Nr. 7. | LIPIEC 1929 ROKU | Rok II.

Przegląd Morski

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu

Wychodzi w dniu ostatnim każdego miesiąca.

Skład redakcji:

Redaktor odpowiedzialny: Komandor podporucznik Korytowski Karol,
zastępca redaktora: kpt. mar. dyplomowany Kłossowski Jerzy.

Redakcja prosi o terminowe uiszczenie zaległej prenumeraty za II i III kwartał r. b., wpłacając należność na konto P. K. O. Nr. 160290.

Warunki prenumeraty:

Konto w P. K. O. 160290.

W kraju:

z przesyłką pocztową	rocznie	40,— zł
	półrocznie	21,— zł
	kwartalnie	11,— zł
bez przesyłki pocztowej	rocznie	36,— zł
	półrocznie	18,— zł
	kwartalnie	9,— zł

Zagranicą:

z przesyłką pocztową	rocznie	50,— zł
	półrocznie	26,— zł
	kwartalnie	14,— zł

Warunki przyjmowania ogłoszeń:

rocznie	stronica	300 zł
	$^1/_2$ stronicy	180 zł
półrocznie	stronica	180 zł
	$^1/_2$ stronicy	100 zł

Należność za umieszczenie ogłoszenia winna być regulowaną zgóry jednocześnie ze zgłoszeniem.

Pierwszy numer miesięcznika z umieszczonem ogłoszeniem redakcja nadsyła zainteresowanej instytucji bezpłatnie.

Adres redakcji:

Toruń, Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej „Przegląd Morski“.

Pod polską banderą

okrętami

P. P. „Żegluga Polska"

wysyłajcie wasze towary i sprowadzajcie wasze surowce z zagranicy wyłącznie ładunki masowe

Węgiel, Drzewo, Cement, Cukier, Rudy, Nawozy sztuczne

Flota przedsiębiorstwa:

1. Statki towarowe: s.s. „Niemen" — 4020 tonn DW, s. s. „Wisła" — 4020 t. DW., s. s. „Warta" — 4200 t. DW., s. s „Wilno", „Poznań", „Katowice", „Toruń", „Kraków" po 3000 t. DW., s. s. „Tczew" 1000 t. DW.

2. Statki pasażerskie: s. s. „Gdańsk", „Gdynia", „Jadwiga", „Wanda" i „Hanka".

W czasie sezonu letniego statki przedsiębiorstwa utrzymują regularną komunikację pomiędzy **Gdańskiem, Gdynią, Helem, Sopotami i Jastarnią**

Wycieczki zagraniczne do Danji, Szwecji, Norwegji, Finlandji, Estonji i Łotwy. Prospekty na żądanie.

Adres telegraf. „Polmorsk" — **GDYNIA** dom własny — Telefony: 69, 70, 93, 169.

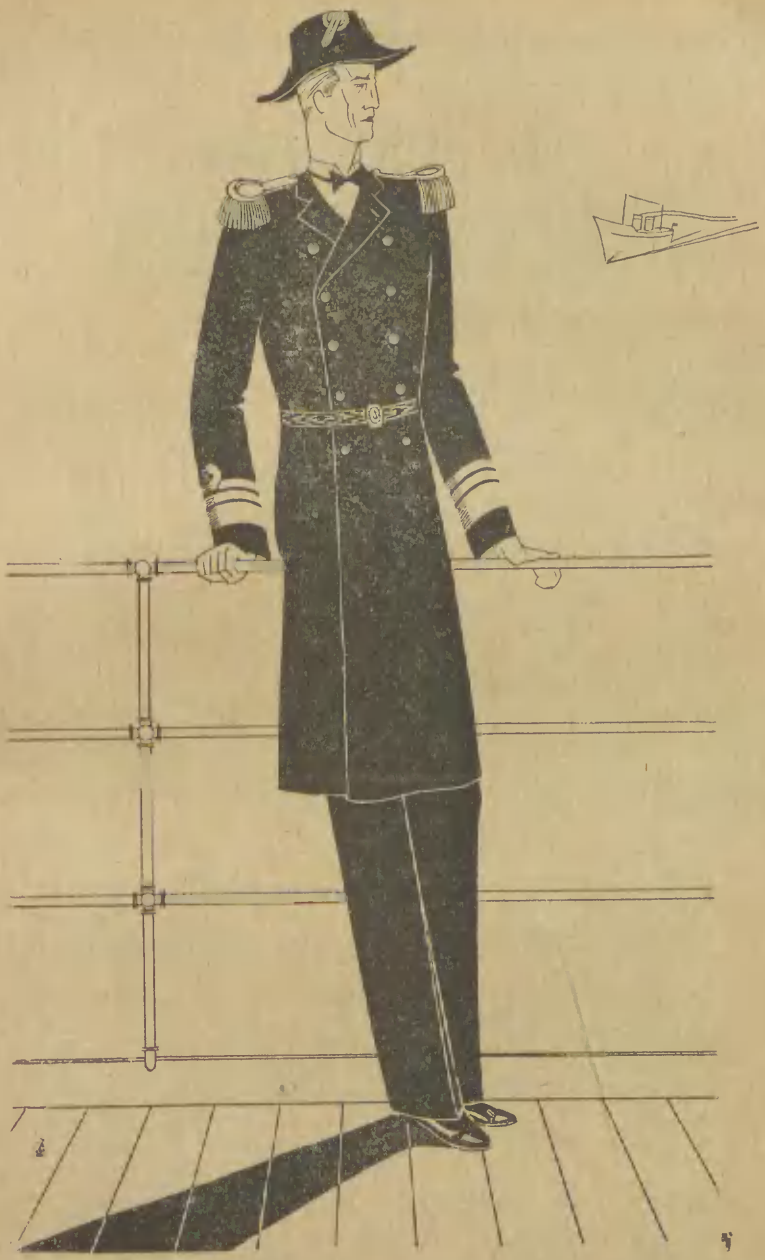
Przedstawiciel Handlowy w Warszawie: **Jan Raue,** Smolna 17. Telefon 235—45.

Możemy
polecić
tylko

BACZEWSKIEGO

Prawdziwą żytnią
Żytnie wino stołowe
Starą nalewkę wiśniową
Bernardine Imperiale
Antique, Souverain

Wszędzie do nabycia.



FIRMA

BOGUSŁAW HERSE

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 150.

Przyjmuje zamówienia na mundury oficerów marynarki, granatowe płaszcze z garbardyny impregnowanej dwu lub jednorzędne, podpinki pod palta z wielbłądziej wełny, galowe kapelusze, galowe epolety, czapki wykończone typem angielskim, emblematy, rapcie.

Górnośląskie Zjednoczone Huty

Królewska i Laura

Spółka Akcyjna Górniczo-Hutnicza

Kościuszki Nr. 30. **Katowice** Adr. telegr. „Laura"

Telef. Nr. 600, 899, 2262, 2263.

dostarczają:

węgiel, koks, żelazo walcowane, blachy zbiornikowe i kotłowe, blachy dachowe, blachy faliste, rury gazowe i kotłowe.

Chłodnie i wytwórnie lodu syst. Quiri-Rau. Kompresory. Żórawie (krany) wszelk. typów. Transportery kubłowe i taśmowe. Zbiorniki żelazne do wszelkich celów. Odlewy żeliwne i stalowe, surowe i w stanie obrobionym. Walce żeliwne utwardzone. Michy dla przemysłu chemicznego. Mosty żelazne kolejowe i drogowe. Hangary lotnicze. Maszty radjowe. — Konstrukcje żelazne dachowe. Zwrotnice kolejowe. Wagony towarowe do wszelkich celów. Sprężyny. Zestawy kołowe. Części tłoczone i kute do wagonów i samochodów.

TREŚĆ:

1. Kdor. por. inż. Rymszewicz Stanisław — Wspomnienia z działań wojennych rosyjskiej łodzi podwodnej — stawiacza min na morzu Czarnem.
2. Kdor. ppor. Steyer Włodzimierz — Opinje dowódców amerykańskich o walce chemicznej na morzu (2).
3. S. Krzyżanowski — Okręty lotnicze i lotnictwo okrętowe.
4. Mjr. dypl. Demel Franciszek — Zagadnienie improwizacji wojennych flotyli rzecznych w świetle doświadczeń ostatnich wojen.
5. Por. mar. Namieśniowski Konrad — Organizacja Wyższych Dowództw Marynarki Wojennej we Francji.
6. Kpt. mar. dypl. Kłossowski Jerzy — Organizacja wyższego dowództwa niemieckiej marynarki wojennej podczas ubiegłej wojny światowej.
7. Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Żegluga między Polską a Ameryką.
8. Kpt. mar. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna.
9. Kronika bibljograficzna.

Redakcja prosi o terminowe uiszczenie zaległej prenumeraty za II i III kwartał r. b., wpłacając należność na konto P. K. O. Nr. 160290.

KOMANDOR POR. INŻ. RYMSZEWICZ STANISŁAW.

Wspomnienia z działań wojennych rosyjskiej łodzi podwodnej — stawiacza min na morzu Czarnem.

W chwili wybuchu wojny światowej rosyjska flota czarnomorska posiadała w swym składzie 5 łodzi podwodnych: 4 małe, przeznaczone do działań defensywnych, związanych z obroną dostępu do głównej bazy floty — Sebastopola, oraz 1 łódź podwodną typu stawiacza min, przeznaczoną do działań ofensywnych przy wybrzeżach tureckich, zaś później i bułgarskich.

Małe łodzie posiadały wyporność: dwie po 200/240 tonn i dwie po 110/120 tonn oraz szybkość jednakową 9/7 węzłów i były typu amerykańskiego „Holand", t. j. o podwójnym kadłubie ze zbiornikami balastowemi zewnętrznemi, rozmieszczonemi wzdłuż burt.

Natomiast łódź podwodna typu stawiacza min nosiła nazwę „Krab", posiadała wyporność około 600/750 tonn i szybkość 12/9 węzłów i była typu zbliżonego do rosyjskiego typu „Bubnowa", t. j. o kadłubie pojedyńczym, ze zbiornikami balastowemi wewnątrz mocnego kadłuba, rozmieszczonemi po jednym na dziobie i na rufie, przyczem część nadbudówek pokładowych była szczelna i posiadała wypusty powietrzne, zamykane od wewnątrz łodzi, wobec czego nadbudówki te zapełniały się i wypróżniały się samoczynnie, zależnie od tego, czy łódź zanurzy się, czy też wynurzy się z wody.

Prócz wyżej wymienionych 5 łodzi, w stoczniach w Mikołajewie było wówczas na wykończeniu budowy 6 łodzi podwodnych, z których 3 typu „Bubnową" o wyporności 630/790 tonn i o szybkości 12/9 węzłów oraz 3 typu amerykańskiego „Holand" o wyporności 460/550 tonn i o szybkości 15/11,5 węzłów.

Uzbrojenie tych 6 łodzi stanowiły po 2 działa 75 mm, 2 karabiny maszynowe przeciwlotnicze oraz 4 aparaty torpedowe — po 2 na dziobie i rufie. Według projektu łodzie te miały jeszcze po 4 aparaty torpedowe burtowe kraciaste typu Drzewieckiego. W praktyce jednak aparaty te okazały się mało przydatne, gdyż: a) otwarte torpedy w tych aparatach przedstawiały niebezpieczeństwo podczas ataku samolotowego, b) głowy tych torped przy zanurzeniach na większe głębokości były duszone przez ciśnienie wody oraz c) znacznie zmniejszały szybkość podwodną, wobec tego aparaty te zdjęto, zaś pozostałe po nich wnęki w burtach zasłonięto przynitowanemi blachami.

Te 6 łodzi podwodnych weszły kolejno szybko w skład floty bojowej, poczynając od grudnia 1914 roku do połowy 1915 roku, pełniły one nieustannie służbę dozorczą przy wybrzeżach tureckich i bułgarskich do końca wojny.

W drugiej połowie 1915 roku zostały przewiezione do Czarnego Morza z Oceanu Spokojnego (z Władywostoku) drogą kolejową 2 małe łodzie podwodne typu „Bubnowa“ o wyporności 150/200 tonn i szybkości 8/6 węzłów, które wraz z 4 wyżej wymienionemi małemi łodziami pełniły służbę dozorczą przy wybrzeżach rosyjskich i równocześnie były jako łodzie szkolne przy szkole podwodnego pływania.

Przed rewolucją rosyjską flota czarnomorska została powiększona jeszcze o 4 łodzie podwodne: 3 o wyporności 650/800 tonn i szybkości 14/9 węzłów oraz 1 łódź o wyporności 360/470 tonn i szybkości 13/11 węzłów, jednak nie brały już one udziału w działaniach wojennych.

Rozpatrzmy tutaj podwodną łódź typu stawiacza min „Krab“. Była ona wybudowana na stoczni w Mikołajewie i stanowiła w owym czasie nowość nietylko w flocie rosyjskiej, ale i w flotach innych państw, bowiem pierwsza łódź tego typu została wybudowana np. w Niemczech U. C. 4 dopiero w drugiej połowie r. 1915. Pomysł budowy tego typu łodzi przedłożył admiralicji rosyjskiej urzędnik pocztowy Nalotow, projekty zaś techniczne zostały już opracowane przez inżynierów morskich rosyjskich. Budowa łodzi została powierzona stoczni w Mikołajewie i w r. 1912 po ukończeniu budowy przyszła łódź do Sebastopola celem dokonania prób przepisanych. Próby wykazały pewne braki w budowie, wobec czego łódź była nieustannie przerabiana i ponownie poddawana próbom. Konieczność jednak wyzyskania tego typu łodzi do zagrodzenia minami wybrzeży tureckich, zwłaszcza zaś wejście do Bosforu, zmusiła do przerwania dalszych przeróbek „Kraba“ i pozostawienia go w stanie dość dalekim od doskonałości.

Uzbrojenie „Kraba“ stanowiły: 1 działo 75 mm, 2 karabiny maszynowe przeciwlotnicze, 2 aparaty torpedowe dziobowe oraz 2 rury minowe nieszczelne umocowane na mocnym kadłubie wzdłuż od wieży do rufy, w kształcie nadbudówki. W rurach tych można było umieścić po 30 min zagrodowych, czyli razem 60 min (niemiecka U. C. 4 — 25 min). Miny przyczepiały się do łańcucha bez końca, który przy stawianiu min poruszał się, przesuwając tem samem miny w rurze, przy wyjściu zaś z rury mina odczepiała się od łańcucha i ustawiała się samoczynnie na ustaloną zawczasu głębokość.

Urządzenie to do stawiania min było niezbyt szczęśliwie pomyślane, gdyż miny przy stawianiu często się zacinały i wtedy jedna zacięta hamowała wszystkie pozostałe w tej rurze.

Obecność nadbudówki w postaci 2 nieszczelnych rur minowych powodowała małą stateczność łodzi oraz zbyt powolne jej zanurzanie (około 20 minut), co było katastrofalnem ze względów taktycznych, gdyż w razie spotkania się z nieprzyjacielem, łodzi groziło niewątpliwe zniszczenie. Z tego też powodu było wskazanem, aby „Krab“ wychodził na operacje w towarzystwie torpedowca, który miałby za zadanie w wypadku zjawienia się nieprzyjacielskich samolotów lub torpedowców przyjąć walkę na siebie i tem samem dać możność zanurzenia się łodzi podwodnej. Jednak zasady tej nie przestrzegano, gdy „Krab“ chodził dwukrotnie stawiać miny przy wejściu do Bosforu, natomiast zasada ta została zastosowana, dzięki przypadkowi, kiedy „Krab“ chodził dla stawiania min przy wejściu do bułgarskiego portu Warny.

Zajmiemy się tutaj opisem tej ostatniej operacji.

Przedtem, niż „Krab“ miał wyruszyć dla postawienia min przy wejściu do Warny, trzeba było zbadać to wejście pod względem rozmieszczenia bateryj i posterunków obserwacyjnych brzegowych, stacyj hydroplanowych i sekretnych farwatrów.

Odpowiedzialna i niebezpieczna ta funkcja została powierzona łodzi podwodnej „Tiuleń“ (typu „Bubnowa“ o wyporności 630/790 tonn), której dowódca uchodził za jednego z najodważniejszych i posiadających szczęśliwą rękę.

Dowódca „Tiulenia“ obliczył, że dla wykonania otrzymanego rozkazu trzeba będzie przebyć pod wodą około 15 godzin, zamierzał bowiem wślizgnąć się w sam środek portu nieprzyjacielskiego, do czego trzeba było ominąć pola minowe nieprzyjacielskie i skalistą rafę podwodną.

Podpłynąwszy o świcie do bułgarskich brzegów, dowódca określił dokładnie swe miejsce i zanurzył się pod wodę, poczem niepostrzeżenie dla nieprzyjaciela łódź ostrożnie weszła w wąski północny farwater Warny pomiędzy polem minowem i 3 milową skalistą rafą podwodną.

Dorywczo ukazując na chwilę peryskop, dowódca i oficer nawigacyjny łodzi badali horyzont i brzeg, notując na mapie każdą spostrzeżoną baterję lub posterunek obserwacyjny. Przejście stawało się coraz węższe i niebezpieczniejsze. Oficer nawigacyjny odpowiedzialny za prawidłowo przełożony kurs starał się trzymać jaknajdalej od rafy skalistej, woląc w swej ambicji wylecieć w powietrze na minach, niż się skompromitować wpadłszy na skały. Dowódca zaś łodzi wolał się trzymać zdala od min. To też głucha walka toczyła się między tymi dwoma. Wreszcie łódź jest u wejścia i skręca do portu. Oto chwila ryzykowna i niebezpieczna. W tem miejscu widać posterunek obserwacyjny, a głębokość morza wynosi zaledwie 6 mtr t. zn. jest mniejszą od tej, którą przejść może łódź pod peryskopem, nie będąc widoczną. Pod stępką pozostaje przestrzeń nie większa od 20—30 cm, łódź prawie wlecze się po dnie. W końcu dowódca zmuszony jest opuścić peryskop i trochę wypłynąć, rzecz niebezpieczna zwłaszcza gdyby się zjawił hydroplan nieprzyjacielski. Łódź przykryta tylko małą warstwą wody może być łatwo zauważoną przez hydroplan, gdyż aby być niewidoczną dlań, musi być ona zanurzona conajmniej na 20 mtr w wodzie.

Wreszcie „Tiuleń“ wszedł do portu. Ostrożnie wysunięto peryskop. Piękny dzień słoneczny. Po molo przechadza się publiczność... Schowano peryskop. Znowu wysunięto. Znowu schowano. Ostróżnie łódź zbliża się do molo, zagląda do przystani. Jak widać nikt łodzi nie zauważył, ludzie spokojnie spacerują na brzegu, inni siedzą sobie ze spuszczonemi nogami na molo... Mapa wciąż zapełnia się notatkami i rysunkami. Obejrzano przystań, zrysowano ją.

Wreszcie zawróciwszy ostróżnie, puściła się łódź w drogę powrotną.

Znowu trudne ciasne przejście, znowu cicha walka pomiędzy dowódcą i oficerem nawigacyjnym. Po raz ostatni wynurzają peryskop.

Ciemno.

— „Wynurzać się!“

Siedemnaście godzin spędziła łódź pod wodą, nawet zapałki już niepodobna było zapalić, gdyż tlenu w powietrzu prawie już nie było. Dwukrotnie uzupełniano powietrze z balonów zapasowych.

Większość załogi wypada na górę, aby nasycić się powietrzem, zapalić papierosy.

Wypełniwszy najdokładniej swe zadanie wywiadu, „Tiuleń“ wrócił do Sebastopola.

Posiadłszy dane z wywiadu „Tiulenia“ i mając sprzyjające przepowiednie stacji meteorologicznej, „Krab“ wyszedł w morze w kierunku Warny. Pogoda piękna, słońce.

Ku wieczorowi, wbrew przepowiedniom meteorologicznym, ochłodło i zerwał się wiatr. Fale z hałasem obijały się o wieżę łodzi, woda zalewała wachtowych, silniki spalinowe zaczęły odmawiać posłuszeństwa, wreszcie zatrzymał się ostatni silnik. Łódź staje bokiem do fali, bujanie dochodzi do niemożliwych granic. Wahania wynoszą 55° przy 27 wahaniach na minutę. W messie oderwało stół, załoga upada ze zmęczenia.

Nie mając możności przy takich okolicznościach naprawiać silniki, dowódca łodzi ucieka się do środka ostatecznego — puszcza w ruch elektromotory. Łódź porusza się sprawniej. Konieczność remontu, bez którego niepodobna wykonać powierzoną operację, zmusiła dowódcę zajść do najbliższego rumuńskiego sprzymierzonego portu Constanzy. Ruszono więc ku niemu. Po okropnej nocy wszyscy potrzebowali wypoczynku, zaś uszkodzenia wymagały około 3-dniowego naprawienia.

Od rana w Constanzy przystąpiono do pracy. Nagle gwałtowne bicie w dzwony cerkiewne oznajmiło się, że nad miastem ukazała się eskadra niemieckich samolotów, wówczas o zanurzeniu się łodzi nie mogło być mowy. Samoloty dojrzały łódź podwodną i natychmiast zaczęły krążyć nad nią rzucając bomby.

Wybuchały one dookoła łodzi, wśród portu, nie czyniąc jednak żadnej szkody nikomu. Wreszcie, wyrzuciwszy cały zapas bomb, samoloty odleciały.

Na drugi dzień o świcie znowu bicie dzwonów i znowu wybuchy bomb, nowy atak samolotowy niemiecki. Wizyty te zaniepokoiły Constanzę. Miasto wpadło w panikę. Inne okręty stojące w porcie niechętnie patrzyły na „Kraba“, winowajcę ataków samolotowych. Jednak tego samego dnia popołudniu do portu przybył rosyjski krążownik z hydroplanami. Cztery hydroplany natychmiast wzniosły się w górę i Niemcy więcej się nie pokazywali.

Z powodu niepewności silników spalinowych, został wyznaczony z Sebastopola torpedowiec do holowania „Kraba“ do Warny. Nazajutrz po ukończeniu remontu przyszedł torpedowiec, wziął „Kraba“ na hol i popłynął z nim ku Warnie.

Zbliżał się czas niebezpiecznego przedsięwzięcia.

Zamajaczył brzeg bułgarski i wysmukłe latarnie morskie portu warneńskiego. Prześliczny dzień słoneczny.

W tem w obłokach ukazały się 2 hydroplany. Na torpedowcu wszczął się ruch. Torpedowiec nachylił się na bok i oddał hol. Rozległ się strzał armatni.

Niespokojnie kręcił się torpedowiec wokoło „Kraba“, strzelając do hydroplanów. Olbrzymi hol wiszący na dziobie łodzi przeszkadzał jej w ruchu, to też postanowiono go odciąć. Siedem bomb wybuchło naokoło łodzi, lecz żadna nie trafiła. Nagle przy samym samolocie ukazał się mały obłoczek dymu: szrapnel torpedowca

widocznie uszkodził aparat, który gwałtownie się przechylił, potem wyprostował i odleciał. Atak był skończony. Umówiwszy się o miejscu spotkania z torpedowcem, „Krab“ zanurzył się i poszedł pod wodą. Już coraz bliżej podchodzi do swego celu, już według obliczeń oficera nawigacyjnego (tego samego co był na „Tiuleniu“) znajduje się obok pola minowego. Dowódca nie chce tracić czasu na okrążanie tego pola, decyduje się przesunąć pod minami. Jedynie starszy oficer i oficer nawigacyjny byli w to wtajemniczeni.

„Krab“ wchodzi w strefę min. Powoli posuwa się naprzód. Pod łodzią grunt twardy, nad łodzią miny. Wystarczy zaczepić o linę minową i śmierć pewna. W łodzi cisza śmiertelna. Słychać tylko urywane słowa komendy, nerwy naprężone do ostatecznych granic.

Nagle drgnęli i struchleli. Z zewnątrz dał się słyszeć jakiś niezwykły odgłos, jakby szarpania. To lina minowa. Wszyscy zamarli w oczekiwaniu, szarpanie nie ustawało. O ile lina minowa się zaczepi, mina zostaje przyciągnięta i uderzy się o burtę — wówczas koniec.

Nagle drapanie ustało, widocznie lina minowa ześlizgnęła się.

Podpłynąwszy do wejścia do portu, „Krab“ zaczął swą pracę. Miny padały jedna po drugiej.

W tem w elewatorze rozległ się podejrzany trzask, elewator zatrzymał się na chwilę, ale potem szedł dalej i stawianie min trwało w dalszym ciągu. Oficer nawigacyjny systematycznie zarysowywał jedną po drugiej linje rozstawionych min. Wreszcie wyrzucono ostatnią minę. Łódź wyszła z niebezpiecznej strefy.

Wszyscy z ulgą odetchnęli.

W ciemnościach wynurzyli się z wody, lecz zauważyli przechył 8-mio stopniowy. Rzucili się sprawdzić. Okazało się, że u wyjścia z jednej rury wisiała zaczepiona mina, winowajczyni podejrzanego trzasku i uszkodzenia elewatora. Przechył wyrównano, napełniwszy zbiornik kompensacyjny, lecz wszyscy z przerażeniem patrzyli na utkwioną minę. Wynieść światło by ją uprzątnąć — znaczy zdradzić swą obecność; w ciemności zaś można wywołać wybuch od najlżejszego dotknięcia. Postanowiono więc nic nie ruszać do rana.

Położenie było rozpaczliwe. Co chwilę fala uderzała o minę.

Tak doczekano się świtu. Po obejrzeniu okazało się, że w rurze pozostała jeszcze jedna mina. Z wszelkiemi ostróżnościami wiszącą minę uwolniono, drzwi od rury minowej zamknięto i dopiero wtedy wszyscy lżej odetchnęli.

Do umówionego miejsca spotkania podszedł torpedowiec, wziął „Kraba“ na hol i pohołował do Sebastopola. Lecz nie koniec przygód. Przyszedłszy do Sebastopola, przy oglądaniu pozostałych dwuch min, zauważono, iż jedna z nich jest przewrócona przez falę w łożysku swej kotwicy. Mechanizm zegarowy odpracował, wystarczyłoby najlżejszego potrącenia, by nastąpił wybuch miny.

Oficer torpedo-minowy (obecny oficer w st. sp. Marynarki Polskiej kdor. ppor. Przysiecki Michał) wlazł do rury minowej, by minę unieszkodliwić. Natężywszy całą swą wolę — powoli i bez wstrząśnień — odwrócił minę i wykręcił zderzak.

Tak zakończyła się ta niebezpieczna operacja łodzi podwodnej — stawiacza min „Krab“.

KOMANDOR PPOR. STEYER WŁODZIMIERZ.

Opinje dowódców amerykańskich o walce chemicznej na morzu.

(Dalszy ciąg).

Opierając się na wynikach doświadczeń i badań własnej sekcji sanitarnej, a także na orzeczeniach lekarzy europejskich, dział propagandy Służby Broni Chemicznej przychodzi do wniosku, że ogólnie mówiąc tak zwane „zagazowanie“ nie powoduje przewlekłych zaburzeń organicznych, a szczególnie objawiających się po dłuższym okresie czasu.

Po szczegółowem zbadaniu chorobliwych objawów, niezmierną ilość których po wielkiej wojnie zgłoszono w biurach pensyjnych i emerytalnych, prawie wszystkie zostały określone, jako nie mające nic wspólnego z gazami, a podawane powody tych objawów były zmyślone.

Natomiast ten sam dział propagandy potwierdza, iż oczywistem jest obecnie, że wiedza chemiczna dostarczyła ludzkości rodzaju broni, który redukuje konieczność uśmiercania i osiąga skuteczne wyniki strategiczne przy niewspółmiernie mniejszej skali uszkodzenia organizmu ludzkiego, niż broń biała lub materjały wybuchowe.

Jak służba broni chemicznej przystosowuje powyższe twierdzenia do grupy gazów żrąco-palących, jak naprzykład iperyt (gaz musztardowy) lub, dotąd jeszcze nie używany w warunkach bojowych lewisyt — jest niezrozumiałe, jedynie należy mniemać, że takowe nie są ujęte w liczbie propagowanych.

Co się tyczy środków zapalnych, to opinja S. B. Ch. wątpi, aby zapalenie gniazda c. k. m. z odległości 2000 mtr. przy pomocy fosforu było większem okrucieństwem, niż zrobienie na miejscu tego gniazda leju pociskiem kruszącym.

Morscy dowódcy Stanów zgodnie przyznają, iż prawie wszystkie przyrządy, wyrzutnie i t. d. wogóle sprzęt, używany przez S. B. Ch., może znaleźć odpowiednie zastosowanie w warunkach morskich czyli na okrętach.

Jeśli, nadomiar, ponownie uwzględnić tu kwestję transportu wojska i lądowania, to nawet obecnie używany w armji S. Z. „moździeż gazowy“ wyrzucający znaczne ilości gazu na odległość do 2500 yardów (yard = 0,94 mtr.) całkiem się nadaje, jako rodzaj uzbrojenia okrętowego, a poczynając od kontrtorpedowców w górę, nawet ze swoją biedką.

Kompanje desantowe piechoty morskiej są obecnie uzbrojone w te moździeże.

Porównując współczesne gatunki broni morskiej, musimy orzec, iż najbardziej skutecznym we wszelkich rodzajach walki okrętu, jest pocisk artylerji.

Ponieważ właśnie ten pocisk jest przeznaczony jeśli nie do zniszczenia, to przynajmniej do uszkodzenia żywotnych części składowych okrętu, to środki chemiczne same przez się nie wystarczą do osiągnięcia tego celu. Jednakże, jeśli jakie 20% pocisku zostanie napełnione odpowiednim gazem, to ogólna wartość takiego pocisku wzrośnie o wiele.

Przyszłe walki na morzu napewno nie odbędą się bez tego rodzaju pocisków.

Ze względu na powyższe, nie od rzeczy będzie przypomnieć, że tylko 6 funtów gazu łzawiącego wystarczy na to, aby popłakała się cała załoga pancernika.

Rozpowszechnienie się gazów poprzez grodzie współczesnych okrętów (słabe nity, rurociągi) jest stosunkowo łatwe i szybkie, a więc spowodowanie niezamieszkalności okrętu nie jest znów tak trudne do osiągnięcia, niżby się wydawało.

Nawet jeśli pocisk wybuchnie nie przebijając pancerza, chmura gazowa zawsze będzie wciągnięta do wewnątrz okrętu przez silne współczesne wentylatory.

Oczywiście, że doświadczenia doboru odpowiedniego związku chemicznego, który zostanie dołączony do materjału wybuchowego w pocisku, spowoduje nadmierną różnorodność samych pocisków, lecz tylko dopóty, dopóki nie zostanie wybrany najwięcej zdatny pocisk i ten właśnie posłuży za punkt wyjścia dla dalszego rozwoju artylerji morskiej. Słusznie powiedział Percy Scott, iż budowniczemu powinna całkiem wystarczyć charakterystyka pocisków własnych i nieprzyjacielskich dla zbudowania, od stępki do wierzchołków masztu takiego okrętu, któryby mógł stawić czoło współczesności.

Działanie związku chemicznego, wchodzącego w skład ładunku pocisku, winno być szybkie i sam wybuch pocisku nie powinien wpływać ujemnie na to działanie. Szesnastocalowy pocisk może mieścić w sobie do 10 funtów chemikalij.

W dziedzinie gazów żrąco-palących najodpowiedniejszym dla artylerji morskiej okaże się prawdopodobnie gaz musztardowy.

Jeśliby skutkiem użycia pocisków chemicznych było tylko zmuszenie przeciwnika do nałożenia masek, niezaprzeczalnem jest, że i na tem ucierpi wartość bojowa nieprzyjacielskiego okrętu, albowiem normalna zręczność obsługi czyli zgranie chwytów personelu i mechanizmu zostanie naruszone, a wydajność zmniejszona, nawet gdyby ten personel był uprzednio ćwiczony w maskach.

