A. Tchórzewski

Nr. 10. | PAŹDZIERNIK 1929 ROKU | Rok II.

Przegląd Morski

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu

Komitet redakcyjny:

Komandor dyplomowany Frankowski Stefan, Komandor porucznik Filanowicz Władysław, Komandor porucznik inż. Zejma Wacław, Komandor porucznik Zajączkowski Witold, Komandor podporucznik Steyer Włodzimierz, Komandor podporucznik dypl. Czeczott Rafał.

Skład redakcji:

Redaktor naczelny komandor podpor. Korytowski Karol, Zastępca redaktora naczelnego i wydawca kpt. mar. dypl. Kłossowski Jerzy.

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

Prenumeratę można uskuteczniać poza redakcją:

1. W Głównej Księgarni Wojskowej — Warszawa, Nowy Świat 69.
2. W Towarzystwie „Ruch" — Poznań, Plac Wolności 3,
   Gdańsk, Kassubischer Markt 21,
   Kraków, Szczepańska 9,
   Lwów, Kilińskiego 1,
   Wilno, Ludwiczańska 5.

Pojedyńcze egzemplarze są do nabycia tak w Głównej Księgarni Wojskowej jak we wszystkich większych księgarniach kolejowych na stacjach P. K. P. w całej Polsce.

TREŚĆ:

Komunikaty Komitetu Floty Narodowej.

1. K. Mora — Jeszcze jedno dziesięciolecie.
2. Kdor. dypl. Frankowski Stefan — Wojna światowa na Bałtyku (3).
3. Kpt. mar. dypl. Kłossowski Jerzy — Walka o Dardanele podczas ubiegłej wojny światowej (2).
4. F. S. — Projekt przebiegu służby naszych oficerów marynarki wojennej.
5. Kdor ppor. Steyer Włodzimierz — Przewidywania kapitana marynarki St. Zjedn. Am. Półn. Brucela G. Leightona (zespolenie lotnictwa morskiego z flotą).
6. Kpt. mar. w st. sp. Inż. Hubert Witold — Tegoroczne manewry floty niemieckiej na Bałtyku.
7. Por. mar. Piątkowski Tadeusz — Łączność elektryczna Saint Chamond — Granat.
8. W. Kosianowski — Dyscyplina rozkazodastwa.
9. Kpt. mar. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna.
10. Kronika bibljograficzna.

Komunikaty Floty Narodowej.

Komitet Floty Narodowej niniejszym podaje do wiadomości społeczeństwa, członków korespondentów, członków wspierających, Kół miejscowych Kom. Fl. Nar., oraz sympatyków, że każdego miesiąca, dzięki uprzejmości Polskiego Radja, ma być ogłoszony komunikat Komitetu Floty Narodowej o pracy i postępach organizacyjnych tej instytucji.

Pierwszy taki komunikat był wygłoszony w dniu 12 października r. b. od godz. 15,45 do 16-ej. Słowo wstępne wypowiedział Sekretarz Generalny Kom. Fl. Nar. Generał Marjusz Zaruski.

Każdorazowo Kom. Fl. Nar. za pośrednictwem prasy powiadamiać będzie obywateli, którym sprawa budowy potężnej floty morskiej leży na sercu, o terminie mającego się wygłosić komunikatu.

Miesięczne komunikaty wygłaszać będzie inspektor Kom. Fl. Nar. Stanisław Tomczak.

Własna flota morska to Twój dobrobyt!

Wpłać do P. K. O. konto czekowe Nr. 30 **1 złoty rocznie** otrzymasz legitymację członka Komitetu Floty Narodowej.

Komitet Floty Narodowej w radjo.

Dnia 12 b. m. wypowiedziany był przed mikrofonem Polskiego Radja w Warszawie pierwszy komunikat Komitetu Floty Narodowej. Komunikat zagaił Sekretarz Generalny K. Fl. N. Generał Marjusz Zaruski. Wprowadzone w życie komunikaty spotkały się z przychylnem przyjęciem ze strony członków oraz sympatyków idei Komitetu, licznie napływające listy z różnych stron kraju z wyrazami uznania są tego wyrazem.

W najbliższym czasie komunikaty K. Fl. N. będą nadawały wszystkie polskie stacje radjowe. Następny komunikat będzie wygłoszony 2 listopada b. r. o godz. 16 m. 20, poprzedzony słowem wstępnem Gen. Marjusza Zaruskiego.

K. MORA

Jeszcze jedno Dziesięciolecie.

Rok 1929 obchodziliśmy pod znakiem dziesięciolecia Niepodległości.

Gdy przebrzmiały uroczystości listopadowe, rozpoczęły się uroczystości regjonalne, uroczystości poszczególnych instytucyj — które najuroczyściej obchodziły dziesięciolecie swego istnienia.

Dziesięciolecie swe obchodziła również Armja, t. j. poszczególne jej pułki — a uroczystości te zaszczycali swą obecnością Najwyżsi Dostojnicy Państwa.

Nastąpiło już zakończenie Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu, tego wspaniałego ukoronowania wysiłków Narodu dla uczczenia dziesięciolecia Niepodległości, który zogniskował uwagę całego kraju.

Chwila ta kończy cały szereg uroczystości związanych z przypadającemi na rok bieżący dziesięcioleciami.

Lecz i rok nowy, 1930, będzie dziesięcioleciem dla istnienia pewnych ważnych instytucyj — czy dziedzin tak ważnych, że nadających wręcz swoisty wyraz naszej niepodległości narodowej i państwowej.

10 luty przyszłego roku będzie dziesięcioletnią rocznicą ukończenia zajmowania Pomorza, zetknięcia się wolnej Polski z morzem i objęcia jego brzegu.

Data ta, dla życia Narodu i Państwowości naszej stała się dziejowem wydarzeniem, kierującem ich wysiłki i byt ich na nowe tory, otwierającem nowe, szerokie horyzonty, do których, przeważnie nie byliśmy przygotowani.

A jednak w okresie dziesięciolecia, wysiłek Rządu i postępujące uświadomienie morskie społeczeństwa, zdziałały dużo, tak, że nie bez chluby i to dziesięciolecie obchodzić będziemy mogli.

A wymagania stawiane na obecne pokolenie w dziedzinie morza, są bardzo wielkie i nie we wszystkich gałęziach tej dziedziny jesteśmy na wysokości zadania.

W pierwszym rzędzie niezupełna popularyzacja i małe uświadomienie społeczeństwa w sprawach morza, jest jedną z potrzeb chwili, które dla dzieła stworzenia „Polski morskiej" ma pierwszorzędne znaczenie.

Dlatego powinniśmy obchodzić dziesięciolecie morza.

Poza lokalnemi uroczystościami — dziesięciolecie morza powinno przyczynić się do pogłębiania uświadomienia społeczeństwa o sprawach morza, do wyeliminowania błędnych, oraz ustalenie faktycznych pojęć na co nam to morze, co dla niego zrobiono i co dlań zrobić musimy.

Obecnie, gdy przebrzmią echa najaktualniejszej P.W.K. — byłoby wskazane zająć się sprawą morza z okazji jego dla nas dziesięciolecia.

Byłoby najwięcej wskazanem, aby dziesięciolecie morza obchodzić przez odczytanie w dniu 10 lutego we wszystkich szkołach, wyższych uczelniach, urzędach, stowarzyszeniach i innych społecznych zespołach, krótkiego referatu na temat morza, ***którego powstanie wypłynęłoby z uzgodnionej opinji i życzeń poszczególnych, przedewszystkiem dość licznych czynników rządowych, mających do czynienia z morzem.***

Referat taki miałby na celu ***autoryzowane ujednostajnienie opinji społeczeństwa i czynników rządowych,*** *oraz ich stosunku do towarzystw, mających sprawę morza na celu.*

Powstanie tego referatu doprowadziłoby też — przypuszczać należy — do koniecznego uzgodnienia dwóch pożytecznych towarzystw takich, jak Liga Morska i Rzeczna i Komitet Floty Narodowej, które mają ten błąd, że przy istnieniu przeróżnych Lig, jak L. O. P. P., Biały Krzyż, Czerwony i t. d., trudno jest czasem werbować członków do należenia aż do dwóch towarzystw, popierających sprawy morza, o bardzo zbliżonych celach, zwłaszcza w ośrodkach, gdzie istnieje tylko garstka ludzi, chcących sumiennie wykonywać swe obowiązki społeczne i obywatelskie.

Powstanie takiego referatu dla ogłoszenia go społeczeństwu „w 10-lecie morza" przyczyniłoby się też przypuszczalnie do ***ustalenia pewnego programu wysiłków naszych morskich, którego w pewnych dziedzinach zupełnie brakuje.***

KDOR. DYPL. FRANKOWSKI STEFAN

Wojna światowa na Bałtyku.

(Dalszy ciąg).

4. Działania wojenne w roku 1914.

Działania wojenne na morzu Bałtyckiem odznaczają się na początku wojny wielką ostrożnością i powolnością, przejawianą przez obie wrogie sobie floty. Należy to przypisać wpływom wojny rosyjsko-japońskiej, która rozpoczęła się znienacka, przez niespodziewany atak torpedowców japońskich. Ówczesny więc nastrój w sferach morskich więcej jest przejęty i zajęty tem, by uniknąć zaskoczenia ze strony przeciwnika, niż tem, by działania wojenne cechowały szybkie i zdecydowane posunięcia ofensywne.

Pozatem Rosjanie ze względu na swe szczupłe siły i na wytknięte im zadanie charakteru czysto obronnego, nie myślą wcale o działaniach ofensywnych. Niemcy znowu oczekują wypowiedzenia wojny ze strony Anglji, co powoduje koncentrację floty morza otwartego na morzu Północnem i pozostawienie niewielkich sił na morzu Bałtyckiem w celu zabezpieczenia własnych portów i dozorowania wschodniej części Bałtyku.

Z chwilą ogłoszenia wojny wszystkie rosyjskie porty, nadbrzeżne forteco i te jednostki floty, które nie wchodziły do tego czasu do składu floty czynnej, zostają podporządkowane dowódcy floty, który otrzymuje prawa głównodowodzącego; sam zaś dowódca floty jest podporządkowany dowódcy VI armji rozkwaterowanej na terenie Finlandji.

Przekonanie, że Niemcy wykorzystają swą liczebną i techniczną przewagę i to na samym początku wojny jest w środowisku oficerów rosyjskiej marynarki wojennej tak wielkie, że pierwsze dni wojny schodzą w stałych alarmach, powodujących rozwijanie sił, przewidziane planem obrony „pozycji centralnej". Tem się też tłumaczy, że wnet po wypowiedzeniu wojny admirał Kurosz, dowodzący obroną wybrzeża Finlandji, zarządza zniszczenie urządzeń portowych portu Hangö i zatopienie parowca naładowanego węglem u wejścia do tego portu. Te przedwczesne i niczem nieuzasadnione zarządzenia przyczyniają nietylko wielkie straty materjalne, ale stwarzają później i trudności strategiczne, nie zezwalając Rosjanom na odpowiednie wykorzystanie tego dogodnego dla nich portu.

Ten stan gorączkowy trwa u Rosjan aż do 4-go sierpnia, t. j. aż do chwili wypowiedzenia wojny przez Anglję. Ten nowy fakt zestawiony z dotychczasową bezczynnością floty niemieckiej wywołuje u rosyjskiego admirała Essen'a dążenie do rozwinięcia akcji czynnej — ofensywnej, ale admirałowi nie udaje się uzyskać na to zgody dowództwa VI armji, które ogranicza ogromnie inicjatywę admirała.

Tem niemniej, plan obrony „pozycji centralnej" ulega zmianie, przytem główna uwaga Rosjan zostaje zwrócona na ujście Fińskiej zatoki, w celu zabezpieczenia jej od przeniknięcia mniejszych sił przeciwnika i zaalarmowania na czas własnych sił w razie pojawienia się większych okrętów niemieckich. W tym celu rosyjskie dowództwo ustala stały dzienny dyżur dwóch krążowników, na południku latarni morskiej Takhona. Na noc krążowniki, w obawie przed niemieckiemi torpedowcami, wycofują się na finlandzką redę Lapwik, wejście do której jest bardzo trudne i niebezpieczne dla niewtajemniczonych. Równocześnie dogodna i obszerna reda Lapwik stopniowo przyspasabia się do postoju i oparcia dla dywizjonów torpedowych.

W ten sposób, pomimo wciąż jeszcze panującego we flocie rosyjskiej ducha defensywnego, plan obronny rozszerza się na całą Fińską zatokę.

W tym też czasie Niemcy zamykają południową część Beltów przez ustawienie tam pola minowego. Czynią oni to w celu niedopuszczenia floty angielskiej do przeniknięcia na morze Bałtyckie. Jednocześnie zwracają się oni do Danji i Szwecji z żądaniem, by te kraje również zaminowały swe wody terytorjalne w sposób nie zezwalający na korzystanie z cieśnin bez odpowiedniej kontroli.

Danja, w obawie przed Niemcami poddaje się ich woli i zmienia owiechowanie w cieśninie w sposób zmuszający okręty płynące przez cieśninę do posługiwania się pilotami. Natomiast Szwecja odrzuca propozycję Niemiec, uznając kwestję żeglugi w jej wodach terytorjalnych za sprawę czysto wewnętrzną.

Od chwili zamknięcia Beltów — Niemcy zaprowadzają w zachodniej części morza Bałtyckiego stały nadzór wykonywany przy pomocy okrętów strażniczych. Nadzór ten sięga przez wszystkie cieśniny aż po wody terytorjalne Szwecji.

Po zabezpieczeniu się od możliwości przeniknięcia angielskich okrętów wojennych na Bałtyk — Niemcy rozwijają swą działalność wywiadowczą na wschód, aż do zatoki Fińskiej, a dopiero 2-go sierpnia bombardują port Libawę, poczem stawiają w podejściach do niego zagrody minowe. Owe pierwsze bombardowanie nie przyczynia Rosjanom wielkich szkód i nie wywołuje większego efektu, albowiem port Libawa jest w owym czasie już ewakuowany. 12-go sierpnia poraz pierwszy krążowniki niemieckie pojawiają się na wysokości wyspy Dago. Martwy okres czasu, który upływa od początku wojny aż do tej chwili, jest dostateczny, by sprowokować niezmiernie czynnego admirała Essen'a do akcji zaczepnej.

Pierwsze kroki zaczepne rosyjskiej floty bałtyckiej zostają skierowane przeciw... Szwecji. Sytuacja Szwecji jest w tym czasie jeszcze niewyjaśniona, ale posiada tendencję wyraźnie niemiecką i może radykalnie zmienić sytuację na Bałtyku na korzyść Niemiec. Owa niejasna sytuacja i niedostateczne informacje nadchodzące ze stolicy nie mogą zadowolnić admirała Essen'a, który ocenia ją jako bardzo nieprzychylną dla Rosji, a nie otrzymując z Petersburga odpowiedzi na postawione pytania, decyduje się na samodzielne, ryzykowne działania, które mogą doprowadzić do bardzo poważnych, strategicznych i politycznych następstw.

Admirał decyduje, że należy przedstawić szwedzkiej flocie, przebywającej w okolicach Gotlandu w ufortyfikowanym porcie Farö ultimatum, wymagające by flota szwedzka przeszła do Karlskrony i nie opuszczała tego portu przez przeciąg trwania wojny Rosji z Niemcami, w przeciwnym bowiem razie admirał groził jej zniszczeniem.

Równolegle z planem przymuszenia floty szwedzkiej do podporządkowania się woli rosyjskiego dowódcy floty, zostaje opracowany i tekst listu, który ma być doręczony dowódcy szwedzkiej floty, list ten brzmi: „Ekselencjo, chociaż w obecnej wojnie pomiędzy Niemcami a Rosją — Rząd Szwedzki ogłosił neutralność i chociaż nic nie zakłóca przyjaznych stosunków pomiędzy naszemi państwami, nie mogę nie zwrócić uwagi Ekselencji, że bezpośrednio przed wypowiedzeniem wojny odbył się w Szwecji cały szereg manifestacyj w celu wystąpienia zbrojnie przeciw Rosji. Biorąc pod uwagę powyższy fakt, jak również trudności otrzymania obecnie dokładnych informacyj o tem, co się dzieje w Szwecji i jej zbrojnych siłach, zwracam się do Ekselencji z propozycją odesłania floty szwedzkiej do Karlskrony, z uniżoną prośbą nieopuszczania tego portu przez cały czas trwania wojny pomiędzy Niemcami a Rosją. Jako wojskowy Pan Admirał zrozumie dobrze moje zarządzenie, wydane moim okrętom, a nakazujące niszczenie okrętów wojennych, przebywających w wodach morza Bałtyckiego i jego zatokach. Proszę Pana Admirała traktować powyższą moją deklarację jako akt przyjaźni, mający na celu usunięcie możliwości wywołania przypadkowych działań wojennych pomiędzy naszemi okrętami i narodami. Proszę Ekselencję o przyjęcie mych wyrazów prawdziwego poważania . . . . . ".

Plan całej operacji zostaje posłany dowodzącemu VI armją. Jednocześnie admirał z całym składem floty wyrusza do brzegów Gotlandu, aby w razie odrzucenia ultimatum rozpocząć niezwłocznie działania zaczepne przeciw Szwecji.

Po nadejściu owego meldunku powstaje w Petersburgu w dowództwie armji panika, podczas której zostają wydane pilne zarządzenia nakazujące admirałowi niezwłoczny powrót do swych portów. To samodzielne wystąpienie admirała Essena zostało ocenione w Petersburgu jako bardzo niebezpieczne i skutkiem tego wydano instrukcje jeszcze więcej ograniczające prawa ad-

mirała. Instrukcja ta brzmiała: „Naczelny Wódz nie zezwala na aktywne działanie przy dzisiejszej politycznej sytuacji. Głównym zadaniem floty jest obrona stolicy, co może być osiągnięte głównie przez pobyt floty w Fińskiej zatoce. W swoim czasie, gdy okoliczności na to pozwolą, Naczelny Wódz wyda wskazówki, jak należy działać aktywnie. Projekt listu jest uznany jako akt wyzywający i jako niezasłużona obraza w stosunku do Szwedów, dziś lojalnych względem Rosji".

Od tej chwili admirał Essen jest wzięty pod kuratelę tak ze strony dowodzącego VI armją, jak i Głównej Kwatery, aczkolwiek wina za podobne niewłaściwe ocenienie sytuacji spada nietyle na admirała, ile na Główną Kwaterę, która nie troszczyła się o to, by admirał był odpowiednio poinformowany o sytuacji politycznej na Bałtyku i zapatrywaniach Naczelnego Dowództwa.

Po otrzymaniu depeszy Naczelnego Wodza — flota zmuszona jest do zaniechania dalszej akcji i do powrotu do portów. Podczas powrotnego marszu floty rosyjskiej, kontr-torpedowiec „Nowik", najwięcej wysunięty na południe na linji Dagerort—Gotskasando, rozmija się w porze nocnej z niemieckim krążownikiem „Magdeburgiem", płynącym na północ. „Magdeburg" zostaje spostrzeżony na czas i nastręcza się „Nowikowi" chwila bardzo odpowiednia do wykonania ataku torpedowego; mimo to atak jest chybiony, bowiem okręt nie był doprowadzony do należytego stanu gotowości bojowej i nie mógł wystrzelić swe torpedy.

Od 12 do 21 sierpnia, około wybrzeża rosyjskiego i u ujścia Fińskiej zatoki zostają dostrzeżone dwa krążowniki niemieckie. Były to „Magdeburg" i „Augsburg", które tworzyły specjalny oddział, dowodzony przez kontr-admirała Mischke. który miał za zadanie stworzyć pozory, że Niemcy prowadzą wojnę aktywną z ukrytemi zamiarami. Owa pozorna aktywność krążowników niemieckich w zestawieniu z informacjami otrzymanemi zapomocą tajnego wywiadu wytwarzają pozory, że flota niemiecka prowadzi akcję przygotowawczą dla dokonania desantu na wybrzeżu rosyjskiem. Denerwuje to ogromnie dowództwo VI armji, które kierując się własnemi planami, ogranicza coraz więcej swobodę działania floty rosyjskiej.

Faktycznie i Niemcy obawiają się akcji zaczepnej ze strony floty rosyjskiej, co znowu powoduje, że wyższe dowództwo niemieckie daje polecenie admirałowi Mischke zablokowania floty rosyjskiej we wschodniej części zatoki Fińskiej, zapomocą ustawienia pola minowego u wejścia na redę Rewelską.

Aby wykonać dane mu polecenie, admirał Mischke wyrusza ze swoją eskadrą, składającą się z dwóch lekkich krążowników oraz pewnej ilości torpedowców, 16 sierpnia na morze na północ, a 17-go pobiera decyzję dotarcia do średniej części zatoki Fińskiej i rozrzucenia tam min około niezaminowanego przez Rosję wyjścia na redę Rewelską — t. j. u wyjścia zwanego Surop.

17-go sierpnia wieczorem eskadra niemiecka zbliża się do ujścia zatoki Fińskiej i dostrzega tam krążowniki rosyjskie pełniące dozór.

Na widok niemieckich okrętów krążowniki rosyjskie zawracają na wschód i zmykają w zamiarze ukrycia się w Rewlu. Zestawienie sił rosyjskich i niemieckich wykazuje dużą przewagę po stronie pierwszych, mimo to na okrętach floty rosyjskiej panuje tak silny duch pasywnej obrony i tak silne przekonanie, że Niemcy będą forsować „pozycję centralną", że dowódcy krążowników obierają decyzję cofania się i alarmowania dowódcę floty. Gdy okręty rosyjskie zmykały na wschód, lekkie krążowniki niemieckie za któremi w dużej odległości posuwał się parowiec „Deutschland" naładowany minami i przerobiony na minowiec, przenikały coraz dalej wgłąb zatoki Fińskiej, posuwając się wślad za okrętami rosyjskiemi. Takie odważne posuwanie się okrętów niemieckich już w wodach rosyjskich może być wytłómaczone tem, że niemiecki admirał Mischke był doskonale poinformowany o rzeczywistej sytuacji w zatoce Fińskiej, bowiem w drodze do tej zatoki eskadra jego napotkała dwukrotnie i zatrzymała parowce: jeden szwedzki, drugi duński, płynące wprost z Kronsztadtu i które na postawione im pytania o sytuacji u nieprzyjaciela dały dokładne odpowiedzi, komunikując, że tylko dwa krążowniki typu „Bajan" nadzorują na południku latarni morskiej Takhony.

Zetknięcie się wrogich sobie okrętów nastąpiło o 7-ej wieczorem i było jeszcze dość czasu dziennego, by Rosjanie mogli wykorzystać swoją wyraźną przewagę i nietylko przepędzić wroga, ale jeszcze zatopić parowiec „Deutschland", którego maksymalna szybkość wynosiła zaledwie 16 węzłów, ale brakło im ducha ofensywnego.

Admirał Mischke posuwając się wciąż na wschód i będąc już wewnątrz zatoki Fińskiej przychodzi do przekonania, że zamiar jego osiągnięcia cieśniny Surop jest niewykonalny, bowiem zbliża go w sposób niebezpieczny do głównych sił przeciwnika, zresztą już zaalarmowanych. Z tego powodu zmienia pierwotną decyzję i postanawia wycofać się z zatoki po wykorzystaniu tak dalekiego posunięcia się przez ustawienie pola minowego u wejścia do zatoki Fińskiej, t. j. na południku latarni Dagerort. Na rozkaz więc admirała, dany zapomocą radja parowiec „Deutschland" wysypuje swe miny, nie napotykając żadnych przeszkód ze strony przeciwnika. Po ustawieniu min przez „Deutschland" eskadra niemiecka wycofuje się z zatoki Fińskiej, nie prześladowana przez przeciwnika. Rosjanie nie dostrzegli parowca „Deutschland", jedynie punkty obserwacyjne rozrzucone na brzegach rosyjskich dostrzegły daleki dym, który wydał się im podejrzanym, szczególnie w zestawieniu z pobytem w zatoce krążowników niemieckich. Owe podejrzenie spowodowało wyjście nazajutrz o świcie oddziału trawlerów rosyjskich w celu zbadania trałami miejsca w którym dostrzeżono ów dym. Zadanie trawlerów okazało się bardzo łatwem do wykonania, bowiem niemieckie

miny nie były wysokiej jakości, a w dodatku postawione w pośpiechu źle trzymały się na kotwicach i zerwane pływały na powierzchni morza, zdradzając miejsce, gdzie zostało ustawione pole minowe. Tegoż rana Rosjanie mieli już dokładnie określone granice strefy niemieckiego pola minowego.

W drodze powrotnej około południowego cyplu Gotlandu eskadra niemiecka rozstaje się z parowcem Deutschland, który otrzymuje rozkaz powrotu do Gdańska. Inne okręty, na mocy decyzji admirała, który postanawia powrócić do zatoki Fińskiej i użyć fortelu, aby naprowadzić dozorujące krążowniki rosyjskie na ustawione niemieckie pole minowe, okrążają wyspę Gotland i obierają kierunek północny.

18 sierpnia wieczorem eskadra niemiecka jest znowu przy ujściu zatoki Fińskiej, torpedowce przenikają do zatoki i śmiało przesuwają się na wschód, wtedy, gdy admirał z krążownikami pozostaje w morzu Bałtyckiem w pogotowiu okazania im pomocy i przykrycia. Gdy torpedowce niemieckie znikły z oczu admirała zagłębiając się w zatokę Fińską, wachta sygnałowa na krążownikach niemieckich dostrzegła parowiec szwedzki, wypływający z zatoki Fińskiej, a więc płynący wprost z Rosji. Wnet zostały wydane rozkazy zatrzymania go i indagowania, na mocy czego otrzymano informacje, że zatoka Lapwik jest przysposobiona dla postoju torpedowców i że w tej chwili jest zapełniona znajdującemi się tam torpedowcami. Te ważne informacje wskazują admirałowi, że jego torpedowcom grozi niebezpieczeństwo odcięcia drogi powrotnej i zniszczenie. Nadaje więc admirał depeszę nakazującą torpedowcom niezwłoczny powrót. Do tego czasu torpedowce niemieckie posunęły się na tyle, że wszczęły wymianę strzałów armatnich z napotkanemi po drodze krążownikami rosyjskiemi. Po otrzymaniu depeszy admirała torpedowce niemieckie wycofują się spiesznie z zatoki i na ten raz nieprześladowane przez Rosjan. W tym wypadku Rosjanie przejawili nietylko właściwą im bierność, ale także pewną ostrożność i obawę przed minami podwodnemi, w związku z niemieckiem polem minowem, wykrytem tegoż poranku.

Powróciwszy do portów niemieckich admirał Mischke składa odpowiednie sprawozdanie z przebiegu operacji, lecz niespodziewanie dla niego operacja ta zostaje surowo skrytykowana przez dowodzącego flotą i jego szefa sztabu. Szczególnie fakt ustawienia min w ujściu zatoki Fińskiej nie znajduje aprobaty przełożonych, którzy słusznie twierdzą, że ustawione tam miny zamykają drogę przedewszystkiem okrętom niemieckim. Na tej podstawie powstaje zatarg pomiędzy admirałem Mischke i jego przełożonym, który doprowadza do tego, że admirał Mischke zostaje usunięty, a na jego miejsce jest wyznaczony kontr-admirał Behring.

Zobaczymy później, że rzeczywiście zagroda minowa ustawiona przez admirała Mischke przyniosła duże korzyści Rosjanom, ale narazie wywołała ona skutek odrębny od tego, który był w zamierzeniu niemieckiego dowództwa. Admirał

Essen wywnioskował z tego faktu, że zasypanie minami ujścia zatoki Fińskiej oznacza zrzeczenie się floty niemieckiej z zamiaru forsowania „pozycji centralnej“ i na skutek tego zwraca się on do wyższego dowództwa z prośbą o udzielenie mu zezwolenia na działania ofensywne, szczególnie na zezwolenie stawiania min zagrodowych u wybrzeża Niemiec; jednocześnie czyni on zastrzeżenia, że te operacje będą wykonane w sposób zabezpieczający od możliwego spotkania się z przeważającemi siłami przeciwnika, ale i ta, napozór niewinna i mało wymagająca propozycja jest nieżyczliwie przyjęta w dowództwie VI armji, które odpowiada odmownie w niczem niezmieniając już wydanej instrukcji, tyczącej się działań floty bałtyckiej.

