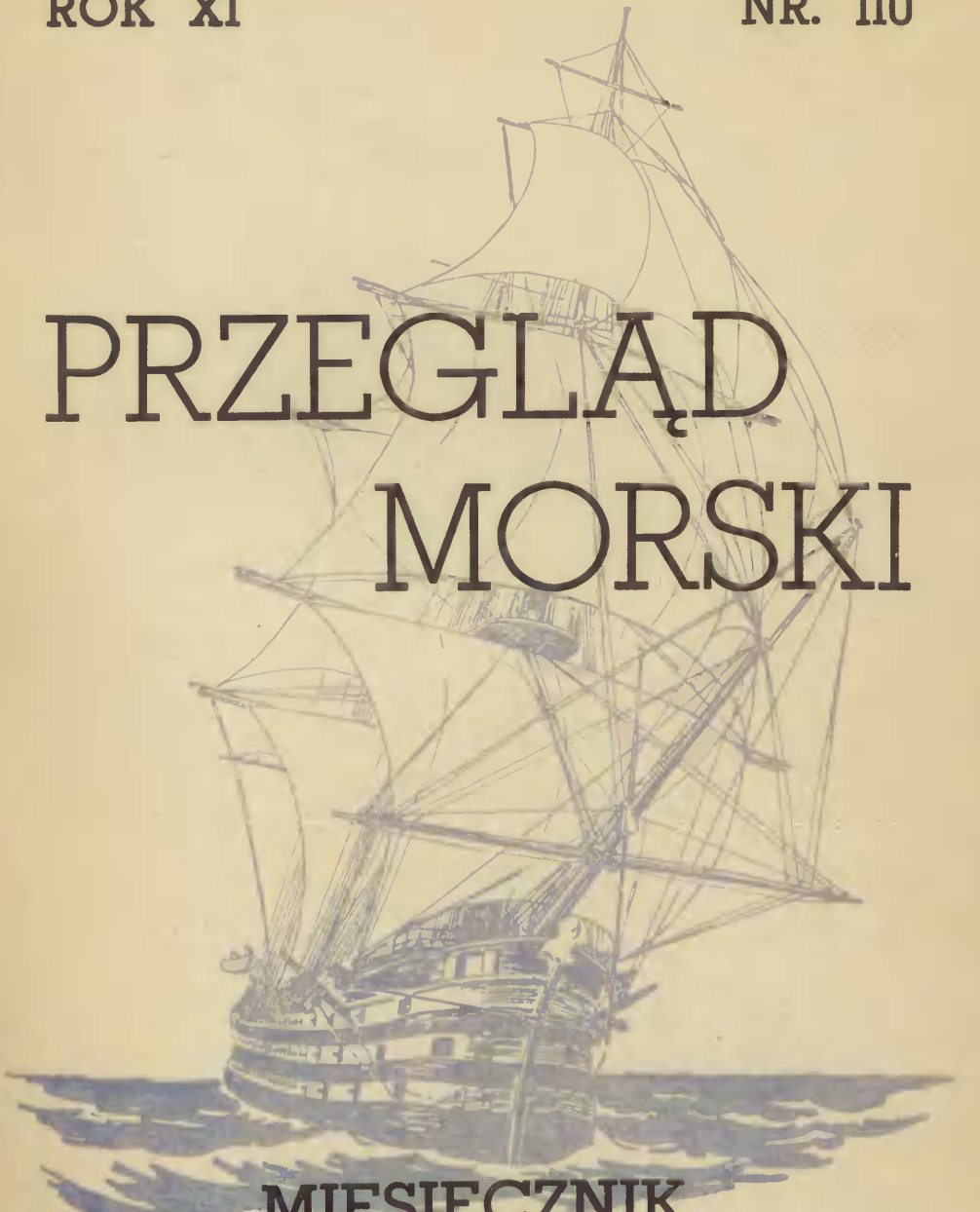


ROK XI

NR. 110



PRZEGLĄD MORSKI

MIESIĘCZNIK
MARYNARKI WOJENNEJ

M A J 1938



Krażownik francuski „Marseillaise” — 7600 ton, 33 węzły, 9—152, 8—90 pl. 8— nkm pl. 4 wyrz. torp. 4 wodnosamoloty, załoga 608, budowa 1935 roku.

Rok wydania XL.

Zeszyt Nr. 110

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Kierownictwo Marynarki Wojennej



Warszawa

Maj

1938

T R E Ś Ć:

	Str.
1. Kmdr. dypl. St. Frankowski: Czynniki moralny	359
2. Kmdr. K. Korytowski: Odkorkowywanie cieśniny Otranto	364
3. J. Stępowski: Epilog morskiej wyprawy 1863 r.	377
4. Por. mar. T. Męczyński: Obrona przeciwlotnicza okrętów na morzu : .	387
5. Wiadomości techniczne:	
Por. mar. J. Lubelfeld: Generatory akustyczne do nauki odbioru	
słuchowego	393
6. Zagadnienia aktualne	401
7. Przegląd prasy.	411
8. Kronika	422
9. Bibliografia	430

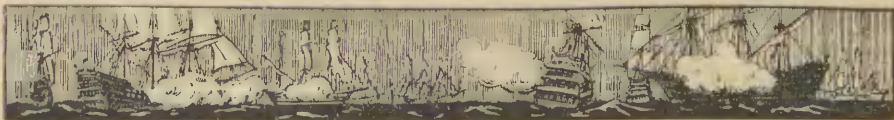
Autorzy artykułów, zamieszczonych w Przeglądzie Morskim, są odpowiedzialni za wyrażone
w nich poglądy.

Komitet Redakcyjny: Kmdr. por. dypl. Roman Stankiewicz (przewodniczący), kmdr. por. Ludwik Ziembicki, kmdr. ppor. Artur Reyman, kmdr. ppor. Konrad Namieśniowski, kmdr. ppor. inż. Adolf Zelenay inż. Aleksander Potyrała.

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

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kierownictwo Marynarki Wojennej, Wawelska 7.
Tel. 5.66-00. Wewn. 68.

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



KOMANDOR DYPLOMOWANY STEFAN FRANKOWSKI.

Czynnik moralny.

W życiu w ogóle podstawową rolę odgrywa czynnik moralny, polegający na pewności siebie i wiary w swoje przeznaczenie lub w swoją przyszłość. Odnosi się to tak do jednostki, jak i do zbiorowości, a więc do siły zbrojnej i do całego narodu. Jeżeli ten czynnik moralny jest tak ważny w życiu pokojowym i powszednim, to tym większe ma on znaczenie w chwilach decydujących dla kraju, gdy trzeba zbrojnie i mężnie walczyć o sprawy i prawa danego narodu.

Zasada ta jest dawna i uznawana prawie powszechnie; nawet dość pochopnie i łatwo szafuje się nią przy byle jakich okolicznościach. Jednak mało ludzi zdaje sobie sprawę z pełnej wartości tego czynnika, z podłoża na którym on się rozwija. Mało kto analizuje jego składowe części i zastanawia się nad tym jakie to jest kruche, wrażliwe i zmienne, i jak wytrwale i umiejętnie trzeba czynnik ten rozwijać i hartować, by w chwilach rzeczywistej potrzeby okazał się on na wysokości, wytrzymał próbę i swoje zrobił.

Z historii wojen wyprowadzamy, że zasady prowadzenia bitew są niezmiennie, zmiennymi są tylko metody zastosowania tych zasad, które znowu zależne są od postępu i rozwoju techniki. A tą technikę ożywia i kieruje nią człowiek, który jest jej motorem i duszą. Otóż ten najważniejszy czynnik — człowiek, tak dzisiaj, jak i przed stu i więcej laty, zachowuje całą swą wrażliwość, która posiada znowu całą gamę odmian: od zaufania i wiary począwszy, a na zniechęceniu i złamaniu skończywszy. Ta odmiana zależna jest od środowiska w którym człowiek przebywa i od wpływów wytwarzanych przez dane okoliczności.

Czynnik moralny jest najsilniejszym atutem i bronią w warunkach starcia się z potężniejszym przeciwnikiem. Nie sposób czynić jakiegolwiek plany i przewidywania co do tego ostatniego bez opierania się o własny silny czynnik moralny.

Czynnik moralny jest podstawą każdej walki; bez niego cała materialno - techniczna część jest tylko zimną bezduszną mate-

rią. Czynniki moralny wypływa z dwóch głównych źródeł: pewności i wiary w siebie i w swe przeznaczenie, oraz odwagi. Cechuje go zawsze optymizm i gotowość do czynu.

Odwaga nie jest cechą naturalną, przeciwnie — naturalniejszym uczuciem jest lęk i strach, które są właściwsze dzisiejszemu ustrojowi społeczeństwa i wychowaniu człowieka. Już w latach dziecińczych wpaja się w człowieka strach, by go przyzwyczaić do posłuszeństwa i poddania się woli silniejszego. Należałoby dzisiaj zmienić ten system szkodliwy i stosować wzamian jak największe usamodzielnienie się i odwagę.

Poza wyjątkowymi naturami, które niebezpieczeństwo podnieca i które są zawsze skłonne do czynu nawet agresywnego — większość ludzi szuka, w swym pierwszym odruchu jako reakcji na niebezpieczeństwo — obrony. A dopiero potem, na drugim szczeblu, myśli o ataku. Często już po niewczasie.

Wyjątek stanowią tu oficerowie i wojskowi zawodowi, u których odwaga i męstwo, a także pogarda dla niebezpieczeństwa i śmierci, należą do obowiązków życiowych i do honoru osobistego. Nieraz jest to źle rozumiane przez natury nerwowe i ekspansywne, które reagują zbyt silnie na zajścia w czasach pokojowych. W środowiskach innych odwaga i męstwo rozwijane są sztucznie, przez wyrabianie ideowe uczuć patriotycznych i zrozumienie potrzeby walki aż do zwycięstwa.

Jednak takie sztuczne zaszczepianie czynnika moralnego nie zawsze jest trwałe i bywa, że wystarczy jaka kolwiek, nawet mało znaczna, nieprzychylna okoliczność, aby cały zmontowany system runął i natura tchórzliwa wzięła górę. Często bywa, że człowiek dokonywujący bohaterskich wyczynów jednego dnia, przekształca się na drugi dzień w tchórza.

W marynarce wojennej i w wojsku wiara marynarza i żołnierza zależna jest od wiary w przełożonego, wiary w dowódcę. Szczególnie silnie przejawia się to na okręcie, gdzie wpływ dowódcy, jego zapastrywania i wola, oddziałują bezpośrednio na całą załogę i życie okrętu; gdzie wszelkie zmiany i nastroje roznoszą się szybko z powodu dużego skupienia i łatwości porozumiewania się. W wojsku ten kontakt z dowódcą nie jest tak bezpośredni a łączność tak uproszczona.

Oddziały wojskowe doskonale zdają sobie sprawę, że potrzebny jest im wódz, który ma ich prowadzić do zwycięstwa. Wódz, który cieszy się zaufaniem swych podwładnych może żądać bardzo dużo, rozkazy jego będą przyjmowane jako bezsporne, nawet w wypadkach gdy wykonanie rozkazu wymaga nadludzkiego wysiłku. Ludzie, w tym wypadku, idą chętnie w bój, wierząc w ostateczne powodzenie i licząc na to, że ich wysiłek i ofiary nie pójdą na marne. Pod wpływem takiego zaufania człowiek może dokonać cudu.

Wydajność ludzkiego organizmu jest rozmaita i obfita i różni się nie tylko według narodowości, lub według armii, ale zmienną jest nawet z dnia na dzień, z godziny na godzinę, zależnie od tworzących się okoliczności.

Przyczyna, która spowoduje spadek czynnika moralnego

u jednej strony, spowoduje efekt odwrotny u strony przeciwnej. Na przykład: okręt tonący na oczach walczących, spowoduje upadek ducha po jednej stronie, a wzmocnienie się „morale” u strony drugiej. Okręt który spuszcza banderę wojenną w obliczu przeciwnika, na znak poddania się, powoduje ogromny upadek ducha, a nawet i naśladownictwo po jednej stronie, zaś zwiększenie zapалу po drugiej. Dość wspomnieć o okrętach rosyjskich pod Cuszimą.

Mimo tej wrażliwości natury ludzkiej i łatwości poddawania się uczuciu lęku i zwątpienia w związku z przejawem niepowodzenia, charakter ludzki jest tak zmienny iż nieznaczny wysiłek, ale dobrze skierowany i należycie uchwycony i wykorzystany, zdolny jest znowu wzbudzić wśród ludzi nowy zapal, powrót do wiary i zaufania, a tym samym poprawienie krytycznej sytuacji.

Widzimy więc jak potężną dźwignią jest czynnik moralny, który w rękach wytrawnego i doświadczonego dowódcy może dokazać cudów i prawdziwych niespodzianek. Wielcy wodzowie, zaletą których była i jest doskonała znajomość natury ludzkiej, robili z tego stały i doskonały użytek. Nelson dobrze wiedział co czyni, gdy kazał tuż przed decydującą bitwą przy Trafalgarze podnieść tak dużo mówiący sygnał: „Anglia, oczekuje, że każdy wykona swój obowiązek”. Naśladując Nelsona prawie o sto lat później, sygnał ten, trochę w odmiennej treści, został powtórzony przez japońskiego admirała Togo, tuż przed bitwą przy wyspie Cuszima.

To bezpośrednie oddziaływanie głównodowodzącego na stan moralny swych podwładnych, w tak decydującej chwili, tuż przed rozpoczęciem boju i w momencie wymagania od walczących największego naprężenia, jest wykonalne tylko na morzu.

Autorytet dowódcy, a specjalnie dowódcy-zwycięzcy, polega nie tyle na jego własnych zaletach i postawie, ile na tym co mu przypisują jego podwładni, którzy wytwarzają dookoła jego osoby aureolę nadprzyrodzonych zalet, uzdolnień i możliwości.

Gdy początek działań wojennych rozwija się pomyślnie — siły podwajają się przez wzrastanie stanu moralnego. Wynika to z przekonania wyższości, a więc i wiary w siebie. Dlatego tak ważnym jest, by od razu na wstępie działań wojennych uzyskać ten lub inny sukces, świadczący o przewadze i zręczności jednej strony nad drugą. Uzyskuje się to tylko przez działania zaczepne.

Tymczasem, zwykle na wstępie działań wojennych, przeciwnicy obawiają się działać zaczepnie na morzu, aby nie wpaść w zasadzkę. Tak było na początku wojny światowej, gdy każda strona spodziewała się napadu przeciwnika i starała się zostać mocniejszą u siebie. W przeciwieństwie do wojny światowej wyglądała wojna rosyjsko-japońska, która rozpoczęła się przez niespodziewany atak japońskich torpedowców na okręty rosyjskie. Ten niespodziewany i odważny atak dał japończykom piękne atuty zwycięstwa, które pozostały po stronie japońskiej aż do chwili ukończenia wojny.

Przewaga działań zaczepnych nad obronnymi, stała się dziś dogmatem wojskowym, opartym również i na tym, aby stworzyć i podnieść czynnik moralny.

Niezależnie od tego, że zasada ta jest na ogół bezspornie

uznawana — w większości wypadków stosowany jest system obronny. Z powodu takiego nastawienia powstają koncepcje, polegające na odpowiednim przygotowaniu materiałowym, z pomniejszeniem ducha zaczepnego. W wyniku ma się znaczny rozwój środków obronnych i postępowanie sprzeczne z wnioskami historii. Jest to skutek natury ludzkiej i wrodzonego instynktu bronięcia się, a nie atakowania.

W wojnie na lądzie — atakowanie od tyłu i zasadzki oparte są na wywołaniu efektu poniżającego stan moralny i osłabiającego zdolności odporne. Dzisiaj zasada ta jest wprowadzona przez szerzenie i rozpowszechnianie fałszywych wiadomości i wersji wzbudzających niepokój, niepewność i panikę. W ten sposób uzyskuje się zdegradowanie przeciwnika i osłabienie jego odporności. Ta akcja ma kierunek od wewnątrz, od tyłów do frontu, skutek jej jest ten sam co uderzenie na tyły i zwie się defetyzmem. Na ogół tyły są więcej wrażliwe na zwątpienie i załamywanie się duchowe i łatwo szerzą panikę i defetyzm.

Oddziały atakowane w ten lub inny sposób od tyłu — bezpośrednio lub pośrednio są zawsze w przykrych sytuacjach, a często nastawiają się panicznie i chwieją przy łada niepomysłnej wiadomości. Ot co może zrobić wyimaginowane niebezpieczeństwo.

Z chwilą gdy u walczącego zanika chęć zwycięstwa, pojawia się wzajemian chęć ucieczki, nieraz nawet bez próby stawiania oporu. Tym są uzasadnione bajeczne wyniki osiągane przy pogoni. W czasie wojny światowej notowano wiele faktów, gdy całe pułki poddawały się nielicznym oddziałom. A więc czynnik moralny odgrywa na polu walki większą rolę niż czynnik liczebny.

Na morzu efekty moralne posiadają inny objaw, bowiem załoga znajduje się na okręcie, przedstawiającym twór oderwany od lądu, a więc nieposiadający możliwości ucieczki dla poszczególnych członków załogi. Załoga jest zamknięta w czasie boju wewnątrz urządzeń okrętowych. Coprawda załoga okrętu jest odporniejsza na demoralizację niż oddziały wojskowe. Jest tu duże poczucie świadomości, że wszyscy pracują dla jednego celu wspólnego i że każdy jest tylko częścią składową ogromnego skomplikowanego organizmu. W wypadku gdy jeden zawiedzie, pociągnie to łańcuch przykrych następstw, nie wykluczając katastrofy. Oprócz tego załoga okrętu jest pozbawiona styczności z zewnętrznymi objawami, a więc dywersja nie tak łatwo tu przenika. Wreszcie już w czasie pokoju szkolenie załóg jest tak zbliżone do realnych warunków czasu wojennego, iż tylko rzeczywiste uszkodzenie okrętu powoduje zmianę w organizacji i w postępowaniu załogi.

W wyniku naszych rozważań możemy okręt przyrównać do istoty ludzkiej, posiadającej jedną głowę (jest nią głowa dowódcy) i liczne powtarzające się członki; na przykład załoga — przedstawia ręce. W tym wypadku głowa może pozostawać zdrowa i wydawać racjonalne zarządzenia, ale ręce z powodu pewnego zdenerwowania lub nieodpowiedniego stanu duchowego, mogą być całkowicie lub częściowo sparaliżowane i źle lub wcale nie wykonywać

wydanych zarządzeń. Tu wchodzi w rozważanie działalność, manipulacje z różnymi przyrządami, mechanizmami itp.

Należy więc stałe czuwać nad tym ukrytym, a tak ważnym w chwilach trudnych przejawem każdego człowieka. Jako sposoby do podniesienia sprawności moralnej służą: dyscyplina, umiłowanie Ojczyzny i zawodu, miłość własna, świadomość swych zadań, wiara w ich pomyślne wykonanie, zaufanie i przywiązanie do dowódcy.

Oficerowie mają obowiązek wczuwać się w sytuację i stałe dbać o ten czynnik moralny w powierzonych im oddziałach, winni wystrzegać się takiego postępowania, które mogło by być szkodliwie komentowane przez podwładnych i mogłoby obniżyć wiarę, pewność w siebie i chęć zwycięstwa u tych ostatnich.





KOMANDOR KAROL KORYTOWSKI.

Odkorkowywanie cieśniny Otranto podczas wielkiej wojny.

Niedawna wizyta w Polsce Regenta Królestwa Węgier, Admirała Horthy de Nagybánya, wywołała w naszej prasie szereg wspomnień o czynach wojennych naszego Gościa na morzu.

Największą sławą wojenną opromieniła imię dzisiejszego Regenta akcja lekkich krążowników austro-węgierskich, pod wodzą ówczesnego komandora, do cieśniny Otranto. O niej ukazały się w prasie, z okazji niedawnej wizyty, dość luźne wzmianki i pobieżne opisy.

Akcja ta była sama przez się bardzo ciekawą operacją, przeprowadzaną lekkimi okrętami, przy zaangażowaniu artylerii, torped i min, a dalej krążowników, kontrtorpedowców różnego kalibru, okrętów podwodnych, statków rybackich i lotnictwa. Na podstawie wydanej przed paru laty przez archiwum marynarki w Wiedniu „Österreich - Ungarns Seekrieg 1914-18”, Thomazi’ego „La guerre navale dans l’Adriatique” i własnych zapisek, zebranych od uczestników akcji, daję krótki jej opis w niniejszym artykule, pobieżnie obrazującym dość częste odkorkowywanie cieśniny, strzegącej łączności Morza Adriatyckiego z Morzem Śródziemnym. Udana akcja komandora Horthy na Otranto, przyczyniła się do utorowania mu drogi do dowództwa nad całą austro-węgierską flotą, a pośrednio może i dalszego, najwyższego szczebla w swej ojczyźnie.

Pierwsze utarczki.

Już w roku 1915 podwodne okręty austro-węgierskie i niemieckie działały na Morzu Śródziemnym, bazując się na portach Pola i Kotor.

Próby bezpośredniego działania przeciw Zatoce Kotorskiej, przedsięwzięte przez flotę francuską były zaniechane już w roku 1914.

Próba działania okrętów włoskich przeciw brzegowi dalmatyńskiemu w r. 1915, zakończyła się zatopieniem przez podwodny okręt austro-węgierski okrętu flagowego dywizji „Giuseppe Garibaldi”, i też już nie była więcej powtarzana.

Postanowiono więc zakorkować Adriatyk w jego najwęższym miejscu: Cieśninie Otranckiej. Trudność sprawiała znaczne głębokości tej części Adriatyku i prądy w kierunkach NS. Na podstawie doświadczeń w kanale angielskim i tu zastosowano ruchomą zapórę ze statków rybackich, holujących sieci. W drugiej połowie 1915 r. Anglia przysłała kilkadziesiąt swych wypróbowanych statków rybackich, których liczbę stale powiększano tak, że w końcu 1915 r. strzegło cieśniny już ponad 100 takich statków, zaopatrzonych w sieci (po 1000 m holowanych przez każdy statek). Sieci były zaopatrzone w miny.

Mimo to zatapiały na Morzu Śródziemnym tonaż wzrastał stale. We wrześniu 1915 r. wynosił 30 tys. ton, w listopadzie 135 tys. ton — a w kwietniu 1917 r., a więc po wypowiedzeniu przez państwa centralne nieograniczonej walki podwodnej, wynosiły straty statków państw sprzymierzonych 210 tysięcy ton.

Zagroda statków rybackich, holujących sieci, sięgające z początku 20 m głębokości, potem znacznie głębszych — rozciągała się przez całą szerokość (ca 60 mil m.) cieśniny i obejmowała pas 45 mil morskich w kierunkach N. S.

Zespoły statków rybackich po 6, były dowodzone przez oficerów morskich. Nad ich bezpieczeństwem czuwały torpedowce, statki patrolowe, okręty podwodne, lotnictwo, stacje radionamiarów u brzegów włoskich. Strefa i środki dozoru były podzielone na trzy części. Północna była pod wodzą włoską, środkowa pod angielską, południowa pod francuską.

Zaledwie jeden mały okręt podwodny „U 6” zginął w sieciach w maju 1916 r. Jednakże środki do zakorkowania cieśniny były coraz to większe, pomysłami coraz bardziej nowe. Przerywanie się przez zapórę narażało okręty podwodne Austro-Węgier i Niemiec na duże niebezpieczeństwo, zużywało dużo energii elektrycznej na omijanie przeszkód w stanie zanurzonym.

Dlatego część floty austro-węgierskiej, bazowanej w Zatoce Kotorskiej, otrzymała zadanie kontrolować sporadycznymi wypadami nawodnych sił lekkich środki stosowane przez „Ententę” przy tworzeniu zagrody w Cieśninie Otranckiej i niszczyć je w miarę okazji i możliwości. Sprawiało to dużą trudność, bo lekkie siły austro-węgierskie, zwłaszcza te szybkie i nowoczesne, opalone ropą, posiadały niewielki rejon działania.

Pierwszy taki wypad nastąpił 3 kwietnia 1916 r. Delegowano w okolice Otranto dwa austro-węgierskie okręciaki podwodne „U 5” i „U 6”, oraz lekki krążownik „Novara” pod dowództwem Komandora Horthy. Była to pierwsza próba. „Novara” nic nie widziała i mając odpowiednie rozkazy, po osiągnięciu nakazanego punktu zawróciła do bazy.

Dnia 1 czerwca 1916 r. wysłano kontrtorpedowce „Orjen” i „Balaton”, oraz torpedowce „81”, „77” i „79”. Grupa ta w nocy dotarła do linii zagrody i zdybała cztery parowce rybackie holujące sieci, które natychmiast wszczerły alarm światłami. Pierwszy z brzegu parowiec został zatopiony torpedą „Orjen’a”. Grupa zawróciła,

gdyż na sygnały świetlne parowców rybackich, ze wszystkich stron morza poczęły rozbłyśkiwać dalsze ogniki.

Dnia 3 lipca 1916 wyszły przy silnej fali do Otranto: krążownik „Helgoland”, kontrtorpedowce „Orjen”, „Tatra”, „Balaton”, torpedowce „83”, „85”, „87”. Przy dużej szybkości nastąpiło tu spotkanie z kontrtorpedowcami włoskimi i francuskimi. Jednakże minięto się na kontrkursach, tak, że żadna ze stron nie otworzyła ognia.

Dnia 8 lipca przedsięwzięto akcję na poważniejszą skalę. Do Otranto wyszła „Novara”, a okręty podwodne Austro-Węgier czatowały przed Brindisi. Dwa pancerne krążowniki gotowe wesprzeć akcję i pójść na odsiecz „Novarze”, stały pod parą w Zatoce Kotorskiej.

Zanim zaczęło dzień, „Novara” osiągnęła nakazany punkt. Zdybała cztery statki strażnicze z sieciami. Dawszy im sygnał, aby załogi opuściły statki, zestrzelała wszystkie cztery, z których dwa zatонуły, a dwa stanęły w płomieniach. Dziewięciu ludzi z załóg statków uratowano i wzięto na pokład. Powracająca „Novara” była potem ścigana przez krążownik włoski i kontrtorpedowce, uszła jednak dzięki szybkości, starając się aby nie zostać odciętą przez zaalarmowane tymczasem z Brindisi większe siły. Włoski krążownik i kontrtorpedowce były atakowane przez 2 austro-węgierskie wodorosamoloty.

Dnia 26 września 1916 wysłano do Otranto 4 starsze kontrtorpedowce ze współdziałającymi wodorosamolotami, potem znów 4 października wysłano kilka torpedowców. To samo w dn. 28 listopada 1916, 22 kwietnia i 5 maja 1917 r. Wszystkie te wypadki odbyły się bez zdarzeń i napotkania przeciwnika. Jedynie w nocy z 22 na 23 grudnia 1916 r. przyszło do spotkania i bitwy z kontrtorpedowcami.

Stroną austro-węgierską dowodził nasz rodak i szef sekcji marynarki w r. 1918 w Warszawie, ówczesny komandor-podporucznik Bogumił Nowotny, dowódca kontrtorpedowca „Scharfschütze” i wysłanej do Otranto grupy, składającej się z czterech takich kontrtorpedowców starego typu („Reka”, „Velebit”, „Dinara”). Akcja obliczona była na około 24 godzin. Zarządzono wywiad lotniczy na czas przybycia kontrtorpedowców do cieśniny. Krążownik „Helgoland” i torpedowce (pod parą) były na czas akcji gotowe do wyjścia w Zatoce Kotorskiej.

Koło godz. 21, już w cieśninie Otrantkiej, spostrzeżono sylwety statków, które okazały się strażniczymi statkami rybackimi. Kontrtorpedowce zmniejszwszy szybkość, otworzyły skuteczny ogień. Statki wystrzeliły rakiety alarmowe i prędko zaczęły tonąć. Zauważony alarm, spowodował szereg światelek na horyzoncie w kierunku północnym.

Komandor Nowotny podniósł szybkość i wziął kurs na te światła, które przy zbliżeniu na jakie 2 tysiące metrów okazały się pochodzącymi od 2 kontrtorpedowców. Do nich to grupa Nowotnego otworzyła ogień. Ogień był celny, pierwszy kontrtorpedowiec trafiony począł się palić, wypuszczając parę, — za kilka chwil już

plonął zastopowany. Ale w tej chwili wyłoniły się z ciemności dalsze dwa kontrtorpedowce. Odległość około 800 m.

Rozpoczęła się bitwa bardzo intensywna, podczas której wypuszczono z każdej strony także i po torpedzie, ale bez skutku. Były to francuskie kontrtorpedowce, których liczba wzrosła do 6: „Casque“, „Protet“, „Boutefeu“, „Commandant Rivière“, „Dehorter“ i „Commandant Bory“. Po stronie francuskiej było XII dział 100 mm, XXIV działa 65 mm, po stronie austro-węgierskiej XXIV działa 70 mm.