Artylerja średnia okrętu jest przeznaczona zasadniczo dla obrony od ataków torpedowych, inaczej dla unieszkodliwienia jednostek mniejszej pojemności. Aczkolwiek zawartość czynnika chemicznego w pociskach tej artylerji jest mniejsza, jednakże będą one skuteczniejsze od analogicznych pocisków artylerji ciężkiej, a to ze względu na to, iż działają one przeciwko słabszym grodziom i mniejszym przedziałom. Na pociski całkowicie napełnione środkami chemicznemi, może być wielkie zapotrzebowanie dla innych rodzajów walki morskiej, niż okrętu z okrętem.

Celowość napełniania pocisków fosforem, środkiem o właściwościach wybitnie zapalających, nasuwa się szczególnie przy ostrzeliwaniu lądu. Natomiast zwykłe pociski dymowe są zasadniczo bronią przy operacjach desantowych lub lądowaniu wojska z transportowców, szczególnie gdy zależy na owładnięciu pewnym punktem wybrzeża, bez burzenia znajdującego się na nim sprzętu wojskowego.

Desant obecnie jest tylko zdegenerowanym abordażem i niema już bezpańskich wysp, które mógłby opanować pluton marynarzy z dywizjonu torpedowców, tem bardziej, iż sam desant przynosi ujmę ruchliwości, a więc żywotności własnych okrętów. Dopiero na krążowniku budowniczowie mogą przewidzieć pomieszczenie dla piechoty morskiej, mniej więcej jednej kompanji na 5000 tonn pojemności.

W razie większych operacyj są już potrzebne transportowce, z których zwykle bezpośrednie lądowanie nie jest możliwe, nawet sposobem „River Clyde", czyli wyrzuceniem samego okrętu na brzeg, bez pontonów, ze względu na ułatwienie przeciwnikowi koncentracji ognia.

W tych okolicznościach uwypukla się nietylko potrzeba, lecz wprost niezbędność stwarzania zasłon dymowych i gazowych, jak zapomocą pocisków tak przyrządów dymotwórczych i bomb lotniczych.

Należy sobie uprzytomnić, iż w każdej walce morskiej, oprócz dział okrętowych, będą mogły spowodować znaczniejsze uszkodzenia sprzętu i uszczerbek w obsłudze — aparaty lotnicze: płatowce, a przedewszystkiem — wodnopłatowce. Nie należy zapominać, iż co do pojemności, bomby lotnicze wkrótce przekroczą pociski ciężkiej artylerji, a kierowanie niemi będzie znacznie łatwiejsze, niż naprzykład torpedą, która porusza się w gęstszym ośrodku.

Dla miotaczy bomb gazowych z zapalnikami czasowemi, specjalna celność jest nawet zbyteczna i oczywistem jest, że wielka ilość mniejszych bomb lotniczych naładowanych gazami jest skuteczniejsza od takiej samej ilości kruszących, ponieważ przy tych ostatnich, prawdopodobieństwo zniszczenia części żywotnej okrętu nawet w wypadku trafienia jest znikome.

Natomiast bomba gazowa, z rodzaju zapalających — n. p. fosforowa nietylko oślepi na pewien czas obsługę baterji przeciwlotniczej, lecz także i część obsługi dział ciężkich, prawdopodobnie — celowniczych. Bez wątpienia środki zapalające mogą być z tym samym powodzeniem zastąpione łzawiącemi.

Nawiasem mówiąc, są to wszystko atuty, które wyjaśniają dążenia techników artylerji do rozwiązania zagadnienia daloporuszania.

Pozatem służba broni chemicznej, oprócz pocisków gazowych i metod natarcia bombowego, opracowała techniczne i taktyczne zasady posługiwania się dymami bojowemi jako zasłonami, dezorjentującemi przeciwnika i stwarzającemi podobieństwo terenu podczas walki na otwartym morzu.

Rozwój w tej dziedzinie jest godny naśladowania — już obecnie uciekający płatowiec opuszcza przy największej szybkości zwartą i nieprzeniknioną dla oka zasłonę, która go ratuje od zguby.

Zbiorniki gazowe na płatowcach pozwalają na opuszczanie skutecznych zasłon, techniczne dane których są następujące: jeden płatowiec opuszcza w ciągu pięćdziesięciu sekund zasłonę półtorej mili długości, trzystu stóp wysokości i około 15-tu minut trwałości, ostatnie zależne jednak od warunków atmosferycznych.

Istnieją specjalne gęste zasłony dymowe, które pozwalają na odgrodzenie całej eskadry lub jej części od innych okrętów lub lądu. Już z tego widzimy, że taktyka morska nietylko musi się poważnie liczyć z bronią chemiczną, lecz ta ostatnia będzie wprost wywierała brzemienny w skutki wpływ na wynik starć na morzu.

Wodnopłatowce zostały staraniem tej samej służby broni chemicznej zaopatrzone w pławy dymotwórcze, które mogą zrzucać ze znacznej wysokości.

Teraz dopiero uprzytamniamy sobie, jaką nieocenioną pomoc podobne pławy przyniosłyby w operacji zakorkowania Zeebrügge, nie mówiąc już o Dardanelach, gdzie trałowanie min, tamujących ruchy okrętów, mogłyby się odbywać za zasłonami, niby podczas ćwiczeń.

Na nic przygotowanie ognia, na nic wstrzelanie każdego punktu mapy kwadratów; zasłona lub zasłony przemienią prawdopodobieństwo trafienia w nieprawdopodobieństwo.

Są już wynalezione specjalne gatunki dymów, opuszczanych przez zwiadowców z wysokości, na której artylerja przeciwlotnicza jest prawie bezsilna.

Chmura ta opuszcza się na wysokość koło 100 stóp od poziomu wody i wtedy opadanie staje się bardzo powolne. Właśnie z tego rodzaju chmur wynurzają się powietrzne torpedowce, na wysokości 30 stóp rzucają swe torpedy i wracają w zbawczą chmurę, aby poza nią bezkarnie umknąć w przestworza. Doświadczenie pokazało, że nawet przygotowana do tego rodzaju natarcia flota, przeciwdziała bardzo niezręcznie i niezdarnie.

Wysokość rzucenia torpedy zależy przedewszystkiem od odporności sprzętu na uderzenie o wodę. Są wiadomości o sprawnym działaniu torpedy po rzuceniu jej z wysokości koło 300 stóp, czyli prawie 100 mtr.

Stwierdzono także, iż najzręczniejszym dostawcą pierwszych dymów dla zasłony wybrzeża jest łodź podwodna, która szczególnie w niejasną pogodę lub w nocy, wykorzystując swoją niepokaźną sylwetkę, jest w stanie wypróżnić swe zbiorniki dymotwórcze pod swym lądem.

Z drugiej strony dla obrony wybrzeży od desantu, specjalnie jeśli to są brzegi cieśnin lub zatok (zatory), spreparowano gaz musztardowy w taki sposób, iż pływa on na powierzchni wody. Oczywiście skromna kąpiel nóg, nawet próbowanie palcem ciepłoty wody nie są w tym wypadku polecane. Środki pływające także dotkliwie odczuwają pobyt na niegościnnych wodach: szczególnie drewniane szalupy, które trzeba będzie prawdopodobnie porzucać, tak samo jak zmieniać drzewo na zakażonych przestrzeniach pokładu okrętowego.

Co się tyczy granatów ręcznych z fosforem, to jeśli były one zawsze skuteczne podczas wielkiej wojny przeciw wysoce dyscyplinowanej obsłudze gniazd k. m. armji niemieckiej, to tem bardziej, twierdzi służba broni chemicznej, ma rację bytu ich zastosowanie przeciwko organizowanej naprędce obronie danego punktu wybrzeża.

We wszystkich posunięciach i pracach służby broni chemicznej stale przebija dbałość o „our marines“ (piechota morska). Wyczuwa się niezłomne dążenie do przewidzenia wszelkich możliwości, które piechur morski czy też marynarz-strzelec może napotkać w razie lądowania na wybrzeże nieprzyjacielskie — i wszechstronnie zadanie to mu ułatwić.

Nie będę tu przytaczał ogólnie znanych dowodów o potrzebie zastosowania przeciwko gazom równolegle obrony indywidualnej i kolektywnej. S. B. Ch. przypomina, że jednym z najniebezpieczniejszych gazów jest tlenek węgla. Fakt, że związek ten stosunkowo szybko przemienia się w dwutlenek węgla, nie jest dostatecznym powodem aby go lekceważyć.

Nie jest on i nie był używany podczas wielkiej wojny jako „gaz“, (oczywiście tylko ze względu na trudności techniczne wyrobu), lecz pewna jego ilość znajduje się zawsze przy wybuchu pocisku.

Tlenek węgla zabija tak samo jak odłamki. Gaz ten szczególnie niebezpieczny w bitwie morskiej, gdzie pociski rwą się najczęściej w pomieszczeniach szczupłych a szczelnych. Marynarka niemiecka dużo ucierpiała od tlenku węgla, ponieważ regulamin jej przewidywał na początku wojny unieruchomienie wentylacji podczas akcji bojowej, w celach zwiększenia zalet wodoszczelności okrętu. Stwierdza to oficer artyleryjski z „Derfflinger'a" w swoich meldunkach po bitwie Jutlandzkiej: gaz przedostał się do centrali kierowania ogniem przez rurę głosową z wieży, która została unieruchomiona wybuchem ciężkiego pocisku. Tylko zatknięcie rury i uruchomienie wentylatorów umożliwiło zdjęcie masek i dalsze kierowanie ogniem z pozostałych wież.

Bitwa na morzu jest walką tego rodzaju, iż najważniejsze znaczenie ma osiągnięcie przewagi ognia, nawet krótkotrwałe. W celu dopięcia tego, ewentualnie zapobieżenia przeciwnikowi w osiągnięciu tej przewagi, nie znajdziemy skuteczniejszych sojuszników dla uzbrojenia morskiego jak gazy i dymy.

Flota, która będzie celowała w posługiwaniu się bronią chemiczną, napewno zwycięży wszelką inną, pod innemi względami jej równowartą.

S. KRZYŻANOWSKI.

Okręty lotnicze i lotnictwo okrętowe.

W myśl postanowień traktatu waszyngtońskiego, za okręt lotniczy jest uważany każdy okręt wojenny o wyporności większej niż 10.000 tonn i przeznaczony wyłącznie do przenoszenia samolotów. Okręt lotniczy musi umożliwiać zarówno start jak i lądowanie na swym pokładzie.

Lotnictwo, w które są wyposażone okręty lotnicze, składa się naogół z aparatów typu lądowego względnie lądowo-morskiego. Jest ono przenoszone na pokładach okrętów lotniczych i posiada przez to idealne lotniska, z któremi może udawać się w dowolnym kierunku i towarzyszyć w ten sposób flocie w dalekich operacjach i brać udział w bitwach morskich.

I. Powstanie lotnictwa opartego o okręty lotnicze.

Wojna światowa odznaczała się niezwykłym rozwojem lotnictwa lądowego; lotnictwo morskie natomiast nie dorównywało w tym błyskawicznym postępie swemu pobratymcowi z lądu. Zadaniem jego była przedewszystkiem ochrona brzegów i prześladowanie łodzi podwodnych. Przyczyny tego skromnego położenia lotnictwa w szeregu broni morskich należało szukać w jego właściwościach technicznych. Wodnopłatowce bowiem, jak ich nazwa wskazuje, muszą startować i wodować na powierzchni morza i w tym celu są wyposażone w pływaki, względnie w specjalną konstrukcję kadłuba. To pociąga za sobą znaczne zwiększenie ciężaru martwego kosztem nośności i dobrych cech lotu. W dodatku, działanie wodnopłatowców jest uzależnione od stanu morza, które bardzo często uniemożliwia dogodny start i wodowanie. Wszystkie te względy złożyły się na ograniczenie roli lotnictwa morskiego w dobie wojny 1914—1918 r. do działań drugorzędnych. Wodnopłatowce rzadko zapuszczały się w dalsze operacje, które cechowało zazwyczaj nieznaczne powodzenie, szczególnie, gdy nieprzyjaciel przeciwstawiał wodnopłatowcom pod wszelkiemi względami silniejsze od nich samoloty lądowe. Potężny rozwój lotnictwa morskiego datuje się dopiero od chwili, kiedy powzięto myśl zastosowania do wojny morskiej samolotów lądowych. W celu umożliwienia im towarzyszenia flocie, stworzono specjalny typ okrętów lotniczych, które przerobiono w nader prosty sposób z wielkich okrętów. Poprostu ścięto na takich okrętach maszty, kominy przeniesiono na bok i wyrównano pokład, tworząc w ten sposób prawdziwe ruchome lotniska o powierzchni, wynoszącej kilka tysięcy metrów kwadratowych.

II. Rozwój okrętów lotniczych.

Mimo, że okręty lotnicze były zupełnie nową kategorją okrętów, prędko zajęły należne miejsce pośród innych morskich środków walki. Ten stan rzeczy uświęciły postanowienia konferencji w Waszyngtonie w roku 1922, wprowadzające w stosunku do okrętów lotniczych pewne ograniczenia i stawiające okręty te na równej stopie z tradycyjnemi i uznanemi kategorjami okrętów wojennych. Normy waszyngtońskie dla okrętów lotniczych są następujące: 1) tonaż ogólny okrętów lotniczych będzie wynosił dla każdego z państw kontraktujących: dla Anglji i Stanów Zjednoczonych po 135.000 tonn, dla Japonji — 81.000 tonn, dla Francji i Włoch — po 60.000 tonn; 2) najwyższa wyporność — 27.000 tonn; 3) jednakże każde z państw ma prawo przebudować na okręty lotnicze najwyżej dwa okręty bojowe (wykreślone ze składu flot na mocy omawianych postanowień) z tym warunkiem, że wyporność każdego z tych okrętów nie przewyższałaby 33.000 tonn; 4) maksymalny kaliber artylerji głównej — 203 mm; 5) artylerja główna (złożona z dział powyżej 152 mm) może liczyć 10 dział na okrętach lotniczych o wyporności do 27.000 tonn i nie powinna przekraczać 8 na okrętach o wyporności wyższej. Obecnie państwa morskie posiadają cały szereg okrętów lotniczych, których charakterystyki podajemy.

Anglja.

Furious — budowany, podobnie jak dwa następne, jako krążownik i przebudowany na okręt lotn. w latach 1921—25. Wyporność 22.450 tonn, siła maszyn 90820 HP, szybkość 32 węzły, artylerja: 10 dział 140 mm, 6—102 mm pl., 36 samolotów.

Courageous i Glorious — przebudowane w latach 1924—28 i 29, różnią się od poprzedniego artylerją (16 dział 120 mm) i bardziej racjonalną budową pokładu.

Eagle — (były chylijski okręt linjowy Almirante Cochrane), wyporność 22.600 tonn, siła maszyn 50.000 HP, szybkość 24 węzły, artylerja 9 dział 152 mm, 5—102 pl., 24 samoloty.

Hermes — jedyny okręt lotniczy angielski specjalnie zbudowany w tym celu. Wyporność 10.950 tonn, siła maszyn 40.000 HP, szybkość 25 węzłów, artylerja 6 dział 140 mm, 3—102 mm pl., 20 samolotów.

Argus — były okręt pasażerski. Wyporność 14.450 tonn, siła maszyn 20.000 HP, szybkość 20,5 węzłów, artylerja 6 dział 102 mm pl., 20 samolotów. Okręt ten nie posiada wielkiej wartości bojowej.

Stany Zjednoczone.

Lexington i Saratoga — przebudowane z krążowników linjowych. Wyporność 33.000 tonn, siła maszyn 180 000 HP, szybkość 34,5 węzła, artylerja 8 dział 203 mm, 12—127 mm pl., 72 samoloty.

Langley — przebudowany z transportowca. Wyporność 12.700 tonn, siła maszyn 7,150 HP, szybkość 13 węzłów, artylerja 4 działa 127 mm pl., 34 samoloty.

Japonja.

Kaga — przebudowany okręt linjowy. Wyporność 26.000 tonn, siła maszyn 91,000 HP, szybkość 23 węzły, około 60 samolotów (bliższych szczegółów o tym okręcie brak).

Akagi — przebudowany z krążownika linjowego. Wyporność 26.900 tonn, siła maszyn 131.200 HP, szybkość 28,5 węzłów, artylerja 10 dział 203 mm, 4—120 mm i 12 120 mm pl., 60 samolotów. Pozatem Japonja posiada okręt lotniczy Hosho o wyporności 7.470 tonn, a więc nie odpowiadający waszyngtońskiej definicji okrętu lotniczego. Siła jego maszyn 30.000 HP. Szybkość 25 węzłów, artylerja 4 działa 140 mm, 2—76 mm pl. Około 30 samolotów.

Francja.

Béarn — niedobudowany okręt linjowy, zamieniony następnie na okręt lotniczy. Wyporność 21 800 tonn, siła maszyn 40.000 HP, szybkość 21 węzeł, artylerja 8 dział 155 mm i 6—75 pl., 40 samolotów.

III. Taktyka i budowa okrętów lotniczych.

W związku z ukazaniem się na powierzchni mórz pierwszych okrętów lotniczych, powstała kwestja ich taktyki.

Panuje pogląd, że okręty lotnicze ze względu na swą budowę jak i na przenoszone na ich pokładach samoloty, powinny unikać walki i w tym celu winny posiadać szybkość większą od krążowników, które im przedewszystkiem zagrażają. Wielka szybkość okrętów lotniczych jest jeszcze pożądana z tego względu, że są one zmuszane do odrywania się od całości eskadry, by móc stanąć przeciw wiatrowi w celu umożliwienia startu i lądowania własnym samolotom, a następnie dopędzić pozostałe okręty. Wobec tego, uzbrojenie i opancerzenie odgrywają drugorzędną rolę. Co do opancerzenia, to najbardziej niezbędnem jest opancerzenie pokładów przed bombami lotniczemi. Okręty lotnicze nie powinny być zbyt wielkie, by nie stanowiły dużego celu, lecz nie powinny również być zbyt małe, gdyż wtedy większa fala uniemożliwia start i lądowanie na ich pokładach.

IV. Zadania lotnictwa okrętowego.

Zasadniczemi zadaniami lotnictwa tego rodzaju są: wywiad, ochrona własnej floty przed łodziami podwodnemi, zwalczanie lotnictwa nieprzyjacielskiego, kierowanie strzelaniem artylerji, atakowanie okrętów wroga. Stosownie do tych zadań, okręty lotnicze są wyposażone w eskadry wywiadowczo-obserwacyjne, myśliwskie, artyleryjskie i niszczycielskie. Ponieważ zwykłe aparaty lądowe toną po upadku na wodę, wprowadza się obecnie specjalny typ aparatów — lądowo-morski (avion marin), który różni się od zwykłego samolotu lądowego nieco odmienną budową swego wodoszczelnego kadłuba.

V. Właściwe położenie lotnictwa pośród innych czynników wojny morskiej.

Potężne możliwości tej nowej broni morskiej wywołały prawdziwą burzę zachwytów. Jej fanatyczni zwolennicy, opierając się głównie na doświadczeniach amerykańskich, głosili, że z chwilą zjawienia się lotnictwa na morzu nadszedł kres bojowych jednostek nadwodnych. Na to rozważni fachowcy odpowiadają, że doświadczenia, na których oparte są tezy ich oponentów, nie były przeprowadzone w warunkach bojowych. Bombardowano okręty zupełnie względnie prawie nieruchome, o konstrukcji nieobliczonej na wybuchy bomb. Okręty te nie były w stanie zużytkować lotnictwa ochronnego, arty-

lerji przeciwlotniczej i zasłon dymnych. Nie pomniejszając cennych właściwości lotnictwa morskiego, należy stwierdzić, że działanie tego lotnictwa może być sparaliżowane w dużej mierze przez właściwe środki obronne. Temi środkami są obecnie między innemi — silna artylerja przeciwlotnicza i liczne grube pokłady pancerne.

Należy sądzić, że w przyszłości bitwy morskie będą się odbywały w trzech współdziałających płaszczyznach: pod wodą, nad wodą i w powietrzu. Wynik walki jednakże nie będzie zależał od wyniku walki w jednej z tych płaszczyzn. Decydować będzie zwycięstwo w chwili i w miejscu rozstrzygającem tego złożonego całokształtu, którym jest współczesne „pole" bitwy morskiej.

MJR. DYPL. DEMEL FRANCISZEK.

Zagadnienie improwizacji wojennych flotylli rzecznych w świetle doświadczeń ostatnich wojen.

I.

W wojnach, które toczyły się w ostatnich latach (1914—1920), flotylle odgrywały dosyć poważną rolę. Nawet w czasie wojny światowej, gdzie wśród olbrzymiego nagromadzenia środków ogniowych i technicznych flotylla mogła stanowić jedynie ich znikomą część, rola jej w walkach, prowadzonych o tereny rzeczne, była bardzo wielką, nieraz rozstrzygającą; stwierdzają to zgodnie, niezależnie od poważnych nieraz różnic w zapatrywaniach na użycie flotylli, wszyscy dowódcy, którzy mieli sposobność zetknięcia się z flotyllą. Flotylle, które występowały w wojnie światowej, brały swój początek niemal wszystkie z organizacyj istniejących już w czasie pokoju, mających już od dziesiątków lat ustalony sposób bycia i ustalone sposoby działania. Takiemi były flotylle austrjacka, rumuńska i rosyjska na Dunaju. O improwizacji w szerszem tego słowa znaczeniu mowy nie było. Jedynemi przykładami pewnego rodzaju improwizacji były: niemiecka ochotnicza flotylla motorowa na Dunaju oraz flotylle, zorganizowane przez strony walczące na terenie Mezopotamji.

Dopiero długotrwała wojna domowa w Rosji, w czasie której strony walczące nie były w stanie nasycić olbrzymich obszarów chociażby jako tako wojskami, następnie ogromne ubóstwo i dezorganizacja dróg komunikacyjnych lądowych, przyczem drogi wodne stanowiły niemal jedyne pewne drogi dowozowe, zmusiła do skupienia uwagi na utrzymanie swobody ruchu na tych drogach wodnych, co w konsekwencji prowadziło najczęściej do ochrony rzek na nich samych przez element dość ruchliwy, a przytem dostatecznie silny — przez rzeczne flotylle wojenne. Ponieważ zaś strony walczące nie posiadały gotowych organizacyj bojowych rzecznych, rzuciły się gorączkowo do ich improwizowania przy pomocy tych środków, jakie można było znaleźć pod ręką. Stąd otrzymano ogromną sumę doświadczeń w zakresie takiej doraźnej improwizacji. Oczywiście doświadczenia te są przeważnie ujemne, jednakowoż wartość ich jest niezaprzeczalna.

Jako pierwsze doświadczenia ostatnich minionych wojen musimy przyjąć, że improwizacji w zakresie organizacji wojennych flotylli rzecznych uniknąć się w zupełności nie da. Jeżeli już nawet odrzucilibyśmy konieczność improwizowania bojowych jednostek, to zawsze będziemy zmuszeni, że tak powiem, dokooptowywać jednostki pomocnicze, gdyż tabor, jakim zwykle stale istniejące wojenne flotylle rzeczne w czasie pokoju rozporządzają, nie będzie nigdy wystarczającym dla ich potrzeb wojennych, ogromnie zwiększonych w stosunku do potrzeb pokojowych (zaopatrzenie, ewakuacja, łączność, transporty wojsk., itp.). Musimy się zatem liczyć w każdym razie z koniecznością improwizacji.

Jednakowoż konieczność improwizacji nawet bojowych jednostek celem zwiększenia siły bojowej istniejącej już naszej flotylli rzecznej, a nawet celem stworzenia nowych flotylli wojennych rzecznych, nie możemy w zupełności zapoznawać. Konieczność tą wywołują warunki naszego położenia Posiadamy trzy systemy rzeczne, na których możliwe są działania wojenne flotylli rzecznych w szerszym zakresie: wschodni — Prypeć z dopływami, północny — Niemen z dopływami i centralny — Wisła z dopływami. Systemy te są ze sobą połączone tak, że możliwem jest przerzucanie bojowych sił rzecznych z jednego systemu na drugi, a możliwości te możnaby przy pewnym wysiłku zwiększyć, łącząc je na dogodniejszych, krótszych drogach wodnych. Nie leży w zakresie niniejszej pracy szczegółowsze omówienie zagadnienia możliwości działania flotylli rzecznych na naszych systemach rzecznych, chociaż byłoby to bardzo ciekawem; chcę jedynie podkreślić, że systemy te były albo też miały być widownią działań wojennych. Niemcy na Wiśle utrzymywali swoją flotyllę w czasie wojny światowej, a również na Wiśle działała w 1920 r. nasza improwizowana flotylla; na Prypeci i Dnieprze działały w latach 1919—20 flotylla nasza i bolszewicka; na Dźwinie zachodniej bolszewicy również posiadali flotyllę bojową, złożoną ze statków uzbrojonych i motorówek; wreszcie w czasie swej ofenzywy w r. 1920 bolszewicy robili przygotowania do uruchomienia flotylli swojej na Niemnie i Wiśle; przygotowania te były posunięte tak daleko, że eszelony kolejowe z załadowanym materjałem pływającym i personelem w połowie sierpnia były już w drodze, a specjalnie wysłane komisje robiły na miejscu studja wstępne. Gdyby nie rozstrzygnięcie bitwy nad Wisłą i Wieprzem na naszą korzyść, które w międzyczasie nastąpiło, mielibyśmy do czynienia na Wiśle z jeszcze jednym przeciwnikiem — flotyllą nieprzyjacielską.

Widzimy zatem, że mamy naturalne warunki do wykorzystania i że mogą zajść okoliczności, gdy przydałoby się mieć flotylle rzeczne równocześnie na 2-ch, albo nawet na 3-ch systemach Skąd wziąć siły dla nasycenia tej przestrzeni wodnej? Gdybyśmy się chcieli oprzeć jedynie na tem, co posiadamy obecnie w postaci naszej flotylli rzecznej, to musimy z góry sobie powiedzieć, że to nam w tym wypadku nie wystarczy, że w stosunku do bogactwa naszego systemu wodnego siły jej są zbyt szczupłe i że będziemy musieli dzisiaj robić to samo, cośmy robili w latach 1919—1920, t. j. improwizować.

Powtórzymy zatem jako pierwszy i zasadniczy wniosek naszych dotychczasowych rozważań: z konieczności improwizacji rzecznych flotylli wojennych musimy się bezwarunkowo liczyć.

Skorośmy zaś już przyjęli ten wniosek, nie od rzeczy będzie rozpatrzyć te doświadczenia, jakie nam w zakresie improwizacji rzecznych flotylli wojennych dała historja ostatnich wojen, ażeby przy ewentualnej pracy naszej uniknąć błędów, wynikających z braku doświadczenia, któregośmy sami w tak krótkim czasie i przy tak małych środkach zdobyć nie mogli. Celem niniejszego studjum będzie właśnie określenie, na tle doświadczeń ostatnich wojen, warunków umożliwiających improwizację rzecznych flotylli wojennych oraz sposobów jej przeprowadzenia.

II.

Przystępując do rozpatrzenia warunków, umożliwiających improwizację rzecznych flotylli wojennych, musimy odrazu na wstępie powiedzieć, że oczywiście improwizować można zawsze, niemal w każdych warunkach, jak to zresztą wykazuje doświadczenie improwizacyj czy to naszych, czy

bolszewickich w tym zakresie. W naszem studjum jednak chodzi nam o improwizację, któraby przy możliwie najmniejszej niepotrzebnej zatracie energji i środków materjalnych, dawała w możliwie najkrótszym czasie najlepsze wyniki praktyczne, stwarzała narzędzie walki, zdolne do osiągnięcia zamierzonego celu wojennego. Będzie to możliwem do osiągnięcia jedynie pod warunkiem stworzenia zawczasu warunków, umożliwiających szybką i sprawną improwizację, jednem słowem pod warunkiem jej przygotowania.

Improwizacja będzie miała na celu stworzenie z organizacji, służącej wyłącznie celom pokojowym, handlowym, organizacji wojennej, jednostek bojowych i jednostek oraz urządzeń pomocniczych. Jasnem jest, że przy improwizowaniu rzecznych flotylli wojennych największą trudność będzie stanowiła strona techniczna pracy; tembardziej dokładnem powinno być zatem przygotowanie.

W jak znacznym stopniu wpływa na skuteczność pracy przygotowanie improwizacji flotylli, możemy zobaczyć z porównania chociażby pobieżnego, np. ochotniczej flotylli niemieckiej motorowej na Dunaju z flotyllami, improwizowanemi przez bolszewików na Dnieprze, Wołdze, Dzwinie i t. d. Niemiecka ochotnicza flotylla motorowa na Dunaju, która była przygotowywana jeszcze w czasie pokoju zarówno pod względem materjału pływającego i uzbrojenia, jak i pod względem personalnym, została zmobilizowana i rzucona na front w ciągu bardzo krótkiego czasu. Flotylle rosyjskie, które były improwizowane doraźnie, bez odpowiedniego uprzedniego przygotowania, wymagały dla ich zorganizowania znacznie dłuższego czasu. I tak np. organizacja flotylli na Wołdze trwa z górą 3 miesiące; flotylla na Dzwinie zachodniej potrzebowała dla jej zorganizowania około ½ roku; organizacja flotylli na Dnieprze ciągnie się, można powiedzieć, z górą rok, bo właściwie od końca 1918 roku, aż do wiosny 1920 r. Poza tem trzeba dodać, że sprawność działania tych flotylli, organizowanych z wielkim nakładem trudu i ogromną stratą czasu, porównania z niemiecką flotyllą wytrzymać nie może.

A zatem, jako drugi wniosek naszych dotychczasowych rozważań, zanotujemy: improwizacja rzecznej flotylli wojennej musi być przygotowana; w przeciwnym razie bowiem traci się niewspółmiernie wiele czasu i energji dla osiągnięcia niewielkich rezultatów.

Zastanowimy się z koleji nad tem, w jakim kierunku powinny iść te przygotowania. Przygotowania powinny objąć:

1. Bazy organizacyjne, które należy odróżniać od normalnych baz zaopatrzenia i remontu, które musi posiadać każda działająca flotylla. Bazy te będą miejscem gdzie statki zarekwirowane handlowe — będą przerabiane celem przystosowania ich do ich zadań wojennych; muszą zatem w tych miejscach być przygotowane odpowiednie zakłady przemysłowe, warsztaty, materjał i personel fachowy.

2. Jednostki pływające w ilości zależnej od rozmiarów przewidywanego rozwinięcia flotylli.

3. Personel pływający i pomocniczy, potrzebny dla organizowanej flotylli.

4. Teren przewidywanych działań wojennych, który również wymaga przystosowania go do potrzeb wojennych flotylli pod wielu różnorodnemi względami.

III.

1. Przygotowanie baz organizacyjnych.

Bazą organizacyjną będziemy nazywali miejsce, w którem nowopowstająca flotylla, czy też flotylla stała, uzupełniająca swój stan, ma przy

pomocy całego szeregu z góry przewidzianych czynności powstać, jako zupełnie zakończona całość organizacyjna, gotowa do wyjścia w pole do działań bojowych, będzie to zatem poprostu miejsce mobilizowania flotylli.

Do miejsca tego będziemy;

a) ściągać jednostki pływające prywatne, których użycie wojenne jest przewidziane; musi zatem ta baza posiadać odpowiednio obliczony port, przystanie, redy i t. d.;

b) w zależności od przewidywanego użycia wojennego statki handlowe będą musiały być odpowiednio przystosowane: otrzymać opancerzenie, uzbrojenie, wyposażenie specjalne i t. d., a więc baza organizacyjna musi posiadać; odpowiednie zakłady przemysłowe metalurgiczne i przemysłu okrętowego, przygotowane zapasy potrzebnego materjału do opancerzenia, uzbrojenia i wyposażenia, potrzebny personel fachowy inżynierów i robotników, doki suche i wodne i t. d.;

c) również statki stałej flotylli będą musiały przejść dokładne oględziny i sprawdzenie mechanizmów oraz otrzymać dodatkowe wyposażenie wojenne;

d) do miejsca mobilizowania flotylli będzie się ściągać również powoływany personel pływający i pomocniczy, potrzebny dla obsługi mobilizowanej flotylli; muszą być zatem przygotowane dla tego personelu pomieszczenia, umundurowanie, uzbrojenie i oporządzenie.

