta w razie potrzeby ma służyć też dla aparatów lądowych z lotniskowca „Bearn”.

Jednocześnie zwiększono znacznie obronę przeciwlotniczą Brest. Kilka nowych baterji zostało ustawionych w okolicy oraz na zamku i w starym parku książęcym. Prefekt morski — wiceadmirał Castex zwiedził ostatnio te baterje i był obecny na ćwiczeniach obrony przeciwlotniczej. Wszyscy cywilni pracownicy instytucji wojskowych zostali zaopatrzeni w maski przeciwgazowe. Obecnie zaopatruje się w nie robotników arsenału, m. in. 1100 ludzi, pracujących nad wykończeniem „Dunkerque”.

„Georges Leygues”. Krążownik tej nazwy spuszczonej został 24 marca w St. Nazaire, w obecności ministra marynarki p. Pietri, admirałów Darlan, Castex, Odend’hal, wdowy po zgasłym ministrze marynarki Jerzym Leygues, oraz wielu wybitnych osobistości ze świata politycznego i wojskowego.

Krążownik wypiera 7600 ton, ma długości 179 m, 88.000 K. M. przy 32,5 węzłach, a uzbrojony jest w IX dział 152, VIII — 90 i IV wyrzutnie torpedowe. Należy do serii typu „La Galissoniere”, złożonej z sześciu okrętów. Pierwotnie miał zwać się „Chateaufrenault”, jednakże przemianowano go, chcąc uczcić zasługi zmarłego ministra.

Zasługi te, minister Pietri podniósł w pięknym przemówieniu, przypominając o stałym wysiłku morskim i wytrwałości swego poprzednika, o walce z klauzulami Waszyngtonu, o znaczeniu propagandy, o akcji na terenie parlamentu, o przeciwdstawianiu się ograniczeniom londyńskim. Wreszcie zakończył słowami:

„W tak poważnych chwilach, jak obecne, widać jak na dłoni całą bezmyślność zbyt spieszenie pojętej idei rozbrojeniowej. Trzeba wprawdzie rozbroić agresywne umysły, zanim pomyśli się o rozbrojeniu materialnem...”

Awarje. Wielki naftowiec „Var” (9600 ton) wychodząc z Lorient natknął się na skałę podwodną, uszkadzając część kadłuba kilkumetrowej długości. Okręt udało się przyholować z powrotem do portu i postawić do doku, gdzie dokonane będą potrzebne naprawy (g.).

Argentyna.

Nowe krążowniki. W roku ubiegłym zamówiono na stoczni Vickers-Barrow nowy krążownik szkolny, kosztem około miliona funtów szterlingów. Elementy jego mają być następujące: Wyporność 6000 ton, długość 164 m, szybkość 30 w, uzbrojenie IX dział 150 w trzech wieżach, IV — 100 i XII kar. masz. 25 mm, oraz II × 3 wyrzutni torpedowych. Części żywotne okrętu otrzymają lekkie pancerny, pozatem zainstalowana będzie katapulta (przy dotacji dwóch samolotów typu „Seagull”), wreszcie budowa potrwa dwa lata. Załoga okrętu ma wynosić 26 oficerów, 60 podchorążych i 530 szeregowych.

Argentyna projektuje budowę jeszcze dwóch okrętów podobnych, nie będących już przeznaczonych do celów szkolenia. W ten sposób eskadra nowoczesnych krążowników składałaby się z 5 okrętów, z których dwa — „Almirante Brown” i „25 de Mayo” już istnieją, trzeci gotów będzie w połowie roku 1937, a dwa następne w r. 1938 lub 1939.

Prasa niemiecka podaje z tej okazji wiadomość, że udzielenie zamówienia Anglii przez republikę łańską, wywołało we Włoszech żywe niezadowolenie. Z drugiej strony prasa argentyńska twierdzi, że oddanie budowy krążownika stoczni Vickersa spowodowane było właśnie udzieleniem przez Italię większych zamówień na „frigo” (mięso mrożone) i kawę nie Argenty-

nie lecz Brazylii. Rację jednak ma, zdaje się, prasa włoska, która twierdzi, że zamówienie na mięso zostało cofnięte Argentynie a udzielone Brazylii właśnie wskutek budowy owego krążownika w Anglii, nie zaś, jak się spodziewano, we Włoszech. Tak oto nawet okręty wojenne nie są wolne od spekulacji gospodarczej. (g.).

Brazylja.

Program morski. „Cantieri Riuniti Italiani” otrzymały zamówienie na transzę programu 1934, w postaci 6 łodzi podwodnych po 950 ton i jednego naftowca wyporności 5000 ton. Poza tem przewidziana jest budowa dwóch krążowników lekkich, które do chwili obecnej zapewne są już oddane stoczniom, oraz 10 kontrtorpedowców.