Skutkiem postawy wyższego dowództwa, flota rosyjska zmuszona jest nadal zachowywać się biernie i przebywać nieomal stale we własnych portach.

Niemcy przekonawszy się dobitnie, że Rosjanie trzymają się biernej obrony i nie odważają się na opuszczenie zatoki Fińskiej, stają się w swych zamierzeniach coraz śmielszymi i odważniejszymi. Wreszcie decydują się na przeprowadzenie głębokiego wywiadu, sięgającego aż do średniej części zatoki Fińskiej w celu ustawienia tam min zagrodowych. Wykonanie tego planu jest powierzone admirałowi Behringowi, który ma w swej dyspozycji eskadrę składającą się z krążowników: „Magdeburg“ i „Augsburg“ oraz pewnej ilości torpedowców.

Powyższa eskadra opuszcza Gdańsk 26 sierpnia i zamierza dotrzeć aż do cieśniny Surop (wejście na redę Rewelską). U ujścia zatoki Fińskiej eskadra trafia na gęstą mgłę, co jest uznane przez jej dowództwo za fakt sprzyjający, bowiem zezwalający na zastosowanie zasady zaskoczenia i na tej podstawie okręty niemieckie zagłębiają się w zatokę Fińską, nieprzerywając swego kursu na wschód. Gdy eskadra tak zagłębiała się w Fińską zatokę, otrzymano na Magdeburgu, który był okrętem czołowym, zaszyfrowaną depeszę. Odszyfrowanie jej tak absorbuje dowództwo, że zapomniano na okręcie dokonać na czas niezbędnej zmiany kursu i wkrótce okręt osiada mocno na mieliznie, która otacza wyspę Odensholm. Mgła jest tak gęsta, że posterunek rosyjski obsługujący miejscowy punkt obserwacyjny nic nie wie o przygodzie niemieckiego krążownika i nie dostrzega go, dopiero głośne komendy, dawane w języku niemieckim zwracają uwagę tych ludzi, którzy meldują telefonicznie do Rewla, że słyszą wyraźnie niemieckie komendy, ale skutkiem bardzo gęstej mgły nie wiedzą, co się dzieje w pobliżu. W Rewlu przebywa w tym czasie cała flota rosyjska. Po otrzymaniu meldunku dowódca floty zarządza wysłanie do Odensholmu dwóch torpedowców dla zbadania sytuacji ze strony morza. W pośpiechu zapomniano je uprzedzić, że możliwe jest spotkanie z krążownikami rosyjskiemi, które kolejno pełniły służbę dozorczą u ujścia zatoki. Jednocześnie flota zakotwiczona na redzie Rewelskiej otrzymuje zarządzenie rozpalenia kotłów i przygotowania się do odkotwiczenia, gdy tylko pogoda na to pozwoli.

W chwili, gdy torpedowce wysłane z Rewla przybliżają się do Odensholmu, mgła osiada i w tej mgle torpedowce dostrzegają dwa krążowniki, na które dokonują niezwłocznie ataku torpedowego w głębokim przekonaniu, że są to okręty nieprzyjacielskie. Na szczęście dla Rosjan torpedy chybiają celu, bowiem były to właśnie krążowniki rosyjskie, które pełniły służbę dozoru. Po wyjawieniu sytuacji krążowniki rosyjskie wspólnie z torpedowcami zbliżają się do Odensholmu i tam spostrzegają siedzący na mieliźnie krążownik Magdeburg, do którego zaczynają strzelać z armat. Na to ostrzeliwanie krążownik niemiecki nie reaguje zachowując milczenie, tylko wkrótce po tem następuje eksplozja w dziobowej jego części, potem spuszcza on banderę niemiecką na znak poddania się. Jeszcze do przybycia okrętów rosyjskich krążownik Magdeburg został po nieudanych próbach ściągnięcia z mielizny opuszczony przez towarzyszące mu okręty po uprzedniem zdjęciu większej części załogi krążownika. Na krążowniku pozostawał tylko jego dowódca i kilku ludzi obsługi. Gdy na krążowniku niemieckim spuszczono banderę, Rosjanie posyłają oficerów i szeregowych i zajmują krążownik.

W ten niespodziewany, a tak szczęśliwy sposób flota rosyjska zdobywa krążownik niemiecki, na którym oprócz wziętej do niewoli nielicznej pozostałej załogi wraz z dowódcą, znajdują jeszcze w pomieszczeniach okrętu i dookoła niego powyrzucaną na dno morza moc cennego materjału, szczególnie w postaci dokumentów tajnych, szyfrów, planów, map z oznaczonemi polami minowemi, wskazówek, jak należy wchodzić do portów i t. p. Wszystkie te bardzo cenne dla celów wojennych dokumenty nie zostały należycie zniszczone przez Niemców, którzy opuszczając okręt w wielkim pośpiechu nie zdążyli lub nieodpowiednio je zniszczyli. Rosjanie po odpowiedniem zbadaniu zdobytych dokumentów wykorzystują ów cenny materjał, czynią nawet odpisy i odstępują je swemu sprzymierzeńcowi — admiralicji angielskiej, która na podstawie otrzymanych informacyj przeprowadza niejedną udaną operację. Od tej chwili w Anglji zostaje zorganizowana specjalna radjostacja podsłuchowa do przyłapywania depesz niemieckich, które w następstwie są rozszyfrowane otrzymanym szyfrem niemieckim.

Niefortunna wyprawa Magdeburga przyczyniła się jeszcze do podniesienia poziomu moralnego na flocie rosyjskiej i zrodziła nadzieję powiększenia tej floty o jeden współczesny lekki krążownik. Rzeczywistość jednakże nie spełniła owych nadziei, brak bowiem odpowiednich środków technicznych i odpowiednio doświadczonego personelu nie pozwoliły Rosjanom na ściągnięcie krążownika z mielizny i jego kadłub mocno zniszczony przez częste burze i bezskuteczne wysiłki ściągnięcia go na głęboką wodę — pozostawał na mieliźnie Odensholm przez cały czas wojny, aż do jej końca.

Po tej tak nieudanej operacji cesarz Wilhelm wydał zarządzenie zabraniające okrętom niemieckim uczestniczenia w ope-

racjach ryzykownych, a do takowych zaliczył również i wszelkie operacje w zatoce Fińskiej. Począwszy od tej chwili okręty floty niemieckiej nie przenikają więcej do zatoki Fińskiej z wyjątkiem łodzi podwodnych i jednego bardzo niefortunnego wypadku z dywizjonem torpedowców. Dopiero w roku 1918, t. j. wtedy, gdy Rosja znajdowała się w chaosie, a jej flota w kompletnem rozprzężeniu, okręty nadwodne floty niemieckiej pojawiają się znowu w zatoce Fińskiej.

Przez dwa dni torpedowce rosyjskie strzegą skrzętnie kadłub Magdeburga w obawie, że nieprzyjaciel użyje wszelkich środków, aby go zniszczyć, ale obawy są płonne, dowództwo niemieckie po otrzymaniu zarządzenia cesarza Wilhelma nie odważa się zaryzykować nową operację, choćby tak prostą, jak próba zniszczenia w porze nocnej zapomocą torped okrętu siedzącego na mieliźnie.

W końcu sierpnia dowódca floty rosyjskiej uzyskuje zezwolenie na dokonanie wywiadu na Bałtyku. Do tego wolno mu użyć tylko krążowniki. Na tej podstawie specjalna eskadra rosyjska, składająca się z paru krążowników i kilku torpedowców pod osobistem dowództwem admirała Essena wyrusza 1 września na Bałtyk w nadziei zaskoczenia niemieckich okrętów, pełniących służbę dozoru w środkowej części Bałtyku. Plan zamierzonej operacji przewiduje, że w razie nienapotkania okrętów przeciwnika, eskadra rosyjska dopłynie do Gdańska i zbombarduje go. Drugiego września o północy eskadra rosyjska w pobliżu Gotlandu, w marszu na południe, dostrzega przy blasku księżyca dymy, dla rozpoznania których admirał von Essen wysyła kontr-torpedowiec „Nowik". Nowik szybko zbliża się do podejrzanego okrętu i rozpoznaje, że jest to niemiecki krążownik Augsburg, którego niezwłocznie atakuje swemi torpedami, wypuszczając salwę z 4-ch torped. Atak jest chybiony, na krążowniku Augsburg służba wachtowa jest dobrze zorganizowana i spostrzeżono w czas płomyki, spowodowane w momencie wypuszczenia torpedy przez kontr-torpedowiec, krążownik przez wykonanie odpowiedniego manewru unika uderzenia torped, ale i Nowik jest również zmuszony do manewrowania, skutkiem czego traci przeciwnika z oczu i nie może już go odszukać, a więc powraca do swojej eskadry. To przygodne i zdawało się tak szczęśliwe spotkanie powoduje zmianę początkowego planu — admirał Essen stawia sobie za zadanie przyłapanie i zniszczenie napotkanych okrętów niemieckich, które sądząc z nocnego ich kursu winne były znajdować się w północnej części morza Bałtyckiego. Eskadra rosyjska płynie więc na południe, aż do południowego cyplu Gotlandu, poczem dzieli się na dwie części, z których jedna skierowuje się na północ — po zachodniej stronie wyspy Gotland, a druga dąży również na północ, ale po wschodniej jej stronie. Okręty rosyjskie płyną tym kursem aż do wysokości północnej części Gotlandu, gdzie łączą się o świcie nie napotkawszy przeciwnika. Połączenie następuje już w porze porannej i w takiej odległości od wyspy

szwedzkiej, że nie było najmniejszej wątpliwości o tem, że okręty są dostrzeżone z brzegu. Powyższe skompromitowało całą operację i zmusiło admirała von Essena do powrotu do własnych portów.

To wyruszenie eskadry rosyjskiej na Bałtyk pod bezpośrednim dowództwem admirała von Essena wywołuje nowe niezadowolenie w Petersburgu w dowództwie VI armji, skąd pouczają admirała, że nie należy mu ryzykować swoją osobą w operacjach drugorzędnych, nie mających bezpośredniej styczności z głównym celem floty bałtyckiej — obroną stolicy. W Niemczech zaś pojawienie się okrętów rosyjskich na morzu Bałtyckiem wywołuje silne wrażenie i obawę o komunikacje morskie, co doprowadza do wzmocnienia dotychczasowego składu eskadry niemieckiej, działającej na Bałtyku.

Kilkakrotnie demonstracyjne pojawienie się krążowników niemieckich przed posterunkami obserwacyjnemi wybrzeża rosyjskiego oraz bombardowanie tych punktów i latarń morskich oswaja na tyle Rosjan, że Niemcy zmuszeni są zmienić swą dotychczasową taktykę i przejść do systemu zwożenia drobnych desantów na wybrzeże Kurlandji, dążąc do wywołania wrażenia, że przygotowują oni wylądowanie znaczniejszych sił na tem wybrzeżu. Oczywiście taka agresywna akcja wywołuje poważne zaniepokojenie w Głównej Kwaterze, która zasięga informacji u admirała Essena co do możliwości przeciwdziałania. Na powyższe admirał Essen odpowiada, że „jedynym środkiem dla przeciwstawienia się zamierzonemu desantowi jest wyjście floty rosyjskiej na Bałtyk, a przez to stworzenie pozoru szukania możliwości zaatakowania nieprzyjaciela i zniszczenia transportów nieprzyjacielskich z wojskiem“, jednocześnie admirał informuje Naczelne Dowództwo, że takie wyjście floty na Bałtyk jest możliwe tylko wtedy, o ile obrona stolicy będzie zdjęta z bark floty, albowiem przy wykonaniu tej operacji możliwe jest zniszczenie całej floty rosyjskiej. W swoim meldunku admirał podkreśla, że w każdym razie wyjście floty na morze Bałtyckie jest ze wszech miar pożądane, a to dlatego, że nawet częściowe niepowodzenie niemieckie może sparaliżować dalsze ich zamiary co do desantów.

Na powyższą propozycję admirał otrzymuje pismo, w którem wyższe dowództwo informuje go, że „zadaniem floty bałtyckiej pozostaje nadal obrona stolicy od strony morza. Koniecznem jest więc zachowanie floty dla tego celu“. Dalsze wskazówki otrzymane już z Naczelnego Dowództwa są jeszcze więcej kategoryczne i głoszą: „zgodnie z otrzymanemi od Naczelnego Wodza wskazówkami jest niezbędnem w razie dokonanego desantu nieprzyjacielskiego na wybrzeżu Kurlandji nie ryzykować naszą flotą, aby niedopuścić w następstwie do możliwości wylądowania nieprzyjaciela w głębi zatoki Fińskiej“. Jakby dla podkreślenia konieczności stosowania się do wskazówek naczelnego dowództwa admirał otrzymuje dodatkową depeszę, zawierającą kategoryczne żądanie: „flocie bałtyckiej pozostawać w Fińskiej zatoce nawet

wtedy, gdy będzie dokładnie ustalone, że Niemcy wylądują na wybrzeżu Kurlandji".

6 września, po raz pierwszy od początku działań wojennych dostrzeżono w północnej części morza Bałtyckiego silną eskadrę niemiecką, złożoną ze starszych pancerników, opancerzonego krążownika „Blücher", którego przerzucono specjalnie dla tej operacji z morza Północnego na morze Bałtyckie, oraz pewnej ilości lekkich krążowników i torpedowców. Eskadra ta jest dowodzona przez księcia Henryka Pruskiego. Książe jest mocno skrępowany w swych zamierzeniach otrzymanym rozkazem od cesarza Wilhelma i nakazującym mu „nie ryzykować okrętami". Rozkaz ten został powtórzony nazajutrz już wtedy, gdy eskadra płynęła na północ ku brzegom rosyjskim w następującej radjodepeszy: „Cesarz jeszcze raz poleca Waszej Książęcej Mości działać z jak największą oględnością i nie ryzykować okrętami". Zupełnie naturalne, że po otrzymaniu takich instrukcyj eskadra niemiecka musi ograniczyć się jedynie do demonstracji, rozliczając, że może flota rosyjska wypłynie na morze i w ten sposób będzie można ją zaatakować przeważającemi siłami. Wprawdzie flota rosyjska wyrusza do ujścia zatoki Fińskiej, ale z wielkiem opóźnieniem, t. j. już wtedy, gdy eskadra niemiecka jest już w drodze powrotnej po dokonaniu obstrzału niektórych posterunków rosyjskich. Flota rosyjska pod dowództwem Essena zajmuje na pewien czas wyczekującą postawę u ujścia zatoki Fińskiej i dopiero po otrzymaniu wiadomości, że flota niemiecka odpłynęła, wraca do swoich portów. To wyjście floty rosyjskiej wywołuje nowy niepokój w Głównej Kwaterze, która spieszy wyrazić admirałowi swoje niezadowolenie i kategoryczny zakaz ryzykowania flotą.

Z przebiegu dotychczasowych działań wojennych, widzimy z obu stron niezmierne skrępowanie dowódców flot i wyraźny nakaz naczelnych dowództw nieangażowania się w poważniejszej akcji, jak gdyby nie była to prawdziwa wojna. Gdzie się podziały zasady Nelsona i Togo, którzy stawiali sobie za wyraźny cel zniszczenie przeciwnika wszelkiemi środkami.

Niewłaściwość zadań i ograniczenie dowódców flot prowadzi do tego, że działania wojenne na morzu przybierają charakter ostrożnych demonstracyj ze strony Niemców i biernej obserwacji ze strony Rosjan. Od 19 do 24 września Niemcy demonstrują w okolicach Windawy, stwarzając pozory, że zamierzają wysadzić tam wojska, ale raptownie 24 akcja ta zostaje przerwana bez wpływu ze strony rosyjskiej i niemieckie okręty pospiesznie powracają do swych portów. To raptowne przerwanie niczem niezamąconej operacji jest spowodowane depeszą otrzymaną w Berlinie, a pochodzącą od niemieckiego attache morskiego w Sztokholmie i zwiastującą, że flota angielska znajduje się w Beltach i wyjawia zamiar forsowania cieśnin w celu przeniknięcia na Bałtyk.

Ta alarmująca depesza powoduje zarządzenie niemieckiego dowództwa nakazujące koncentrację w Kilonji wszystkich okrę-

tów znajdujących się na Bałtyku i przerzucanie na to morze części floty morza otwartego, zapomocą kanału Kilońskiego. Jednocześnie południowe wyjście Wielkiego Beltu jest zasypane minami podwodnemi w sposób zamykający szczelnie drogę na Bałtyk.

Gdy wszystkie zarządzenia zostały wykonane, a okręty ściągnięte do Kilonji, wyjawiło się że alarmująca wiadomość jest bezpodstawna i żadna flota angielska nie przebywa w cieśninach. Okazało się, że pojawiła się w Sundzie większa ilość parowców handlowych, które zostały nierozpoznane przez ajentów, informujących niemieckiego attache morskiego, przebywającego w Malmö, którzy za flotę angielską wzięli te parowce. Niemiecki attache morski niesprawdziwszy dokładnie podanych informacji, nabiera przekonania, że jest to rzeczywiście flota angielska, która przejawia zamiar przeniknięcia na morze Bałtyckie i depeszuje o tem do Berlina.

Powyższe zdarzenie powstałe na fałszywej informacji ma i swoją dobrą stronę. Niemcy mają możność przekonania się, że gdyby rzeczywiście flota angielska miała zamiar forsować Belty, napotkałaby na skuteczny opór, oprócz tego udało się skonstatować, że flota morza otwartego w razie alarmu na Bałtyku zdąży przerzucić się z morza Północnego na morze Bałtyckie.

Częste pojawienie się okrętów niemieckch w środkowej części morza Bałtyckiego i powtarzające się bombardowania Libawy i Windawy przekonuje wreszcie wyższe dowództwo rosyjskie, że Niemcy nie mają zamiaru forsowania zatoki Fińskiej; doprowadza to do tego, że admirał Essen uzyskuje pewną swobodę działań, ograniczoną tylko do kontr-torpedowców i torpedowców. Admirał korzysta skwapliwie z tej sposobności i postanawia wykorzystać długie i burzliwe noce jesienne dla rozrzucania min zagrodowych na morzu Bałtyckiem, w szczególności w miejscowościach uczęszczanych przez okręty niemieckie, t. j. około Windawy i Libawy, jak również i na drogach prowadzących z Niemiec do tych portów. Do rozrzucania min mają być zastosowane większe kontr-torpedowce.

Pierwsza taka operacja zostaje dokonana w nocy z 4 na 5 października, w czasie której 4 kontr-torpedowce ustawiają miny zagrodowe u podejścia do Windawy.

W pierwszych dniach października sztab dowódcy floty zostaje poinformowany przez tajny wywiad, że należy spodziewać się pojawienia w wodach zatoki Fińskiej niemieckich łodzi podwodnych. Dowódcy krążowników rosyjskich, pełniący dozór u ujścia zatoki Fińskiej są poinformowani o powyższej możliwości, ale ta wiadomość wydaje się na owe czasy tak mało prawdopodobną, że dowódcy nie przypisują jej większego znaczenia. Pierwszy fakt pojawienia się niemieckiej łodzi podwodnej zostaje stwierdzony 10 października w chwili, gdy dyżurujący krążownik „Admirał Makarow" zatrzymuje w północnej części morza Bałtyckiego holenderski żaglowiec i zatrzymuje swe ma-

szyny w celu zbadania go, przytem niezastosowano na krążowniku środków zabezpieczających. W tej to chwili z krążownika dostrzeżono na wodzie ślady trzech torped, które tylko dzięki przypadkowi nie uderzyły w jego burtę. Były to torpedy wypuszczone przez przebywającą w tym miejscu i czatującą niemiecką łódź podwodną.

Nazajutrz 11 października po południu, gdy krążowniki rosyjskie „Admirał Makarow" i „Pałłada" powracały do Rewla po zakończonym dyżurze i po zdaniu swych funkcji innym krążownikom zostały one zaatakowane przez niemiecką łódź podwodną w pobliżu Odensholmu; krążownik „Pałłada" został trafiony przez dwie torpedy i momentalnie zatonął wraz z całą załogą, wypuszczając kłęby pary i dymu. Był to udany atak niemieckiej łodzi podwodnej „U 26", tej samej, która w wigilję tego dnia dokonała niefortunnego ataku na krążownik „Admirał Makarow". Po katastrofie z „Pałładą" krążownik „Admirał Makarow" rozwija pełną szybkość maszyn i strzelając dookoła siebie, spieszy jaknajprędzej ukryć się w Rewlu przed tem nowem użyciem łodzi podwodnej, przeciw któremu niema narazie opracowanych środków obronnych.

Wnet po katastrofie zostają wysłane na morze wszystkie znajdujące się w dyspozycji dowódcy floty kontr-torpedowce i torpedowce, z zarządzeniem urządzenia pościgu za niemiecką łodzią podwodną, ewentualnie pozbierania spotkanych pływających ludzi i przedmiotów z zatopionego krążownika. Owe poszukiwania trwają aż do ciemnej nocy i nie dają wyników dodatnich.

Katastrofa z krążownikiem „Pałłada" wywołuje na flocie rosyjskiej pewien strach przed tym nowym, jeszcze dobrze nieznanym niebezpieczeństwem, które przejawia się w związku z nieuchwytnym, a tak groźnym sposobem zastosowania łodzi podwodnych, grożącym przedewszystkiem większym jednostkom bojowym. Niezwłocznie zostaje poddany rewizji i reorganizacji dotychczasowy plan strzeżenia i nadzorowania ujścia Fińskiej zatoki i to w taki sposób, by więcej nie narażać na zagładę i tak niewielkiej liczby krążowników. Na skutek owej rewizji dozorowanie wejścia do Fińskiej zatoki zostaje przekazane torpedowcom, jako okrętom mniej wrażliwym na podobne ataki. Poza tem dla zabezpieczenia przesuwania okrętów w zachodniej części Fińskiej zatoki, zorganizowano specjalnie strzeżone kanały - farwatry wzdłuż wybrzeża Finlandji, zabezpieczone ze strony morza przez wielką ilość podwodnych i nadwodnych wysepek, tworzących szchery.

W październiku wywiad niemiecki donosi swemu dowództwu o zamiarze admiralicji angielskiej wysłania na morze Bałtyckie kilku łodzi podwodnych w celu wzmocnienia tam sytuacji państw, tworzących koalicję antyniemiecką. Dowództwo niemieckie wydaje niezwłocznie zarządzenia w celu niedopuszczenia angielskich łodzi podwodnych na Bałtyk, wzmacnia się więc dozór w cieśninach bałtyckich i jednocześnie dąży się do

wytworzenia nowej presji na rząd Danji i Szwecji, aby zarządzono zdjęcie znaków nawigacyjnych w Sundzie. Danja znowu częściowo ulega żądaniom Niemiec, wtedy, gdy Szwecja przeciwstawia się im nadal, niechcąc zezwolić Niemcom na wtrącanie się do spraw, które w Szwecji są uważane za sprawy czysto wewnętrzne.

Informacje wywiadu niemieckiego nie są bezpodstawne, aczkolwiek w środowiskach oficerów marynarki angielskiej i rosyjskiej wiadomość o zamiarze przerwania się łodzi podwodnych na Bałtyk pozostaje tajemnicą aż do ostatniej chwili. Ściśle tajne pertraktacje na ten temat są prowadzone pomiędzy Admiralicją londyńską, a rosyjskim morskim sztabem generalnym i zostają zakończone w połowie października. Wkrótce potem trzy angielskie łodzie podwodne typu „E" opuszczają swe porty i wyruszają na morze, nie wiedząc o swojem przeznaczeniu; poprzednio otrzymują one zapieczętowane pakiety, które dowódcy mają otworzyć dopiero na pełnem morzu w wyznaczonem zgóry miejscu. Dopiero po zaznajomieniu się z zawartością otrzymanych kopert angielscy dowódcy łodzi podwodnych dowiadują się o tem, że przeznaczeniem ich jest morze Bałtyckie.

Owe trzy angielskie łodzie podwodne dotarły bez przeszkód do cieśniny sundskiej, poczem nie posługując się pilotami i w stanie pół zanurzonym przepłynęły pomyślnie przez cieśninę sundską i przedostały się na morze Bałtyckie, gdzie przeszły do dyspozycji rosyjskiego dowództwa.

W czasie, gdy angielskie łodzie podwodne wykonują podróż na morze Bałtyckie, rosyjskie dowództwo wydaje zarządzenie, by dwie łodzie podwodne, znajdujące się w tym czasie w Libawie wyruszyły do umówionych miejsc w zachodniej części morza Bałtyckiego i tam oczekiwały przybycia angielskich łodzi podwodnych, które następnie mają przekonwojować do Libawy; w Libawie zaś przygotowano dla nich zapasy benzyny, smarów i żywności, a specjalni oficerowie, władający dobrze językiem angielskim zostają wyznaczeni dla zaokrętowania na angielskich łodziach podwodnych w charakterze oficerów łącznikowych i tłómaczów.

21 października przybywa do Libawy pierwsza angielska łódź podwodna „E1", dnia następnego przybywa łódź „E9". Po czterodniowym postoju w porcie libawskim, uzupełnieniu zapasów i wypoczęciu załóg — obie łodzie podwodne wyruszają do zatoki Kilońskiej, w celu wykorzystania elementu zaskoczenia, t. j. niespodziewanego ich przybycia na Bałtyk. Po kilkudniowem krążeniu w okolicach Kilonji i niespotkaniu okrętów niemieckich, łodzie powracają do Libawy, bez pozytwnego rezultatu.

26 października przybywa do Libawy trzecia angielska łódź podwodna „E 11". W ten sposób flota rosyjska zostaje uzupełniona przez trzy współczesne dobre łodzie podwodne, dowodzone przez dowódców o dużem doświadczeniu fachowem.

31 października flota rosyjska wykazuje nowy postęp w swych działaniach operacyjnych, a mianowicie dokonywuje

pierwszą operację ustawienia min zagrodowych u wybrzeża Niemiec. Do wykonania tej operacji zostają wyznaczone siedem torpedowców; z nich trzy otrzymują zarządzenie załadowania min, reszta zaś ma służyć jako przykrycie i zabezpieczenie na wypadek spotkania okrętów niemieckich. Jeden z tych torpedowców, który ma załadowane miny, mianowicie Nowik otrzymuje polecenie wyładowania swych min dopiero około latarni Rozywie; dwa drugie torpedowce mają wyładować miny w okolicach Kłajpedy. Przebieg tej operacji nie jest zupełnie pomyślny, bowiem dnia tego morze jest tak burzliwe, że Nowik nie może zluzować swe miny, ułożone na górnym pokładzie bez ryzyka dla siebie i dlatego powraca z minami. Tymczasem dwa inne torpedowce wykonują swe zadanie około Kłajpedy bez napotkania jakichkolwiek przeszkód ze strony przeciwnika.

W parę dni potem — 4 listopada ta sama operacja zostaje powtórzona. Na ten raz wysyła się w morze 9 torpedowców, z których 5 mają naładowane miny na pokładzie, a reszta służy jako zabezpieczenie. Tego dnia pogoda jest również bardzo burzliwa, co zresztą, przy tak późnej porze roku jest rzeczą naturalną. Nie zważając na tak nieprzychylną niepogodę, nawet na pewne ryzyko dowódca, któremu operacja zostaje powierzona postanawia ją wykonać, rozliczając na to, że burzliwa pogoda przedstawia małą możliwość spotkania w morzu okrętów nieprzyjacielskich.

W nocy torpedowce, przeznaczone do wykonania operacji są skoncentrowane w zatoce Taggelachta (na wyspie Oesel) i stąd wyruszają na morze. Początkowo okręty trzymają się lądu, przekładając kursy w odległości 2 mil, a to w celu przykrycia się od wiatru i fali. Na wysokości Libawy, torpedowce przeznaczone do przykrycia operacji oddzielają się i pozostają na miejscu, oczekując powrotu tych torpedowców, które mają załadowane miny i które wyruszają dalej na południe. W tym też czasie torpedowiec Nowik jako znacznie szybszy obiera kurs wprost na Gdańsk, albowiem przeznaczeniem jego jest postawienie min około latarni morskiej Helu. W drodze do Gdańska pogoda na tyle się pogarsza, że Nowik zawraca na Pilau i tam udaje mu się wysypać swe miny. Ledwo miny zostały zrzucone, gdy kontr-torpedowiec został dostrzeżony przez niemieckie okręty, dozorujące podejście do Pilau, które oświeciły go prożektorami, a wkrótce potem rozpoczęły go ostrzeliwać. Jedynym ratunkiem torpedowca jest jego szybki bieg. to też rozwija on całą moc maszyn i znika w ciemnościach nocy.