Z wszystkiego co wyżej powiedziano o tem, co powinna zapewniać baza organizacyjna, wynika, że najodpowiedniejszemi bazami dla organizowania rzecznych flotylli wojennych, będą istniejące większe porty wojenne lub handlowe rzeczne; z natury samej już bowiem swego charakteru posiadają one potrzebne pomieszczenia dla statków, personelu i materjału, w nich również zwykle ześrodkowuje się rzeczny przemysł okrętowy; widzimy więc, że właśnie one będą w stanie wykonać te zadania techniczne, które stanowią największą trudność przy improwizowaniu flotylli, na co kładliśmy już wyżej nacisk. Nie potrzeba dodawać, że przewidywana baza organizacyjna powinna mieć zapewnione zupełne bezpieczeństwo swej pracy.

Znaczenie posiadania baz organizacyjnych dla improwizowania rzecznych flotylli wojennych rzuca się z przekonywującą siłą w oczy przy studjowaniu historji powstania rosyjskich flotylli rzecznych w czasie wojny domowej.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę historję powstania flotylli bolszewickiej na Dnieprze, to zobaczymy, że flotylla ta mogła rozporządzać trzema większemi ośrodkami, jako bazami organizacyjnemi, a mianowicie portami w Kijowie, Ekaterynosławiu i w Homlu. Z nich żaden nie był w stanie pomieścić wszystkich jednostek flotylli, a więc już chociażby z tego względu flotylla skazana była na rozdzielenie, co przy wielkich przestrzeniach, dzielących od siebie poszczególne grupy i złych komunikacjach, stwarzało wielkie trudności dla kierownictwa flotylli. Gdyby jednak nawet cała flotylla mogła na okres organizacji zostać skoncentrowana w jednym z wyżej wymienionych portów, to żaden z nich nie był przygotowany do tego, ażeby mógł pokonać wszystkie trudności techniczne, związane z przeróbką zwyczajnych statków handlowych na statki bojowe. Homel nie posiadał specjalnych fabryk i warsztatów; w Kijowie, do którego przy ewakuacji Warszawy w 1915 r. ściągnięto warszawskie warsztaty okrętowe, warsztaty te w r. 1918 w czasie walk o Kijów zostały spalone; Ekaterynosław, aczkolwiek pod względem ilości fabryk i warsztatów specjalnych stał najlepiej, był zdezorganizowany wskutek ciągłych walk na Ukrainie, a poza tem nie

posiadał koniecznych warunków bezpieczeństwa, znajdując się zbyt blisko ówczesnego frontu południowego, bardzo płynnego. W tych warunkach kierownictwo, któremu powierzono zorganizowanie flotylli, musiało swą pracę rozpocząć od improwizacji samych baz, uruchomienia portów, fabryk i warsztatów specjalnych, oraz ściągnięcia potrzebnego materjału. Nic też dziwnego, że flotylla zakończyła swoją organizację ostateczną dopiero z wiosną 1920 r., czyli, że organizacja flotylli na Dnieprze trwała z górą rok.

Inny zupełnie obraz widzimy w latach 1917—1921 na Amurze. Istniała tam stała flotylla wojenna rzeczna, zorganizowana jeszcze przed wojną światową w 1907 r., która posiadała dwie doskonałe bazy w Błagowieszczeńsku i Chabarowsku. Opierając się na tych bazach, pomimo ich kilkakrotnego przechodzenia z rąk do rąk, co oczywiście połączone było z ich czasowem unieruchomieniem, flotylla Amurska w ciągu tych 4-ch lat niszczona raz po raz, odradzała się pięciokrotnie, stając na nowo do walki. Tutaj również zaznaczyć należy, że nie co innego jak właśnie brak przygotowanych baz organizacyjnych nie pozwolił nam na stworzenie w latach 1918—1920 poważniejszych sił rzecznych bojowych.

2. Przygotowanie materjału pływającego.

Z koleji przystępujemy do omówienia równie istotnej części zagadnienia, jak przygotowanie baz organizacyjnych, a mianowicie do omówienia kwestji przygotowania materjału pływającego, potrzebnego dla zorganizowania lub zasilenia rzecznej flotylli wojennej. Odrazu przytem oddzielimy jednostki pływające, przeznaczone do zadań bojowych od jednostek pływających pomocniczych, gdyż obydwa te rodzaje pod względem potrzeby ich przystosowania do zadań wojennych, różnią się od siebie zasadniczo.

Zadaniem większości statków pomocniczych będzie w czasie wojny przewożenie materjału i ludzi, a więc te same zadania, którym służą one w czasie pokoju, nie będzie zatem potrzeby ich gruntowniejszego przerabiania. Nawet tak specjalne statki, jak: łączności, sztabowe, szpitalne, desantowe, dadzą się ze stosunkowo wielką łatwością urządzić ze zwyczajnych statków pasażerskich. Specjalnych więc trudności technicznych z ich przystosowaniem pod względem konstrukcyjnym do zadań wojennych — nie będzie. Mogą natomiast wyniknąć trudności w zakresie uzgodnienia szybkości niektórych z tych statków (sztabowych, łączności, desantowych) z większą zazwyczaj szybkością jednostek bojowych; w tym zakresie będziemy musieli zastosować zasady, zamieszczone poniżej przy sposobności omawiania przystosowania improwizowanych jednostek bojowych.

O wiele trudniej przedstawia się sprawa improwizowania jednostek bojowych ze zwykłych statków handlowych. Występują tutaj odrazu rażące sprzeczności pomiędzy interesem handlowym, a potrzebami wojennemi. Od statku bojowego wymagamy, ażeby przy stosunkowo silnem uzbrojeniu i opancerzeniu, zachował pomimo to dużą szybkość, zwrotność i o ile możności jak najmniejsze zanurzenie, poza tem, ażeby przy odpowiedniej pojemności i przystosowaniu do potrzeb życia codziennego większej ilości ludzi oraz do potrzeb boju, zachował jak najdogodniejszą sylwetkę. Jest w tych wymaganiach, jak widzimy, cała masa technicznych sprzeczności, które dadzą się rozwiązać jedynie przy zastosowaniu przy budowie statku odpowiedniej dla tych celów konstrukcji. Natomiast w budownictwie okrętowem handlowem widzimy, naturalną zresztą, dążność do jak największej ekonomji, zarówno pod względem konstrukcji, jak i pod względem wykorzystania siły naturalnej prądu wody. Ma to wszystko na celu zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych w jak największym stopniu.

Z tego punktu widzenia wychodząc, zrozumiałem jest, że przy budowie statków handlowych stosuje się materjał jak najtańszy, a więc w pierwszym rzędzie drzewo, co wpływa ujemnie na solidność konstrukcji. Statek taki w zastosowaniu do potrzeb bojowych okazuje się zbyt słabym, by mógł wytrzymać ciężar opancerzenia i uzbrojenia oraz silne wstrząsy, towarzyszące ogniowi armatniemu oraz celnym pociskom artylerji nieprzyjacielskiej. Doświadczenia rosyjskie wykazały, że jednem z najtrudniejszych zagadnień, jakie się nasuwały przy improwizowaniu statków bojowych, było zagadnienie ustawienia dział i wzmocnienia wiązań, pokładu oraz przestrzeni międzypokładowej w ten sposób, by zabezpieczyć statek od puszczania wiązań, a nawet, jak to miało miejsce w niektórych rosyjskich flotyllach, od zdemontowania maszyn pod wpływem silnych wstrząsów. Należy również zauważyć, że solidność konstrukcji wpływa w bardzo wysokim stopniu na szczelność statku, co zarówno ze względu na niebezpieczeństwo zatopienia jak i ze względu na możliwe użycie gazów trujących, ma bardzo wielkie znaczenie. Naogół we flotylli handlowej statki pasażerskie mają konstrukcję słabszą, aniżeli statki towarowe i holowniki i z tego punktu widzenia te dwa ostatnie rodzaje statków bardziej nadają się do wykorzystania w charakterze statków bojowych, aniżeli statki pasażerskie.

Pod względem objętości statki handlowe rzeczne są zwykle obliczone na jak największą pojemność; stoi to w sprzeczności do wysuniętego przez nas żądania jak najdogodniejszej, jaknajlepiej przystosowanej do terenu sylwetki oraz jak najmniejszego zanurzenia. Tutaj również musimy odróżnić statki pasażerskie, naogół mniejsze od statków towarowych i holowników. Nie znaczy to jednak, by rozmiary statków handlowych były ściśle określone; typów jest cała masa, a przejście od jednego typu do drugiego tak nieznaczne, że rozgraniczenia pomiędzy zasadniczemi typami właściwie niema.

Rozmieszczenie maszyn, urządzeń sterniczych i ubikacyj na statkach handlowych niezawsze będzie takie, by umożliwiało szybkie przystosowanie ich do potrzeb wojennych. Statek bojowy wymaga: miejsca dla ustawienia dział, c. k. m-ów oraz wieżyczek dla tej broni, miejsca na składy amunicji i urządzeń dla podawania jej do dział, miejsca dla zabezpieczenia dowódcy statku, sternika i obserwatorów, miejsca dla stacji łączności, wreszcie odpowiednio rozmieszczonych i zabezpieczonych pomieszczeń dla załogi, urządzeń sanitarnych, kuchennych i t. d. i t. d.

Najważniejsze zagadnienie — szybkość — przedstawia największe trudności. Szybkość, jak wiemy, stoi w stosunku prostym do siły poruszającej, a w stosunku odwrotnym do masy. Jeżeli chodzi o siłę poruszającą statek, to rzecz sprowadza się do silnych maszyn. Interes wojska wymaga więc, by, celem osiągnięcia jak największej szybkości, statki handlowe posiadały jak najsilniejsze maszyny, co więcej, ażeby o ile możności posiadały maszyny zapasowe, które normalnie nie pracują, lecz puszczane są w ruch dopiero w razie zepsucia maszyn zasadniczych. Oczywiście wymaganie to absolutnie nie da się pogodzić z normalną kalkulacją handlową. I tu jest pierwsza sprzeczność. Dochodzi do tego kwestja — motor spalinowy, czy maszyna parowa? — kwestja o tyle ważna, że wiąże się z nią równocześnie zagadnienie pojemności, a co zatem idzie również sylwetki statku oraz zagadnienie paliwa. Kupiec woli maszynę parową, gdyż opał jest tańszy (węgiel lub nawet drzewo); wojsko natomiast woli motor spalinowy, gdyż jest wygodniejszy w użyciu i umożliwia ujednostajnienie paliwa wydajnego, a przytem objętościowo wygodniejszego. To jest druga sprzeczność. Wreszcie, jeżeli chodzi o masę, o pojemność, to widzimy, że statki cięższe — towarowe i holowniki, co do których powiedzieliśmy

już, że bardziej nadawałyby się do użycia jako statki bojowe, aniżeli statki lżejsze — pasażerskie, mają zwykle mniejszą szybkość od tych ostatnich. I w tem leży również sprzeczność. Dla statku bojowego rzecznego szybkość jest jednym z najważniejszych elementów walki. Jest bronią zaczepną w natarciu i w pościgu, jest bronią odporną w czasie walki ogniowej, gdy flotylla w ogniu nieprzyjacielskiej artylerji musi szybko zmieniać swoje stanowiska, jest nią również przy odwrocie, wreszcie szybkość statków flotylli jest jednym z podstawowych elementów kalkulacyj operacyjnych dowództwa lądowego, któremu flotylla jest podporządkowana.

Zwrotność jest kwestją siły maszyn, zdolnych do gwałtownego przenoszenia masy statku z miejsca na miejsce, oraz kwestją silnych, o ile możności podwójnych sterów. Oczywiście, że w kalkulacji budownictwa okrętowego handlowego rzecznego, przy statkach, które odbywają zwykle swoją drogę w jednym kierunku po dokładnie wytkniętym nurcie, bez potrzeby wykonywania bardziej skombinowanych ewolucyj w czasie drogi, gdy czas potrzebny na manewrowanie przy zawijaniu do przystani i odbijaniu od brzegu nie odgrywa wielkiej roli, kwestja zwrotności statków schodzi na plan drugi. Natomiast względy użycia statków tych do zadań bojowych wymagają właśnie jak największej zwrotności, gdyż statki bojowe muszą w toku działań manewrować sprawnie na nurcie, czy to celem przyjęcia odpowiedniego ugrupowania, czy też celem zmniejszenia skuteczności ognia nieprzyjacielskiej artylerji i lotnictwa.

Nakoniec — zagadnienie zanurzenia, które również przy improwizowaniu rzecznych statków bojowych jest zagadnieniem nadzwyczaj trudnem do rozwiązania, ponieważ do ciężaru samego statku wraz z jego maszynami i mechanizmami, który zazwyczaj ma zanurzenie dość znaczne, gdyż obliczony jest dla ruchu tylko po drodze wytkniętej na najgłębszym nurcie, dodajemy jeszcze ogromny ciężar uzbrojenia, opancerzenia i dodatkowego wyposażenia wojennego, żądając przytem, ażeby statek zachował jak najmniejsze zanurzenie. Żądanie może być zaspokojone jedynie przez zastosowanie odpowiedniej konstrukcji statków. A jednak, pomimo tych wszystkich trudności, bolszewicy, aczkolwiek, jakżeśmy to wyżej powiedzieli, improwizacja ta była zupełnie nieprzygotowana, zdołali w czasie wojny domowej zaimprowizować liczne flotylle wojenne rzeczne, których działalność bojowa miała wielki wpływ na ogólny przebieg działań wojennych. Nie trzeba się tem łudzić, lecz raczej przyjrzeć się bliżej tym trudnościom, na jakie napotykali przy improwizowaniu rzecznych statków bojowych, oraz spojrzeć krytycznie na ich rzeczywistą wartość bojową.

Doświadczenie rosyjskich improwizacyj uczy, że takich zasadniczych elementów nawigacyjnych jak szybkość, zwrotność i zanurzenie poprawić nigdy się nie udawało; wprost przeciwnie, wskutek dodatkowego obciążenia uzbrojeniem i opancerzeniem elementy te zmieniały się na gorsze. Co więcej, nawet samo uzbrojenie i opancerzenie statku bojowego nie mogło być odpowiednie i to nietylko ze względu na brak potrzebnego materjału, lecz także ze względu na konstrukcję statku, której również zasadniczo zmienić nie można.

Jeżeli chodzi o rozmieszczenie artylerji (co przy uzbrajaniu statków jest rzeczą główną) to brak ustalonych typów statków rzecznych prowadził do konieczności rozmieszczenia dział na pokładzie w sposób narzucony przez cywilnego konstruktora, co w większości wypadków nie odpowiadało potrzebom taktycznego użycia artylerji flotylli i zmuszało statki do stosowania niewygodnych sposobów walki. Ogromnych prac wymagała budowa specjalnych podpór, celem wzmocnienia pokładu i kadłuba statku, ażeby mógł wytrzymać wstrząsy ognia działowego. Komory

amunicyjne w sąsiedztwie dział oraz mechaniczny system podawania amunicji z tych komór do wież działowych, dało się zastosować jedynie w bardzo nielicznych wypadkach; przeważnie amunicję podawano ręcznie przy pomocy łańcucha ludzi, co rzecz prosta nie było ekonomicznem. Kalibry dział w ramach flotylli były najrozmaitsze, co wprowadzało nieład nietylko w dziedzinie zaopatrzenia, ale również utrudniało kierownictwo walką. Nie mówię już wcale o kwestji przygotowania systemu kierowania ogniem na statku, gdyż przy improwizacji flotylli rosyjskich na szerszą skalę stosowane tu nie było, robiono tylko próby w tym kierunku.

Opancerzenie improwizowanych statków bojowych rosyjskich było bardzo prowizoryczne, zwykle cienka blacha, nawet nie stalowa, ale zwyczajna żelazna; stosowano również worki z piaskiem i belki, ustawiane w formie zasłon na pokładzie; często nawet wogóle nie opancerzano statków nietylko ze względu na brak odpowiedniego materjału, ale z tego powodu, że większe zanurzenie statku było niedopuszczalne.

Sylwetki statku również zmienić się nie dało, gdyż wymagałoby to zbyt wielkich przeróbek.

Już z pobieżnego tylko omówienia najważniejszych trudności, na jakie natknęli się bolszewicy przy improwizowaniu rzecznych statków bojowych ze statków handlowych, można sobie zdać sprawę z tego, ile czasu i pracy musieli poświęcić, ażeby otrzymać niewspółmiernie słabe w stosunku do faktycznych potrzeb wyniki. Że te karykatury rzecznych statków uzbrojonych mogły nieraz skutecznie walczyć, wytłomaczyć to można jedynie tem, że po stronie przeciwnej występowały podobnie zorganizowane jednostki bojowe.

Na uwagę zasługuje fakt użycia przez Rosjan na rzekach mniejszych okrętów wojennych morskich (torpedowców), które stanowiły np. ośrodek flotylli na Wołdze.

Ażeby dojść do pewnych wniosków, które mogły by posłużyć jako wskazówki dla naszej ewentualnej przyszłej improwizacji flotylli wojennych rzecznych, rozpatrzymy pokrótce w jaki sposób Niemcy zaimprowizowali swoją flotyllę motorową na Dunaju. Niemal wszystkie jednostki (63 na ogólną ilość 70), nie wyłączając najsilniejszej — kanonierki „Weichsel" — były własnością prywatną, przeważnie Yachtklubu niemieckiego. Uzbrojenie i opancerzenie dla tych jednostek było przygotowane już w czasie pokoju tak, że uruchomienie flotylli odbyło się zupełnie planowo. Widzimy zatem, przeciwnie niż u bolszewików, osiągnięcie w krótkim czasie w zupełności celu zamierzonego.

Jakież z tego możemy wysnuć wnioski? W pierwszym rzędzie ten, że przygotowanie materjału pływającego dla improwizacji flotylli rzecznych wojennych polega przedewszystkiem na:

1. normalizacji statków, która obejmuje:

a) ustalenie typów jednostek pływających i opracowanie ich pod względem technicznym. Oczywiście ustalenie tych typów będzie zależało przedewszystkiem od warunków nawigacyjnych na danym systemie rzecznym, a następnie od przewidywanego użycia taktycznego tych jednostek. Przy tem wszystkiem nie należy zapominać w naszych warunkach o konieczności zapewnienia statkom możności przerzucania ich z jednego teatru działań na inny. Przy ustalaniu typów jednostek pływających można również ewentualnie określić, poza zasadniczą konstrukcją statku, jakie urządzenia, nawet zbędne z punktu widzenia handlowego, a których nie będzie można szybko zainstalować po wybuchu wojny, powinny być uwzględnione odrazu przy budowie statku;

b) premjowanie właścicieli, utrzymujących statki, odpowiadające potrzebom wojskowym przez udzielanie im zaliczek, stosowanie ulg po-

datkowych itd. Jasnem jest, że właściciel linji okrętowej nie będzie bezinteresownie narażał się na koszta z punktu widzenia handlowego niepotrzebne. Finansowe popieranie odpowiednich towarzystw sportowych, czy też pojedyńczych osób prywatnych jest również jednym z poważnych środków zapewnienia sobie potrzebnej ilości jednostek pływających odpowiedniego typu.

2. Utrzymaniu statków normalizowanych w stałej ewidencji i ustaleniu ich przewidywanego użycia wojennego.

3. Zapewnieniu już w czasie pokoju odpowiedniej ilości zdeponowanego materjału dla opancerzenia, uzbrojenia i wojennego wyposażenia tych jednostek pływających, których powołanie w czasie wojny do służby wojskowej jest przewidziane.

3. Przygotowanie personelu.

W razie wydatnego wzmocnienia flotylli lub stworzenia nowych flotylli drogą improwizacji, potrzebny dla ich obsługi personel trzeba będzie uzupełnić. Kontyngens marynarzy, szkolony w czasie pokoju przez flotyllę stałą prawdopodobnie w tym celu nie wystarczy. Trzeba się będzie zatem uciec do mobilizacji i personelu, przyczem personel pływający najlepiej będzie powołać o ile możności z pośród miejscowych marynarzy handlowych, gdyż oni najlepiej znają dany system wodny. Najkorzystniejszem byłoby powoływać do służby wojskowej statek prywatny wraz z jego załogą w całości; w tym celu należałoby prowadzić w marynarce handlowej odpowiednią politykę personalną, ażeby służyli w niej wysłużeni żołnierze flotylli, należący do rezerwy. Pomimo to jednak będą trudności z uzupełnieniem personelu niektórych specjalistów, gdyż marynarka handlowa rzeczna nie posiada wcale niektórych specjalistów, np. łączności. W tym kierunku trzeba sobie zapewnić potrzebny zapas wyszkolonych rezerwistów marynarzy rzecznych.

4. Przygotowanie przewidywanych teatrów działań.

Tego zakresu prac przygotowawczych nie omawiam szczegółowo, gdyż jest on zbyt obszerny, ażeby mógł się w całości pomieścić w ramach niniejszego studjum. Zaznaczę tylko, że należy do niego w pierwszym rzędzie:

a) przygotowanie możliwości przerzucania sił rzecznych z jednego teatru działań wojennych na inny;

b) rozpoznanie terenów rzecznych i opracowanie szczegółowych map nawigacyjnych i locji;

c) odpowiednie oznakowanie nurtów;

d) przygotowanie potrzebnej ilości przystani i portów, jako baz zaopatrzenia i remontu;

e) rozbudowa łączności itd.

IV.

Na zakończenie zreasumuję swoje wnioski, a zatem:

a) improwizacja w zakresie organizacji rzecznych flotylli wojennych jest koniecznością nieuniknioną;

b) improwizacja ta musi być przygotowaną;

c) przygotowanie to wymaga już w czasie pokoju wiele czasu, pracy oraz środków finansowych.

Z tego wszystkiego wynika, że przygotowanie rozwinięcia wojennych flotylli rzecznych musi być oparte na ścisłych kalkulacjach opera-

cyjnych, ażeby z jednej strony niepotrzebnie nie marnować swych sił i środków, z drugiej jednak strony nie stanąć w razie potrzeby przed koniecznością improwizacji takiej, jakie miały miejsce w Rosji w czasie wojny domowej.

Winien jestem jeszcze kilka słów wyjaśnienia. Słowo „improwizacja" powinno być właściwie wykreślone ze słownika wojskowego, gdyż pracę wojskową musi cechować planowość, która jest antytezą improwizacji i chaosu, jaki zwykle z nią jest związany. Jeżeli w niniejszem studjum stale używam słowa „improwizacja", chociaż żądam dla niej planowości, to dlatego, że przy organizowaniu wojennej flotylli rzecznej ze statków handlowych, pomimo jej najstaranniejszego przygotowania, będzie jeszcze tyle trudności i tyle prac technicznych do wykonania, że faktycznie równa się to improwizacji. Nie chodzi zresztą o słowa; można to nazwać poprostu mobilizacją, nie zmieni to jednak w niczem istoty sprawy, ani konieczności jej przygotowania. Poruszyłem zaś ten temat wogóle dlatego, że uważam, iż z chwilą, gdy nasze życie gospodarcze zaczęło się normalnie rozwijać, gdy mamy prawo spodziewać się, że również nasze drogi wodne zaczną odgrywać swoją poważną w tem życiu rolę, zagadnienie przystosowania tych dróg do potrzeb wojennych dojrzało już do zasadniczego rozstrzygnięcia.

POR. MAR. NAMIEŚNIOWSKI KONRAD.

Organizacja Wyższych Dowództw Marynarki Wojennej we Francji.

Zestawione na podstawie francuskich źródeł.

Wstęp.

Doświadczenia ostatniej wojny na morzu i lądzie wykazały nieodzowną konieczność organizacji już podczas pokoju Wyższego Dowództwa Sił Zbrojnych Morskich, wyznaczenie z góry naczelnego wodza, pod którego rozkazami znaleźliby się w chwili mobilizacji admirałowie, dowódcy armji morskiej, gotowi przyjąć natychmiast dowództwo faktyczne na różnych teatrach operacyjnych, podobnie jak generałowie w armji lądowej.

W marynarce, podobnie jak w armji, jest zupełnie naturalnem, że dowódca który ma wziąć na siebie pełną odpowiedzialność w chwili wojny, jest już w czasie pokoju tym, który nadaje kierunek czynnościom wszystkich służb, który opracowuje plany i kieruje przygotowaniem elementów mobilizacji i uzbrojenia, czyli jest Szefem Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej.

Organizacja Wyższego Dowództwa Marynarki Francuskiej, musiała być dostosowaną do świeżych zadań, które stanęły przed tą marynarką po wielkiej wojnie, zadań obrony terytorjów, nietylko przeciw nieprzyjacielowi pływającemu, lecz także przeciw nieprzyjacielowi, który jest w trakcie desantu, lub który ten desant już uskutecznił. Ta ogólna organizacja zatem, winna obejmować i przewidywać również obsadę Wyższego Dowództwa Obrony Brzegowej.

Aby dobrze wykonać powierzone sobie zadanie, przyszły Naczelny Wódz Sił Zbrojnych Morskich nie może działać sam. Narzuca się więc konieczność, dobrania sobie z jednej strony organu, który będzie miał za zadania przygotować elementy decyzji i egzekucji, z drugiej strony organu, któryby miał za zadanie już z góry przestudjować skrupulatnie cel, który będzie należało osiągnąć.

Jeden z nich zatem będzie organem działania, t. j. Sztab Generalny, drugi organem doradczym t. j. Najwyższa Rada Marynarki Wojennej.

Przestudjujemy więc, w pierwszej części tej pracy trzy następujące punkty:

1. Naczelne Dowództwo Marynarki Wojennej.
2. Sztab Generalny Marynarki Wojennej.
3. Najwyższa Rada Marynarki Wojennej.

Druga część obejmie szczegółową analizę obecnej organizacji obrony wybrzeża:

1. Podział wybrzeża.
2. Środki, któremi rozporządza marynarka francuska*).
3. Sposoby przygotowania obrony.

Część I.

1. Naczelne Dowództwo Marynarki Wojennej — organizacja.

Organizacja Naczelnego Dowództwa Marynarki Wojennej we Francji była określona przez liczne dekrety. Ta, z jaką spotykamy się obecnie, jest następstwem dekretów z 12 października 1924 roku, 3 lutego 1926 r., wreszcie rozporządzenia z maja 1927 roku.

Organizacja ta obejmuje trzy szczeble, podporządkowane jeden drugiemu.

a) Naczelny Wódz Marynarki Wojennej — jest nim wice-admirał, Szef Sztabu Generalnego, wyznaczony już podczas pokoju, aby móc w czasie wojny sprawować dowództwo nad siłami morskiemi i nadawać ogólny kierunek operacjom.

b) Główny Dowódca Sił Zbrojnych Morskich Północy i Główny Dowódca Sił Zbrojnych Morskich Południa.

Stanowiska te są obsadzone przez dwóch wice-admirałów, którzy podczas pokoju otrzymują corocznie odnawiane prawo dowodzenia, aby móc w chwili wybuchu wojny objąć dowództwo wielkimi obszarami morskimi, zamykającymi w sobie główne teatry przewidzianych operacyj.

Będzie to zatem, z jednej strony Morze Północne, Kanał La Manche i Atlantyk, z drugiej strony Morze Śródziemne.

Podczas pokoju dowodzenie tych dowódców nie jest istotne, są oni bowiem tylko generalnymi inspektorami wszystkich sił znajdujących się na przyszłych teatrach operacyjnych: t. j. sił zbrojnych wysoko-morskich, sił patrolujących przybrzeżnych, oraz elementów stałych i ruchomych, na wodzie i lądzie, służących do obrony brzegów. W końcu należy nadmienić, że obaj ci admirałowie są członkami Najwyższej Rady Marynarki Wojennej.

c) W trzecim wreszcie szczeblu, podporządkowanym dwom poprzednim, idą admirałowie sprawujący dowództwo Sił Zbrojnych Wysoko-morskich, admirałowie dowódcy okręgów morskich, sił patrolujących przybrzeżnych i ewentualnie baz.

Przejdźmy w szczegółowej kolejności wszystkie te wyżej wspomniane czynniki:

1. Siły zbrojne Wysoko-morskie.

Siły te są różne, tak co do ilości jak i do składu. Znajdują się one pod dowództwem admirała, który podlega w czasie pokoju bezpośrednio Ministrowi, a w czasie wojny Głównemu Dowódcy Sił Zbrojnych Morskich Północy lub Południa, lub też bezpośrednio Naczelnemu Wodzowi Marynarki Wojennej, zależnie od tego, czy te siły operują na jednym z teatrów operacyjnych, określonych i wymienionych poprzednio, czy też poza ich obrębem.

---

*) Z wyjątkiem środków oddanych do dyspozycji marynarki przez Ministra Wojny.

2. Obszary i okręgi morskie.

Wybrzeże morskie Francji, Algieru i Tunisu zostało podzielone na cztery obszary morskie, z których każdy posiada jako siedzibę dowództwa port wojenny z arsenałem głównym.

Pierwszy obszar ciągnie się od granicy belgijskiej aż po prawy brzeg rzeki Couesnon — siedzibą dowództwa tego obszaru jest Cherbourg.

Drugi obszar biegnie od prawego brzegu rzeki Couesnon do granicy hiszpańskiej — siedziba dowództwa w Brescie.

Obszar ten obejmuje trzy okręgi:

a) okręg Brest, od prawego brzegu rzeki Couesnon aż po rzekę de Quimpeelé (Shalvveg de la Laita).

b) okręg Lorient, którego granice stanowią: rzeka Quimpeelé z jednej strony, brzeg północny dawnego kanału de Baisse wraz z wyspą d'Yeu.

c) okręg Rochefort, określony z jednej strony wskazanym wyżej kanałem, z drugiej strony granicą hiszpańską.

Trzeci obszar obejmuje wybrzeża morza Śródziemnego, od granicy hiszpańskiej do granicy włoskiej wraz z Korsyką. Siedziba dowództwa tego obszaru mieści się w Tulonie. Czwarty obszar z siedzibą dowództwa w Bizercie obejmuje afrykański brzeg morza Śródziemnego, Algieru i Tunisu.

Obszar ten dzieli się na dwa okręgi:

a) okręg Tunisu,

b) okręg Algieru.

Każdy obszar morski jest dowodzony przez wice-admirała, noszącego tytuł „Prefekta Morskiego". Obowiązkiem jego jest obrona brzegu swego obszaru przeciw nieprzyjacielowi pływającemu, będącemu w stanie desantu, lub takiemu, który ten desant już przeprowadził.

Na czele każdego okręgu (z wyjątkiem okręgów, w którym znajduje się siedziba dowództwa obszaru i który podlega bezpośrednio Prefektowi Morskiemu*), jest postawiony wyższy oficer sztabowy, noszący tytuł Komendanta Marynarki.

Wice-admirałowie, Prefekci Morscy, podlegają podczas pokoju bezpośrednio ministrowi. Podczas wojny zaś wice-admirałowi, głównemu dowódcy teatru operacyjnego, w skład którego wchodzą ich obszary.

W pewnego rodzaju podwójnej zależności pozostają Komendanci Marynarki w Lorient i Rochefort, którzy tak podczas pokoju jak i wojny podlegają bezpośrednio wice-admirałowi, Prefektowi Morskiemu drugiego obszaru w rzeczach tyczących obrony wybrzeża, operacji na wybrzeżu lub w strefie przyległej ich okręgowi, we wszystkich zaś innych sprawach (technicznych lub administracyjnych) zależą podobnie jak Prefekci Morscy bezpośrednio od ministra.

---

*) Jedynie w Bizercie utworzone jest stanowisko Komendanta Marynarki okręgu tuniskiego zależne naturalnie od Prefekta Morskiego.

Komendanci Marynarki w Tunisie i Algierze podlegają bezpośrednio, tak podczas pokoju, jak i wojny Prefektowi Morskiemu czwartego obszaru*).