Zapłata za te okręty będzie miała całkowicie miejsce w naturze — bawełną, kakao, kawą, rumem i t. d.

Bazy wojenno-morskie. W roku ubiegłym ukończono budowę bazy na wyspie Cobras, obejmującej warsztaty, port i hangary dla wodnosamolotów. Port przewidziany jest na postój trzech okrętów linowych, trzech krążowników, piętnastu kontrtorpedowców, tyluż łodzi podwodnych i odpowiedniej ilości jednostek pomocniczych. Poza tem dwie nowe bazy lotnictwa morskiego zostały założone w Porto Allegre (Rio Grande do Sul) i w Ladario (Mato Grosso). (g.).

Niemcy.

Pielegnowanie tradycji. W miasteczku pomorskim Eggin odbyło się uroczyste odsłonięcie tablicy pamiątkowej admirała von Schröder, który urodził się w tej miejscowości. Podczas wojny światowej, admirał von Schröder był dowódcą korpusu marynarki we Flandrii i był jednym z najwybitniejszych dowódców marynarki niemieckiej, znany powszechnie pod przydomkiem „Lwa Flandrii”. Admirał zmarł w r. 1933.

Odsłonięcia dokonał dowódca niemieckiego związku morskiego, kdr.-por. w st. sp. Hintzmann w obecności syna zmarłego, kontradmirała von Schröder, władz wojskowych i cywilnych, oraz licznych formacyj marynarki i wojska, jak również organizacji hitlerowskich.

Sport w marynarce. W ostatnią niedzielę marca odbyły się w bazach floty liczne gry i mecze sportowe pomiędzy poszczególnymi oddziałami marynarki.

W rozgrywkach szczypiorniaka zwycięstwo odniosła ekipa krążownika „Nürnberg”, bijąc „Königsberg” (6:4); mistrzostwo zaś floty zdobył „Admiral Scheer”, zwyciężając I-ą flotyllę konwojową (5:3). Ekipa „Graf Spee” odniosła zwycięstwo nad ekipą zagrodowego oddziału doświadczalnego (3:1).

Wielki sukces odniósł „Bremse”: jedna jego ekipa pokonała ekipę „Königsberg” (20:8); druga ekipa „Bremse” zwyciężyła drugą ekipę z „Königsberg” w stosunku 6:5. „Königsberg” został również pokonany przez 4-ą flotyllę torpedowców.

W rozgrywkach piłki nożnej I-a flotylla kutrów torpedowych została z łatwością pokonana przez I-ą flotyllę traulerów, „Nürnberg” zaś zadał drugoczą klęskę ekipie z „Königsberg” (4:0).

Marynarka wojenna a organizacja „Kraft durch Freude”. Z okazji powrotu do kraju 16. IV. r. b., trzech statków organizacji rozrywkowej i wypoczynkowej robotniczej „Kraft durch Freude” z podróży do oceanu Atlantyckiego, d-ca marynarki polecił, aby statki te były spotkane na pełnym morzu przez krążowniki „Nürnberg”, „Köln” i „Leipzig”; krążowniki mają wykonać w obecności wspomnianych statków szereg manewrów i ćwiczeń celem bliższego zaznajomienia robotników z marynarką. (c.).

Z. S. R. R.

„Stachanowski” ruch w marynarce wojennej. Akcja osiągnięcia wzmoczonej wydajności pracy, zapoczątkowana w ZSRR przez robotnika Stachanowa, znajduje swój oddźwięk w marynarce wojennej, będąc usilnie po-

pieraną przez jej władze naczelne. Ruch „stachanowski” polega w dążeniu do przekroczenia dotychczasowych norm pracy przez lepszą jej organizację, oraz przez zastosowanie nowych, bardziej racjonalnych metod i środków, jak również nowych wynalazków. We wszystkich oddziałach i na okrętach marynarki powstają obecnie ekipy „stachanowców” we wszystkich specjalnościach, którzy rywalizują pomiędzy sobą w racjonalizacji i wydajności pracy. Osiągnięte wyniki są szeroko reklamowane przez prasę.