Komandor Nowotny siedł cały czas kursem Nord (w stronę zbliżenia do bazy) zmniejszoną szybkością do 20 węzłów, z powodu zbyt widocznych płomieni z kominów przy wyższej szybkości. W bitwie brały udział równocześnie tylko 2 kontrtorpedowce francuskie, gdyż 2 pozostały jako grupa, z których jeden plonął i zastopował maszyny, a dwa inne z niezrozumiałych powodów znowu zniknęły w ciemnościach. Wobec tego stosunek ognia dla grupy k-mdra Nowotnego był znacznie korzystniejszy, gdyż po stronie francuskiej działało równocześnie tylko IV działa 100 mm i VIII dział 65 mm, przeciw XXIV 70 mm. Z tym jednak, że i austro-węgierskie kontrtorpedowce nie działały razem. Na dwóch kontrtorpedowcach Nowotnego nastąpiło przebiecie odłankami pocisku kominów i na jednym anteny. Podczas zwrotu Nowotnego na Północ, trzymał się okrętu flagowego tylko 1 kontrtorpedowiec, dwa inne pozostały nieco w tyle i znajdowały się również w walce z poszczególnymi, na 3 części po 2 okręty, rozbitymi przeciwnikami.

Poszczególne grupy walczą oddzielnie, znowu torpedy są w użyciu bez skutku, jeden z kontrtorpedowców francuskich — trafiony — pokrywa się kłębami dymu i pary. Austriacki „Dinara“ dostaje pocisk w kotłownię, który zabija jednego palacza, sam jednak nie eksploduje. Z powodu wielkiej szybkości i częstych a gwałtownych zwrotów, „Dinarze“ zaczynają cieć rurki kotłowe, zmniejsza więc ona szybkość i nie może dołączyć się do swoich.

Jeden z francuskich kontrtorpedowców widocznie nie wie gdzie swój i gdzie wróg, bo z zapalonym reflektorem włamuje się w szyk między dwa austriackie i dopiero otrzymawszy ogień, gasi reflektor i skręca na burtę. To wszystko odbywa się w ciągu kilku minut.

Jest dopiero godz. 22.00. k-mdr Nowotny pędzi dalej kursem Nord i 22 węzłami, ma za sobą jeszcze 2 własne kontrtorpedowce, tylko jednego nie widać w szyku, — za to nieprzyjaciel gdzieś znikł w ciemnościach. Nagle znowu jest tuż. Jakiś kontrtorpedowiec zbliżył się od tyłu, zaśwycił reflektor, dołączył się do szyku i tak zbliżył się do ostatniego okrętu austriackiego, że myślano iż chce najechać jego rufę.

Tymczasem ten nieznany kontrtorpedowiec wykreślił i wypuścił torpedę, która jednak chybiła o nieznaczną odległość za rufą zaatakowanego, którym był „Velebit“. Ten ostatni otworzył intensywny ogień na świecący reflektor i roztrzaskał go. Francuski kontrtorpedowiec nie odpowiedział w ogóle (!) na ogień i znikł w ciemnościach.

Po paru dalszych minutach zauważono znów dymy od tyłu z prawa i znów jakiś kontrtorpedowiec z niedokładną światłoszczelnością wjechał w szyk między austriackie „Reka“ i „Velebit“. Zorientował się jednak szybko i otworzył ogień na okręt k-mdr Nowotnego „Scharfschütze“.

Poznano, że ogień jego pochodzi z jakiegoś większego kalibru. Został oświetlony reflektorem i rozpoznany jako włoski typ „Rumuna“ (1500 ton). Obopólna walka trwała krótko, kontrtorpedowiec włoski wykreślił, wypuścił torpedę bez skutku i znikł. Około godz. 23 wszystko ucichło i grupa Nowotnego szła swym kursem do bazy. Kilkakrotnie widziała jeszcze dymy i nawet sylwety, to z jednej to z drugiej strony, jednakże do spotkania już nie doszło. Tak samo pozostała w tyle „Dinara“, ze zmniejszoną do 15 węzłów szybkością, trzymając kurs na Nord, widzi dymy i sylwety i omija je szczególnie.

Z Brindisi wysłano w pogoń trzy krążowniki i 3 kontrtorpedowce, które jednak wyszły na próżno, bo nie spotkawszy przeciwnika wróciły do bazy. Grupa k-mdra Nowotnego powróciła już bowiem też do swej bazy, połączwszy się z „Dinara“.

Okazało się, że kontrtorpedowce francuskie wyszły z Brindisi do Tarento w ładnym szyku torowym, nie spodziewając się spotkania okrętów przeciwnika. Zaalarmowane przez rakiety statków rybackich, udały się na miejsce bitwy, przy czym pogubiły się, gdyż 3 spośród kontrtorpedowców miały po dwa kotły wygaszone i nie mogły nadażyć za swym dowodzącym. I przez to powstało zamieszanie. (Faktem jest, że dowódca „Casque“ miał zamiar swym mocnym dziobem i większą szybkością przebić burtę przeciwnika, lecz otrzymawszy ogień od Austriaków i zostawszy trafiony skutecznie w jeden kocioł, musiał zamiaru zaniechać).

Przez kilka następnych dni cieśnina Otranka stała otworem, okręty podwodne niemieckie i austro-węgierskie przebywały ją w stanie nawodnym.

Bitwa 15 maja 1917 r.

Poprzednie operacje zakasowała wyprawa w dn. 15 maja 1917 r. przeciw zakorkowanej Cieśninie Otranto. Wysłano 3 lekkie i szybkie krążowniki: „Novara“, „Helgoland“ i „Saida“, oraz kontrtorpedowce pełnowartościowe „Balaton“ i „Csepel“. Obydwie grupy okrętów miały działać oddzielnie. Trzy okręty podwodne (2 austriacko-węgierskie i 1 niemiecki) wysłano przed porty przeciwnika. Krążownik pancerny „Sankt Georg“ i 5 torpedowców stały pod parą w Zatoce Kotorskiej. Zastosowano wywiad lotniczy bardzo intensywny w okolicy Brindisi i Valony. Krążownikami dowodził najstarszy ich dowódca, komandor Mikołaj Horthy de Nagybanya.

Krążownik „Novara“ był najlepiej udany z tej klasy lekkich krążowników austro-węgierskich, wybudowanych na krótko przed wojną. (Bodaj jeden z nich był wykańczany już podczas wojny i to właśnie „Novara“). „Novara“ mogła rozwijać szybkość więk-

szą od przewidzianej kontraktowo szybkości 27 węzłów (do 30 węzłów), jej siostrzane okręty „Helgoland“ i „Saída“ wyciągały do 29, a najstarszy z nich „Admiral Spaun“ rozwijał zaledwie 26 węzłów.

Były to krążowniki o 125 m długości, 12,8 m szerokości, 4,6 m zanurzenia, — posiadały tonaż 3.500 ton, pancierz burtowy 60 mm i pokład pancerny o 20 mm grubości. Ich uzbrojenie: trzy pierwsze: IX dział 100 mm, dług. 50, karabiny maszynowe i 3 potrójne wyrzutnie torpedowe. Załoga 340 ludzi. Najstarszy „Spaun“ miał tylko VII dział po 100 mm.

Dowódca „Novary“, komandor Horthy, był już opromieniony kilku wyczynami wojennymi, które uwieńczone były zawsze powodzeniem; zyskał więc powszechne uznanie dla swojej odwagi i śmiałości poczynań. Komandor Horthy był przedstawicielem typu prawdziwego węgierskiego pana. Na jego okręcie panowała miła atmosfera, łącząca się z poczuciem wartości okrętu, załogi i dowódcy. Każdy wyznaczony na „Novarę“ był z tego dumny. Dzięki umiejętności dowódcy zrobienia ze swego okrętu wzorowego narzędzia wojennego, dyscyplina i chęć poświęcenia i walki, oraz przodowania wśród wszystkich okrętów była powszechną wśród całej załogi i łączyła się z prawdziwą sympatią do tegoż dowódcy. Często gościem był on w mesie oficerskiej i nawzajem zapraszał oficerów do swych apartamentów.

W pewnym okresie wzmożonej agitacji na „Czerwony Krzyż“, oficerowie „Novary“ uknuli „spisek“ przeciw dowódcy, który wówczas jako mężczyzna jeszcze nie pięćdziesięcioletni, nosił wąs angielski, czarny, ledwie przetykany srebrną nicią siwizny. Otóż, zaproponowano dowódcy poprostu sprzedaż wąsów za pomocą licytacji, tzw. amerykańskiej, na rzecz Czerwonego Krzyża.

Licytacja, na którą zgodził się komandor Horthy, polegała na tym, że ktoś ofiarował jakąś cenę, wpłacił gotówką, inny dał więcej i wpłacił nadwyżkę i tak dalej, aż osiągnięto dla Czerwonego Krzyża kwotę, za którą dowódca obiecał zgolić wąsy. Komandor Horthy, udał się w wyniku licytacji do swych pomieszczeń i fryzjer okrętowy przez parę minut rozprawił się z jego wąsem. Wierny przyrzeczeniu, mimo upływu przeszło dwudziestu lat, wąsów w których było mu tak do twarzy, nigdy już nie zapuszczał. Nie miałem osobiście nic wspólnego z „Novarą“. Raz tylko, będąc na torpedowcu, (projektowana była jakaś wspólna akcja wojenna) musiałem udać się w porcie Pola z tajnym pismem na „Novarę“, gdzie zresztą miałem jednego z kolegów z mego rocznika. Jolką przybyłem wieczorem pod trap, wszedłem do mesy, załatwiłem co mi kazano i po pogawędce, natknąłem się na wracającego z lądu ówczesnego kapitana mar. rodaka Witkowskiego (ś.p. komandora, zmarłego przed 3 laty, członka Rady Portu w Gdańsku), wówczas oficera artyleryjского „Novary“.

Spotkałem go wówczas pierwszy raz. Oczywiście nazwisko moje i może normalna fama, zorientowały go odrazu, że ma z ro-

dakiem do czynienia; zresztą zebrani w meście odrazu spowodowali alians ziomków. Kapitan Witkowski, okazał się dla mnie bardzo serdeczny, ale i wprowadził mnie w zakłopotanie. Rozmowa wobec kilku innych różnojęzycznych oficerów toczyła się oczywiście po niemiecku. Ja już się spieszyłem, jednakże po oczach Witkowskiego poznałem, że sercem do mnie Ignie i zatrzymałem się jeszcze. Z jakiegoś bufetu wyjął Witkowski butelkę z białym płynem i kieliszek, oznajmiając, że spotkanie z rodakiem trzeba oblać, przepił do mnie, jak mówił, „polskim sznapssem“. Potem podał mi nalany kieliszek. Wychyliłem już stojąc, duszkiem, i zrobiło mi się gorąco.

Coś, co wypilem, przypomniało mi, ale to zupełnie, terpentynę! Pomyślałem odrazu, że mnie nabrano. Bo na Adriatyku pito tylko wino, a likiery chyba od święta do czarnej kawy. Ale zrobiłem dobrą minę i obserwowałem dobrze, czy inni to piją. Okazało się, że tak, że domniemana terpentyna, to był rzeczywisty gdański „Machandel“. Drugi więc kieliszek z odrazą, ale już spokojny, wypilem na zdrowie Witkowskiego, życząc mu po polsku aby znalazł się tam po wojnie, gdzie taki sznaps wyrabiają. — I przeszły lata — a późniejszy komandor polskiej marynarki wojennej Witkowski — został Naczelnikiem Urzędu Morskiego w Gdańsku i członkiem Rady Portu.

*

Krażowniki otrzymały zadanie udania się do Cieśniny Otranto, rozdzielenia się w pewnym punkcie i wachlarzowato, oddzielnie, dotarcia na wysokość wyspy „Fano“. Późem miało nastąpić połączenie w kierunku wschodnim, na najbardziej na Wschód wysunięty krążownik, tj. „Novare“. Połączenie miało nastąpić o godz. 0715 i powrót w szyku całą mocą do bazy. Zalecono w razie potrzeby używanie nowych naówczas aparatów do wytwarzania sztucznej mgły.

Kontrtorpedowce miały zadanie podobne, ale takie, że operować miały razem i przejść przed krążownikiem w ten sposób, aby na drodze powrotnej również znalazły się w odległości 20 mil morskich z przodu i z lewa od krążowników. Że zadaniem zasadniczym było niszczenie napotkanego nieprzyjaciela, to oczywiście jasne. Radia zalecono używać jak najmniej.

Kontrtorpedowce wyszły z Zatoki Kotorskiej dnia 14 maja o godz. 1820 i dotarły w nocy do linii Sta Maria di Leuca-Valona. Napotkały tam konwój z 1 kontrtorpedowca i 3 parowców zdążających do Valony. Pierwsze strzały na 100 m do kontrtorpedowca były celne i zdemolowały mu przewód dopływu partry. Kontrtorpedowiec ten (włoski „Borea“) zastopował. Zniszczono mu też urządzenie radiowe, tak iż nie mógł nadać sygnału alarmowego. W rezultacie jeden parowiec i „Borea“ zatonęły, a dwa parowce, opuszczone przez załogę, która ratowała się na łodziach, pozostawiono w stanie mocno przechylnym, ogarnięte dymem i płomieniami.

Dowódca grupy komandor porucznik ks. Liechtenstein chciał pozbiierać załogi wiosłujące na łodziach, lecz bliskość lądu i dymy na horyzoncie odwiodły go od tego zamiaru. Sterowano du-

zą szybkością dalej na Południe i na Zachód, aż do nakazanego punktu, poczem zmieniono kurs na Północ i drogę powrotną. O godz. 0715 spostrzeżono w kierunku NW czubki masztów i dymy, poczem, wyłoniły się krążowniki przeciwnika: angielskie „Dartmouth” i „Bristol”, włoski kontrtorpedowiec „Aquila” i cztery inne. Dowodził na angielskim „Dartmouth” włoski kontr-admirał Acton.

Zaalarmowany przez posterunek lądowy na Saseno, wyszedł admirał włoski tak, aby przeciwnikowi odciąć drogę powrotną. Wysłane naprzód dwa kontrtorpedowce zetknęły się pierwsze z dwoma kontrtorpedowcami austro-węgierskimi. Po obu stronach była następująca siła ognia: po anglo-włoskiej XIII — 152 mm, XVI — 102 mm, XXII — 76 mm i IV — 47 mm, po stronie austro-węgierskiej IV — 100 mm i XII — 70 mm.

Kontrtorpedowce austro-węgierskie nadały radiodepeszę na „Novarę” meldując wroga i jego skład, i skorygowały swój kurs więcej na Wschód, podnosząc szybkość do 29 węzłów. Pierwszy kontrtorpedowiec włoski („Aquila”) otworzył ogień na odległość 10.000 metrów. Ogień austriackich kontrtorpedowców korygował wodnosamolot K 153, za pomocą radia. „Aquila” został trafiony w przedział kotłowy, musiał wygasić kotły i pozostał w bezruchu. Kontrtorpedowce austriackie wzięły kurs jeszcze więcej na Wschód, aby ująć pogoni.

Ścigane przez podzielonego teraz na trzy grupy przeciwnika, uszły jednak w pobliże portu Durazzo, obsadzonego już wówczas przez Austro-Węgry, pod osłonę dział artylerii nadbrzeżnej. Podczas dalszej drogi przy brzegu, w kierunku Kotoru, jeden z kontrtorpedowców („Balaton”) został bez skutku torpedowany przez francuski okręt podwodny „Bernouilli”, poczem bez dalszych przeszkód, dotarły oba do portu tj. do Zatoki Kotorskiej.

Grupa „Dartmouth”, ścigająca kontrtorpedowce austro-węgierskie, odpędzona przez nadbrzeżną artylerię w Durazzo, widząc że ścigane kontrtorpedowce kierują się wzdłuż brzegów obsadzonych przez austro-węgierskie siły zbrojne, zaprzestała pogoni, zmieniając kurs na spotkanie z grupą krążowników „Novara”, o której otrzymano w międzyczasie dokładne relacje.

Austro-węgierskie krążowniki „Novara”, „Helgoland” i „Saida” przybyły o nakazanym czasie, po godzinie 0300 dnia 15 maja na oznaczony punkt, leżący 10 mil na Wschód od miejscowości Otranto i zgodnie z otrzymanym rozkazem rozdzieliły się, idąc każdy nakazanym dalszym kursem. „Novara” podeszła w kierunku SO, „Helgoland” S, „Saida” SW.

„Helgoland” już po paru minutach spostrzegł po obu burtach liczne statki strażnicze. Aby uniknąć zbyt wczesnego zaalarmowania przeciwnika, „Helgoland” pozostawił je w spokoju, chcąc dotrzeć do cypla Sta Maria di Leuca, aby stamtąd już za dnia móc zobaczyć co się dzieje w Zatoce Tarenckiej. Ponieważ po przybyciu tamże, nic nie spostrzeżono, „Helgoland” zawrócił w kierunku północno-wschodnim i w niedługim czasie zobaczył statki strażnicze, zaobserwowane jeszcze wśród ciemności przed godziną.

„Helgoland” otworzył ogień z natychmiastowym skutkiem,

ostrzeliwując statki z odległości paruset metrów. Wszystkie brane na cel po kolei, stawały w płomieniach, kotły ich eksplodowały, załogi skakały do wody, statki głęboko chyliły się na burty. Los taki spotkał cztery statki. Inne rzuciły swe sieci, niektóre odpowiadały nieskutecznym zresztą ogniem. „Helgoland“ natomiast musiał dobrze uważać, aby nie zaplać swych śrub w porzuconych przez statki sieciach. Niebawem dalsze cztery statki dosięgnął skuteczny ogień „Helgolanda“, — wszystkie stanęły w płomieniach.

W dalszej drodze zauważył „Helgoland“, jak z ośmiu płonących, pięć poszło na dno, trzy zostały z wielkimi przechyłami. Wyłowiono i zabrano na pokład 18 ludzi. Około godziny 0600 „Helgoland“ otrzymał radio-rokaz, całą parą dążyć na punkt zborny, który został osiągnięty o godzinie 0700.

„Saida“ zastosował inną taktykę. Po rozłączeniu z innymi krążownikami, spostrzegł wśród ciemności też liczne statki strażnicze. Nie chcąc również zawczasie zaalarmować przeciwnika, zastopował, aby doczekać świtu. Gdy ten nastąpił, „Saida“, ostrzeliwany zresztą bezskutecznie przez jeden ze statków, zniszczył 3 statki, zebrał z wody 19 ludzi i skierował się na punkt zborny. Inne widziane statki, których nie zdążył osiągnąć ogień „Saidy“, rzucając swe sieci ratowały się ucieczką, wypuszczając alarmowe rakiety.

„Novara“, idąc kursem SO, czas dłuższy nie spotkała nikogo. Z oddali słyszała grzmoty strzałów „Helgolandu“ i „Saidy“, widziała odległe błyski wystrzałów i potem łuny pożarów, płonących statków. Dopiero około godz. 5-tej spostrzeżono z „Novary“ dwanaście statków strażniczych. W ciągu pół godziny zatopiono 5 statków, a na 5 innych spowodowano eksplozję kotłów i pożary. Uratowano 35 ludzi. „Novara“ pospieszyła na punkt zborny, będąc po drodze zaatakowaną bez skutku 3-ma bombami włoskiego wodnosamolotu.

Akcja krążowników austro-węgierskich zlikwidowała prawie połowę, będących wówczas na morzu statków strażniczych. Były one wyłącznie angielskie, należące do Royal Navy Reserve, Trawler Section. Wszystkie były uzbrojone w działa, przeważnie zdaje się 76 mm, z załogą rybaków angielskich, zmilitaryzowanych na czas wojny. Załogi statków zachowały się bardzo dzielnie, co przyznali nawet ich przeciwnicy. Wiele z zaatakowanych statków ostrzeliwało się wytrwale, osiągając na „Novarze“ nawet dwa nieznaczne trafienia.

Statki nie były awizowane, że nieprzyjaciel jest w pobliżu. Godzinę przed zmasakrowaniem, jeszcze podczas ciemności, będąc widziane przez austro-węgierskie krążowniki, widziały je również, lecz przypuszczały, że są to kontrtorpedowce własne. Co prawda austro-węgierskie krążowniki dopomogły do tej pomyłki, obcinając swoje grotmaszty i upodabniając przez to swe sylwety do kontrtorpedowców alianckich.

„Novara“ przed przybyciem na punkt zborny z pozostałymi krążownikami, spostrzegła w kierunku NO cztery okręty nieprzyjacielskie: był to włoski „Mirabello“ i 3 francuskie kontrtorpedowce. Po osiągnięciu punktu zbornego i połączeniu się austro-węgierskich

krążowników o godz. 0700, otwarto po paru minutach wzajemny ogień na dużą odległość i wobec przewagi austro-węgierskiej kontrtorpedowce alianckie powiększyły odległość, powodując przerwanie ognia. Pozostały jednak w odległości 10 mil za grupą „Novary“, zachowując tę samą co i ona szybkość, aby zachować łączność i obserwować, aż do nadejścia większych sił alianckich.

Oczywiście na krążownikach austro-węgierskich zdawano sobie sprawę z tego, że napewno przyjdzie jeszcze do spotkania, że w portach Brindisi i Bari zaalarmowane zostały wszystkie mogące podnieść parę okręty alianckie. Zresztą radiostacje słyszały niezwykle ruch korespondencyjny na falach, używanych przez przeciwnika. Znając mniej więcej dyslokację morskich jego sił, należało przypuszczać, że zetknięcie się może nastąpić z przeważającymi siłami. To też grupa „Novara“, bodaj środkiem Adriatyku, mknęła kursem do swej bazy — widzialny przeciwnik trzymał się grzecznie, prawie że w szyku torowym i w niezmienniej odległości 10 mil.

W takich razach czas w napięciu oczekiwania płynie powoli. Po dwudziestu minutach nadchodzi radiodepesza od grupy kontrtorpedowców, że na NW trzy okręty na horyzoncie. Potwierdza tę wiadomość przelatujący nad grupą „Novary“ wodnosamolot austro-węgierski. Po pewnym czasie przelatują nad grupą dwa wodnosamoloty włoskie — zrzucają kilka bomb, które nie trafiają i są ostrzeliwane też bez skutku. Jedna z bomb pada niedaleko za rufą krążownika „Helgoland“ — później w doku stwierdza się, że obluźowane zostały nity prawego steru.

Około godziny dziewiętej, widać wreszcie dymy na horyzoncie, z przodu, z prawej. Wyłaniają się niebawem: 2 krążowniki angielskie typ „Liverpool“ (4800 ton, 26 węzłów), włoski „Quarto“ (3480 ton i 28 węzłów), dwa kontrtorpedowce włoskie typ „Indomito“ po 680 ton i 35 węzłów, wszystkie idące w szyku torowym kursem na Wschód.

Dopiero krótko przed tym nadaje „Novara“ depeszę do bazy na krążownik pancerny, gotowy wraz z ubezpieczeniem do wyjścia, podając w niej wiadomość o zjawieniu się krążowników przeciwnika. Depesza nie wzywała pomocy, lecz kończyła się zdaniem, że „wyjście zapewnia powodzenie“.

Grupa anglo-włoska nie wykorzystała swej pozycji poprzeczki litery T wobec przeciwnika, lecz zmieniła kurs na równoległy doń. Na 10.000 m obie strony otworzyły ogień. Stosunek sił był następujący: grupa aliancka — XIII — 152, XXIV — 102, VI — 100, XXII — 76, XII — 65, IV — 47, grupa austro-węgierska XXVII — 100 mm. Oczywiście działa poniżej 100 mm na tę odległość nie strzelały.

Wobec takiej przewagi grupa „Novara“ poczęła wytwarzać sztuczną mgłę. Horthy chciał zmusić przeciwnika do zbliżenia, koniecznego do przedarcia się przez zasłonę mgłową i przez to móc dostać go w skuteczniejszy ogień artyleryjski, a ewentualnie spróbować torped.

Grupa „Novary“ zmieniła kurs w lewo, chroniąc się za mgłę i założenie manewru udało się w zupełności. Ścigający prze-

ciwnik po przebyciu zasłony mgłowej, wyłonił się z niej na 4,5 tys. metrów. Grupa „Mirabello”, gdy wróg znikł jej we mgle, również się przybliżyła i grupa „Novary” znalazła się ostrzeliwaną z dwóch równocześnie kierunków! Ustawiczne manewrowanie wszystkich grup, powodowało małą skuteczność ognia. Grupa „Novary” zręcznie manewrując, pozostawiła jakoś w tyle grupę „Mirabello”, a od grupy „Liverpool” (Dartmouth i Bristol) oddaliła się na 10 tysięcy. Z grupy austriackiej pierwszy został trafiony „Helgoland” (1 zabity), poczem „Novara” jako okręt prowadzący, obsypana wybuchającymi na wodzie pociskami, została parokrotnie trafiona. Pierwszy zginął zastępca dowódcy. Inny pocisk eksplodując za pomostem, odłamki zraniły w obie nogi dowódcę kmdra Horthy. Położony na noszach, pozostał na posterunku, kierując dalej walką i okrętami. Po pewnym jednak czasie poczył mdleć, bo i gazy z bliskich wybuchów do tego się przyczyniły. Zdał wówczas dowodzenie swoim okrętem oficerowi artylerii, kapitanowi mar. Witkowskiemu, pozostawiając sobie ogólne dowództwo nad całą grupą.

Pomocą dla grupy „Novary” okazały się wodnosamoloty austriackie, które w dwóch grupach po dwa, atakowały przeciwnika bombami i karabinami maszynowymi. Aczkolwiek bez wyraźnego skutku i ostrzeliwane, — spowodowały rozproszenie uwagi i konieczność ciąglej zmiany kursów, co przyczyniło się do zmniejszenia skuteczności ognia przeciw grupie „Novary”. Jeden z wodnosamolotów spostrzegł peryskop okrętu podwodnego, idącego kursem na spotkanie grupy „Novary”. Bomba opuszczona w pobliżu, zmusiła okręt podwodny do zmiany zamiarów i atak do skutku nie doszedł. Grupa „Novary” powróciła na dawny kurs N.

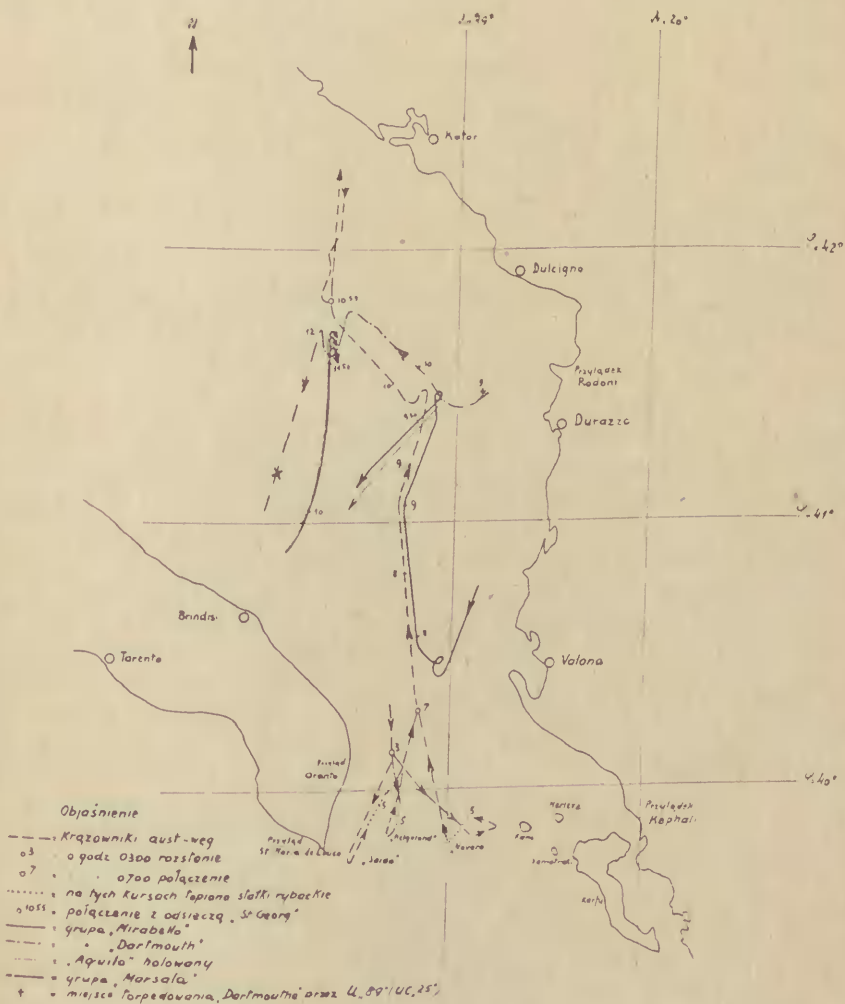
W międzyczasie zbliżała się trzecia grupa aliancka, wywołana z Brindisi, składająca się z włoskiego krążownika „Marsala” (VI — 125, VI — 76, 3600 ton. 28 węzłów) i 4 kontrtorpedowców.