3. Siły patrolowe.

Siłami temi dowodzi wyższy oficer sztabowy (najczęściej kontr-admirał) wyznaczony już podczas pokoju, ale tylko nominalnie, faktyczne dowództwo bowiem obejmuje dopiero z chwilą mobilizacji. Dowódców takich jest dwóch. Jeden dla morza Środziemnego, drugi dla kanału La Manche, Oceanu Atlantyckiego i Morza Północnego. Pierwszy z nich, pozostaje pod rozkazami Głównodowodzącego Sił Zbrojnych Morskich Południa, drugi Głównodowodzącego Sił Zbrojnych Morskich Północy.

4. Bazy morskie.

Bazy morskie mogą być utworzone w obrębie okręgu morskiego, nie tylko w porcie wojennym, ale poza jego granicami. Bazy te, znajdują się pod komendą wyższych oficerów sztabowych marynarki wojennej i podlegają bezpośrednio Prefektowi Morskiemu.

II. Sztab Generalny Marynarki.

Na czele Sztabu Generalnego stoi wice-admirał, Szef Sztabu Generalnego Marynarki. Oficer ten, jest odpowiedzialny za wszystko, co się tyczy bezpośrednio przygotowania wojny morskiej, organizacji sił zbrojnych morskich, ich mobilizacji, przygotowania zadań i planów wojny, wreszcie wszystkiego, tyczącego manewrów i wyszkolenia floty.

On to skupia w swoim ręku wszystkie czynniki stojące w jakimkolwiek stosunku z przygotowaniem wojny, tak pod względem materjału jak i personelu. Jemu to podlegają wszyscy komendanci i szefowie służb organizacyjnie istniejących przy sztabie.

Szef Sztabu Generalnego Marynarki Francuskiej ma do pomocy dwóch oficerów sztabowych (admirałów)**), którzy noszą miano podszefów Sztabu Generalnego, czyli zgodnie z duchem naszej nomenklatury wojskowej, miano I-szego i II-ego zastępcy Szefa Sztabu Generalnego Marynarki.

W chwili wybuchu wojny, dotychczasowy Szef Sztabu Generalnego staje się automatycznie naczelnym wodzem sił zbrojnych morskich i z tą chwilą otrzymuje do pomocy poza oficerami wymienionymi wyżej, jeszcze jednego oficera w stopniu wiceadmirała, przewidzianego na to stanowisko już podczas pokoju i noszącego tytuł „Major general de la Marine“ (dekret 3 lutego 1926 r.). Oficer ten, do czasu mobilizacji, sprawuje przy ministrze rolę Szefa Sztabu Generalnego czasu pokojowego, ale tylko w kwestjach technicznych i organizacyjnych.***)

---

*) Prefekt Morski czwartego obszaru podlega podczas wojny, pod względem obrony brzegów, rządowi w Algierze i Tunisie, jednakże w sprawach wykorzystania do obrony elementów pływających albo powietrznych, zależy od głównodowodzącego południowym teatrem operacyjnym. Analogiczna sytuacja istnieje co do obrony Korsyki (tutaj należy przypomnieć, że między zależnością Algieru i Tunisu do Metropolji istnieje duża różnica. Algier, uważany jest oficjalnie jako kolonja francuska Północnej Afryki i jako taką zarządza „Gouverneur General“, podczas gdy Tunis jest, suis generis, państwem autonomicznem, pod rządami Bey'a (Mohamed el Habib'a) który ma przy sobie, tak zwanego „Resident General“, grającego rolę oficjalnego doradcy).

**) Pierwszy zastępca Szefa Szt. Gen. jest zwykle w stopniu kontr-admirała — drugi w stopniu komandora.

***) Jest to ewentualny następca naczelnego wodza sił zbrojnych morskich francuskich.

Organizacja Sztabu Generalnego.

Sztab Generalny składa się z gabinetu Szefa Szt. Gen., czterech biur (oddziałów) i trzech służb.

Pierwszy Oddział — Organizacyjny.

Zadaniem jego jest dać dyrektywy dla przygotowania i zorganizowania personelu i materjału na wypadek wojny. Obecnie oddział ten dzieli się na trzy sekcje:

sekcja a — mobilizacja
sekcja b — personel.
sekcja c — materjał.

Drugi Oddział — Wywiadowczy.

Ma za zadanie zbieranie wiadomości o ewentualnym nieprzyjacielu, zabezpieczając równocześnie własną organizację przeciwko niedyskrecji przeciwnika. Obejmuje też trzy sekcje:

a — służbę bieżącą i szyfry
b — służbę poszukiwań i wywiadu
c — marynarki obce.

Trzeci Oddział — Operacyjny.

Zajmuje się przygotowaniem planów operacyjnych i zabezpiecza ich wykonanie, w obrębie różnych hypotez, będących przedmiotem rozpatrywania. Oddział ten posiada cztery sekcje, a to:

sekcja a — zajmująca się przygotowaniem operacji, przygotowaniem wojny pod względem taktycznym, wreszcie programem rozbudowy floty.

sekcja b — obejmuje wyszkolenie.
sekcja c — manewry
sekcja d — naprawy i reparacje.

Czwarty Oddział — obejmuje porty, bazy, zaopatrzenia, transporty i łączność.

Jest odpowiedzialny za sprawne funkcjonowanie służby na tyłach, za regularne zaprowiantowanie i t. d. Posiada dwie sekcje:

pierwsza — obejmuje arsenały i zaopatrzenie,

druga — utrzymuje kontakt z poszczególnemi ministerstwami jak: wojny, spraw zagranicznych, robót publicznych, marynarki handlowej i skarbu.

Służby będące przy Sztabie Generalnym dzielą się na:

1. Służbę badań naukowych
2. Służbę techniczno-maszynową
3. Służbę historyczną.

III. Najwyższa Rada Marynarki Wojennej.

Organizacja Najwyższej Rady Marynarki Wojennej we Francji, została już dokładnie omówiona w artykule P. Komandora Wolbeka w zeszycie Nr. 1 „Przeglądu Morskiego".

(Ciąg dalszy nastąpi).

KPT. MAR. DYPL. KŁOSSOWSKI JERZY.

Organizacja wyższego dowództwa niemieckiej marynarki wojennej podczas ubiegłej wojny światowej.

A. Wstęp.

Cesarz Wilhelm II był przez cały czas wojny naczelnym wodzem sił zbrojnych tak morskich jak lądowych.

Dowodzenie marynarką i armją było scentralizowane w kwaterze głównej, w której marynarka wojenna posiadała jedynie swych przedstawicieli.

Pod bezpośrednimi rozkazami cesarza znajdowały się 3 centralne instytucje marynarki wojennej:

1. Gabinet morski cesarza.
2. Sztab główny, t. zw. „Admiralstab".
3. Sekretarjat stanu marynarki wojennej (ministerstwo) pod względem wojskowo-technicznym, organizacyjnym i personalnym. Pod względem zaś budżetowym i politycznym uzależniony on był od kanclerza i parlamentu rzeszy, stosownie do odpowiednich postanowień konstytucji.

Wszyscy wyżsi dowódcy, jak: dowódca floty, komendanci baz i wybrzeży — podlegali bezpośrednio cesarzowi.

Nie istniała żadna rada wojenno-morska.

B. Geneza powstania i ogólny charakter dowództwa.

Stan wyższego dowództwa niemieckiej marynarki wojennej w chwili wybuchu wojny światowej w 1914 roku nosił na sobie odbicie dwóch indywidualności: cesarza Wilhelma II i admirała von Tirpitza, a z drugiej strony był pośrednim wynikiem sytuacji politycznej zewnątrz i wewnątrz państwa.

Gdy cesarz Wilhelm II wstąpił na tron w 1888 r., zastał państwo niemieckie w rozkwicie tak pod względem politycznym, jak ekonomicznym. Ogromny przyrost ludności i potężny rozwój przemysłu powodował zjawisko emigracji z jednej strony, a rozwój handlu morskiego z drugiej strony. Anglja swym przenikliwym kupieckim wzrokiem dostrzegła niebezpiecznego konkurenta, a więc pomimo poprawnych stosunków dyplomatycznych w umysłach angielskich wzrastała podejrzliwość i niechęć na widok tak kolosalnego mocarstwowego rozwoju Niemiec. Jednakże niemiecki naród znajdował się na początku panowania cesarza Wilhelma II pod wrażeniem głównie materjalnych korzyści, jakie rozkwit przemysłu i handlu morskiego dawał. W latach dziewięćdziesiątych zeszłego stulecia w Niemczech nie myślano jeszcze o możliwości wojny z Anglją, której panowanie na morzu uważane było za jej tradycyjne i nie do zwalczenia prawo.

Zagraniczna polityka Niemiec opierała się wówczas na 3 zasadach:

1. Dobre stosunki z Anglją, umożliwiające sojusz w przyszłości.

2. Ostrożność z Francją, co do której nie łudzono się, że nigdy nie zapomni 1871 roku i nie wyrzeknie się Alzacji wraz z Lotaryngją.

3. Dążenie do sojuszu z Rosją, aby mieć w niej przeciwwagę tak vis-á-vis Anglji, jak Francji.

Wewnętrzna polityka układała się mniej wyraźnie. Zasadniczo istniały dwa kierunki polityczne: szowinistyczny, pangermański i liberalny. Pierwszy pchał do ekspansji politycznej, militarnej i kolonjalnej, a drugi był zahypnotyzowany rozwojem ekonomicznym i starał się wykorzystać ogólne warunki dobrobytu dla ułożenia życia niemieckiego narodu w spokojne, wygodne i dobrze popłatne formy, drogą specjalnego ustawodawstwa socjalnego.

Armja niemiecka po zwycięskich wojnach z Austrją i Francją była bardzo silną moralnie wobec społeczeństwa, miała mocne tradycje, doskonałą organizację i dobrych dowódców. Odgrywała ona poważną rolę w życiu Niemiec i na niej opierały się stronnictwa szowinistyczne.

W tych warunkach trudno było znaleźć twardy grunt dla propagowania rozwoju marynarki wojennej, która przez jednych była uważaną za zbytek, a inni milczeli, bo wogóle nie wiedzieli, co to jest. Trzeba było kilka mocniejszych politycznych wstrząsów, aby naród i rząd odczuli, że właśnie dla mocarstwa kolonjalnego i o silnie rozwiniętym przemyśle, potrzeba jest coś więcej, niż bagnety i armaty — potrzebną jest siła zbrojna morska.

Oprócz zajścia na wyspach Samoa, gdzie okręty niemieckie były obraźliwie potraktowane przez Anglików i Amerykanów, oprócz niefortunnego zjawienia się eskadry niemieckiej w Manilli na Filipinach w trakcie wojny hiszpańsko-amerykańskiej, dzięki czemu zaczęto podejrzewać Niemcy o chęć ekspansji kolonjalnej w tej okolicy — zaszedł w roku 1896 wypadek, który spowodował silny wstrząs w stosunkach angielsko-niemieckich i odegrał rolę pierwszego zdecydowanego impulsu w zbrojeniach morskich. Mianowicie, podczas powstania boerów przeciw Anglji, cesarz Wilhelm II wysłał depeszę do prezydenta Transwalu Krügera z wyrazami współczucia i chęcią pomocy. Depesza ta odegrała piorunujące wrażenie w Anglji. Zaczęto otwarcie uważać Niemcy za swego rywala i opinja angielska zaczęła domagać się od rządu, aby czuwał na morzu, inaczej mówiąc, zbroił się. W Niemczech angielskie oburzenie wywołało wprost furję. Propagatorzy rozwoju siły zbrojnej morskiej nie omieszkali skorzystać z tej okazji, aby kwestję zbrojeń morskich postawić na grunt oficjalny i otwarty. Działo się to właśnie w 1897 roku, kiedy cesarz powierzył sekretarjat stanu marynarki Tirpitzowi. Ten ostatni odrazu postanowił zaatakować społeczeństwo i parlament, aby odrazu postawić rozwój marynarki wojennej na pewnym gruncie. Rozwinął gorączkową propagandę twierdząc, że nietylko dla bezpośredniej obrony interesów ekonomicznych Niemcy muszą mieć silną flotę, ale również i ze względów politycznych jest ona koniecznością państwową. Starał się on udowodnić, że właśnie dla umożliwienia przyszłego sojuszu z Anglją, Niemcy muszą się wykazać odpowiednią potęgą morską, która choć nie będzie w stanie zapewnić zwycięstwa nad angielską flotą, to jednakże będzie natyle mocną, że Anglja dobrze się zastanowi nad ryzykiem jaki może dla niej mieć miejsce w razie zaatakowania niemieckiej floty. Poniekąd Tirpitz miał słuszność, że Anglja lubi traktować o sojuszach tylko z równymi sobie, lecz zapomniał on o tem, że polityka Anglji jest polityką kupca, któremu chodzi przedewszystkiem o zachowanie potęgi ekonomicznej, a przeto panowania na morzu, co do czego Anglja nie jest skłonną się dzielić. W każdym bądź razie Tirpitz

przekonał wszystkich i uzyskał uchwalenie przez parlament w roku 1898 pierwszej ustawy o rozbudowie floty, przewidzianej zgóry na 6 lat. Mocą tej ustawy flota miała otrzymać 2 nowoczesne eskadry okrętów linjowych. Był to pierwszy zdecydowany sukces von Tirpitza, na którym on postanowił zbudować swój autorytet i swój zdecydowany wpływ na całokształt zagadnienia marynarki, jak również na wszystkie instytucje morskie.

Na samym początku swej działalności, von Tirpitz przekonał się, że dla prawidłowego i planowego rozwoju marynarki koniecznem jest, aby jedna osoba tworzyła i decydowała, gdyż tylko w ten sposób można osiągnąć jednolitość wykonania. Widząc zamieszanie, jako stale miało miejsce w otoczeniu cesarza Wilhelma II w kwestjach polityki morskiej, postanowił Tirpitz odseparować cesarza od wszelkich innych wpływów i w ten sposób zapewnić sobie wyłączność w dziedzinie prowadzenia rozbudowy floty. Miał on podwójną rację, ponieważ sam był osobistością bezsprzecznie wyższą moralnie i intelektualnie od innych osobistości morskich, a powtóre cesarz Wilhelm II był zbyt wpływowym i dyletantem, aby jego bezpośrednie konferencje z szeregiem różnorodnych osobistości ze świata morskiego nie stwarzały chaosu i gmatwaniny pojęć.

Jednem słowem, w roku 1899 Tirpitz spowodował, że cesarz Wilhelm II wziął na siebie naczelne dowództwo nad morskiemi siłami zbrojnemi, podporządkowując bezpośrednio sobie wszystkich wyższych dowódców. Od tej chwili Tirpitz faktycznie ujął w swe ręce kierowanie rozbudową floty. Cesarz Wilhelm II wyczuł w Tirpitzu wielką indywidualność, a przeto ulegał jego koncepcjom i projektom. Zasługą Tirpitza było, że w roku 1901, t. zn. na 3 lata przed upływem pierwszej ustawy morskiej, parlament uchwalił drugą ustawę morską, która miała dać flocie dwie nowe eskadry w ciągu 6 lat, t. zn. do 1908 roku. Ta druga ustawa wyjaśniła sytuację polityczną. Anglja przekonała się, że Niemcy zdecydowanie kroczą w kierunku zajęcia mocarstwowego stanowiska w kwestjach morskich, a więc postanowiła z jednej strony prześcigać niemieckie zbrojenia w ten sposób, aby zawsze mieć zapewnioną przewagę, a nadto uznała za konieczne zacieśniać węzły przyjaźni z Francją i Rosją. W ten sposób sytuacja polityczna stawała się coraz groźniejsza dla Niemiec, lecz i coraz wyraźniejsza w swej grozie. Warto przypomnieć słowa starego Bismarcka, który żałował bardzo, że stosunki między Anglją i Niemcami nie są bardziej serdeczne i nie widział innego środka dla ich poprawy, jak zatrzymanie rozwoju niemieck. przemysłu, co niestety było niewykonalnem. Pomimo tego, że sytuacja polityczna stawała się coraz wyraźniejszą, strategiczne przygotowanie państwa i narodu niemieckiego do wojny opierało się na zupełnie fałszywych założeniach. Kanclerz Rzeszy, który był dyktatorem w polityce zagranicznej, wciąż trzymał się tej koncepcji, że Anglja nie wystąpi czynnie, że należy się z nią układać, że uda się dojść do porozumienia, a przeto nie należy ją drażnić. Armja ignorowała flotę, uważając ją za coś pomocniczego do swych bataljonów. Ogólnie liczono na możliwość wojny z Francją i Rosją i w tym wypadku zamierzano zpoczątku rozbić Rosję a potem Francję. Liczono na wyczekującą pozycję Anglji, która oczywiście powstrzymałaby się od akcji, o ileby Niemcy zdołały szybko zwyciężyć Rosję i Francję. Marynarka miałaby przy tego rodzaju operacjach jedynie obronę wybrzeży i niedopuszczenie do łączenia się Francji z Rosją drogą wodną. Koncepcja lądowa walki na morzu w zupełności odpowiadała kontynentalnym poglądom mężów strategji i polityki niemieckiej w owym czasie. W tym samym czasie w prasie angielskiej pojawiały się dość dobitne artykuły, jak naprzykład: „Bismarck uznał już dawno, a naród angielski zaczyna to spostrzegać, że w Europie są dwie duże, niedające się pogodzić przeciwne siły, dwa wielkie narody, które z całego świata czynią swe pole działa-

nia i żądają od niego daniny handlowej. Są to: Anglja i Niemcy. Angielski kolporter i niemiecki komiwojażer wzajemnie konkurują we wszystkich kątach świata. Miljon drobnych kłopotów spowodują tak ogromną wojnę, jakiej świat jeszcze nie widział. Jeżeli Niemcy zostaną zniszczone jutro, to pojutrze nie będzie ani jednego anglika, któryby przez to nie zrobił się bardziej bogatym. Narody walczyły latami o jedno miasto lub o sprawy sukcesu, a więc nie powinny one walczyć w imię handlu rocznego o wysokości 5 miljardów?" Z powyższych słów prasy dobitnie wynika, czego się spodziewali Anglicy. Tymczasem w Niemczech szykowano się do wojny wyłącznie kontynentalnej, a przygotowania na morzu szły tylko pod względem technicznym, to znaczy budowano okręty, lecz nie przewidywano ich należytego użycia w całokształcie planów wojennych. Armja nic nie wiedziała o możliwościach użycia marynarki, ta ostatnia była pochłonięta techniczną pracą. Tutaj właśnie trzeba podkreślić, że niewykorzystanie floty podczas ubiegłej wojny światowej, było skutkiem złej organizacji, która nic nie przewidziała na czas wojny, będąc zahypnotyzowaną tworzeniem floty pod egidą 2-ch osób: cesarza i Tirpitza. W roku 1914 organizacja wyższego dowództwa marynarki była taką, jaką ją ustalił za namową Tirpitza cesarz Wilhelm II w 1899 roku. Pomimo jeszcze jednego kryzysu politycznego, jaki wyłonił się w kwestjach marokańskich w roku 1911 i który wyraźnie wskazywał na bardzo bliską wojnę z Anglją, organizacja pozostała bez zmiany. Stworzono flotę, zaopatrzono ją w pierwszorzędny materjał, dano załodze pierwszorzędne wyszkolenie zawodowe, a dowódcom — taktyczne, lecz nic nie zrobiono w kierunku, aby tak wspaniałe narzędzie walki zostało należycie wykorzystane.

Niemcy mówią poniewczasie, że organizacja marynarki, dzięki przodującemu stanowisku Tirpitza, była dobrą w okresie tworzenia, lecz nic nie była wartą w czasie wojny. Poniewczasie Tirpitz i jego pomocnicy stwierdzili, że wiedzieli o tem, lecz trzeba było robić, co najpilniejsze: aby prowadzić wojnę, trzeba było z początku stworzyć narzędzia walki. Jednakże, można przypuszczać, że utrzymanie organizacji 1899 r. aż do samej wojny bez żadnej zmiany było raczej wynikiem kombinacyj personalnych, niż zdrowem i objektywnem przewidywaniem. Gdy Tirpitz zajął pierwsze po cesarzu miejsce w sprawach morskich, to uważał, że w czasie wojny zachowa to miejsce, bo któż, jak nie on, jego zdaniem, twórca potęgi niemieckiej na morzu, lepiej do tego się nadawał. Nadto Tirpitz był popierany przez coraz bardziej możnowładczą partję konserwatystów, inaczej pangermanistów, którzy wysuwali go na kanclerza Rzeszy.

Ponieważ organizacja wyższego dowództwa niemieckiej marynarki wojennej wpłynęła pośrednio na wynik wojny światowej, a bezpośrednio odegrała bardzo ujemną rolę w całokształcie prowadzenia działań wojennych, przeto warto ją przestudjować szczegółowiej.

Gdy w roku 1899 Tirpitz w aureoli świetnego zwycięstwa nad parlamentem, który uchwalił na sześć lat ustawę o rozbudowie floty, chciał sięgnąć po najwyższą władzę w marynarce, to przekonał się, że jest za młody, aby to nie było połączone dla niego z pewnym ryzykiem. Postanowił więc do czasu działać w ten sposób, aby mieć decydującą władzę, lecz chować się za parawan w postaci cesarza. Przedstawił on więc cesarzowi, że sprawy rozwoju marynarki lepiej pójdą, o ile cesarz weźmie na siebie naczelne dowództwo, że przecież armja doskonale się rozwija pod jego naczelnem dowództwem, a więc i z marynarką będzie to samo. Przekonał on cesarza, że zmianę bardzo łatwo przeprowadzić, że wystarczy wydać tylko krótki rozkaz, określający w nowych ramach organizację wyż-

szego dowództwa sił zbrojnych państwa tak na morzu, jak na lądzie. Cesarzowi to się spodobało, łechtało jego osobistą ambicję, bo przecież marynarka była jego „ideć fixe", a więc szybko się on zgodził na projekt Tirpitza i dnia 14 marca 1899 wydał swój rozkaz następującej treści:

„Obecnie, gdy zdecydowałem się bezpośrednio objąć naczelne dowództwo nad moją marynarką, podobnie jak dowodzę armją, uważam, że nie jest dogodnem, aby między mną a różnymi szefami istniał centralny resort dowodzenia, który jest tylko po to, aby przekazywać moje rozkazy. Postanawiam więc:

1. Organ pod nazwą „wyższe dowództwo marynarki" zostaje skasowany.

2. Obecna sekcja morskiego sztabu wyższego dowództwa marynarki staje się niezależnym organem pod nazwą „Admiralstab". Jego siedzibą będzie Berlin. Szef tego sztabu podlega mi bezpośrednio.

3. Nadto są mi bezpośrednio podporządkowani: szefowie baz morskich, inspektor wyszkolenia, dowódca pierwszej eskadry (jedynej wówczas) i dowódca eskadry krążowników.

4. Zastrzegam sobie prawo wyznaczyć generalnego inspektora marynarki.

5. Również zastrzegam sobie prawo wyznaczyć wyższego dowódcę floty, czy to corocznie na okres trwania manewrów, czy też z chwilą ogłoszenia mobilizacji.

6. Dowódcy okrętów samodzielnie pływających zagranicą zostają mi podporządkowani bezpośrednio we wszelkich sprawach natury politycznej i wojskowej.

Powyższy rozkaz w swej zasadniczej formie pozostał w sile przez cały czas wojny światowej. Jedynie drobne zmiany natury więcej personalnej, niż organizacyjnej, zostały wydane na samym początku wojny.

Należy z kolei rozpatrzyć, jak w związku z powyższym rozkazem funkcjonowały poszczególne centralne organy marynarki wojennej podczas wojny światowej.

C. Gabinet morski cesarza.

Gabinet morski był organem najbliższym do osoby cesarza. Ta okoliczność dała mu podczas wojny wyjątkowo i nienormalnie przesadne znaczenie. Biorąc pod uwagę, że cesarz osobiście był naczelnym wodzem sił zbrojnych morskich, na jego gabinecie ciążył obowiązek zapewnić należytą łączność między naczelnym wodzem, a jego wyższymi podwładnymi, oraz redagować i przesyłać jego rozkazy. Nadto gabinet był ostatnią instancją w sprawach personalnych. Szef gabinetu był obecnym przy wszystkich rozmowach cesarza i niezwłocznie na podstawie zanotowanych decyzyj redagował odpowiednie rozkazy, lecz nie miał możności dopilnować ich wykonanie. Nadto cesarz był stale informowany przez szefa swego gabinetu o ogólnej sytuacji morskiej. W ten sposób gabinet morski nabrał charakteru prwdziwego sztabu, lecz bez środków do studjów i bez możności egzekutywy wykonawczej. Gabinet był wprost zmuszony brać na siebie niewłaściwą rolę, do której zupełnie był nieprzygotowany. Cesarz stopniowo przyzwyczaił się do tego, że jego gabinet morski jest jedynym dla niego organem pracy, a więc korzystał z niego bez zastanowienia i bez żadnego ograniczenia. Rozkazy wydawane przez gabinet były zawsze krótkie i ogólnikowe. Cesarz nie miał możności zajmować się detalami, a więc z jednej strony gabinet musiał uzgadniać wydawane w imieniu cesarza rozkazy, a z drugiej strony bezpośredni podwładni nabierali coraz większej samodzielności. W rezultacie między

wyższymi podwładnymi naczelnego wodza wynikała przewlekła korespondencja, nieporozumienia i zamieszanie. Gdy nie byli w stanie pogodzić swych poglądów, musieli ubiegać się o arbitraż cesarza, a wówczas znowu na widownię wypływał gabinet. Szczególne znaczenie gabinetu wzrastało w oczach wyższych podwładnych cesarza, ponieważ ten gabinet był źródłem wszelkich możliwości personalnych.

D. Admiralstab.

Obok gabinetu, słabego personalnie i fachowo, lecz silnego swem wyjątkowem stanowiskiem przy osobie cesarza, gdzieś w cieniu pozostawał „Admiralstab", który tylko swą nazwą przypominał mózg siły zbrojnej morskiej. Był to zwyczajny organ studjów bez egzekutywy wykonawczej. Jego wewnętrzna organizacja wcale nie odpowiadała zasadom normalnej organizacji sztabu. Składał się on z 6 biur, a mianowicie:

1. biuro centralne,
2. bibljoteka i archiwum,
3. taktyka i służba sztabu,
4. informacje o krajach Europy,
5. informacje o krajach poza Europą,
6. sprawy prasowe.

Powyższa organizacja sztabu wskazuje na to, że był on pozbawiony wszelkiego udziału w kwestjach organizacji, mobilizacji, wyszkolenia i operacji. Miał on zakres pracy jedynie w dziedzinie informacyjnej i w przygotowaniu planów operacyjnych lecz bez możności wprowadzenia ich w życie i kierowanie ich wykonaniem. Wskutek powyższego Admiralstab nie posiadał autorytetu w marynarce. W czasie pokoju był on zatarty przez sekretarjat stanu marynarki i przez dowództwo floty, a w czasie wojny przez gabinet morski cesarza. Nadto pod względem personalnym Admiralstab był słabo obsadzony, gdyż marynarka nie posiadała oficerów dyplomowanych, a więc metoda pracy i jednolitość koncepcyj taktycznych była pod znakiem zapytania. Nie tworzono oficerów dyplomowanych głównie ze względów personalnych, gdyż wyżsi dowódcy nie chcieli się pozbawiać swego autorytetu, a właśnie obawiali się, że kategorja oficerów dyplomowanych może się przyczynić do obniżenia ich prestige'u. W swej opozycji przeciwko oficerom dyplomowanym uzasadnili swe stanowisko w ten sposób, że w marynarce najważniejszą rzeczą jest doświadczenie morskie i że to jest jedyna możliwa szkoła dla oficerów, przeznaczonych do pracy w sztabach.

Z powyższego wynika, że Admiralstab nie posiadał cienia podobieństwa do Sztabu Głównego Armji.

Wskutek słabości Admiralstabu, sekretarjat marynarki nabrał jego kontem dużego znaczenia. Przy kasowaniu w roku 1899 wyższego dowództwa marynarki, większość jego atrybucyj została przez Tirpitza wcieloną do jego resortu, głównie ze względów personalnych.

Z rozpoczęciem działań wojennych sytuacja Admiralstabu jeszcze bardziej się pogorszyła, gdyż cesarz rozkazał jego szefowi stale przebywać w kwaterze głównej. W ten sposób powstała dzika okoliczność, gdyż głowa sztabu bez swych organów pracy przebywała w miejscu decydującem, a te organy pozostawały zdala od niego w Berlinie. Bezsilność sztabu wykazała się dobitnie już w okresie mobilizacji. Admirał Tirpitz próbował złemu zaradzić, lecz jak poprzednio tak i teraz środek zaradczy widział we własnej osobie, zresztą nie bez racji. Nie będąc w stanie zaproponować cesarzowi, aby przekazał mu naczelne dowództwo, co zresztą było możliwem, jako wynikające z punktu 5 rozkazu cesarza z 1899 roku, wysunął projekt połączenia Admiralstabu z sekretarjatem stanu marynarki.

Przeciwko temu projektowi wypowiedział się szef gabinetu admirał von Müller twierdząc, że za późno jest improwizować nową organizację i że zresztą w żadnej nowej organizacji Admiralstab nie będzie lepiej pracować, biorąc pod uwagę dotychczasowy stan jego wewnętrznej organizacji i metody pracy. Skończyło się na tem, że cesarz rozkazał szefowi Admiralstabu porozumiewać się z Tirpitzem każdorazowo przed składaniem swych projektów, aby w ten sposób przy referacie szefa Admiralstabu automatycznie mieć przed oczami opinję Tirpitza. Ten ostatni nazwał to zarządzenie szkodliwym półśrodkiem, a w rzeczywistości pozostało ono teoretycznem, gdyż szef Admiralstabu nie był skłonnym podporządkowywać się w ten sposób Tirpitzowi. Ostatecznie cesarz zawezwał Tirpitza na stały pobyt do kwatery głównej. Znowu więc drugi i najpoważniejszy podwładny cesarza został oderwany od swych regularnych organów pracy w charakterze doradcy cesarza, lecz doradzanie miało być wyjmowane prosto z głowy, bo w kwaterze głównej nie został utworzony żaden organ pracy dla prowadzenia wojny na morzu. W ten sposób doradcy zostali doradcami, a gabinet faktycznie centralizował wszelką pracę w dziedzinie kierowania operacjami na morzu.

Należy nadmienić, że plan wojny na morzu zupełnie nie był uzgodniony z planem wojny lądowej. Marynarka do ostatniej chwili nie wiedziała o zamierzeniach armji, a ta ostatnia zupełnie nie była poinformowaną o możliwościach użycia marynarki i o współdziałaniu. Również czynniki polityczne nie były wtajemniczone w plany wojenne. Każdy resort państwowy: polityka, armja, marynarka, przygotowywał wojnę na własną rękę i według własnych koncepcyj. Cesarz zatwierdzał, lecz nie koordynował. Zresztą armja była tak pewną zwycięstwa, że nie interesowała się marynarką. Przeprowadzając analogję do wojen punickich lub do wojny 1871 roku, armja zapomniała o tem, że właśnie rzymianie zwyciężyli kartagińczyków dzięki przewadze na morzu, a w roku 1871 francuska flota nie odgrywała poważnej roli. W roku 1914 środek ciężkości walki spoczywał na morzu, czego nie przewidzieli wodzowie niemieckiej armji. Możliwość szerszej akcji lądowej ze strony Anglików zupełnie nie wchodziła w rachuby armji, a więc i jakikolwiek plan akcji floty w samym początku wojny dla przeszkodzenia transportowania wojsk z Anglji do Francji nie był nawet dyskutowany. Marsz przez Belgję nie był zapowiedziany marynarce, a więc ta ostatnia nic nie przewidziała, co by miało na celu zabezpieczyć prawe skrzydło armji niemieckiej. Ta ostatnia twierdziła, że wystarczy, gdy marynarka obroni wybrzeża Niemiec, a zresztą sama armja sobie poradzi.