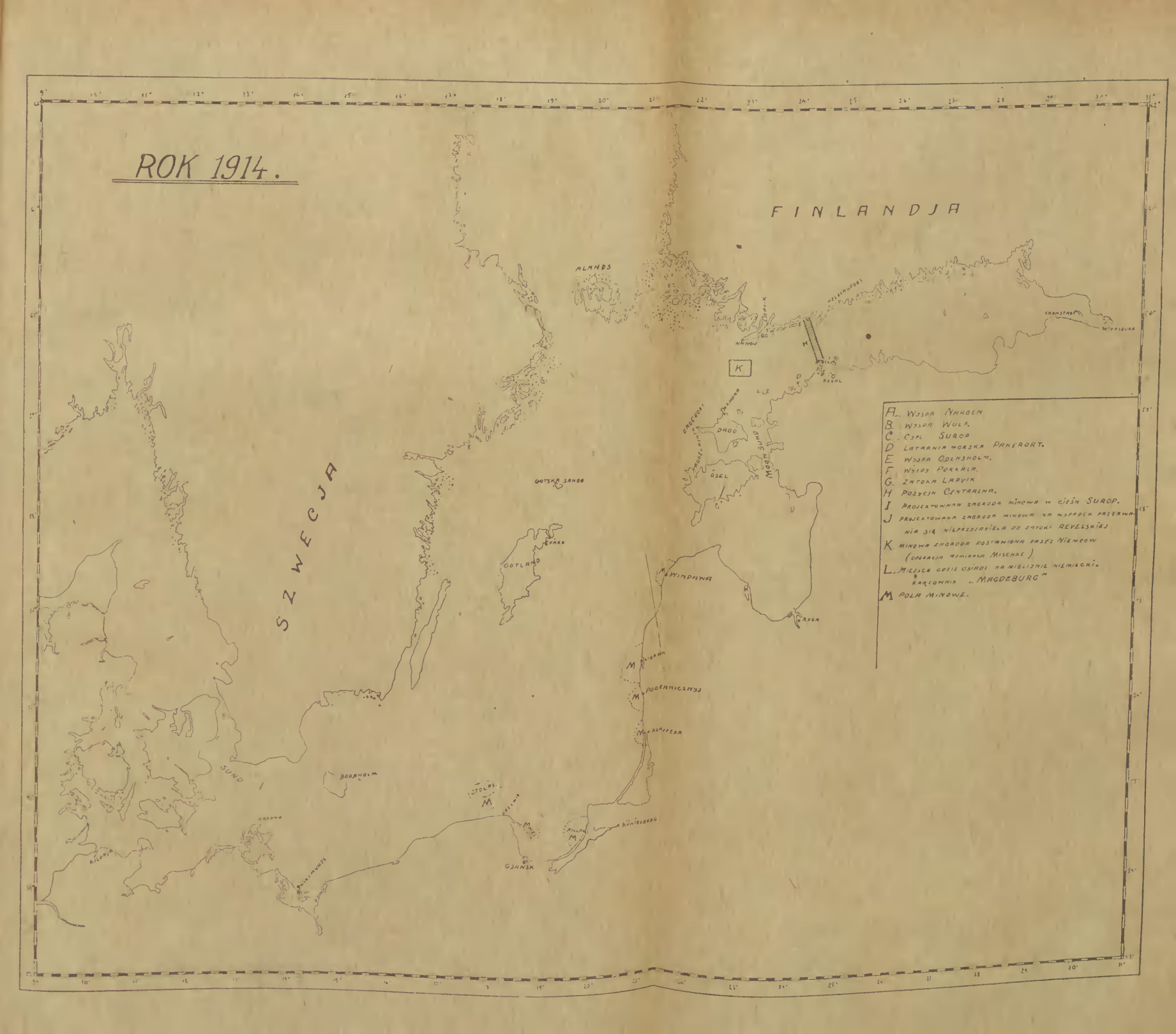
Przez ten czas inne torpedowce zbliżają się do Kłajpedy, po drodze przechwytują one radjodepeszę z Rewla, zwiastującą, że skonstatowano w okolicy pomiędzy Libawą a Gdańskiem obecność dwóch krążowników niemieckich i rzeczywiście wkrótce po otrzymaniu tej depeszy, gdy rosyjskie torpedowce już zamierzały przystąpić do wyładowywania swych min, dostrzegły one w nocnych ciemnościach sylwetki okrętów niemieckich, zbliżających się do Kłajpedy. Tylko dzięki temu, że torpedowce

przebywały w więcej zaciemnionej połaci nieba, nie zostały one dostrzeżone przez nieprzyjaciela i mogły w następstwie dokończyć polecone im zadanie.

Jednocześnie z rozrzucaniem min u wybrzeża Niemiec, Rosjanie prowadzą intensywną wojnę zapomocą rosyjskich i angielskich łodzi podwodnych. Aczkolwiek wyniki działań łodzi podwodnych nie przedstawiają się bardzo owocnie, to tem nie mniej wpływ moralny na stan załóg okrętów niemieckich i rosyjskich jest bardzo wielki i zupełnie odmienny, poza tem obecność tych łodzi krępuje nieograniczone dotychczas posunięcia floty niemieckiej. Aby możliwie unieszkodliwić owe łodzie podwodne, albo przynajmniej zmniejszyć trudności nawigacyjne, wywołane ich obecnością w południowej części morza Bałtyckiego, Niemcy postanawiają zamknąć port Libawski przez zatopienie parowców na podejściach do tego portu i w ten sposób pozbawić angielskie łodzie podwodne bliskiego i dogodnego punktu oparcia. W tym zamierzeniu dokonują oni dnia 17 listopada operacji zablokowania Libawy. Operacji tej Rosjanie się nie przeciwstawiają, odbywa się więc ona w warunkach niemal pokojowych, mimo to nie daje pomyślnych wyników, parowce są zatopione niedokładnie i wejście do portu nie zostaje całkowicie zamknięte. W trakcie tej operacji w nocy na rosyjskich minach, ustawionych około Libawy zostaje uszkodzony niemiecki krążownik „Friedrich Karl", który następnie tonie. Oprócz niego tonie jeszcze jeden parowiec, który również brał udział w operacji zakorkowania portu Libawskiego.

Zaraz po operacji libawskiej — Rosjanie wysyłają do południowej części morza Bałtyckiego minowiec „Amur" załadowany wielką ilością min zagrodowych. Szybkość tego okrętu jest nieznaczna, a uzbrojenie jego słabe, co powoduje konieczność przydzielenia mu specjalnego zabezpieczenia, które się składa z krążowników „Rurik", „Bogatyr" i „Oleg" oraz pewnej ilości torpedowców. Poza tem bezpośredniem zabezpieczeniem Rosjanie stosują również pośrednie, polegające na wysłaniu do zachodniej części morza Bałtyckiego angielskich łodzi podwodnych, które na czas trwania operacji czatują na okręty niemieckie, krążąc pomiędzy Bornholmem, a wyspami duńskiemi i wybrzeżem niemieckiem. Minowiec „Amur" dociera bez przeszkód do mielizny Stolpe i w jej pobliżu stawia swój cały ładunek min, poczem powraca na umówione miejsce, gdzie łączy się z oczekującemi go krążownikami i powraca do swego portu. Powyższa operacja przekonała Rosjan, że dla stawiania min w dalekiej odległości od swoich baz — ówczesne, o słabej szybkości i słabym uzbrojeniu, minowce nie są zdatne. Operacje tego rodzaju narażają podobno okręty na zbyt wielkie niebezpieczeństwo, niewspółmierne z możliwym do osiągnięcia pomyślnym wynikiem. To doświadczenie powoduje zarządzenie dowódcy floty, nakazujące zaopatrzenie krążowników w szyny i przyrządy do ładowania i stawiania min zagrodowych, co winno być uskutecznione w przeciągu zimy 1914 i 1915 roku.

ROK 1914.


FINLANDJA
ALANDS
HELSINGFORS
KRONSTADT
PETERSBURG
NYNHOLM
REVEL
K
DAGERORT
ÖSEL
MOHNSUND
GOTSKA SANDO
GOTLAND
SZWECJA
WINDAWA
RYGA
LIBAWA
PODGRANICZNYJ
MEMEL
SUND
DORNHOLM
STOLPE
ARKONA
RÜGEN
KÖNIGSBERG
GDAŃSK
ALSOPP
KOPENHAGEN
A. Wyspa Nyholm
B. Wyspa Wulf.
C. Cypl Surop
D Latarnia morska Pakerort.
E Wyspa Odensholm.
F Wyspy Pokalm.
G. Zatoka Lapvik
H Pozycja Centralna.
I Projektowana zagroda minowa w cieśn Surop.
J Projektowana zagroda minowa na wypadek przerwania się nieprzyjaciela do zatoki Revelskiej
K. Minowa zagroda postawiona przez Niemców (operacja admirała Mischke)
L. Miejsce gdzie osiadł na mieliznie niemiecki krążownik „Magdeburg"
M Pola minowe.

W ostatnich dniach listopada, Rosjanie dokonują jeszcze parokrotnego rozrzucenia min u wybrzeża Niemiec, poczem tak dalekie operacje, ze względu na zbyt posuniętą porę roku i zbyt burzliwe pogody zostają aż do wiosny przerwane.

Aczkolwiek operacje o zasięgu wybrzeża Niemiec zostają zawieszone, to operacje w pobliżu wybrzeża rosyjskiego, jak również i przesunięcie jednostek floty rosyjskiej trwają, aż do końca grudnia, t. j. aż do chwili ustania żeglugi z powodu zamarzania portów.

12 grudnia, podczas silnej burzy, Rosjanie wysyłają do Moon Sundu 2 torpedowce budowy francuskiej: „Ispołnitielnyj" i „Lechkij". Przed wyjściem na morze torpedowce ładują na górny pokład po 8 min zagrodowych. Zapewne owe miny zmieniły poważnie stateczność okrętów, bowiem w okolicach Odensholmu pozornie bez zewnętrznych przyczyn, torpedowiec „Ispołnitielnyj" przewraca się, poczem następuje na nim wybuch. Drugi torpedowiec „Lechkij", manewruje, starając się uratować pływających ludzi, lecz przewraca się również i tonie. Z załogi tych dwóch torpedowców uratowano zaledwie jednego szeregowego i skutkiem tego prawdziwa przyczyna katastrofy nie zostaje wyjaśniona.

Było to ostatnie zdarzenie w kampanji 1914 roku. Po tym wypadku żegluga w zatoce Fińskiej ustaje zupełnie, a flota rosyjska zamyka się w portach Helsingforsie i Rewlu.

Ten pierwszy okres działań wojennych świadczy dobitnie o wpływie, jaki wywiera okres przygotowań pokojowych na okres działań wojennych. Flota rosyjska ćwiczona w duchu wyłącznie obronnym, tak się tem przejmuje, że niejedna operacja wywołuje dziwne refleksje. Naogół działania floty rosyjskiej odznaczają się brakiem inicjatywy, stanowczości oraz decyzji i nieraz dowódcy przeceniają siły przeciwnika i cofają się przed każdem pojawieniem się okrętów nieprzyjacielskich. Skutkiem braku decyzji, a nieraz nawet przejawianego tchórzostwa — dowódca rosyjskiej floty admirał Essen zmuszony jest zawiesić w czynnościach dowódcę I-ej brygady krążowników — admirała Kołomiejcewa i wyznaczyć specjalne dochodzenia sądowe w stosunku do dowódcy dyonu torpedowców — komandora Wiatkina, za odmówienie się od wykonania ataku torpedowego w czasie mgły.

KPT. MAR. DYPL. KŁOSSOWSKI JERZY.

Walka o Dardanele podczas ubiegłej wojny światowej.

(Dalszy ciąg).

III. Atak sojuszniczej floty 19 lutego 1915 r.

Pierwszy punkt planu operacyjnego przewidywał zniszczenie wejściowych umocnień, a mianowicie:

Na europejskim brzegu: fort Seddul-Bar i baterja Ertogrul.

Na azjatyckim brzegu: fort Kum-Kaleh i baterja Orhanieh.

Okręty sojusznicze rozpoczęły bombardowanie w dniu 19 lutego o godz. 9 min. 51 według następującego szematu:

1. Angielski krążownik linjowy „Inflexible" (VIII.—305 mm) bombardował z 12000 mtr. fort Seddul-Bar (VI—240 mm do 280 mm).

2. Angielski pancernik „Triumph" (IV—254 mm, XIV—190 mm) z 7000 mtr. baterję Ertogrul (II—240 mm).

3. Francuski pancernik „Suffren" (IV—305 mm, X—165 mm) z 10500 mtr. fort Kum-Kaleh (VI od 240 mm do 280 m/m, I—210 mm, II — 150 mm).

4. Angielski pancernik „Vengeance" (IV — 305 mm, XII—152 mm) z 10000 mtr. baterję Orhanieh (II—240 mm).

Okręty strzelały stojąc bez ruchu albo na kotwicy. Pozycje były wybrane w ten sposób, aby jaknajszerzej wykorzystać martwy kąt obstrzału tureckich bateryj. Dla okrętów, strzelających do niewidocznych celów, były wyznaczone korygujące okręty, które podawały swe obserwacje przez radjo.

Francuski pancernik „Gaulois" (IV—305 mm, X — 140 mm, VIII—100 mm) ostrzeliwał zauważone na azjatyckim brzegu lotne baterje polowe, a to samo czyniły na europejskim brzegu angielski pancernik „Albion" (IV—305 mm, XII—152 mm, XII — 76 mm) i angielski lekki krążownik „Amethyst" (XII—102 mm). Nadto te dwa ostatnie osłaniały trawlery, przygotowujące teren na południe od przylądka Helles dla oczekiwanego angielskiego okrętu linjowego „Queen Elisabeth" (VIII - 380 mm, XVI—152 mm).

Pierwsza faza bombardowania trwała 5 godzin, poczem głównodowodzący sojuszniczą eskadrą admirał Carden rozkazał strzelającym okrętom zmniejszyć odległość do celów. Tureckie baterje wciąż milczały, wobec czego pancernik „Vengeance" o godz. 16 skierował się ku wejściu do cieśniny. Gdy zbliżył się na odległość

5000 mtr. od przylądku Helles, Turcy rozpoczęli tak gwałtowny ogień, że inne okręty musiały energicznie pospieszyć zagrożonemu „Vengeance“ z pomocą, koncentrując ogień swych dział na napastujących baterjach Ertogrul i Orhanieh.

O godzinie 17 minut 30 admirał Carden rozkazał przestać strzelać, gdyż zbliżające się ku zachodowi słońce stwarzało złe warunki oświetlenia, przy którem brzegi były niewyraźnie widziane, a zato sylwetki okrętów wyraziście się odznaczały i dostarczały dobry cel dla Turków. Nadto, zauważone zostały wewnątrz cieśniny tureckie torpedowce, można więc było przewidywać, że skoro zapadnie mrok, będą one próbować szczęścia w ataku torpedowym. To też eskadra sformowała szyk torowy i wzięła kurs do swojej bazy, zamierzając następnego dnia kontynuować bombardowanie.

Wysłany przed opuszczeniem przez eskadrę pozycji wodnopłatowiec stwierdził, że tureckie baterje nie zostały zniszczone. Rezultat więc pierwszego dnia wypadł ujemnie. Wynikało z tego, że tylko bezpośredni ogień mógł odnieść pożądany skutek, pośredni zaś ogień groził ogromnem zużyciem amunicji i nie dawał gwarancji zniszczenia baterji, które były dobrze maskowane. Można było przewidywać, że akcja floty będzie bardzo skomplikowaną i długotrwałą. Był to przykry zawód dla tych zwolenników samodzielnej akcji floty, którzy tyle nadziei pokładali w potęgę okrętowych dział. Jedyny element powodzenia, na który można było najwięcej liczyć, to załamanie się ducha tureckiej załogi pod wpływem niesłychanego moralnego wrażenia, jaki długotrwałe bombardowanie z ciężkich dział może wywołać. Lecz i tutaj musiały się zakraść zwątpienia, gdyż jasnem było, że Niemcy pospieszą obsadzić najważniejsze posterunki przy działach tureckich przez swoich oficerów i żołnierzy, zahartowanych w pierwszych gigantycznych zmaganiach artyleryjskich na zachodnim froncie. W każdym razie trzeba było działać dalej, bo już pierwszy krok był zrobiony, a zaprzestanie akcji w samym jej początku mogło pociągnąć za sobą nieobliczalne następstwa natury wojskowej i politycznej, Admirał Carden zdecydował, że strzelanie powinno się odbywać na przyszłość wyłącznie z kotwicy dla lepszego celowania i salwami dla większej skuteczności i dokładniejszej korektury. Jednocześnie wywnioskowano, że działanie morskich pocisków na fortyfikacje brzegowe jest naogół słabsze, niż przypuszczano.

Stan pogody przerwał operację floty na 5 dni. 25 lutego bombardowanie zostało podjęte, lecz w sposób bardziej intensywny, niż poprzednio. W tym dniu wiatr był natyle silny, że nie można było korzystać z obserwacji lotniczej. Można podkreślić fakt, że plan ataku na Dardanele zawierał poważną lukę w tym sensie, że nie uwzględniał w dostatecznym stopniu znaczenia lokalnych warunków atmosferycznych, które w tej porze roku odgrywały specjalnie ważną i ujemną rolę.

O godzinie 10 rano cztery pancerniki:

„Irresistible“ — IV — 305 mm
„Queen Elisabeth“ — VIII — 380 mm
„Agamemnon“ — IV — 305 mm
„Gaulois“ — IV — 305 mm

rozpoczęły bombardowanie według następującego szematu:

„Queen Elisabeth“ — fort Seddul-Bar z 12500 mtr.
„Agamemnon“ — baterja Ertogrul z 9000 mtr.
„Irresistible“ — baterja Orhanieh z 11000 mtr.
„Gaulois“ — fort Kum-Kaleh z 6500 mtr.

Lekki krążownik „Dublin“ ostrzeliwał polowe baterje na azjatyckim brzegu, które krępowały bombardujące okręty.

„Agamemnon“ został kilkakrotnie trafiony przez swego przeciwnika i nawet otrzymał dziurę pod linją wodną. Inne okręty musiały pospiesznie skoncentrować ogień na baterję Ertogrul, aby ją zmusić do milczenia. „Gaulois“ też był trafiony.

Po 3 godzinach bombardowania, które trwało w dalszym ciągu, eskadra przystąpiła do opanowania wejścia do cieśniny. Dwa pancerniki „Vengeance“ i „Cornwallis“ zbliżyły się na 3000 mtr. i rozpoczęły intensywne ostrzeliwanie tureckich bateryj z krótkiej odległości bezpośrednim ogniem. Na zamianę pierwszej pary pancerników wystąpiła druga: „Suffren“ i „Charlemagne“, a potem trzecia: „Albion“ i „Triumph“. Wzięte w krzyżowy ogień przez przeważającą jakościowo i ilościowo artylerję eskadry sojuszniczej, tureckie baterje odpowiadały coraz słabiej, aż około godziny 17-ej zamilkły. Eskadra przestała strzelać, a trawlery pod osłoną kontrtorpedowców natychmiast rozpoczęły swą pracę, dochodząc aż 4 mile wgłąb cieśnin i nie znalazłszy ani jednej miny. W ten sposób pierwszy punkt planu operacyjnego został całkowicie wykonany. Wejście do cieśniny było opanowane i stałe umocnienia obrony brzegowej zupełnie zniszczone. Było to jednakże najłatwiejszem zadaniem do osiągnięcia. Wejściowe baterje posiadały stare działa i pod względem kalibru słabsze od okrętów sojuszniczych. Martwe kąty obstrzału pozwalały okrętom bezkarnie zbliżać się do celów, zasadniczo zaś dalekonośność morskich dział umożliwiała okrętom trzymać się poza promieniem donośności tureckich dział. Jednakże opanowanie wejścia do cieśnin po tem pierwszem skutecznem bombardowaniu nie było całkowitem, gdyż brzegi pozostawały w rękach Turków, którzy gorączkowo ulepszali i zwiększali środki ruchomej obrony. Z chwilą, gdy eskadra znajdzie się wewnątrz cieśniny, jej sytuacja i zadania będą się inaczej przedstawiać, niż to miało miejsce podczas bombardowania z otwartego morza na dużą odległość.

Następnego dnia, 26 lutego rano 3 stare pancerniki: „Triumph“, „Albion“ i „Majestic“ weszły do cieśniny i rozpoczęły bombardowanie dalszych bateryj, a trawlery pod ich osłoną sprawdzały teren. Okazało się wówczas, że tureckie brzegi są usiane baterjami polowemi, haubicami i moździeżami do tego stopnia, że uniemożliwiały utrzymywanie się okrętów w cieśninie, pozostając dla artylerji okrętowej prawie nieuchwytnymi dzięki doskonałemu zamaskowaniu i wykorzystaniu najdrobniejszej nierówności terenu. Eskadrze zależało na tem, aby jak najprędzej wejść do cieśniny na tyle, żeby możliwem było skutecznie bombardować potężne baterje w okolicy Chanak, stanowiące jądro obrony Dardanel. Umożliwienie osiągnięcia takiej pozycji do bombardowania zależało głównie od tego, jak szybko trawlery zdołają wykonać swą pracę i zagwarantować bezpieczeństwo

ze strony min. Powtarzając słowa admirała Dumesnil, „praca trawlerów stała się niebezpieczną; Dardanele, kręty korytarz długości około 40 mil morskich, którego szerokość nie przekracza 3 mil, a miejscami zmniejsza się do tysiąca metrów, służy jako droga dopływowa dla wód Czarnego morza, zasilanego przez duże rzeki równiny rosyjskiej; gwałtowny prąd, którego szybkość osięga niekiedy 4—5 mil na godzinę, stale płynie do morza Egejskiego. Gdy trawlery płyną pod prąd, obciążone swemi narzędziami do trałowania, to nie posuwają się naprzód i Turcy, przed którymi one defilują na odległość strzału karabinowego, strzelają do nich jak do tarczy ćwiczebnej. Gdy one płyną z prądem, to mają za dużą szybkość i wychodzą z pola działania zanim zdążą uruchomić swe trały. We dnie pomimo osłony przez pancerniki, są one zasypywane pociskami, w nocy, o ile nieprzyjacielski ogień jest mniej dokładny, oślepiane przez prożektory i pracując prawie na chybił trafił, ryzykują one przegapić miny. Pomimo tego, gdy zaszła konieczność trałować wewnątrz cieśnin, jedynie nocne trałowanie było możliwem". Ten obrazowy i szczegółowy opis pracy trawlerów rzuca jaskrawe światło na trudności, jakie miała przed sobą eskadra sojusznicza. Wynikało z tego dobitnie, że dopóki brzegi będą w posiadaniu nieprzyjaciela, dotąd panowanie eskadry sojuszniczej w cieśninie będzie stale warunkowem i chwiejnem. Wprawdzie w połowie lutego przybyła do Mudros pierwsza partja desantowa w postaci 2 bataljonów piechoty morskiej po 1000 ludzi każdy, ale tak drobna garstka mogłaby być łącznie z okrętowemi kompanjami desantowemi używaną do krótkotrwałych wypadów na ląd w celu dokończenia zniszczenia tureckich fortów i to tylko przy wejściu do cieśniny. Na południowym cyplu półwyspu Gallipoli Turcy utrzymywali słaby garnizon, lecz czem bliżej do linji Chanak—Kilid-Bar, tem gęściejszą była załoga i ruchoma artylerja. Według posiadanych informacyj, Turcy mieli 40000 doborowego wojska w pogotowiu, a nadto w okolicy Konstantynopola posiadali 30000 w rezerwie.

Już pierwsze bombardowanie 19 lutego upewniło Turków, że sojusznicza akcja jest zakrojoną na szerszą skalę i przypuszczali oni, logicznie rozumując, że duża akcja desantowa nie da na siebie długo czekać. Tymczasem i w tej dziedzinie sojusznicy zaczęli od półśrodków. Od 26 lutego zaczęli oni wspomagać akcję floty drobnemi wypadami desantowemi, które były w stanie dokończyć zniszczenie wejściowych bateryj i tak już unieszkodliwionych i porzuconych przez Turków, lecz terenu zatrzymać w swem posiadaniu nie mogli. Czem dalej wgłąb cieśniny, tem bardziej problematycznem stawało się praktykowanie tych wypadów desantowych. Generał Liman von Sanders mówi o tem następująco: „Kilkakrotnie wznawiana przez nieprzyjaciela próba opanować Seddul-bar z zaskoczeniem zapomocą desantowych kompanij, całkowicie nie udała się pomimo bombardowania przez działa ciężkiego kalibru; mała załoga turecka utrzymała się na terenie wolnym od nieprzyjacielskiego obstrzału i odrzucała atakujących". Najwidoczniej wszelkie lądowe koncepcje współpracy z flotą dla opanowania Dardanel nie były gruntownie rozważone i flota na ślepo brnęła dalej, wciąż ufając w potęgę swej artylerji. Rzut oka

na mapę półwyspu Gallipoli wystarczy, aby przekonać się, że gdyby jednocześnie ze zniszczeniem wejściowych fortów przez flotę silny oddział desantowy zdołał opanować panujące nad pierwszą połową cieśniny wzgórze Atchi-Baba, to cały dalszy przebieg ataku na Dardanele przybrałby inną formę i przyspieszyłby skuteczność działania floty. Jednakże, brak wolnych dywizyj zmusił Kitchenera w lutym odmówić żądaniom Churchilla, który pomimo tego nie chciał odłożyć akcji floty, ufając w jej artylerję.

Kilkudniowa niepogoda znowu przerwała operacje floty. Do 2-go marca trawlery zdołały podejść na odległość 2 mil od przylądku Kefez. Pancerniki ostrzeliwały baterję Dardanos, która była nieosiągalną z powodu doskonałego zamaskowania w terenie. Drobne operacje desantowe były wykonywane na obydwuch brzegach, lecz stale napotykały na coraz większy i skuteczniejszy opór.

5-go marca „Queen Elisabeth" rozpoczął bombardowanie popotężnego fortu Hamidieh (II—355 mm, VII—240 mm), ostrzeliwując go pośrednim ogniem z morza przez półwysep. Ta akcja najpotężniejszego okrętu sojuszniczej floty nie dała pozytywnych wyników. Rozpoczęte zbyt późno, bo odnośny rozkaz doszedł do dowódcy dopiero o 11 rano, bombardowanie odbywało się w porze popołudniowej, kiedy horyzont był mało przejrzysty i nawet zamglony. Obserwacja była utrudnioną, bo wodnopłatowce stopniowo jeden po drugim wychodziły z szyku, a korzystanie z obserwacji okrętów, znajdujących się u wylotu cieśniny, nie dało oczekiwanych rezultatów. Nadto, nowe pociski o silnym działaniu wybuchowem jeszcze nie nadeszły i okręt strzelał staremi z czarnym prochem. 6-go marca powtórzyło się to samo. W tym dniu stary turecki pancernik „Barbarossa" wziął udział w akcji ostrzeliwując „Queen Elisabeth" ze swych starych 280 mm dział, nastawionych na szczyt ich donośności. Pozostałe okręty sojusznicze bombardowały z cieśniny baterję koło Chanak. W nocy trawlery próbowały posunąć się naprzód, lecz bezskutecznie. 7-go marca pancerniki „Agamemnon" i „Lord Nelson" przy pomocy francuskich pancerników energicznie zaatakowały baterje tureckie na obydwuch brzegach koło Chanak i Kilid-Bar. Obydwa zostały poważnie uszkodzone, a tureckie objekty doznały tylko nieznacznych uszkodzeń. W nocy trawlery znowu czyniły heroiczne wysiłki, aby się posunąć naprzód, lecz prąd koło Kefez był za silny na ich maszyny, co łącznie z czujnością i celnością tureckich dział znowu zmusiło ich do odwrotu. 8-go marca „Queen Elisabeth" kontynuował bombardowanie tym razem już z cieśniny, nie bacząc na ryzyko uszkodzenia, lecz bez większego efektu, jak i poprzednio.