Ruch stachanowski jest usilnie popierany przez dowództwo i przez kierownictwo polityczne floty, gdyż spodziewają się, że przez większą wydajność pracy, można będzie odrobić pewne zaniechania i niedociągnięcia w wyszkoleniu personelu oraz utrzymaniu materiału, powstałe na skutek nadmiernego przeciążenia personelu zajęciami politycznymi i życiem partyjnym. W marynarce sowieckiej personel jest stale odrywany od swych zajęć fachowych, celem jego politycznego uświadamiania w ideologii sowieckiej, co nie może się nie odbić ujemnie na wartości wojskowej. Marynarze „stachanowcy” są stale wyróżniani, ich nazwiska i rekordy są ogłaszane w prasie, otrzymują oni odznaczenia i ordery, jak również nagrody pieniężne. To też ruch zaczął się szybko rozpowszechniać, nie osiągając jednak narazie zamierzonego celu — znacznego podniesienia wydajności pracy. W większości wypadków ruch przybrał charakter groteskowy, przez wysuwanie niezliczonych projektów racjonalizacji pracy, z których tylko niewielki odsetek posiadał znaczenie praktyczne. Jeżeli w niektórych poszczególnych wypadkach wydajność pracy wzrosła rzeczywiście 5—6 razy, to naogół przeciętna jej wydajność pozostała bez zmiany; ponadto ruch stachanowski wywołał przemęczenie najbardziej czołowych jego przedstawicieli, których trzeba było zwolnić na dłuższe urlopy wypoczynkowe, wzgl. kuracyjne; szereg zaś ludzi utracił na dłuższy czas zdolność do pracy, pozbawiając tem samem marynarkę dobrych specjalistów. W związku z powyższem dowództwo marynarki zaczyna obecnie powstrzymywać ruch, nadając mu bardziej zorganizowany charakter i dążąc do osiągnięcia wyników mniej rekordowych w poszczególnych wypadkach, lecz lepszych ogólnie i mniej nadwyrężających zdrowie i siły personelu.

W celach dalszej organizacji i uporządkowania ruchu stachanowskiego, nawiązana została łączność ze stachanowcami floty Czarnomorskiej; pomiędzy kierownikami ruchu stachanowskiego na obydwu morzach została zawarta umowa na okres czasu od 15. III. do 31. X. 36 r. przewidująca stałą współpracę drogą wymiany osiągniętego doświadczenia i podjęcia stachanowskiego współzawodnictwa.

Nowe łamacze lodu. Budowa dwóch nowych potężnych łamaczy lodu „I. Stalin” i „A. Mołotow” postępuje szybko naprzód. Okręty powyższe budowane są na stocznich Bałtyckich zakładów budowy okrętów, pod kierownictwem inż. Epela w Leningradzie. Będą to największe na świecie okręty tego rodzaju; są one przeznaczone do obsługiwaniania wielkiej drogi północnej pomiędzy Murmańskiem a posiadłościami ZSRR na Dalekim Wschodzie. Budowa ich jest wzorowana na znanym łamaczu lodów „Krasin” (dawniej „Światogor”), będą jednak od tego ostatniego znacznie większe: ich wyporność wynosi około 12.000 tonn, moc głównych mechanizmów — 10.000 K. M.

W rozplanowaniu nowych okrętów szczególną uwagę zwrócono na posiadanie wygodnego pomieszczenia załogi, co jest niezbędnym warunkiem żeglugi na dalekiej północy. Pomieszczeń ogólnych nie będzie wcale, z wyjątkiem mes, bibliotek, szpitala i t. p. Załoga korzystać będzie z kabin indywidualnych, przychem największa kabina na okrętach obliczona jest na 4 osoby.

Wodowanie nowych okrętów spodziewane jest we wrześniu, wzgl. październiku r. b. Gotowość — na wiosnę 1937 r. (c.).