D. Sekretarjat stanu marynarki wojennej.

Sekretarjat stanu był nietylko centralnym organem administracji. W 1899 roku on przejął znaczną część obowiązków i atrybucyj skasowanego wówczas wyższego dowódcy marynarki wojennej, a mianowicie: sprawy mobilizacji, wyszkolenia inspekcji i t. p. Admirał Tirpitz ukonstytuował swe ministerstwo w ten sposób, że mógł się uważać za prawdziwego szefa marynarki, gdyż miał pod swymi rozkazami wszelkie środki niezbędne dla stworzenia floty, dla jej utrzymywania, dla jej organizowania i częściowo dla przygotowania jej do wojny. Brakowało mu tylko trzeciego biura sztabu generalnego i prawo do wydania rozkazów flocie. Podlegał on wojskowo i technicznie bezpośrednio cesarzowi, a budżetowo i politycznie kanclerzowi Rzeszy. Dzięki swym szerokim kompetencjom Tirpitz miał częste raporty osobiste u cesarza a przez to miał na niego przeważający wpływ. Wyraźnem jest przeto,

jak mizernym organizmem był Admiralstab obok potężnego resortu Tirpitza. O ile działalność Tirpitza była bardzo korzystną dla rozwoju marynarki w czasie pokoju, o tyle stała się ona pomimo jego dobrej woli szkodliwą w czasie wojny. Tirpitz w żadnym wypadku nie chciał dopuścić do usunięcia swej osoby od decydujących wpływów na losy marynarki, a przeto starał się stworzyć ze swego ministerstwa prawdziwe naczelne dowództwo, to znaczy chciał przywrócić to ze swoją osobą na czele, co poradził cesarzowi skasować w 1899 roku. W swych ambitnych dążeniach natrafił on na opozycję ze strony szefa gabinetu, jak również dowódcy floty. Można przeto powiedzieć, że marynarka niemiecka, a dokładniej potęga niemiecka na morzu została stworzoną dzięki Tirpitzowi, lecz w czasie wojny jego resort siłą konieczności źle się odbił na całokształcie prowadzenia wojny na morzu.

Wewnętrzna organizacja ministerstwa była następująca:

1. Departament Morski
2. Departament Arsenałów
3. Departament Techniczny
4. Departament Administracyjny
5. Departament Uzbrojenia
6. Departament Nawigacyjny
7. Sekcja Centralna
8. Sekcja Lekarska
9. Sekcja Sprawiedliwości
10. Sekcja Informacyjna.

Departament Morski miał w swych atrybucjach część pracy sztabu generalnego, a mianowicie: sprawy uzupełnienia, wyszkolenia, mobilizacji, transportów drogą wodną, budowy okrętów z punktu widzenia wojsk.

Powyższa organizacja sekretarjatu stanu marynarki pozostała bez zmiany przez cały czas trwania wojny światowej.

E. Dowodzenie siłami zbrojnemi na morzu podczas wojny światowej.

Cesarz Wilhelm II był naczelnym wodzem sił zbrojnych morskich i lądowych, lecz to dowodzenie miało charakter raczej dekoracyjny, niż efektywny. Aby podołać tak poważnemu zadaniu, trzeba było mieć odpowiedni charakter przedewszystkiem, a następnie — być znawcą sztuki wojennej w najszerszej płaszczyźnie, bo tak strategicznej, jak politycznej i ekonomicznej. Otóż Wilhelm II żadnej z powyższych dwuch zalet nie posiadał. Charakter miał niestały, podatny na wpływy, impulsywny, próżny. Inteligencja jego była płytką, skłonną do dyletantyzmu. Gruntownej wiedzy nie posiadał w żadnym kierunku, lecz zato dużo powierzchownych wiadomości, zdobytych przypadkowo pod wpływem chwilowych upodobań. W kwestjach morskich uważał siebie za znawcę, schlebiało mu tytułowanie się naczelnym wodzem „Swej marynarki". O ile w czasie pokoju Wilhelm II mógł położyć niezaprzeczalne zasługi w dziedzinie rozbudowy marynarki wojennej dzięki swemu zamiłowaniu do spraw morskich, temperamentowi, energji i możności spokojnie improwizować bez szkodliwych dla sprawy następstw, o tyle działalność jego w czasie wojny stawała się pomimo jego dobrej woli ujemną, gdyż była pozbawioną kardynalnych zasad ku temu niezbędnych: gruntownej wiedzy, stałości i pewności decyzji, intuicji wodza. W czasie pokoju współpracownicy Wilhelma II tej miary co Tirpitz mieli czas i możność zajmować się bliżej jego osobą, urabiać jego zdanie, podsuwać decyzje, hamować szkodliwe zapędy. W czasie wojny zapóźno było na takie eksperymenty.

Organem dowodzenia cesarza Wilhelma II była kwatera główna sił zbrojnych walczących, znajdująca się zawsze w pobliżu terenu operacyjnego: zachodniego lub wschodniego, w zależności który z tych terenów był w danym czasie specjalnie ważnym. Innemi słowy, kwatera główna wraz z cesarzem znajdowała się zdala od stolicy państwa.

W skład kwatery głównej wchodzili:

1. Gabinet polityczny.
2. Gabinet wojskowy.
3. Gabinet morski.
4. Stały przedstawiciel ministerstwa spraw zagranicznych.
5. Sztab główny walczącej armji.
6. Szef Admiralstab'u.
7. Sekretarz stanu marynarki wojennej (admirał von Tirpitz).
8. Kanclerz Rzeszy (von Bethmann-Hollweg).
9. Ewentualnie inni ministrowie.

Szefowie gabinetów z natury swych funkcyj stale obcowali z cesarzem, a więc stopniowo nabrali decydującego wpływu na bieg swych resortowych spraw. Jednakże każdy gabinet pracował na własną rękę, zupełnie samodzielnie, bez żadnej organizacyjnie przewidzianej spójni.

Sztab główny walczącej armji był dobrze zorganizowany, miał doborowy personel, a więc faktycznie był zdolnym do kierowania wojną, ale tylko w sensie lądowo-wojskowym. W kwestjach ogólnej polityki miał poglądy wyłącznie pangermańskie, a więc z kanclerzem rzeszy współpracował niechętnie, gdyż ten ostatni miał koncepcje z jednej strony liberalne, centrowo-lewicowe, a z drugiej strony — pokojowe, słabo pasujące do ducha wojny. W kwestjach morskich sztab armji zupełnie się nie wyznawał, nie był przez czynniki marynarki odpowiednio uświadomiony co do możliwości wojny morskiej, a przez to całkowicie negliżował tą stronę wojny. Wobec cesarza sztab armji był mocnym i zwartym, a więc miał na sobie pewnego rodzaju pancerz, który go chronił od ekspansywności i dyletantyzmu naczelnego wodza. Z powyższego wynika, że sztab główny był na wysokości zadania w dziedzinie prowadzenia walki na lądzie, lecz nie był organem kierowania całokształtem wojny, do czego ani był kompetentny, ani też odpowiednio przygotowany.

Marynarka wojenna nie posiadała w kwaterze głównej swego sztabu, lecz utrzymywała jedynie dwuch przedstawicieli najwyższego szczebla hierarchji, którzy byli pozbawieni możności regularnie pracować nad kierowaniem wojną na morzu, gdyż ich właściwe biura pozostawały w Berlinie. Mieli oni charakter doradców bez formalnej odpowiedzialności i egzekutywy wykonawczej.

Kanclerz rzeszy, jako kierownik całej polityki, był bodaj najważniejszą po cesarzu osobą w kwaterze głównej. Od niego zależały najważniejsze posunięcia, mające w swych następstwach pewne określone kierunki walki i pewne określone cechy tej walki, a więc powinien on był umieć posługiwać się siłą zbrojną, jako najsilniejszym atutem politycznym w czasie wojny. Byłobyto możliwem, gdyby on miał jednolite zapatrywania na zagadnienie wojny z wyższymi dowódcami armji i marynarki, gdyby rozumiał był ducha wojny z jego koniecznościami i możliwościami. Lecz tutaj właśnie znajdowało się czułe miejsce kwatery głównej, bo kanclerz rzeszy był dyplomatą typowo pokojowym, nie rozumiał koncepcyj wojskowych i nie był zdolnym przekształcić swego umysłu na kierunek czasu wojennego. Nadto, na tle ogólnych poglądów politycznych panował między nim a sferami wojskowemi silny rozdźwięk. Kanclerz prowadził po wybuchu wojny w dalszym ciągu politykę pokojową i nie umiał posługiwać się atutami wojennymi. Gdy mu się coś nie udało, to

tracił głowę, a przez to wprowadzał zamęt i konsternację. W ocenie ewentualnych możliwości zakończenia wojny, co było jego celem od początku działań wojennych, popełniał kardynalne błędy, łudząc się ciągle co do ugodowych nastrojów Anglji. Swoją działalnością przeszkadzał zdecydowanej akcji wojennej, a na cesarza wpływał źle, nastrajając go pesymistycznie.

Kwatera główna była więc zbiorem różnych dużych i małych resortów oraz pojedyńczych osób, nie zespolonych między sobą ani poglądami, ani metodą pracy, ani nawet formalnie drogą specjalnej organizacji. Był to sztuczny zlepek różnych intelektów, zawodów i charakterów. Wzajemne niezrozumienie się powodowało intrygi, a ośrodkiem tych intryg był cesarz, koło którego każdy się kręcił tem więcej, czem więcej chciał postawić na swojem. W tych to warunkach znalazł się cesarz Wilhelm II w roli naczelnego wodza. Gdyby nawet był genjuszem, to też by nie dał sobie rady, a ponieważ sam nie był genjuszem, lecz wodzem o bardzo przeciętnej wartości, przy sobie nie miał ani Bismarcka, ani starego Moltke, lecz chwiejnego Bethmanna i niedalekiego Falkenhayna, więc rezultat tego wysokiego dowodzenia wypadł tembardziej niekorzystnie.

Stwierdziwszy stan faktyczny kwatery głównej, trzeba sięgnąć trochę do szczegółów kierowania wojną, aby charakterystyka naczelnego dowództwa mogła nabrać cech zupełnie wyraźnych i dobitnych. Ponieważ tematem tej pracy jest wojna na morzu, więc o niej głównie będzie mowa.

Przygotowanie wojny na morzu było wadliwe pod względem strategicznym i politycznym, a celujące pod względem technicznym i taktycznym. Kanclerz rzeszy nie sprzyjał stworzeniu potęgi morskiej Niemiec w sensie wojskowym, lecz był zwolennikiem rozwoju tej potęgi w sensie pokojowo-ekonomicznym. Jego ulubionym marzeniem był sojusz z Anglją, a więc uważał rozwój siły zbrojnej morskiej za środek jątrzenia Anglji. Przypuszczał, że gdyby Niemcy aspirowali tylko do handlu morskiego i kolonij, to udałoby się znaleźć sposób porozumienia z Anglją. Admirał von Tirpitz był wręcz odmiennego zdania. Uważał, że siła zbrojna niemiecka zmusi Anglję do pogodzenia się z tem, że Niemcy nie zrezygnują ze swych dążności ekspansji politycznej na morzu, a przez to łatwiej będzie skłonić Anglję do ugody. Przypuszczał, że Anglja nie zechce ryzykować, skoro przekona się, że niemiecka flota jest poważną potęgą. Z powyższego widać, że cel istnienia floty był zupełnie inaczej rozumiany przez kierownictwo polityki zagranicznej, a inaczej przez kierownictwo marynarki wojennej. Skutek był ten, że plan wojny nie był przygotowany w pełnem, szerokiem znaczeniu tego słowa. Kanclerz rzeszy prowadził taką politykę, aby tuszować istnienie niem. floty w obawie przed jątrzeniem Anglji, łudził się do ostatniej chwili co do neutralności Anglji. Czynniki zaś marynarki wojennej, a z nimi sam cesarz, starali się na każdym kroku zamanifestować swe dążności rozbudowy floty. Ten rozdźwięk uniemożliwiał jednolitość strategicznego planu wojny.

Wojna na lądzie była sumiennie przygotowaną od szeregu lat. Z możliwością lądowej wojny musiał się kanclerz rzeszy godzić, bo same fakty przemawiały za siebie. Krzywdy Francji z roku 1871 sojusz francusko-rosyjski, sprawy bałkańskie — były to iskry, które najbardziej pokojowo usposobiony mąż stanu nie mógł ugasić. Jednakże armja wraz z kanclerzem rzeszy fałszywie oceniali Anglję, uważając ją za niezdolną do walki na lądzie. Plan Schlieffena, kilkakrotnie zmieniany i uzupełniany coprawda przez mniej genjalnych strategów, był bazą planu wojny na lądzie. O tym planie czynniki morskie nie wiedziały do ostatniej chwili, zaś armja zupełnie nieuwzględniała w swych pla-

nach możliwości współpracy w szerszym zakresie. Z powyższego wynika, że marynarka w swych przygotowaniach wojennych była pozostawiona swemu losowi, będąc zdala i od polityki zagranicznej i od armji.

Faktycznie nie istniał żaden sprecyzowany plan wojny morskiej. Były prowadzone studja, były wysuwane różne projekty, lecz dzięki wadliwej organizacji wyższych władz morskich, żaden plan nie uzyskał całkowitej aprobaty i nie został dokładnie opublikowany. Od 1911 roku, t. zn. od ostatniego wstrząsu politycznego zwanego agadirskim kryzysem, władze morskie zastanawiały się nad tem, czy niemiecka flota będzie zdolną skutecznie przeciwstawić się angielskiej flocie w otwartej bitwie. Większość opinji była negatywną. W ten sposób urabiała się stopniowo taka koncepcja, że z Anglją trzeba będzie walczyć na morzu oględnie i ostrożnie, nie ryzykując zbytnio, lecz starając się na każdym kroku zadawać jej ciosy, które ją będą stopniowo osłabiać. Czem bliższą stawała się możliwość wojny, tem więcej dyskutowano w sferach wyższych o możliwościach tej wojny. Wymiana zdań odbywała się jednakże między szefami osobiście, do ich biur i sztabów nie dochodziła, a więc w rezultacie nie było konkretnych decyzyj.

Niemcy spodziewali się angielskiego ataku na wybrzeża niemieckie niezwłocznie po wypowiedzeniu wojny. Szykowano się więc po stronie niemieckiej do odparcia tego ataku, to znaczy do bitwy przy wybrzeżach niemieckich pod osłoną względnie w pobliżu umocnień brzegowych. Na tej podstawie obrona wybrzeża, zagrody minowe i środki wywiadowcze z małym promieniem działania zostały uznane za pierwszorzędnej wagi. Wybudowano pozatem flotę — siłę ofenzywną, osądzając zgóry jej działalność bojową do roli obronnej. Ten strategiczny paradoks miał jednakże duży moralny wpływ na ducha marynarki. Przyzwyczajano się widzieć w Anglji niezwyciężoną potęgę morską i wstępowano do walki z obawą, conajmniej z niepewnością co do wyników. Pomimo podniosłego nastroju załóg, pomimo niezaprzeczalnej gotowości do największych ofiar ze strony każdego marynarza, pomimo wspaniałej organizacji służby na morzu, świetnego wyszkolenia zawodowego i taktycznego, pomimo bardzo dobrej technicznej wartości okrętów i uzbrojenia — flota zgóry skazaną została na bezczynność dzięki temu, że niepewność zakradła się do umysłów decydujących czynników, a w tej liczbie i cesarza. Tradycyjna niepokonalność potęgi morskiej Anglji, brak niezłomnej wiary we własne siły, brak strategicznej odwagi — oto były przyczyny niefortunnego rozpoczęcia walki na morzu. Z miejsca inicjatywa została przekreśloną, a na jej miejsce zjawiła się chwiejność, ostrożność, niepewność. To ryzyko, o którem tak dobitnie mówił Tirpitz przed parlamentem przy uchwalaniu ustawy morskiej, okazało się czczym frazesem. Sam Tirpitz miał pesymistyczny nastrój, bo pisze w swych pamiętnikach: „Nasze siły morskie w 1914 roku były już bardzo poważne, ale jeszcze niezupełnie rozwinięte, aby kompletnie zadośćuczynić zasadzie ryzyka, który ma wartość i w wojnie i w pokoju". Innym razem wyraził się on: „My, marynarka, możemy tak mało zrobić, że czyni to nasze położenie bardzo przykrem". Po wybuchu wojny okazało się, że niemiecka marynarka omyliła się co do planów wojennych Anglji.

W ostatnich dniach lipca 1914 roku bezpośrednio przed wybuchem wojny, zaszedł jeden fakt, który jeszcze bardziej skomplikował prowadzenie wojny na morzu. Fakt ten miał podłoże wyłącznie personalne. Mianowicie 29 lipca powrócił z Anglji książę Henryk Pruski, brat cesarza, admirał z długoletnią praktyką, były dowódca

floty. Wobec lada chwila oczekiwanego wybuchu wojny, książę Henryk upomniał się o stanowisko na morzu. Był on ze wszechmiar wskazanym na naczelnego wodza sił zbrojnych morskich, lecz intrygi personalne spowodowały, że usunięto go z obawy przed jego autorytetem. Aby zachować pozory, stworzono dla niego na kolanie stanowisko naczelnego dowódcy sił zbrojnych morskich na Bałtyku. Było to stanowisko bardzo skromne w porównaniu z jego stopniem i wiedzą, lecz nadano mu za to szumny tytuł bez praktycznego znaczenia. Ponieważ taka okoliczność nie była zupełnie przewidzianą, więc ustalenie zakresu uprawnień księcia Henryka odbyło się naprędce, bez logicznego uzasadnienia. Otrzymał on pod swe rozkazy bardzo nikłe siły, bo cała flota była skoncentrowaną w morzu Północnem. Komendant bazy w Kilonji, podległy bezpośrednio cesarzowi, miał więcej pod swymi rozkazami, niż książę Henryk, bo obronę brzegową, arsenał i lekkie siły przybrzeżne. Przewidziano, że w razie potrzeby siły bałtyckie będą wzmacniane przez flotę morza Północnego, lecz i w tym wypadku dowódca tej ostatniej floty zachowuje dowództwo nad okrętami detaszowanemi na Bałtyk, o ile ich liczba będzie większą. Nadto na Bałtyku znajdowały się 2 lekkie krążowniki i kilka pomocniczych okrętów do zablokowania pod bezpośrednimi rozkazami szefa Admiralstabu. W ten sposób stworzono dwa teatry operacyjne: morze Północne i Bałtyk, bez logicznego uzasadnienia. Ten ostatni przez cały czas wojny odgrywał rolę piątego koła u wozu. Ostatecznie, cesarz, jako naczelny wódz sił zbrojnych morskich, miał pod swymi bezpośrednimi rozkazami 9 dowódców i szefów:

1. dowódcę floty morza Północnego,
2. „ „ „ Bałtyckiego,
3. „ eskadry krążowników oceanu Spokojnego,
4. dowódcę eskadry krążowników morza Śródziemnego („Goeben“ i „Breslau“).
5. Komendant bazy w Wilhelmshafen.
6. „ „ w Kilonji.
7. Szefa „Admiralstabu“.
8. Sekretarz stanu marynarki.
9. Szefa gabinetu.

Do tego spisu podczas wojny przybył dziesiąty — dowódca we Flandrji.

Pierwszy rozkaz operacyjny wydał Wilhelm II 31 lipca 1914 r., gdy lada chwila oczekiwano wypowiedzenia wojny przez Anglję. Rozkaz dotyczył floty morza Północnego i zawierał następujące wytyczne:

1. Celem działań bojowych powinno być zadawanie strat flocie angielskiej przez wypady na nieprzyjacielskie siły dozorujące lub blokujące zatokę niemiecką, jak również jednoczesna energiczna ofenzywa minowa o ile możności za pomocą łodzi podwodnych, posuwana aż do wybrzeży angielskich.

2. Gdy w ten sposób prowadzenia wojny zostanie osiągnięte zrównanie sił, nasza flota po przygotowaniu i zgrupowaniu wszystkich swych sił, powinna będzie szukać bitwy w warunkach sprzyjających. Gdyby się wcześniej nadarzyła sprzyjająca okazja, powinna ona być wykorzystaną.

3. Wojna przeciwko handlowi powinna być prowadzoną zgodnie z postanowieniem o zdobyczy wojennej. Dowódca floty nakaże, jaki powinien być jej zakres w wodach terytorjalnych. Okręty, prze-

znaczone do prowadzenia wojny przeciwko handlowi w wodach zagranicznych i terytorjalnych, powinny być wysłane o ile możności natychmiast.

Rozkaz dla morza Bałtyckiego brzmiał następująco:

1. Głównym obowiązkiem jest o ile możności przeszkadzać ofensywie rosyjskiej. Nadto bezpieczeństwo zatoki kilońskiej powinno być zapewnione przeciwko siłom rosyjskim i angielskim i należy zadawać straty nieprzyjacielskiemu handlowi.

2. Operacje minowe u wybrzeży rosyjskich powinny być jaknajszybciej przedsięwzięte po rozpoczęciu kroków wojennych.

3. Tymczasowe wysłanie części floty morza Północnego dla zadania ciosu rosyjskiej flocie pozostaje uzależnione od wypadków wojny.

4. Wojna przeciwko handlowi ma być prowadzoną zgodnie z postanowieniem o zdobyczy wojennej.

Powyższe lakoniczne rozkazy w zupełności odpowiadałyby charakterowi władzy, która je wydała, gdyby poprzednio istniał jakikolwiek bądź konkretny plan wojny i gdyby poglądy podwładnych cesarza były zawczasu przez niego odpowiednio nastawione i skoordynowane. Ponieważ brak było dobrego przygotowania operacyj wojennych na morzu, przeto taki lakoniczny rozkaz z jednej strony dawał potrzebną inicjatywę wyższym dowódcom, a z drugiej strony był niejasnym. i w zastosowaniu bardzo śliskim. W praktyce te rozkazy stawały się coraz dłuższe, dzięki stopniowym uzupełnieniom i wyjaśnieniom, które za wiedzą cesarza wydawał Admiralstab. Chociaż Admiralstab nie miał egzekutywy wykonawczej, to jednakże wydawane przez niego zarządzenia uważane były jako wyrażające wolę cesarza, a przeto w ten sposób je traktowano na flocie. Do tego należy dodać, że dowódca floty i szef Admiralstabu prowadzili między sobą intensywną prywatną korespondencję, w której poruszali nietylko całokształt ale nawet szczegóły prowadzenia wojny. Zwykle tak bywa, że prywatna korespondencja pozostaje całkowicie lub częściowo nieznaną dla otoczenia, a więc dla sztabu floty, który w swej pracy trzymał się ściśle formalnych rozkazów cesarza. Choć więc dowódca floty mógł mieć ciekawe informacje i rady od szefa Admiralstabu drogą prywatną, to jego szef sztabu mógł o tem nie wiedzieć i te formalne ogólnikowe rozkazy cesarza mógł w praktycznem zastosowaniu źle interpretować.

Wykonanie zasadniczego rozkazu operacyjnego stało się z miejsca trudnem, bo zaraz po ogłoszeniu wojny wyjaśniło się, że ten rozkaz oparty został na mylnych alternatywach. Flota angielska nie zaatakowała wybrzeży niemieckich i nie przedsięwzięła bliskiej blokady zatoki niemieckiej, przez co wykonanie pierwszej części pierwszego punktu rozkazu stało się niemożliwem. Równocześnie założenie drugiego punktu tegoż rozkazu stało się nierealnem i zupełnie niejasnem. Druga część pierwszego punktu rozkazu też zawierała dużą niejasność z powodu słów „jednoczesna ofenzywa minowa", które robi takie wrażenie, że ta ofenzywa powinna nastąpić jednocześnie z wypadami floty, a ponieważ wypady stały się bardzo problematyczne z przyczyny omyłkowej oceny ewentualnych kroków przeciwnika, przeto dowódca floty miał przed sobą rebus do rozwiązania.

Rozkaz operacyjny dla morza Bałtyckiego sfabrykowany z znacznie większym pośpiechem bo prawie w ostatniej chwili, ma na sobie wyraźne znamiona pośpiesznej improwizacji. Słabe siły, jakie otrzymał do swej dyspozycji książę Henryk Pruski, były wręcz niepropor-

cjonalne do zadań, jakie mu ten rozkaz określił: „zabezpieczyć zatokę Kilońską od sił rosyjskich i angielskich, przeszkadzać ofenzywie rosyjskiej i t. p.“ — Tutaj założenie rozkazu też się okazało niedokładne, bo Rosjanie żadnej ofenzywy nie przedsięwzięli a odwrotnie sami zabezpieczyli się od niemieckiej ofenzywy. Wskutek powyższego, przerzucania części sił morza Północnego na Bałtyk mogło się okazać potrzebnem dla demonstracji niepokojących rosyjską flotę i tem bardziej zmuszających ją do czujności i rezerwy.

Możliwość przerzucania sił z morza Północnego na Bałtyk czyni współzależność tych dwuch ad hoc stworzonych teatrów operacyjnych. Zarządzenia co do ruchu części floty morza Północnego na Bałtyk stanowią kompetencje cesarza i staną się z biegiem czasu dosyć częste. W tych sprawach cesarz otrzymywał odpowiednie referaty to od dowódcy floty morza Północnego, to od naczelnego dowódcy sił zbrojnych Bałtyku, to od szefa Admiralstabu. Każdy z nich miał swoje poglądy i każdy czego innego żądał. Cesarz zmuszony był każdorazowo decydować i był wyprowadzany z równowagi ilością i różnorodnością wniosków, jakiemi był zasypany.

Wyżsi podwładni cesarza, a w szczególności dowódca floty morza Północnego, okazali się w bardzo trudnej sytuacji, bo z jednej strony nie mieli całkowitej kompetencji do prowadzenia operacyj, a z drugiej strony nie posiadali nad sobą koordynującego i przewidującego organu. Najróżnorodniejsze interpretacje rozkazów cesarza i wypadków wojennych wzajemnie się ścierały i wytwarzały w dziedzinie prowadzenia wojny dużą gmatwaninę. Tak niefortunnie rozpoczęto wojnę na morzu, aż 28 sierpnia 1914 roku padł pierwszy grom z jasnego nieba. Była to niefortunna potyczka Niemców koło Helgolandu. Do tego czasu nikt nie pomyślał, ażeby w dziedzinie prowadzenia operacyj na morzu cośkolwiek zmienić, po tym dniu wszyscy zauważyli, że coś trzeba robić, ale nikt nie zdawał sobie sprawy, co i jak należy zrobić.

Bitwa pod Helgolandem upewniła cesarza w bezsilności jego floty przeciwko angielskim siłom na morzu. Z drugiej strony on doskonale rozumiał że istnienie niemieckiej floty odgrywa pierwszorzędną rolę polityczną, gdyż pozwala na utrzymanie neutralności przez państwa skandynawskie, tak ważną odgrywając rolę dla zaopatrywania Niemiec. Spodziewając się, że armja niemiecka zdoła wywalczyć korzystny pokój, cesarz pokładał dużą nadzieję na flotę właśnie w chwili zawierania przyszłego pokoju, gdyż mogłaby ona wpłynąć na stanowisko Anglików i dopomóc Niemcom wywalczyć sobie korzystniejsze warunki pokoju. W ten sposób cesarz uważał, że flotę trzeba szanować, aby się w całej swej potędze zachowała do chwili zawierania tego przyszłego pokoju. Zaraz po otrzymaniu pierwszej wiadomości o bitwie pod Helgolandem cesarz powiedział: „flota nabrała za dużo pewności dzięki bezczynności Anglików, którzy dobrze wykorzystali okoliczności atmosferyczne. Podobne niespodzianki nie powinny się więcej powtórzyć“. W konferencji z szefem Admiralstabu wyraził się nawet: „żadnych wyjść w morze, o ile ich nie zarządzę“.

Kanclerz jeszcze bardziej zaczął nastawać wobec Admiralstabu, aby flota nie ryzykowała, gdyż porażka na morzu, jego zdaniem, zniweczyłaby powodzenie na lądzie.

Falkenhayn wypowiadał opinję analogiczną jak cesarz i kanclerz, lecz dodawał, że przez dowódcę floty powinna być wykorzystana każda wyraźnie sprzyjająca okazja dla zadania ciosu Anglikom.

Szef Admiralstabu von Pohl był bardzo niezdecydowanym i przemęczonym. Bardzo poważny, bardzo dobry marynarz, bardzo sumienny,

nie posiadał on jednakże zdolności do decyzji, gdyż brak mu było energji woli. Znajdował on pogląd cesarza i kanclerza rzeszy za zupełnie logiczne, lecz z drugiej strony tak jego podwładni oficerowie, jak Tirpitz i z nim cała flota zaczęli głośno mówić o tem, że bezczynność marynarki naraża ją nietylko na utratę autorytetu, ale nawet honoru. Pohl chciałby coś zrobić dla ożywienia działalności floty, ale bał się ryzyka i odpowiedzialności.

Tirpitza boleśnie drażniły dochodzące do niego krytyki o bojowej wartości floty, o niedostatecznem uzbrojeniu krążowników i torpedowców, o niedostatecznem promieniu działania torpedowców. Ta krytyka pobudzała go do działalności w kierunku ożywienia bojowej akcji floty, chciał bowiem jaknajprędzej pokazać, że jego dzieło — flota posiada wysoką wartość. Jednakże Tirpitz nie wiedział dobrze co należałoby zrobić. Nie odpowiedział on admirałowi von Pohl, gdy ten zapytał gdzie i jak należy użyć flotę. Zwykle tak zdecydowany i energiczny Tirpitz w obecnej sytuacji nie mógł znaleźć wyraźnych poglądów i złość go przez to unosiła. Winę przypisywał cesarzowi, kanclerzowi rzeszy i szefowi Admiralstabu, a co za tem — rzucił się w kierunku głuchej opozycji przeciw nim. Stopniowo Tirpitz zebrał koło siebie całą gromadę opozycjonistów, a od tego sprawy marynarki cierpiały.

We flocie morza Północnego opinje o możliwościach użycia floty też były różnorodne, ale najbardziej przemyślane i przestudjowane. Ogólnie utrzymywało się zdanie, że wypadów z całą flotą nie można robić bez ryzyka bitwy, a co zatem idzie — bez ryzyka porażki a nawet zniszczenia znacznej części floty. Były też i inne zdania, że właśnie wypady mogą przyczynić się do spotkania izolowanych części floty angielskiej i ułatwić jej osłabienie przez zniszczenie tych części. Dowódca floty widzi absolutną konieczność ożywić bojową działalność floty dla podtrzymania ducha i zdecydowany jest rozpocząć kroki w tym kierunku. Kieruje on do cesarza referat zapytując, czy wyjście krążowników linjowych w kierunku Skagerraku wchodzi w zakres udzielonej mu kompetencji rozkazem operacyjnym. Cesarz radzi się z szefem Admiralstabu i ostatecznie wskutek ciągle napływających do niego różnorodnych wniosków i referatów posyła admirała von Pohla na flotę, aby ten osobiście porozumiał się z dowódcą floty co do jej przyszłej akcji bojowej. Rezultatem tej wizyty był ponowny rozkaz operacyjny z dnia 6 października 1914 roku, noszący tytuł „Wyrażenia woli cesarza" i mający następującą treść:

„Na skutek raportu dowódcy floty z dnia 25 września 1914 roku cesarz postanowił wydać następującą decyzję:

1. Ukształtowanie się sytuacji wojskowej czyni niezbędnem, aby flota została utrzymaną w jej obecnej sile i aby nie stawiała się w położenie, które mogłoby ją doprowadzić do bitwy z przeważającemi siłami nieprzyjacielskiemi.

Jego Cesarska Mość zwraca uwagę na to, że istnienie floty gotowej do uderzenia uchroniło wybrzeża morza Północnego i Bałtyckiego od zakusów nieprzyjaciela i pozwoliło wznowić handel z krajami neutralnemi na Bałtyku.

W ten sposób flota oszczędza armji troskę zabezpieczenia wybrzeży i pozwala na użycie w polu tych sił, które byłyby niezbędne dla obrony wybrzeży.

Po bitwie, która chociażby była zwycięsko doprowadzona do końca, wpływ floty zmniejszyłby się wskutek liczbowej przewagi nieprzyjaciela i stanowisko neutralnych podlegałoby niekorzystnemu wpływowi przeciwnika pod presją jego floty.