Okręty austro-węgierskie otrzymały jeszcze po parę trafień. Jeden na „Novara” przebił główny dopływ pary. Po paru chwilach „Novara” musiała zastopować. Nastąpiło to w chwili, gdy odległość od przeciwnika była już poza zasięgiem dział grupy „Novary”.

Z nieznanych i niepojętych dla grupy „Novara” powodów, przeciwnik poczył się oddalać, w końcu zaprzestał ognia, wziął kurs na W i za rufami grupy „Novara”, ostrzeliwując krótko ostatni krążownik („Saida”), poczył się oddalać.

Tymczasem od SW ukazały się dymy. Była to grupa „Marsala”, z którą grupa „Darmouth” się połączyła, zawracając znów w kierunku krążowników austro-węgierskich. Sytuacja stawała się tragiczna. „Saida” wzięła „Novarę” na hol, nieprzyjaciel wzmocniony bardzo na siłach przybliżał się. Krążownik „Helgoland” zajął pozycję od strony przeciwnika, aby ściągnąć jego ogień na siebie i jako tako osłonić branie na hol „Novary” przez „Saidę”. Przeciwnik otworzył ogień na 10 tys. m. ale po kilku salwach, ku zdumieniu załóg grupy „Novara”, zmienił kurs na S i poczył się oddalać. Na N widoczne już były dymy.

Był to pancerny krążownik „St. Georg” idący w porę na odsiecz. Był jednak jeszcze bardzo daleko i grupa „Novara” mogła uleć



zupelnej likwidacji. Połączenie grup austro-węgierskich nastąpiło dopiero prawie za godzinę.

Straty grupy „Novara”: uszkodzenia wszystkich trzech krążowników (doprowadzone do porządku w ciągu 8 dni), — 15 zabitych, 31 rannych. Po stronie alianckiej: 26 zabitych i 21 rannych.

Po stronie austro-węgierskiej wystrzelono ponad 3 tys. pocisków i 4 torpedy.

Dowodzący siłami alianckimi włoski admirał Acton nie miał szczęścia. Powracający do Brindisi „Dartmouth” został storpedowany przez „U C 25”. Załoga opuściła okręt, lecz później okazało się, że ten nie tonie. To też część załogi z dowódcą wróciła. Krążownik został zahelowany do portu. Ale na tym nie koniec: dążący mu na pomoc kontrtorpedowiec francuski „Boutefeu” trafił na jedną z min postawionych przez „U C 25” i poszedł na dno. Pozostałe dwa austro-węgierskie okręty podwodne, biorące udział w akcji, poza złożeniem meldunków radiotelegraficznych o widzianym przeciwniku, sukcesów nie miały.

Jeden z wodnosamolotów austro-węgierskich biorących skuteczny udział w akcji, był atakowany przez dwa wodnosamoloty włoskie. Tak, że i pojedynek powietrzny też miał miejsce. Jeden z Włochów musiał wodować.

Cała ta akcja spowodowała przez pewien czas „wolność” przejazdu okrętów podwodnych przez Cieśninę Otranto, a w dalszej konsekwencji pewne przegrupowanie sił morskich aliantów na korzyść silnego wzmocnienia ochrony cieśniny.

Następna, poważna akcja dla odkorkowania Otranto, nastąpiła ze strony floty austro-węgierskiej dopiero w czerwcu 1918 roku. Zaangażowana była prawie cała flota. Została jednak przerwana z powodu zatopienia „dreadnoughta” „Szent Istvan”, zdążającego z portu centralnego Pola na niedoszły plac boju w Cieśninie Otranto z siłami aliantów, wspartymi przez znaczną część floty francuskiej, stojącej pod parą na Korfu.





JANUSZ STĘPOWSKI.

Epilog morskiej wyprawy powstańców w 1863 r.

Wyprawa bałtycka, mająca na celu dostarczenie broni i amunicji powstańcom na Litwie, może posłużyć za ciekawą lekcję pokazową. Czy to od strony rozpatrywania walorów organizacyjnych, czy to od strony analizowania wartości wykonawczych, stajeśmy wobec przykładu typowego improwizowania akcji morskiej w sposób nieumiejętny, dorywczy, a więc też z góry skazujący zbrojny wyczyn morski na zmarnowanie cennego nakładu sił, energii i materiału ludzkiego.

Genezie wspomnianej wyprawy poświęciłem szczegółowe omówienie w nrze 100-ym „Przeglądu Morskiego“, wykazując nieznana dotychczas z historiografii Powstania Styczniowego rolę dyktatora Mierosławskiego, jako faktycznego współtwórcy i zakulisowego bohatera planowanej już w 1861 roku akcji na Bałtyku. Kiedy wybuchło powstanie, jak wynika z skonfrontowanych dokumentów i z osobistych wynurzeń L. Mierosławskiego w pamiętnikach, — nie co innego, a właśnie jego bezowocne w Paryżu pertraktacje, celem uchwycenia w ręce dowództwa nad morską imprezą, przyczyniły się w rezultacie do upadku dyktatury Mierosławskiego w 1863 r.

Naczelnik powstańczego ruchu, zawiedziony w miesiącu marcu na wszystkich frontach działań wojennych, politycznych i dyplomatycznych, pokonany dopiero co w bitwach pod Krzywosądem i Nową Wsią na Kujawach (dn. 19 i 21 lutego), otrzymuje oto od Rządu Narodowego dwanaście dni czasu, jako stanowczy termin dla ponownego zjawienia się osobiście na placu boju. Mierosławski jednak, przekroczywszy granicę pod Nową Wsią z rozkołatanimi zapewne nerwami, figuruje wtedy dyplomatyczną chorobę. Udając w Paryżu obłożnie chorego, gorliwie tymczasem konferuje z księciem Napoleonem Bonaparte celem uzyskania za jego pośrednictwem

funduszków na bałtycką wyprawę, bądź to z prywatnej szkatuły samego cesarza Francji (i jego kuzyna), bądź też pośrednio od polskich patriotów z „stronnictwa białych”.

Widocznie Mierosławski w swej megalomanii nie przypuszczał, iżby postawiony mu przez Rząd Narodowy termin, mógł być z dniem 8 marca tak skrupulatnie dotrzymany. Przeliczył się, — dyktatorem obrano w Krakowie Mariana Langiewicza, ostatniego zwycięzcę z pod Małogoszczy i Skąli.

Pomijając dalszy bieg owych dyktatorskich dziejów Powstania Styczniowego, zajmijmy się samą sprawą morską. Co za wartości mógł w swej osobie przedstawiać Ludwik Mierosławski jako sternik bałtyckiej wyprawy? Jak wyglądało jego osobiste ustosunkowanie się do zagadnień morskich? Skąd w tym partyzancie, rewolucjonście i agitatorze, skąd w tym człowieku ostrego raczej pióra, niż żołnierskiego miecza, zebrało się w sumie tyle odpowiedzialności, że pragnął istotnie poprowadzić powstańczą wyprawę morską wzdłuż Bałtyku poprzez sztormy i poprzez wojenną flotę rosyjską z Londynu do Poługi?

Z morzem, jako lądowy przewodca ruchu rewolucyjnego na Sycylii (1849 r.), zetknął się Mierosławski zaledwie raz i to tylko pośrednio — dosłownie z brzegu. Zresztą kampanię sycylijską, mimo wykazane wtedy w bitwach talenty taktyczne, przegrał. Poza tym, w 1848 r., gdy walczył na czele ruchu zbrojnego w Poznańskim, czy później, gdy kierował podobnym ruchem zbrojnym w księstwie Badenii, zawsze występuje Ludwik Mierosławski jako czynny oficer lądowy. Z ziemią też związał on ściśle swoje kiepskie zresztą wynalazki, jak uzbrojone w kosy maszyny wojenne i pancerze na piersi żołnierzy. Żadnego zatem faktycznego przygotowania morskiego dyktator ów nie posiadał. Niemniej jednak przyczyny morskich jego zapędów należy szukać głębiej. Nie tylko w jego wyobraźni i imaginacji.

W tych zapędach tkwiła niewątpliwie — psychoza społeczna.

Odpowiedzmy odrazu z ręką na sercu, że był to wszakże okres panującego wtedy w świecie romantyzmu. Wprawdzie ów romantyzm powołał rodzonego brata Ludwika Mierosławskiego, — Adama, — na szerokie morza i oceany Azji i Australii, gdzie tyle niezwykłych czynów tenże marynarz, podróżnik i odkrywca wysp dokonał, — nie mniej, w konkretnie zbrojnych działaniach morskich, ten sam romantyzm mógł równie dobrze zaznaczyć się w zamiślach Ludwika Mierosławskiego, jako ekstrakt czystego już nieporozumienia. Może czerwony dyktator pozazdrościł młodszemu bratu sławy morskiej. To wydaje się przy tym najprawdopodobniejsze, że pragnął po prostu powtórzyć błąd mniemania powszechnego: — oto, nie respektował on zasadniczych różnic między wojowaniem na lądzie, a na morzu.

Bardzo też możliwe, że jako kierownik wyprawy bałtyckiej dyktator Mierosławski imaginował sobie, że rola jego polegać winna jedynie na funkcjach zwykłego konwojenta oddziału, tzn., że przy

całej przeprawie morskiej wystarczy jego głos doradcy przy takim fachowcu z powołania, jakim miał być wynajęty — mniejsza o to kto, ale jakiś tam kapitan statku, w każdym bądź razie prawdziwy znawca nawigacji. Taki stosunek militarnego dowódcy do fachowego kierownika statku, jakim był kapitan, należał zresztą do częstotliwych zjawisk na morzu, np. w okresie przepraw hiszpańsko-południowo-amerykańskich.

W tym jednak wypadku możnaby przywołać na pamięć przysłowie, że nie ma reguły bez wyjątków. A właśnie wyprawa bałtycka powstańców z Londynu do brzegów Żmudzi, była w swej trudnej i bardzo niebezpiecznej fakturze czymś arcywyjątkowym.

Czyn ten od początku do końca wymagał nadzwyczajnej precyzji w działaniach, jednolicie związanych z kwestią, tak dowodzenia tą wyprawą, jak i znajomością środków kierujących jej wykonaniem. Słowem, harmonia i scalenie się tej akcji w szczegółach, wymagały w imię jej powodzenia — erudycji. Dość wspomnieć, że u wyznaczonego celu podróży chodziło wszakże o *dessant*, a więc o manewr specjalny, w którym tak załoga statku, jak i sam oddział powstańców, mieli wykonać współzależne i współwzajemne zadania (spuszczenie łodzi, rozłokowanie ich obciążenia, pomoc w razie potrzeby, dostawa posiłków, łączność, komunikacja).

Za gwarancję dla tych wszystkich wymagań miała raptem i jedynie posłużyć Mierosławskiemu wszędobylska fama, tzn. sława jego nazwiska. Była to zatem rękojmia — bezprzedmiotowa. Zresztą i zasługa wydobywania przez niego na tę wyprawę 600.000 franków z szkatuły cesarza Francji i księcia Napoleona, pozostała w sferze fantastycznych nadziei.

Tymczasem paryski zespół kompatriotów, skupionych u boku. W. Czartoryskiego, w tak zwanym stronnictwie białych, upatrzył sobie na miejsce Mierosławskiego innego kierownika bałtyckiej wyprawy. Został nim płk. Teofil Łapiński, o czym w nrze 106 „Przeglądu Morskiego“ pisałem. Do wyboru tego dowódcy nad garstką ochotników przyczynił się w dużej mierze Xsawery hr. Branicki i gen. W. Zamojski.

Znamy z szkicu przebieg awanturniczych zdarzeń, towarzyszących eskapadzie statku powstańczego „Ward Jackson“ (nr 88 i 106). Zastanówmy się teraz z kolei, jakie wartości organizacyjne i wykonawcze wносił ten znów wybranek przedziwnych losów.

Przyznać odrazu trzeba, że płk. Łapiński nie lepiej od Mierosławskiego znalazł się na działaniach wojenno-morskich. Nie był on również jak tamten, ani wychowankiem jakiejś morskiej szkoły, ani człowiekiem morza z natury swego rodowodu. Ot, upodobał sobie nawet w żołnierce swojej — artylerię i partyzantkę lądową. W trudnej jednak sytuacji, w jaką płk Łapiński teraz czynnie się zaplątał, z miejsca wykazał on nadspodziewane zdolności. Wszakże pokonać umiał przeliczne przeszkody w ciągu podróży, i to przeszkody natury morskiej. Zasługują przy tym na podziw jego zdolności w wynajdywaniu, a co najważniejsze, w zręcznym przeprowadzaniu fortelów. Wykazuje on obok tego niewątpliwą erudycję jako

dobry oficer, gdy w Londynie, u wstępu wyprawy, dokonał umiejętnej selekcji ekwipunku żołnierskiego i materiałów wojennych.

Do morskich niespodzianek odnosi się Łapiński z zimną krwią. Orientuje się szybko. Gdy korweta rosyjska staje na Tamizie, grożąc powstańcom pościgiem i niechybną klęską wyprawy z chwilą wypłynięcia statku „Ward Jackson” na pełne morze, — podsuwa on sprytny plan rewolucjonistę włoskiemu, Mazziniemu. Na korwecie, usłudze spiskowcy sabotują maszyny. Niemniej zasługuje na uznanie szybkie opanowanie przez Łapińskiego buntu załogi, buntu wszczętego już w Helsinborgu przez kapitana Weatherley’a, na wiadomość o wczesnym puszczeniu lodów w zatoce Fińskiej (wskutek czego wojenna flota rosyjska odzyskała już z końcem marca 1863 r. zwykłą swobodę ruchów). W sposób energiczny płk Łapiński kontraktuje nową załogę w Kopenhadze. Równocześnie, umiejętnie wyzyskuje życzliwość rządu szwedzkiego dla polskiego powstania i kieruje statek „Ward Jackson” na redę Malmö. A to znów dlatego, aby samemu udać się do Sztokholmu wprost do króla Karola XIV-go (i do Kopenhagi, do morganatycznej żony Fryderyka VII-go) o pieniądze, bo ich na dalszą wyprawę już zabrakło. W istocie rzeczy, płk. Łapiński wtedy pieniędzy na gwałt potrzebuje. Ma bowiem przeprowadzić swój zaiste świetny pomysł potajemnego przeokrętowania powstańczego oddziału na inny statek w Sundzie, iżby się w ten sposób uchronić przed badawczym okiem floty rosyjskiej, ścigającej wtedy skompromitowanego „Ward Jacksona” po całym Bałtyku.

Do tej chwili nie wiele można by zarzucić płk. Łapińskiemu, a znacznie więcej zapisać na poczet jego szczęścia, czy też osobistych zdolności. Zarozumiałości Mierosławskiego, przeciwstawia on, jako dowódca, istotny spryt, zapobiegliwość i nie byle jaką pomysłowość. Wszystko to jednak nie stanowi jeszcze o jakiejś takiej znajomości nawigacji, a przede wszystkim o pojęciu czym jest desant i od czego jako czynność zależy... Jest rzeczą uderzającą, że gdy w planach ciągle się mówi o desancie, tymczasem, stojąc u brzegów Szwecji, ani razu płk. Łapiński nie ćwiczy w tym manewrze swego oddziału. To prawda, że za to oddział ów ciągle musztruje — po lądowemu. Zemściło się to też sromotnie na późniejszych losach wyprawy, unicestwiając wszystkie zamiary w decydującym momencie.

Jako przykład typowego improwizowania akcji morskiej, — strona organizacyjna i wykonawcza była, jak z tego widać, całkowicie uzależniona od przypadku. Łut szczęścia, czy wyobraźnia, że „wszystko jakoś to będzie”, oddalały rozsądek na plan dalszy. Jak mało obok tej kwestii liczone było z potrzebą znawstwa faktury wojenno-morskiej, świadczy w trakcie bytności statku „Ward Jackson” u brzegów Szwecji, osobiste zgłoszenie się Władysława Mickiewicza w charakterze... kandydata na dowódcę bałtyckiej wyprawy. Przybył on już z końcem marca w tym celu do Sztokholmu, aby utracić płk. Łapińskiego z nominacyjnego kierownictwa. Rzecz to mało znana i jakże charakterystyczna w splocie ówczesnych intryg i społecznego politykierstwa!

Miał naówczas Władysław Mickiewicz lat 25 i poza tym, że był synem genialnego wieszczki narodowego, nie go nie uprawniało do podjęcia na barki swoje tak trudnej odpowiedzialności, jaką przedstawiała w całości wyprawa morska. Zjawił się też on nagle w całej sprawie śladem Mierosławskiego, jako podobny doń fantasta i imaginator, z tą jednak różnicą, że znacznie od niego był młodszy wiekiem i doświadczeniem. Z polecenia Rządu Narodowego miał Władysław Mickiewicz właściwie współdziałać z wyprawą jedynie w charakterze propagandysty prasowego na terenie Szwecji. To mu się nie podobało. Chciał zamienić swoje młode pióro na szablę. A pisał wtedy Władysław Mickiewicz już wcale dużo. Już wtedy był znany z manifestów patriotycznych, chętnie czytanych przez naród w uznaniu dla nazwiska, w szacunku dla pamięci o jego ojcu.

Ten epizod charakterystyczny nie miałby dziś dla wglądu w bałtycką wyprawę żadnego znaczenia, gdyby nie dorzucone przez W. Mickiewicza przyczynki w jego późniejszej książce pt. „Emigracja polska 1860 — 1890”. Autor zawarł tu w wspomnieniach swoich sporą ilość błędnych informacji o bałtyckiej akcji, a nadto stek inwektyw pod adresem swego rywala, płk. Łapińskiego. Nazywa go np. „szuja o zszarganym sumieniu”, lub „pijaczyną”, który dzięki wyprawie „wywinał się od szubienicy” itd.

A jednak sam epilog wyprawy to znaczy ów desant, który nareszcie doszedł do skutku nie w Połędzie, ale u cypla mierzei Kurońskiej (11. VI. 1863 r.), dając dużo do myślenia, osnuwając charakterystycznym niedomówieniem tak sylwetkę płk. Łapińskiego, jako dowódcy, jak i z drugiej strony, ilustrując ostatni akt morskiego działania pod względem niedociągnięć i katastrofalnych nieudorów.

I tutaj to, mając na myśli lekcję pokazową i temat do rozważań, wypada w pierwszym rzędzie zacytować z u p e ł n i e d o t ą d ś w i e ż y p r z y c z y n e k, n i e p o d j ę t y d o t ą d p r z e z n a s z ą h i s t o r i o g r a f i ę. Oto, jeden z niedobitków bałtyckiej wyprawy, ochotnik, student francuski, Henryk Rougemont, w liście do skandynawskiego literata Eryka Isvara, podał bliższe szczegóły, obrazujące dokładnie przebieg desantu i motywy jego tragicznej katastrofy.

List ten znalazł się w ostatnio wydanym dziele sowieckim Wjaczesława Połonskija pt. „Materiały dla biografii M. Bakunina po dziełach gosударstwiennych archiwów Moskwy, Pragi, Driczdena i Wieny”. Rzecz wyszła w 1933 roku. W tomie drugim, mieści się tutaj mnóstwo archiwalnych przyczynków do epoki Powstania Styczniowego. A dość też będzie nadmienić, że aż cztery bite rozdziały dotyczą wyłącznie polskiej wyprawy bałtyckiej. Jak wywiad rosyjski pracował i jak wiele wiedział o ówczesnych poczynaniach powstańców na morzu, dowodzi o tym dzisiaj, po wielu latach, oficie nagromadzony zbiór raportów, komunikatów, a nawet listów prywatnych, przejętych w tym czasie przez carskich konfidentów. Taką drogą przetrwał również do naszych czasów i ów list Rougemonta, dający obecnie świadectwo żywe i źródłowe tematowi naszych zainteresowań.

Oto list w dosłownym tłumaczeniu:

Henryk Rougemont, student, do Eryka Isvara, literata. Boulevaro Montparnasse 151.

Woolwhitch 27 czerwca

Piszę do pana przybity. Straciłem wszystkich przyjaciół i cudem tylko uratowałem się. Oto są fakty. Dnia 4 czerwca wypłynęliśmy z Malmö na małym parowcu „Fulton”, nie wiedząc gdzie zdążamy.

Wskutek sekwestru na „Ward Jackson”, nasza broń i zaopatrzenie bojowe pozostały w Szwecji.

Byliśmy przekonani, że wyprawa skończona i że pułkownik Łapiński odstawia nas do Londynu, by tam wyprawę rozpuścić.

W dwie godziny po wypłynięciu z Malmö zakotwiczyliśmy pod Kopenhagą obok doskonałego szkunera „Christina Lorenza”, nie wiedząc o naszych dalszych losach. O godzinie 16-ej przybył na „Fulton” p. Dementowicz komisarz Rządu Narodowego, który w krótkich słowach zakomunikował nam, że zdobywamy się na ostatni wysiłek, a mianowicie na bardzo niebezpieczne wylądowanie na mierzei Kurońskiej, prawie w polu obstrzału dział kłajpedzkich. Wiadomość ta była przyjęta przez nas z wielkim entuzjazmem.

O godz. 22-ej „Christina Lorenza” pod pełnymi żaglami pędziła na północ Sundu przecho zdawało się, że odstawia nas do Anglii. Wtem około północy z hukiem wpadł do morza łańcuch kotwiczny i znaleźliśmy się burtą w burtę z drugim szkunierem „Emilia”. Jak prawdziwi korsarze wdrapaliśmy się na liny u burt, wznosząc okrzyk: „Niech żyje Polska!”.

Statek „Emilia” był załadowany bronią i amunicją, nabytą w Kopenhadze. W mgnieniu oka ułożyliśmy bagaże i szkuner znów przeszedł przed Kopenhagą, nie dając żadnego powodu do podejrzenia. Co się tyczy „Christiny Lorenza”, to statek ten w istocie wyruszył do Londynu, obserwowany prawdopodobnie przez Rosjan, podczas gdy my sami spokojnie i bezpiecznie płynęliśmy po Bałtyku, mijając nieprzyjacielskie fregaty.

Wieczorem dnia 11 czerwca znaleźliśmy się koło brzegów zalewu Kurońskiego. Italo-Francuzi i dwunastu polskich kawalerzystów mieli wylądować pierwsi. Mówiono, że trzeba będzie wdać się w walkę z celnikami pruskimi, a przez ten czas reszta ochotników wylądować, weźmie łódzie na plecy i przejdzie z nimi przez mierzeje; tam znów spuści się łódzie na wodę i przeprawi na ląd stały. Od granicy rosyjsko-pruskiej byliśmy oddaleni o dwie godziny drogi.

Wszystko było obliczone w taki sposób, aby do tej granicy dotrzeć w ciągu nocy. Dzień powinien nas być zastać na żmudzi wśród oczekujących nas powstańców. Jak pan widzi mieliśmy wykonać coś w rodzaju wyprawy Garibaldiego na Buenos-Aires.

O godz. 10-cj wieczór wielka łódź, zakupiona przez pułkownika w Hamburgu, została spuszczonea na wodę. Miała ją holować druga łódź, na której znajdowali się p. Łapiński i jego oficerowie. Brzeg był widoczny w odległości 3-ech kilometrów. Niech pan zauważy, że mogliśmy na „Emilię” podejść znacznie bliżej brzegu. Woda była głęboka aż do samego wybrzeża.

Zaledwie weszliśmy do łodzi, gdy zaczęła się wlewać do niej woda przez dno. Jednak opanowała nas radość i wielu z młodych wojaków, którym za kilka minut sądzone było umrzeć, żartowało z przygotowanej dla nas kąpieli dla nóg.

Była późna noc i woda silnie falowała pod wpływem bryzy. Woda tymczasem w łodzi dochodziła nam już do kolan. Wioślarze, widząc niebezpieczeństwo, na które wskazywały okrzyki trwogi najmłodszych spośród nas (byli i 16-letni), wioskowali z całej siły, lecz szliśmy pod wiatr, a łódź była prawie pełna.

Była to chwila pełna grozy. 32-óch ludzi wznosiło z rozpaczą wzrok do nieba, a Bóg słuchał ich niemych i żarliwych modlitw.

Wtem fala pokryła wszystko.

Rozległo się kilka okrzyków i w ciągu paru minut widać było dzielnych pływaków, walczących dzielnie, ale bez skutku, z wściekłością fal. Łódź, na której byli nasi oficerowie i która nas holowała, przecięła hol i uciekała na wiosłach od tej przerażającej sceny.

Odwizałem mój plecak i jeden z pierwszych wyskoczyłem z łodzi. Jednak na brzuchu miałem 60 naboń, które mi bardzo przeszkadzały w pływaniu. To też przypomniałem sobie o moim kordelasie. Płaszcz i buty też mi bardzo przeszkadzały. Wtedy, płynąc lewą ręką, rozciąłem prawą pas od ładownicy i rękawy płaszcza. Zostałem tylko w spodniach i moich okropnych butach, ale nie opuszczała mnie energia. Ciągle płynąłem. Było nas jeszcze 15 ludzi na powierzchni morza.

Wtem zauważyliśmy kil łodzi (stempkę). Szybko dopłynęliśmy do łodzi, jak do deski ratunku; lecz łódź, schwyciona przez zrozpaczonych pływaków tylko z jednej burty, przewróciła się, pociągając nas w głębiny, która pochłonęła wtedy większą część rozbitków. W tej chwili zginął Chain (ochotnik), płynący obok mnie. Miałem zaufanie do jego siły i męstwa. Prawdopodobnie wciągnęli go tonący na dno. Na powierzchni morza znajdowało się nas zaledwie sześciu. Koledzy, pozostawieni na okręcie, odpowiadali na nasze okrzyki. Jednak ciemności przeszkadzały im nas dojrzeć. Wreszcie łódź, o której mówiłem, kierowana przez dwóch dzielnych marynarzy ze szkunera, zdołała nas wyłowić.

Niebawem potem spotkaliśmy jeszcze dwóch pływaków. Z 32-ch ludzi tylko 8-miu zdołało się uratować. Utrzymywaliśmy się na wodzie przez przeciąg dwóch godzin. Nasi przyjaciele powitali nas na pokładzie z szaloną wprost radością i podziwem.

W 3 dni potem, stanęliśmy na Gotlandzie, gdzie szwedzka gwardja narodowa wzięła nas za piratów i wysłała do wsi Klinthamn. Przebywaliśmy

tam dopóty, dopóki korweta „Ocrad”, wezwana telegraficznie, nie zabrała nas i nie odtransportowała do Woolwith, gdzie znajdujemy się obecnie.

Jesteśmy więc w Anglii, dosłownie przymierając głodem. Otrzymujemy dziennie 1 szyling i 3 pensy, co starczy zaledwie na nędzny obiad (przyp. odpowiada to kwocie mniej więcej 1 zł. 65 gr.). Pułkownik nie traci nadziei, lecz ja nie mam więcej do niego zaufania. Mógłbym przedstawić masę dowodów, o których opowiem ustnie.

Nie mam bielizny, spodni i płaszcza. Pułkownik nie ma ani grosza. Zamojski radzi nam zamiatać ulice w Londynie, ale to nam nie wypada. Ratujcie mnie — pan, Biraud i Bompard! ...Ja chcę zginąć po bohatersku za Polskę, a nie umierać tutaj w nędzy.

Oto nazwiska tych co zginęli: Giliard, Marchera, Dominici, Robert, Longean, Hanetelle, Darsonval, Delfiere, Schelamberg, Glandman, Duireau, Chain, Thibaud, Elleraux, Trafico, Di Francesci, Kwiatkowski, Poneski, Wiesewski, Sosiewicz, Zehnerowski, Borowski, Piotrowski, Wieśniewski.

Ocaleni: Chaplaix, Rougemont, Pear, von Siegenfeld, Payoth, Biller, Polaczek, Cholewa.”

List H. Rougemonta przysparza kilka przesłanek myślowych.