Pod wpływem powyższych niepowodzeń, na eskadrze sojuszniczej coraz bardziej wdzierało się zwątpienie w skuteczność akcji samej floty. Cała akcja, aczkolwiek oparta na systematycznym planie operacyjnym, była prowadzoną oderwanymi etapami, co było następstwem warunków pogody, zmęczenia ludzi i mechanizmów. Trawlery były przepracowane, amunicja na wyczerpaniu, a jeszcze drugi punkt planu — zniszczenie objeków obrony aż do przylądka Kefez — nie był wykonany. Ani jedna stała baterja, poza wejściowemi nie była zniszczoną. Natomiast obrona ruchoma stale wzrastała. Eskadra

francuska, która dokonała wywiadu półwyspu od strony morza, poczynając od przylądka Helles aż do przesmyku Bulair, stwierdziła obronne przygotowania i z tamtej strony półwyspu. Widocznem było, że Turcy umacniają cały półwysep i poważnie szykują się do obrony. Właśnie przy tym moralnym stanie eskadry, admirał Carden otrzymał 8-go marca rozkaz admiralicji przyspieszyć akcję floty za wszelką cenę. Jednakże nie sądzonem było sojuszniczej eskadrze spełnić ten rozkaz, gdyż środki nie odpowiadały celowi. 11-go marca trawlery po raz ostatni spróbowały posunąć się naprzód, lecz jak poprzednio bez rezultatu. 14-go marca partja trawlerów, obsadzona przez ochotników, pod osłoną lekkiego krążownika „Amethyst" spróbowała szczęścia, lecz straciła 4 jednostki i nic nie wskórała. Krążownik został poważnie uszkodzony i miał około 100 ludzi załogi w zabitych i rannych. Po tej ostatniej niefortunnej próbie trałowania, admiralicja wysłała 30 nowych, mocnych trawlerów, które jednakże przybyły za późno, gdy eskadra już się wycofała. 16-go marca admirał Carden zachorował i przekazał dowództwo swemu zastępcy admirałowi de Robeck. Można przypuszczać, że ta choroba była dyplomatyczną, spowodowaną nieudaniem się operacji, którą admiralicja nakazała przeprowadzić w myśl opinji i zgodnie z planem niefortunnego wykonawcy. Nowy głównodowodzący eskadrą sojuszniczą miał słabe nadzieje na powodzenie samodzielnej akcji floty. Pod wpływem imperatywnego rozkazu admiralicji, dopuszczającej duże straty za cenę przedostania się floty do morza Marmara, zdecydował się on na ostateczny atak cieśniny, który został wyznaczony na 18-go marca.

Gdy eskadra sojusznicza z wielkimi wysiłkami starała się zdobyć przejście do morza Marmara, rząd angielski z coraz większym niepokojem śledził za przebiegiem akcji floty. Z każdym dniem rosło zwątpienie w powodzenie samodzielnej akcji floty i w związku z tem minister marynarki Churchill, główny inicjator i propagator morskiej akcji w Dardanelach, coraz więcej starał się przesunąć ciężar odpowiedzialności na ministra wojny lorda Kitchenera. Tymczasem myśl atakowania Dardanel przez samą flotę była wysuniętą przez Churchilla, gdy lord Kitchener zupełnie lojalnie wyjaśnił, że na razie nie posiada wolnych sił dla wysłania ich pod Dardanele. Churchill razem z Lloyd George'm, jako laicy w kwestjach strategji lądowej, mieli szalone pomysły co do ekspedycji angielskiej na wschodzie. Jak każdy przeciętny Anglik, byli oni zahypnotyzowani znaczeniem kolonij dla imperjum brytyjskiego i uważali wojnę na wschodzie za decydującą w całokształcie wojny światowej. Jak mówi o tem Sir George Arthur „Kitchener całkowicie różnił się opinją od swych kolegów Churchilla i Lloyd George'a w sprawie frontu zachodniego, który on uważał za żywotny dla Anglji. On zgadzał się na wschodnie ekspedycje pod dwoma warunkami, a mianowicie, że będą one zawsze podporządkowane temu celowi, który on uważał za główny i że ich powodzenie zagwarantuje bezpieczeństwo na wschodzie i przyczyni się do zyskania aljantów". Kitchener postępował roztropnie i konsekwentnie, tymczasem Churchill dzięki swej przesadnej ocenie potęgi morskiej artylerji wprowadził w błąd swych niefachowych kolegów gabinetu, upewniając ich, że samodzielna akcja floty

ma szanse na powodzenie. Tembardziej Churchill był odpowiedzialnym, że rozkazał flocie rozpocząć działania samodzielnie wbrew fachowej opinji swych bezpośrednich współpracowników, doświadczonych i trzeźwo sądzących admirałów. Zresztą Kitchener nie odmówił całkowicie dostarczyć niezbędną ilość wojska do współdziałania z flotą, lecz uzależnił to od wyjaśnienia się sytuacji na francuskim froncie. W tem oświetleniu pośpiech Churchilla w zaatakowaniu Dardanel kładzie się na niego całym swym ciężarem, jako akt źle przygotowany i chaotycznie przeprowadzony. Należało raczej poczekać z rozpoczęciem akcji, niż tak niefortunnie ją rozpocząć, tracąc tak ważny czynnik zaskoczenia i dając Turkom możność przygotować się do obrony, bo wiadomem jest, że właśnie po pierwszem bombardowaniu 19 lutego Turcy rozpoczęli intensywną organizację obrony na szeroką skalę. Kitchener intuicyjnie wyczuwał, że nie obędzie się bez większej ilości wojska i już 20 lutego rozkazał dowódcy angielskich wojsk w Egipcie generałowi Maxwell przygotować 30000 ludzi i niezwłocznie skomunikować się z admirałem Carden w sprawie ich użycia. Na zapytanie Maxwella, Carden odpowiedział, że posiada instrukcję przygotować wylądowanie 10000 ludzi, o ile to będzie koniecznem, dodając, że taka operacja jest pożądaną dla zajęcia południowego cypla półwyspu. Admiralicja, wydając tego rodzaju instrukcję admirałowi Carden, najwidoczniej nie zasięgnęła w tej mierze opinji lorda Kitchenera. Wynika to z zapytania tego ostatniego do generała Birdwood, wyznaczonego dowódcą angielskich wojsk ekspedycyjnych, zawierającego następujące pytania: „Czy admirał jest zdania, że wojsko ma być użyte dla zdobycia fortów? W takim wypadku jakie siły będą niezbędne? Czy wojsko, które wyląduje, będzie musiało zdobyć forty przez oskrzydlenie? W jaki sposób zasadniczo wojsko będzie użyte?“ Po otrzymaniu wyjaśnień od Birdwooda Kitchener zaniepokoił się projektem niecelowego użycia 10000 ludzi, więc pospieszył wydać mu 26 lutego wyjaśniającą instrukcję, mającą na celu uniknąć niepotrzebnego marnowania wojska, w następujących słowach: „Flota przedsięwzięła sforsowanie Dardanel. Narazie rola wojska wydaje się być ograniczoną do pomocniczych operacyj w trakcie forsowania przejścia, jak naprzykład, zniszczenie bateryj, które już zostały zmuszone do milczenia ogniem dział okrętowych. Może się zdarzyć, że baterje haubic będą ukryte na półwyspie i że okręty nie będą mogły je osiągnąć. Pan będzie mógł więc, jeżeli admirał Carden tego zażąda, być powołanym do wykonania pewnych specjalnych pomocniczych operacyj, aby zniszczyć te baterje. Jednakże niech Pan pamięta, że znaczne siły nieprzyjacielskie są skoncentrowane na obydwuch brzegach cieśniny. Niech Pan więc nie ryzykuje na lądzie bez uprzedniego wywiadu lotniczego i bez dostatecznego przykrycia ze strony artylerji okrętowej“.

W tym samym czasie przydzielony do sztabu generała Maxwella w Egipcie francuski pułkownik Maucorps, który poprzednio przez kilka lat był attaché wojskowym w Konstantynopolu, złożył memorjał, w którym przewidywał ogromne trudności w zdobyciu półwyspu Gallipoli i radził dokonać wylądowanie nie na europejskim brzegu, lecz na azjatyckim w okolicy zatoki Besika. Uważał on, że

azjatycki brzeg jest dogodniejszym tak do wylądowania, jak do posuwania się wzdłuż brzegu na północ, gdyż teren nie był tak sprzyjającym do zorganizowania obrony, jak na brzegu europejskim. Nadto podkreślał on możliwość lepszego wykorzystania artylerji okrętowej do obstrzału na azjatyckim brzegu. Twierdził on zupełnie słusznie, że łatwiej będzie dojść do Chanak, niż do Kilid-Bar. Najważniejszem bodaj było jego ostrzeżenie w następujących słowach: „Nie dać Turkom czasu na przygotowanie obrony. Ataki floty już ich zmusiły do czujności; wkrótce nie będą oni mieli żadnych wątpliwości co do naszych zamiarów, gdy dowiedzą się o przybyciu oddziałów ekspedycyjnych w pobliże Dardanel".

W następstwie nawiązanego kontaktu między admirałem Carden i generałem Birdwood, zostało zadecydowane, że skoro zapowiedziane przez rząd angielski 30000 wojska przybędzie 18 marca, to te siły niezwłocznie będą wysadzone koło przylądka Halles, a jednocześnie flota będzie atakować w celu sforsowania cieśniny. Jednakże generał Birdwood już 5-go marca meldował, że wątpi, czy flota o własnych siłach zdoła sforsować przejście. Uzasadnia on tą opinję następująco: „Forty, które dotychczas zostały zniszczone (u wejścia) były widzialne i stanowiły łatwe objekty, gdyż okręty mogły pozostawać w morzu i strzelać ze wszystkich kierunków. Lecz, gdy już raz znajdą się one w cieśninie, będą one szarpane ogniem zamaskowanych bateryj". W tydzień później Birdwood meldował: „Już informowałem Pana, że przewidywania admirała Carden uważam za zbyt śmiałe i wątpię w jego możliwość sforsowania cieśniny samodzielnie". Do powyższych opinji trzeba dodać, że panująca wówczas pogoda wykluczała możliwość wylądowania.

Przygotowania ze strony francuskiej szły równolegle z przygotowaniami angielskiemi. 6-go marca w Bizercie i na Malcie były przygotowane transporty, które miały przewieźć 18000 ludzi do Mudros z takiem wyrachowaniem, aby być na miejscu 18-go marca.

W miarę tego, jak zbliżał się zwrotny moment w historji samodzielnej akcji floty pod Dardanelami, Churchill pod wpływem otrzymywanych raportów coraz bardziej nastawał na zwiększenie ilości wojsk korpusu ekspedycyjnego i domagał się od lorda Kitchenera natychmiastowego wysłania 29-ej dywizji, o którą tak dużo się spierano od stycznia począwszy. W razie nieuwzględnienia jego żądania Churchill groził złożyć z siebie wszelką odpowiedzialność za następstwa. Jak powiada sir George Arthur, „w ten sposób wzajemnie się przeciwstawiały dwie polityki. Pierwszy lord admiralicji, który skłonił Kitchenera przychylić się do dardanelskiej operacji, pod formalnym warunkiem, że sama flota dojdzie do celu, teraz nastawał na użyciu znacznych sił lądowych. A minister wojny, który od samego początku oświadczył, że nie rozporządza większymi siłami, liczył na flotę w wykonaniu głównej części planu. Kardynalny błąd polegał na przecenieniu możliwości morskiej artylerji. Ten błąd wciągnął rząd na drogę, na której niebezpiecznie było pójść wstecz".

Pomimo dużej presji ze strony swych kolegów w gabinecie, działających pod wpływem Churchilla, lord Kitchener nie odstąpił od swej zasady, że przedewszystkiem trzeba zaspokoić potrzeby

frontu zachodniego, jako głównego. Armja francuska łącznie z angielską szykowała się do ofensywy, chcąc wyzyskać odpowiednią chwilę, bo właśnie armja rosyjska odzyskała Przemyśl i w związku z tem Niemcy nie mogli żadnych sił przerzucić ze wschodu. Obiecane przez Kitchenera uzupełnienia dla frontu zachodniego musiały być przez niego dostarczone za wszelką cenę, bo od tego zależało powodzenie w zamierzonej akcji. Gdy tylko sytuacja we Francji wyjaśniła się na tyle, że żadna niespodzianka nie zagrażała, Kitchener zdecydował się dostarczyć większą ilość wojska dla zdobycia Dardanel. Inne okoliczności też przemawiały za tem, że dłuższa zwłoka w ostatecznem zaatokowaniu Dardanel może do reszty usunąć szanse na powodzenie. Mianowicie Grecja zaofiarowała dwie dywizje dla akcji w Dardanelach, lecz Rosja kategorycznie się sprzeciwiła i sama obiecała jeden korpus dla współdziałania od strony Bosforu. Obietnicy tej Rosja nie dotrzymała. Sojusznicy pod wpływem Rosji odrzucili grecką ofertę, co spowodowało niekorzystne dla Koalicji przesilenie w rządzie greckim. Szef rządu Venizelos musiał się podać do dymisji, a germanofilska partja nabrała przez to większej wagi i groziła jawnem wystąpieniem przeciw Koalicji. Dalsze niepowodzenie pod Dardanelami mogło się źle odbić na stosunkach nietylko z Grecją. Bułgarja czekała na dalszy bieg wypadków, a niewątpliwie porażka pod Dardanelami przechyliłaby jej wahanie na korzyść Niemiec. Włochy zdradzały coraz więcej sympatji dla Koalicji i nie można było dopuścić do odstraszenia tego tak pożądanego sojusznika. Nadto wiadomem było sojusznikom, że Turcy wykorzystują każdą chwilę dla wzmocnienia swej obrony. O zaskoczeniu nie mogło już być mowy, należało więc za wszelką cenę przyspieszyć akcję, która tym razem miała być wykonaną natyle znacznemi siłami, aby wykluczyć niepowodzenie.

Gdy tak się ukształtowała ogólna sytuacja polityczna, lord Kitchener oznajmił na posiedzeniu rady wojennej w dniu 10 marca, że gotów jest dostarczyć dla dardanelskiej operacji:

1. Korpus australijsko-nowozelandski w sile 34000 ludzi, który w ciągu tygodnia może być przerzucony z Egiptu.

2. 29-tą dywizję, która będzie gotową do wysłania z Anglji w ciągu tygodnia.

3. Brygadę piechoty morskiej, która również ma być wysłaną z Anglji.

Powyższe siły łącznie z francuską dywizją wyniosłyby 80000 ludzi, 180 dział i 25000 koni.

Churchill pragnął, aby zdecydowany atak floty wyznaczony na 18 marca, mógł być poparty desantową akcją na szerszą skalę. Jednakże Kitchener nadal był zapewniany przez Churchilla, że flota zdoła sforsować Dardanele, to też pod wpływem tej opinji wywnioskował, że desantowa operacja na większą skalę będzie potrzebna dla poparcia akcji floty wtedy, gdy zdoła ona przedrzeć się do morza Marmara i gdy koniecznem będzie zabezpieczyć jej tyły. Znowu się więc powtórzyło poprzednie nieporozumienie, gdy Churchill i Kitchener wzajemnie się nie zrozumieli.

Korpus ekspedycyjny koncentrował się stopniowo w Mudros, lecz nie mogło być mowy o tem, aby 18 marca poważniejsza akcja

desantowa mogła być wykonaną. Pomimo opinji swego współpracownika admirała Jackson, który złożył Churchillowi jeszcze 11 marca memorjał, wypowiadając opinję, że „forsowanie cieśniny w obecnych warunkach floty spowoduje ciężkie straty w okrętach i ludziach i nie pozwoli osiągnąć wytknięty cel, polegający na uczynieniu z cieśniny bezpiecznego przejścia dla transportowców z wojskami (w kierunku Konstantynopola)", Churchill pchał flotę do bezzwłocznej akcji. Jackson radził jeszcze raz zapytać admirała Carden, czy nie uważa on, że nadeszła chwila, aby wojska desantowe zajęły półwysep Gallipoli dla oczyszczenia go od tureckich bateryj, przy pomocy floty. Zapytany w tej sprawie Kitchener orzekł, że nie uważa za możliwe rozpocząć poważniejszą operację lądową, zanim cały korpus ekspedycyjny nie zostanie skoncentrowany. Churchill trwał w swym zamiarze użyć samą flotę do decydującego ataku i wbrew otrzymanym opinjom zalecił admirałowi Carden atakować Dardanele, nie bacząc na możliwość dużych strat.

Sytuacja admirała Carden była i ciężką i przykrą. Z jednej strony był on napierany przez zapalczywego Churchilla, a z drugiej strony czuł brzemię odpowiedzialności, ciążącej na nim. Był on zdania, że operacje lądowe powinny się były niezwłocznie rozpocząć na szerszą skalę, aby zabezpieczać tyły floty w miarę jej posuwania się. Z ciężkiem sercem Carden wydał rozkazy przygotowawcze, lecz sam na dwa dni przed operacją zachorował i odjechał na Maltę.

12-go marca lord Kitchener wyznaczył głównodowodzącym dardanelskiej armji generała Jana Hamiltona, który natychmiast udał się na miejsce przydziału i przybył do Mudros 17-go marca. Dowódca francuskiej dywizji generał d'Amade był tam już ze swoją dywizją od kilku dni. Przed wyjazdem z Anglji, generał Hamilton otrzymał od Kitchenera instrukcję, która między innymi zawierała następujące punkty:

1. Flota przedsięwzięła sforsowanie przejścia przez Dardanele. Użycie poważnych sił lądowych, które zostałyby w tym celu wysadzone na brzeg, jest przewidziane tylko w tym wypadku, gdy flotę spotka niepowodzenie w zamierzeniu przedostania się po wyczerpaniu swych środków.

2. Zanim cokolwiek poważnego przedsiębrać na półwyspie Gallipoli, wszystkie siły wojskowe angielskie wyznaczone do ekspedycji mają być skoncentrowane w ten sposób, aby cały ich ciężar mógł być w odpowiednim momencie rzucony na szalę.

3. Skoro sforsowanie cieśniny raz zostało zdecydowane, nie może być więcej mowy o porzuceniu projektu. Dla doprowadzenia go do pomyślnego końca trzeba czasu, cierpliwości i metodycznej współpracy między dowódcami morskim i lądowym. Najważniejszem jest uniknąć klęski, która mogłaby zachwiać szanse na powodzenie w polityce i strategji.

4. Powyższe nie wyklucza możliwości pomocniczych operacyj, które mogą nastąpić dla oczyszczenia miejsc zajętych przez Turków, skąd oni szarpią flotę ze swych dział, albo dla zniszczenia fortów, zmuszonych już do milczenia przez flotę.

Dalsze punkty zawierały drobniejsze szczegółowe wskazówki i omawiały cały przebieg akcji aż do opanowania Konstantynopola włącznie.

Zaraz po przybyciu do Mudros dnia 18 marca rano, generał Hamilton razem z generałem d'Amade odbyli konferencję z admirałem de Robeck, który przejął dowództwo od admirała Carden i specjalnie w tym celu otrzymał tytularny stopień wice-admirała. Na konferencji był obecnym również francuski kontr-admirał Guépratte. De Robeck wyłożył swój plan ataku, który lada chwila miał się rozpocząć i widocznie miał pewne nadzieje na powodzenie, bo zapytał generała Hamilton, czy nie uważałby on za pożyteczne dokonać wylądowania na przesmyku bulairskim w celu zagrodzenia odwrotu garnizonowi półwyspu, gdy ten w panice będzie się wycofywał na Konstantynopol. Atak oparty był jak poprzednio na bombardowaniu, które miało dzięki swej szybkiej skuteczności umożliwić trałowanie dniem i nocą. Admirał de Robeck liczył, że eskadra zdoła utorować sobie przejście w drugim dniu ataku. Stało się jednakże zupełnie inaczej, jak o tem będzie mowa niżej.

Przechodząc do opisu poczynań i działań w obozie tureckim w czasie od 19 lutego do 18 marca, należy przedewszystkiem rozważyć, jaki efekt odniosło dotychczas sojusznicze bombardowanie. Jak zaświadcza generał Liman von Sanders: „w końcu lutego turecka kwatera główna święcie wierzyła w możliwość sforsowania cieśnin przez nieprzyjacielską flotę. Wszystko było przygotowane do odjazdu sułtana, jego dworu, jego haremu, jak również władz cywilnych i wojskowych. Oni mieli w tym wypadku schronić się wewnątrz kraju w Azji. Ich zapobiegliwość była usprawiedliwioną". W rzeczywistości pierwsze bombardowanie 19 lutego zrobiło w Konstantynopolu piorunujące wrażenie. Wszyscy — tak wśród władz tureckich, jak w ambasadzie niemieckiej — wierzyli w nieuniknione zdobycie stolicy przez sojuszników. Jeden był tylko wyjątek — Enwer, który przez cały czas zachowywał spokój. On jeden nie wierzył w możliwość zdobycia Dardanel przez sojuszników i uważał, że nawet w ostatecznym razie, to znaczy, gdyby sojusznicza flota zdołała przedostać się przez cieśniny, Konstantynopol może być i będzie skutecznie broniony. Zresztą ta pewność Enwera pochodziła raczej z siły charakteru i twardych nerwów, niż z wiedzy i doświadczenia. Z pośród wszystkich dyktatorów młodotureckich Enwer najbardziej trzymał się władzy, dochodząc pod tym względem do fanatyzmu. Drugi potężny dyktator — Talaat, który zwykle wykazywał tak dużo hartu i wytrzymałości, po pierwszych strzałach sojuszniczych był zupełnie złamanym moralnie. Przed ambasadorem amerykańskim Morgenthau wyraził on nietylko przekonanie, że lada chwila flota sojusznicza przybędzie do Konstantynopola, ale wogóle żałował, że Turcja dała się wciągnąć w wojnę. Konstantynopol był pełnym podejrza-

nych ludzi, z którymi policja nie mogła sobie dać rady. Najfantastyczniejsze słuchy krążyły z ust do ust, wprowadzając panikę. Ambasador Morgenthau w następujący sposób charakteryzuje nastroje ludności stolicy w owym czasie: „Faktem jest, że większość ludności Konstantynopola wyrażała życzenia powodzenia aljantów, którzyby ich uwolnili z jarzma bandy uzurpatorów wówczas rządzących". Jednem słowem, element moralny był w danej chwili bardzo korzystnym dla sojuszników.

Pod względem organizacyjnym dowództwo obrony Dardanel nie uległo zmianie przed 18 marca. Zato pod względem taktycznym stan obrony znacznie się polepszył i przygotowywał coraz to nowe niespodzianki dla sojuszników. Od przylądka Kefez aż do przylądka Nagara Turcy wyłożyli 10 linij min w ogólnej ilości 375 sztuk, co w tych wąskich miejscach cieśniny stanowiło silną i kompletną zaporę. To pole minowe było doskonale bronione przez bardzo liczną, ruchomą artylerję, rozsianą po obydwóch brzegach. Dziewięć gniazd projektorowych było ustawionych na wypadek prób nocnego trałowania. Nadto cały teren minowy znajdował się pod obstrzałem stałych fortów i bateryj o potężnych działach od 340 mm do 150 mm. Za dziesięć dni przed atakiem floty, bo 8 marca Turcy zdołali w nocy niespostrzeżenie wyłożyć 20 min w okolicy Eren-Keni, to znaczy akurat na drodze sojuszniczych okrętów.

Tym to minom sądzonem było odegrać w dniu 18 marca poważną rolę z przykremi następstwami dla sojuszniczej floty. Miny były stare, kotwice źle trzymały, to też niejedna z nich zrywała się i płynęła z prądem. Nadto Turcy przygotowali pewną ilość pływających min, znacznie mniejszych rozmiarów od stałych min i posiadających słabe zdolności niszczące. Te pływające miny miały być przez Turków wykorzystane w ostatecznej potrzebie, puszczając je od przylądka Nagara z prądem. Choć one nie miały szans na niszczenie dużych okrętów, to jednakże były groźnemi dla mniejszych jednostek, a nadewszystko ich zjawienie się wywoływało zamieszanie, niepokój — jednem słowem działały deprymująco na ducha załóg. Słabem miejscem tureckiej obrony była kwestja amunicji dla ciężkich dział stałych elementów obrony. Turcy obawiali się, że w razie długotrwałego bombardowania ciężkie działa będą musiały zamilknąć, a wówczas flota sojusznicza będzie panem położenia. O ileby w takim stanie rzeczy nastąpiło wylądowanie większej ilości sojuszniczych wojsk pod osłoną dział floty, to powodzenie sojuszników nie pozostawiało żadnej wątpliwości. Ambasador Morgenthau, który 15-go i 16-go marca zwiedził obronę Dardanel na zaproszenie władz tureckich, stwierdził, że „wojsko otrzymało rozkaz strzelać do ostatniego pocisku, poczem porzucić działa". Mała ilość ciężkich pocisków była w pewnym stopniu kompensowaną przez doskonały stan obsługi dział. Byli to przeważnie Niemcy, którzy bez przerwy szkolili Turków w celowaniu i kierowaniu ogniem. Wszyscy celowniczowie z „Goeben" i „Breslau" zostali oddani do dyspozycji obrony Dardanel.

Przed marcowym atakiem floty miał miejsce jeden drobny epizod, o którym wypada wspomnieć. Mianowicie, w nocy z 8-go na 9-go marca turecki torpedowiec „Demir-Hissar" zdołał się przedrzeć

niespostrzeżenie przez cieśniny i skierował się do Smyrny. Ten sam torpedowiec storpedował dwa dni później pod samą Smyrną okręt lotniczy „Anne Rickmers“ ze składu angielskiej eskadry egipskiej admirała Peirse'a, który na polecenie admiralicji atakował Smyrnę, lecz bezskutecznie.

IV. Atak sojuszniczej floty 18 marca 1915 roku.

Plan ataku w zasadniczych linjach polegał na tem, że najsilniejsze pancerniki miały podejść do krańca wytrałowanego terenu i rozpocząć koncentryczny ogień na silne baterje między Chanak i Kefez, a w tym czasie starsze i słabsze pancerniki miały zwalczać ruchome baterje polowe i haubiczne. Gdy pod wpływem tego potężnego ognia tureckie baterje zaczną wykazywać słabnącą siłę ognia, wówczas stare pancerniki miały iść naprzód, aby zbliska dokończyć dzieło zniszczenia.

Ogółem w akcji miały wziąć udział następujące jednostki:

A. Angielskie.

13 pancerników,
1 krążownik linjowy,
4 lekkie krążowniki,
1 kanonierka,
1 okręt lotniczy,
16 torpedowców,
5 podwodnych łodzi,
21 trawlerów,

ogółem 64 jednostki o łącznym tonnażu 256000 tonn z załogą 18000 i uzbrojeniem:

a) ciężkich dział ponad 234 mm — 84,
b) średnich dział od 100 mm do 190 mm — 196,
c) lekkich dział — 300.

B. Francuskie.

4 pancerniki,
6 torpedowców,
3 podwodne łodzie,
11 trawlerów,

ogółem 25 jednostek o łącznym tonnażu 55000 tonn z załogą 3600 i uzbrojeniem:

a) ciężkich dział — 16,
b) średnich dział — 70,
c) lekkich dział — 128.

Powyższe siły zostały podzielone na 3 grupy:

I. Angielskie pancerniki: „Inflexible“, „Lord Nelson“, „Agamemnon“, „Queen Elisabeth“ — jako główna grupa bombardująca i „Majestic“, „Triumph“ — jako pomocnicza grupa dla zwalczania ruchomych bateryj.

II. Francuskie pancerniki: „Suffren“, „Bouvet“, „Charlemagne“ i „Gaulois“ — jako główna grupa bombardująca i angielskie pancerniki: „Swiftsure“ i „Prince George“, jako pomocnicza grupa.