Wobec czego cesarz rozkazuje, aby flota unikała działań, które mogłyby prowadzić do dużych strat, lecz powyższe nie powinno wykluczać zadawania strat nieprzyjacielowi zgodnie z rozkazem operacyjnym i wykorzystywania sprzyjających ku temu okoliczności.

Użycie floty poza zatoką niemiecką, gdyby nieprzyjaciel naprzykład chciał wywołać spotkanie swymi ruchami w Skagerraku, znajduje się poza okolicznościami sprzyjającemi, wzmiankowanemi w rozkazie operacyjnym.

Też nie odpowiadałoby intencjom cesarza przyjęcie bitwy w zatoce niemieckiej, o ileby nieprzyjaciel zbliżał się z poważnemi siłami, ponieważ, jak to zresztą wykazuje i dowódca floty, można spodziewać się z pewnością strat od łodzi podwodnych jeszcze przed rozpoczęciem bitwy.

Cesarz rezerwuje sobie ostateczną decyzję dla określenia momentu, kiedy flota będzie mogła być angażowana, momentu który jeszcze nie przyszedł ze względu na ogólną sytuację polityczną.

Z drugiej strony cesarz rozkazuje dalej prowadzić energiczną wojnę zapomocą łodzi podwodnych, torpedowców i min. Ale i tutaj trzeba mieć na widoku zachowanie podwodnych łodzi i torpedowców, aby ich nie zabrakło w przyszłych okresach wojny po zajęciu wybrzeży belgo-francuskich i aby w dniu decydującym można było na nie liczyć.

Wypad krążowników linjowych w celu zadania strat nieprzyjacielowi znajduje również aprobatę cesarza.

2. Cesarz jest całkowicie zadowolony z dotychczasowego trybu prowadzenia wojny na morzu, wyraża swe uznanie i liczy na to, że nastrój szefów i załóg nie ucierpi przez oczekiwanie.

3. Otwarcie drogi przez Bełty nie jest możliwem w obecnych warunkach politycznych. Nadto ono nie odpowiada interesom wojskowym, skoro użycie Skagerraku jako bramy wyjściowej nie może być bardzo pożytecznem, biorąc pod uwagę słabe zapasy węgla naszych lekkich sił i brak operacyjnej bazy na północ od Bełtów. Odwrotnie, zamknięcie Bełtów przez Danję i Szwecję daje nam duże bezpieczeństwo przeciwko wejściu na Bałtyk lekkich sił nieprzyjaciela. Jednakże to nie wyklucza powrót przez Mały Bełt w razie konieczności rozproszonych sił, lecz to nie powinno być przewidziane w planach.

Użycie Małego Bełtu w razie konieczności niekorzystnie wpłynie na życzliwą neutralność Danji w chwili obecnej, a napewno spowoduje przeciwakcję ze strony Anglji, co by nam sprawiło bardzo poważne trudności.

Ten ostatni rozkaz w porównaniu z poprzednim ma większą dodatnią wartość. Widać w nim pewien związek operacyj na morzu z całokształtem sytuacji politycznej i wojennej. Jest on wyraźniejszy i zawiera lepiej określone zadanie. Jednakże zasadnicza idea użycia floty pozostaje niezmienioną. Nikt nie myśli, o decydującej bitwie, bo nikt nie wierzy w możliwość pomyślnego wyniku, flota nadal ma się szanować i działać tak, aby przy sprzyjających okolicznościach zadawać straty nieprzyjacielowi.

Konieczność jakiejkolwiek bądź akcji floty nie przestaje zajmować umysłów miarodajnych czynników. Trzeba podkreślić słowa „jakiejkolwiek bądź akcji", bo właśnie flota nie posiadała wyraźnego planu działania. Sztab floty infensywnie pracował nad ustaleniem wypadowych operacyj i pierwsza taka eskapada została wyznaczoną na 17 października. Półflotylla torpedowców z jednej strony, a lekki krążownik „Kolberg" i stawiacz min „Nautilus" z drugiej strony — mieli jednocześnie postawić w dwuch różnych miejscach w pobliżu ujścia Tamizy miny, a w tym samym czasie krążowniki linjowe miały zniszczyć angielskie siły patrolowe na Dogger-bank. Operacja się nie udała, gdyż

torpedowce zostały napadnięte i zniszczone przez siły patrolowe z Harwich, krążownik „Kolberg" i minowiec „Nautilus" zostały przedwcześnie odkryte przez dozory nieprzyjacielskie, a więc zawróciły do domu, zaś krążowniki linjowe nie wyszły z powodu awacji „Seydlitz'a". Postanowiono powyższe niepowodzenie jaknajprędzej powetować i opracowano plan postawienia min koło Yarmouth przez lekkie krążowniki pod osłoną całej floty. W tym właśnie czasie gros angielskiej floty znajdowało się w zachodnich bazach Szkocji i nawet częściowo w Irlandji. W myśl wskazówek cesarza dowódca floty uważał za konieczne tą wyjątkową okazję wykorzystać, lecz ponieważ chodziło o operację całej floty, co było zakazanem, zwrócił się do cesarza telegraficznie 29 października i tegoż dnia wieczorem uzyskał aprobatę. Cesarz więc sam zrobił wyłom w swem zasadniczem zarządzeniu, na co prawdopodobnie wpłynęły szczegółowe informacje o korzystnych dla tej operacji ruchach angielskiej floty. Operacja została przeprowadzona nazajutrz, lecz choć odbyła się pomyślnie, zrobiła w kwaterze głównej złe wrażenie i przez to autorytet dowódcy floty zmalał. Mianowicie, miny zostały położone zbyt pośpiesznie i źle. Gros floty zrobiło zwrot, nie czekając na meldunek krążowników o wykonaniu zadania. W ten sposób przez pewien czas krążowniki były pozostawione swemu losowi. Nadto, flota nie zareagowała na meldunek dowódcy krążowników, gdy ten donosił, że jest w kontakcie z krążownikiem nieprzyjacielskim. Nadomiar złego, sygnalizacja źle funkcjonowała, łączność była niedostateczna, sterowce nie mogły wyjść z powodu złej pogody, a płatowce z tej samej przyczyny mało co zdziałały. Dowódca floty pragnie naprawić złe wrażenie i 16 listopada przedkłada cesarzowi nowy plan operacyjny, polegający na zbombardowaniu Hartlepool i Scarborough. Znowu aprobata cesarza jest konieczną, ponieważ chodzi o operację w szerszym zakresie z użyciem całej floty. W tym czasie otrzymano pomyślne informacje o stanie sił angielskich na morzu Północnem, a więc znowu nadarzała się sposobność zadać zdecydowany cios Anglikom. Nikt jednakże nie wspomniał o energicznym ataku dla zmuszenia Anglików do przyjęcia walnej bitwy. Cesarz zgodził się i operacja została przewidzianą na 24 listopada, lecz odłożono ją kilkakrotnie z różnych przyczyn, aż ostatecznie odbyła się dopiero 16 grudnia. Operacja była poprzedzona wywiadem łodzi podwodnej „U 27". Operacja odbyła się chaotycznie i autorytet dowódcy floty zupełnie upadł. Znowu gros floty pospiesznie porzuciło krążowniki w akcji, które na odwrotnej drodze spotkały się z nieprzyjacielskiemi pancernikami i tylko dzięki mgle oraz zręcznemu manewrowi admirała von Hippera zdołały cało ujść. Dowódca floty tłómaczył się rozkazem cesarza z 6 października, który zabraniał mu koncentrować siły do walnej bitwy, a tymczasem okazało się, że Anglicy mieli słabsze siły od niemieckich, a więc została przegapiona jedyna okazja zadać im dotkliwy cios. W kwaterze głównej zaczęto poważnie myśleć o zmianie na stanowisku dowódcy floty, lecz trudno było znaleźć następcę. Szef gabinetu Müller zrobił propozycję Tirpitzowi, który się odmówił ze względu na stan zdrowia. W rzeczywistości miał on narazie inne widoki, gdyż z jednej strony nie zadawalniało go skrępowane przez cesarza stanowisko dowódcy floty, a z drugiej strony był przez konserwatystów wysuwany na stanowisko kanclerza rzeszy. Tirpitz więc intrygował dalej, lecz nie chciał wziąć na siebie wyraźnej odpowiedzialności. Szef Admiralstabu von Pohl też nie spieszył się opuścić swe stanowisko, gdyż miał przygotowane dwa projekty, do których przywiązywał dużą wagę i pokładał nadzieję na zyskanie sobie dużego rozgłosu. Były to projekty podwodnej wojny przeciw handlowi angielskiemu i bombardowania powietrz-

nego przez sterowce. Von Pohl chciał więc przedewszystkiem wprowadzić w czyn swe projekty, a potem dopiero pójść dowodzić flotą. W ten sposób kwestja zmiany na stanowisku dowódcy floty została narazie zawieszoną.

Kwestja użycia łodzi podwodnych przeciwko angielskiemu handlowi była poraz pierwszy konkretnie poruszoną za inicjatywą komandora Bauera, dowódcy łodzi podwodnych, w październiku 1914 r. W chwili wybuchu wojny możliwości zastosowania łodzi podwodnych do szerszej samodzielnej akcji wogóle nie były brane pod uwagę. Dopiero kilka udatnych i długotrwałych wypraw łodzi podwodnych zwróciły uwagę wszystkich na ich duże zalety bojowe. Również storpedowanie 3 krążowników: „Aboukir", „Hogue" i „Cressy" przez „U 9" zrobiły dużą reklamę łodziom podwodnym. Dnia 8 października komandor Bauer wystąpił z wnioskiem, aby zagrozić Anglikom, że w razie niezaniechania przez nich blokowania La Manche'u, Niemcy przedsięwezmą podwodną wojnę przeciwko okrętom handlowym przy wybrzeżach Anglji. Ponieważ wniosek sprzeciwiał się w sposób zupełnie wyraźny rozkazowi cesarza o prowadzeniu wojny przeciwko okrętom handlowym zgodnie z postanowieniami prawa międzynarodowego, przeto należało przedewszystkiem uzyskać od cesarza odpowiednią zmianę jego rozkazu. Sprawa nabrała rozgłosu i szef Admiralstabu von Pohl oraz Tirpitz z udziałem kanclerza rzeszy zaczęli poważnie rozważać tę kwestję w celu wynalezienia konkretnych wniosków. Dyskusje trwały do połowy grudnia i w tym to czasie Tirpitz wygadał się o projektach podwodnej wojny przed amerykańskim dziennikarzem Wiegandem. Sprawa trafiła do zagranicznej prasy, sekret zamierzeń został stracony, a cesarz był bardzo niezadowolony z Tirpitza.

Ogólna sytuacja wojenna wymagała jednakże, aby flota coś energicznego uczyniła. Ofenzywa na Francję ostatecznie załamała się, na froncie wschodnim też zwycięstwo nie przychodziło pomimo chwilowych sukcesów. Nadzieje floty na niszczenie nieprzyjaciela stopniowo i częściami też kompletnie zawiodło. 27 grudnia cesarz zarządził więc, aby szef Admiralstabu poddał rewizji dotychczasowy tryb prowadzenia wojny na morzu i postawił swe wnioski co do przyszłej działalności floty, uwzględniając podwodne łodzie i sterowce. Przy tej okazji cesarz nadmieniał, że chce mieć wszechstronny i wyczerpujący projekt, uzgodniony ze wszystkimi miarodajnymi czynnikami. Von Pohl opracował swój projekt bez udziału dowódcy floty i tylko w ostatniej chwili uprzedził o nim kanclerza rzeszy oraz przedyskutował go z Tirpitzem, który go aprobował. Cesarz wyznaczył ogólną dyskusję nad tym projektem na 9 stycznia 1915 r., przy udziale szefa Admiralstabu i kanclerza rzeszy oraz szefa gabinetu, co samo przez się wynikało. Dowódca floty nie był ani zapytywany, ani do dyskusji zaproszony. W rezultacie tej konferencji zredagowana była notatka, którą cesarz aprobował w następującej formie:

a) Siły otwartego morza (Północnego).

Dotychczas nie osiągnięto zrównania sił, ponieważ obydwie strony walczące zachowują rezerwę.

Prowadząc nadal energiczną ofenzywę minami i łodziami podwodnemi, dowódca floty otrzyma zasadnicze upoważnienie swobodniej niż poprzednio stosować wskazówki, jakie mu były zlecone dla osiągnięcia wytkniętego celu wojny. Jednakże nie powinien on zapominać, że flota o ile możności powinna zachować swą obecną siłę, ponieważ jest ona narzędziem politycznem w ręku naczelnego wodza. Większe wypady ofenzywne na wody nieprzyjacielskie powinny zawczasu być meldowane cesarzowi.

b) Siły morza Bałtyckiego.

Zasadniczo bez zmian. Odmówić „Blüchera", torpedowce i łodzie podwodne, reklamowane przez dowódcę sił bałtyckich, ponieważ nie można osłabiać sił morza Północnego.

c) Wybrzeże Flandrji.

Z końcem stycznia Zeebrügge i Ostende będą bronione przez artylerję; można tam wysłać torpedowce i prowadzić stamtąd małą wojnę podwodnemi łodziami i szybkobieżnemi stawiaczami min.

d) Wojna krążownicza.

Nie pozostaje, jak „Drezden" i 2 krążowniki pomocnicze. Jeden lekki krążownik i 1 krążownik pomocniczy zostaną przygotowane do akcji przeciwko intensywnemu ruchowi handlowemu między Anglją i Północną Ameryką.

e) Morze Czarne.

Bez zmiany.

f) Prowadzenie wojny sterowcami.

Ich obowiązkiem jest służba dozorcza dla floty morza Północnego. Przewidzieć podczas pomyślnej pogody w styczniu i lutym atak na Anglję, mający jako cel wojskowe ośrodki Londynu i wojskowe urządzenia w dolnej części Tamizy.

Nie podobna myśleć o użyciu ich z armją, aby nie ograniczać ofenzywnej działalności floty, której domaga się dowódca floty.

Jednakże Londyn nie powinien być bombardowany aż do nowego rozkazu, bombardowanie powinno mieć za cel prędzej wytwórnie wojskowe, arsenały, doki i ogólne instalacje wojskowe.

g) Łodzie podwodne.

Nadal prowadzić operacje ofenzywne.

Oprócz tego blokada handlowa za pomocą łodzi podwodnych powinna być ustaloną możliwie jaknajprędzej, aby Anglicy nie zniweczyli jej przez nagromadzenie żywności i artykułów pierwszej potrzeby.

Kanclerz rzeszy uważa, że blokada handlowa jest jednym z najskuteczniejszych środków działania przeciw Anglji, ale myśli, że nie należy ją zarządzać, zanim nie nastąpi pomyślne rozstrzygnięcie wojny na lądzie, aby neutralni nie mieli tendencji przyłączyć się do nieprzyjaciela.

Szef Admiralstabu wypowiedział wręcz odmienne zdanie i uważa, że neutralni nie ruszą się, o ile zostaną uprzedzeni na 14 dni przedtem.

Cesarz zadecydował, aby wojna podwodna została odłożoną do chwili, gdy wyjaśni się ogólna sytuacja polityczna. Wówczas to należy ponownie uzyskać jego aprobatę. W międzyczasie łodzie podwodne mogą być przygotowane do akcji.

Jak z powyższego wynika, podwodna wojna nie była wówczas zdecydowaną

Gdy dowódca floty otrzymał te notatki w formie rozkazu, to z jednej strony był zadowolony z większej swobody działania, lecz z drugiej strony wypowiedział szereg zastrzeżeń, a mianowicie: nie podzielał zdania szefa Admiralstabu co do korzyści użycia jeszcze jednego krążownika

dla wojny krążowniczej, następnie uważał za niewykonalne szukać sprzyjającej okoliczności dla zniszczenia części angielskiej floty, gdyż Anglicy nabrali doświadczenia i operują w dobrej łączności między częściami swych sił, a więc zawsze będzie ryzyko albo natrafić na przeważające siły, albo też mieć odcięty odwrót.

Tirpitz wystąpił 26 stycznia z własnym wnioskiem, który przewidywał:

1. atakować właśnie Londyn, bo on jest racją bytu celów wojennych.

2. flota nie ma szans na pomyślną bitwę, decydującą, a więc powinna szukać częściowych sukcesów,

3. powinno się jaknajwięcej wykorzystać możliwości użycia sił zbrojnych morskich, a mianowicie:

a) atak sterowcami tylko na Londyn,

b) blokada łodziami podwodnemi,

c) wojna torpedowcami, łodziami podwodnemi i minami skierowana na Tamizę z Zeebrügge i Ostendy,

d) rozpoczęcie wojny krążowniczej na oceanie Atlantyckim.

Naogół więc panowała wówczas jednolitość poglądów co do zasadniczych celów wojny na morzu, różnice zdań dotyczyły detali i środków.

Bezpośrednio po otrzymaniu ostatnich zarządzeń cesarza, flota przedsięwzięła dnia 24 stycznia za pomocą swych krążowników linjowych wypad na Dogger-bank dla zaskoczenia angielskich sił patrolowych i rybaków. Operacja nie powiodła się, gdyż niemieckie krążowniki linjowe natrafiły na przeważające siły angielskie i straciły „Blücher". Ponieważ o zamierzonej operacji cesarz nie był uprzedzony pomimo swych ostatnich zarządzeń, przeto tembardziej był on niezadowolony z dowódcy floty. Poraz trzeci gros floty nie potrafiło podtrzymać swych krążowników w akcji. Sprawa zmiany dowódcy floty weszła na porządek dzienny. Wybór padł ostatecznie na szefa Admiralstabu von Pohla, który miał do dyspozycji tylko kilka dni dla zlikwidowania swych dotychczasowych czynności. Pospiesznie wykończył on swój projekt podwodnej wojny, lecz nie zdołał uzyskać aprobaty cesarza i 4 lutego objął dowództwo floty morza Północnego. Z okazji zmiany na stanowisku dowódcy floty, cesarz przybył na inspekcję do Wilhelmshafen. Korzystając z okazji, admirał von Pohl upatrzył moment, gdy cesarz był sam i podsunął mu do podpisu rozkaz o rozpoczęciu podwodnej wojny. Gdy admirał von Müller dowiedział się o tem po kilku dniach, był wściekły na von Pohla, ale nie mógł już nic uczynić, bo rozkaz był już ogłoszony przez von Pohla. Cesarz podpisując rozkaz przypuszczał, że von Pohl poprzednio już porozumiał się z szefem gabinetu, a więc w rezultacie sam okazał się niezadowolonym i skonsternowanym. W ten sposób rozpoczęła się wojna podwodna.

Wyznaczony na miejsce von Pohla szefem Admiralstabu komendant bazy w Kilonji admirał von Bachmann odrazu zwrócił uwagę na monstrualny tryb urzędowania swej osoby, która ma stale przebywać w kwaterze głównej, mając swe biura w Berlinie. Przy okazji odpowiedniej rozmowy z szefem gabinetu Bachmann wyraził się: „wojna na morzu nie da się prowadzić z kwatery głównej, znajdującej się w głębi lądu. Prowadzenie wojny na morzu nie powinno być uzależnione od decyzji co chwila wymaganej od cesarza. Wojna powinna być prowadzoną przez jednego wyższego dowódcę nad wszystkimi teatrami operacyjnemi w ścisłym kontakcie z walczącemi siłami i mającego całkowitą kompetencję do decydowania w każdej chwili". Gdy szef gabinetu zapytał, kogo by Bachmann uważał za odpowiedniego na stanowisko takiego wyższego

dowódcy, ten ostatni odpowiedział, że Tirpitza. W tym samym czasie Tirpitz wysuwał analogiczny wniosek wobec szefa gabinetu, projektując połączenie Admiralstabu z ministerstwem w jedną całość wyższego dowództwa. Szef gabinetu ostrożnie wspominał o tem cesarzowi, lecz ten ostatni nie chciał już więcej o Tirpitzu słyszeć. Tirpitz zdołał narazić się cesarzowi, nadto kopał dołki pod kanclerzem rzeszy i pod dowódcą floty, miał więc zbyt dużo wrogów. Skończyło się na tem, że szef gabinetu odpowiedział Tirpitzowi: „tego rodzaju nowa organizacja nie da się improwizować w czasie wojny, trzeba ją było przygotować w czasie pokoju". Te słowa zawierają poniekąd oskarżenie pod adresem Tirpitza, gdyż on to właśnie spowodował znaną reformę organizacyjną z 1899 roku, lecz z pobudek osobistych nic nie uczynił, aby dostosować te nowe ramy organizacyjne do czasu wojny. Zawsze on liczył na to, że zachowa uprzywiljowane miejsce przy cesarzu, który będzie naczelnym wodzem nominalnie, a on, Tirpitz, będzie nim faktycznie. W każdym razie admirał Bachmann, inspirowany przez Tirpitza, z dobrą wiarą postanowił dalej działać w tym kierunku, aby o ile możności scentralizować kierowanie wojną na morzu i nadać mu charakter bardziej metodyczny i trwały. Odrazu jednakże natrafił on na zdecydowany opór dowódcy floty von Pohla, który uważał siebie za największy w marynarce autorytet i wcale nie miał zamiaru choć w najmniejszym stopniu podporządkować się szefowi Admiralstabu. Najbardziej palące i aktualne zagadnienie wojny morskiej — wojna podwodna — była jedną z niewielu kwestyj, co do której panowała zupełna jednolitość poglądów. Jednakże, o ile Tirpitz, von Pohl i Bachmann byli gorącymi zwolennikami podwodnej wojny, o tyle cesarz i jego szef gabinetu von Müller zachowali pewną rezerwę, widząc bardziej dokładnie ogólną sytuację polityczną i przewidując duże trudności w przyszłości. Zaczęły napływać protesty państw neutralnych, a wśród nich Stany Zjednoczone najenergiczniej domagały się zniesienia wojny podwodnej. Cesarz był nastrajany przez kanclerza rzeszy przeciwko wojnie podwodnej, rysował przyszłość w czarnych kolorach twierdząc, że można sobie tą drogą nietylko narazić państwa neutralne, ale nawet pchnąć je w objęcia Anglików. Powstawały więc zakulisowe machinacje, a tu nadomiar tych kłopotów szef Admiralstabu wszedł w otwarty konflikt z dowódcą floty. Bachmann chce postawić na swojem i powoduje rozkazy, które jego zdaniem są konieczne, a co do których dowódca floty nie bez pobudek osobistych jest innego zdania. 18 lutego von Pohl zakomunikował Bachmanowi, że jego zdaniem kierowanie akcją floty w myśl wytycznych cesarza należy wyłącznie do dowódcy floty. Na tem tle i à propos wyjść floty w morze wyłoniła się między nimi otwarta walka. Gdy Bachman spowodował rozkaz cesarza wysłać 1-szą eskadrę na ćwiczenia w Bałtyku i półflotyllę torpedowców do Flandrji, von Pohl kategorycznie się temu sprzeciwił i zagroził Bachmannowi, że jako bezpośrednio podległy cesarzowi zwróci się do niego w tej sprawie. Na skutek interwencji dowódcy floty, cesarz odwołuje swe zarządzenia. W ten sposób cesarz, być może bezwiednie, potwierdził niezależność floty vis à vis Admiralstabu. W tym czasie Bachmann przedłożył cesarzowi swój plan działania floty, zawierający wyjścia całej floty w celu przychwycenia części angielskich sił. Wówczas Pohl ucieka się do fortelu. Mianowicie, udziela on urlopu swemu podwładnemu księciu Wojciechowi, synowi cesarza, i przez niego przesyła cesarzowi swój wniosek, wręcz odmienny od wniosków Bachmanna.

Cesarz przychyla się do opinji dowódcy floty i jeszcze raz potwierdza swe poprzednie rozkazy, które Bachmann chciał zmienić w kierunku zwiększonej aktywności floty.

Jak z powyższego wynika, intrygi trwały w dalszym ciągu i bardzo ujemnie odbijały się na całokształcie prowadzenia wojny. To były ostatnie zasadnicze zarządzenia cesarza w odniesieniu do floty, pozatem wojna podwodna stała się ośrodkiem projektów, kontra-projektów, rozkazów, opinij i dyskusyj. Szef Admiralstabu wszedł w konflikt z cesarzem, Tirpitz dawno już był źle widziany, współpraca szwankowała.

Pod wpływem głównie kanclerza rzeszy, cesarz stopniowo ograniczał zakres działania podwodnych łodzi. Z początku nakazał oszczędzać okręty handlowe państw neutralnych, potem zakazał atakować okręty pasażerskie, aż wogóle zakazał prowadzić wojnę przeciwko okrętom handlowym. Ten chaos spowodował dymisję admirała Bachmanna dnia 3 września 1915 roku. Na jego miejsce przyszedł admirał von Holtzendorff, wróg Tirpitza.

Jednocześnie z powyższą zmianą szef Admiralstabu został odesłany dla stałego urzędowania do Berlina, a więc w kwaterze głównej pozostał cesarz tylko ze swoim gabinetem morskim. W ten sposób podwładne cesarzowi resorty nabrały jeszcze większej niezależności i dla pomyślnego wyniku swej pracy musiały same dążyć do porozumiewania się i uzgadniania swych poglądów. Jednakże ze względu na stosunki personalne i głuche walki osobiste współpraca szła źle i cesarz stale zmuszony był brać na siebie rolę arbitra. Admirał Tirpitz, widząc się zachwianym w swym autorytecie i zawiedzionym w swych nadziejach próbował podać się do dymisji, lecz cesarz jej nie przyjął, nie dlatego, że pragnął zachować Tirpitza dla służby, ale dlatego, że obawiał się, aby dymisja ta nie odbiła się zbyt szkodliwem echem tak w kraju jak zagranicą.

Poczynając więc od pierwszych miesięcy 1915 roku dowódca floty otrzymał większą swobodę działania i właściwie mówiąc, na niego przeszła cała odpowiedzialność za prowadzenie operacyj wojennych na tym najważniejszym froncie morskim. Ten stan rzeczy pozostał bez zmiany aż do końca wojny. Cesarz, pozostawszy w kwaterze głównej sam na sam z szefem gabinetu, spodziewał się kierować wojną na morzu w sposób zasadniczy, pozostawiając detale wykonania swym podwładnym. Z tego jednakże nic nie wyszło, gdyż stały zamęt i intrygi osobiste wyprowadzały go ze stanowiska naczelnego wodza i zmuszały do rozpatrywania szczegółów, które w normalnej organizacji powinien załatwiać kompetentny sztab naczelnego wodza z egzekutywą wykonawczą. W styczniu 1916 roku admirał von Pohl musiał ustąpić ze swego stanowiska z powodu choroby i na jego miejsce został wyznaczony admirał von Scheer, bardzo dzielny, energiczny, zdolny dowódca. Odrazu i z powodzeniem zajął się on ożywieniem działalności floty. Wówczas niepodobieństwem było myśleć o walnej bitwie. Wyjścia floty stawały się coraz trudniejsze z powodu minowej ofenzywy Anglików i doskonałych systemów patrolowania. Jednakże niespodziewanie taka bitwa się nadarzyła podczas jednego z wyjść w stronę Skagerraku. Niemieckie krążowniki, poprzedzając na dosyć znaczne odległości gros floty, natrafiły na przeważające siły krążowników angielskich, lecz zaatakowały je pomimo przewagi. Na początku walczyło 5 krążowników niemieckich przeciwko 10 angielskim. Ogień artyleryjski prowadzono na przeciętnej odległości 15,000 mtr. W 18 minut po otwarciu ognia

2 linjowe krążowniki angielskie „Indefatigable" i „Queen Mary" wyleciały w powietrze, następnie nadeszły posiłki angielskie w ilości początkowo 5 okrętów linjowych najnowszego typu o dużej szybkości i artylerji 380 mm. Z niemieckich krążowników linjowych najbardziej ucierpiał „Seydlitz", który otrzymał trzy pociski 380 mm, lecz pomimo to zachował prawie całkowitą bojową zdatność. Dostał on również jedną torpedę, lecz dzięki dobremu systemowi wodoszczelnych przegród również mało od tego ucierpiał. W dalszym przebiegu bitwy nadchodziły nowe siły angielskie. Admirał Scheer, otrzymując doniesienia od dowódcy krążowników o zbliżających się coraz nowych przeważających siłach angielskich, nietylko nie miał zamiaru wycofać się, ale odwrotnie — kazał zwiększać szybkość i szedł z całą flotą prosto na nieprzyjaciela. Jak z tego widać admirał Scheer był dowódcą zupełnie innego pokroju, niż jego poprzednicy. Niemcy powinni żałować, że tak wybitnego dowódcę nie wysunęli na czoło floty wcześniej. Gdy admirał Scheer z flotą zbliżył się do pola bitwy, to miał już naprzeciwko siebie całą flotę angielską. Musiał manewrować w warunkach dla siebie niesprzyjających, a ponieważ nastawał już wieczór pamiętnego 30 czerwca 1916 roku, więc sylwetki okrętów niemieckich rysowały się na tle zachodzącego słońca w sposób sprzyjający dla artylerji nieprzyjaciela. Wówczas to admirał Scheer wykonał całą flotą znakomity manewr zwrotu w tył wszystkich naraz, manewr który rzadko która flota w obliczu nieprzyjaciela zdecydowała się wykonać Manewr ten był ułatwiony przez dowódcę torpedowców komandora Heinricha, który widząc trudną sytuację floty, rzucił się do ataku torpedowego na gros angielskich sił i tem na chwilę odciągnął na siebie uwagę. W tym czasie admirał Scheer ponownie stawił czoło nieprzyjacielowi, lecz zapadający zmrok uniemożliwił dalszą bitwę. Admirał Scheer powracał ku wybrzeżom niemieckim i spodziewał się, że Anglicy następnego dnia rano ukażą mu się dla dalszego ciągu bitwy. Tak się nie stało jednakże, gdyż Anglicy obawiając się zbyt blisko podejść do wybrzeży niemieckich, wycofali się na północ. Ta bitwa znana pod nazwą Jutlandzkiej była ostatnim wydarzeniem floty. Wspominając o niej miałem na celu nie tyle taktyczne rozważanie które nie jest tematem niniejszej pracy, lecz podkreślenie, jak dużo znaczy odpowiedni dowódca dla ożywienia ducha i działalności floty. Nadto bitwa Jutlandzka wykazała techniczną i taktyczną przewagę floty niemieckiej, co ogromnie wzmocniło szanse Tirpitza, dając mu duże moralne zadośćuczynienie Bitwa Jutlandzka może być uważaną za taktyczne zwycięstwo Niemców, gdyż straty Anglików w tej bitwie dwukrotnie przewyższały straty niemieckie. Jednakże ta bitwa nie dała żadnych korzyści Niemcom, gdyż nadal na morzu panowali Anglicy, a flota niemiecka nadal pozostawała zablokowaną.