W pierwszym rzędzie następuje on przypuszczenie o udziale szpiegów rosyjskich przy organizowaniu desantu. Ten udział był możliwy. Płk. Łapiński miał np. dosłownie pod własnym bokiem — szpiega. Był nim niejaki Polus. Pełnił on nawet przy pułkowniku funkcje sekretarza. Wprawdzie ów Polus zniknął dość szybko, bo u początku podróży, z szeregów powstańców na statku „Ward Jackson”, niemniej mógł jednak działać nadal z ukrycia, trop w trop, w porozumieniu z siecią wywiadu rosyjskiego, aż do chwili fatalnego kupna desantowych łodzi w Hamburgu.

O nieznaomości sprzętu marynarskiego przez dowództwo i oficerów wyprawy — nie można wątpić. Wszystko świadczy o zupełnym z tej strony braku żeglarskiej erudycji. Tak też i zaniedbanie ćwiczeń desantowych zemścić się musiało na niewłaściwym obciążeniu łodzi amunicją i ludźmi. Okazuje się przy tym, że łodzie zakupiono bądź to całkiem złe, bądź też przeciekające, zeschnięte; w decydującym momencie nie było pasów ratunkowych. Że z sprawą kupna tych fatalnych łodzi było coś nie w porządku, świadczą o tym obiekty samego płk. Łapińskiego, który tłomaczy się w pamiętnikach:

....Gdyby komisarz Demontowicz nie był zrobił balamuctwa z wypłatą łodzi, byłibyśmy mieli łodzie dobre i wyjechali o kilka dni wprzód, i lądowali przy dobrej pogodzie i spokojnym morzu; gdybym nie brał łodzi wątpliwej wartości i gdyby kapitan Wilkens był mnie obeznał dokładnie z niebezpieczeństwem używania takowej, byłoby się może tylu ludzi nie potopilo...”

O jakiejś dwuznacznej, antypolskiej i zgruntu fałszywej grze samego płk. Łapińskiego wobec powstańców, własnych żołnierzy, — trudno by wnioskować. Zanadto on kochał żołnierzy. Supozycje człowieka tonącego, a takim był wszakże Rougemont, nie mogą stanowić poważnego zarzutu, iżby płk. Łapiński niezbyt skrzętnie przez dwie godziny szukał swoich rozbitków. Morze było zresztą wzburzone, a noc przecież ciemna.

Jako zarzut istotny, należy raczej wyciągnąć starą prawdę,

że suma najlepszych uzdolnień i fortelów dzielnego partyzanta lądowego nie mogła pokryć jego zupełnej nieznajomości spraw morskich i żeglarskich. Że przy tym Łapiński zgania całe niepowodzenie na nagły zryw burzy, a potem z kolei na Demontowicza i kpt. Wilkensa w związku z katastrofą szalupy, są to oczywiście wykręty całkiem już ludzkiej natury wobec zarzutów które go wtedy, jak i po tym spotkać musiały w oczach opinii.

W skonfrontowaniu z akcją planową w 1863/4 na morzu Czarnym przez Karpa-Zbyszewskiego (nr. 103 „Przeglądu Morskiego“), wyprawa bałtycka w typie swego działania przedstawia bilans różny, jednak podobnie — ujemny.

Wyprawa czarnomorska, przygotowana fachowo przez ludzi morza, przysłała do głosu zapóźno, bo w chwili chylenia się już dyktatury Traugutta. Akcja bałtycka, prowadzona znów dorywczo środkami na prędcie improwizowanymi, doprowadziła w rezultacie do bezowocnego rozwiązania. W ostateczności, i tam i tu, garść powstańców, element patriotyczny i niewątpliwie sercem oddany sprawie Powstania Styczniowego, nie został należycie wykorzystany i jakby rozminął się z własnym ideałem czynu w marzeniach.

Kiedy stajemy dziś w obliczu Gdyni, kiedy na naszych oczach wylaniają się u stóp oksywskiego wzgórza sylwetki naszych okrętów wojennych, kiedy spełnia się nareszcie na naszych oczach wizja Polski zbrojnej na morzu, Polski w stal floty wojennej odzianej, gotowej za cenę krwi, fachowych talentów i czci dla polskiej bandery bronić każdej chwili przed wrogiem serdecznej arterii naszego państwowego bytu, — pomyślmy, że z kulturą naszego dobytku morskiego musi iść zawsze w rozbudowie: — **s i ł a b o j o w a**.

Do tego szczytu zrozumienia szliśmy nieraz w dziejach, błędząc i narażając sumienie narodowe na ciężkie ofiary.

Rok 1863/4 na morzu jest dalszą ilustracją odwiecznych przykładów historycznych, które mimo błędy i mimo bohaterskie ofiary jednostek, dowodzą raz jeszcze niezbitęj prawdy: że bez **u p r z e d n i e g o n a l e ż y t e g o p r z y g o t o w a n i a a p a r a t u w o j e n n o - m o r s k i e g o**, bez **w c z e s n e g o p r z y g o t o w a n i a M a r y n a r k i W o j e n n e j**, bez **u p r z e d n i e g o w y s z k o l e n i a f a c h o w c ó w**, — słowem — bez przygotowanego zawczasu nakładu sił zbrojnych i odpowiednio dozbrojonych na morzu, — wszelkie dorywcze chwytywanie się środków prowadzi w daremnym improwizowaniu do oczywiście klęski.

Jak akcja czarnomorska dowiodła, że budowa floty wojennej przysłała już zapóźno do głosu, tak niemniej i wyprawa bałtycka wykazuje konieczność liczenia się z doborem ludzi fachowych celem umiejętnego rozplanowania działań zawczasu.

Jest dużo w tym prawdy, że nie znamy naszych tradycji morskich. Może stąd to się dzieje, że tradycje te nie są radosne. A jednak nie stanowią o istotnych wartościach tradycjonalizmu wyłącznie peany zwycięskie, wśród których naród, spoczywający na laurach, zapominałby tysamym o zmiennych kolejach losów. Tradycje nasze morskie przez krew i ofiarę wielu nieznanym bohaterów, wyra-

stających kiedyś, w dawnych czasach Polski, poza nawiasem powszechnej uwagi społecznej. — dziś wymagają tej uwagi społecznej dla lekcji życiowej, dla sumy doświadczeń, które wnoszą w obecne nasze ustosunkowanie się do dzieła morskiego — jasność wskazówek i przestróg.

Tak więc spójrzmy z zrozumieniem i najlepszym wycuciem morskiej sprawy, że tak rok 1863 na morzu, jak i 1920 rok w obliczu trudności z dostawą amunicji przez Gdańsk ku Warszawie, to jedna ciągłość nierozzerwalnych doświadczeń, dla których jedyną drogą ku lepszej przyszłości jest właśnie ten dzień w którym żyjemy. A w którym naszym staraniem, naszym dziełem, naszą wolą i naszą pomocą faktyczną, materialną, moralną, budujemy polską Marynarkę Wojenną.





PORUCZNIK MARYNARKI TADEUSZ MĘCZYŃSKI.

Obrona przeciwlotnicza okrętów na morzu.

Po kilkoletniej walce o panowanie na morzu między okrętem i samolotem, zwyciężył ostatecznie ten pierwszy. Jednak zagrożenie lotnicze pozostało nadal i należy się z nim poważnie liczyć. W zależności od posiadanych okrętów, przyszłych obszarów operacyjnych, no i przede wszystkim możliwości finansowych, poszczególne marynarki świata rozwiązują to trudne zagadnienie mniej lub więcej udanie, wykorzystując wszelkie doświadczenia własne i obce. Wszyscy przyjmują jednak kilka ustalonych i niepodlegających dyskusji prawd, odnoszących się zarówno do okrętu, jak i do samolotu:

- 1) artyleria przeciwlotnicza przestała być wyłącznie czynnikiem moralnym, mającym „straszyć” lotnika, a stała się normalnym zagrożeniem o bardzo dużej skuteczności;
- 2) bomba lotnicza z punktu widzenia balistycznego jest bardzo złym pociskiem, zwłaszcza jeśli chodzi o zdolność przebijania pancerza;
- 3) szybkość samolotów w ostatnich czasach rośnie w tempie bardzo szybkim;
- 4) nośność poszczególnych typów samolotów, pomimo dużej szybkości jest bardzo duża;
- 5) w związku ze wzrostem szybkości i nośności samolotu, jego wymiary znacznie wzrosły;
- 6) w odróżnieniu od obrony przeciwlotniczej na lądzie, jednym z najtrudniejszych zagadnień na morzu jest sprawa organizacji obserwacji przeciwlotniczej i alarmowania.

Odparcie ataku lotniczego dla odosobnionego okrętu jest zadaniem trudnym właśnie ze względu na krótki czas jaki upływa od momentu spostrzeżenia samolotu i zaalarmowania okrętu do

chwili rzucenia przez samolot bomb, lub torpedy. Obrona przeciwlotnicza zespołu jest łatwiejszą, wymaga jednak ugrupowania w głąb oraz dobrej i szybkiej łączności. w razie spostrzeżenia nadlatujących samolotów, przez jeden z okrętów.

Środki obrony przeciwlotniczej okrętu składają się z:

- 1) artylerii przeciwlotniczej,
- 2) ochrony przez specjalne okręty mniejsze,
- 3) ochrony przez samoloty myśliwskie,
- 4) środków obrony biernej (pancerz pokładowy, system przedziałów wodoszczelnych i dymy przesłaniające),
- 5) manewru.

Poszczególne punkty powyższego zestawienia uległy znacznym ulepszeniom, inne zaś jeszcze nie znalazły dostatecznego rozwiązania, przeważnie ze względów technicznych. Ilość i kaliber dział przeciwlotniczych znacznie wzrosły, duża szybkostrzelność i szybkość wylotowa oraz ulepszenie metod strzelania i aparatów do kierowania ogniem zwiększyły kilkakrotnie skuteczność. Niektóre z nowych okrętów liniowych („Dunkerque”) dla zwiększenia ilości dział przeciwlotniczych posiadają tylko dwa rodzaje artylerii, główną i obronną, która może strzelać do celów morskich i powietrznych. Takie radykalne rozwiązanie zagadnienia nie wydaje się zbyt szczęśliwym, zwłaszcza w warunkach mórz zamkniętych, gdzie przy stosunkowo małych odległościach, ataki kombinowane lekkich sił nawodnych i samolotów, będą łatwiejsze do zorganizowania. Potwierdzenie tego poglądu widzimy na włoskich pancernikach „Littorio” i „Vittorio Veneto”, przystosowanych do warunków Morza Śródziemnego. Artyleria przeciwlotnicza została rozbita na dwie grupy, odpowiednio rozmieszczone, a mianowicie: a) większe działa, zwykle półautomatyczne, na rufie i burtach dla zwalczania samolotów bombardujących z lotu poziomego, i b) działka automatyczne i naje. kar. masz. na dziobie i burtach (zwykle koło pomostu) dla zwalczania samolotów torpedowych. Centrale kierowania ogniem przeciwlotniczym zwykle są trzy: na rufie i po jednej na burcie, lub na jednym z pięter pomostu głównego. Działa posiadają dalokierowanie, a obsługa ogranicza się do nastawienia zapalnika (w nastawnicy również dalokierowanej) i ładowania dział. Działa posiadają kaliber od 90 do 130 m/m, działka 37 i 40 m/m i naje. kar. masz. 12,7 do 25 m/m.

Zagadnienie ochrony przez samoloty myśliwskie nie zostało jeszcze rozwiązane ze względów technicznych, tj. ich dużej szybkości i małej autonomii lotu. Zasadniczo okręt liniowy może posiadać parę samolotów myśliwskich, jednak czas od chwili zaalarmowania do chwili ataku jest tak krótki, że samoloty te nie zdążyłyby brać wysokości dla zaatakowania nieprzyjacielskich samolotów bombardujących. Częściowo zadanie powyższe wykona lotniskowiec, posiadający większą ilość samolotów, z których kilka może zawsze znajdować się w powietrzu. Samoloty zdolne do dłuższego przebywania w powietrzu będą za ciężkie do walki powietrznej z samolotami bombowymi. Poza tym muszą posiadać obsadę złożoną co najmniej z 2, a właściwie 3 ludzi.

Ochrona przez specjalne okręty jest łatwiejszą do rozwiązania, jednak też przedstawia sobą sporo trudności, wynikających z wzajemnych sprzeczności stawianych im zadań, a to:

1) dla osłony szyku całej floty musi być ich dużo, jednocześnie zaś będą one działały do pewnego stopnia odosobnione, a więc będą narażone na ataki sił lekkich i zwiadowczych nieprzyjaciela, co zmusza je do posiadania uzbrojenia conajmniej równego kontrtorpedowcom i w związku z tym odpowiedniego tonażu.

2) dla lepszego i skuteczniejszego ognia potrzeba stałej platformy, co znów wymaga większej wyporności.

Dotychczas jedynie Anglia posiada w linii okręty tego typu i to przerobione ze starych krążowników „Curlew” i „Coventry” 4290 ton, 29 węzłów i 10 dział 102 m/m przeciwlotniczych oraz 11 naje. kar. masz. W wykonaniu jest przeróbka dalszych trzech krążowników tego typu tj. „Calypso”, „Caradoc” i „Caledon”. Jednak przeróbka starych, bo pochodzących z roku 1917 okrętów, pozwala przypuszczać, iż ma to charakter tymczasowy do czasu wejścia do służby pancerników typu „King George V”, specjalnie przystosowanych do obrony przeciwlotniczej, co było zresztą przedmiotem studiów specjalnej komisji, złożonej z przedstawicieli marynarki i lotnictwa. Będą one posiadały po 8 dział 120 mm. plotn. i pokład pancerny o grubości ponad 160 mm., w porównaniu z pancernikami typu „Queen Elisabeth” i „Royal-Sovereign”, które miały tylko 4 działa 102 mm. plotn. i pancierz poziomy 76 i 102 mm. Okręty te stanowią rdzeń floty Morza Śródziemnego gdzie ze względu na bliskość wybrzeży oraz siły powietrzne Włoch, zagrożenie lotnicze jest największe. Do tejże floty są przydzielone oba okręty obrony przeciwlotniczej.

Drugim typem projektowanym przez Włochów jest okręt o wyporności 4000 ton 35 węzłów i uzbrojony w 16 dział plotn. 90 mm. i 13 naje. kar. masz.. Przewidują oni do obrony szyku 4 lub 5 okrętów tego typu ustawionych w kole o promieniu około 7000 m., co przy odległości spostrzeżenia samolotu 10000 m. (czy aby nie za dużo?) i szybkości jego 350 km/godz., zwiększy czas obstrzału z 40 sekund (gdyby okręty w szyku broniły się same) do 140 sek. Jak widzimy tak zorganizowana obrona przeciwlotnicza wymaga 20000 ton okrętów, które same z kolei wymagają obrony przed siłami morskimi. Analogiczny wypadek mamy z lotniskowcami, które wymagają silnej obrony, co zmniejsza siłę floty. Okrętem uniwersalnym będzie taki, który sam potrafi stawić czoło każdemu niebezpieczeństwu, jakie może napotkać podczas walki. Najbardziej zbliżonym do ideału jest nowoczesny okręt liniowy, jednak i on wymaga innych okrętów, któreby mu pomogły w zwalczaniu poszczególnych wrogów. W każdym bądź razie budowanie okrętu dla jednego tylko wyłącznie celu jest wysoce nieekonomiczne i zmusza do przydzielania innych okrętów, broniących go przed pozostałymi środkami walki, wobec których jest prawie bezbronny.

Już o wiele szczęśliwszym rozwiązaniem jest powierzenie roli okrętu przeciwlotniczego okrętowi, który poza tym może wykonać jeszcze inne zadania. Wypadek taki rozpatrzmy na dwóch przy-

kładach kontrtorpedowca typu „Winslow“ (St. Zj. Am. Pólm.) i eskortowca (Flottenbegleiter) niemieckiego, których całe uzbrojenie jest przystosowane do strzelania przeciwlotniczego. Pierwszy z nich posiada wyporność 1850 ton, szybkość 36 węzłów i uzbrojenie złożone z 8 dział 127 mm. Przy wyporności przeszło 2½ razy mniejszej posiada tę samą siłę ognia co angielski krążownik obrony przeciwlotniczej, a jednocześnie jest normalnym kontrtorpedowcem zdolnym do służby w tym charakterze; jedyną jego wadą jest mniejsza stałość platformy. Przewyższa on nawet projekt włoski, który jest okrętem specjalnie budowanym dla tych celów, a nie przeróbką starego okrętu, gdyż dwa takie kontrtorpedowce dadzą siłę ognia przewyższającą go znacznie.

Znajdująca się w innych warunkach flota niemiecka wytworzyła swoisty typ okrętu, który jest równocześnie szybkobieżnym trawlerem, ścigaczem okrętów podwodnych i pływającym posterunkiem obserwacyjno alarmowym dość silnie uzbrojonym. Zapewne dwa czynniki wpłynęły na jego małą wyporność:

- 1) małe odległości na przyszłym obszarze operacyjnym floty niemieckiej tj. Morzu Północnym i Bałtyckim;

- 2) doskonały stan artylerii przeciwlotniczej niemieckiej, co pozwoliło zredukować rolę eskortowca do alarmowania, bo okręty mają bronić się same.

Jeśli chodzi o obserwację to „F“ ma ją napewno doskonałą, chociażby ze względu na ilość załogi, dochodzącą do 124 ludzi na dwa działa 105 m/m, dwa podwójne 37 m/m i dwa najc. kar. masz. Jest to więcej niż na silniej uzbrojonych i większych torpedowcach typu „Moewe“. W każdym bądź razie widzimy jasno, że połączenie roli okrętu przeciwlotniczego z jakąś inną, zależną zresztą od warunków miejscowych i możliwości floty, da się doskonale pogodzić. Rozwiązanie włoskie jest znów zbyt radykalnym i jednostronnym, co się nie zawsze da uzgodnić z różnorodnością sposobów walki na morzu.

Ze środków obrony przeciwlotniczej biernej najważniejszym jest pancierz, oraz dobrze pomyślany system grodzi wodoszczelnych. Pancierz, a zwłaszcza podwójny, ma zadanie stosunkowo łatwe, gdyż jak powiedzieliśmy wyżej, bomba jest bardzo złym z punktu widzenia balistyki pociskiem. Jej mała szybkość lotu, bynajmniej nie rosnąca do nieskończoności w miarę wzrostu wysokości (jak często się sądzi), oraz cienka i ze słabego materiału zrobiona skorupa sprawia, że na setki kilogramów bomby, zupełnie wystarczą centymetry, a nawet milimetry pancerza. Bomba nie dosięgnie części żywotnych okrętu, bo nawet przy zapalniku z bardzo długą zwłoką, najczęściej wybuchnie sama na skutek dużej utraty szybkości i ulegnie zdeformowaniu przy przechodzeniu przez pancierz. Wyjątki pod tym względem zdarzają się nadzwyczaj rzadko i najwyżej w warunkach całkowitego zaskoczenia („Deutschland“ na redzie Ibiza). Przy dostatecznym systemie grodzi wodoszczelnych, bomba zniszczy najwyżej górną część jednego z nich, co bynajmniej nie wyprowadzi okrętu z linii.

Ostatnim środkiem obrony biernej są dymy przesłaniające, które utrudniają celowanie lotnikowi, a nawet często w ogóle je unie-

możliwą. Zasadniczo zasłonę dymną powinny wytwarzać samoloty, gdyż dym zawsze dość długo utrzymuje się nisko nad wodą i ma małą szybkość wznoszenia się. Przy zastosowaniu fumatora okrętowego cała górna część okrętu byłaby dla lotnika zupełnie dobrze widoczna. Wyjątek stanowią samoloty torpedujące, które lecąc na małej wysokości, mają warunki obserwacji takie, jak okręty nawodne.

Manewr, którym chcemy zdeorientować lotnika oraz zmniejszyć prawdopodobieństwo trafienia, zależy przede wszystkim od typu okrętu i jego własności manewrowych. Okręt mały i zwrotny powinien wykonać gwałtowny zwrot, najlepiej o 90 stopni i wówczas gdy samolot znajduje się na właściwym kursie bombardowania, którego przy obecnie istniejących celownikach lotniczych nie może już zmienić. Okręt duży powinien rozpocząć to wcześniej, gdyż zwykle będzie bombardowany z większej wysokości przez co samolot wcześniej rzuci bomby. Oczywiście taki zwrot wpłynie ujemnie na skuteczność i celność ognia przeciwlotniczego, należałoby więc w drodze doświadczeń określić i ustalić dla wszystkich typów dział przeciwlotniczych na okręcie, stałą poprawkę w kierunku przy różnych szybkościach i największym wychyleniu steru. Zespół okrętów musi te zwroty wykonać w różnych kierunkach i rozproszyć się, o ile oczywiście warunki nawigacyjne i uformowanie sztyku na to pozwalają.

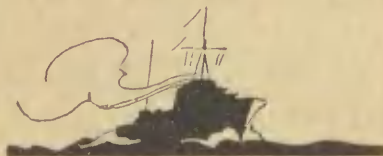
Zagrożenie przeciwlotnicze zależy przede wszystkim od:

- 1) odległości od baz lotniczych lub lotniskowców nieprzyjaciela;
- 2) ilości i jakości samolotów jaką on dysponuje;
- 3) wielkości i uzbrojenia przeciwlotniczego okrętu;
- 4) warunków atmosferycznych i pory dnia.

Punkty 1 i 2 są jasne, natomiast 3 wymaga pewnych wyjaśnień. Uzbrojenie przeciwlotnicze zależy od wielkości okrętu oraz jego wieku. Weźmy dwa okręty, jeden dwa razy dłuższy od drugiego, wówczas ich powierzchnia zagrożona przy ataku bombowym będzie się miała jak 1 : 4, a przy ataku torpedowym jak 1 : 2. Natomiast środki przeciwlotniczej obrony, które stanowią zawsze pewien procent wyporności, jak 1 : 8. Widzimy więc pozorny paradoks: okręt większy jest mniej zagrożony od małego. Jednak jest to zupełnie jasne, jeśli porównamy np. krążownik 4 tysiące ton i okręt liniowy 32 tys. ton, oczywiście projektowane i budowane w tym samym czasie. Na dodatek okręt liniowy będzie posiadał dość gruby pancierz pokładowy, a krążownik bardzo cienki albo wcale. Zupełnie odrębny charakter mają okręty małe, które nie będą wcale celem masowych ataków lotniczych. W każdym bądź razie najtrudniejszym zagadnieniem jest obrona okrętu lekkiego, a więc np. krążownika, który na dodatek będzie działał zwykle samodzielnie, o szybkości zaledwie o parę węzłów większej od okrętu liniowego i własnościach manewrowych też nie nadzwyczajnych. Kontrtorpedowiec znajduje się w warunkach nieco lepszych, bo jest o wiele zwrot-

niejszy, a jeśli jego cała artyleria jest przystosowana do ognia przeciwlotniczego, to dysponuje nawet silniejszą od krążownika baterią przeciwlotniczą.

Jak widzimy okręty liniowe, które miały być głównym obiektem ataków lotniczych i miały dzięki nim w ogóle zginąć z powierzchni morza, są najbezpieczniejsze i najtrudniejsze do zaatakowania, natomiast poważnie zagrożone są wyłącznie siły lekkie, nie mogące sprowadzić rozstrzygnięcia, co jest jeszcze jednym z licznych dowodów, że okręt liniowy pozostał panem morza.





Wiadomości techniczne.

PORUCZNIK MARYNARKI JERZY LUBELFELD.

Generatory akustyczne do nauki odbioru słuchowego

Temat poruszony przeze mnie w niniejszym artykule zainteresuje zapewne — jak sądzę — tych spośród czytelników „Przeglądu Morskiego”, którzy stykają się pośrednio, lub bezpośrednio ze szkoleniem w odbiorze słuchowym znaków Morse’a.

Do zasilania instalacji do nauki odbioru słuchowego (skrzynki korespondencyjnych, grupy słuchawek, lub też poprostu głośnika) musimy zastosować jakikolwiek generator prądów o częstotliwości słyszalnej i mocy odpowiedniej do ilości zasilanych słuchawek. Moc takiego generatora nie musi być duża, zazwyczaj nie przekracza ona 0,5 wata, gdyż moc pobierana przez jedną słuchawkę dla dobrego odbioru wynosi około 100 mikrowatów¹⁾ tylko.

Obecnie używane są trzy rodzaje takich generatorów: 1) brzęczyk elektromagnetyczny, 2) generator relaksacyjny, 3) generator lampowy.

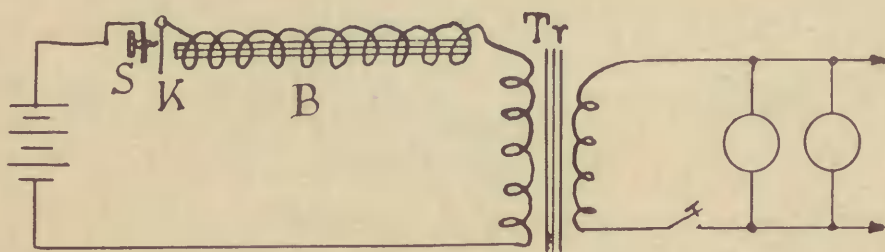
Zacznijmy od zwykłego brzęczyka elektromagnetycznego. Jest to przyrząd posiadający w szkolnictwie wojskowym piękną i starą stosunkowo tradycję. Używany przez długie lata do nauki odbioru słuchowego we wszystkich bodaj państwach, nazwą swą omal że nie obdarzył nawet jednej z broni, a mianowicie żołnierzy wojsk łączności, których nazywają czasem dziś jeszcze „brzęczykami”.

Przyrząd ten stał się jakdyby symbolem żołnierzy łączności. Po takim wstępie przyjrzyjmy się z bliska temu godnemu szacunku instrumentowi. (rys. 1).

Brzęczyk B jest to cewka z rdzeniem z żelaza miękiego;

¹⁾ moc potrzebna dla zrozumiałego odbioru wynosi tylko 10 mikrowatów dla słuchawek wysokomowych.

kotwiczka K, połączona z uzwojeniem, jest to blaszka sprężysta, umocowana jednym końcem na stałe, drugi koniec posiada wolny dla umożliwienia drgań. Kotwiczka w stanie spoczynku powinna dotykać śrubki kontaktowej S, przyczem docisk tej śrubki do kotwiczki jest regulowany. Brzęczyk pracuje w obwodzie, przedstawionym schematycznie na rys. 1. Po zamknięciu obwodu prąd z baterii 4 v, przepływając przez cewkę, wytwarza indukcję w rdzeniu. Ponieważ linie indukcji mają dążność do skrócenia się, przeto rdzeń przyciągnie kotwiczkę, a wówczas obwód zostaje przerwany, indukcja w rdzeniu zanika, kotwiczka dzięki swej sprężystości odskakuje, styk ze śrubką regulowaną S umożliwia ponowny przepływ prądu it.d. W ten sposób kotwiczka drga między śrubką S i rdzeniem, wydając charakterystyczne brzęczenie, któremu cały przyrząd zawdzięcza swą nazwę.



Rys. 1.

W obwodzie brzęczyka płynie więc prąd tętniący, którego składowa zmienna, poprzez transformator wyjściowy Tr , zasila urządzenie do nauki odbioru słuchowego, to jest — w najprostrzym układzie — klucz nadawczy i słuchawki, połączone między sobą równolegle, a z kluczem — oczywiście — w szereg. Wysokość tonu brzęczyka, a więc częstotliwość składowej zmiennej, zależy tylko od napięcia baterii zasilającej i od odległości między śrubką S i kotwiczką K. Częstotliwość ta rośnie ze wzrostem napięcia i zmniejszeniem tej odległości. Zakres częstotliwości osiągalnych przez regulację tych dwóch czynników nie jest duży, wynosi on około 900 — 1200 okresów/sek.

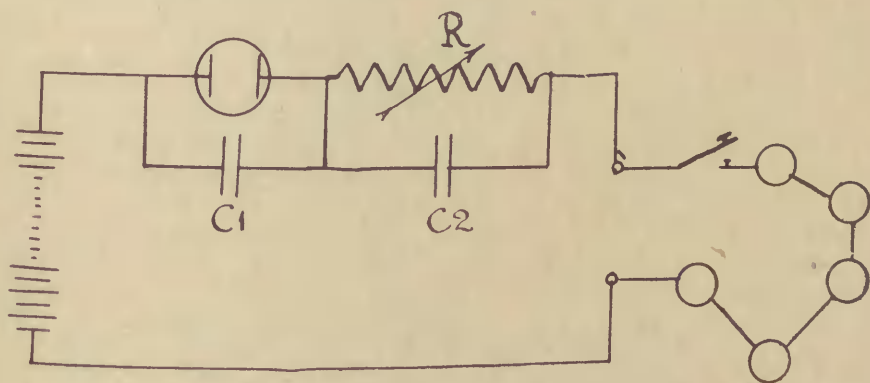
Co do mocy — zależy ona od napięcia baterii przede wszystkim, a poza tym wpływ ma rezonans mechaniczny kotwiczki, a więc zależy ona również od częstotliwości. Moc ta zresztą wystarcza w zupełności w warunkach pracy brzęczyka, gdyż może on „pociągnąć” ponad 100 par słuchawek.