III. Angielskie pancerniki: „Ocean“, „Albion“, „Irresistible“, „Vengeance“ — jako główna grupa bombardująca i „Cornwallis“, „Canopus“ — jako pomocnicza grupa.

Pierwsza grupa miała pierwsza rozpocząć akcję, a druga grupa miała ruszyć naprzód, jak tylko zesłabnie ogień tureckich bateryj. Trzecia grupa była rezerwową, przeznaczoną głównie do osłony

trawlerów w nocy. Plan przewidywał, że w pierwszym dniu zostaną zwalczone baterje, w nocy trawlery oczyszczą teren aż do linji Chanak—Kilid-Bar, a na drugi dzień eskadra zdoła przejść do morza Marmara. Dywizjon torpedowców z trałami miał się posuwać przed pierwszą grupą, aby ją zabezpieczyć od niespodzianki minowej. Również grupa kutrów parowych miała towarzyszyć w celu ochrony od pływających min. Lekki krążownik „Dublin" miał zwalczać ruchome baterje z zatoki Besika, bombardując je w ten sposób ztyłu, a lekki krążownik „Dartmouth" miał to samo czynić z północnej strony półwyspu Gallipoli. Sojusznicze dowództwo uważało, że wejście do cieśnin aż na odległość 4 mil morskich od przylądka Kefez jest wolnem od min.

Dnia 18 marca o godzinie 8-ej eskadra sojusznicza przy bardzo dobrej pogodzie odkotwiczyła z Mudros i skierowała się do cieśniny. O godzinie 11-ej pierwsza grupa weszła do cieśniny, a o godzinie 11 minut 25 rozpoczęła bombardowanie z odległości około 13000 metrów. Pociski ciężkich dział tureckich nie osiągały pancerników, które natomiast były zasypywane przez pociski ruchomych bateryj, głównie haubic. „Agamemnon" został w ciągu pół godziny trafiony 12 razy 15 cm pociskami haubicznemi, które sprawiały mu dużo kłopotu, choć nie powodowały poważniejszych uszkodzeń. „Inflexible" też był kilkakrotnie trafiony. Okręty strzelały mając maszyny na „stop", lecz z powodu prądu musiały od czasu do czasu poruszać się naprzód dla utrzymania się na pozycji, która znajdowała się na trawersie miejscowości Eren-Keni.

O godzinie 12-ej francuska dywizja, tworząca II. grupę, dzieli się na dwie części: „Suffren" i „Bouvet" podchodzą bliżej azjatyckiego brzegu, a „Chartemague" i „Gaulois" — bliżej europejskiego brzegu. Jest to przygotowanie do dalszego ataku,, który mogą rozpocząć na sygnał admirała głównodowodzącego.

W tym czasie można było sądzić, że eskadra zaczyna brać górę nad tureckiemi baterjami. Wysłany z „Ark-Royal" hydroplan stwierdził, że pociski okrętów dobrze się kładą. Koło Chanak widać było znamiona silnej eksplozji, forty Medżidieh i Namazieh słabły. Po pewnej chwili baterje koło Chanak zamilkły. Wówczas to francuska dywizja przeszła do ataku, posuwając się wzdłuż brzegów i wyprzedzając pierwszą grupę. W ten sposób podeszła ona aż do miejsca w odległości 4000 mtr. od baterji Dardanos. Jednakże ogień lekkich dział i haubic był na tyle gęsty i skuteczny, że pancerniki zaczęły doznawać coraz to nowych uszkodzeń, które im silnie przeszkadzały w zasadniczem bombardowaniu. „Inflexible" miał uszkodzony przedni maszt trójnożny i pożar na mostku, tak że zmuszony był opuścić linję bojową, aby uporządkować swój wygląd i wyokrętować zabitych i rannych. „Bouvet" miał pożar na pokładzie, który spowodował wycofanie z akcji połowy artylerji. „Prince George" miał zniszczony mostek. „Suffreu" dostał 14 pocisków i był prawie niezdatnym do walki. Ponieważ tureckie baterje, zdawało się, zdecydowanie uległy potędze sojuszniczego ognia, admirał de Robeck postanowił zastąpić silnie poturbowaną francuską dywizję przez 3-cią grupę, będącą dotychczas w rezerwie, dodając im zapasową grupę „Triumph"

i „Majestic“ zamiast „Cornwallis“ i „Canopus“, które nadal miały pozostać w rezerwie. W czasie odwrotu „Bouvet“ około godziny 14-ej natknął się na minę i w ciągu jednej minuty poszedł na dno wraz z 700 ludźmi załogi. Pozostałe trzy francuskie pancerniki pospieszyły mu z pomocą, chcąc wyratować przynajmniej załogę, lecz „Gaulois“ w trakcie ewolucji otrzymał 2 duże pociski na dziobie, które zrobiły 7-mio metrową dziurę, przez nią woda zaczęła się wdzierać z dużą siłą i zalewać przegrody jedną po drugiej. Dziób coraz bardziej osiadał i widocznem było, że okręt wkrótce zacznie tonąć. Jedyny ratunek polegał na osadzeniu go na mieliźnie. Z nadludzkiemi wysiłkami „Gaulois“ zdołał dopełznąć do jednej z małych wysepek koło wyspy Tenedos i tam osiąść dziobem na przybrzeżnej mieliźnie.

Bombardowanie trwało w dalszym ciągu, gdy w tem „Infexible“ natknął się na minę, która wybuchła koło przedniej ubikacji torpedowej i spowodowała tak poważną awarję, że okręt musiał się niezwłocznie wycofać, mając we wnętrzu 2000 tonn wody.

Również po kolei „Irresistible“ i „Ocean“ natknęły się na miny i zostały tak poważnie uszkodzone, że trzeba je było ewakuować. Opuszczone przez załogi trzymały się jeszcze do północy na wodzie, poczem zatonęły.

Te miny, na których zginęły 3 pancerniki, a czwarty ledwie się zdołał wycofać niezdatny do boju, pochodziły z pola minowego, które Turcy zdołali niespostrzeżenie wyłożyć 8 marca na wysokości miejscowości Kuz-Keni akurat na drodze, którą zwykły były używać bombardujące okręty. Cały ten teren był trałowany i uważany przez sojuszniczą eskadrę za wolny od min. Gdy około godziny 16-ej trawlery podeszły na miejsce wypadków, to wyłowili 3 miny zupełnie blisko od pozycji 1-szej grupy bombardującej. Nadto stwierdzone zostały pływające miny, które jednakże były za słabe, aby być w stanie zniszczyć pancernik.

Po stracie 3-ch pancerników i mając nadto 3 zupełnie nie do użytku: „Inflexible“, „Gaulois“, „Suffren“ — admirał de Robeck przyszedł do przekonania, że w tym dniu nie zdoła osiągnąć zdecydowanego sukcesu i o godzinie 17-ej rozkazał wycofanie się z cieśniny.

Admirał de Robeck wycofał się ze swą eskadrą po tym ciężkim dniu z przekonaniem, że zdoła sforsować cieśninę w dniach następnych, o ile atak będzie równie energiczny i o ile znajdą się skuteczne środki od min. W Londynie raport admirała de Robeck nie zrobił wrażenia klęski. Wszakże obliczano ewentualne straty na 12 pancerników. Admiralicja natychmiast wydała rozkazy zastąpić stracone okręty i pancerniki „Queen“ oraz „Implacable“ już były w drodze, a „Goliath“, „London“ i „Prince of Wales“ miały niezwłocznie wyruszyć na wzmocnienie dardanelskiej eskadry. Rada wojenna w dniu 19 marca upoważniła admirała de Robeck kontynuować atak w sposób, jaki uzna za odpowiedni, a Churchill dodał od siebie: „Jest ważnem, aby nie pozwolić nieprzyjacielowi naprawić forty i aby mu nie dodawać odwagi przez stwarzanie pozorów, że się zawiesza operacje“.

W tym stanie rzeczy admirał de Robeck postanowił poświęcić najwyżej kilka dni na przygotowania do nowego decydującego ataku. Jego główną troską było przygotowanie jaknajwiększej ilości trawlerów, bo w przeszkodzie minowej widział główne niebezpieczeństwo. Po akcji 18 marca główne pola minowe zostały nietknięte i trzeba było przygotować silne środki dla ich sforsowania. Właśnie nadeszły z Malty nowe trały i w ten sposób eskadra mogła liczyć łącznie z torpedowcami na 50 trawlerów angielskich z ochotniczemi załogami i 12 trawlerów francuskich z doborową, wyspecjalizowaną załogą. Admirał liczył, że za 4 dni eskadra będzie mogła wznowić akcję. Te pogodne przewidywania admirała zostały przerwane przez generała Hamiltona, który był naocznym świadkiem akcji floty 18 marca i następnego dnia złożył następujący raport Lordowi Kitchenerowi: „Zbadałem wczoraj zachodni brzeg półwyspu. Jest tam kilka zatok, dogodnych do wylądowania, ale za wyjątkiem cyplu Helles, wszystkie są bronione przez okopy i zasieki drutu kolczastego. Po śmiałej próbie dokonanej wczoraj, jestem ku wielkiemu memu smutkowi doprowadzony do konkluzji, że Dardanele nie mogą być sforsowane przez pancerniki, co poprzednio wydawało się możliwem. Jeżeli armja ma brać udział w operacji, będzie to ważna operacja wojskowa wykonana siłami dla umożliwienia eskadrze przejść przez cieśninę". Powyższa opinja całkowicie odpowiadała poglądom Kitchenera, który natychmiast odpowiedział Hamiltonowi: „Pan zna moje poglądy: przejście przez Dardanele musi być sforsowane i ważne operacje wojskowe są niezbędne dla umożliwienia tego przejścia. Te operacje nie mogą być przedsięwzięte, jak tylko po uważnem przestudjowaniu lokalnej obrony".

Trzeba nadmienić, że admirał de Robeck i generał Hamilton byli wzajemnie od siebie niezależni. Pierwszy podlegał pierwszemu lordowi admiralicji Churchillowi, a drugi — ministrowi wojny lordowi Kitchenerowi. Koordynacja więc akcji dowódców morskiego i lądowego pod Dardanelami zależała więc w pierwszym rzędzie od ich dobrej woli do porozumienia, a w ostatecznej instancji powołaną była do decyzji rada wojenna w Londynie.

Opierając się na opinji swego przełożonego generał Hamilton poważnie zastanowił się przedewszystkiem nad tem, czy Mudros może służyć bazą dla korpusu ekspedycyjnego. Kilkakrotna inspekcja tej miejscowości upewniła go, że Mudros jest zupełnie nieodpowiednim. Przedewszystkiem brak wody do picia, którą w cysternach dowożono z Salonik. Powtóre brak robotników dla robót w porcie. Po trzecie brak wszelkich urządzeń do wyładunku. Na redzie stało już dużo transportowców z 35000 ludzi, końmi i sprzętem wojennym. Wszystko to pozostawało na okrętach w złych warunkach, a konie zaczynały nawet ginąć. Nadto transportowce ze sprzętem były bardzo źle załadowane i dla akcji desantowej trzeba je było gruntownie przeładować. Były takie wypadki, że karabiny maszynowe znajdowały się na samym spodzie kał, przykryte masą zapasowego umundurowania. W innym wypadku armaty były na jednym okręcie, a lawety na innym i t. p. Ostatecznie generał zakonkludował, że bliskość Lem-

nosu przedstawia jedynie iluzoryczne korzyści dla transportowania wojsk pod Dardanele.

Gdy tak myślał generał Hamilton, admirał de Robeck telegrafował 20 marca do Churchilla: „Po doświadczeniu otrzymanem 18-go, uważam że forty w „Narrows" (okolica Chanak-Kilid-Bar) i baterje chroniące pola minowe mogą być opanowane po kilku dniach walki, co pozwoli trawlerom oczyścić podejścia do cyplu Kefez". Churchill więc był pewnym, że dalsze operacje przyniosą zdecydowane zwycięstwo flocie.

Jak z powyższego widać, nietylko pod Dardanelami, ale i w Londynie panowała zupełna rozbieżność poglądów co do skuteczności dalszej akcji floty.

Generał Hamilton zaproponował admirałowi de Robeck przenieść bazę korpusu ekspedycyjnego do Egiptu, upewniając, że w ten sposób korpus ten będzie prędzej gotów do akcji. Admirał był tem zaskoczony, gdyż obawiał się zbytniego przeciągania akcji, której dalsze powodzenie i tak już wisiało na włosku. Kompromisowo zaproponował, aby przeniesienie bazy korpusu ekspedycyjnego nastąpiło po ataku, w czasie którego chciał, aby czynione były demonstracje desantowe w celu odwrócenia uwagi lotnych bateryj od okrętów. Ta wymiana zdań odbyła się przez telegraf, gdyż admirał był nieobecnym w Mudros od 17 marca. Ostatecznie obydwaj dowódcy odbyli w dniu 22 marca decydującą konferencję na pokładzie „Queen Elisabeth", w czasie której obydwaj przyszli do konkluzji, że dla pewnego i zdecydowanego sforsowania Dardanel konieczną jest jednoczesna akcja sił morskich i lądowych.

Admirał de Robeck w dalszym ciągu pozostawał przekonany, że sama flota zdołałaby przedrzeć się do morza Marmara, ale wprawiało go w kłopot jedynie niemożliwość stałego zabezpieczenia tyłów floty własnemi środkami. Ostatnie wiadomości wskazywały na to, że dla obrony Dardanel turcy rozporządzają siłą około 80 000 ludzi, a więc wydawało się koniecznem użycie poważnych sił desantowych dla trwałego opanowania wybrzeży cieśniny. Te argumenty zdołały przekonać admirała na korzyść poglądów generała Hamiltona.

Ponieważ lord Kitchener podkreślał w swoich instrukcjach konieczność dokładnego przygotowania akcji lądowej po zbadaniu terenu i po przestudjowaniu możliwości użycia siły zbrojnej lądowej dla wspólnej operacji z flotą, przeto generał Hamilton uważał, że narazie nie ma mowy o regularnej akcji wojskowej, która według jego obliczeń może być przygotowaną dopiero na połowę kwietnia.

Admirał de Robeck, przychyliwszy się do poglądów generała Hamiltona, obawiał się tylko jednego, a mianowicie aby blisko miesięczna zwłoka nie wpłynęła ujemnie na prestiż koalicji na Bałkanach i aby Turcy zbytnio nie wykorzystali tej zwłoki dla wzmocnienia swej obrony. Zresztą admirał miał zamiar nie dać spokoju Turkom i drobnemi operacjami przeszkadzać im tak w wypoczynku jak w ulepszaniu względnie naprawianiu elementów obrony. Poniekąd admirał cieszył się w głębi duszy, że kilkotygodniowa zwłoka da mu możność należycie wyekwipować i wyszkolić partje trawlerów, które w jego przekonaniu zupełnie słusznie odgrywały decydujące znaczenie dla

prowadzenia akcji. Również była uzasadniona nadzieja, że od połowy kwietnia stan pogody nie będzie czynił takich niespodzianek, jak dotychczas.

Obydwaj dowódcy złożyli dnia 23 marca swym przełożonym odpowiednie raporty. Co się tyczy lorda Kitchenera, to był on już przygotowany do zasadniczej treści raportu generała Hamiltona, którego poglądy podzielał.

Inaczej było z pierwszym lordem admiralicji Churchillem, który został formalnie zaskoczony zmianą decyzji admirała de Robeck. Nie dalej jak 20 marca admirał mu jeszcze meldował optymistycznie o przyszłej akcji floty, aż naraz w 3 dni potem zasadniczo zmienia swoje zdanie. Naturalnie Churchill nie był dokładnie poinformowanym o poglądach generała Hamiltona, jak również najwidoczniej nie przedyskutował tej kwestji gruntownie z lordem Kitchenerem. Odruchowo Churchill chciał odrzucić wnioski admirała de Robeck i nakazać mu kontynuowanie akcji według poprzednich planów, to znaczy aby flota dalej działała samodzielnie nie czekając na pomoc armji. W jego umyśle rysowało się ogromne niebezpieczeństwo z powodu zwłoki, która mogła mieć ogromne następstwa polityczne. Poglądy pierwszego lorda admiralicji nie były podzielone przez jego bezpośrednich współpracowników, którzy od początku nie wierzyli w decydującą skuteczność ognia artylerji okrętowej na elementy stałej obrony wybrzeża. Zresztą uważali oni, że dowódca na miejscu lepiej widzi, niż szef w gabinecie w Londynie. W rezultacie żadna decyzja nie została powziętą, lecz została wysłaną depesza do dowódcy eskadry dardanelskiej, aby ponownie i gruntownie zbadał kwestję. Zapytywano go mianowicie, czy on uważa niepowodzenie 18 marca za decydujące i czy rozpoczęte zadanie uważa on kompletnie ponad swe możności. Nadto admiralicja prosiła go o podanie przyczyn raptownej zmiany decyzji.

Admirał de Robeck odpowiedział: „Nie uważam niepowodzenie 18 marca za decydujące i zawsze jestem zdania, że pewna część floty zdołałaby przedostać się do morza Marmara. Akcja samej floty może mieć w wyniku piękne powodzenie, ale może również stać się całkowicie nie wystarczającą. Atakować obecnie forty w Narrows przez flotę byłoby błędem, który może zniweczyć wykonanie lepszego i szerszego planu".

Ostatecznie admiralicja akceptowała wspólny plan działania generała Hamiltona i admirała de Robeck. W ten sposób zdecydowanem zostało, że dalszy atak będzie kombinowanym, prowadzonym jednocześnie przez flotę i armję, i że termin wznowienia akcji będzie zależeć od ukończenia przygotowań, które miały być wykonane najpóźniej w połowie kwietnia. W myśl tego planu admirał i generał przystąpili do przygotowania swych zadań.

Wypada nadmienić jak się odbił atak 18 marca na nastrojach w tureckim obozie. Przedewszystkiem sojusznicze bombardowanie nie przyniosło tak dużych strat materjalnych w tureckich fortach i baterjach, jak się tego sojusznicy spodziewali. Większość dział była tylko zasypaną ziemią zrytą dookoła jakby mechanicznym pługiem, ale skoro tylko zostały one oczyszczone, już były zdatne do

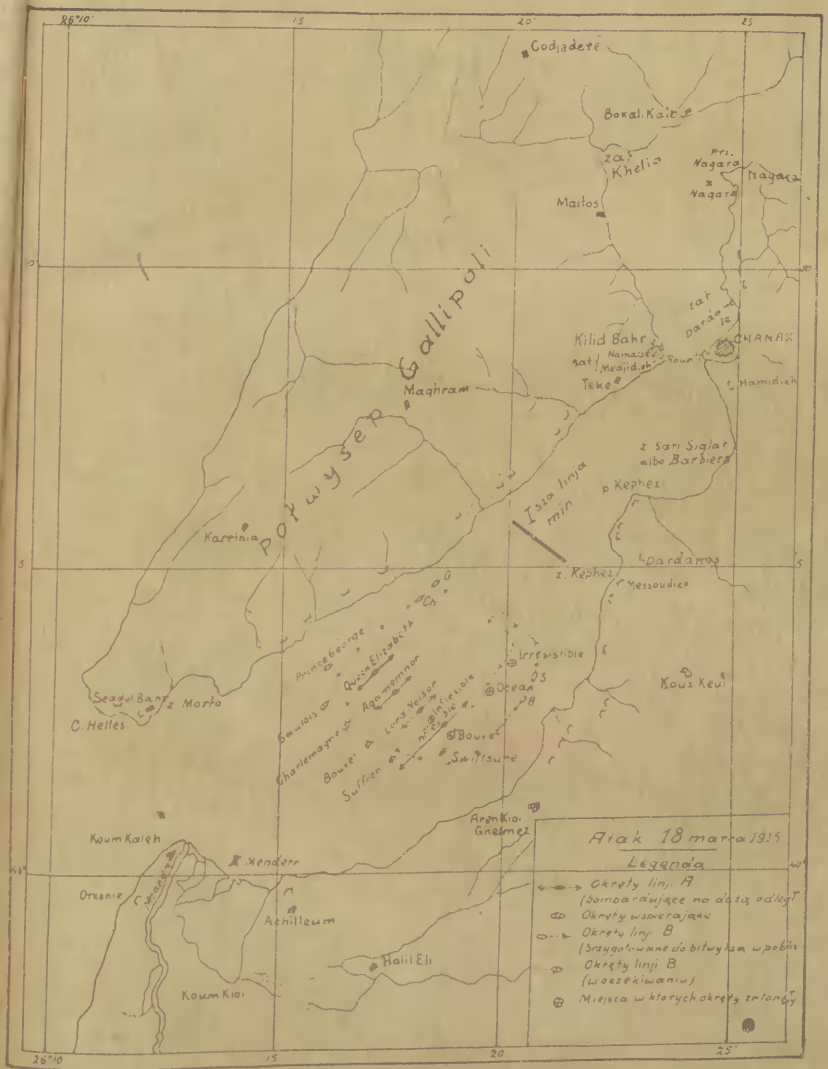
strzelania. W ludziach straty tureckie nie przekroczyły 200. Jedyna poważna nie sprzyjająca okoliczność była dla Turków w postaci braku amunicji do ciężkich dział. Jak powiada ambasador Morgenthau: „Forty bezsprzecznie miały brak amunicji, były na wyczerpaniu w swej możności obrony, gdy flota sojusznicza oddaliła się popołudniu 18 marca. Upoważniłem pana Jerzego A. Schreinera, dobrze znanego korespondenta „Associated Press", do zwiedzenia Dardanel. 18-go wieczorem on omawiał położenie z generałem Mertens, ówczesnym szefem służby technicznej cieśniny, który przyznał, że szanse na obronę były zupełnie nie zachęcające. Mówił on: „My spodziewamy się tego, że Anglicy powrócą jutro wcześnie rano i w tym wypadku może się stać, że nie będziemy w stanie utrzymać się dłużej jak kilka godzin". Generał nie rozpowszechniał się na temat prawie całkowitego braku amunicji, co pan Schreiner sam wkrótce stwierdził. W rzeczywistości fort Hamidieh, najsilniejszy punkt obrony na azjatyckiem wybrzeżu nie miał więcej jak dokładnie 17 pocisków przebijających, zaś Kilid-Bar, główny element obrony na wybrzeżu europejskiem, miał dokładnie 10".

Generał Liman von Sanders tak ocenił rezultat sojuszniczej akcji w dniu 18 marca: „Pomimo ogromnego zużytkowania amunicji, sukces nieprzyjaciela był minimalny. Uszkodzenia, które on zadał fortom i baterjom, bardzo mało odebrało ich zdolnościom obronnym, jednakże ich amunicja zaczynała się wyczerpywać. Według oceny głównego dowódcy pułkownika Dżewad-Beja, straty w personelu tak w odniesieniu do fortów jak i bateryj, nie osiągnęły dwuchset ludzi".

Turcy nie łudzili się co do tego, że sojusznicy będą kontynuować swoją akcję i lada dzień spodziewali się nowych działań. Enwer choć utrzymywał, że zdobycie Dardanel jest niemożliwem, nie był w stanie przekonać swego otoczenia. Jak mówi ambasador Morgenthau: „Śmiał się Enwer jedynie dlatego, ażeby nie płakać". W naprężeniu mijały dnie, lecz flota nie powracała. 24 marca Enwer nie bez wpływu ambasady niemieckiej zdecydował się powierzyć dowództwo nad Dardanelami generałowi Liman von Sanders i w tym celu stworzył specjalną 5-tą armję dardanelską. Odtąd zaczęła się metodyczna organizacja obrony Dardanel, która miała w kwietniu stworzyć tak dużo niespodzianek sojuszniczej armji desantowej.

Dalszy ciąg nastąpi.

Półwysep Gallipoli
Jez Stone
Kase Dere
P. Ari Bournou z Anzac
Gaba Tepe
Maites
z Thelia
P Nagara
P Abydos
Nagara
z Nagara
Anaforta Medjidich
Medjidich Avan
CHANAK
Kilia Bahr
Maghram
Koum Bournou
Messoudich
Dardanos
Kalabakli
P Kephez
Sari Siglar
p Sari Tepe
Plaza Y
Karethia
Linia frontu od Ipra do grudnia
Chomak Dere
Plaza X
C Tekke
Bournou
Tekke Bournou
Seddul Bahr
P Eski Hissarlik
C Helles
Przestrzeń wytrałowana od 25 lutego do 17 marca
3 linje min wytrałowanych od lutego do marca 1915
Desant Francuski
Koum Kaleh
Orhanie
Yeni Shehr
Achilleum
Halil Eli
Koum Kioi
Chiplak
Kalifatli
Yeni Kioi
Yerkassi
Aksni Kioi
Eren Keui
Djerad Pacha
Kouz Keui
Chamlik
Koja Dere
Stan obrony wybrzeża Dardanel
Legenda:
Prozektory
Pola minowe (w liczniku oznaczone jest rok min — w mianowniku data postawienia)


Półwysep Gallipoli
Codjadere
Bokal Kaleh
Kheli
Maitos
Nagara
Kilid Bahr
Teke
Maghram
Kareinia
Kephez
Lardamos
Messoudiea
Kouz Keui
Irresistible
Ocean
Bouvet
Suffren
Sufrisure
Charlemagne
Bouvet
Prince George
Queen Elizabeth
Agamemnon
Lord Nelson
Irresistible
Gaulois
Seagul Bank
C. Helles
Morto
Koum Kaleh
Mendorr
Orkanie
Achilleum
Halil Eli
Koum Kioi
Aren Kioi
Gnelmez
CHANAK
Hamidieh
Atak 18 marca 1915
Legenda
Okręty linji A (bombardujące na dużą odległ.)
Okręty wsparcia
Okręty linji B (przygotowane do bitwy lub w pobliżu)
Okręty linji B (w oczekiwaniu)
Miejsca w których okręty zatonęły

F. S.

Projekt przebiegu służby naszych oficerów mar. woj.

Dotychczasowe luki na stanowiskach oficerskich oraz brak skrystalizowanej idei przebiegu wyszkolenia naszego oficera, powodowały specjalny system wyznaczania oficerów na stanowiska, uwzględniając przedewszystkiem zapotrzebowania dowódców i usuwając na plan drugi wyszkolenie oficera.

Dziś powyższy system powinien ustąpić i być zamienionym przez prawidłowy tryb służby naszego oficera, który miałby na celu przygotować tego ostatniego do czynnej obrony kraju z uwzględnieniem polskich warunków służby.

Dotychczasowy system, t. j. system zadośćuczynienia potrzebom dowódcy, wytworzył również szkodliwe różniczkowanie formacyj, specjalnie u oficerów młodszych. Młody oficer traktuje wyznaczenie do Kadry Marynarki Wojennej, a nieraz i do flotylli pińskiej, jako coś krzywdzącego. Jedynie przydział na jednostki pływające i do Gdyni jest traktowany, jako coś, co czyni zadość ambicjom oficerskim.

Skutkiem takiego postawienia sprawy — oficerowie idą niechętnie do formacyj, znajdujących się nie w Gdyni i pełnią tam służbę bez zainteresowania, ograniczając się niemal wyłącznie do jej formalnej strony, oczekując z upragnieniem chwili otrzymania przydziału do Gdyni.

Dziś ten przebieg służby oficera winien zmienić się zasadniczo. Na pierwszy plan należy wysunąć wyszkolenie oficera i przygotowanie go do służby w linji we wszystkich formacjach marynarki wojennej o charakterze służby linjowej, a więc we flocie, flotylli i Kadrze Marynarki Wojennej. Oficer winien służyć w tych formacjach chętnie i z całą gorliwością, przejawiając jak największe zainteresowanie. Do dobrych oficerów winien być zaliczony tylko taki oficer, który uzyska opinję dobrego we wszystkich tych formacjach marynarki wojennej. Oficer, który odbył służbę we wszystkich formacjach linjowych, będzie odpowiedni i do pracy w formacjach centralnych i tyłowych, a więc w Kierownictwie Marynarki Wojennej, Szkole Podchorążych i t. p.