Przechodząc do trybu kierowania wojną podwodną, trzeba podkreślić jej niestałość i brak jednolitej linji wykonania. Jak poprzednio wzmiankowałem, nota o wojnie podwodnej była ogłoszona 4 lutego 1915 roku, a sama wojna była rozpoczęta 18 lutego 1915 r. Lecz pod wpływem protestów państw neutralnych już 18 kwietnia cesarz wydaje pierwsze zarządzenie ograniczające działalność łodzi podwodnych na korzyść okrętów neutralnych. Powtarza to samo zarządzenie dnia 24 kwietnia. 7 maja był storpedowany duży pasażerski okręt „Lusitania". Narobiło to takiego ambarasu Niemcom, że cesarz zmuszony był wydać 6 czerwca kategoryczny rozkaz, za-

braniajacy dowódcom łodzi podwodnych topić okręty pasażerskie, nawet nieprzyjacielskie. 26 czerwca dowódca floty pisał do szefa sztabu marynarki, że jego zdaniem nie powinno się robić w wprowadzeniu wojny podwodnej żadnych ustępstw, ponieważ będą one zawsze uważane przez nieprzyjaciela i neutralnych, jako porażka polityczna i nawet na społeczeństwo niemieckie będzie to oddziaływać w sposób deprymujący. Dnia 19 sierpnia storpedowano pasażerski okręt „Arabic". Ponowne protesty głównie Stanów Zjednoczonych tak podziałały na miarodajne czynniki niemieckie, że 27 sierpnia cesarz zakazuje wysyłać nowe łodzie podwodne, dopóki nie wyjaśni się sytuacja polityczna. Dnia 30 sierpnia cesarz ponownie zakazuje topić okręty pasażerskie, chociażby najmniejsze, bez uprzedniego ostrzeżenia i bez zapewnienia ratunku ludzi. Ponieważ okręty handlowe były wówczać uzbrojone, przeto tego rodzaju ograniczenie działalności łodzi podwodnych narażało je na duże ryzyko. W związku z tem dowódca floty zatelegrafował do szefa gabinetu, prosząc go, aby przedstawił cesarzowi niemożliwość dalszego prowadzenia wojny podwodnej w tym trybie i spowodował zmianę rozkazów, w przeciwnym bowiem razie groził podaniem się do dymisji. Cesarz na to mu odpowiedział, że prosi go powstrzymać się od krytykowania jego rozkazów. Sytuacja polityczna na tyle się zgęściła, że kanclerz rzeszy uważał za niemożliwe czemkolwiek bądź narażać się państwom neutralnym, a szczególnie Stanom Zjednoczonym, wpływał więc na cesarza w sensie ograniczania działania łodzi podwodnych. — Ostatecznie, dnia 18 września ukazał się rozkaz, zawieszający wszelkie działania łodzi podwodnych na zachodnich wybrzeżach i w La Manche'u. Na morzu Północnem łodzie podwodne mogły operować ale tylko w myśl postanowień prawa międzynarodowego. Jak z powyższego wynika, prowadzenie wojny podwodnej odbywało się nad wyraz chaotycznie, aż ostatnim zarządzeniem ta wojna faktycznie została zatamowaną. Kwestja ponownego ożywienia działalności łodzi podwodnych znalazła się na początku roku 1916 na skutek interwencji tak wyższego dowództwa armji, jak i dowódcy floty oraz Tirpitza. Armja potrzebowała poparcia, gdyż długotrwała wojna pozycyjna wyczerpywała ją bez widoków na rozstrzygnięcie. Chodziło więc o zmuszenie Anglji do ustępstw. Dnia 6 marca 1916 r. odbyła się konferencja u cesarza, na którą Tirpitz nie został zaproszony. Był tam kanclerz rzeszy, generał Falkenhayn, admirał von Holtzendorff i naturalnie szef gabinetu. Wobec opozycji kanclerza cesarz odłożył swą decyzję co do ponownego wszczęcia walki podwodnej bez ograniczeń. Tirpitz uczuł się bardzo dotkniętym zlekceważaniem go w tej kwestji i złożył meldunek o chorobie. W odpowiedzi na to otrzymał propozycję złożenia prośby o dymisję, co uczynił 17 marca. Na jego miejsce sekretarzem stanu marynarki został admirał von Capelle, jego dotychczasowy zastępca.

W sprawie swojej dymisji sam Tirpitz wyjaśnia w następujących słowach: „Dowiedziałem się od osób otaczających cesarza, że moje stosunki z nim były uważane, jako ostatecznie zepsute. Widziałem, że toczymy się w przepaść i uważałem za niemożliwe dla siebie brać przed parlamentem i przed krajem odpowiedzialność za nowe błędy. Jednakże decyzję swoją powziąłem z ciężkiem sercem. Wiedziałem, że moje odejście wzmocni wiarę wrogów. Gdybym był przewidział, że bitwa pod Skagerrakiem na nowo wzmocni moje stanowisko, gdybym był przewidział także przyjście do władzy Hindenburga i Ludendorffa, byłbym nie bacząc na wszystko i pomimo wszystkich upokorzeń próbował trzymać się dalej".

Dnia 24 marca 1916 r. francuski parowiec „Sussex“ został storpedowany. Na zapytanie Stanów Zjednoczonych, niemiecki sztab odpowiedział, nie mając jeszcze meldunku od zainteresowanego dowódcy łodzi podwodnej, że jego zdaniem „Sussex“ nie zginął z przyczyny niemieckiej łodzi podwodnej. Już po tej odpowiedzi wyjaśniło się, że jednakże w danym wypadku miał miejsce fakt storpedowania właśnie przez niemiecką łódź podwodną. Dowódca łodzi, bardzo doświadczony i ostrożny oficer, wskazywał, że okręt miał wygląd okrętu wojskowego, gdyż na pokładzie widać było dużą ilość angielskich żołnierzy w mundurach, uważał przeto w prawie ten okręt storpedować. 20 kwietnia Ameryka odpowiedziała, że żąda natychmiastowego zaprzestania podwodnej wojny i grozi zerwaniem stosunków dyplomatycznych. Na to surowe wezwanie Ameryki, rząd niemiecki odpowiedział w ustępliwej formie, zgadzając się na żądania amerykańskie pod warunkiem, że Anglicy również będą szanować prawa ogólnoludzkie w tej formie, jak się to rozumiało przed wojną. W przeciwnym bowiem razie Niemcy zapowiadały całkowitą swobodę działania. Sprawa „Sussex'a“ oznaczała początek niemieckiej kapitulacji. Akcja Wilsona przeciwko wojnie podwodnej nastrajała stopniowo cały świat przeciwko Niemcom. W końcu 1916 roku kanclerz rzeszy von Bethmann-Hollweg próbował nawiązać rokowania pokojowe z Wilsonem, lecz szło to opornie, ponieważ Ameryka stawiała kategoryczne żądania i nie chciała wogóle prowadzić szczegółowych pertraktacyj. Na froncie lądowym sprawy tak się przedstawiały, że naczelne dowództwo armji obawiało się, czy zdołałoby się utrzymać jeszcze następną zimę 1917/18 r. Wówczas to wyłoniła się koncepcja działać w pierwszej połowie 1917 roku tak, aby za wszelką cenę uzyskać pokój przed nastaniem zimy tego roku. Szef sztabu marynarki admirał Holtzendorff uważał za możliwe obiecać armji, że 6 miesięcy wojny podwodnej przeciwko Anglji zmusi ją do ustępstw, jeżeli nie do całkowitej kapitulacji. Wobec powyższych faktów naczelne dowództwo powzięło decyzję rozpocząć podwodną wojnę bez zastrzeżeń pierwszego lutego 1917 roku, co też nastąpiło. Kanclerz rzeszy był przeciwnym powyższemu krokowi. Podobno uległ tylko większości głosów przy decydowaniu, jednakże swej dymisji nie zgłosił, ani też nie dał żadnego wytłomaczenia w tym względzie. W tej materji warto przytoczyć następującą opinję Tirpitza: „Państwo ponosiło odpowiedzialność za podwodną wojnę, w którą nie wierzyło, a przeto przez to kompromitowało jej rezultat. Z drugiej zaś strony szanse podwodnej wojny znacznie się zmniejszyły od 1916 r. Faktem decydującym było zwiększenie środków obronnych nieprzyjaciela, zwiększenie które przeszło wszelkie przewidywania, nawet najbardziej pesymistyczne. Anglja przystąpiła do wojny, nie będąc zabezpieczoną przeciw niebezpieczeństwu łodzi podwodnych“.

Powszechnie są znane dalsze wypadki, jak wypowiedzenie wojny przez Amerykę, przewiezienie ogromnej ilości wojsk amerykańskich na front francuski, czemu nie przeszkodziła wojna podwodna, która doszedłszy na wiosnę 1917 r. do swego kulminacyjnego punktu wydajności, zaczęła stopniowo słabnąć pod wpływem przeciw akcji koalicji, aż na początku 1918 r. wykazywała minimalny rezultat. Dzięki pomocy amerykańskiej, koalicja stopniowo zaczęła więcej budować okrętów handlowych, niż niemieckie łodzie podwodne zdołały utopić. Wojna podwodna skończyła się więc niepowodzeniem z przyczyny jej zbyt wczesnego rozpoczęcia, niezdecydowanego kierownictwa i stałych ustępstw pod presją państw neutralnych, które osłabiały ducha

zwycięstwa w Niemczech, a w koalicji potęgowały wiarę we własne siły. Rozpoczęcie podwodnej wojny bez zastrzeżeń w 1917 r. było aktem desperackim, gdyż był to już ostateczny środek poprawić zachwianą sytuację polityczno-wojskową. Gdyby Niemcy rozpoczęły podwodną wojnę bez zastrzeżeń rok wcześniej, to bezwzględnie odczutoby to na zewnątrz, jako akt siły i zdecydowanej woli do zwycięstwa.

Wypada jeszcze nadmienić, że ataki powietrzne sterowców, na które pokładano w Niemczech tak dużo nadziei, też nie dały pożądanego skutku. Czyniły one lokalne straty o drugorzędnem znaczeniu, lecz żadnego poważnego wpływu na bieg wojny nie wydały.

Zilustrowawszy pobieżnie działalność naczelnego dowództwa, w konkretnych przykładach wskażę, jak to zwierzchnie dowodzenie w praktyce się odbywało.

Zamknięcie Bełtów (1—5 VIII. 1914 r.)

Kwestja zamknięcia Bełtów była kwestją o znaczeniu politycznem i strategicznem, ponieważ z jednej strony wkraczała w dziedzinę stosunków międzynarodowych a z drugiej strony miała zadecydować o tem, czy się zachowa czy też nie dwa wyjścia dla floty z morza Niemieckiego do Bałtyku. Również zamknięcie Bełtów miało zdecydowany wpływ na stan bezpieczeństwa bazy w Kilonji, gdzie się stale zbierają różne jednostki floty tak dla reparacji jak dla ćwiczeń.

Jak z powyższego widać, kwestja zamknięcia Bełtów posiadała w sobie dużo różnych stron do rozważenia. Instytucjami powołanemi do dyskusji były: resort spraw zagranicznych, sztab armji, Admiralstab, dowódca floty morza Północnego, naczelny dowódca na Bałtyku, który byłby zarazem wykonawcą.

Sprawa była rozważaną jeszcze przed wojną i odpowiednie pertraktacje były prowadzone z Danją. Na decyzję musiał wpłynąć stan przygotowania kanału Kilońskiego. Admiralstab najbardziej się obawiał marynarki angielskiej, sztab armji byłby zadowolonym z każdej akcji, któraby zabezpieczała wybrzeża od ewentualnych ataków, resort spraw zagranicznych uważał, że zamknięcie Bełtów będzie przychylnie przyjęte przez państwa skandynawskie, flota morza Północnego spodziewała się przedewszystkiem ścisłej blokady, a przeto zamknięcie Bełtów miało dla niej narazie drugorzędne znaczenie. Pozostawało więc tylko porozumieć się z Danją. Jednakże rząd niemiecki nie chciał się zwracać do Danji, zanim nie nastanie stan wojny między Niemcami a Anglją. W ten sposób, gdy wojna już nastała z Francją i Rosją, a z Anglją spodziewano się jej lada chwila, żadna konkretna decyzja o zamknięciu Bełtów nie zapadła.

W tym stanie rzeczy stanowisko dowódcy na Bałtyku było przykre, z jednej strony uczyniono go odpowiedzialnym za bezpieczeństwo zatoki i bazy Kilońskiej od ataków angielskich i rosyjskich, a z drugiej strony dysponował on tak mizernemi siłami i środkami, że nie byłby w stanie w razie poważnego ataku wykonać powierzone mu zadanie. Geograficzne położenie Kilonji w odległości zaledwie 50 mil od wyjścia z Bełtów nie pozwoliłoby w razie alarmu wystawić niezbędne pola minowe. Stare niemieckie torpedowce patrolowały przy wejściu do Bełtów, lecz ich słabe aparaty radjowe nie pozwoliłyby im na komunikowanie się w razie potrzeby z Kilonją, gdzie przebywał książę Henryk ze swoim sztabem. Nawet natychmiastowa akcja w razie alarmu nie byłaby możliwą, o ileby stawiacze min zawczasu nie znajdowały się na wskazanych miejscach pod parą.

Środki wywiadu powietrznego były też bardzo mizerne, bo zaledwie 4-ry hydroplany bez radjo, przyczem nigdy nie było pewności, czy właśnie w potrzebnej chwili hydroplany będą mogły dokonać wzlotu.

Niepokój księcia Henryka doszedł do kulminacyjnego punktu, gdy otrzymał on operacyjny rozkaz cesarza. Panująca wówczas w marynarce opinja była taka, że Anglicy będą atakować w chwili lub nawet bezpośrednio przed wypowiedzeniem wojny. Przecież Niemcy to samo chcieli zrobić w Libawie.

2 sierpnia Admiralstab komunikuje księciu Henrykowi, że może się spodziewać ataku angielskiego znienacka w nocy z 23 sierpnia. 3 sierpnia w południe przychodzi telegram, że wojna z Anglją może nastąpić w najkrótszym czasie. Wieczorem 3 sierpnia Duńczycy zaminowali południową część Sundu, znajdującego się w ich wodach. 4 sierpnia książę Henryk otrzymał z Admiralstabu komunikat, że jest przygotowana do duńczyków nota, która zostanie im doręczoną w chwili ogłoszenia stanu wojny między Niemcami a Anglją i w której rząd niemiecki zapytuje, czy duńczycy mają zamiar zamknąć Belty dla obydwuch stron walczących; jeżeli nie, to Niemcy sami to uczynią. Rezultat tego kroku miał być natychmiast zakomunikowany dowódcy na Bałtyku, a w międzyczasie miał on szanować terytorjalne wody duńskie i być przygotowanym w każdej chwili do wystawienia min.

Dowódca na Bałtyku nie może jednakże pozbyć się niepokoju, tem bardziej, że otrzymał informacje o wyjściu okrętów angielskich z Douvru wczoraj. Następnie o godz. 18 otrzymuje komunikat o ogłoszeniu stanu wojny z Anglją. Decyduje przeto, że dłużej czekać nie może i o godz. 18,45 daje rozkaz zamknąć Duży Belt z nastaniem nocy. W tym wypadku pola minowe sięgną i na wody duńskie.

O godz. 22 szef sztabu dowódcy na Bałtyku rozmawia telefonicznie z Admiralstabem, który przez usta pierwszego zastępcy kładzie nacisk na to, aby neutralność Danji była uszanowaną z przyczyn politycznych. Jednakże rozkazy były już wydane.

W ten sposób jeden z podwładnych cesarza z własnej inicjatywy wykonał operację, mogącą mieć duże następstwa polityczne, choć nie miał formalnego rozkazu naczelnego wodza.

W powyższym wypadku widać, że był naczelny wódz, lecz nie było naczelnego dowództwa. Nikt nie chciał na siebie brać odpowiedzialności za wydanie stanowczego rozkazu. Admiralstab ograniczał się do komunikatów i rad, zresztą do więcej nie był uprawnionym. Dowódca sił zbrojnych morskich na Bałtyku był obciążony przez naczelnego wodza odpowiedzialnością, przekraczającą jego możliwości, a więc uważał za niemożliwe czekać na otrzymanie rozkazu o zamknięciu Beltów, obawiając się, że ten rozkaz przyjdzie zapóźno. Z jednej więc strony brak należytej organizacji naczelnego dowództwa, z drugiej zaś strony zbyt teoretyczny rozkaz operacyjny bez należytych możliwości wykonania były przyczyną, że dowódca na Bałtyku samorzutnie uczynił posunięcie strategiczne i taktyczne, które mogły mieć duże następstwa polityczne.

Strata krążownika „Magdeburg" (27 sierpnia 1914 r.).

Dowódca morskich sił zbrojnych na Bałtyku podzielił swe siły na dwie części: wschodnią i zachodnią. Na wschodzie miały działać dwa szybkie krążowniki „Augsburg" i „Magdeburg", 3 szybkie torpedowce, stary krążownik „Amazone" i stara łódź podwodna „U 3".

Na czele tych sił był postawiony młody i dzielny kontradmirał Behring. Swą działalność Behring opierał na zasadniczych wytycznych dowódcy na Bałtyku, wskazującego cele wojny, a pozatem miał ustne dyrektywy. Nadto Behring miał w swoim sztabie jednego oficera, pochodzącego z Admiralstabu, który od szeregu lat studjował możliwości wojny z Rosją. Chodziło głównie o to: aby wobec Rosjan wykazać pewną inicjatywę i zmusić ich do zachowywania obronnej rezerwy.

W jednym z wypadów do zatoki Fińskiej, „Magdeburg“ w gęstej mgle odłączył się i osiadł na kamieniach 27 sierpnia koło Oldensholmu o godz. 0 minut 37, niezwłocznie meldując o tem admirałowi Behringowi na „Augsburg“, który otrzymał to radjo o godz. 1 minut 3. — Dowódca na Bałtyku otrzymał ten meldunek dopiero o godz. 4 minut 20 za pośrednictwem radjostacji w Gdańsku, która wówczas czuwała nad wschodnim Bałtykiem. Prawie w tym samym czasie dowódca na Bałtyku otrzymał meldunek z „Augsburga“, że ten ostatni będzie próbował holować „Magdeburg“, jak tylko mgła się rozejdzie.

Dowódca na Bałtyku uważał więc, że trzeba wysłać do zatoki Fińskiej większe siły, aby zachować charakter ofensywny przedsięwziętej operacji. Jednakże pod swymi rozkazami miał on tylko parę starych krążowników, przeznaczonych do patrolowania na południe od wysp duńskich. Wskutek powyższego o godz. 7 żąda on przez radjo od dowódcy floty morza Północnego oddania mu do dyspozycji znajdujących się wówczas w Kilonji: 4-ej eskadry (7 starych pancerników typu „Wittelsbach“), opancerzonych krążowników „Roon“ i „Prinz Adalbert“. Dowódca floty morza Północnego natychmiast odpowiedział pozytywnie. Jednocześnie dowódca 4-ej eskadry, bez porozumienia z dowódcą morskich sił zbrojnych na Bałtyku, uważając, że może być pożytecznym przez dokonanie pewnej operacji na morzu, zwrócił się do swego bezpośredniego przełożonego dowódcy floty morza Północnego z prośbą o przydzielenie mu 2-ch szybkich krążowników i 2-ch flotyl torpedowców. Z powyższego wynika, że dowódca 4-ej eskadry myślał działać samodzielnie, gdyż nie podlegał dowódcy morskich sił zbrojnych na Bałtyku.

Z trzeciej strony, Admiralstab mniej więcej w tym samym czasie telegrafował do dowódcy floty morza Północnego, aby tenże wysłał krążowniki i torpedowce na Bałtyk dla pomocy przy ratowaniu „Magdeburga“.

Jak z powyższego wynika, dowódca floty morza Północnego był w posiadaniu trzech telegramów: jeden od równorzędnego dowódcy, drugi od podwładnego, a trzeci od centralnego organu z Berlina, który nie mógł rozkazywać, gdyż jego szef znajdował się w kwaterze głównej przy naczelnym wodzu. Dowódca floty mógł tylko przypuszczać, że zarządzenia Admiralstabu będzie w następstwie potwierdzenie rozkazem z kwatery głównej. Trudno było czekać na takie potwierdzenie w danej sytuacji. Dowódca floty działa więc samodzielnie i decyduje się na zadosyćuczynienie prośbie swego podwładnego, żądającego przysłania mu krążowników i torpedowców.

Kwatera główna otrzymała wiadomość o awarji „Magdeburga“ dopiero o godz. 11.

W międzyczasie „Magdeburg“ wysadził się w powietrze o godzinie 9 minut 10. Wiadomość o powyższem doszła do dowódcy na Bałtyku dopiero o godz. 15 również za pośrednictwem radjostacji w Gdańsku. W tym samym czasie otrzymał ją dowódca floty morza

Północnego, który natychmiast reklamuje z powrotem krążowniki i torpedowce. Jednocześnie dowódca 4-ej eskadry uważa operację za niebezpieczną i bez pożytku, o ile nie otrzyma natychmiast flotylę traulerów, którą poprzednio zapomniał zażądać.

Szef Admiralstabu w kwaterze głównej dowiedział się o zniszczeniu „Magdeburga“ dopiero o godz. 19, melduje natychmiast cesarzowi i o godz. 23 minut 25 wysyła do dowódcy na Bałtyku rozkaz o odesłaniu z powrotem okrętów floty morza Północnego, jak tylko bezpieczeństwo okrętów zajętych przy „Magdeburgu“ na to pozwoli.

Powyższa operacja jest bardzo charakterystyczną, gdyż z jednej strony wykazuje bardzo złe funkcjonowanie łączności na morzu Bałtyckiem, a z drugiej strony ogromne trudności w kierowaniu wojną na morzu z kwatery głównej, znajdującej się przy froncie lądowym. Również dobitnie wystąpiło fałszywe ujęcie sprawy teatrów operacyjnych, które miały ten skutek, że dowódca na morzu Północnem i dowódca na Bałtyku stale pracowali w tym kierunku, aby zwiększyć swoje siły. Ponieważ jeden i drugi byli bezpośrednimi podwładnymi cesarza, przeto ten ostatni w roli naczelnego wodza musiał ciągle decydować w najdrobniejszych kwestjach. Brak należytego organu przy naczelnym wodzu stwarzał tem większe zamieszanie.

G. Konkluzja.

Organizacja naczelnego dowództwa morskich sił zbrojnych niemieckich podczas wojny światowej była bardzo wadliwą, gdyż nie opierała się na żadnych zasadach organizacji wojskowej, lecz była wynikiem różnorodnych opinij, wypowiadanych przez poszczególne osoby nie objektywne, lecz z utajoną myślą o pewnych kombinacjach personalnych. Przykład admirała Tirpitza potwierdza ten fakt.

Przez cały czas wojny brak było zdecydowanej i jednolitej władzy. Cesarz był naczelnym wodzem marynarki tylko teoretycznie, lecz praktycznie nie był on w stanie kierować operacjami na morzu. Marynarka przeto pozostawała przez cały czas wojny bez należytego kierownictwa bojowego. Admirał Tirpitz wyraził się w tej kwestji: „Tragedja naszej wojny morskiej wyjawiła się tym faktem, że czekano aż do września 1918 roku, aby dać marynarce naczelne dowództwo“. Rola cesarza została określoną przez tegoż Tirpitza w następujący sposób: „Fakt, że cesarz zachował osobiście sobie dowodzenie swą ulubioną siłą zbrojną, nie mogło w tym wypadku wystarczyć. Wszakże, nie mówiąc już o innych obowiązkach, które ciążyły na monarsze, nie można go było obciążyć osobistą odpowiedzialnością techniczną tak wielką, jak naprzykład, danie rozkazu odkotwiczenia dla bitwy. Gabinet źle doradzał monarsze, zachowując mu, to znaczy zachowując sobie, bezpośrednie dysponowanie flotą. Rezultat był ten, że pozwolono rdzewieć w gabinecie narzędziom potęgi morskiej, które sam cesarz wykuł.“

Koordynowanie pracy centralnych organów odbywało się teoretycznie przez osobę cesarza, lecz w rzeczywistości za pośrednictwem gabinetu. Tak cesarz jak gabinet znajdowali się stale w kwaterze głównej, to znaczy zbyt daleko, aby móc czuwać nad działalnością podległych organów, które dzięki temu nabierały dużej samodzielności. Współpraca od tego cierpiała. Admiralstab i ministerstwo marynarki nie współpracowały między sobą lojalnie. W tej materji wyraził się admirał Tirpitz: „Rozdwojenie w czasie wojny spowodowało stopniowo dezorganizację doświadczonych służb;

nierówna praca i nieuniknione zawiści miały jako skutek zmniejszenie autorytetu marynarki w oczach cesarza i narodu.“ Nadto dla przeciwdziałania szkodliwym wpływom kanclerza rzeszy na bieg operacyj morskich tem bardziej koniecznem było stworzenie prawdziwego organu naczelnego dowództwa. Oto jakie destrukcyjne skutki pociągnął za sobą brak jednolitego i zespolonego naczelnego dowództwa morskiego.

W dziedzinie przygotowania do wojny na morzu główną rolę odegrało ministerstwo marynarki, gdyż jedynie przygotowanie planów operacyjnych leżało w zakresie obowiązków Admiralstabu. Ten ostatni nie posiadał ani autorytetu, ani należytej organizacji wewnętrznej, ani odpowiednio wyszkolonego personelu. Zresztą mało się nim zajmowano. Nadto, łączność i współpraca między sztabem armji a Admiralstabem równała się prawie zeru.

Organizacja czasu pokojowego nie była przystosowaną do czasu wojny. Gdy ta ostatnia wybuchła, było już zapóźno myśleć o zmianach.

Admirał Scheer dał bardzo dobrą charakterystykę naczelnego dowództwa marynarki w następujących słowach: „Organizacja naczelnego dowództwa pomorskiego była złą. Nie miała ona żadnego kredytu w marynarce i rezultaty z tego powodu były zawsze ujemne. Organizacja, która była konieczną w czasie pokoju, kiedy trzeba było budować i tworzyć flotę, przeszkadzała w jej użyciu. Wojna morska okazała się zbyt rozległą, aby mogła się poporządkować osobistej działalności cesarza, jak tego wymagały wewnętrzne stosunki w marynarce dzięki tej wadliwej organizacji“.

Północnego, który natychmiast reklamuje z powrotem krążowniki i torpedowce. Jednocześnie dowódca 4-ej eskadry uważa operację za niebezpieczną i bez pożytku, o ile nie otrzyma natychmiast flotylę traulerów, którą poprzednio zapomniał zażądać.

Szef Admiralstabu w kwaterze głównej dowiedział się o zniszczeniu „Magdeburga“ dopiero o godz. 19, melduje natychmiast cesarzowi i o godz. 23 minut 25 wysyła do dowódcy na Bałtyku rozkaz o odesłaniu z powrotem okrętów floty morza Północnego, jak tylko bezpieczeństwo okrętów zajętych przy „Magdeburgu“ na to pozwoli.

Powyższa operacja jest bardzo charakterystyczną, gdyż z jednej strony wykazuje bardzo złe funkcjonowanie łączności na morzu Bałtyckiem, a z drugiej strony ogromne trudności w kierowaniu wojną na morzu z kwatery głównej, znajdującej się przy froncie lądowym. Również dobitnie wystąpiło fałszywe ujęcie sprawy teatrów operacyjnych, które miały ten skutek, że dowódca na morzu Północnem i dowódca na Bałtyku stale pracowali w tym kierunku, aby zwiększyć swoje siły. Ponieważ jeden i drugi byli bezpośrednimi podwładnymi cesarza, przeto ten ostatni w roli naczelnego wodza musiał ciągle decydować w najdrobniejszych kwestjach. Brak należytego organu przy naczelnym wodzu stwarzał tem większe zamieszanie.

G. Konkluzja.

Organizacja naczelnego dowództwa morskich sił zbrojnych niemieckich podczas wojny światowej była bardzo wadliwą, gdyż nie opierała się na żadnych zasadach organizacji wojskowej, lecz była wynikiem różnorodnych opinij, wypowiadanych przez poszczególne osoby nie objektywne, lecz z utajoną myślą o pewnych kombinacjach personalnych. Przykład admirała Tirpitza potwierdza ten fakt.

Przez cały czas wojny brak było zdecydowanej i jednolitej władzy. Cesarz był naczelnym wodzem marynarki tylko teoretycznie, lecz praktycznie nie był on w stanie kierować operacjami na morzu. Marynarka przeto pozostawała przez cały czas wojny bez należytego kierownictwa bojowego. Admirał Tirpitz wyraził się w tej kwestji: „Tragedja naszej wojny morskiej wyjawiła się tym faktem, że czekano aż do września 1918 roku, aby dać marynarce naczelne dowództwo“. Rola cesarza została określoną przez tegoż Tirpitza w następujący sposób: „Fakt, że cesarz zachował osobiście sobie dowodzenie swą ulubioną siłą zbrojną, nie mogło w tym wypadku wystarczyć. Wszakże, nie mówiąc już o innych obowiązkach, które ciążyły na monarsze, nie można go było obciążyć osobistą odpowiedzialnością techniczną tak wielką, jak naprzykład, danie rozkazu odkotwiczenia dla bitwy. Gabinet źle doradzał monarsze, zachowując mu, to znaczy zachowując sobie, bezpośrednie dysponowanie flotą. Rezultat był ten, że pozwolono rdzewieć w gabinecie narzędziom potęgi morskiej, które sam cesarz wykuł.“

Koordynowanie pracy centralnych organów odbywało się teoretycznie przez osobę cesarza, lecz w rzeczywistości za pośrednictwem gabinetu. Tak cesarz jak gabinet znajdowali się stale w kwaterze głównej, to znaczy zbyt daleko, aby móc czuwać nad działalnością podległych organów, które dzięki temu nabierały dużej samodzielności. Współpraca od tego cierpiała. Admiralstab i ministerstwo marynarki nie współpracowały między sobą lojalnie. W tej materji wyraził się admirał Tirpitz: „Rozdwojenie w czasie wojny spowodowało stopniowo dezorganizację doświadczonych służb;

nierówna praca i nieuniknione zawiści miały jako skutek zmniejszenie autorytetu marynarki w oczach cesarza i narodu.“ Nadto dla przeciwdziałania szkodliwym wpływom kanclerza rzeszy na bieg operacyj morskich tem bardziej koniecznem było stworzenie prawdziwego organu naczelnego dowództwa. Oto jakie destrukcyjne skutki pociągnął za sobą brak jednolitego i zespolonego naczelnego dowództwa morskiego.

W dziedzinie przygotowania do wojny na morzu główną rolę odegrało ministerstwo marynarki, gdyż jedynie przygotowanie planów operacyjnych leżało w zakresie obowiązków Admiralstabu. Ten ostatni nie posiadał ani autorytetu, ani należytej organizacji wewnętrznej, ani odpowiednio wyszkolonego personelu. Zresztą mało się nim zajmowano. Nadto, łączność i współpraca między sztabem armji a Admiralstabem równała się prawie zeru.

Organizacja czasu pokojowego nie była przystosowaną do czasu wojny. Gdy ta ostatnia wybuchła, było już zapóźno myśleć o zmianach.

Admirał Scheer dał bardzo dobrą charakterystykę naczelnego dowództwa marynarki w następujących słowach: „Organizacja naczelnego dowództwa pomorskiego była złą. Nie miała ona żadnego kredytu w marynarce i rezultaty z tego powodu były zawsze ujemne. Organizacja, która była konieczną w czasie pokoju, kiedy trzeba było budować i tworzyć flotę, przeszkadzała w jej użyciu. Wojna morska okazała się zbyt rozległą, aby mogła się poporządkować osobistej działalności cesarza, jak tego wymagały wewnętrzne stosunki w marynarce dzięki tej wadliwej organizacji“.

KPT. MAR. W ST. SP. HUBERT WITOLD.

Żegluga między Polską a Ameryką.

Ameryka, jak wiadomo, jest dla Polski jednym z ważniejszych rynków zarówno podaży, jak i zbytu. Stosuje się to do obu jej części: i do Ameryki Południowej, i do Ameryki Północnej. Pierwsza jest przeważnym odbiorcą naszej wciąż wzmagającej się fali wychodźczej oraz dostawcą artykułów kolonjalnych (kawa, kakao, pieprz i t. d.) i niezbędnej przy prawidłowej uprawie roli saletry, a druga, przyjmując również mniej liczne w porównaniu z Ameryką Południową rzesze emigrantów, jest dostarczycielem całego szeregu maszyn dla naszego przemysłu włókienniczego, metalowego, chemicznego oraz dla ruchu komunikacyjnego (samochody). Stąd też nawiązanie stałej komunikacji między Polską a Ameryką stało się coraz silniejszą potrzebą po zakończeniu wojny z bolszewikami i rosnącem krzepnięciem państwa. Potrzeba ta wystąpiła w całej pełni podczas wojny celnej z Niemcami, nieukończonej dotychczas. Do zagadnień ekonomicznych doszły wówczas sprawy polityczne, a nawet i zagadnienia obrony państwa.

Mianowicie, cały prawie obrót między Polską a Ameryką odbywał się przez porty niemieckie: Bremę i przedewszystkiem Hamburg. W ten sposób stosunki Polski z jednym z ważniejszych jej rynków spoczywały wyłącznie prawie w rękach wiecznie niechętnego sąsiada zachodniego, co oczywiście z każdego punktu widzenia było rzeczą niepożądaną w najwyższym stopniu.