Eksploatacja brzęczyka jest tania, sam przyrząd prosty w użyciu i w obsłudze, dlatego więc musiał on ustąpić miejsca innym generatorom?

Odpowiedź na to pytanie może dać każdy, kto z brzęczykiem „współpracował” przez czas dłuższy. Oto bowiem między śrubką i kotwiczką powstaje iskra. Iskra ta opala śrubkę i kotwiczkę, powodując w miejscu styku utlenianie obu kontaktujących metali.

Opór styku zwiększa się. Sprężynka, stanowiąca kotwiczkę obłuzowuje się, traci swą sprężystość, jednym słowem — „starzeje się“.

Objawy tego zwiększenia oporu styku i starzenia się sprężynki są bardzo przykre: Wyobraźmy sobie, że przeprowadzamy, na przykład, egzamin okresowy z odbioru słuchowego; nadawane jest jakieś wysokie tempo, uczniowie pracują w dużym napięciu nerwów, a tu nagle brzęczyk zaczyna skrzeczeć, ton jego staje się chrapliwy, niemuzykalny, następują przerwy, aż wreszcie w ogóle milknie. Uczniów „szlag trafia“, bo wysiłek ich jest zmarnowany — trzeba na nowo zacząć to tempo — instruktor zaś odczuwa coś w rodzaju wstydu za swego „współpracownika“, nie mówiąc już o tym, że może się narazić na ciche, (lub mniej ciche) zarzuty, że brzęczyk nie jest dostatecznie konserwowany i przygotowany do egzaminu. A przecież długoletnie doświadczenie poucza nas, że nigdy nie wiadomo dnia, ani godziny, kiedy brzęczyk zacznie „nawalać“.



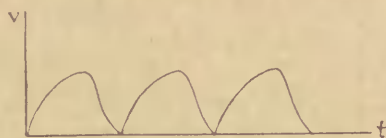
Rys. 2.

Zasadniczą więc wadą brzęczyka jest niestalość w pracy, trudne regulowanie tonu, co powoduje duże straty czasu i dużo niepotrzebnego zdenerwowania. Jeżeli więc rezygnujemy z używania tego, szanownego wielce ze względu na usługi oddane poprzednim pokoleniom przyrządu, musimy jego następcy postawić taki warunek:

— generator powinien pracować bez przerw przez kilka godzin, w czasie pracy nie może zmieniać tonu samorzutnie, ton powinien być muzykalny, nie skrzeczący i powinna istnieć możliwość regulowania go w zakresie np. 700 — 1600 okresów/sek. w sposób ciągły i powolny. Tu pozwolę sobie zauważyć, że zmiana tonu w czasie nadawania jest bardzo korzystnym urozmaicheniem lekcji odbioru słuchowego, zmniejsza bowiem monotonię długiego odbierania i poza tym zbliża nas do rzeczywistych warunków pracy radiotechnika, gdyż — jak wiemy — ton radiostacji odbieranej zmienia się również. Otóż, mając możliwość subtelnej regulacji tonu, instruktor może z powodzeniem naśladować radiostację.

Generatorem, który warunek ten spełnia zadawalająco, jest generator releksacyjny. (rys. 2).

Drganiami relaksacyjnymi nazywamy periodyczne ładowanie kondensatora i rozładowywanie go przez opór rzeczywisty. (rys. 3).



Rys. 3.

Generator relaksacyjny jest to lampa jonowa (może być zwykła neonówka) połączona równolegle z kondensatorem C1 i szeregowo z oporem R, zablokowanym kondensatorem C2 dla zmniejszenia oporu dla składowej zmiennej. Generator jest zasilany napięciem stałym z baterii anodowej, lub z prostownika 120 - 160 volt. Słuchawki dołącza się w szereg z oporem R — stanowią one jakby jego dalszy ciąg.

Po zamknięciu obwodu kondensator C1 ładuje się tak długo, dopóki napięcie na jego okładkach nie osiągnie wartości równej tzn. napięciu zapłonu lampy neonowej. W miarę bowiem ładowania się kondensatora C1 jonizacja gazu pod wpływem pola elektrycznego w lampie zwiększa się, opór jej maleje i w pewnej chwili następuje nagły przepływ prądu przez lampę. (W tym momencie lampa rozjarza się charakterystycznym czerwono - pomarańczowym światłem).

Prąd płynący przez lampę jest prądem rozładowania kondensatora C1, jednocześnie zaś z jego przepływem gaz w lampie — w miarę opadania napięcia na okładkach rozładowywanego kondensatora C1 — dejonizuje się, opór jego rośnie i w momencie, gdy kondensator jest już wyładowany, opór lampy jest taki duży, jak na początku. Teraz kondensator C1 znów się ładuje i cały cykl powtarza się.

Rola oporu R jest następująca: Gdyby opór ten był za mały, wówczas neonówka jarzyłaby się przez cały czas, prąd przez nią płynąłby stale i drgań nie byłoby; opór ten umożliwia więc przepływ prądu przez lampę tylko przy rozładowaniu kondensatora, dając spadek napięcia dość duży, a mianowicie tak duży, że napięcie na lampie nie może się ustalić, jako napięcie równe napięciu zapłonu. Częstotliwość drgań relaksacyjnych zależy od napięcia przyłożonego, pojemności kondensatorów C1 i C2 i oporu całkowitego obwodu. Przy użyciu baterii 120 v, neonówki typu palcowego Philipsa, oraz przy wartościach kondensatorów i oporu wg. rys. 2 w dwudziestu parach słuchawek połączonych w szereg, otrzymano bardzo ładny, muzyczny ton o częstotliwości około 1100 okresów/sek.

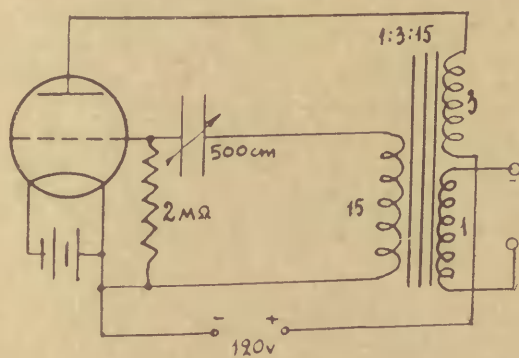
Ponieważ prąd płynący w obwodzie generatora jest bardzo mały, słuchawki można łączyć tylko w szereg. Słuchawki stanowią — jak już wspomnieliśmy — dalszy ciąg oporu R, ton więc zależy od ilości słuchawek.

Zastosowanie transformatora wyjściowego (prądowego) nie dało wyników prawdopodobnie ze względu na małą moc, która jesz-

cze bardziej zmniejszyła się wskutek działania indukcyjności transformatora, zniekształcającej relaksację, a tym samym obniżającej wartość skuteczną składowej zmiennej prądu w obwodzie. Wadą więc generatora relaksacyjnego, przedstawionego na rys. 2 jest niemożność zastosowania go do zasilania skrzynek korespondencyjnych, do których słuchawki — jak wiemy — dołącza się równolegle. Zaletą natomiast jest bardzo równa praca, ton muzyczny i możliwość bardzo szerokiej zmiany częstotliwości.

Wadę generatora relaksacyjnego możemy usunąć przez dołączenie do niego wzmacniacza lampowego, a wówczas dysponujemy źródłem prądu o częstotliwości akustycznej, któremu nie zarzucić z punktu widzenia użyteczności do naszego celu już nie można — chyba to tylko, że jeżeli stosujemy lampę katodową (we wzmacniaczu) to lepiej w ogóle zrezygnować z neonówki i „jechać” na generatorze lampowym.

Generator lampowy jest bowiem niewątpliwie najlepszym rozwiązaniem zasilania instalacji do nauki odbioru słuchowego. Stałością i pewnością pracy, oraz czułością regulacji tonu przewyższa ten rodzaj generatora nawet generator relaksacyjny. Rys. 4 przedstawia schemat ideowy takiego generatora.



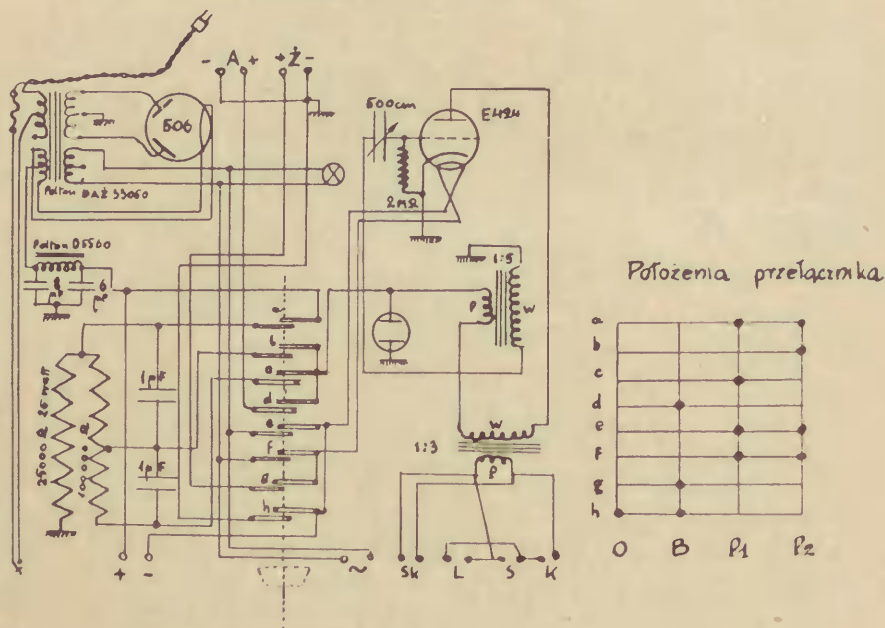
Rys. 4.

Jak widzimy — jest to zwykły generator samowzbudający w układzie Meissnera. Ponieważ częstotliwości robocze są małe, przeto sprzężenie zwrotne jest uskutecznione przy pomocy transformatora z rdzeniem. Transformator ten posiada dodatkowe uzwojenie wyjściowe dla dołączenia skrzynek korespondencyjnych, głośnika, lub słuchawek, które możemy łączyć dowolnie i w ilości ponad stokilkadzieciąt. Zmianę tonu otrzymujemy przez pokręcenie gałką kondensatora siatkowego.

Najwygodniej zasilac taki generator z sieci elektrycznej przy pomocy prostownika. Mając prostownik, możemy go wykorzystać, jako źródło prądu przy różnych pokazach na lekcjach elektrotechniki i radiotechniki. Na zakończenie pozwolę sobie przedstawić czytelnikowi opis i dane techniczne aparatu, wykonanego we własnym zakresie i wypróbowanego przez autora.

— generator lampowy m. częst. o zakresie 700 - 1600 okresów/sek.

Zasilanie generatora może być z prostownika, lub też z baterii akumulatorowych anodowej i żarzenia 120 - 160 v i 4 v. Odpowiedni przełącznik pozwala zmienić rodzaj zasilania. Rys. 5 przedstawia schemat aparatu.



Rys. 5.

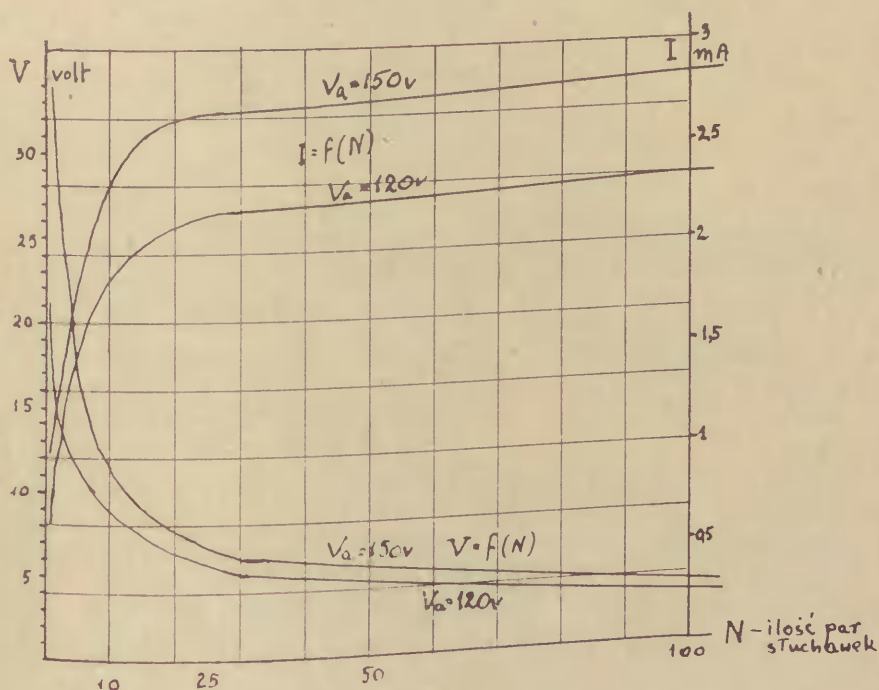
Aparat jest zmontowany w chassis z blachy cynkowej, płyta przednia bakelitowa, całość w skrzynce drewnianej. W chassis mieści się prostownik, to jest transformator sieciowy, dławik i kondensatory filtra, opór bocznikowy 25000 omów i opór szeregowy 100000 omów, które są potrzebne dla zredukowania napięcia do 120 — 150 v, takie bowiem napięcie powinno być dostarczone na anodę generatora. Poza tym w chassis mieści się przełącznik czteropolożeniowy (O — wyłączony gen., B — zasilanie z bat., P1 — zasil. z prost. 120 v, P2 — zasil. z prost. 150 v.) Nad chassis znajdują się lampy: prostownicza Philips 506 i generatora Philips E 424, transformatory m. cz., kondensator zmienny siatkowy („mikowy“ 500 cm) i opór siatkowy.

Płyta przednia zawiera, oprócz galek przełącznika i kondensatora, ogólny wyłącznik zasilania, żarówkę 6 v, służącą, jako wskaźnik włączenia prostownika do sieci, małą neonówkę, służącą, jako dodatkowy opór bocznikowy i jednocześnie wskaźnik włącze-

nia wys. nap. na anodę generatora, oraz gniazda do włączenia klucza nadawczego w razie nadawania centralnego, gniazda dla słuchawek kontrolnych i wreszcie gniazda do dołączenia skrzynek korespondencyjnych, lub jakiegokolwiek innej instalacji do nauki odbioru słuchowego. Różnica między schematem ideowym z rys. 4 i schematem z rys. 5, którą czytelnik spostrzega, polega tylko na tym, że nie mając specjalnego transformatora o trzech uzwojeniach dla sprzężenia zwrotnego i obwodu wyjściowego, autor zastosował dwa zwykłe transformatory m. częst. Jeden z nich pracuje, jako sprzężenie zwrotne, drugi zaś jako prądowy transformator wyjściowy. Zastosowanie transformatora wyjściowego było konieczne ze względu na możliwość pracy ze skrzynkami korespondencyjnymi.

Ściana tylna zawiera gniazda do ewentualnego dołączenia baterij, oraz sznur sieciowy z wtyczką.

Rys. 6 przedstawia charakterystykę obciążenia generatora.



Rys. 6.

Są to krzywe wyrażające zależność prądu i napięcia, dostarczonego przez generator, od ilości załączonych słuchawek. Krzywe zostały zdjęte dla dwóch napięć anodowych: 120 i 150 v. Jak widać — ilość słuchawek może dojść do stu par, a odbiór będzie jeszcze zupełnie dobry.

Generator lampowy w tym układzie ma jedną jeszcze cechę, która z punktu widzenia komfortu może być uważana za wadę, ze względu jednak na cel szkolenia w odbiorze słuchowym — raczej za

zaletę. Cecha ta polega na tym, że w słuchawkach stale słychać cichy jednostajny ton, pochodzący z obwodu pierwotnego generatora. Ponieważ generator stale pracuje, a manipulacja odbywa się w obwodzie wtórnym, przeto ten przydźwięk jest nieusuwalny praktycznie. Później, przy pracy na skrzynkach korespondencyjnych, w razie jednoczesnego nadawania, słychać przeszkadzanie wzajemne uczniów. Jednakże właściwym sygnałom wielkiej krzywdy te przeszkody nie czynią, gdyż sygnał właściwy jest około 20 razy silniejszy. Przeciwnie, słabe sygnały przeszkadzające upodabniają pracę do pracy w warunkach rzeczywistych, w których — jak wiemy — nieraz po kilka stacji wzajemnie sobie przeszkadza, a stosunek mocy sygnału właściwego i przeszkadzającego nie jest tak korzystny, jak przy użyciu opisanego aparatu.

Dla orientacji podam jeszcze, że koszt takiego generatora wynosi 142 zł.





Zagadnienia aktualne.

Sztuka wojny na morzu.

I.

Że wojna jest Sztuką i to Sztuką w najgenialniejszym tego słowa pojęciu — o tym nie wątpi nikt, kto choć pobieżnie studiował strategię. Wprawdzie sztukę ową pacyfiści zwykli nazywać „barbarzyństwem“ albo „antytezą uczuć humanitarnych“, — ale wiemy dobrze, że to frazes. Frazes oklepany i jałowy, gdyż poprzez cały ciąg istnienia ludzkości, wojny istniały i istnieć będą — zbyt bowiem wiele antagonizmów i różnic dzieli poszczególne państwa czy narody. Zresztą strategia stoi dziś na usługach polityki — i tam, gdzie wojny mają charakter zaboreczy — tam na ogół wzniecają je nie wojskowi, lecz ci właśnie politycy i mężowie stanu dla których siła zbrojna jest tylko środkiem do celu. Wojskowi — wierni przyśiędze — są tylko wykonawcami woli rządu czy narodu.

Biada natomiast krajom, pokojowo usposobionym, których siła zbrojna, przez fałszywe poczucie pacyfizmu czy oszczędności, nie stoi na poziomie konieczności życiowych: naród niedostatecznie uzbrojony, to tylko pokusa dla zaboreczo usposobionego sąsiada.

Nie ma więc nie barbarzyńskiego w sztuce wojennej, jako takiej, a przeciwnie działają tu najbardziej szlachetne czynniki ludzkiej: patriotyzm, rycerskość, ofiarna miłość ojczyzny, poczucie obowiązku, głęboka wiedza, koleżeńskość, siła woli, szacunek tradycji itd. Najokrutniejszy kondotier nie przełał nigdy tyle krwi ludzkiej, co nieudolny polityk — pacyfista, gardłacz parlamentar-ny, który zabija nie mieczem — w równej walce — ale słowami; i to nie wrogów swego kraju, lecz jego najlepszych synów. Jeden, i to nie przykład: Rozkaz premiera francuskiego, socjalisty Vivianiego, cofający w przeddzień wielkiej wojny, wojska Francji z pnia granicznego do strefy położonej o 10 km. w tyle, — nie tylko nie zapobiegł wybuchowi wojny, ale przyprawił armie francuskie,

forsujące przejścia w Wogezach, o poważne straty, wywołane koniecznością odebrania opuszczonego terenu.

Wojna jest tedy Sztuką wyższego rzędu i ci co ją w sensie taktycznym na górnych szczeblach prowadzą, muszą mieć talent i geniusz w znacznie wyższym stopniu niż to się dzieje przeciętnie z innymi dziedzinami Sztuki: malarstwem, sceną, literaturą, rzeźbą itp. Bez przesady powiedzieć można, że wielki wódz wojenny jest najbardziej idealnym ucieleśnieniem geniuszu ludzkiego, w jego wszechstronnej formie.

Jeśli więc prowadzenie wojny jest z punktu widzenia militarnego Sztuką (przez duże S.), to wojna morska jest Sztuką tą w kwadracie. Wpływa na to odrębność teatru operacyjnego, wszechstronność zadań marynarki wojennej, jej międzynarodowe znaczenie, szybkość z jaką toczą się zdarzenia, specyficzne warunki walki na morzu i szereg innych czynników, zarówno strategicznych, jak i taktycznych. Mimo olbrzymich postępów techniki, morze po staremu panuje nad życiem narodów, dziś — więcej jeszcze niż w czasach minionych. Jeśli porażka floty Xerksesa ocaliła Grecję do zagłady, a wszystkie zwycięstwa lądowe Napoleona obrócił w niwec jeden Trafalgar, to obecnie — wobec wzrostu czynnika gospodarczego, morze odgrywa jeszcze większą i decydującą rolę w wielkich przesileniach międzynarodowych. To też jeśli nie posiąść, to choć rozumieć zasady Sztuki Wojny na morzu — wchodzi dziś w zakres wiedzy każdego wodza, choćby nawet był to wódz, wyrosły wykształceniem i hierarchią z wojska lądowego.

Oczywiście — nie znaczy to weale aby taki wódz naczelny, — pochodzący z broni lądowych, miał dowodzić na morzu. Nie — teoria, nawet najgenialniejsza nie zastąpi tu praktyki i tego co nazywamy „le sens de la mer” — zmysłem morza, zrozumieniem morza. Na morzu więc po dawnemu dowodzić będą admirałowie. Natomiast nie ulega wątpliwości, że przy ustrojach mieszanych „wojsko-marynarka”, czynniki odpowiedzialne za całokształt siły zbrojnej państwa, a nawet wyższe szczeble dowództwa lądowego, winny orientować się dobrze w zadaniach i możliwościach marynarki. Inaczej całe zagadnienie obrony państwa stanie pod znakiem zapytania, albowiem jedno z dwojga: albo czynniki lądowe kępować będą rozwój marynarki, sprowadzając ją do stanu embrionalnego, — albo marynarka ta zostanie nawet rozbudowaną, ale w krytycznej chwili naczelne dowództwo ujrzy w niej tylko przedłużenie frontu lądowego. W jednym i w drugim wypadku marynarka, albo za słaba w stosunku do włożonych na nią zadań, albo niewłaściwie użyta, — albo wreszcie jedno i drugie — nie spełni pokładanych w niej nadziei. Tym samym zaś obrócić się gotowe w niwecz wszystkie operacje wojska na lądzie.

Słynne zdanie adm. Daveluy, — „Historia świadczy, że wielu prowadzi wojny, ale rzadko kto wojnę rozumie, albowiem te same błędy i zaniedbania powtarzają się z prawie matematyczną dokładnością” — potwierdza tylko to wszystko cośmy uprzednio na temat Sztuki prowadzenia wojny na morzu powiedzieli. Lektęje z zaniedbania marynarki wypływające są dość wymowne.

Konięcnosc posiadania pewnych, moze wiecej niz elementarnych pojec o Sztuce wojny na morzu, potrzebna jest rowniez tym męzom stanu, ktorzy z tytuliu piastowanych przez sie godnosci, odpowiedzialni sa za polityke zagraniczna panstwa. Polityka i strategia wiazu sie bowiem dzis tak scisle ze soba, ze prowadzenie jakiegokolwiek polityki bez szczegolowego wgladu w mozliwosci strategiczne, staje sie budowa zamkow na lodzie. Najlepszy, najwymowniejszy przyklad mamy tu w stosunkach polsko-litewskich, gdzie Litwa, slaba na lądzie a bezbronna na morzu, prowadzila w stosunku do Polski polityke agresywna, zupełnie niewspolmierna do jej wlasnych interesow i mozliwosci.

II.

Niedawno ukazała się w druku poważna praca wiceadmirała Oskara di Giamberardino, zajmującego jedno z czołowych stanowisk w marynarce Italii, a znanego i w Polsce z okresu wizyty italskiej eskadry morskiej w Gdyni. Praca ta, zatytułowana „L'arte della guerra in mare” bogactwem swej treści nie nadaje się do omówienia w ramach zwykłej recenzji. Można o niej napisać 30 wierszy, albo... przełomaczyć ją całkowicie, co ufamy, będzie młym trudem dla kogoś znającego dobrze język włoski. Na razie stwierdzić można, że o obszerne streszczenie pokusił się kmr-por. Mohr z marynarki niemieckiej. Ale mimo rozwleczenia tematu aż w trzech kolejnych zeszytach „Marine - Rundschau” (22 stronie pisma pełnitowego), recenzent niemiecki, mimo tej całej sumienności, nie wyszedł z zadania obronną ręką. Po strawieniu owej — na trzy miesiące rozłożonej lektury, Czytelnik nie ma dość przejrzystego obrazu całości i mimo woli nasuwa mu się powątpiewanie, czy wybitny sztabowiec i marynarz mógł myśleć swą wyrażać w równie zawily sposób. To też niewątpliwie trzeba się zapoznać z oryginałem, bo streszczenie niemieckie padło ofiarą zarówno niejasności, wynikających z samego skrótu, i z licznych komentarzy recenzenta, jak i różnicy charakteru obu języków. Co oczywiście nie umniejsza rzetelnego trudu jaki sobie zadał kmr-por. Mohr.

Aby jednak nie wpaść w te same trudności, postaramy się z pracy admirała di Giamberardino dać tylko te fragmenty, które stanowią pewne zamknięte „credo” i w stosunku do czytelnika polskiego są bardziej aktualne od innych. A więc oto synteza myślowa pracy admirała włoskiego.

Liga Narodów.

Liga Narodów jest niezym więcej jak świątynią międzynarodonalizmu z angielskimi kapłanami i francuskimi oficjantami. Rzesza to chór starców, akompaniujących solistom. Tymczasem, kto spragnie szczerze sprawiedliwości, ten musi — zanim ograniczy zbrojenia — być pewny swego bezpieczeństwa. A poza tym zagadnienie surowców winno być rozwiązane międzypaństwowo, tak aby jedne

402

kraje nie miały ich nadmiaru, podczas gdy drugie cierpią na niedostatek; to samo dotyczy terenów, gdyż jedne państwa duszą się z nadmiaru ludności, inne władają wielkimi słabo zaludnionymi terytoriami. Nowy podział ziemi, oparty na racjonalnej polityce, która oczywiście tylko wtedy ma wartość, gdy opiera się o strategię — jest jedynym sposobem zachowania pokoju i sprawiedliwego współżycia narodów. Marynarka — jako czynnik międzynarodowej działalności — ma tu do odegrania pierwszorzędną rolę — kraje, które jej nie posiadają, albo posiadają w zbyt słabym stopniu, nie mogą się niczego dobrego spodziewać, gdyż ich politykom zabraknie argumentu „przekonywującego“.

Panowanie na morzu.

Celem wojny morskiej jest osiągnięcie panowania na morzu, aby trzymać w ręku własne drogi komunikacyjne, a zamknąć je przeciwnikowi. Jednak panowanie na morzu nie posiada charakteru wyłączności. Morze — kolebka wolności i źródło dobrobytu narodów — nie oddaje się w pacht silniejszemu. Nawet słabszy ma coś do powiedzenia na tych wielkich, wolnych obszarach. Ale słabszy, to nie znaczy słaby i bezbronny, bo takiemu wyjście na morze jest w ogóle wzbronione. Miejsce blokady taktycznej zajęła dziś blokada strategiczno-ekonomiczna, dająca słabszemu większe możliwości obrony, o ile obrona ta, przygotowana zawczasu, rozporządzać będzie licznymi środkami... zaczepnymi. Wówczas panujący na morzu będzie się musiał chwilaми panowaniem swym dzielić... z przeciwnikiem.

Lotnictwo.

Lotnictwo w wojnie morskiej stało się areyważnym i nieodzownym czynnikiem, jednak nie należy oczekiwać odeń rzeczy przesadnych. Nie może ono zapewnić panowania na morzu, ani też utrzymać go w swym posiadaniu, choćby przez czas krótki. Ścisła współpraca między flotą a jej własnym lotnictwem jest jednak gwarancją powodzenia. O zastąpieniu lotnictwem jakiegokolwiek broni marynarki wojennej — nawet ścigaczy — mowy nie ma, gdyż lotnictwo zbyt jest zależne od warunków atmosferycznych, nocą (nawet przy użyciu spadochronów oświetlających) jest ślepe, a dokładność podawanych przez nie wiadomości musi być ściśle kontrolowana. Co zaś do bombardowania powietrznego, to już stwierdzono, że nowoczesny okręt liniowy jest na nie wystarczająco odporny.

Morze zamknięte.