W marcowym numerze „Przeglądu Morskiego“ pisałem o wymaganiach, stawianych naszym oficerom marynarki wojennej. Te wymagania mogą być osiągnięte w pełni przez przejawienie

dobrej woli ze strony oficera i dostarczenie mu możności wszechstronnego zaznajomienia się ze służbą i objęcia całokształtu obowiązków.

Dzisiaj jest niezmiernie trudno ustalić wyraźnie podstawy przebiegu służby naszego oficera, głównie dlatego, że nie posiadamy ostatecznie ustalonej organizacji i nie możemy przewidzieć jak się pokierują i rozwiną nasze zagadnienia morskie. Tem niemniej możemy już teraz narzucić pewne wytyczne, które mogą posłużyć do dyskusji i do stworzenia podstaw na przyszłość.

Przedewszystkiem należy skonstatować, że dzisiejsze wymagania, stosowane do oficera, zmuszają tego ostatniego do stałej pracy nad sobą, do stałego studjowania i badania wszelkich zjawisk, związanych z jego służbą, do stałego doskonalenia się technicznego i taktycznego. Uzyskuje się to najlepiej przez samokształcenie oficera; wszelkie kursa i szkoły dają tylko fundamenta do dalszych i trwałych studjów i nigdy oficer nie powinien poprzestać na zakończeniu kursów z lepszym lub gorszym wynikiem, a powinien stale i wszędzie uzupełniać swoją wiedzę, pracując nad sobą. Tylko samokształcenie, ta szlachetna i ambitna forma pozyskania wiedzy fachowej, może stworzyć u oficera samodzielne i wyraźne zapatrywania na te lub inne zagadnienia taktyczne, techniczne i t. d., z któremi inni będą się liczyć.

Uwzględniając powyższe rozważania, przedstawiam sobie następujący przebieg służby naszego oficera.

Po ukończeniu Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej — młody podporucznik nie jest dosyć przygotowany do objęcia samodzielnego stanowiska i do dowodzenia szeregowymi, wyznaczenie więc jego na okręty floty — szczególnie na okres zimowy chybia celu. Taki oficer czuje się na okrętach niewyraźnie, a nieraz trafiwszy na okręt, na którym życie wcale lub słabo funkcjonuje — wprost demoralizuje się. Dlatego też lepiej jest i racjonalniej dać młodemu oficerowi możność dalszego wyrabiania się i stopniowego uniezależnienia się. Najlepiej da się to uzyskać w Kadrze Marynarki Wojennej. Przydział więc najmłodszych oficerów do Kadry Marynarki Wojennej jest zupełnie naturalny i da możność pod dowództwem starszych i doświadczonych kolegów — zetknięcia się celowego z ochotnikiem i rekrutem, poznania ich bliżej i szerzej, nauczenia się nietylko rozkazodastwa, ale traktowania każdej sprawy sprawiedliwie i sumiennie. Wreszcie w Kadrze Marynarki Wojennej zacieśnią się pierwsze więzy zbliżenia i wspólnego zaufania pomiędzy oficerem a szeregowym.

Przydział młodych oficerów do Kadry Marynarki Wojennej został w tym roku uskuteczniony. Wszyscy nowopromowani oficerowie, za wyjątkiem czterech, wysłanych do Francji do Ecole d'Application, otrzymali przydział do Świecia na stanowisko młodszych oficerów kompanji. Aby ułatwić tym oficerom zadanie ćwiczenia ochotnika i rekruta — przy Kadrze

Marynarki Wojennej zorganizowano krótki 3-tygodniowy kurs instruktorski.

W lutym, gdy kurs rekruta zostanie ukończony, wszyscy młodzi oficerowie winni otrzymać przydział na flotę i zostać zaokrętowanymi na jednostki pływające. W ten sposób — flota otrzyma wczesną wiosną dobrze przed rozpoczęciem kampanji — zastęp młodych oficerów, spragnionych praktycznego pływania i czynnej służby na morzu. Jednocześnie flota otrzyma oficerów już dokładnie obeznanych, jak postępować z materjałem ludzkim.

Młody oficer, aż do chwili uzyskania stopnia porucznika, winien pozostawać w Gdyni i pełnić służbę na morzu, nabywając już teraz cech prawdziwego oficera marynarki, t. j. znajomiąc się praktycznie z właściwościami okrętów i broni, z nawigacją i służbą na okręcie.

Pozostawienie podporuczników na flocie, aż do chwili uzyskania stopnia porucznika da możność zadośćuczynienia wymaganiom pragmatyki oficerskiej przez odbycie cenzusu dla otrzymania stopnia porucznika.

Na flotyllę pińską wyznaczać oficerów należy dopiero w stopniu porucznika. Takie opóźnienie z przydziałem do flotylli pińskiej jest uzasadnione tem, że podporucznik w stosunkowo krótkim czasie musi odbyć wymagany cenzus na porucznika, a służba na flotylli pińskiej wymaga przydziału na dłuższy okres czasu. Poza tem flotylla pińska posiada niemal wyłącznie stanowiska samodzielne, wymagające od oficera wyrobienia, orjentowania się i dowodzenia.

Przydziały na flotyllę pińską winny się odbywać w jesieni, t. j. po zakończonej kampanji tak na flocie, jak i na flotylli. Okres zimowy winien być wykorzystany przez flotyllę pińską do przygotowania poruczników do służby na okrętach flotylli. W tym celu flotylla winna zorganizować specjalne zimowe kursy oficerskie.

Przydział na flotyllę pińską winni otrzymywać kolejno wszyscy porucznicy. W ten sposób zrównamy poziom służby wszystkich naszych oficerów i podniesiemy godność służby na flotylli. Przydział na flotyllę pińską winien trwać co najmniej dwa lata i co rok część poruczników, określona każdorazowo, winna być zmieniana i przydzielana na flotę lub do formacyj centralnych i tyłowych. Jeżeli porucznik, pełniący służbę na flotylli pińskiej, został zakwalifikowany ujemnie — winien on pozostać na flotylli jeszcze jeden rok w celu należytego skonstatowania jego zdolności osobistych, jako oficera flotylli rzecznej.

Prawo awansu na kapitana winien uzyskać ten porucznik, który:

1) przebył w stopniu porucznika co najmniej 4 lata (tak wymaga pragmatyka, ale faktycznie jest to nieżyciowe i niecelowe, należałoby dodać jeszcze ze 2 lata);

2) otrzymał dodatnie kwalifikacje osobiste;

3) przesłużył na okrętach floty co najmniej 2 lata;
4) przesłużył co najmniej 2 lata na flotylli pińskiej.

Oficerowie w stopniu porucznika mogą już specjalizować się przez ukończenie specjalnej szkoły lub przez nabycie odpowiedniej praktyki i złożenie odpowiedniego egzaminu.

Porucznicy winni specjalizować się: w nawigacji, artylerji, broni podwodnej, lotnictwie morskiem, radjotelegrafji i nurkowaniu. Poza tem mogą się specjalizować i w specjalności nie bojowej, jak hydrografja.

Do szkół specjalizujących nie powinni być posyłani oficerowie w stopniu podporucznika, jest to bowiem przedwczesne i oficerowie są jeszcze za mało wyrobieni. Posyłanie oficerów w stopniu kapitana może być dopuszczalne jedynie w formie wyjątku.

Kapitanowie odbywają służbę niemal wyłącznie w Gdyni i w formacjach tyłowych, a to z powodu tego, że flotylla pińska potrzebuje znikomą liczbę kapitanów, a Kadra Mar. Woj. wcale takowych nie potrzebuje.

Kapitanowie winni zajmować stanowiska: z-ców dowódców, dowódców małych jednostek, referentów, szefów wydziałów, samodzielne stanowiska w portach i t. d.

Stopień kapitana należy traktować jako stopień przejściowy do dowódcy taktycznego. Skutkiem tego kapitanowie winni przejść specjalnie dla nich zorganizowany kurs aplikacyjny, na którym zaznajamiają się z ostatniemi postępami techniki, z nowoczesnemi poglądami na taktykę, z rozwojem marynarek obcych, z zagadnieniami własnego kraju, powstałemi w związku z dostępem do morza i t. p.

Powyższy kurs aplikacyjny zostanie po raz pierwszy uruchomiony 1 lutego 1930 roku i będzie trwać 3 miesiące. Pierwsza próba wykaże jego dodatnie i ujemne strony, a więc można liczyć na to, że od roku 1931 będzie zupełnie normalnie funkcjonować. W naszych warunkach kurs ten nie powinien pozostać takim przeciętnym kursem, potrzebnym dla wykonania pewnych klauzul pragmatyki, lecz trzeba posunąć się w swych zamierzeniach organizacyjno-wyszkoleniowych odrazu dalej, do właściwej mety. Mianowicie kurs taki powinien być odrazu traktowanym, jako przejściowa forma przyszłej Wyższej Szkoły Morskiej na wzór „Ecole de Guerre Navale“ we Francji. O potrzebie takiej szkoły nie potrzeba dużo pisać, gdyż nawet nasza codzienna praca w wąskich ramkach na to wskazuje. Wszystkie marynarki świata dążą do tego, aby każdy dowódca okrętu był już w posiadaniu dyplomu z ukończenia takiej szkoły. Większość marynarek nie może osiągnąć swego celu jedynie dlatego, że mają one zbyt liczny personel, aby go w ten sposób zunifikować. Nasza zaś marynarka, będąc narazie bardzo szczupłą, ma możność przygotować sobie dla przyszłego rozwoju współcześnie wyszkolonych dowódców. Zaczynając od trzechmiesięcznego kursu, możnaby go na przyszły rok rozwinąć na sześciomiesięczny, a potem na roczny. W miarę otrzymywania nowych

bojowych jednostek, dałaby się zorganizować i część praktyczna kursu w postaci t. zw. stage'ów. Program kursu przewiduje dwie części; 1) strategiczno-taktyczną, składającą się z historji wojen morskich, taktyki stosowanej jednostek nadwodnych, broni podwodnej, lotnictwa morskiego i obrony wybrzeża, organizacji wojskowo-morskiej i służby w sztabie, 2) informacyjno-techniczną, mającą na celu zobrazować najnowsze zdobycze techniczne artylerji morskiej, broni podwodnej, lotnictwa, mechanizmów okrętowych, budownictwa okrętowego i radjotelegrafji. Nadto plan kursu przewiduje szereg odczytów i pogadanek o poszczególnych broniach armji lądowej oraz o aktualnych zagadnieniach politycznych, społecznych i gospodarczych. Program jest w ten sposób ujęty, aby dać w streszczeniu całokształt wiadomości, potrzebnych oficerowi morskiemu w stopniu kpt. lub kdora-ppor. Stworzenie takiego wyższego ośrodka wiedzy morskiej u siebie, uniezależni nas pod względem naukowej pracy i da nam możność w ciągu pewnego okresu czasu stworzyć własny system wyszkolenia dowódców, odpowiednio do naszych warunków i właściwości.

Kapitanów zdolniejszych i władających biegle językiem francuskim należy wysyłać do Francji do Ecole de Guerre Navale. Wybór kandydatów należy uskuteczniać konkursowo, t. j. polecić opracowanie pewnych tematów i osądzić ich wartość. Kapitanowie, którzy ukończą z pomyślnym wynikiem Ecole de Guerre Navale, powinni być przeznaczeni do służby sztabowej.

Prawo awansu na komandora podporucznika pozyskują ci kapitanowie, którzy:

1) przesłużyli w stopniu kapitana co najmniej 4 lata (tak przewiduje pragmatyka);

2) odbyli cenzus dowodzenia małym okrętem oraz na stanowisku zastępcy dowódcy co najmniej jedną kampanją (6 mies.);

3) uzyskali odpowiednią opinję;

4) ukończyli z wynikiem dodatnim kurs aplikacyjny;

lub 5) ukończyli z wynikiem dodatnim Ecole de Guerre Navale.

Przebieg służby oficerów sztabowych jest dzisiaj trudny do przewidzenia, a w każdym razie przedwczesny z powodu nieposiadania ustalonego planu rozwoju naszej floty. Musimy więc nadal posługiwać się systemem dobierania odpowiednich oficerów na odpowiednie miejsca.

Projektowany przebieg służby da w swym wyniku: oficerów zdolnych do objęcia całokształtu naszych zagadnień morsko-rzecznych; praca w biurach będzie znacznie produktywniejsza; w razie wojny kraj będzie posiadał znaczny rezerwuar oficerów, których będzie można bez skrupułów przerzucać z morza na rzeki i odwrotnie.

KOMANDOR PPOR. STEYER WŁODZIMIERZ.

rzewidywania kpt. mar. St. Zjedn. Bruce'a G. Leighton'a.

(Zespolenie lotnictwa morskiego z flotą).

Dokładnie rok temu w fachowej prasie St. Zjedn. ukazał się niewielkich rozmiarów artykuł pewnego kapitana marynarki (lieut. commander B. G. Leighton) pod tytułem: „Ustosunkowanie sił powietrznych do morskich", który przez pewien okres czasu pozostał niezauważonym. A jest to niebanalna próba zespolenia lotnictwa morskiego z flotą bez obawy przewaluowania dotychczasowych wartości poszczególnych jednostek morskich, do których tak głęboko napozór jesteśmy przyzwyczajeni.

W lecie roku bieżącego zaczęły ukazywać się krytyki i rozprawy wywołane poruszonym przez niego tematem, obecnie zaś można powiedzieć, że oryginalnie ujęte i wypowiedziane przez niego myśli są ośrodkiem licznych dyskusyj, które będą w stanie wywołać znamienne posunięcia w budownictwie morskiem, a w których biorą udział oprócz powołanych czynników, także i marynarze linjowi, od władców pokładu do świeżaków z Annapolis'u.

Zasadnicze punkty wyjścia w rozumowaniach autora są następujące:

1. „Należy zmontować działa, wyrzutnie torpedowe i płatowce na okrętach i wysłać te okręty na pełne morze, dlatego, aby załoga przyzwyczaiła się do jaknajdłuższej samowystarczalności floty bojowej bez portów, czyli baz lądowych, a szczególnie do warunków walki w otwartem morzu".

Dalej, pomijając człowieka, jako jednakiej wartości przekaźnika przy wszystkich rodzajach broni, autor stwierdza, iż:

2. „Pancernik, jak dotychczas, jest pływającą armatą i zasadniczą bazą dla operacyj artylerji ciężkiej na pełnem morzu. Torpedowiec jest pływającą, a łódź podwodna — ponadto nurkującą torpedą i zasadniczą bazą dla operacyj torpedowania posiadających wszelkie dane dla pomyślnego wyniku".

Autor stwierdza dalej:

3. „Doświadczenie przekonywuje, iż udane wspólne operacje lotnictwa i marynarki bezwzględnie bazują się na okrętach. Stąd, oczywistem i należytem przyzwyczajeniem winno być: okręty, które wożą na sobie lub w sobie płatowce, jako broń, nazywać nie inaczej jeno „płatowcowce" na tej samej podstawie, jak ongiś

trafnie ochrzczono torpedowce. Te własne „płatowcowce“ zrobić zasadniczym typem okrętów bojowych“.*)

4. „Płatowce i wodnopłatowce są już obecnie dla floty bronią co najmniej równowartą armacie i wyrzutni torpedowej“.

„Co najmniej równowartą“, ponieważ rutyna myśli naszej jeszcze nie może się odzwyczaić od uwzględniania na czołowych miejscach — artylerji i broni podwodnej.

Uchodzi natomiast uwadze, że płatowiec bombardujący jest „latającą armatą“, a płatowiec torpedujący — „skrzydlatą, wielce ruchliwą wyrzutnią torpedową“.

Co się tyczy innych wymogów taktyki morskiej, np.: rozpoznania, stwarzania zasłon dymowych, już nie jest wątpliwem, iż „płatowcowiec“ zdziała o wiele więcej, niż okręt pozbawiony aparatów lotniczych.

Ze względu na nadzwyczajną ruchliwość i różnorodność swej zasadniczej broni — płatowca, „płatowcowiec“ może, zależnie od wymogów chwili, działać jako okręt linjowy, krążownik, torpedowiec, nawet minowiec.

Do obecnej chwili taktycy i budowniczowie łamali sobie głowy nad tem, do jakiego typu okrętów zaliczyć „płatowcowce“.

Zużycie do dziś dnia niewykończonych nadpancerników nie jest żadnem rozwiązaniem kwestji.

Każdy okręt floty ma być płatowcowcem. O ile tańszą stanie się wtedy, nawet często uskuteczniana modernizacja sprzętu, ponieważ będą jej podlegały zaokrętowane płatowce, zamiast kadłubu i silników samego okrętu, jak dotychczas.

Teraz, kiedy „płatowcowiec“ jest przeważnie linjowcem, kto jest więcej wart: nadpancernik, który wyrzuca pociski na 35000 m. czy też ten pierwszy, który może je rzucać na 200000 m.? Który z tych typów okrętów wyjawia już obecnie większą żywotność, szczególnie jeśli odnośne przewidywania swe oprzemy na twierdzeniu, iż „zwiększenie donośności skutecznej jest zasadniczym celem rozwoju wszelkiej broni. Broń, która to osiągnie, zwycięży swe współzawodniczki“.

Każda błyskotliwie rzucona myśl, każda poruszona przez kapitana Leighton'a kwestja, dążąca do zespolenia płatowca z okrętem, warta jest zastanowienia i rozważania.

Naprzykład autor zapytuje: jaką jest zasadnicza różnica pomiędzy pociskiem a bombą lotniczą dla wykorzystującego te rodzaje broni? Pierwszy jest poruszany skutkiem wybuchu prochu, druga zostaje skierowaną na właściwy tor przy pomocy motorów spalinowych, lecz jak ten, tak i tamta są wyrzucone ze strzelającego okrętu do celu z całkiem jednakowem przeznaczeniem.

Oczywiście, przeciwnicy rozwiązań, nasuwanych przez Leighton'a podkreślają, iż w zasadzie może i niema różnicy pomiędzy skutkiem działania pocisku i bomby lotniczej, lecz natomiast

*) „Płatowcowiec“ jest tylko możliwie dokładnem przetłumaczeniem amer. „planeship“, który obecnie wyparł wszelkie inne nazwy w rodzaju „aircraft carrier“ i t. p.

„wydajność w czasie“ czyli „częstotliwość ognia“ są, przy współczesnym poziomie techniki dział, a płatowców — niewspółmierne.

A właśnie ta „wydajność w czasie“ może spowodować, że działa będą wiele warte, wtedy gdy bomba lotnicza wcale nie uzyska nic rozstrzygającego. W bitwie morskiej raptownie może się nadarzyć stosowna chwila, która należycie wykorzystana, zaważy na wyniku starcia. Która więc z tych broni ma więcej prawdopodobieństwa natychmiastowego wykorzystania dowolnej chwili i skoncentrowania ognia na wybranych jednostkach nieprzyjacielskich — pocisk ciężkiego działa z szybkością wylotową około 1800 mil morskich na godzinę (925 metro/sek.) i z czasem lotu obliczalnym w sekundach, lub duża bomba lotnicza opuszczająca pokład lotnisko okrętu z szybkością 100 mil morskich na godzinę (52 metro/sek.) i czasem lotu obliczalnych w minutach.

Z tego wynika, że zbyt niepewnem jest przypuszczenie, iż właśnie w stosowną chwilę płatowce bombardujące okażą się nad linją nieprzyjaciela, gotowe do natychmiastowego działania. Mogą być z tem samem prawdopodobieństwem jeszcze na pokładzie „płatowcowca“.

Jeśli bitwa jutlandzka czegoś nauczyła dowódców zespołów, to chyba zwodniczości obliczeń uzyskania „kontaktu“ po rozwinięciu wybranego szyku i niepewności stworzenia dogodnych warunków świetlnych dla własnej broni. A o ile te obliczenia są mniej złożone, niż przy posługiwaniu się płatowcami bombardującemi?

Nadomiar, jedyny przykład bombardowania nieruchomego okrętu przez większą ilość płatowców zdarzył się przy końcu wojny — wtedy, gdy „Goeben“ wjechał na mieliznę pod fortem Naghara w Dardanelach po nieudanym wypadzie na wyspy greckie. Odsetek trafień był znikomy (dokładnie jeden %), poza tem nieskuteczny, ponieważ „Goeben“ ściągnął się z mielizny i wrócił do portu, coprawda więcej już nie próbując powtarzać doświadczenie.

Okrętów wożących na sobie i w sobie płatowce, jeszcze jest nie wiele. Co się tyczy typu tych płatowców to ładują na nie najróżniejsze, celem wypróbowania ich wartości w warunkach bojowych morskich. Leighton w swoim artykule, w którym odtwarza wygląd przyszłej bitwy morskiej, używa „płatowcowce“ jako eskadry nadpancerników, dywizje krążowników, flotyle kontrtorpedowców i t. d.

W rzeczywistości, aż do ostatniej chwili, typ „płatowcowca“ nie jest ustalony; w umysłach budowniczych morskich dają się zauważyć tylko bardzo płynne zarysy tych niezbędnych baz dla broni największego zasięgu.

Właściwie, są to okręty doświadczalne, a z tym, znajduje autor najwyższy czas skończyć. Należy tylko z innej strony podejść do kwestji ustosunkowania lotnictwa morskiego w ośrodkach floty, właściwie do kwestji zespolenia na morzu tych dwóch odmiennych rodzajów broni. Wszystkie marynarki zasłużenie cierpią obecnie za grzech zapatrywania się na tę kwestję oczami lądowców, którzy miast zastosowania się do wymogów nowej broni z tak obiecują-

cemi możliwościami, podporządkowali ją zbyt dla niej sztywnej organizacji swoich armij, dywizyj, brygad. Została podana komenda: „na miejscu marsz“.

Lotnictwo jako broń na morzu, nie należy podporządkowywać technicznym możliwościom istniejącego sprzętu, przeciwnie należy nagiąć teraźniejszy sprzęt morski do wymogów lotnictwa, zakrojonych na większą skalę, ten zaś sprzęt, który się nie da ugiąć i przystosować — odrzucić.

20 lat temu egzystował tylko jeden typ łodzi podwodnych— zwykła łódź podwodna. Pietnaście lat temu istniał tylko jeden typ płatowca — t. zw. aeroplan.

Dzisiaj mamy już możność stwierdzić, że jak pierwszy, tak i drugi rozwijając swe poszczególne właściwości, stworzyły różnorodne odgałęzienia od zasadniczego typu, które już się nie dadzą pokryć jednem i tem samem mianem.

Czołg, który dość niespodziewanie zjawił się podczas wielkiej wojny, jako zwykły sobie czołg, obecnie jest rozróżniczkowany w postaci bardzo odrębnych, nietylko kształtem, ale i przeznaczeniem, ruchomych opancerzonych gniazd ckm. lub nacierających fortów pancernych. Czyż to nam nie wskazuje, że gdy nowa broń, a na morzu i cały okręt, specjalnie przystosowany do tej broni, przejdą pomyślnie wszelkie stopnie niezbędnych udoskonaleń, czyli stworzą standartowy typ, to dalszym wynikiem rozwoju może być tylko dążenie do wyłonienia poszczególnych „podtypów“, w każdym z których specjalnie uwydatni się inna właściwość typu zasadniczego, czasem kosztem innych.

Jest więc zupełnie logicznem przypuszczenie, iż dalszy rozwój „płatowcowców“ pójdzie analogicznemi drogami. A więc każdy rodzaj „płatowcowca“ będzie zastosowany do wożenia i wykorzystywania płatowców określonego typu i do specjalizowania się w operacjach właśnie tego typu, przystosowując do niego odpowiednie urządzenia. Takim sposobem, będziemy posiadać zamiast teraźniejszych nadpancerników — „płatowce“ bombardujące, zamiast teraźniejszych krążowników — zwiadowcze, zamiast torpedowców— „płatowcowce“ torpedujące.

Jeśli kiedykolwiek ujrzymy „płatowcowiec bombardujący“, to przyjmując pod uwagę analogję Leighton'a, że płatowiec bombardujący jest „latającą armatą“, faktycznie będziemy skłonni dopuścić, iż utworzą one typ bliski do okrętu linjowego, a więc wielki, raczej powolny, dobrze opancerzony i z dużą donośnością skuteczną. Oczywiście, że typ zwiadowczy będzie potomkiem w prostej linji naszego krążownika. Typ torpedujący będzie prawdopodobnie zajmował w składzie przyszłej floty miejsce teraźniejszego nadtorpedowca, czyli będzie: liczny, zwrotny i szybkobieżny.

Czy mamy jednak dostatecznie podstaw zgadzać się z wnioskami autora odnośnie podziału przyszłych okrętów na tego rodzaju typy. Przecież obecnie nadpancerniki „Nelson“ i „Rodney“ jeszcze przewidują możliwość użycia wyrzutni torpedowej, a niema nadwodnej jednostki torpedującej, lub łodzi podwodnej bez armat. Każdy typ „płatowcowca“ musi myśleć o własnej obronie, a więc

posiadać odpowiedni sprzęt i pewną ilość dobrze wyszkolonego personelu dla jego obsługi.

Lecz wydaje się nieuniknionem, iż prędzej lub później, pewien typ „płatowcowca“ wykaże swe najodpowiedniejsze zdolności i przystosowanie do określonego typu płatowca. Wtedy ustali się ścisły kierunek jego rozwoju, a wyłoni natomiast rozbieżność wymagań budowlanych, także taktycznych odnośnie każdego poszczególnego typu.

Nie jest wykluczonem, że właśnie rzucona przez Leighton'a myśl o 8000 tonnowym standartowym „płatowcowcu“ — zwiadowczym, znajduje obecnie oddźwięk w tak zwanej „pax anglo-saxonica“, motorem której jest dążenie do pogodzenia kwestji nierentowności pokojowej i płynności wartości bojowej, niedawno narodzonych 10000 tonnowych krążowników, przez ustalenie dogodniejszych dla obydwu kontrahentów — norm z uwzględnieniem większego udziału i zespolenia lotnictwa z okrętem.

Dla nowego więc „płatowcowca“, zmniejszona wyporność którego (dogodna nadomiar samaprzezsię ze względu na globalne normy waszyngtońskie) zostanie zrównoważona umiejętną lokatą płatowców, konstruktor będzie musiał rozstrzygnąć kilka nieuniknionych postulatów taktycznych.

A mianowicie: „płatowcowiec musi być w stanie wykorzystać jednocześnie swoją artylerję i płatowce“.

Jeśli więc zdarzy się konieczność użycia tych broni w jednym i tym samym kierunku, muszą one znajdować się na różnych poziomach czyli pokładach.

Amerykańscy budowniczowie szybko zorjentowali się w niezbędności tego założenia i już obecnie marynarka ich jest w posiadaniu kreśleń „płatowcowca zwiadowczego“ z trzema potrójnemi wieżami (koło 25 cm.), dziewięcioma samoczynnemi działami pltn. i 24 płatowcami. Wyrzutnie torpedowe nie są uwzględnione. Jest to prawdziwy „centaur“, jako wynik zespolenia 2-ch odmiennych broni, ze zwodzonemi mostami; windami (dla płatowców) — typu, używanego na przystankach kolei podziemnych; szczupłemi (w porównaniu do lądowych), lecz bardzo dogodnie zaopatrzonemi międzypokładowemi hangarami; lekkiemi masztami na burtach w środkowej części, tak że antena może być poprzeczną lub mieć kształt trójkąta (maszty — blokhaus); szalupami w specjalnych wgłębieniach kadłuba, niby balkonach; przyrządami hydraulicznemi i elektrycznemi dla tłumienia wstrząsów, które odczuwa okręt przy strzelaniu lub zmianie obrotów i biegu maszyn.

Drugiem założeniem jest, iż pokład-lotnisko winien, jako przestrzeń niepancerna, zajmować jaknajmniej miejsca.

Artylerja rozwiązała kwestję ekonomji miejsca na okręcie przez osiągnięcie odpowiednich szybkości wylotowych pocisku i konstrukcję potężnych oporo-powrotników.

Zmniejszenie rozmiarów pokładu-lotniska będzie całkowicie zależało (aż do czasu udoskonalenia helikopterów) od siły katapulty, wyrzucającej płatowce.

Napędy doświadczalnych obecnie katapult są pneumatyczne, hydrauliczne, parowe, elektryczne i spalinowe. Każdy typ ma swoje zalety i wady, i tylko jakiś więcej udany konglomerat właściwości poszczególnych typów, ustandartyzuje się w przyszłości.