Uniezależnić się zatem od portów niemieckich, a zyskać jednocześnie nowe tereny dla swojej żeglugi morskiej stało się jednem z główniejszych zagadnień naszej polityki wogóle, a polityki ekonomicznej w szczególności. Połączyć oba związane z sobą ściśle rynki można było dwojako:

1) przez uruchomienie własnej linji żeglugowej,

2) przez wyzyskanie obcych linij żeglugowych, utrzymujących komunikację między Europą a Ameryką.

Pierwsza droga, choć najpewniejsza, była związana z bardzo znacznemi wydatkami inwestycyjnemi, na które nie pozwalał ogólny stan finansowy w kraju i zakorzeniona obawa przed dawaniem kapitałów na rzeczy nowe i niewypróbowane, cechująca tak wybitnie nasze nieliczne koła posiadające.

Pozostała zatem druga droga, polegająca na zwróceniu się do istniejących obcych kompanij żeglugowych i zawarciu z niemi umów, mających na celu włączyć porty polskie do liczby portów europejskich, obsługiwanych przez te kompanje i połączonych przez nie z Ameryką. Umowy tego rodzaju miały zadanie podwójne:

a) nawiązać jaknajszybciej komunikację bezpośrednią między Polską a Ameryką,

b) tworzyć zawiązek przyszłych linij żeglugowych pod polską banderą.

W zależności od tego, czy linje miały mieć przewagę wywozu z Polski czy też przywozu z Ameryki, należało zawierać umowy z odpowiedniemi towarzystwami, biorąc pod uwagę zarówno rodzaj ładunków, jak i ich miejsce przeznaczenia lub pochodzenia.

Największy przedmiot wywozu z Polski do Ameryki stanowią rzesze wychodźcze do Argentyny i Brazylji, a największy przedmiot przywozu z Ameryki do Polski stanowią wszelkiego rodzaju maszyny ze Stanów Zjednoczonych. Wobec powyższego należało zwrócić się do towarzystw, zajmujących się przewozem emigrantów z Europy do Ameryki Południowej, oraz do towarzystw, utrzymujących żeglugę towarowo-pasażerską między Ameryką Północną a Europą. Układy zostały zapoczątkowane na początku 1928 roku, a zakończono je na wiosnę roku bieżącego. Wynikiem tych układów było podpisanie umów przez ministra przemysłu i handlu z francuskiem towarzystwem „Chargeurs Reunis“ w dniu 24 maja 1928 r. oraz z amerykańskiem towarzystwem „American Scantic Line“ w dniu 11 kwietnia 1929 r. Umowy te, dające Polsce bezpośrednie połączenie z Nowym Światem, uniezależniające nas od wpływu niemieckiego i stanowiące podstawy dla uruchomienia przyszłych polskich linij oceanicznych, są ważnem posunięciem w dziedzinie rozwoju naszej żeglugi morskiej i jako takie, zasługują na pobieżne choćby z niemi zaznajomienie.

Towarzystwo żeglugowe „Chargeurs Reunis“ łączy Gdynię z Rio de Janeiro (Brazylja) i Buenos Aires (Argentyna). Żeglugę na tej linji utrzymują dwa statki „Krakus“ i „Światowid“ każdy po 8430 tonn rej. pojemności brutto. Mają one odbyć po osiem podróży rocznie. Przeznaczone są specjalnie do przewozu emigrantów. Oba statki pływają pod banderą francuską. Na każdym statku może być po 5 oficerów polskiej marynarki handlowej, z tego 2 nawigacyjnych, 2 mechaników i 1 intendent. Oficerowie ci są całkowicie lub w przeważnej mierze na koszcie towarzystwa. Poza tem co najmniej 25 proc. personelu pomocniczego ma mieć obywatelstwo polskie. Umowa jest zawarta na lat cztery. Stosownie do artykułów 1, 15 i 16 umowy celem uruchomienia wspomnianej komunikacji jest uruchomienie polskiego towarzystwa żeglugowego, utrzymującego stałą i regularną żeglugę między Polską a Ameryką Południową.

Jak podaje art. 16, w celu zorganizowania linji pod banderą polską, strona francuska, t. j. „Chargeurs Reunis“, zobowiązuje się do utworzenia „Polskiego Towarzystwa Żeglugi Morskiej“. Rząd Rzplitej zastrzega sobie prawo przyjęcia udziału w tem towarzystwie bądź samemu, bądź za pośrednictwem grupy polskiej. Udział rządu Rzplitej może się wyrazić w gotówce lub w postaci statków.

Towarzystwo żeglugowe „American Scantic Line“ łączy Gdynię z Nowym Jorkiem (Stany Zjednoczone). Żegluga na tej linji jest utrzymywana przez dziewięć statków:

1. „Argosy“ o pojemności brutto 4995 tonn rej.
2. „Bird City“ „ „ 4983 „ „
3. „City of Fairbury“ „ „ 5052 „ „
4. „Easterner“ „ „ 5840 „ „
5. „Eastern Daw“ „ „ 5842 „ „
6. „Minnequa“ „ „ 5165 „ „
7. „Sagaporack“ „ „ 5113 „ „
8. „Saguache“ „ „ 5021 „ „
9. „Schenestady“ „ „ 5114 „ „

Zgodnie z umową statki te mają odbyć rocznie po dwadzieścia sześć podróży z Nowego Jorku do Gdyni i tyle w stronę powrotną. Są one przeznaczone głównie do przewozu towarów. Bandera na statkach jest amerykańska. Umowę zawarto na pięć lat. Wszelkie interesy przewozowe będą rozstrzygane w myśl postanowień, podanych w „Regułach Warszawskich", uchwalonych na międzynarodowym zjeździe prawników w Warszawie w 1928 r. Jednym z najważniejszych artykułów umowy jest artykuł 8-my, który powiada, że taryfa frachtów zostanie ułożona w ten sposób, aby za towary, przywożone z Nowego Jorku do Gdyni i odwrotnie z Gdyni do atlantyckich portów Stanów Zjednoczonych, nie płacono więcej kosztów przewozowych, niż za takie same towary, idące do Polski z Ameryki Północnej via port w Hamburgu lub przez ten port wywożone z Polski do Stanów Zjednoczonych. W szczególności zostało zastrzeżone w umowie, aby transport z Nowego Jorku do Katowic przez Gdynię nie był droższy od przewozu przez Hamburg.

Obie umowy, przytoczone powyżej, mają ogromne znaczenie dla rozwoju naszej żeglugi morskiej. Pierwsza z nich stanowi podstawę dla uruchomienia oceanicznej linji okrętowej wiodącej do Ameryki Południowej pod polską banderą, a druga wyzwala nas od zależności niemieckiej w sprawach handlowo-morskich ze Stanami Zjednoczonemi, a tem samem umożliwia tworzenie polskich linij okrętowych, łączących Polskę z Ameryką Północną. Obie umowy zatem spełniają w zupełności oczekiwane od nich zadania.

KPT. MAR. DYPL. STANKIEWICZ ROMAN.

Kronika zagraniczna.

Francja.

Nowe jednostki bojowe.

Ostatnio spuszczono na wodę 7 nowych jednostek bojowych. Są to:

1. Stawiacz min „Pluton", 5600 tonn wyporności, 30 węzłów, uzbrojony w 4 działa 140 mm, 10 dział 37 mm, pln. oraz 12 karabinów maszynowych;

2. Łodzie podwodne „Actéon", „Poincaré" i „Poncelet", o wyporności $\frac{1560}{2088}$ tonn szybkości $\frac{18}{10}$ węzłów, uzbrojonych w 1 działa 100 mm, 1 działo 40 mm, pln. oraz 10 aparatów torpedowych á 55 cm, zasięg działania tych łodzi będzie wynosił $\frac{8000}{100}$ mil przy $\frac{10}{5}$ węzłach.

3. Transportowiec lotniczy „Commandant Teste" o wyporności 10 000 tonn, szybkości 20,5 węzłów, uzbrojony w 6 dział 11 cm, 6 dział 7,5 cm pln. oraz 12 karabinów maszynowych; transportowiec otrzyma opancerzenie podłużne z blach 50 mm oraz pokładowe z 36 mm; dla obsługiwania aparatów będą służyły dwie katapulty; transportowiec będzie mógł załadować 26 wodnopłatowców;

4. Krążownik typu waszyngtońskiego „Maréchal Foch" o wyporności 10 000 tonn, szybkości 33 węzłów, uzbrojony w 8 dział 20,3 cm, 8 dział 9,5 cm, 8 dział 37 mm, 12 karabinów maszynowych oraz 6 aparatów torpedowych à 55 cm.

Próby kontrtorpedowca „Guépard".

Kontrtorpedowiec „Guépard, który dopiero co zakończył oficjalne próby, jest pierwszą jednostką z nowej serji kontrtorpedowców, założonych w roku 1925/26.

Jednostki tej serji tworzą dalszy ciąg kontrtorpedowców typu „Tigre", do których są bardzo podobne, chociaż nieco większe. Dane ich są następujące: długość 130,20 m, szerokość 11,6 m, zagłębienie 3,80 m, wyporność 2690 tonn.

Uzbrojenie ich składa się z 5 dział 138 mm, 4 dział 37 mm pln., 6 aparatów torpedowych 550 mm oraz miotaczy bomb.

Maszyny tych jednostek rozwijają 6400 koni parowych.

Przy próbach maszyny „Guépard"a wykazały szybkość 38,5 węzłów, co stawi ten kontrtorpedowiec w szeregu najszybszych okrętów.

Rekord szybkości.

Rekord szybkości okrętów osiągnął przewodnik torpedowców „Valmy", który podczas ostatnich prób na całą moc maszyn wykazał szybkość 39,92 węzłów.

Najbliższym jego współzawodnikiem pod tym względem jest torpedowiec marynarki angielskiej „Thracian". zbudowany w końcu wojny światowej, który przy próbach dał 39,5 węzłów.

„Valmy" jest nieco większy niż inne okręty tej kategorji: jego wyporność wynosi 2780 tonn, uzbrojenie jego składa się z 6 dział 138 mm, 55 kalibrów długości, które według źródeł francuskich mogą strzelać na 20000 m. Okręt ten jest bardzo słabo opancerzony, dzięki czemu dało się znacznie zwiększyć jego zasięg działania, który wynosi 3000 mil morskich przy szybkości ekonomicznej 17 węzłów.

Co do linji kadłuba i wewnętrznego urządzenia okręt ten bardzo przypomina krążownik „Tourville".

Grecja.

Organizacja floty.

Ostatnio ukazał się dekret rządu, normujący organizację floty na stopie pokojowej.

Na podstawie dekretu wszystkie jednostki pływające, znajdujące się w kampanji czynnej względnie rezerwie zostały podzielone na trzy eskadry, podporządkowane jednemu dowódcy.

Pierwsza eskadra, pod dowództwem d-cy floty składa się z okrętów służby czynnej, będących w zupełnej gotowości do wykonania zadań wojennych. Eskadra ta będzie się składała z jednego pancernika i jednego krążownika. Będzie ona pływała po 2 miesiące w zimie i w lecie (od początku lutego do końca marca i od początku sierpnia do końca września).

Druga eskadra, złożona z okrętów w rezerwie, lecz zdatnych do walki po uzupełnieniu załóg, amunicji i żywności oraz uskutecznieniu drobnych reparacyj, powinna składać się z co najmniej jednego krążownika. Eskadra ta wykonuje ćwiczenia będąc zakotwiczoną na jednej z red a w zimie bierze udział w manewrach, dokonywanych przez całą flotę.

Trzecia eskadra składa się z jednostek potrzebujących dłuższego remontu.

Kontrtorpedowce i torpedowce, wchodzące w skład tych trzech eskadr tworzą, niezależnie od tego, wspólną jednostkę taktyczną w postaci flotylli torpedowców, podporządkowaną jednemu dowódcy.

Organizacja jednostek podwodnych zostanie uregulowaną oddzielnym dekretem.

Na dzień pierwszego stycznia 1929 r. skład poszczególnych eskadr przedstawiał się następująco:

1-sza eskadra — krążownik „Averoff", kontrtorpedowce „Panther" i „Hierax", torpedowce „Sphendoni", Thyella", „Pergamos", „Kidonia", „Doris", „Niki", „Arethousa", łodzie podwodne „Papanicolis", „Lambro" i „Katsonis";

2-ga eskadra — krążownik „Helli" (w remoncie) kontrtorpedowce „Leon", „Aétos", torpedowce „Aspis", „Kios", „Proussa", „Kyzikos";

3-cia eskadra — pancerniki „Kilkis", „Lemnos", torpedowce „Longhi" i „Smyrni".

Przedłużenie kontraktu z angielską misją morską.

W marcu roku przyszłego miał się zakończyć kontrakt zawarty między rządami greckim a angielskim w sprawie pobytu w Grecji angielskiej misji morskiej.

Greckie ministerstwo marynarki wystąpiło z wnioskiem o przedłużenie mocy tej mowy na co otrzymało zgodę admiralicji angielskiej, z tem jednak zastrzeżeniem, że dotychczasowi członkowie misji odejdą zpowrotem do Anglji w celu odbycia stażu pływania, na ich miejsce zaś zostaną wyznaczeni inni.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Ratowanie łodzi podwodnych i ich załóg

Kilkakrotne katastrofy łodzi podwodnych spowodowały, że rząd Stanów Zjednoczonych zwrócił dużą uwagę na wynalezienie środków dla ratowania załóg z zatopionych łodzi. Czasopismo „Army and Naval Journal" podaje sprawozdanie z wyników osiągniętych przy dotychczasowych próbach.

W zeszłym roku w ministerstwie marynarki została utworzona specjalna komisja dla badania wszystkich wynalazków, mających na względzie zwiększenie bezpieczeństwa pływania łodzi podwodnych. Komisja ta rozpoczęła swoje prace w połowie zeszłego roku i otrzymała do zbadania 4971 projektów dotyczących różnych sposobów ratownictwa zatopionych łodzi.

Z tej ilości projektów zaledwie 353 uznana za nadające się do poważnego traktowania.

Niżej podajemy za powyższem czasopismem opisy najbardziej ciekawych wynalazków, dzieląc je według kwalifikacji, jaką nadała im komisja.

Środki dla ratowania załóg

Wynalazki tej grupy można podzielić na dwa rodzaje: takie, przy pomocy których załoga łodzi ma możność osiągnięcia powierzchni morza bez pomocy okrętów nadwodnych, i takie przy których ratowanie odbywa się przy współudziale okrętów nadwodnych.

Większość wynalazków pierwszego rodzaju przewiduje zaopatrzenie łodzi podwodnych w komory ratownicze, dającę się łatwo oddzielić od łodzi podw. Załoga wchodzi do takiej komory, luzuje bolce przy pomocy których komora jest umocowaną do kadłuba łodzi, poczem dzięki własnej wyporności komora ratownicza wypływa na powierzchnię morza. Niektóre z projektów przewidywały zaopatrzenie komór w żywność, światło, urządzenie sygnalizacyjne, a nawet małe motory, tak że komory te właściwie miałyby przedstawiać minjaturowe łodzie podwodne.

Podobne komory posiadają dużo stron ujemnych. Przedewszystkiem, będąc umieszczoną w górnej części łodzi komora ratunkowa będzie wpływała na jej stateczność oraz spowoduje konieczność zwiększenia tonażu łodzi. Poza tem wycięcie otworu dla przejścia załogi z wnętrza łodzi do komory ratunkowej w znacznym stopniu osłabia moc kadłuba łodzi, co może mieć fatalne skutki np. w razie uszkodzenia komory o podwodne przeszkody.

Jednak komisja uznała, że sposób ten zasługuje na uwagę i będzie mógł znaleźć zastosowanie zwłaszcza o ile sposoby dla indywidualnego ratowania nie dadzą lepszych wyników.

Inne znów wynalazki tejże grupy przewidują skonstruowanie specjalnych cylindrów, mogących pomieścić 1—2 ludzi; cylindry te wypychają się z łodzi zapomocą sprężonego powietrza i mogą być ściągnięte zpowrotem do łodzi skoro ratująca się w nich załoga wyjdzie na powierzchnię morza.

Jednak urządzenia dla wyrzucenia tych cylindrów z łodzi są zbyt duże, by mogły znaleźć zastosowanie na teraźniejszych łodziach. Możliwemby było zastosowanie tych cylindrów do wyrzucania z aparatów torpedowych, w tym jednak wypadku cylinder musiałby posiadać średnicę 53 wzgl. 55 cm, t. j. obwód zbyt mały dla umieszczenia człowieka.

Bardzo dobre wyniki dały doświadczenia dokonane z tak zw. „sztucznemi płucami“ („Lungs“), przy pomocy których załoga ma możność wydostania się nazewnątrz łodzi przez specjalne luki, po poprzednim zrównoważeniu ciśnienia powietrza wewnątrz łodzi z ciśnieniem wody na tej głębokości, na jakiej zatonęła łódź.

Opis tego przyrządu podaliśmy w styczniowym zeszycie „Przeglądu Morskiego“. Doświadczenia wskazują, że przy jego pomocy załoga ma możność uratowania się z głębokości do 200 stóp. Waga i wymiary przyrządu są na tyle nieznaczne, że łodzie można będzie zaopatrzyć w ilość aparatów, wystarczającą na cały skład załogi.

Środki ratownicze, stosowane przy współudziale okrętów nadwodnych dadzą się podzielić na następujące rodzaje: dzwony nurkowe; zamknięte komory ratownicze, opuszczane z powierzchni morza oraz rury ratownicze również opuszczane z powierzchni morza oraz rury ratownicze również opuszczane z powierzchni morza.

Przy użyciu dzwonu nurkowego koniecznem jest, by łódź posiadała platformę dostosowaną dla umocowania dzwonu i odpowiednie urządzenia dla wodoszczelnego połączenia go z kadłubem łodzi. Po opuszczeniu podobnego dzwonu i umocowaniu go nad wyjściowym lukiem do kadłubu łodzi zrównoważa się ciśnienie wewnątrz odnośnego przedziału łodzi z ciśnieniem w dzwonie; poczem otwiera się pokrywa luku i załoga przechodzi do dzwonu i podnosi się z nim na powierzchnię morza. Jednak urządzenia dla umocowania dzwonu spowodowałyby zwiększenie oporu wody podczas ruchu łodzi.

Bardziej praktycznem jest zastosowanie podwodnych komór ratowniczych. Podobne komory napełnione powietrzem o normalnym ciśnieniu atmosferycznem łatwo jest opuścić na dno i umocować do łodzi. Ratujący się przechodzi wewnątrz komory po zamknięciu otworu której wpuszcza się wodę między jej pokrywą a lukiem łodzi dla zrównoważenia ciśnienia, poczem komora sama podnosi się na powierzchnię.

Dodatnie strony tego przyrządu polegają na tem, że człowiek znajdujący się w komorze nie odczuwa nienormalnego ciśnienia; szybkość podnoszenia komory może być dowolnie regulowana przy pomocy dodatkowych ciężarków; wreszcie po wypłynięciu na powierzchnię człowiek może natychmiast opuścić komorę.

Dla połączenia tej komory z łodzią są specjalne urządzenia, które polegają na wbudowanej do kadłuba łodzi rurze, posiadającej dwie pokrywy — jednej u góry narówni z pokładem, drugiej u dołu wewnątrz łodzi. U dołu rury umieszcza się bęben z nawiniętą liną, jeden koniec której może być umocowany do dolnej części komory ratowniczej, posiadającej kształt cylindru. Wewnątrz łodzi znajdują

się urządzenia dla zatapiania rury oraz dla otwierania obydwu jej pokryw. Przyrząd funkcjonuje w następujący sposób: z łodzi wypuszcza się pływak z umocowaną do niego linką; pływak łapią okręty ratownicze na powierzchni morza i umocowują jego linkę do komory ratowniczej, następnie obraca się bęben znajdujący wewnątrz łodzi przyciągając w ten sposób komorę w dół, tak że staje ona nad rurą wbudowaną do kadłubu łodzi.

Dużo projektów przewiduje ratowanie załóg przy pomocy rur, zbudowanych z najrozmaitszych materjałów. Wszystkie one posiadają jednak zbyt dużą wagę, wskutek czego praktyczne zastosowanie ich napotyka na duże trudności. Rury można podzielić na dwa rodzaje: rury umocowane jednym końcem do zatopionej łodzi, a drugim do łodzi ratowniczej, która specjalnie zanurza się obok, oraz rury przez które załoga wydostaje się z łodzi na ratowniczy okręt na powierzchni.

Ratowanie zatopionych łodzi.

Projekty co do podnoszenia zatopionych łodzi dotyczą udoskonaleń okrętów ratowniczych z jednej strony oraz metod podnoszenia łodzi z drugiej.

Projekty okrętów ratowniczych nie wnoszą nic nowego w dotychczasowe doświadczenia — jedne z nich przewidują okręt ratowniczy złożony z dwuch części, inne znów jeden okręt z wycięciem pośrodku. Według zdania komisji na praktyce da się zastosować tylko drugi typ. Naogół jednak komisja odniosła się dość sceptycznie do możności zastosowania tego środka ratowniczego w odniesieniu do nowoczesnych dużych łodzi.

Dla podnoszenia łodzi komisja zaproponowała zaopatrzenie ich w pierścienie do podnoszenia jak to miało miejsce na pierwszych łodziach (przy podnoszeniu 551 i 54 stosowano stropy). Stocznia w Portsmouth prowadzi już doświadczenia z takiemi pierścieniami i otrzymała najzupełniej zadawalniające wyniki. Kilka pierścieni łączy się do jednego pontonu, posiadającego siłę nośną 80 tonn; przy doświadczeniach każdy z pierścieni wytrzymał próbę na rozerwanie do 160 tonn.

Inne projekty przewidują podnoszenie łodzi przy pomocy elektromagnesów. Należy jednak liczyć się z tem, że przy podnoszeniu magnesy nie będą przylegały szczelnie do kadłuba łodzi, a więc wymiary ich muszą być bardzo duże t. j. na praktyce zastosowanie ich stanie się prawie niemożliwem.

Tak samo nie jest możliwem podnoszenie łodzi przy pomocy ocumowanej do niej łodzi ratowniczej, a to ze względu na łatwość utraty przez nią stateczności i możliwość przewrócenia się, jak również ze względu na niedostateczny zapas dodatkowej wyporności.

Łączność z zatopioną łodzią.

Komisja przyszła do przekonania, że są możliwe tylko dwa rodzaje łączności: 1) specjalne bomby sygnałowe, któremi łódź będzie mogła posługiwać się tylko dla nadawania sygnałów rozpoznawczych oraz w razie uszkodzenia dla oznaczenia swego miejsca; 2) pływak sygnałowy, do którego umocowuje się przewodnik telefoniczny (system stosowany podczas wojny światowej i zniesiony przez obawę, że przypadkowo oswobodzony pływak może wydać miejsce łodzi).

Projekty, dotyczące podawania przy pomocy takich pływaków rur powietrznych do łodzi według zdania komisji nie wytrzymuje krytyki ze względu na dużą wagę tych rur, które muszą przeciwstawić się otaczającemu ciśnieniu (podawanie powietrza lekkiemi rurami, lecz przy większym ciśnieniu odbiłoby się ujemnie na składzie osobowym łodzi).

Wnioski.

Na zakończenie komisja podkreśliła, że dla uniknięcia awaryj należy dążyć do doskonalenia samych łodzi oraz lepszego wyszkolenia ich załóg. Według jej zdania nie może istnieć taki uniwersalny przyrząd, któryby w każdym wypadku pozwoliłby na uratowanie łodzi. Z dużej ilości wynalazków rzeczywiście pożytecznemi okazało się bardzo niewiele.

Dla prowadzenia doświadczeń przydzielono do dyspozycji komisji dwie łodzie podwodne typu S (przypuszczalnie S 19 i S 29).

Finlandja.

Pancerniki obrony brzegowej.

Budowa pancerników obrony brzegowej została ostatecznie zdecydowaną i obstalunek na nie oddano stoczni Vulkan w Abo, przyczem pancerz i działa mają być dostarczone przez szwedzką fabrykę Boforsa.

Co do typu, to pancerniki te będą bardzo przypominały szwedzkie „Swerige".

Wyporność tych jednostek będzie wynosiła 3900 tonn przy długości kadłuba 92 m. Uzbrojenie będzie się składało z 4 dział dużego kalibru i 8 dział średniego, ustawionych w ten sposób, że na każdą burtę będą mogły strzelać wszystkie działa ciężkiego kalibru i 6 średniego. Działa ciężkiego kalibru będą miały przypuszczalnie po 28 cm.

Cała artylerja zostanie rozmieszczoną w podwójnych wieżach pancernych, posiadających bardzo dogodne kąty obstrzału.

Kierownictwo ogniem artyleryjskim zostanie skoncentrowane w wieżyczce na maszcie, w której będą ustawione dwa dalmierze.

Okręty będą miały motory Diesel'a rozwijające około 15 węzłów.

Kronika bibljograficzna.

Służba Ojczyźnie.

Wspomnienia uczestniczek walk o niepodległość 1915—1918. Komitet redakcyjny Al. Piłsudska przewodnicząca, W. Pełczyńska, H. Pohoska, I. Barthel de Weydenthal, D. Wyszyńska, Redaktorka M. Rychterówna. Warszawa 1929. Główna Księgarnia Wojskowa. Cena 2 zł.

Omawiana praca jest niejako ciągiem dalszym książki znanej szerokiemu ogółowi czytelników p. t. „Wierna służba". Podczas gdy „Wierna służba" obejmowała wspomnienia uczestniczek walk o niepodległość w latach 1910—1915, „Służba Ojczyźnie" poświęcona jest dalszemu okresowi walk od 1915—1918 r., przedstawiając czasy okupacji i pierwsze miesiące Polski Niepodległej.

Praca dzieli się na 3 części. Część pierwsza przedstawia pracę w Legjonach, w P. O. W. w Lidze Kobiet, w Harcerstwie oraz w stronnictwach niepodległościowych. Część druga poświęcona jest obronie Lwowa, wyzwoleniu Poznańskiego, Wileńszczyzny, oraz pracom na Wschodzie. W części trzeciej zawarte są wspomnienia o zmarłych uczestniczkach walk o niepodległość. Książka przedstawia różne dziedziny pracy niepodległościowej kobiet. Spotykamy je na froncie w oddziałach linjowych, w szpitalach, w charakterze sanitarjuszek, jako wywiadowczynie, jako kurjerki, niosą one pomoc internowanym Legjonistom, przewożą broń i t. p.

Karty tej pięknie wydanej książki są nietylko obliczem ówczesnych wydarzeń dziejowych w Polsce pod okupacją w chwili odzyskania niepodległości, ale przedewszystkiem dowodem bohaterstwa i poświęcenia kobiety polskiej.

Dzięki temu książka ta poza niesłychanie ciekawą treścią pamiętnikarską, posiada również wysoką wartość pedagogiczno-wychowawczą, gdyż uczy bohaterstwa i poświęcenia w obronie Ojczyzny, cnót, które powinny być głęboko zaszczepione w społeczeństwie.

Z tych względów książka ta powinna znaleźć się w rękach jaknajszerszych sfer naszego społeczeństwa, a szczególnie młodzieży dorastającej.

Nadmienić wypada, iż pierwszą część tej pracy p. t. „Wierna służba" zaleciło Min. Oświaty do wyższych klas szkół średnich.

Pracę zdobi 42 ilustracyj.

Bolesław Zawadzki, mjr. dypl.
Naukowa organizacja pracy w wyszkoleniu wojska.
Warszawa 1929 r. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy.
Cena 4 zł.

W życiu gospodarczem i przemysłowem zasady naukowej organizacji pracy, głoszone przez Taylora, Emersona, Le Chateliera i innych, zyskują coraz bardziej prawo obywatelstwa. Zasady te,

z korzyścią stosowane we wszelkiego rodzaju wytwórniach, mogłyby być również wprowadzone w wojsku — tej wielkiej wytwórni wojennej siły narodu. Dałoby to niejednokrotnie możność usunięcia straty czasu i energji, i zapewniłoby większą wydajność pracy czy to biurowej lub technicznej, czy też wyszkoleniowej. Na konieczność wprowadzenia naukowej organizacji w wyszkoleniu wojskowem zwraca uwagę mjr. dypl. Bolesław Zawadzki w książce swej p. t. „Naukowa organizacja pracy w wyszkoleniu wojska", która ukazała się przed kilku dniami na półkach księgarskich.

Autor, opierając się na swem doświadczeniu i przeprowadzonych próbach oraz wskazaniach genjalnych organizatorów amerykańskich — stara się przeszczepić na grunt wyszkolenia wojskowego zasady naukowej organizacji pracy, nie wdając się bynajmniej w krytykę obecnego systemu wyszkolenia.

Omawiana książka dzieli się na 6 rozdziałów:

1. Zasady wydajności i metody naukowej organizacji pracy.
2. Pierwszy etap organizacji — określenie celu.
3. Drugi etap organizacji. Plan produkcji wyszkoleniowej.
4. Trzeci etap organizacji. Działalność przygotowawcza do urzeczywistnienia planu.
5. Czwarty etap organizacji pracy — wykonanie.
6. Piąty etap organizacji pracy. Kontrola.

Praca jest ujęta gruntownie i metodycznie. Treść jej ilustruje 16 tabel i schematów. Zainteresuje ona niezawodnie każdego oficera i wskaże mu jak usprawnić swe wysiłki na polu wyszkoleniowem i osiągnąć lepsze wyniki pracy oraz każdego kto zajmuje się zagadnieniem naukowej organizacji pracy.

Książka nadaje się również dla instruktorów oddziałów przysposobienia wojskowego.

Feliks Rostkowski.
Zarys Organizacji Przedsiębiorstw Żeglugi Morskiej.
Warszawa 1929. Str. 115+3 schematy. Cena 3 zł.

Doniedawna uboga polska literatura morska zaczyna się szybko powiększać. Poza pracami o podłożu historyczno-politycznem, jak Askenazego, Sobieskiego, Szelągowskiego, oraz historyczno-ekonomicznem, jak Bagińskiego i Kutrzeby, zaczynają się pojawiać prace z zakresu współczesnych zagadnień ekonomji morskiej, dowodem których jest dziełko Edwarda Bogdana o polskiej polityce ekonomicznej na morzu. Do tego ostatniego zakresu należy świeżo wydana książka Feliksa Rostkowskiego o organizacji morskich przedsiębiorstw żeglugowych. Autor, z zawodu marynarz i pracujący na polu marynarki handlowej od chwili jej powstania w odrodzonej Polsce, w niewielkiem co do objętości dziełku dał krótki, jasny i treściwy wykład o tem, co jest żeglugą morską, i jak tę żeglugę należy organizować. Nawiasem mówiąc, dzieł z tego zakresu jest bardzo mało w fachowej literaturze światowej i napisanie, choćby niewielkiej książki na ten temat, było zadaniem niełatwem, bo wymagającem gruntownego przestudjowania skąpych i mało znanych źródeł oraz praktycznego zaznajomienia się z organizacjami żeglugowemi na Zachodzie, w Anglji, Francji i Holandji.

Autor w swej pracy porusza następujące zagadnienia:

1. Potrzebę posiadania własnej marynarki handlowej.
2. Ogólny zarys przedsiębiorstwa żeglugowego.
3. Wyższe związki żeglugowe, jak syndykaty, konferencje i t. d.
4. Podstawy dla powstania polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej.
5. Schemat organizacji polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego w przyszłości.
6. Wnioski na przyszłość.

Do tego są dodane trzy schematy organizacyjne oraz przytoczone, prawie wszystkie in extenso, ustawy morskie, obowiązujące w Rzplitej.

Poza gruntowną znajomością przedmiotu przebija się u autora gorące umiłowanie idei morskiej i chęć jej jak najwydatniejszego rozkrzewienia w ojczyźnie. Język jest bez zarzutu; szata wydania — staranna.

Książka zasługuje na szerokie rozpowszechnienie nietylko wśród fachowców, lecz i między tymi wszystkimi, którym są nieobce zagadnienia morskie.