Jeśli dany kraj posiada dostęp tylko do morza zamkniętego, którego wyjście leży w rękach obcego państwa i to silniejszego na morzu — wówczas jedno z dwojga: albo należy sobie poszukać silnego sprzymierzeńca na zewnątrz, albo też zręczną polityką doprowadzić do przymierza z tym właśnie państwem, które klucz wolności morskiej dzierży. W jednym i w drugim wypadku pamiętać

trzeba, że im samemu jest się silniejszym, tym łatwiej się silnych sprzymierzeńców znajduje. Przymierze silnego z zupełnie słabym jest bowiem dla pierwszego tylko troską i w razie konfliktu wymaga ofiar niewspółmiernych do korzyści z tak kruchego przymierza płynących. —

To zdanie Autora włoskiego znajduje pełne potwierdzenie w włoskiej polityce śródziemnomorskiej, która potrafiła — dzięki oparciu o pełnowartościową flotę — utrzymać dla siebie otworem Suez i Gibraltar, — dziś zaś dąży zupełnie wyraźnie do ugody z Wielką Brytanią. W każdym razie morza zamknięte istnieją tylko dla państw nie posiadających floty, albo posiadających jej mikroskopijną namiastkę (nasz przyp.).

Obrona wybrzeży.

Przy dzisiejszym stanie środków zwiadowczych i obronnych, atak nieprzyjacielskiej floty na wybrzeże, połączony z desantem, może mieć miejsce tylko przy zupełnej słabości tych środków. Tylko kraj nie posiadający floty, względnie posiadający ją w nikłym stopniu, może być wystawiony na ataki od strony morza. Wówczas zajdzie też groźna konieczność gromadzenia na wybrzeżu dużych sił wojska dla zapobieżenia desantowi. Natomiast najlepszą obroną sił wojska dla zapobieżenia desantowi. Natomiast najlepszą obroną wybrzeży jest zawsze własna, pełnowartościowa flota, z którą przeciwnik musi się liczyć.

Oczywiście raidy sił lotniczych i lekkich nieprzyjaciela mogą mieć miejsce zawsze, ale mimo strat materialnych i moralnych, nie powinny one wprowadzać z równowagi dowództwa i narodu; albowiem decydującego skutku nie odniosą. Dowództwo nie powinno dać wydrzeć sobie inicjatywy i bawić się w bierne wyczekiwanie bo-raidów, czy też stereotypowe przeciwdziałania. W ten sposób bowiem stanie się ono całkowicie zależnym od woli przeciwnika. Naodwrot — nie należy się przejmować operacjami drugorzędnymi i starać się uderzyć nieprzyjaciela tam, gdzie będzie to dlań dotkliwie. Silne umocnienia nadbrzeżne mają o tyle rację bytu, o ile współpracują z flotą, chroniąc jej podstawy operacyjne.

Prawdziwe zadanie floty leży natomiast na morzu. Obarczanie jej obroną wybrzeża uszczupla jej możliwości i uniemożliwia zwycięstwo. Nawet przegrana bitwa jest tu — wobec jednoczesnych strat u przeciwnika — lepszym wynikiem, od bezmyślnego zamykania floty w portach i wyczekiwania aż wpadnie ona, bez trudu jak dojrzały owoc, w ręce wroga. —

Wiadomo iż w czasie wielkiej wojny olbrzymia połać wybrzeża niemieckiego — od Libawy po Kilonię broniona była (prócz kilku twierdz nadmorskich) tylko przez nieliczne formacje pospolikilku ruszenia. Gdyby flota niemiecka panowała na Bałtyku nie tego ruszenia. Gdyby flota niemiecka osiągnęła na wybrzeżu tym znaczne siły lądowe, których brak dałby się głęboko odczuć na obu frontach. Inna rzecz, że słabsza flota niemiecka osiągnęła owo pano-frontach. Inna rzecz, że słabsza flota niemiecka osiągnęła owo panowanie, dzięki skrępowaniu działalności floty rosyjskiej przez własne dowództwo naczelne na lądzie, absolutnie nie rozumiejące korzyści

z należytego użycia floty pływających i jej możliwości operacyjnych (nasz przyp.).

Szybkość.

Im mniejszy akwen operacyjny, tym szybkość odgrywa większą rolę. Na morzach „zamkniętych” jest ona o wiele ważniejsza od zasięgu, który gra rolę raczej z oceanicznego punktu widzenia. — Że zaś kurs do bazy może być nieprzyjacielowi z góry znany, tedy szybkość jest jedynym ratunkiem. Horthy zginąłby w Cieśninie Otranto, gdyby jego krążowniki nie miały 3 węzłów przewagi szybkości (nasz przyp.). Szybkość nie powinna jednak — w budownictwie morskim — być traktowana przesadnie, z pominięciem zalet uzbrojenia i opancerzenia.

Że jednak trudno zbudować mały okręt — równocześnie szybki, stosunkowo silnie uzbrojony i wystarczająco opancerzony — tedy i tu okazuje się, że tylko okręt liniowy gromadzi w sobie wszystkie te zalety taktyczne. Okręty lekkie muszą z konieczności być budowane kompromisowo.

Mała wojna.

Możliwości strategiczne „małej wojny” są bardzo ograniczone. Jej zwolennicy przyjmują arbitralnie, że silniejszy przeciwnik może być „zahaczony” naraz w kilku dotkliwych punktach. Pogląd taki jest błędny, albowiem flota silniejszego kryje ważniejsze punkty, pilnuje dróg komunikacyjnych i posiada większe możliwości operacyjne. — Jedynie w wypadku silnej floty o nikłym zupełnie „morale” (bolszewicy w Krónsztaacie r. 1918) możliwości „małej wojny” wzrastają dla strony słabszej.

Pogląd, że pod grozą małej wojny, silniejszy przeciwnik zmuszony zostanie do rozproszenia swych sił, aby stawić wszędzie czoło „podjazdowi” wroga — jest równie nieistotny. Strona słabsza ludzi się, że dowództwo strony silniejszej popelni tak kardynalny błąd — bo w ten sposób własne jej zadanie wydaje się łatwiejsze. Jeśli nawet błąd taki nastąpi, to i tak poszczególne zespoły przeciwnika, rozporządzającego nadto okrętami liniowymi, mogą być silniejsze. Liczyć na okręty podwodne i miny, mające osłabić przeciwnika, to dopiero rachunek prawdopodobieństwa, gdyż w warunkach małej wojny trudno o idealną współpracę wszystkich broni morskich.

Zwolennicy małej wojny operują też zbyt często czynnikami „lotnictwo plus okręty podwodne” — zapominając, że silniejszy przeciwnik może odpowiedzieć im tymi samymi środkami i że potrafi on prędzej ponieść straty.

Wreszcie teoretycy małej wojny opierają się też na zmęczeniu przeciwnika i wyczerpaniu jego energii przez ciągłą czujność. Zapominają jednak, że wyczerpanie i zmęczenie grozi conajmniej w równym — a może i w znacznie większym stopniu — własnym załogom. Dodajmy, że rozpoznanie powietrzne utrudnia dziś naj-

życiowej. Pancernik okazuje się najtańszy, bo jest najodporniejszy i łączy w sobie wszystkie niemal zalety taktyczne innych okrętów (za wyjątkiem podwodnych). To też eskadry okrętów liniowych stanowią rdzeń floty, dookoła którego skupia się dopiero reszta.

Należy się wystrzegać zbytnej rozbieżności w kalibrach dział (Anglia dziś 12, Francja 16, Niemcy 8), a przy rozplanowaniu wież dawać pierwszeństwo taktyce, nie zaś technice. Zgrupowanie wież na dziobie, albo umieszczanie po 4 działa w każdej, jest koncesją na rzecz techniki konstrukcyjnej, taktycznie niepraktyczną i mogącą dać przykre rezultaty.

Wielkie kontrtorpedowce są lepsze od małych, bo posiadają większe zalety taktyczne i nawigacyjne. W pewnych warunkach mogą z powodzeniem zastępować krążowniki. Natomiast postępy w dziedzinie okrętów podwodnych nie są jeszcze wystarczające i podśluch podwodny może stać się dla nich dokuczliwy. O bezpośrednim udziale okrętów podwodnych w bitwach morskich sił nawodnych trudno coś powiedzieć, — ale nie jest przesadą twierdzenie, że dowódca floty będzie w takim wypadku wołał okręty podwodne przeciwnika od... własnych... z którymi może mieć niejedną kłopot.

Personel.

Personel musi być szkolony taktycznie, duchowo i fizycznie, wyszkolenie taktyczno - techniczne rozumie się samo przez się. Duchowo wychowywać należy żołnierza — obywatela, uświadomionego politycznie, rozumiejącego należycie po co służy i za co walczy. Fizycznie należy ćwiczyć odporność i wytrzymałość, więcej od samej siły.

Specjalną uwagę należy zwrócić na zapewnienie oficerom, podoficerom i marynarzom należytego wypoczynku i godziwej rozrywki. O te rzeczy trzeba już dbać w czasie pokoju, gdyż w czasie wojny zaimprovizować się nie dadzą. (Na niemieckim krążowniku korsarskim „Wolf” zaokrętowano orkiestrę — nasz przyp.). Marynarze muszą mieć zapewnione minimum komfortu, gdyż od tego zależy ich zdrowie i wytrzymałość. Twierdzenie, że okręty są po to tylko aby walczyć, nie jest ścisłe, bo okręty są także po to aby trwać... (Lotnik po kilkugodzinnym locie znajduje komfortowy pokój, ale co ma zrobić gnieźdzący się miesiącami w ciasnej kabince marynarz? nasz przyp.). Jeżeli okręty muszą iść do doku, to i ludzie wymagają co pewien czas „wyprzęgnięcia”. I to tymbardziej dziś, kiedy wojnę prowadzi się raczej przeciwko ludziom (narodom) niż przeciw sprzętowi. —

Nieprzyjacielska propaganda znajdzie prawie zawsze słuchacza w człowieku przemęczonym, przepracowanym i żyjącym w niewygodnym pomieszczeniu, a do tego wystawionym na stałe niebezpieczeństwo. Na lądzie szanse obu stron (okopy) są tu mniej więcej równe. Ale na morzu duch będzie raczej lepszy u tej, która prócz zwykłych walorów militarnych, posiada lepsze warunki egzystencji i lepszą „opiekę społeczną”. (nasz przyp.).

Awanse muszą być sprawiedliwe i ani zbyt spieszne, ani

zbyt powolne, bo w obydwóch wypadkach stwarza to niezadowolenie i szkodzi zwartości siły zbrojnej. Stosunek oficerów młodszych do sztabowych winien być, jak 2 do 1. Czynniki opiniujący na bardzo trudne zadanie, gdyż poczucie rzeczywistości zatracą się często wzdłuż szczebli drabiny hierarchicznej... Trzeba tu psychologii i „ludzioznawstwa“, a przy tym przenikliwości fachowej. Doskonały subalterm może być kiepskim dowódcą i odwrotnie.

Wódz.

Filozof amerykański Emerson powiedział: „Ten człowiek jest wielki, który żyje w wyższej sferze myślowej. Inni nie mogą mu dorównać, bo nie sięgają do tej sfery, względnie chwilami tylko i z trudem dotykają jej. To co dlań jest jasne, przedstawia dla innych niepewność czy tajemnicę...”

Wódz jest tedy upostaciowaniem syntezy. Analiza przechodzi na jego sztab — z tym jednak, że bez geniuszu wodza, praca sztabu jest tylko formalistyką i biurokracją. Jedynie rzetelny talent potrafi odróżnić plewy od ziaren i z mnogości przypadków niejednolitego znaczenia — zrobić najpierw realny obraz sytuacji — a potem jednolitą decyzję. Napoleon twierdził, że nie legiony rzymskie zdobyły Gallię ale Cezar, nie wojska Kartaginy groziły Rzymowi lecz Hannibal, nie armia pruska broniła z takim uporem swego kraju lecz Fryderyk II. To samo — jeszcze w większym stopniu — ma miejsce w dobie dzisiejszej, gdyż nadmiar środków technicznych bardzo skomplikował dowodzenie.

W wojnie morskiej — historia jest z tym zgodna — zwycięstwo przypada nie tyle silniejszemu, ile temu, kto jest lepiej zorganizowany, wyszkolony i dowodzony (Jutland). Oczywiście „minimum“ proporcji sił istnieć musi. Duch załóg wzrasta wprost proporcjonalnie z geniuszem wodza, tworząc niezłomną wiarę zwycięstwa. I to tymbardziej, że oparty jest na zaufaniu do tego wodza, który na morzu żyje, walczy i ginie wraz ze swymi podwładnymi — na równi z nimi narażony jest na niebezpieczeństwo.

Genialny kolonizator, marszałek Liautey, powiedział o sobie: „Jestem technikiem idei generalnych“. Krócej nie można ująć Sztuki prowadzenia ludzi i wydarzeń na gładką drogę powodzenia i chwały. To też tylko tacy ludzie — gruntownie wiedzą fachową przygotowaniu, a obarczeni od Boga talentami, mogą stanąć na piedestale wodza. Dylutantów czeka kompromitacja.

Poważne przygotowanie naukowe nie zastąpi geniusza, ale może się przydać w innych wypadkach. Natomiast sam geniusz — choćby nie wiem jak wielki — bez przygotowania fachowego nie da sobie rady z dziedziną wojny na morzu. Awanturnik, stawiający wszystko na jedną kartę, ma tu jeszcze mniej do powiedzenia. Wolno bowiem wielkiemu wodzowi dotykać „niemożliwości“, które pod wpływem jego talentu stają się rzeczywistością. (Marszałek Piłsudski i bitwa warszawska — nasz przyp.) — natomiast nie wolno dylutantom szafować mieniem i życiem narodu.

Dowódca morski musi błyskawicznie oceniać sytuację i de-

cydować w warunkach na lądzie niespotykanych: Na pomoście okrętu, w czasie boju, przy szybkości zdarzeń, pod ogniem dział, bomb i torped, pod grozą min, przy sytuacji zmieniającej się w tempie kilkudziesięciu kilometrów na godzinę, nieraz w pomieszczeniu ciasnym, zasłanym zabitymi czy rannymi. Pod tym względem warunki wojny na morzu nie zmieniły się wiele, w przeciwieństwie do lądowych, gdzie dowódca, im wyższy szczeblem, tym dalej od frontu być musi. Gdy zdamy sobie z tego sprawę, to zrozumiemy bez trudu, że wódz morski przeciętnym być nie może, bo... przegra.

I właściwie nie gra już roli czy w decydującej chwili genialny dowódca zginie. Nelson twierdził: „Duch światłego i zdecydowanego wodza nie ginie w chwili, gdy ciało jego umiera”. I Historia w pełni przyznała mu rację. Gdy wielki admirał, trafiony kulą z „Redoubtable’a”, padł na pokładzie „Victory” — zwycięstwo pod Trafalgarem było już przesądzone.

III

Poza wyżej wymienionymi sprawami, praca adm. Giambardino omawia szereg innych punktów strategicznych, taktycznych, politycznych. Są one jednak bądź na ogół znane, bądź też dotyczą wyłącznie zagadnień czysto włoskich. Dlatego też odsyłamy Czytelnika do oryginału...

Autor w swojej „Sztuce wojny morskiej” nie daje oczywiście recepty na wygrywanie bitew — bo takiej recepty nie ma. Wskazuje natomiast jasno na te czynniki, które zwycięstwo dać mogą, a więc:

1) Genialny wódz, nieskrępowany w swych posunięciach przez złe pomyślaną hierarchię czy niewłaściwą organizację dowództwa.

2) Sprzęt możliwie jednolity i tak silny, aby nawet w stonku do silniejszego przeciwnika posiadał odpowiedni ciężar gatunkowy. Inaczej: pełnowartościowa taktycznie i programowo rozbudowana flota.

3) Duch personelu doprowadzony do maksymalnie dodatniej wydajności, dzięki umiętnemu przygotowaniu obywatelskiemu, zapewnieniu potrzeb życiowych, oraz zaufaniu do dowództwa i sprzętu.

Taka marynarka — to prosta droga do potęgi, mocarstwa, dobrobytu...

Nie jest to w sumie nic nowego. A jednak istnieją do dziś dnia na świecie kraje, które w tę zasadniczą „prawdę morską” nie wierzą. (J. G.).



Przegląd Prasy.

Utworzenie ministerstwa Obrony Narodowej we Francji.

W styczniu r. bież. nastąpiła reorganizacja najwyższych władz wojskowych we Francji. Na mocy dekretu Prezydenta Republiki z dnia 21 stycznia r.b. zostało utworzone Ministerstwo Obrony Narodowej i Wojny (de la Défense Nationale et de la Guerre), jako naczelny organ dowodzenia, nadrzędny nad istniejącymi dotychczas trzema ministerstwami — wojny, marynarki wojennej i lotnictwa.

Stosownie do postanowień tego dekretu, minister Obrony Narodowej, jako najwyższa instancja w stosunku do ministerstw wojny, marynarki i lotnictwa, decyduje w kwestiach dotyczących: przygotowania i wykorzystania sił zbrojnych, ustalania programów zbrojeń, nowych budowli i fabrykacji, wykorzystania kredytów na nowe budowle i nowy sprzęt, nominacji szefów sztabów generalnych i członków najwyższych rad wojska, marynarki i lotnictwa.

Organa pracy ministra Obrony Narodowej stanowią: stały Komitet Obrony Narodowej, szefowie Sztabów Generalnych wojska, marynarki i lotnictwa, oraz sekretarz generalny ministerstwa Obrony Narodowej. Funkcje szefa sztabu ministerstwa Obrony Narodowej pełni jeden spośród trzech szefów Sztabów Generalnych.

Szef sztabu ministerstwa Obrony Narodowej koordynuje pracami poszczególnych Sztabów Generalnych w zakresie przygotowania wojny na szczeblu strategicznym, oraz przygotowania planów operacyjnych i mobilizacyjnych. Jednocześnie, w celu wzmoczenia wysiłków nad produkcją sprzętu wojennego, został utworzony specjalny komitet, w skład którego wchodzi dyrektorowie zakładów uzbrojenia, artylerii morskiej, produkcji prochów, oraz budowy okrętów i samolotów.

Komunikat, wydany przez nowopowstałe ministerstwo po-

daje uzasadnienie konieczności utworzenia tego rodzaju organu dowodzenia. Z komunikatu tego wynika, że ministerstwo Obrony Narodowej ma za zadanie utworzenie większej spójni w pracy poszczególnych sztabów generalnych i osiągnięcie lepszej koordynacji wysiłków w zakresie zbrojeń.

Stanowisko szefa Sztabu ministerstwa Obrony Narodowej zostało powierzone generałowi Gamelin, a sekretarza generalnego tego ministerstwa p. M. Jacomet. (R. S.).

Baza morska w Singapore.

Prasa codzienna podała niedawno wiadomość o uroczystym poświęceniu nowej bazy morskiej w Singapore. W jednym z ostatnich zeszytów tygodnika „Le Yacht” znajdujemy ciekawe szczegóły, odnoszące się do budowy tej bazy.

Budowę bazy w Singapore postanowiono na konferencji imperialnej w roku 1921, jednakże decyzja ta napotkała na silny sprzeciw ze strony socjalistów, którzy uważali, że projekt może wytworzyć nowe trudności w realizacji polityki, zmierzającej do powszechnego ograniczenia zbrojeń morskich. To też prace, podjęte w 1923 roku, zostały wstrzymane z chwilą objęcia rządu przez Mac Donald'a. Rozbudowę bazy podjęto ponownie w roku 1925, i chociaż socjaliści, którzy raz jeszcze doszli do władzy w roku 1929, nie odważyli się na zupełne wstrzymanie robót, jednakże zostały one w znacznym stopniu zredukowane, a nowe kontrakty nie były zawierane. Tym się też tłumaczy niezwykle powolne tempo, w jakim postępowała rozbudowa bazy.

Nowy port wojenny jest położony w miejscowości, gdzie jeszcze w roku 1922 znajdowały się tropikalna dżungla i mokradła, obfitujące w krokodyle i węże. Niezwykle silne upały i wilgoć, panująca w tych okolicach, znacznie utrudniały prace przy osuszaniu i karczowaniu terenu.

Obecnie na miejscu dawnej dżungli wznoszą się potężne urządzenia nowoczesnego portu, posiadającego obszerne baseny portowe o głębokości od 9 do 12 mtr. Nadbrzeża wokół tych basenów mają 1500 mtr. długości. Należy zaznaczyć, że ze względu na charakter terenu, wszystkie budowle na nadbrzeżach musiano wznosić na palach.

Szpecially duże trudności nastęczyła budowa suchego doku, który ma 305 mtr. długości, 50 mtr. szerokości i 16 mtr. głębokości. Może on pomieścić największe okręty, istniejące obecnie na świecie, nie wyłączając „Queen Mary”. Drugi dok-pływający, o pojemności 50.000 ton został przyholowany z Anglii w roku 1928. Port posiada kilka silnych dźwigów, zdolnych do podnoszenia największych dział okrętowych, względnie kotłów.

Realizacja całokształtu planu rozbudowy bazy kosztowała 11 milionów funtów szterlingów; ponadto należy dodać do tej kwoty jeszcze 9 milionów funtów szterlingów, wydanych na fortyfikacje, artylerię nadbrzeżną i urządzenia bazy lotniczej.

Wydatek ten został pokryty częściowo przez dominia,

w szczególności Nową Zelandię, kolonię Hong-Kong, posiadłości malajskie oraz sultana Jahore. Początkowo w wydatkach tych miała partycypować również Australia, jednakże w okresie, gdy prace nad rozbudową portu zostały chwilowo wstrzymane na skutek zarządzenia rządu socjalistycznego, Australia skierowała swe wysiłki na rozbudowę własnej floty wojennej, by w ten sposób przyczynić się do wzmocnienia bezpieczeństwa Imperium na Pacyfiku.

Z punktu widzenia strategicznego nowa baza w Singapore będzie posiadała wybitnie obronne znaczenie. Oddalenie o 2.500 mil od wybrzeży Japonii wyklucza możliwość wykorzystania jej jako punktu wypadowego dla operacji o charakterze zaczepnym. To też główne zadanie Singapore będzie polegało na obronie posiadłości brytyjskich na Oceanie Indyjskim i Pacyfiku, tym bardziej, że Hong-Kong nie wystarcza do tego celu, gdyż leży zbyt daleko od Australii i Indii. (R. Ś.).

Memoriał w sprawie zadań gospodarczych floty wojennej.

Długoletni Prezes Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonialnej minister J. Koźuchowski, opracował memoriał w sprawie zadań gospodarczych, związanych z flotą wojenną i złożył go Rządowi. Jest faktem znamionym, że w obecnych dążeniach do „podnoszenia Pol-faktem” coraz silniej akcentują się te inne, tak mało u nas znane, ski wzwyż” coraz silniej akcentują się te inne, tak mało u nas znane, zadania marynarki wojennej, dotyczące jej wpływu na rozwój po-łegi gospodarczej państwa.

W siedmiu rozdziałach, składających się na broszurę prezesa Koźuchowskiego, znajdujemy streszczenie zasadniczych mo-mentów, które stanowią o wpływie marynarki wojennej na życie gospodarcze państwa.

Na wstępie Autor przeprowadza tezę, że marynarka wojen-na nie jest strażą graniczną i rola jej polega na stworzeniu silnego, zbrojnego ramienia na morzu, przeznaczonego nie tylko do obrony wybrzeży, lecz przede wszystkim do działania na szerokich prze-stworach morskich. Na potwierdzenie swego zdania Autor przyta-słowa Marszałka Piłsudskiego, który po powrocie z Madery wy-powiedział te wickopomne słowa:

„Problem marynarki wojennej musi być traktowany na zna-cznie szerszej platformie, niż wyłącznie z punktu widzenia obron-ności samego wybrzeża i zatoki”.

Konieczność zabezpieczenia naszych interesów handlowych na morzach, stworzenie dla handlu naszego oparcia o realną siłę, gdyż jak twierdzi Autor — „w brutalnej walce o byt i prawo, jeden kontrtorpedowiec nowoczesny wywiera większy wpływ na psychikę szerokiej warstwy, niż najpiękniejszy eksponat sztuki polskiej”, wreszcie łączność z naszą ośmiu milionową emigracją na tym funda-mencie siły moralnej, jaką dają okręty wojenne, — stanowią, zda-niem Autora, moralne prawo do posiadania silnej floty wojennej, które może rościć każdy Polak.

— „W jaki sposób — twierdzi Autor — Rzeczpospolita chce uregulować poczucie szacunku dla swojej flagi i swoich kup-

ców, zwłaszcza teraz, gdy zgłasza swoje zainteresowania do koncesji i surowców kolonialnych, a równocześnie, nie rozbudowuje floty wojennej i rezygnuje ze względów oszczędnościowych z ochrony swoich interesów handlowych?”.

Również w czasie wojny — zdaniem Autora — flota wojenna ma do wykonania zadania, ściśle związane z życiem gospodarczym kraju. Polegają one na ochronie własnych dróg komunikacyjnych i atakowaniu dróg przeciwnika.

Handel musi być prowadzony również i podczas wojny, gdyż wówczas potrzeby nasze znacznie wzrosną i nie będziemy w stanie zaspokoić ich z zasobów krajowych; ponadto podczas wojny będziemy jeszcze bardziej potrzebowali dewiz, które uzyskujemy z eksportu własnych towarów.

A nie należy zapominać, że świat kupiecki bankowy i przemysłowy, jest z natury nastrojony realnie. Większe zaufanie wzbudza w nim państwo uzbrojone, posiadające długie zbrojne ramię, niż państwo rozbrojone, pełne bogactw kulturalnych, ale nie mające na morzu silnej egzekutywy w postaci okrętów wojennych.

Autor zakańcza swoją broszurę wnioskiem, że rozbudowa floty wojennej nie jest wydatkiem niepotrzebnym. Przeciwnie, rozwój floty wojennej stanowi ważne uzupełnienie polityki handlowej Polski. Flota wojenna utrudni przeciwnikowi zduszenie gospodarcze Polski w dziedzinie dewizowej, przemysłu wojennego i środków zaopatrzenia. Utrudni ona blokadę Polski i stanie się czynnikiem oddziałującym na życie gospodarcze przeciwnika.

W konkluzji Autor stwierdza, że uważa za konieczność państwową zrealizowanie następujących postulatów: poważne zwiększenie ilości okrętów, zdolnych do akcji wojennej, aktywnej na dalszych terenach oraz opancerzenie specjalnego budżetu marynarki wojennej na programową budowę tych okrętów.

Należy się słowa uznania p. ministrowi Kożuchowskiemu, że zechciał tak jasno i zdecydowanie wysunąć problem rozbudowy marynarki wojennej w tym nowym jego naświetleniu. (R. S.).

Okręty przeciwlotnicze floty.

Wychodząc z założenia, że wpływ niebezpieczeństwa lotniczego na budowę okrętów został już dostatecznie naświetlony — kapitan marynarki włoskiej R. Imperiali — zajmuje się ostatnio na łamach „Rivista Marittima” wyłącznie sprawą okrętów przeciwlotniczych.

Autor zaznacza na wstępie, że w podobnych dociekaniach niezbędne jest wybieganie myślą w przyszłość, boć przecież trudno stale opierać się na bitwach Jutlandzkiej, czy Dogger Bank. Wiele rzeczy już się zmieniło w wojnie na morzu, a największą zmianę wniósł niewątpliwie rozwój lotnictwa.

Jako punkt wyjścia swych rozumowań Autor zakłada, że na okręcie liniowym trudno jest rozmieścić artylerię przeciwlotniczą tak, by mogła ona strzelać we wszystkich sektorach, zapewniając

równocześnie dostateczne natężenie ognia. Rozpatrując możliwości ataku lotniczego na eskadrę, Autor twierdzi co następuje:

1) Skuteczność strzelania przeciwlotniczego wystarczy za-
ledwie na to, by utrudnić atak i spowodować zwiększenie wysokości
bombardowania.

2) Eskortowce towarzyszą eskadrze w zbyt małej odle-
głości (ze względu na okręty podwodne) i dlatego nie mogą utrud-
nić bombowcom ataku, a ich broń przeciwlotnicza jest groźna tylko
dla samolotów torpedowych. Dla zwalczania samolotów bombowych
winny mieć one większe działa przeciwlotnicze (Autor nie wymienia
kalibru, w każdym razie zdaje się mieć na myśli kaliber 100 mm),
oraz winny być rozmieszczone zdala od eskadry.

3) Eskortowanie eskadr przez samoloty jest narazie nie-
wykonalne ze względu na ich mały czas lotu i mały rejon.

4) Pancernik jest bardzo skuteczną bronią okrętu, bowiem
zmusza samolot do zrzucania bomb z dużej wysokości, dla zwięk-
szenia zdolności przebiecia.

5) Manewr rozproszenia zespołu w chwili zauważenia lot-
nictwa — dla zdezorientowania atakujących i zmylenia w nastawie-
niu elementów rzutu — można uważać w obecnym stanie za naj-
lepszy środek obrony.