Rozmiary pokładu lotniska będą jeszcze szczególnie zależały od właściwości płatowca „okrętującego", na pierwszem miejscu od wyszkolenia i wprawy pilota. Wymagania, które budowniczowie zamierzają stawić mu obecnie są takie, aby zadowolił się sześciokrotną długością swego płatowca i wyczuł przechył i trym pokładu w chwili dotknięcia.

Budowniczowie twierdzą, iż aczkolwiek znają właściwości bąka i zawieszenia Kardana, jednak trzecie wymaganie konstrukcyjne „płatowcowców" — ciągła i niezmienna stateczność pokładu lotniska, będzie przypuszczalnie tworem niebliskiej przyszłości.

Dotychczasowe ryzykowne doświadczenia luksusowych kabin na zawieszeniu Kardana i okrętów zaopatrzone w olbrzymie bąki — zawiodły. Nieuchwytny kaprys delikatnego napędu systemu bąkowego spowoduje niespodziewanie nieunikniony zwrot „overkeel", czego żadna taktyka morska polecić nie może.

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

Tegoroczne manewry floty niemieckiej na Bałtyku.

Tegoroczne manewry floty niemieckiej odbyły się na Bałtyku między 9 a 20 września. Naczelne kierownictwo miał nad niemi szef marynarki Rzeszy Niemieckiej, w.-adm. Oldekop. Same manewry rozpoczęły się bezpośrednio prawie po zakończeniu pływania ćwiczebnego, które w roku bieżącym ze względów oszczędnościowych ograniczyło się jedynie do kampanji po morzu Bałtyckiem i do wizytowania portów fińskich, łotewskich i szwedzkich.

W manewrach brały udział następujące jednostki:

1) dywizja pancerników — „Elsass", „Hessen", „Schleswig-Holstein" i „Schlesien";

2) 1-sza flotylla torpedowców w składzie 1-ej półflotylli („T. 190", „T. 10", „T. 18" i „T. 19") oraz 2-ej półflotylli („T. 151, „T. 153", „T. 157" i „T. 158"); torpedowiec sztabowy „T. 196",

3) 2-ga flotylla torpedowców w składzie 3-ej półflotylli („Iltis", „Jaguar", „Luchs" i Tiger") oraz 4-ej półflotylli („Albatros", „Greif", „Kondor" i „Möve"); torpedowiec sztabowy „Wolf";

4) 1-sza półflotylla trawlerów („M. 110", „M. 113", „M. 122", „M. 136", „M. 145", „M. 75");

5) oddział tenderów („Delphin", „Jagd", „Frauenlob" i „Wacht");

6) półflotylla nadwodnych niszczycieli łodzi podwodnych („U. B. 27", „U. B. 28", „U. B. 29", „U. B. 32", „U. B. 33", „U. B. 35").

Łodzie podwodne, zabronione przez traktat wersalski w marynarce niemieckiej, służyły, jak informowano przedstawicieli prasy, wyłącznie do wyławiania min.

Flota zgromadziła się w dwóch portach Piławie (Pillau) i Swinoujściu (Swinemünde) dnia 6 września, które pełniły rolę portów wyjściowych. Same manewry rozpoczęły się, jak o tem podano wyżej, w trzy dni później. Do dnia 11 września trwały ćwiczenia taktyczne. Ćwiczenia te miały charakter ćwiczeń normalnych, mianowicie polegały na manewrowaniu w zwrotach całych zespołów, na sygnalizacji i wyławianiu min i na nocnych napadach torpedowców. Specjalną uwagę zwracano na szybkie i dokładne manewrowanie w zwrotach. Szyki były stosowane czołowy i torowy. Odstępy między okrętami nie dochodziły do 1 kabeltowu. Najwięcej ćwiczeń w zwrotach odbywało się na pancernikach.

Dnia 12 września rozpoczęło się zadanie strategiczne. Polegało ono na niedopuszczeniu floty nieprzyjacielskiej, która wpłynęła na Bałtyk przez cieśniny duńskie, do przerwania się na wschodnią połać morza Bałtyckiego.

Flotę nieprzyjacielską przedstawiała eskadra „żółta" pod dowództwem w.-adm. Franza, składająca się z 4 pancerników (z tych 2 zamarkowane przez trawlery), 6 trawlerów, pełniących rolę krążowników i 2 półflotyll torpedowców. Flotę niemiecką — eskadra „niebieska", którą dowodził w.-adm. Gladisch, a którą stanowiły 4 pancerniki (z tych, jak u „żółtych", 2 zamarkowane przez trawlery) oraz 2 półflotylle torpedowców.

Żółci forsowali przejście między wyspami Rugją a Bornholmem, przyjmując bitwę w ciągu dnia aż do zmierzchu, a unikając walki w ciągu nocy. Niebiescy bronili tego przejścia, nie cofając się przed bitwą w nocy. Obie eskadry dojrzały się na linji przylądek Arkona-mielizna Adlergrund popołudniu i z odległości 8 mil morskich rozpoczęły silny ogień artyleryjski. Ogień ten nie ustawał aż do zmierzchu. Przewaga była początkowo po stronie żółtych, którzy mieli lepszą pozycję w cieniu zbliżającego się zmroku i dzięki temu mogli łatwiej manewrować. Niebiescy stosowali sztuczną mgłę i parowali w ten sposób natarcia torpedowców przeciwnika.

Z nastaniem zmroku obie eskadry jęły się zbliżać do siebie, nie przerywając ognia artylerji, i na odległości 1 mili morskiej przeszły do natarcia. Natarcie nastąpiło przed 20-tą i było oświetlone przez świeżo weszły księżyc. Eskadrze niebieskich udało się przerwać linję torpedowców żółtych i przez to przeważyć szalę zwycięstwa na swoją stronę. Po przerwaniu jednak linji torpedowców nastąpiło na obu eskadrach takie zamieszanie, co objaśniano później panującemi ciemnościami, że obie floty dopiero przy największym wysiłku zdołały się uporządkować i w pół godziny później otworzyły znów ogień artyleryjski. Ogień trwał godzinę, poczem nastąpiło znów obustronne natarcie, w którem niebiescy osiągnęli przewagę.

Wygrana zatem była po stronie floty niemieckiej, która zmusiła obcą flotę, idącą przez Bałtyk w kierunku wschodnim, do bitwy w niedogodnych warunkach, bo w nocy i w pobliżu niemieckiej twierdzy nadmorskiej Swinoujścia, i osiągnęła w tej bitwie zwycięstwo.

Ten manewr strategiczny floty niemieckiej jest w najwyższym stopniu interesujący dla nas, Polaków. Widzimy z niego, że:

1) dowództwo niemieckie liczy się na serjo z możliwością dostania się na Bałtyk floty niebałtyckiej,

2) flota niebałtycka idzie przez Zund, a nie przez Bełt Wielki, skoro Niemcy stawią czoło, opierając się nie o Kilonję, a o Swinoujście,

3) flota ta idzie na wschód, a ponieważ, będąc niebałtycką, nie posiada własnej podstawy operacyjnej na Bałtyku, przeto kierując się ku wschodowi, dąży do portu obcego, który ma dla niej być taką podstawą; oczywiście, podstawą taką może być tylko port sprzymierzonego państwa.

Manewry te zatem przedstawiają walkę floty niemieckiej z eskadrą francuską, idącą ku Gdyni w wypadku wojny polsko-niemieckiej.

Opisane powyżej manewry niemieckie, rozgrywką których była bitwa wspomniana, nie były rzeczą sporadyczną. Dowodem tego może posłużyć specjalne zwrócenie uwagi kierownictwa manewrów na prasę. Przedstawiciele tej ostatniej byli cały czas obecni na ćwiczeniach i korzystali z największych ułatwień w zakresie informacji i objaśnień. Cała też prasa Pomorza Niemieckiego (Pomeranji) podkreślała znaczenie tych manewrów i ich zastosowanie w przyszłej wojnie. Zostały pozatem zainteresowane w tych manewrach nietylko koła morskie, lecz i wojsk lądowych, a nawet przemysłu i kupiectwa. W tym celu w dniu 11 września, w wigilję bitwy, władze morskie urządziły w Swinoujściu odczyt, który odbył się w gmachu komendantury i został wygłoszony przez kpt. Conrada. Odczyt ten był dostępny dla szerokich warstw społeczeństwa. Prelegent wskazał przedewszystkiem, że na wypadek wojny Niemcy muszą zwrócić szczególniejszą uwagę na drogę morską, niezbędną dla ich importu z zagranicy. Koniecznem wobec tego staje się utrzymanie Bałtyku w swoich rękach i obrona wylotu tej drogi morskiej. Wylot ten stanowi Szczecin, będący wrotami do wnętrza Niemiec środkowych, opartych na dorzeczu Odry. Z tego wynika olbrzymie znaczenie Swinoujścia, asekurującego Szczecin, Swinoujście zatem ma znaczenie potrójne:

1) osłania Szczecin,

2) panuje nad przejściem z zachodniej do wschodniej części Bałtyku między Rugją a Bornholmem,

3) jest stacją załadowczą do odciętych Prus Wschodnich, na łączność z któremi drogą lądową Niemcy, w razie zatargu zbrojnego (z Polską) liczyć nie mogą.

Prelegent zakończył swój odczyt, że Swinoujście jest jedyną bazą dla niemieckiej marynarki wojennej na Bałtyku.

Mamy więc już tendencje przeniesienia środka ciężkości bałtyckiej floty niemieckiej z Kilonji bliżej ku naszej granicy. Widzimy więc, że nasz tradycyjny antagonista zachodni zwraca coraz większą uwagę na Rzplitą nietylko od strony lądu, lecz i od strony morza. Odpowiedzią na to powinien być jak najprędszy program budowy naszej marynarki wojennej.

POR. MAR. PIĄTKOWSKI TADEUSZ.

Łączność elektryczna Saint-Chamond-Granat.

Postęp techniki współczesnej coraz bardziej zmniejsza zakres udziału umysłu ludzkiego w kierowaniu instalacjami technicznemi, zastępując pracę człowieka przez pracę maszyn, kierowanie których nie może się jednak odbyć bez udziału człowieka.

Ta okoliczność narzuca potrzebę pewnego i bezpiecznego kierowania z jednego miejsca rozmaitemi instalacjami odległemi, co z kolei wymaga uniwersalnego systemu łączności.

Łączność mechaniczna w postaci kółek zębatych, przekładni i łańcuszków, optyczna w postaci lampek i t. p., czy też akustyczna w postaci dzwonków, brzęczyków i telefonów, nie daje wymaganej gwarancji i bezpieczeństwa olbrzymim wartościom, puszczonym w grę przez technikę nowoczesną.

System łączności, do którego należy łączność elektryczna Saint-Chamond-Granat, czyli w skróceniu przekaźniki Granata, najbardziej odpowiada wymaganiom, stawianym przez kierowanie współczesnemi instalacjami; zapewnia on szybkość przekazywania, łatwość manewrowania, bezpieczeństwo działania, sprawdzenie sygnałów nadanych i możność przekazywania na znaczną odległość.

System tych przekaźników może być uzupełniony przez sygnalizację akustyczną, która będzie miała znaczenie pomocnicze, jak naprzykład, uprzedzenie o zwróceniu uwagi na mający nastąpić sygnał; co ma miejsce w postaci dzwonków przy instalacjach telegrafów maszynowych elektrycznych na okrętach, oraz znajdzie zastosowanie we wszelkich innych instalacjach, w których wyłania się potrzeba zabezpieczenia od mylnego manewru życia ludzkiego i cennego materjału.

Przekaźniki Granat'a znajdują zastosowanie w marynarce przy instalacjach artyleryjskich, dalocelowaniu, kierowaniu ogniem artyleryjskim, aparatami torpedowemi, przy instalacjach telegrafów maszynowych, logów kompasów żyroskopowych.

Korzystnym więc jest dla szerszego ogółu kolegów zapoznanie się z ogólnemi zasadami działania tej łączności oraz z jej zaletami.

Składa się ona z dwóch stacyj, nadawczej i odbiorczej. Częścią główną stacji nadawczej jest przekaźnik, a stacji odbiorczej — odbiornik.

Przekaźnik i odbiornik są to motory elektryczne, obracające strzałki wskazujące umieszczone na tarczach, przypominających tarcze zegarowe. Przekazywanie jest oparte na zasadzie wywoływania pola elektromagnetycznego wirującego.

Przez odpowiednie manewrowanie urządzeniem przekaźnika wywołuje się zgodne przesunięcie kierunku pola elektromagnetycznego odbiornika, co powoduje przesunięcie jego strzałki wskazującej.

Łączność ta jest równowartościową z łącznością mechaniczną, opartą na zasadzie kół zębatych, albowiem szybkość obrotowa części i ich wzajemna pozycja w stosunku stałym z góry określonym.

Instalacja tej łączności może zawierać jeden lub kilka przekaźników i odbiorników.

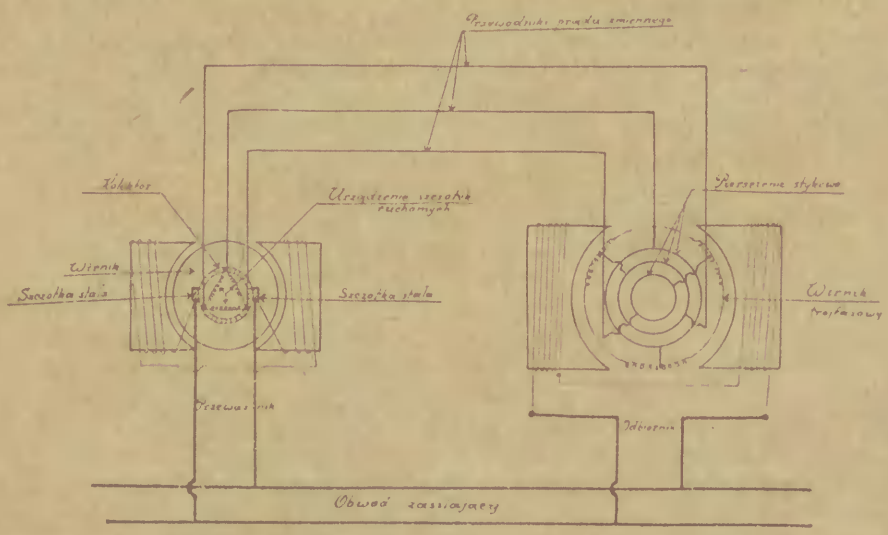
Przekaźnik.

Jego częścią istotną jest motor zasilany prądem stałym, składający się z induktora (elektromagnesy), wirnika z kolektorem, na którym są dwie szczotki stałe i trzy szczotki ruchome, urządzone w ten sposób, że można je obracać, ślizgając po obwodzie kolektora i nie zmieniając wzajemnej ich pozycji; szczotki te są połączone z trzema przewodnikami, prowadzącemi do odbiornika.

Odbiornik.

Jego częścią istotną jest odmiana motoru auto-synchronicznego składającego się z induktora stałego (elektromagnesy), zasilanego prądem stałym, wirnika trójfazowego, stykającego się z trzema pierścieniami, połączonemi z trzema przewodnikami, idącemi od przekaźnika.

Zasada działania systemu jest następująca (patrz szkic): Jak tylko obwód zasilający prądu stałego zostanie zamknięty,



wirnik przekaźnika zostaje uruchomiony i zachowuje się jak wirnik silnika bocznikowego (praktycznie szybkość obrotowa stała). Magnesy induktora przekaźnika, wzbudzane prądem stałym, wytwarzają pole elektromagnetyczne stałe o natężeniu stałem. Wobec czego rozkład napięć na kolektorze, przedstawiony w formie wykresu, da krzywą o charakterze sinusoidy.

Jeżeli teraz przesuniemy urządzenie trzech szczotek ruchomych dookoła kolektora, to wywołamy pod temi szczotkami napięcie trójfazowe o częstotliwości proporcjonalnej w każdej chwili do szybkości obracania szczotek, co wytworzy prąd zmienny, biegnący przez trzy przewodniki do wirnika odbiornika.

Wirnik odbiornika zasilony przez prąd trójfazowy o wartości skutecznej stałej i o częstotliwości zmiennej, staje się ośrodkiem wirującego pola elektromagnetycznego o częstotliwości prądu zasilającego. Magnesy induktora odbiornika, zasilane przez prąd stały, wytwarzają stale nieruchome pole elektromagnetyczne o natężeniu stałem.

Wytworzone pole wirujące ma tendencję wyprowadzić z równowagi wirnik. Okoliczność ta stwarza parę wyrównywującą, która obraca wirnik, starając się zachować kierunek pola wytworzonego przez jego uzwojenie w zgodności z kierunkiem pola induktora. A więc w rezultacie pole wirnika zostaje unieruchomione kosztem obracania się wirnika.

Jeżeli obrócimy urządzenie szczotek ruchomych przekaźnika o pewien kąt, to kierunek wypadkowego pola wirnika odbiornika odchyli się o taki sam kąt, a wirnik wykona ruch obrotowy o tej samej amplitudzie, lecz w kierunku przeciwnym do kierunku odchylenia się jego pola.

Zawdzięczając właściwościom pola wirującego, system omawiany posiada tą zaletę, że wirnik odbiornika zajmuje tylko jedną ściśle określoną pozycję równowagi, odpowiadającą ściśle określonej pozycji ruchomych szczotek w stosunku do kolektora przekaźnika. Wobec czego, jak tylko obwód zostanie zamknięty, wirnik odbiornika zajmuje automatycznie pozycję odpowiednią do pozycji szczotek ruchomych.

Konstrukcja ta przedstawia znaczne zalety dla potrzeb artylerji okrętowej — jak naprzykład:

1) Dokładność i ciągłość wskazań. Pozycja strzałki umocowanej do osi obrotu wirnika odbiornika jest uwarunkowana przez jego wypadkowe pole elektromagnetyczne, które zależy wyłącznie od pozycji trzech szczotek ruchomych w stosunku do elektromagnesów przekaźnika. Ruch zaś szczotek dookoła kolektora jest ciągłym. A więc odbiornik odtwarza wiernie i z nadzwyczajną dokładnością przesunięcie szczotek przekaźnika, poruszanych zapomocą przekładni mechanicznych ręką ludzką.

2) Stałość wskazań zapewnia zasada konstrukcji, polegająca na tem, że motor odbiornika posiada największą parę sił przy zatrzymaniu jego działania. Albowiem kiedy zatrzymamy ruch obrotowy szczotek przekaźnika, to zredukujemy częstotliwość

prądu zmiennego do zera i do odbiornika zostaje wysłany prąd stały, co wytwarza silny hamulec elektryczny, który unieruchomiając wirnik, daje w ten sposób stałość wskazań nawet przy bardzo silnych wstrząśnieniach, spowodowanych przy strzelaniu z dział najcięższych kalibrów.

3) Różnorodność wskazań. Przekaźnik i odbiornik może być tak skombinowany, że jednocześnie wskazuje kilka sygnałów, które są w zależności matematycznej. Naprzykład, przy celowaniu działa otrzymują celownik podany w kątach i minutach, uwidoczniony w odbiorniku na trzech tarczach sprzężonych, z których jedna wskazuje dziesiątki stopni, druga jednostki stopni i trzecia minuty. Podobne urządzenie mają i inne przekaźniki artyleryjskie tego systemu.

4) Instalacja może się składać z kilku stacyj odbiorczych przyjmujących sygnały od jednej stacji nadawczej, każda oddzielnie lub wszystkie razem. Dokładność wskazań nie zależy od ilości odbiorników w jednym obwodzie. Kilka stacyj nadawczych mogą kolejno nadawać sygnały, zapomocą specjalnego przełącznika, do pewnej grupy stacyj odbiorczych.

5) Instalacja jest nadzwyczaj prosta, albowiem nie zawiera ani rozruszników, ani oporników, ani stacyj rozrządzających (relais), ani sprężyn. Przekaźniki i odbiorniki są umieszczone w specjalnych skrzynkach hermetycznych, chroniących od wody i gazów. Mogą więc one z łatwością przetrwać czas dłuższy pod wodą.

Podczas mego pobytu na torpedowcu francuskim byłem świadkiem kłopotów oficera artyleryjskiego, spowodowanych grzaniem się przekaźnika w posterunku centralnym.

Bo pomimo tego, że przekaźnik jest rodzajem przetwornicy, a więc należałoby się spodziewać, że grzeje się on mniej niż inne motory elektryczne, temperatura jego grzania się przechodzi często maximum dozwolone. Tłumaczy się to tem, że ruchome szczotki powodują, stosunkowo, szybkie zanieczyszczenie kolektora, a oprócz tego hermetyczne zamknięcie sprzyja zachowaniu ciepła.

Lecz wada ta niema praktycznego znaczenia wielkiego. Torpedowiec odbył wszystkie przepisowe strzelania i ani razu grzanie się motoru nie zaważyło na sprawności kierowania ogniem.

Przekaźniki Granat'a z racji swoich zalet zostały zatwierdzone jako przepisowe w marynarce francuskiej. Marynarka angielska i japońska również zaczynają je wprowadzać. No i nasze nowe jednostki otrzymują je w posagu.

KOMANDOR PPOR. KOSIANOWSKI WŁADYSŁAW.

Dyscyplina rozkazodawstwa.

Aczkolwiek o znaczeniu należytego sposobu wydawania rozkazów dostatecznie jasno poucza regulamin, myślę że garstka rozważań i uwag dotyczących tego tematu nikomu nie zaszkodzi, a nawet przydać się może młodym oficerom w ich praktyce służbowej.

Warto więc przypomnieć sobie, co mówi w tym względzie Regulamin Służby Wewnętrznej część II. rozdział C — artykuł 16-ty.

„Przełożony wydaje rozkazy, a obowiązkiem jego jest czuwanie nad ich wykonaniem".

Powyższa maksyma krótko zredagowana w regulaminie popiera się niepisaną zasadą, powszechnie znaną, a streszczającą się w tych słowach: „mało jest wydać rozkaz — należy też dopilnować jego wykonania".

Uderzmy się w piersi i przyznajmy, że zasadę tą często przypominamy sobie poniewczasie.

Czyż nie zdarzają się takie wypadki, że starszy przełożony zwraca się z wyrzutem do młodszego oficera i zapytuje, dlaczego to lub tamto dotychczas nie jest zrobione. Słyszy się wtedy cichą odpowiedź zażenowanego oficera: „ja dałem rozkaz to zrobić matowi Iksińskiemu, lecz on widocznie o tem zapomniał".

Najzupełniej zbytecznem jest tłomaczenie się tego oficera. Każdy przełożony z pewnością wytknie mu niezastosowanie się do powyższej przytoczonej maksymy regulaminowej i zasady komentującej tą maksymę.

Dalej regulamin mówi:

„Rozkaz musi być jasny, krótki, stanowczy, zupełny i dostosowany do zdolności pojmowania wykonawcy. Rozkazujący powinien pamiętać, że i sposób wydania rozkazu oddziaływa na wykonawcę. Wykonanie rozkazu zależy w wielkiej mierze od zawartego w nim ducha".

Wszystko to takie wymowne i jasne, że nie wymagałoby żadnych omówień, gdyby się nie widywało na praktyce tyle błędów i częstych zgrzeszeń przeciw tym wskazaniom regulaminu.

Uważam, że nie od rzeczy byłoby w tem miejscu przypomnieć sobie, że przełożonym — czyli uprawnionym do rozkazywania — jest nie zawsze tylko oficer.

Artykuł 10-ty tegoż regulaminu głosi:

„Przełożonym jest żołnierz, który ma prawo rozkazywania innym żołnierzom na mocy postanowień organizacyjnych, przepisów służbowych lub na mocy wyższego rozkazu“ i t. d.

Poza oficerami więc, na szczeblu rozkazodawczym stoi liczna grupa podoficerów. Ci ostatni właśnie, jako mający znacznie bliższą styczność i ciaśniejsze współżycie z podwładnymi, muszą szczególnie dobrze wniknąć i ocenić dobrodziejstwo należytego rozumienia artykułu 16-go, pouczającego o sposobie wydawania rozkazów.

Należy bowiem widzieć tą ogromną różnicę, jaka jest naprzykład między prośbą podoficera użyczenia przez marynarza ognia do zapalenia papierosa w czasie pozasłużbowym, a rozkazem udania się na pokład celem objęcia wachty przez tegoż marynarza.

Zarówno jak nie może przełożony żądać jakiejś prywatnej przysługi dla siebie („wyjąwszy wypadki, gdy żołnierz jest oddany do jego dyspozycji właśnie w tym celu“ patrz regulamin) wyrażając to w formie rozkazu — tak niedopuszczalnym jest niemrawy ton i ślamazarny sposób wydawania rozkazu dotyczącego służbowych czynności.

„Rozkaz musi być jasny, krótki, stanowczy...“ tak mówi regulamin. Nie można jednak, aby rozkazujący zapominał o tem, że nie wszystko to co dla niego samego jest jasne — jest także w równej mierze jasnem dla k a ż d e g o podwładnego.

Musi więc przełożony kierować się własną logiką i tem co zresztą dalej w tym samym artykule regulaminu jest powiedziane:

„Rozkaz musi być dostosowany do zdolności pojmowania wykonawcy“. Marynarka wojenna jest w szczęśliwszem położeniu od armji pod względem posiadania inteligentniejszego składu osobowego szeregowych.

Rodzaj służby wymaga przydzielania do marynarki ludzi pojętniejszych, przeważnie mających za sobą jakie takie szkoły i praktyki w rzemiosłach. Analfabetów nie mamy.

Jednak wielu znajdzie się marynarzy o umyśle ociężałym lub o powolnie działających centrach reagowania.

Źle więc jest, jeśli przełożony nie wyodrębnia takich podwładnych przez dostosowanie się do ich umysłowości.

Wydawanie rozkazów niedostosowanych do ich zdolności pojmowania będą wielkiem uchybieniem ze strony rozkazodawcy. A jego gniew i krzyki poniewczasie, jeszcze bardziej go obciążą.

Niejednokrotnie zdarzało się widzieć wypadki, gdzie jakiś młody i gorliwy oficer lub podoficer, wydawał rozkaz tonem szorstkim — niemal gniewnym czy złośliwym.

Jeśli on myślał, że tego wymaga styl wojskowy — czyli tak zwany „dryl“ — to był w błędzie.

Szorstkość nic nie ma wspólnego ze stanowczością.

O ile zalecona przez regulamin stanowczość dobrze oddziaływa na wykonawcę, o tyle szorstkość jest szkodliwą. Bezpośrednio graniczy ona z opryskliwością i za taką częstokroć jest braną.

Tak samo, nawet czasem w większej wierze, jest szkodliwą przesada w kierunku krótkości rozkazu.

Zbytnia lakoniczność — szczególnie w odniesieniu do podwładnego niezbyt umysłowo bystrego — czasem prowadziła do gmatwania się sytuacji i kończyła się gniewem przełożonego, który sam był winien nieporozumienia, gdyż odrazu nie zadał sobie trudu dostosować się do zdolności pojmowania wykonawcy.

Jest jeszcze jedno bardzo ważne prawidło, nakazane przez regulamin, a stosowanie się do którego coraz bardziej jest zaniedbywane. Mowa o wymaganiu powtarzania rozkazów.

Artykuł 28 Regulaminu Służby Wewnętrznej głosi:

„Każdy rozkaz ustny szeregowcy powtarzają. Podoficerowie i oficerowie powtarzają rozkazy tylko na życzenie rozkazującego".

Wartościowym jest rozkaz, gdy jest on zrozumiany i wprowadzony w życie w tym sensie i charakterze w jakim był wydany przez przełożonego.

Wiele się zdarza wypadków w życiu codziennem, że rzeczywisty sens wydanego rozkazu lub polecenia absolutnie się zniekształca i przychodzi do miejsca przeznaczenia w formie i redakcji spaczonej.

Zaniechanie lub zaniedbywanie tego elementarnego prawidła nakazanego w służbie wojskowej, może pociągnąć za sobą bardzo smutne następstwa — szczególnie w służbie morskiej.

W czasie pokoju, niedocenianie tych spraw może powodować usterki, zamieszania i hamowanie gładkiego i sprężystego toku służby. Podczas wojny zaś, za jakieś nieporozumienie można zapłacić ceną ludzkich istnień.