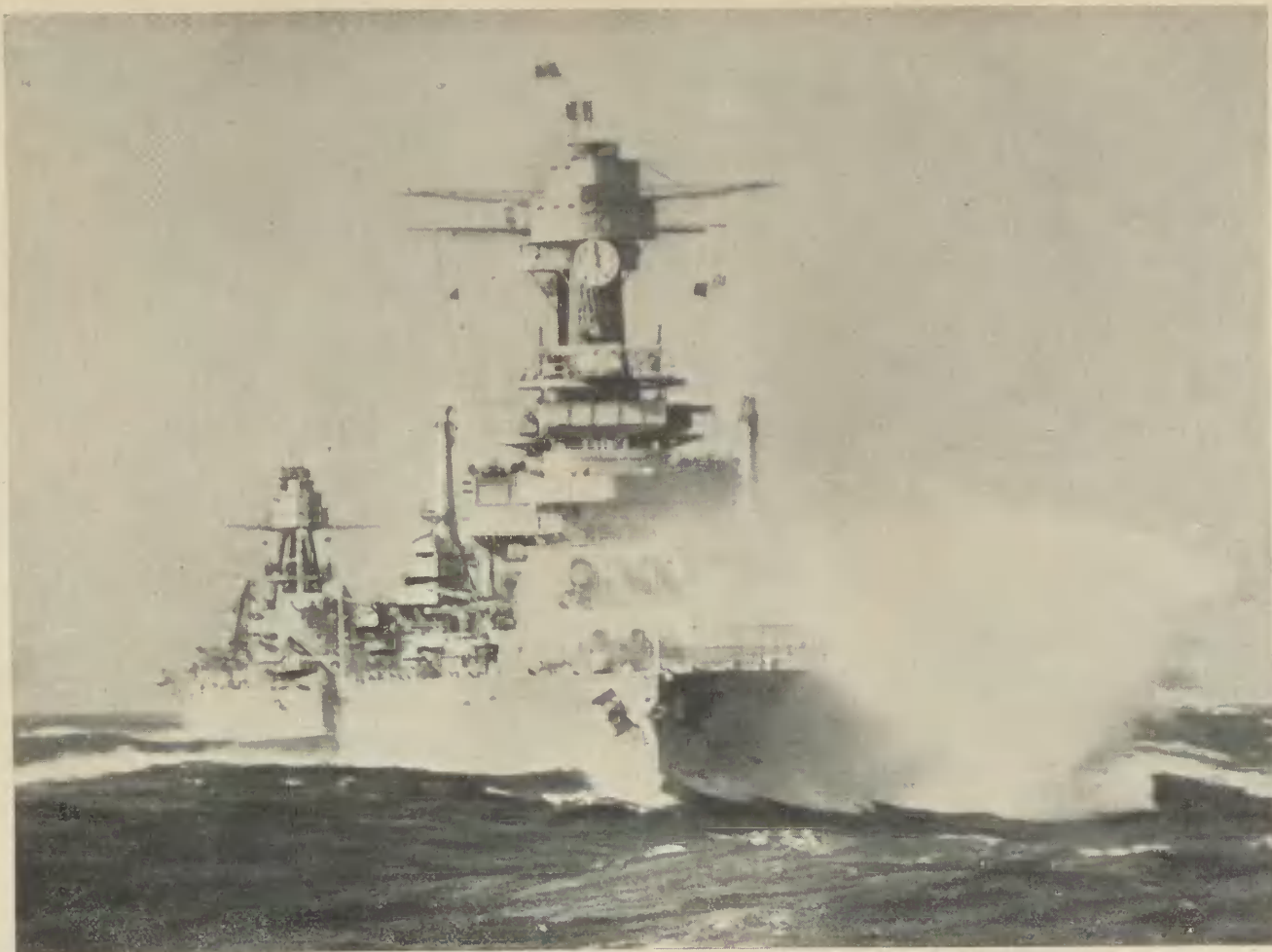
Bibliografia.

Mgr. B. A. Krzywiec — BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W ITALJI NA TLE POLITYKI MORSKIEJ MUSSOLINIEGO, — Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Warszawa 1936.

Zasłużony bojownik sprawy marynarki wojennej, jeden z pierwszych jej pionierów w Polsce, wzbogacił polskie piśmiennictwo nową pracą — wprowadzając zwięzłą, w formę broszury ujętą, ale niezwykle źródłową i przekonującą. Bo też „Budownictwo okrętowe w Italji” nie jest czemś od naszych spraw oderwanem i conajwyżej opisowy charakter mającem, lecz wręcz przeciwnie, z każdego słowa tej książeczki przebija głęboka wartość dydaktyczna i rzeczowe ujęcie zagadnienia obrony morskiej.

Sprawa rozwoju marynarki włoskiej nie posiada pozornie żadnych punktów zbieżnych ze sprawą obrony polskiego morza. Gdy jednak zanalizować bliżej wysiłek morski Włoch (a mgr. Krzywiec właśnie to czyni), gdy porównać pewne trudności finansowe i gospodarcze (aż do sankcji włącznie), gdy wreszcie uzupełnić to słusznemi słowami naszego niedawnego gościa w Gdyni, admirała Cavagnari, że dzięki swej marynarce wojennej Italja uniknęła wojny z Anglią i mogła operacje kolonjalne doprowadzić do pomyślnego wyniku — rzecz staje się jasna sama przez się. Książeczka mgr. Krzywicy mówi nam o tem wszystkiem dobitnie, rzeczowo, operując cyframi, wśród których cyfry dotyczące łodzi podwodnych szczególnie zasługują na uwagę (rekordy głębokości zanurzenia, rekordy trwania w zanurzeniu i t. d.).

Rys historyczny budownictwa okrętowego Włoch, polityka morska w ustroju faszystowskim, porównanie z naszymi obecnymi potrzebami i możliwościami, opis stoczni włoskich, oraz aktualne uwagi o naszych nowych motorowcach transatlantycznych — „Piłsudski” i „Batory”, wraz z obszernym działem statystycznym — składają się na treść tej interesującej pracy. Należy ufać, że wywoła ona pożądaną oddźwięk i dzięki Lidze Morskiej i Kolonjalnej znajdzie szerokie rozpowszechnienie. (J. G.).



Okręt linjowy „Tennessee” floty Stanów Zjednoczonych na Oceanie Spokojnym.