Dla tego zwiększenie obronności okrętu może iść w nastę-
pujących kierunkach: 1) opancerzenie, 2) zwiększenie natężenia
ognia, oraz czasu w którym lotnik znajduje się pod ostrzałem,
3) wcześniejsze zauważenie lotnika, 4) zrealizowanie eskorty
lotniczej.

Punkty 2 i 3 najlepiej rozwiązują okręty przeciwlotnicze.
Eskorta narazie wydaje się być nierozwiązalna. Natomiast przeciw
okrętom przeciwlotniczym przemawiają następujące względy:

1) Uzbrojenie ich wyłącznie w lekki kaliber dział mogłoby
je uczynić łatwym łupem okrętów lekkich lepiej uzbrojonych. Tutaj
jednak trzeba zauważyć, że okręty przeciwlotnicze będą pływać za-
wsze z flotą, a nigdy oddzielnie.

2) Dla uzyskania skutecznej obrony potrzebna jest więk-
sza ilość okrętów tego typu.

3) Rozmieszczenie okrętów przeciwlotniczych utrudnia
manewry floty.

Autor rozpatruje bliżej tylko trzeci zarzut. Do rozważań
swoich przyjmuje dane o skuteczności broni przeciwlotniczej z arty-
kułu pułkownika Bianco di San Secondo (patrz Przegląd Morski —
czerwiec 1937). Autor zakłada, że atak będzie wykonany z wysoko-
ści 3000 m. z szybkością 100 m/sek. przy odległości zauważenia lot-
nika równej 10000 m. W tych warunkach do chwili wyrzucenia bomb
samolot znajduje się pod ostrzałem przez 43 sek. co jest równoznacz-
ne 10 salwom. A za tym niebezpieczeństwo dla samolotu nie jest na-
tyle duże by go zmusić do zwiększenia wysokości lotu.

Pierwsze granaty przeciwlotnicze były rozmieszczone na ob-
niezbędne jest by okręty przeciwlotnicze były rozmieszczone na ob-
wodzie koła o promieniu 9300 m, a w środku tego koła winna się
znajdować eskadra. W ten sposób samolot wyjdzie ze sfery działa-

nia ognia okrętu przeciwlotniczego w chwili wyrzucenia bomb. W sumie będzie on pozostawał pod ostrzałem przez 140 sek (35 salw), w wypadku gdy będzie leciał przez zenit okrętu przeciwlotniczego i odpowiednio mniej w pozostałych wypadkach.

Przyjmując, że okręty przeciwlotnicze trzeba rozmieszczać na obwodzie koła o promieniu równym 9300 m, trzeba by w sumie 5 okrętów dla ubezpieczenia eskadry. Omawiany system ma jeszcze tę zaletę, że zwiększa odległość zauważenia samolotu, a zatem daje okrętom liniowym 3 minuty czasu na rozpiętrznięcie się. Szyk ten wygodny jest jeszcze o tyle, że nie utrudnia manewrowania zespołu i nie wymaga przesunięć okrętów przeciwlotniczych przy zwrotach. Okręty przeciwlotnicze mogą być również użyte dla ochrony okrętów zakotwiczonych.

Autor zdaje sobie sprawę z tego, że najpoważniejszym zarzutem przemawiającym przeciw okrętom przeciwlotniczym jest konieczność posiadania ich w większej liczbie. Trudność tę jednak rozwiązuje w sposób który możnaby nazwać typowo włoskim; oto w myśl coraz powszechniejszych w Italii zapatrywań — skazuje na wymarcie krążowniki, a wskutek tego zmaleje i zapotrzebowanie na okręty przeciwlotnicze. Autor twierdzi, że najpoważniejsza racja bytu krążowników, to ochrona linii komunikacyjnych przed korsarzami. Ale już ostatnia wojna dowiodła — zdaniem Autora — nieprzydatności krążowników do tych działań. Jeśli zaś do zwalczania obcego handlu użyte będą okręty podwodne, to słuszenie podkreśla Autor — nie krążowniki będą tymi okrętami, które zostaną przeznaczone do zwalczania okrętów podwodnych. Oczywiście takie sformułowanie zadań krążowników jest zbytnim uproszczeniem, w każdym razie w warunkach mórz zamkniętych zawiera wiele słuszności. (A. K.).

Torpedowanie lotnicze.

Ukazanie się książki M. Rougeron'a p.t. „L'Aviation de Bombardement” wskazującej na zagładę okrętu nawodnego, wywołało liczne repliki w prasie fachowej. Między innymi ukazał się w czerwcowym (1937) numerze „La Revue Maritime” artykuł kpt. H. Ballande'a, który wziął w obronę „skazanego”. Znajdujemy w nim ciekawy ustęp o torpedowaniu lotniczym.

M. Rougeron, w „L'Aviation de Bombardement”, wymienia następujące wady torpedy okrętowej: — jest zbyt powolna i okręt, jeśli spostrzeże atak, może wymanewrować; wybucha nazewnątrz kadłuba okrętu, a jej szkodliwe działanie jest łatwo niwelowane przez komory przeciwtorpedowe i grodzie wodoszczelne. Aby zwiększyć jej skuteczność, trzeba powiększyć szybkość. M. Rougeron proponuje więc, aby torpeda część swej drogi przebywała w powietrzu, lub aby była napędzana rakiетowo, względnie aby stosowano jeden i drugi sposób.

Samolot uzbrojony w taką torpedę, wykonuje atak z lotu nurkowego. Torpeduje z małej odległości, aby okręt nie mógł wykonać manewru unikającego. Dla zabezpieczenia się przed pociska-

mi broni maszynowej, zwiększa szybkość przez nurkowanie. Zbliża się robiąc zygzaki i rzuca torpedę w momencie skrętu. Naturalnie — bezpieczeństwo lotnika przy takim manewrze jest całkowite. Jak jednak przedstawia się precyzja torpedowania?

Przypuśćmy, że okręt został zaatakowany w otwartym morzu przez lekki samolot torpedowy, który posiada torpedę 50 kilogramową o napędzie raketowym. Samolot tak atakuje, że ma zapewnione maximum bezpieczeństwa — znajduje się w płaszczyźnie prostopadłej do wzdłużnej osi okrętu i nurkuje z szybkością 540 km/godz. Skoro zbliży się na odległość poziomą do celu = 2000 m, kończy nurkowanie przy przyspieszeniu 2,5 g (jest to maksymalna wartość, przy której można panować nad samolotem i równocześnie celować) i torpeduje z wysokości około 100 m, przy kącie wznoszenia 10°. Urządzenie raketowe, o wadze równej 25% całkowitego ciężaru torpedy, zwiększy szybkość torpedy w powietrzu o 50 m/s i umożliwi jej przebycie 200-metrowego dystansu w wodzie w czasie 2 sek. Torpeda w ten sposób rzucona przebiega w powietrzu 9/10 swego toru a całkowity czas jej przebiegu nie przekracza 10 sek. Okręt powinien być trafiony — jego największa pokroczność była prostopadła do linii ataku. Lotnik mógł dobrze wywierzchnia była prostopadła do linii ataku. Lotnik mógł dobrze wycelować. Torpeda jest „dobra w kierunku”. — Czy również jest „dobra w donośności”? — Torpeda może nie dojść do celu! Jej przebieg w wodzie wynosi tylko 200 m. Lotnik mógł się omylić w ocenie odległości.

Zestawienie balistycznym $2,2 \times 10^{-4}$.

odległości. Torpeda 50 kg. o współczynniku balistycznym $2,2 \times 10^{-4}$ przy błędzie wysokości 10 m (niedokładność wysokościomierza i złe odczytanie) daje uchylenie w donośności 40 m. Błąd w wyrównaniu samolotu lub w kącie wznoszenia o 1° , powoduje uchylenie 120 m. Zmiana czasu straconego na wyrzucanie torpedy o 0,3 s. powoduje błąd, na który składają się 3 uchylenia jednokierunkowe — 31 m, spowodowane zmianą wysokości; 49 m spowodowane zmianą kąta wznoszenia. Uchylenie 370 m spowodowane zmianą kąta wznoszenia. Uchylenie w donośności wyraża się 610 metrami, nie uwzględniając błędów balistycznych i wiatru. Do tego dochodzi jeszcze błąd oceny odległości, która na samolocie może być określana jedynie przy pomocy stałej bazy liniowej (podobnie jak w lornetce przez podziałkę tysięcznych). Błąd ten w momencie pomiaru, gdy torpeduje się z odległości 2000 m wynosi 230 m.

Torpeda musi być dobrą w kierunku i musi posiadać użyteczny rejon działania równy: $40+120+450+230=840$ m, aby była trafna. Jeśli nie będziemy posiadać torped, o zasięgu 840 m (pod wodą), to pewna ich część w ogóle nie dojdzie do celu. Maksymalne uchybowienie ich uchylenie wynosi 840 m, a prawdopodobnie 525 m (uchybówiem ich uchylenie wynosi $= 50\%$). Jedną torpeda na dwie lenie, którego prawdopodobność $= 50\%$). Jedną torpeda na dwie będzie rozpoczynać przebieg w wodzie na odległości większej od 525 m, i nie posiadając wymaganego rejonu użytkownego nie dojdzie do celu. Użyteczny rejon działania jest zależny od podwodnego przebiegu. Możemy przypuścić, że torpeda osiąga wyregulowane zanurzenie po 0,7 s. od chwili zetknięcia się z powierzchnią morza, to rzenie po 0,7 s. od chwili zetknięcia się z powierzchnią morza, to rzenie przy końcu przebiegu 100 m, że na ostatnich 10% swego prze-

417

biegu podwodnego nie jest już ofensywną i nie utrzymuje wymaganej głębokości, posiadając stery poziome przystosowane do dużych szybkości. Następująca tabelka, według tej hipotezy, przedstawia użyteczne rejony dla torped raketowych, proponowane przez M. Rougeron'a.

Ciężar torpedy	Użyteczny rejon działania przy szybkości	
	50 m/s	100 m/s
50 kg	250 m	77 m
100 ..	344 ..	120 ..
200 ..	462 ..	180 ..
500 ..	661 ..	280 ..

Tabelka ta wskazuje, że nie można torpedować według metody zalecanej przez Rougeron'a, ponieważ dopuszcza ona uchylenia maksymalne wyższe od 800 m. Uchylenie to zostało obliczone dla torpedy o ciężarze 50 kg — a wiadomo, że wzrasta ono przy wzroście ciężaru i szybkości.

Najprostszym sposobem na zmniejszenie tego uchylenia — są rzuty z lotu poziomego, którym powinien być zakończony lot nurkowy. Wówczas błąd 370 m, który powstaje wskutek zmiany kąta wznoszenia w czasie 0,3 s., zmniejsza się do 240 m. W tych warunkach wystarczy 450 metrowy rejon użyteczny, aby torpeda była celną. Zmniejszony zaś do 275 m, daje szansę trafienia.

Reasumując — tylko torpedowanie z lotu prostego, torpeda o ciężarze większym od 75 kg i o szybkości ograniczonej do 50 m/s może dawać szansę trafienia. Dotychczas przyjmowaliśmy, że nie ma ona uchyżeń w kierunku, które w rzeczywistości istnieją. Błąd w celowaniu 1° daje uchylenie w kierunku = 30 m. Wiatr boczny o sile 5 m/s powoduje powstanie uchylenia o wartości 50 m. Ocena szybkości własnej z dokładnością do 5 węzłów, daje uchylenie 25 m. Uchylenia te zmniejszają szansę trafienia.

Klasyczny samolot torpedowy (uzbrojony w torpedę okrętową) rzuca torpedę tuż nad wodą i wystarczy, jeśli jego oś wzdłużna, w chwili rzucania, będzie skierowana na punkt, obierający przyszłe położenie celu (punkt celowania). Samolot zaś rzucający torpedy raketowe, które większą część toru przebiegają w powietrzu, znać musi dokładnie swój znos i musi skierować na punkt celowania nie oś podłużną, a wektor szybkości względnej (szybkość względem ziemi).

Manewr samolotu torpedowego zależy więc od: 1) odległości, 2) wysokości, 3) kąta wznoszenia, 4) szybkości własnej i 5) znosu. Promień ewolucji przy szybkości samolotu 540 km/godz. i przy przyspieszeniu 2,5 g wynosi minimum 920 m.

Pilot nie może wykonać dobrze wszystkich tych czynności, które warunkują trafność torpedy, troszcząc się równocześnie o pewność ewolucji. Aby trafić, nie może zmienić elementów rzutu. Zmusi go to do zakończenia nurkowania na większej odległości od celu

i do lotu na stałej, małej wysokości, celem określenia punktu celowania. Następnie, nadając samolotowi kąt wznoszenia, torpeduje na wysokości 100 m i odległości poziomej 2000 m. Przez okres określania punktu celowania — będzie narażony na pociski broni maszynowej. Również będzie ostrzeliwany w czasie rzucania torpedy i w czasie przelotu nad okrętem (wysokość 1500 m). Czasy ostrzału będą niewielkie, ale wystarczające, aby samolot mógł być trafiony.

Trafienie okrętu torpedami przy atakach masowych jest również problematyczne. Ataki te wymagają dużej ilości samolotów (obecnie samolot zabiera 1, maksimum 2 torpedy) i przy tej metodzie są trudne do wykonania.

Bezwzględnie torpeda raketowa jest postępem w stosunku do torpedy okrętowej. Jest jednak raczej bombą i nie jest jeszcze groźną dla okrętu w otwartym morzu. (Páp).

Zwiększenie szybkości początkowej pocisków.

Listopadowa „Revue de l'Armée de l'Air“, z roku zeszłego, podaje ciekawy sposób zwiększenia szybkości początkowej pocisków, pomysłu czeskiej fabryki broni „Skoda“ i B. Pantoflicka. Wynalazek umożliwi wystrzelenie pocisku, który dzięki swej konstrukcji, zapewnia optimum warunków balistycznych.

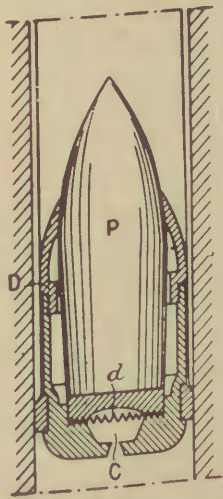


Fig. 1.

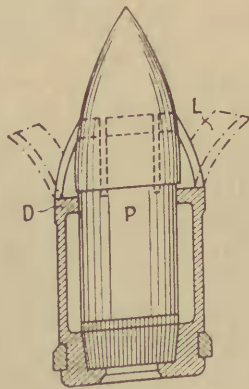


Fig. 2.

Kształt pocisku P, który pozwala na osiągnięcie maksymalnej szybkości, jest funkcją ciężaru pocisku, długości lufy, ładunku prochu, nachylenia gwintów w lufie, szybkości chwilowej i szeregu innych czynników.

Wynalazca proponuje umieszczenie pocisku, dla którego wybrano najlepszy kształt, w specjalnej osłonie-lusce D, która posiada pierścień wiodący, nada zespołowi pocisk-luska ochronną, ruch postępowy, obrotowy i zapewni centrowanie (fig. 1).

Przez D oznaczone są zęby, które przesyłają pociskowi ruch obrotowy łuski. Przy wylocie łuska automatycznie oddziela się od pocisku, który teraz znajduje się w najlepszych warunkach, aby zachować szybkość początkową. Łuska ochronna służy tylko do przebiegu pocisku w lufie.

Znaleziono kilka sposobów, ułatwiających rozdzielenie się pocisku od łuski ochronnej: 1) w czasie przebiegu zespołu w lufie, gazy gromadzą się w komorze łuski C i wywołują tam reakcję, która nadaje ruch postępowy pociskowi i hamuje łuskę, 2) w górnej części łuska posiada łapy (fig. 2), które otwierają się przy wylocie z lufy, na skutek siły odśrodkowej i wytwarzają hamowanie aerodynamiczne, wystarczające do oderwania łuski.

Wynalazca twierdzi, że zwiększył szybkość początkową pocisków o 60%. W ten sposób wzrosłaby ona dla pocisków karabinowych i armatnich do wartości 1500 m/s. (Pap).



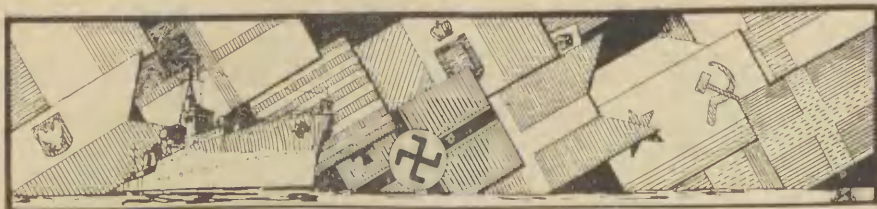
PANCERNIKI FRANCUSKIE PO MODERNIZACJI.



Okręt liniowy „Provence”.



Okręt liniowy „Lorraine”.



Kronika.

Polska.

Memoriał prez. Koźuchowskiego. Prezes Rady Głównej L. M. K. b. minister Koźuchowski, zasłużony działacz społeczny i morski, złożył p. wicepremierowi inż. Kwiatkowskiemu, memoriał w sprawie gospodarczych korzyści, płynących z posiadania marynarki wojennej, a także dotyczący konieczności jej rozbudowy (patrz „Przegląd prasy”).

Równocześnie Liga Morska i Kolonialna opublikowała swój memoriał do Rządu (w tejże sprawie), złożony w r. 1936 (g).

Wielka Brytania.

Nowe okręty. W obecnym okresie budżetowym spodziewany jest odbiór i wecielenie w skład floty następujących okrętów: 1 lotniskowca, 5 krążowników po 10.000, 24 kontrtorpedowców, 12 okrętów podwodnych i 2 okrętów-baz, co stanowi ogółem 150.000 ton.

W odniesieniu do budujących się pancerników postanowiono, jak wiadomo, uzbrojenie ich w działa 356 mm ze względu na zwłokę jaką spowodowałaby konstrukcja nowych dział większego kalibru. Natomiast nowe okręty, o wyporności przekraczającej 35.000 ton, będą miały działa 406 mm. Admiralicja nie oświadczyła się jeszcze odnośnie 4 krążowników transzy 1938; możliwe jest jednak że i te okręty również przekroczą obowiązujące dotychczas normy traktatowe.

W marcu wodowano ostatnie dwa krążowniki transzy 1936: „Bel-fast” w stoczni Harland and Wolff w Belfast i „Edinburgh” w Wallsund: 10.000 ton, 80.000 K. Me., ponad 33 węzły, 12 dział po 152 mm i 12 po 102 mm, 4 wyrzutnie torped i 4 samoloty. W stoczni Lobnitz w Renfrew rozpoczęto budowę 2 okrętów zagrodowych po 500 ton: „Planet” i „Plantagenet”. Ta sama stocznia wykańcza obecnie dwa inne okręty tego typu, lecz po 700 ton — „Ballane” i „Barlight”.

Rząd australijski przeznaczył kwotę 7,8 milionów funtów w ciągu 3 lat na rzecz marynarki i postanowił: 1) Odkupić od Anglii krążowniki po 6850 ton z 1934 r. „Apollo” i „Sydney”, odstępując wzajemian transportowiec lotniczy „Albatros” (z 1928 r., 4800 ton); 2) Przebudować i przebroić krążowniki „Canberra” i „Australia” (z 1927 r., 9900 ton); 3) Zamówić w arsenałe Cockatoo Island 2 kanonierki i 3 okręty strażnicze. Natomiast rząd Nowej Zelandii ma zamiar przystąpić do zbiórki funduszy na wybudowanie jednego krążownika.

Przebudowa. Poza krążownikami „Coventry” i „Curlew”, przystosowanymi do obrony przeciwlotniczej eskadr na morzu, dzięki zainstalowaniu 10 dział 102 mm i licznej broni maszynowej, rozpoczęto obecnie podobną przeróbkę na „Cairo” i „Dauntless”. W następnym etapie przebudowane zostaną 6 krążowników typu „D” i „C”. Koszta tych robót wynoszą około 100.000 funtów za okręt.

Ochrona konwojów. Ochrona konwojów w czasie wojny stała się obecnie tematem bardzo poważnych rozważań i badań. Ze statystyki bowiem wynika, że średnio 1147 statków brytyjskich, o pojemności powyżej 3500 ton, znajduje się zawsze na morzu, z tego 55 na wodach japońskich i 41 w promieniu 1000 mil od Japonii — przy czym ogólna długość wszystkich angielskich morskich szlaków handlowych wynosi 87.000 mil. Komitet któremu powierzono te badania doszedł do następujących wniosków: 1) Należy zwiększyć ilość eskortowców przeznaczonych do ochrony konwojów, przy czym obecnie budujące się typy po 800—1200 ton, 20 węzłów, 4—6 dział 100 mm wydają się zupełnie odpowiednie; 2) Wszystkie statki powyżej pewnej wyporności powinny być uzbrojone w lekkie działa i w broń maszynową przeciwlotniczą; 3) Należy uruchomić specjalne kursa dla personelu marynarki handlowej, celem wyszkolenia go w obsłudze tego sprzętu i zapoznania go z metodami walki obronnej.

Sprawy personalne. Kontradmirał G. H. D'Oyly Lyon objął od wiceadmirala F. L. Tottenham obowiązki dowódcy eskadry południowo-afrykańskiej i podniósł swoją flagę na krążowniku „Amphion”. Admirał Charles Forbes objął od admirała Roger Backhouse obowiązki dowódcy Home Fleet i podniósł flagę na pancerniku „Nelson”. Admirał Backhouse obejmie w czerwcu obowiązki 1-go Lorda Admiralicji. (D).

Stany Zjednoczone.

Nowe okręty. Pierwszym 6 kontrtorpedowcom transzy 1937 nadano nazwy: „Mayo”, „Benson”, „Gleaves”, „Niblack”, „Madison” i „Lansdale” — budowa ich została już rozpoczęta. Poza tym transportowcowi lotnictwa nadano nazwę „Curtiss” (8300 ton, 25 węzłów, 24 samoloty), a okrętowi-bazie dla kontrtorpedowców nazwę „Dixie”.

W Camden wodowano krążownik transzy 1935 „Phoenix” (10.000 ton, 33 w., 15 dział po 152 i 8 po 127 mm, 8 wyrzutni torped i 4 samoloty), a w San Francisco kontrtorpedowiec transzy 1935 „Maury” (1500 ton, 37 w., 5—127 i 8 wyrzutni torped).

Budżet. Budżet marynarki na okres 1938—39 wyniesie 549 milionów dolarów, do której to sumy dojdą duże kredyty nadzwyczajne. Admirał Leahy, szef Biura Operacyjnego, zgłosił wniosek aby 3 pancerniki które będą rozpoczęte w 1938, miały po 45.000 ton, z uzbrojeniem 12 dział 406 mm, przy czym koszt budowy przewidywany jest w wysokości 90 milionów dol.

W dniu 21 marca Kongres uchwalił dodatkowy program morski, podwyższający globalną wyporność sił morskich o 20% i przeznaczył na ten cel kredyt w wysokości 1083 milionów dolarów, to jest 731 milionów na budowę 46 okrętów bojowych, 246 milionów na budowę 21 okrętów pomocniczych i 106 milionów na budowę 950 nowych samolotów.

Manewry. Tegoroczne manewry wiosenne na Oceanie Spokojnym przeprowadzone zostały w ścisłej tajemnicy, a więc bez dziennikarzy i reporterów filmowych, jak to miało miejsce dotychczas; wzięło w nich udział 160 okrętów, 500 samolotów i około 60.000 ludzi, przy czym czas trwania tych ćwiczeń wyniósł aż 6 tygodni. Ćwiczenia odbywały się w olbrzymim trójkącie: Aleuty — Hawaje — Kalifornia. (D).

Japonia.

Stan rozbudowy floty. Stan, a raczej rozwój japońskich sił zbrojnych na morzu, coraz bardziej niepokoi opinię publiczną całego świata, przy czym tajemniczość powoduje wiele fantastycznych wieści. To też z pewnym

zastrzeżeniem trzeba się odnosić do następujących danych, pochodzących ze źródeł anglo-włoskich, lecz odpowiadających realnym możliwościom. A więc w kategorii pancerników uzbrojono z powrotem „Hiyei”, który na mocy traktatu londyńskiego został przerobiony na okręt szkolny (jest on typu „Kongo”, po 29.000 ton). W budowie znajdują się 4 pancerniki po 45.000 ton uzbrojone w 12 dział 406 mm. W klasie krążowników w budowie znajdują się 4 okręty ciężkie (przypisują im 15.000 ton, 32 węzły, 6 dział po 305 mm), oraz 4 po 8500 ton z działami 155 mm, tak że w ciągu 1940 roku flota będzie rozporządzać 43 krążownikami budowy powojennej. W klasie lotniskowców, poza dwoma okrętami typu „Hiryu”, będącymi na wykończeniu, rozpoczęto budowę dwóch następnych okrętów tego typu. Poza tym w lutym wodowano transportowiec lotniczy „Chiyoda” (10.000 ton, 4 działa po 127 mm, 25 samolotów), trzeci zaś „Midzuho” zostanie spuszczone w maju. W dziale kontrtorpedowców na wykończeniu znajduje się 10 okrętów transzy 1934 typu „Asagumo” po 1500 ton; w bieżącym roku rozpoczęta zostanie budowa 8 okrętów po 1800 ton, tak że w 1940 roku ogólny stan w tej kategorii wyniesie 95 okrętów, najstarsze z których pochodzą z 1920 roku. Wreszcie w klasie okrętów podwodnych w budowie znajduje się 12 różnego typu.

Powyższe zestawienie nie obrazuje samo przez się potęgi floty japońskiej, która wynika ze skupienia sił na stosunkowo małym obszarze, oraz z bardzo wysokiego poziomu moralnego załóg. Wprawdzie stan wyszkolenia nie osiągnął jeszcze poziomu innych marynarek, co tłumaczy się na przykład stosunkowo dużym odsetkiem oficerów w obsadach okrętowych, ale i pod tym względem każdy rok wykazuje bardzo znaczny postęp.

Budżet. Budżet marynarki na okres 1938—39 wynosi 677 milionów yen, czyli około ćwierci całego budżetu państwowego. Ale nie należy zapominać, że w ubiegłym okresie nadzwyczajne kredyty osiągnęły kwotę 350 milionów, co też powtórzy się zapewne i w bieżącym. Jak zwykle, program morski nie został ujawniony — według źródeł włoskich ma on objąć 3 pancerniki po 46.000 ton, 5 krążowników po 7000 ton, 8 kontrtorpedowców po 1800 ton i 6 okrętów podwodnych. (1).

Francja.

Nowy minister. W związku z upadkiem gabinetu p. Bluma, ministrem marynarki na miejsce p. William-Bertrand został na nowo p. Campinchi. Oczywiście, zmiany te mają charakter czysto polityczny i nie dotyczą naczelnego dowództwa, które od dłuższego czasu pozostaje niezmiennie w rękach wiceadmirała Darlan — szefa sztabu generalnego marynarki.

Powrót „Beveziers” i „Agosta”. Oba okręty podwodne powróciły z sześciomiesięcznej podróży ćwiczebnej na Antyllę i do Ameryki Południowej. Przyjście ich do Brest i zakończenie 15.000-milowej podróży, dało okazję do szczerzej manifestacji patriotycznej. Holownik „Athlète” wyszedł na redę z operatorami filmowymi i dziennikarzami, a rodziny oficerów i członków załogi zostały wyjątkowo dopuszczone do ośrodka okrętów podwodnych w La Ninon.

W chwili wejścia na redę, oba okręty podwodne, na masztach których powiewały olbrzymiej długości znaki, otrzymały semaforem następujący sygnał, pochodzący wprost od ministra marynarki:

„Powodzenie długiej podróży, którą odbyły na Atlantyku okręty podwodne „Beveziers” i „Agosta”, stwierdziło realną wartość naszej floty podwodnej i uwypukliło energię i zapał oficerów i marynarzy. Jak widać z zachowania władz i prasy odwiedzonych krajów, podróż ta oddała wielkie usługi sprawie Francji, jej prestiżowi i opinii francuskiej technice konstrukcji morskiej”.

Ze swej strony prasa francuska cytuje głosy zagraniczne, omawiające półroczną podróż obu okrętów podwodnych — z dużym zainteresowaniem. Jak wiadomo „Beveziers” jest dowodzony przez kmadra-ppor. Barjot, lotnika morskiego i współpracownika „Revue Maritime”, — a „Agosta” przez kmadra-ppor. Papillon — b. attaché morskiego Francji w Polsce.

manewrach. Będzie to niewątpliwie największa w dziejach historii włoskiej koncentracja i manifestacja floty.