Tymczasowy Regulamin Morski nie ujmuje ogólnie tej kwestji, gdyż w marynarce obowiązuje Regulamin Służby Wewnętrznej wydany dla całej siły zbrojnej przez Ministerstwo Spraw Wojskowych, traktuje on o szczegółach specjalnie morskich.

Otóż w art. 85-tym nakazuje się bezwzględnie dosłowne powtarzanie przez sternika otrzymywanych rozkazów (komend).

Doniosłe znaczenie przestrzegania tego przepisu jest zbyt jasne i oczywiste — nie ma więc potrzeby dłuższego zastanawiania się nad tem.

Pozostaje więc tylko stwierdzić, że bodaj jedynie w tej dziedzinie wojenno-morskiej służby przestrzega się przepisu dotyczącego powtarzania rozkazów.

Abyśmy jednak byli w zgodzie ze swem sumieniem musimy przyznać, że choć na szczęście rzadko, ale i tutaj spotykały się odstępstwa i zaniedbania.

Bywały bowiem wypadki, szczególnie gdy podawał komendy do steru jakiś bardzo młody oficer, a na sterze stał sternik mający siebie (jak widzimy niesłusznie) za chlubę tej specjalności — to komendy powtarzał on jakby od niechcenia, a od czasu do czasu wcale nie powtarzał.

Jeśli oficer, pomimo swej młodości był dość zaradny i energiczny, to powracał porządek stosownem upomnieniem — w innym wypadku potrzebna bywała interwencja obecnego na mostku dowódcy okrętu.

Z zapominaniem lub zaniedbywaniem tych wszystkich przepisów dotyczących rozkazodawstwa należy walczyć jak najenergiczniej.

Oficerowie muszą stale pamiętać o nakazach regulaminu i wychowywać w tym duchu podoficerów i marynarzy.

Jeszcze jedno byłoby wysoce pożądane — mianowicie meldowanie przez podwładnego o wykonaniu przez niego otrzymanego rozkazu.

Zasadę „rozkaz powtórz, o wykonaniu zamelduj" należy kultywować w interesie służby i z obowiązku posłuszeństwa regulaminowi.

KPT. MAR. DYPL. STANKIEWICZ ROMAN.

Kronika zagraniczna.

Wielka Brytanja.

Morska konferencja rozbrojeniowa.

Podczas swego pobytu w Ameryce Mac Donald uzgodnił z rządem Stanów Zjednoczonych projekt zwołania morskiej konferencji rozbrojeniowej.

Konferencja ta ma się odbyć w styczniu 1930 roku w Londynie, a wezmą w niej udział prócz Anglji i Stanów Zjednoczonych, Francja, Italja i Japonja. Nota zapraszająca, rozesłana ambasadorom zainteresowanych państw, wyszczególnia punkty w których osiągnięto porozumienie między Mac Donaldem, a ambasadorem Stanów Zjednoczonych gen. Dawesem. Punkty te są następujące:

1) że obecne rokowania są dalszym ciągiem paktu Kelloga; 2) że zasada parytetu została uzgodniona dla wszystkich typów okrętów wojennych, nie objętych umową waszyngtońską, przyczem wspomniany parytet ma być osiągnięty 31-go grudnia 1936 roku; 3) że pożądane byłoby również omówienie kwestji rewizji sił okrętów linjowych celem uzgodnienia wykonania pełnego programu konferencji waszyngtońskiej; 4) że oba mocarstwa są tego zdania, że łodzie podwodne winne być całkiem usunięte, przyczem oba rządy uznają jednak, że nie może to być wprowadzone w życie bez zgody wszystkich mocarstw zainteresowanych.

Trudnem jest do przewidzenia czy konferencja ta wyda pozytywne rezultaty. Jak już donosiliśmy, najtrudniejszą kwestją do uzgodnienia jest wynalezienie współczynnika sił dla krążowników; dotychczas jeszcze nie osiągnięto porozumienia w tej sprawie. Pozatem kwestja łodzi podwodnych będzie nastręczać wiele przeszkód wobec stanowiska Italji i Francji, które istnienie floty podwodnej uważają za wyrównanie swoich sił morskich wobec mocarstw anglo-saskich.

Zatopione łodzie podwodne.

Nawiązując do ostatniego wypadku z L 12 „Naval and Military Record" podaje spis łodzi, które zginęły podczas pokoju dzięki nieszczęśliwym wypadkom.

Są to:

rok 1904 — A 1, zatopiona przez parowiec „Berwick" około latarni Nab, przyczem zginęło 11 ludzi;

rok 1905 — A 5, która zatonęła w Queenstown z powodu wybuchu ropy — 6 zabitych i 9 rannych;
„ 1905 — A 8 zatonęła podczas wymiany załogi w Plymouth Sound, 15 ludzi utonęło;
„ 1905 — A 4 zatonęła w Plymouth po zderzeniu się w porcie z holownikiem;
„ 1909 — C 11 — zatopił parowiec „Eddydone" około Cromer, 13 marynarzy zginęło;
„ 1910 — C 8 zatonęła po zderzeniu się z holownikiem około Harwich, 5 ludzi zginęło.
„ 1912 — A 3 została zatopiona przez kanonierkę „Hazard" około wyspy Wight, 14 marynarzy zginęło;
„ 1912 — B 2 zatopił parowiec „Amerika" w pobliżu Dover, zginęło 15 ludzi;
„ 1913 — E 5 zatonęła z powodu wybuchu pocisku, zginęło 3;
„ 1914 — A 7 zatonęła w Whitsand Bay, zginęło 11 marynarzy.

Podczas wojny światowej Wielka Brytanja straciła 59 łodzi: 7 zniszczono w Helsingforsie w celu uniemożliwienia zabrania ich przez niemców; 20 zginęło od nieznanych przyczyn; 5 zostało zatopionych przez nieprzyjacielskie łodzie podwodne; 3 zatonęło przy próbach sforsowania Dardanelów; 4 zginęło na minach w pobliżu wysp brytyjskich; 3 rozbiło się około brzegów państw neutralnych; 7 zginęło z powodu zderzenia się; 2 zatopiono bombami lotniczemi; wreszcie 3 zatopiono ogniem art. z własnych jednostek.

Po wojnie światowej zginęły następujące łodzie:

rok 1921 — K 5 zginęła około Ushant, grzebiąc ze sobą 6 oficerów i 51 marynarzy;
„ 1921 — K 15 zatonęła w porcie Portsmouth, cała załoga została wyratowana;
„ 1922 — H 42 zderzyła sio z HMS „Versatile", zginęło 3 oficerów i 20 marynarzy;
„ 1923 — L 9 zatonęła w porcie Hong Kong podczas tajfunu, cała załoga została uratowana;
„ 1924 — L 24 zatonęła około Portlandu, zginęło 6 oficerów i 37 marynarzy;
„ 1925 — M L została przebita przez parowiec norweski około Star Point, zginęło 4 oficerów i 65 marynarzy;
„ 1926 — zatonęła w Devonporcie, zginęło 6 marynarzy.

W innych marynarkach straty łodzi podwodnych z powodu wypadków po wojnie światowej przedstawiają się następująco:

rok 1923 — duża łódź japońska zatonęła podczas prób, zginęło 85 marynarzy;
„ 1923 — O 5 (USA) zatonęła w kanale panamskim, trzech marynarzy zginęło, 21 uratowano po 31 godzinach pobytu pod wodą;
„ 1923 — S 37 (USA) zatonęła z powodu wybuchu, 3 zabitych i 6 rannych;
„ 1924 — „Sebastiano Vaneiro" (Italja) zginęła około Syracuse, utonęło 54 marynarzy;

rok 1924 — 43 (Japonja) zatonęła około Sasebo po zderzeniu się z pancernikiem „Tatsuta", wszyscy zginęli;
„ 1925 — S 51 (USA) została zatopioną około Narragansatt po zderzeniu się z parowcem „City of Rome", 34 marynarzy zginęło;
„ 1927 — S 4 (USA) została przebita przez torpedowiec około Woodard Mass, przyczem zginęło 4 oficerów, 35 marynarzy.

S. S. S. R.

Odwiedziny floty sowieckiej w Wilhelmshafen.

Sprawozdanie „Frankfurter Zeitung", który przy sposobności odwiedzin floty sowieckiej w Wilhelmshafen miał sposobność nieco bliżej się przypatrzyć, ogłasza garść swych spostrzeżeń i uwag.

W skład eskadry sowieckiej wchodziły dwa krążowniki „Aurora" i „Profintern" (ex „Swietłana") oraz dwa małe torpedowce, całość pod dowództwem admirała Ralla, byłego oficera marynarki carskiej.

Na okrętach daje się odczuć żelazna dyscyplina, niema ani śladu poufałości, służbowa przepaść dzieli oficera od marynarza. Oficerom przywrócono rangi, które z łatwością można odczytać na naramiennikach.

Marynarze przeważnie młodzi, u których nawet wspomnienia nie pozostało o rewolucji. Chociaż na okrętach niema już podobno komisarzy z GUP, to jednak wszędzie daje się odczuwać terror i szpiegostwo.

Pod względem technicznym okręty prezentują się marnie, są to już mocno przestarzałe jednostki. Tylko „Profintern" podobno posiada zupełnie nowoczesne urządzenia, jednak bolszewicy zazdrośnie zabronili dostępu na ten okręt, tak że trudno było stwierdzić jak daleko posunięto te udoskonalenia.

Francja.

Nowy d-ca floty na morzu Śródziemnem.

Admirał Durand Viel został wyznaczony d-cą eskadry Śródziemnomorskiej na miejsce zmarłego admirała Frochot.

Admirał Durand Viel pochodzi z Normandji i ma obecnie 54 lata. Jego dotychczasowa służba miała następujący przebieg: dowodził on łodzią podwodną „Aigrette", torpedowcami „Lansquenet" i „Tuareg", następnie dowodził dyonem kontrtorpedowców i wreszcie przez trzy lata pancernikiem „Provence". Po tak ładnym stażu dowodzenia admirał Durand Viel został wyznaczony szefem gabinetu ministra, potem dowódcą oddziału szkolnego w Toulonie, a ostatnio był komendantem Ecole de Guerre Navale i Centre des Hautes Etudes w Paryżu.

Oficer ten jest bezsprzecznie jednym z najzdolniejszych admirałów marynarki francuskiej.

Nasi oficerowie, którzy podczas swych studjów we Francji mieli okazję zetknięcia się z admirałem Durand Viel, odczuli w nim wielkiego i szczerego przyjaciela Polski, który żywo interesuje się zagadnieniem rozbudowy naszej marynarki wojennej.

Broszura porucznika Clavery — „Le batiment de ligne a-t-il vécu?".

Bibljografja powojenna, dyskutująca zażarcie charakter przyszłej walki morskiej w związku z rozwojem łodzi podwodnych i lotnictwa, została uzupełnioną ostatnio przez bardzo ciekawą broszurkę, wydaną przez kapitana marynarki francuskiej p. Clavery pod tytułem — „Le batiment de ligne a-t-il vecu?".

W sposób ogromnie obrazowy i wysuwając bardzo rzeczowe argumenty, autor dowodzi, że te nowe środki walki morskiej zmienią w sposób radykalny taktyczne zastosowanie pancerników w nowoczesnej wojnie.

Autor zaczyna swe wywody od analizy nieprzyjaciół, którzy mogą zagrażać życiu pancernika.

W dobie dzisiejszej atak torpedą, wykonywany przez torpedowce nie należy już do środków skutecznych — torpedowce są zbyt widoczne, a pancernik posiadając szybkostrzelną artylerję może z łatwością odeprzeć atak. Ataki tego rodzaju mogą spowodować jedynie sukces taktyczny, zniszczenie zaś pancernika ma bardzo małe szanse powodzenia.

Jeżeli chodzi o łodzie podwodne, to dotychczasowe doświadczenia wykazują, że zastosowanie ich przeciwko okrętom linjowym dało również bardzo nikłe wyniki.

Sprawa przedstawia się inaczej jeżeli atak torpedowy zostanie wykonany przez samoloty. Według obliczeń autora samolot atakujący okręt z odległości 2000 mtr., przy długości okrętu 270 mtr. ma 90 % szans trafienia. Oczywiście, że okręt może się uwinąć od torpedy, lecz i na to jest rada, bo przecież inny samolot może zaatakować z drugiej strony.

Doświadczenia praktyczne znacznie zmniejszają te obliczenia: tak np. w roku 1922 Amerykanie prowadzili doświadczenia przeciwko pancernikowi „Arkansas", który szedł zygzakami z szybkością 17 węzłów, przyczem z 17-tu wypuszczonych torped, do celu trafiło 9 czyli 55%. Jednak pancernik ten miał tylko 26.000 tonn i 170 mtr. długości. Wydajność takich ataków torpedowych oczywiście znacznie wzrośnie w odniesieniu do nowoczesnych okrętów linjowych, posiadających daleko większe wymiary.

Innym sposobem walki lotnictwa z okrętami są bomby.

Rozwój tego oręża szedł w ogromnie szybkim tempie i wówczas kiedy największe bomby, które używano podczas wojny światowej tylko dla walki z łodziami podwodnemi nie przekraczały 500 klg, to już w dobie dzisiejszej Amerykanie prowadzą doświadczenia z bombami lotniczemi, waga których sięga 1800 klg.

Bomby te mogą być pomyślane dwuch rodzajów: jedne dla przebijania pokładu pancernego i wybuchu wewnątrz okrętu, inne

zaś — do wybuchu na pewnej głębokości pod wodą i uszkodzenia podwodnej części kadłuba.

Bomby pierwszego rodzaju mają tą słabą stronę, że skuteczność ich działania zależy od uzyskanej przy spadaniu siły bezwładności, która ze swej strony zależy bezpośrednio od wysokości z jakiej okręt został zaatakowany. A więc żeby zwiększyć szanse skutecznego działania bomby, płatowiec powinien wzbić się jak można najwyżej. Oczywiście zmniejsza się przytem prawdopodobieństwo trafienia. Problemat ten przypuszczalnie zostanie rozwiązany przez zastosowanie krótkiego a słabego działka z którego będą się wyrzucały bomby. W każdym razie należy stwierdzić, że w chwili obecnej bomby tego rodzaju nie przedstawiają dla pancernika większego niebezpieczeństwa, jak pocisk dużego kalibru. Nie wprowadzają więc one nic nowego, ponieważ okręty zbudowane po bitwie Jutlandskiej posiadają dostatecznie silne opancerzenie pokładowe. Jedynie bomby naładowane gazami trującemi, wdzierającemi się wewnątrz okrętu, mogą być dla niego bardziej szkodliwe.

Bardziej niebezpiecznemi są bomby drugiego rodzaju, w których ciężki rdzeń metalowy, przeznaczony w bombach pierwszego rodzaju do przebijania pokładu pancernego, zastąpiono materjałem wybuchowym.

Jeżeli taka bomba załadowana nprz. 1000 klg melenitu, spadnie na pokład, to powinna ona zmieść wszystkie nabudówki znajdujące się na pokładzie, unieszkodliwiając w ten sposób artylerję przeciwlotniczą. Działanie jej będzie jeszcze bardziej skuteczne o ile spadnie ona o kilka metrów od okrętu i wybuchnie na głębokości od 15 do 20 mtr. W ten sposób prawdopodobieństwo trafienia, które przy zastosowaniu bomb bezpośredniego działania nie przekracza 16%, w tym drugim wypadku może dojść do 40%. Oczywiście, że obliczenia te są przeprowadzone dla warunków idealnych t. j., że płatowiec atakuje okręt nieruchomy. Nie należy jednak przypuszczać, by te obliczenia miały wielkie odchylenia przy bombardowaniu okrętów w ruchu. Zastosowanie udoskonalonych aparatów celowniczych pozwoli dodatnio rozwiązać ten problem, tem bardziej, że nawet bardziej trudne zagadnienia strzelania do celów ruchomych już zostały pomyślnie rozwiązane. Pod tym względem samoloty mają tą przewagę, że są postawione w doskonałe warunki obserwacji swego celu.

Doświadczenia Anglików przy bombardowaniu „Agamemnon" tylko potwierdzają te rozważania. Okręt ten, kierowany falami Hertz'a idąc szybkością 13 węzłów został zbombardowany z wysokości 2400 mtr. z 48 bomb — 18, t. j. 38 % spadło w rejonie zony niebezpiecznej.

W swem dążeniu do zwalczania okrętu linjowego tak torpeda jak i bomba rozwijają się w kierunku zwiększenia swej siły niszczycielskiej. Rozwój ten uzależniony jest przedewszystkiem od możliwości transportowania tych ciężkich narzędzi przez samoloty. Jednak należy stwierdzić, że postęp pod tym względem idzie wielkimi krokami: 30 października 1924 r. porucznik Harris Usa wzniósł się na płatowcu „Parling Bomber" unosząc ładunek 4000 kg. na wysokość

1303 mtr., w rok później — 16 listopada 1925 r. Boussoutrot na „Farmanie" podniósł 6000 klg. na 3580 mtr. Na podstawie tak obiecujących doświadczeń autor snuje wywody, że w niedalekiej przyszłości samoloty będą mogły używać torped o średnicy 80 cm., załadowanych 800 kg. materjału wybuchowego. Waga takich torped nie przekroczy 3000 klg., a więc zastosowanie ich na samolotach będzie najzupełniej w granicach możliwości. Przed wybuchem podobnych torped nie ustoją żadne osłony, chroniące części żywotne pancernika.

W dalszym ciągu autor rozpatruje w jaki sposób pancernik będzie się bronił przed podobnemi atakami. W razie ataku, prowadzonego przez torpedowce, pancernik dąży do ich zniszczenia, względnie uchyla się od ataku, zmieniając swój kurs. Jeżeli chodzi o łodzie podwodne, to może on poniekąd sparaliżować ich atak przez zwiększenie szybkości wykonania zygzaków.

Sprawa przedstawia się zupełnie odmiennie w wypadku ataku, prowadzonego przez płatowce. Mały punkcik, którym jest płatowiec zbliża się szybko, opuszczając się coraz niżej. W tym okresie zniżania się samolotu, artylerja pancernika może spowodować li tylko efekt moralny, gdyż dotychczas żadna metoda nie dała dodatnich wyników przy strzelaniu przeciw samolotom, które manewrują. Nareszcie samolot wyrównuje linję swego lotu, przygotowując się do wypuszczenia swoich pocisków. W tym momencie następuje okres, kiedy artylerja może najwięcej działać.

Obrona przeciwlotnicza będzie się składała wyłącznie z dział 75 i 120 mm. szybkostrzelnych i posiadających możliwie dużą donośność. Strzelanie przeciwlotnicze stanowi problemat, który niezależnie od doskonałości stosowanych metod narazie daje bardzo ograniczone wyniki. Wynika to z tego, że strzelanie przeciw samolotom nie może być korygowane — o ile na morzu zawsze jest możliwem określić miejsce upadku pocisku w stosunku do celu i w zależności od tego skorygować celownik, o tyle strzelając w przestrzeni określenie miejsca wybuchu pocisku jest niemożliwem.

Doświadczenia wskazują, że w tych warunkach potrzeba conajmniej 400 strzałów, aby zestrzelić samolot. Przyjmując, że strzelanie rozpocznie się w odległości 6000 mtr., będziemy mieli, że samolot lecąc z szybkością 180 klm na godzinę, będzie widoczny 2 minuty, zanim okaże się w linji pionowej nad nami. Strzelanie musi ustać w tym momencie. A więc potrzeba wystrzelić conajmniej 200 pocisków na minutę, skąd wynika konieczność ustawienia około 20 dział pln. z każdej burty. Rzeczywiście, w tym kierunku idą wysiłki konstruktorów i naprz. nowe krążowniki italskie mają otrzymać uzbrojenie z 12 dział pln.

Lecz jak się będzie przedstawiała ta obrona skoro okręt zostanie zaatakowany jednocześnie przez kilka wodnopłatowców i to z różnych stron?

Dywizjon wodnopłatowców — niszczycieli może zabrać około 1000 kg. materjału wybuchowego, przyczem teoretycznie 40 % bomb trafia do celu. Jeżeli przyjąć, że w warunkach bojowych rezultat

będzie czterokrotnie mniejszy (jak dla artylerji w bitwie Jutlandskiej), to jednak wystarczy 12 niszczycieli by zadać pancernikowi nader dotkliwy cios. Gdyby dla zatopienia pancernika potrzeba było nawet dziesięciu takich ciosów, to jednak wartość 120 niszczycieli jest o dziesięć razy mniejsza jak okrętu linjowego.

Jeżeli chodzi o lotnictwo torpedowe, to szanse jego są jeszcze większe. Co prawda słabą stroną samolotów tego rodzaju jest konieczność trzymania się przez pewien czas na niewielkiej wysokości. Lecz z drugiej strony należy pamiętać, że atak samolotów torpedowych zostanie poprzedzony przez bombardowanie, które w znacznym stopniu osłabi skuteczność obrony pln. pancernika. Pozatem zasłony dymowe będą również bardzo skutecznym środkiem dla osłonięcia ataku aparatów torpedowych.

W ogólnej konkluzji autor dochodzi do wniosku, że w walce powietrzno-morskiej samolot jest orężem nader niebezpiecznym i prawie niedosięgalnym. Ma on bezwzględną przewagę nad pancernikiem.

Z kolei autor rozpatruje w jakim stopniu budowa okrętów linjowych zabezpiecza je od torped i bomb lotniczych.

Wojna światowa pokazała, że pancerniki zbudowane przed wojną nie były w stanie wytrzymać wybuchu torpedy. Rzeczywiście rzadkie są przykłady gdy okręt trafiony torpedą mógł dotrzeć pomyślnie do portu. O ile były takie wypadki, to tylko zawdzięczając wyjątkowym okolicznościom. „Jean Bart" zawdzięcza swój ratunek tej okoliczności, że torpeda trafiła w dziobowy przedział. „Goeben" został uratowany, bo druga torpeda, która go trafiła z innej burty spowodowała wyprostowanie się okrętu, mającego silny przechył po pierwszym wybuchu. W walce linjowej zwłaszcza przy złej pogodzie szanse uratowania tych okrętów byłyby bardzo problematyczne.

Jeżeli chodzi o bombardowanie, to narazie brak w tej dziedzinie doświadczeń bojowych, polegając jednak na rezultatach doświadczeń przeprowadzonych po wojnie przez Amerykanów, można wysunąć jaknajbardziej śmiałe wnioski. Pancerniki „Indiana", „Iowa", „Alabama", następnie „New Jersey" i „Virginia" zostały zatopione przez wybuchy bomb o stosunkowo małych wymiarach. Ex niemieckie pancerniki „Frankfurt" i „Ost Friedland" spotkał ten sam los.

Należy więc przewidzieć, że opancerzenie okrętów linjowych będzie miało na względzie przedewszystkiem zabezpieczenie ich od torped i bomb. Dla ulepszenia tego zabezpieczenia okręt linjowy będzie musiał zwiększać swój tonaż. Tu jednak stoi na przeszkodzie porozumienie Waszyngtońskie, które ogranicza wyporność okrętów.

Dopuśćmy nawet, że okręt linjowy o wyporności 42000 tonn będzie posiadał już zupełnie dobre zabezpieczenie od torped i bomb t. j. będzie mógł wytrzymać wybuch kilku torped o średnicy 55 cm i kilka bomb à 900 kg. Lecz nie należy zapominać, że i rozwój torpedy i bomby idzie również szybkiemi krokami, więc w najbliższej przyszłości możemy mieć bomby po 1800 kg, a torpedy po 60—70 cm. Równowaga zostanie naruszoną ponownie.

Stąd wniosek, że w walce pomiędzy zabezpieczeniem obronnem okrętu linjowego, a środkami natarcia lotnictwa, przewaga zawsze będzie po stronie lotnictwa.

Gdyby nawet dopuścić, że pancernik będzie obstawał przy zwiększeniu swego zabezpieczenia, to w tym wypadku wyporność jego wzrastałaby w sposób trudny do przewidzenia lub też opasowując się przez bulk'i, jak to ma miejsce obecnie, inne jego właściwości musiałyby ulec redukcji. Tak nprz. „Maryland" ze swemi czterema potrójnemi wieżami à 35 cm przy szybkości 21 węzłów ma wyporność 33000 tonn. „Flandre" przy temże uzbrojeniu i tejże szybkości ma zaledwie 25000 tonn. 8000 tonn nadwyżki, którą posiada „Maryland" zostało poświęcone na zabezpieczenie części podwodnej okrętu. Podwodne zabezpieczenie okrętów powojennych kosztuje więc im prawie $^1/_4$ tonnażu.

Reasumując kwestję zabezpieczenia okrętów linjowych, autor dochodzi do wniosku, że w przyszłości okręty linjowe nie będą niezwyciężone, o ile rozwój lotnictwa w dalszym ciągu pójdzie tak szybkiemi krokami. Żeby się bronić przed lotnictwem, okręt linjowy musi powiększać swoje wymiary, przez co staje się bardziej odpornym na ataki płatowców, lecz również i cel jaki przedstawia sobą staje się większym.

Kronika bibljograficzna.

Marjusz Zaruski „Na pokładzie Iskry". Warszawa 1929. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Cena 1.50 zł.

Przy szkoleniu młodych oficerów i marynarzy ogromną rolę odgrywają podróże morskie i praktyka na okręcie żaglowym. Dzięki tym podróżom zżywają się oni z morzem i zapoznawają się dokładniej ze swą służbą i obowiązkami. U nas, jak wiadomo, takim żaglowym okrętem szkolnym marynarki wojennej jest „Iskra", nie dawno odnowiony w stoczni gdańskiej, cały ze stali. Okręt ten odbył w ubiegłym roku pierwszą swą podróż okrężną po Bałtyku. Opis tej ciekawej podróży zawiera praca gen. Zaruskiego Marjusza p. t. „Na pokładzie Iskry", która ukazała się przed kilku dniami na półkach księgarskich. Autor jej, uczestnik tej podróży i doświadczony marynarz — daje w swej pracy opis życia i służby na okręcie szkolnym i przedstawia poszczególne etapy tej podróży (Libawa, Taggalahti, Hanko, Helsinki, Wisby).

Wspomnienia te ujęte są w lekką i ładną formę literacką z dużą swadą i humorem. Zdobią ją ciekawe, pełne charakterystyki, rysunki, wykonane przez autora. Praca ta jest cennym przyczynkiem do naszej literatury żeglarskiej i zainteresuje z pewnością zarówno naszych jachtsmenów jak i szerokie koła sportowe.

Iperyt. Prof. Dr. Lindeman, Warszawa 1929. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Cena 15.— zł.

Prof. W. Lindeman — autor cennych dzieł z zakresu teksykologji chemicznych środków bojowych — ogłosił drukiem nową swą pracę p. t. „Iperyt". W dziele tem zebrał on nietylko najnowsze wyniki badań uczonych świata nad iperytem, lecz również zapoznał czytelnika z nader ciekawemi doświadczeniami własnemi z zakresu tej najniebezpieczniejszej trucizny bojowej.

Praca dzieli się na 7 rozdziałów:

1) dane chemiczne,
2) fizyczne właściwości iperytu,
3) dane doświadczalne,
4) teorja działania iperytu na ustrój,
5) kliniczne objawy zatrucia iperytem,
6) patologiczna anatomja zatruć iperytem,
7) zastosowanie iperytu jako trucizny bojowej.

W pracy położony jest szczególny nacisk na lekarską stronę zagadnienia iperytu. Opracowana niezwykle gruntownie i wyczerpująco, liczy ona 320 stron druku dużego formatu i ozdobiona jest wspaniałemi tablicami barwnemi. Należy nadmienić, że jest to praca na bardzo wysokim poziomie naukowym i dzieła tej miary, tyczącego się iperytu nie zna dotychczas żadna z literatur fachowych europejskich. Ze względu na to, oraz na doniosłą rolę, którą może odegrać walka chemiczna w przyszłym konflikcie zbrojnym, omawiane studjum traktujące o najskuteczniejszej truciźnie bojowej, powinno zwrócić na siebie uwagę zainteresowanych sfer a zwłaszcza lekarskich i wojskowych.