Nowe okręty. W ciągu marca wodowano następujące okręty: w Monfalcone o. p. transzy 1937 „Veniero” (940/1260 ton, 17/9 węzłów, 2 działa 100 mm i 8 wyrzutni torped): w Taranto o. p. transzy 1937 „Benedetto Brin” (896/1190 ton, 1 dział 120 mm i 8 wyrzutni); w Sestri Ponente torpedowiec „Clio” i w Genui torpedowiec „Ariel” (oba transzy 1936, 680 ton, 3 działa 100 mm i 4 wyrzutnie torped 456 mm); w La Spezia o. p. transzy 1937 „Durbo” (650/850 ton, 1 dział 100 i 6 wyrzutni torped). (I).

Niemcy.

Stan budowy „Gneisenau”. Budowa okr. lin. „Gneisenau” na stoczni „Deutsche Werke” w Kilonii jest praktycznie ukończona — okręt ten w najbliższych dniach rozpocznie próby. Budowa pancernika trwała około 3 i pół lat (była rozpoczęta na jesieni 1934 roku).

Działalność floty na wodach ojczystych. Po ukończeniu zespołowych ćwiczeń wiosennych część floty odwiedziła Pillau; 3-a flotylla okrętów podwodnych przybyła 17-go marca do Królewca, gdzie pozostawała do 21. Pancernik „Deutschland” i artyleryjski okręt szkolny „Brummer” zawinęły do Hamburga, gdzie reprezentowały marynarkę wojenną podczas uroczystości z okazji wodowania drugiego okrętu organizacji „Kraft durch Freude” — „Robert Ley”. Na uroczystość przybył kanclerz Hitler i wygłosił okolicznościowe przemówienie.

Utworzenie flotylli na Dunaju. W związku z przyłączeniem Austrii do Rzeszy, kilka austriackich statków wojennych na Dunaju zostało przyjętych przez niemiecką marynarkę wojenną; utworzono z nich flotyllę dunajską („Donau-Flotille”). Flotylla składa się z kanonierki „Birago” (60 ton), 6-ciu uzbrojonych motorówek i kilku statków pomocniczych.

Podróże zagraniczne. Dnia 19 marca wyszły w trzymiesięczną podróż zagraniczną żaglowce szkolne „Horst Wessel” i „Leo Schlageter”. Okręty żeglują do Indyj Zachodnich i mają odwiedzić po drodze Santa Cruz na Tenerife, Hamilton (Bermudy), Port of Spain (Trinidad) i Horta (na Azorach). Okręty wracają do Kiel 28 czerwca b. r.

Okręt szkolny „Schleswig-Holstein”, który odbył podróż dookoła Afryki, przybył do Messyny, gdzie pozostał do 28 marca. W drodze powrotnej z Oceanu Indyjskiego krążownik „Emden” zawinął do Bilbao, gdzie bawił cztery dni. Podczas pobytu krążownika w Bilbao władze miejscowe zorganizowały niemiecko-hispański wieczór, dochód z którego przeznaczony był na pomoc zimową w Niemczech.

Na wodach Hiszpanii. W kwietniu na wodach hiszpańskich znajdowały się pancerniki „Scheer”, „Spee” i jedna flotylla torpedowców.

Nieszczęśliwy wypadek w Pillau. W piątek, 8 kwietnia w Pillau, podczas ładowania amunicji w składnicy artyleryjskiej, nastąpił wybuch, który wyrządził znaczne szkody: spośród personelu składnicy dziesięć osób zostało zabitych, cztery osoby odniosły rany. Przyczyną wybuchu nie są narazie ustalone. Po otrzymaniu wiadomości o tym wypadku, kanclerz wysłał admirałowi Raeder’owi depeszę z wyrazami szczerzego współczucia i polecił, aby rodzinom zabitych i rannych okazana była jak najdalej idąca pomoc materialna i moralna.

Admirał Raeder w Wilhelmshaven. Dnia 4 kwietnia przybył do Wilhelmshaven generał-admirał Raeder i dokonał inspekcji stacjonowanych tam oddziałów marynarki. Dnia 6 kwietnia naczelny dowódca marynarki dokonał inspekcji państwowej stoczni marynarki w Wilhelmshaven, oraz zapoznał się ze stanem prac rozbudowy portu wojennego.

Otwarcie nowej szkoły podoficerskiej w Plön. Dnia 31 marca została uroczystie otwarta nowa (3-cia) szkoła podoficerska w miejscowości

Plön w Holsztynii. Do miasta wkroczyły trzy kompanie szkolne, po czym odbyła się defilada, którą odbierał dowódca bazy morza Bałtyckiego, admirał Albrecht. Komendantem szkoły wyznaczony został kdr-por. Voss.

Zmiana personalna. Długoletni komendant I-ej szkoły podoficerskiej w Friedrichsort, kdr. von Trotha przeniesiony został do Wilhelmshaven na inne stanowisko. Komendantem szkoły wyznaczono kdra Scheuerlen. (Cz).

Z. S. R. R.

Nowa promocja lejtendantów. Dnia 28 marca w szkole podchorążych marynarki w Sewastopolu odbyła się promocja nowych lejtendantów. Promocja odbyła się w obecności dowódcy floty morza Czarnego, „flagmana” Jumaszewa. Ludowy komisarz do spraw marynarki, Smirnow, nadesłał depeczę, w której dał wyraz swemu przekonaniu, że absolwenci szkoły walczyli się przyczynia do stworzenia wielkiej morskiej i oceanicznej floty wojennej ZSRR.

Szkoły ognia. W połowie marca okręty „Marat” i „Oktiabrskaja Rewolucja” wykonały szkoły ognia do niewidocznych celów. Szkoły te miały za zadanie szkolenie młodych oficerów w kierowaniu ogniem. Jak podaje prasa, osiągnięte zostały bardzo dobre wyniki, tak z punktu widzenia kierowania ogniem, jak i z punktu widzenia przygotowania materialnego artylerii.

Akt sabotażu? Według informacji prasy niemieckiej, na jednym z budujących się w Leningradzie krążowników typu „Kirow”, z niewiadomej przyczyny nastąpił wybuch, który spowodował w następstwie pożar; w związku z tym ukończenie budowy okrętu ulegnie znacznemu opóźnieniu.

Dożywotnia służba w marynarce. Wobec tego, że w ostatnich czasach dużo wykwalifikowanych specjalistów, po odbyciu terminu obowiązkowej służby w marynarce, porzuca jej szeregi, gdyż znajduje lepsze warunki pracy w przemyśle, władze morskie zalecają usilnie, by specjaliści zobowiązali się „dobrowolnie” do dożywotniej służby w marynarce. Organa polityczne marynarki prowadzą w tym kierunku bardzo energiczną propagandę i prasa sowiecka notuje liczne wypadki, gdy wykwalifikowani specjaliści zgłaszają się „dobrowolnie” do dożywotniej służby, podpisując odpowiednie zobowiązanie. Prawie wszyscy kandydaci na dożywotnią służbę należą do osób, odznaczonych sowieckimi orderami, wzgl. są „bohaterami związku sowieckiego”.

Otto Schmidt w nielasce. Znany badacz stref podbiegunowych, profesor Otto Schmidt, szef zarządu wielkiej drogi północnej, popadł w nielaskę i jak podaje prasa angielska, został już aresztowany. Przyczynkiem do jego aresztowania stało się nieprzyjęcie przez radę komisarzy ludowych rocznego sprawozdania Schmidta z działalności jego resortu; zarzucają mu dokonanie rozmyślnie szeregu karygodnych pomyłek, skutkiem czego kilkanaście okrętów sowieckich znalazło się w wielkim niebezpieczeństwie.

Na jesieni ub. roku grupa z kilkunastu okrętów handlowych, pod przewodnictwem łamaczy lodów „Sadko”, „Siedow” i „Małygin”, udała się w drogę z Murmańska do Władywostoku. Napotkała jednak na tak ciężkie warunki lodowe, że nie mogła kontynuować podróży i została razem z towarzyszącymi łamaczami lodów ostatecznie unieruchomiona. Akcja ratunkowa nie miała powodzenia i jak podaje prasa zagraniczna, niektóre ze statków nie wytrzymały naporu lodów i zatoniły, pozostałe zaś znajdując się dotychczas w wielkim niebezpieczeństwie. Fakt unieruchomienia trzech łamaczy lodu wpłynął również na opóźnienie akcji ratunkowej Papanina i jego towarzyszy.

Profesor Schmidt, który jeszcze w czerwcu ub. roku został „bohaterem związku”, jest obecnie oskarżony o „spowodowanie złej organizacji swego resortu, rozmyślnego szkodnictwa, doboru niewłaściwych pracowników zarządu drogi północnej, co stworzyło sprzyjające warunki do zagnieżdżenia się tam elementów przestępczych i ułatwiło szkodnictwo”.

Papanin, który po swym powrocie wyznaczony został na zastępcę Schmidta, oskarża go obecnie o złą organizację jego własnej wyprawy i o wy-

posażenie jej w zły materiał i zepsutą prowizję. Ponadto Schmidt oskarżony jest o rozmyślne opóźnianie akcji ratunkowej grupy Papanina przez zatrzymywanie remontu łamacza lodu „Jermak”. Jak się wydaje w świetle tych informacji, Schmidta czeka normalny finał kariery sowieckiego dygnitarza, tj. w najlepszym wypadku długoletnie więzienie, jeżeli nie „wyższy wymiar kary”.

Wspomniane wyżej 3 łamacze lodów znajdują się obecnie na północ od wysp Nowosyberyjskich i, jak podaje prasa sowiecka, nie zagraża im narażenie żadne bezpośrednie niebezpieczeństwo. Natomiast warunki lodowe są wyjątkowo ciężkie, tak że nie ma widoków, by w najbliższym czasie łamacze lodów były w stanie zwolnić się z oków lodowych.

Rozbudowa baz. Jak podaje prasa niemiecka, władze morskie ZSRR przyspieszyły rozbudowę i wzmocnienie obronności głównych baz floty — Kronsztadtu, Sewastopolu, Władywostoku i Murmańska. Każda z tych baz posiadać będzie swe własne zakłady budowy okrętów i samolotów. Umocnienia Władywostoku mają być rozbudowane na wzór angielskiej twierdzy morskiej w Singapurze. (Cz.).

Turcja.

Nowe okręty. Czterem okrętom podwodnym zamówionym w 1937 roku (2 w stoczni niemieckiej Krupp i 2 w stoczni tureckiej Guenlik nad m. Marmara) nadano nazwy: „Atılay”, „Batıray”, „Saldıray” i „Yıldırım”. Podobno wkrótce zostanie zamówiona nowa seria tych okrętów, z czego część wykonana w kraju pod nadzorem inżynierów niemieckich. (I).

Rumunia.

Nowe okręty. W stocznich włoskich zamówione zostały dwa okręty podwodne typu zbliżonego do „Delfinul”, o następującej charakterystyce: 650/900 ton, 14/9 węzłów, 1 działo 102 mm i 8 wyrzutni torped. Okręt-baza dla okrętów podwodnych „Constanta”, służy obecnie jako okręt szkolny dla podchorążych i odbywa pływania po m. Czarnym. (I).

Grecja.

Nowe okręty. W stoczni Yarrow w Scotsoun wodowano pierwszy z serii 4 kontrtorpedowców zamówionych w 1936 roku i nadano mu nazwę „Georgios I”; drugi, „Olga” zostanie spuszczoney w kwietniu: 1350 ton, 35 węzłów, 4 działła 120 mm i 8 wyrzutni torped. (I).

Chile.

Nowe okręty. Na skutek poprawy stanu finansów postanowiono odmłodzić skład floty i zamówić 2 nowe krążowniki na miejsce starych, pochodzących z 1898 roku. Pertraktacje są już w toku przy czym prawdopodobnie zamówienie otrzymają stocznie angielskie, które wybudowały dotychczas wszystkie prawie okręty chilijskie. Konkurencja stocznii włoskich jest jednak bardzo silna. (I).

Venezuela.

Nowe okręty. W marcu nastąpił ostateczny odbiór 2 kanonierek rzecznych, „Orinoco” i „Urdanito”, zbudowanych w stocznich włoskich. Są to okręty po 625 ton, 15 węzłów, uzbrojone w 2 działła 102 mm i 1—76 mm. przeciwołtnicze. Odbędą one podróż pod eskortą zakontraktowanego w tym celu statku handlowego. (I).

Dania.

Nowe okręty. W arsenale państwowym w Kopenhadze wodowano okręt podwodny „Havkalen” ostatni z serii trzech transzy 1934. Są to okręty specjalnie przeznaczone do służby na płytkich wodach Beltów i Sundów: 330/425 ton, długość 47 m, zanurzenie 2,85 m, silniki o mocy 1200/450 K. Me., uzbrojone w 2 działka 40 mm i 5 wyrzutni torpedowych. (D).

Siam.

Nowe okręty. W lutym nastąpił odbiór dwóch pancerników obrony wybrzeża, zbudowanych w stoczniach japońskich. Są to okręty po 2200 ton, szybkość 15 węzłów, uzbrojone w 4 działka 203 mm i 4 po 80 mm przeciwlotnicze. Zaznaczyć trzeba że w ciągu ostatnich 4 lat Siam potroił swoją flotę, która obecnie składa się z 34 okrętów bojowych o globalnej wyporności 17.000 ton, 8 ścigaczy i szeregu statków pomocniczych. (D).

Hiszpania.

Zakupienie okrętów dla floty narodowej. Potwierdza się, że flota narodowa Hiszpanii powiększyła się ostatnio o cztery kontrtorpedowce i dwa okręty podwodne, zakupione w Italii. Są to kontrtorpedowce „Aquila” i „Falco” (wyporność 1.407 ton, uzbrojenie — cztery działka 120 mm, cztery wyrzutnie torpedowe, szybkość 33—35 węzłów, budowa 1914 i 1916 r.), „Alessandro Poerio” i „Guglielmo Pepe” (845 ton, uzbrojenie pięć dział 102, cztery wyrzutnie torpedowe, szybkość 32 węzły, rok budowy 1913), oraz okręty podwodne: „Lazzaro Mocenigo” i „Luigi Galvani” (780 ton, dwa działka 76 mm, sześć wyrzutni torpedowych, rok budowy 1916/7).

Okręty podwodne otrzymały nazwy „Mola” i „Sanjurjo”, a kontrtorpedowce nazwy poszczególnych portów, znajdujących się na obszarze Hiszpanii narodowej.

Podniesienie kontrtorpedowca. Kontrtorpedowiec „Ciscar”, zatopiony w porcie Gijon przez wybuch bomby lotniczej, został podniesiony przez powstańców po zajęciu tego portu. Kontrtorpedowiec odholowano do portu Ferrol, gdzie zostanie odremontowany.

Podniesiony okręt został zbudowany w 1933—36 roku i ma wyporność 1500 ton; uzbrojenie jego składa się z 5 dział 120 mm i 6 wyrzutni torpedowych 533 mm; szybkość 35 węzłów. Jest to jeden z serii 14 kontrtorpedowców, zbudowanych w okresie 1926—1936 roku. (S).



Bibliografia.

Frank Thiess — CUSZIMA — przekład autoryzowany Jadwigi Bułakowskiej, Instytut Wydawniczy „Plan”, Warszawa 1938.

Olbrzymi tom — 440 stron dużego formatu — bierze się do ręki z pewną niechęcią. Cóż można bowiem więcej powiedzieć o bitwie pod Cuszimą, jak to co już tam i z powrotem omawiane było w trzydziestu bodaj pracach fachowych, kilku wydawnictwach oficjalnych i półoficjalnych i kilku tysiącach artykułów? Nawet Claude Farrère użył Cuszimy jako tła do swej powieści „La Bataille”, a od Semionowa do Priboj-Nowikowa jej historia obiegła świat cały.

Tyle o piśmiennictwie. Co się tyczy strony taktycznej, to „lekcja Cuszimy” już się przeżyła i pod tym względem nie nowego się nie dowiemy. Wtargnięcie na arenę dziejową okrętów podwodnych i lotnictwa, postępy techniczne artylerii, torped i mechanizmów napędnych, zmieniły na tyle zasady wojny na morzu, że dziś „lekcja Cuszimy” ma głównie historyczny charakter. Między Cuszimą a najbliższą wielką bitwą morską świata, przepaść będzie większa, niż między Salaminą a Navarinem. Cóż więc nowego autor niemiecki mógłby nam jeszcze po 33-ch latach powiedzieć? I czy nie jest to znów jakaś „tania sensacja propagandowa” w rodzaju Priboj-Nowikowa, którego przez jedno z tych charakterystycznych dla nas nieporozumień lądowo-mentalnych, nie wiadomo „qui bono” przetłumaczono na język polski?...

A poza tym jeszcze jedno: Cuszimę Thiessa tłumaczyła kobieta. Jeśli Cuszima Nowikowa była już pod względem terminologiczno-fachowym horendalna, to czegoż można się tym razem spodziewać?... Z tym nastawieniem bierze się książkę do ręki.

I oto staje się rzecz dziwna... W miarę jak się ją czyta, zainteresowanie przychodzi samo przez się. Więcej — lektura staje się tak fascynująca, że koniec końcem oderwać się od niej nie można. I wreszcie gruby tom pochłania się niemal jednym tchem, jak najciekawszą powieść.

Oczywiście, nie tylko dlatego, że Thiess obrał dla swego dzieła najlepszą formę: literacko-historyczną. Ale i dlatego, że wyciągnął na światło dzienne wiele szczegółów nieznanych lub mało znanych, całość zaś ubrał w szatę wybitnej indywidualności. Podszedł do zagadnienia od strony duchowej, bardzo trafnie odgadnąwszy psychologię duszy rosyjskiej. A poza tym tełnął w postać admirała Roźdestwieńskiego kolory, jakich żaden biograf dotąd dać nie umiał.

Stąd też — wzięta rzeczowo od strony „moralnej”, od strony psychologii narodu, oraz wojska i marynarki zeń wyrosłych, a przede wszystkim od strony charakteru naczelnego wodza największej wyprawy wojennej świata, — rzecz staje się na nowo interesująca. Przy czym nie jest to „psychologia rewolucyjna” w rodzaju taniej demagogii Nowikowa, który — będąc podoficerem kancelaryjnym — co krok chce pouczać swego admirała co ten uczynić

powinien, — ale psychologia o podłożu subtelno-filozoficznym, zwykle bardzo trafna i ujęta jak tylko można bezstronnie.

Pod tym względem książka posiada rzetelne walory dydaktyczne i wychowawcze, gdyż uczy: a) do czego prowadzi niewłaściwa polityka łądu w dziedzinie obrony morskiej i niefachowe ujmowanie zadań marynarki; i b) omawia bardzo ciekawie kwestię dowodzenia na różnych szczeblach — do głównodowodzącego włącznie; oczywiście, nie tyle taktycznie, co właśnie psychologicznie. Można by tę książkę zatytułować: Kalwaria dowódcy.

Im więcej zagłębialiśmy się w lekturę, tym jaśniej staje przed nami postać człowieka obarczonego zadaniem ponad siły i możliwości ludzkie. Który to człowiek — świadomy obowiązku rycerskiego — wziął jednak na swe barki ów beznadziejny ciężar, i ucziwie starał się do końca walczyć zarówno z wrogiem, jak i... z własnymi zwierzchnikami czy „kolegami” i przeciwnikami polityczno-finansowymi. Wypił do dna kielich goryczy, niezrozumiany, sponiewierany niesłusznie w opinii publicznej, nielubiany, atakowany od tyłu intrygami ludzi nieuczciwych czy głupich. Martyrologia admirała Roźdestwińskiego, podobna poniekąd do martyrologii Cervery, daje nam dużo do myślenia. Ileż to już ludzi cierpiało i cierpi moralnie i fizycznie dlatego tylko, że inni nie mogą zrozumieć... znaczenia wielkiej idei morza!

Przekład p. Bułakowskiej pod względem stylistycznym — doskonały. Ani śladu niemieckiego stylu autora, tak nie licującego z właściwościami polskiego języka. Krótkie, jędrne, jasne zdania. Opisy literackie bez zarzutu. Tempo doskonałe. Jedno tylko — ta nieszczęśliwa terminologia.

Wprawdzie tłumaczka już na wstępie zastrzeża się słusznie, że pod tym względem istnieją w języku polskim jeszcze ogromne luki. Ale też już w tym wstępie, dziękując tym, którzy jej w Warszawie pomagali, używa terminu — „dowództwo marynarki wojennej”. Takiej instytucji, jak wiadomo, w Polsce nie ma; natomiast tablica przy wejściu do gmachu, z którego biblioteki tłumaczka korzystała, głosi wyraźnie: „Kierownictwo Marynarki Wojennej”.

Za to kierownictwem marynarki nazywane są później rosyjskie czy japońskie ministerstwa marynarki, te same okręty nazywane są raz krążownikami, raz kontrtorpedowcami, raz torpedowcami, istnieje jakaś niezrozumiała różnica między okrętami liniowymi i pancernikami, marynarzy nazywa się żołnierzami, „Bajan” nie miał pięciu kominów („Askold”) ale cztery, flaga i bandera to nie jedno, przy czym nie zatyka się ich, ale podnosi. Co oznacza wyrażenie „Grassez le russe” — trudno się domyślić? I tak dalej...

Że jednak część tych błędów — wraz z nieścisłościami taktycznymi — może pójść na karb autora, przyznać trzeba, że jest to prawdopodobnie najlepszy przekład dzieła tego typu, który kiedykolwiek wyszedł w Polsce z rąk niefachowca spraw morskich. I dlatego tłumaczce należy się za jej trud nieprzeciętny — szczerze i życzliwe uznanie.

Poza tym książka jest interesująca też dla sfer wojskowych, ze względu na opisy operacji mandżurskich i oblężenia Port-Artura. Wydana starannie, czyni zaszczyt wydawnictwu, które sięgnęło do tej tak rzadko w Polsce publikowanej dziedziny.

J. Ginsbert.

KONKURS

nieograniczony z działu wyposażenia Marynarki Wojennej.

Na podstawie zarządzenia M. S. Wojsk. B. P. W. L. 0750/19 z dnia 13.I.1938 r., Kierownictwo Marynarki Wojennej ogłasza konkurs nieograniczony na prace wynalazcze, jako prace pozasłużbowe, z działu wyposażenia Marynarki Wojennej. Konkurs niniejszy obejmuje tematy:

1. URZĄDZENIE DO WYKRYWANIA OBECNOŚCI, ODLEGŁOŚCI I KIERUNKU PORUSZANIA SIĘ OKRĘTU W NOCY I WE MGLE.

2. PRZECINAK DO TRALÓW.

Wysokość nagród na konkursach na rok 1938 ustalił Pan II Wiceminister Spraw Wojskowych w kwotach: I — 3.000 zł, II — 2.000 zł, III — 1.000 zł, IV — 500 zł. Ponadto przewidziane są jako nagrody dyplomy honorowe. Nagrody i ich wysokość przyznaje Pan II Wiceminister Spraw Wojskowych.

Warunki konkursu.

1) Prawo udziału w Konkursie jest nieograniczone.

2) Sposób wykonania prac: Praca konkursowa powinna być wykonana zgodnie z wymaganiami technicznymi, podanymi w załączonych warunkach (zał. 2 i 3). Rozwiązania konstrukcyjne tematów muszą być nowe, nigdzie niepublikowane i niezgłaszane do patentowania. Nadesłanie szkiców urządzeń wraz z obliczeniami i opisem jest obowiązkowe; pożądanym jest również nadesłanie modeli.

3) Termin składania prac. Prace konkursowe należy przesłać do Kierownictwa Marynarki Wojennej, Warszawa, ul. Wawelska nr 7, tylko jako pocztowe przesyłki polecone w terminie do 10 listopada 1938 r. Prace, które wpłyną po tym terminie, lub będą nadesłane z pominięciem poczty — nie będą rozpatrzone.

4) Nadsyłanie prac konkursowych. Każda praca konkursowa, tj. obliczenia, załączniki, rysunki konstrukcyjne, powinny być zaopatrzone u dołu w prawym rogu arkusza godłem autora i nie mogą poza tym zawierać żadnych podpisów, ani znaków, umożliwiających wczesne rozpoznanie autora, pod rygorem odrzucenia nadesłanej pracy. Do pracy konkursowej należy dołączyć zapieczętowaną kopertę, zawierającą kartkę z imieniem, nazwiskiem i adresem autora. Na kopercie tej należy umieścić tylko godło autora i oznaczyć kopertę „nr 1”.

Zapieczętowaną kopertę nr 1 oraz wszystkie (obliczenia, rysunki konstrukcyjne itp.) załączniki opatrzone godłem, należy włożyć do koperty odpowiedniego formatu i opieczętować. Kopertę tę należy oznaczyć „nr 2” i umieścić na niej następujący napis: **KIEROWNICTWO MARYNARKI WOJENNEJ**, praca konkursowa 1938 r. — na temat: „**URZĄDZENIE DO WYKRYWANIA OBECNOŚCI, ODLEGŁOŚCI I KIERUNKU PORUSZANIA SIĘ OKRĘTU W NOCY I WE MGLE**” albo „**PRZECINAK DO TRALÓW**”. W prawym dolnym rogu koperty godło autora, a w górnym rogu „rozpieczętować może tylko Sąd Konkursowy”. W ten sposób zapakowaną i zapieczętowaną kopertę nr 2 należy w osobnej kopercie przesłać jako pomyłkę poleconą pod adresem Kierownictwa Marynarki Wojennej, Warszawa, ul. Wawelska nr 7. Poza tym adresem nie wolno na tej kopercie umieszczać żadnych innych napisów. Jeżeliby przesłany model urządzenia nie mógł być umieszczony w kopercie nr 2 ze względu na swą formę lub obawę uszkodzenia, należy przesłać go równocześnie w oddzielnej paczce, wewnętrzne opakowanie, której powinno posiadać napisy te same co koperta nr 2.

5) Otwarcie prac konkursowych przez Sąd Konkursowy nastąpi w 20 dni po upływie terminu nadsyłania prac konkursowych i odbędzie się według regulaminu Sądów Konkursowych dla prac wynalazczych, zatwierdzonego przez Pana II Wiceministra.

6) Skład Sądu Konkursowego zostanie ustalony rozkazem Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej.

7) Orzeczenie Sądu Konkursowego jest ostateczne i nieodwołalne i nie podlega kwestionowaniu przez uczestników konkursu.

8) Prace zakwalifikowane do nagród pieniężnych przechodzą na własność Kier. Mar. Woj. włącznie z prawem do opatentowania.

9) Prace wyróżnione dyplomami honorowymi i nienagrodzone zostają własnością autorów, jednak mogą być zakupione przez Kierownictwo Marynarki Wojennej.

WYMAGANIA TECHNICZNE.

Urządzenie do wykrywania obecności, odległości i kierunku poruszania się okrętu w nocy i we mgle.

1. Urządzenie ma być zastosowane na pełnym morzu lub na punkcie obserwacyjnym wybrzeża i działać nawet przy największej fali.

2. Urządzenie ma być umieszczone na pokładzie.

3. Rozmiar urządzenia nie powinien przekraczać 40×40×30 cm.

4. Urządzenie winno umożliwić wykrywanie okrętów nad wodą w spoczynku lub w ruchu, o tonażu 1000 ton w górę — do odległości 4 mil morskich, mniejszych okrętów do odległości odpowiednio mniejszej.

5. Wymagane jest by przy pomocy tego urządzenia można było stwierdzić kierunek poruszania się okrętu i jego odległość.

6. Urządzenie to winno być wytrzymałe na wstrząsy spowodowane wystrzałami armatnimi i wodoszczelne.

7. Zasada działania tego urządzenia jest obojętna.

8. Model tego urządzenia jest pożądany, lecz nie wymagany.

9. Urządzenie w miarę możliwości powinno być dostosowane do możliwości wyrobu krajowego.

10. Działanie urządzenia nie może być oparte na wykorzystaniu fal ultra-dźwiękowych.

Przecinak do trałów.

1. Przecinak ma być dostosowany do istniejących trałów pod względem wymiarów i wagi.

2. Niezawodnie przecinać liny stalowe do grubości 13 mm, oraz łańcuchowe o grubości ogniwa do 7 mm.

3. Przecinak może być mechaniczny lub wybuchowy. W wypadku drugim przecinak musi być tak skonstruowany by wybuch nie uszkodził liny trałowej.

4. Przecinak musi być bezpieczny przy manipulacji.

5. Zamocowanie przecinaka na linie trałowej musi być proste.

6. Zakładanie i zdejmowanie przecinaka łatwe i szybkie.

7. Użyty materiał musi być dostosowany do możliwości wyrobu krajowego.

Erratum:

W N. 109, w artykule „Bałtyk w Kanale Suezkim”, na str. 288, wiersz 15, winno być „30 grudnia 1914 roku”, nie zaś „1915 r”, co zresztą wypływa z samej treści artykułu.