Rok wydania VII. Nr. Nr. 58—69

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej
wydawany przez
Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej

Rocznik 1934

Czcionkami Drukarni Spółdzielczej — Toruń, ul. Dobrzyńska 1.

000962
II 02
MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU BIBLIOTEKA
12
1962-K-17
II 012

SPIS TREŚCI

1. Strategja, polityka morska, organizacja.

strona

Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy — Zagadnienie małej wojny na morzu 87
Artagnan — Kilka uwag na temat organizacji naczelnych władz morskich 125
Artagnan — Paradoks sił lekkich 181
Kdr. por. dypl. Solski Eugenjusz — Znaczenie marynarki wojennej w obronie kraju w dobie przedwojennej i dziś 331
Omega — Znaczenie pierwiastka geograficznego w wojnie morskiej . 409
Omega — Strategiczne znaczenie pozycyj i baz w wojnie morskiej . 491
Artagnan — Paradoks „obrony wybrzeża“ 509
Omega — Cel geograficzny w operacjach morskich . . . 573
Antarès — Nie rywalizacja — lecz współpraca 584
Omega — Opinja publiczna jako czynnik strategiczny . . . 666
Ppor. mar. Kadulski Aleksander — Niemiecki problem krążowników . 691
Omega — Bałtyk jako teatr operacyjny 737
J. P. — Prawdziwy problem Pacyfiku 746
X. — Koalicja morska w oświetleniu strategji 819
Sandro — W obliczu konferencji morskiej 1935 roku . . . 828
Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — Rywalizacja francusko-włoska na morzu 845
Inż. Ginsbert Juljan — Walka o wolność morską 910

2. Zagadnienia taktyczne.

Kpt. mar. Kłoczkowski Henryk — Wymagania taktyczne a możliwości techniczne 189
Kdr. ppor. Kosianowski Władysław — Okręty powietrzne w służbie floty 255
Avanti — Psychoza sensacji i wpływ jej na skład taktyczny floty . 341
Kpt. inż. Czarniecki Franciszek — Kilka uwag na temat łączności w obronie wybrzeża 349
Kdr. por. Steyer Włodzimierz — Zagony krążownicze . . . 592
Por. obs. Jasionowski — Znaczenie i rola lotnictwa w świetle współczesnej taktyki morskiej 606
Kdr. por. Steyer Włodzimierz — Działalność zaczepna na drogach morskich 660
Kdr. por. Steyer Włodzimierz — Baza, jako odskocznia i jako schronisko 840
Inż. Kochanowski K. Stanisław — Okręty handlowe jako krążowniki . 849
Kdr. ppor. Kodrębski Włodzimierz — Łączność na morzu . . . 899

3. Artylerja. Broń podwodna.

strona

Kpt. mar. Dzienisiewicz Stanisław — Rozwój idei użycia torpedy . . 1
Kdr. ppor. inż. Laskowski Heljodor — Współzawodnictwo artylerji angielskiej i niemieckiej przed wojną światową . . 30
Kpt. Wieliczko-Wielicki Michał — Technika walki morskiej w XVII wieku w/g rękopisu Del Aqua 179
Por. mar. Piątkowski Tadeusz — Wyporność a uzbrojenie artyleryjskie . 357
Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — Trałowanie 753

4. Nawigacja. Sygnalizacja.

Young — Kilka uwag o podejściu do brzegu 267
Zet — Historja rozwoju sygnalizacji na morzu 527
Por. mar. T. Borysiewicz — „H. O. 211" astronomiczne określenie miejsca metodą „sec — cosec" 679
Józef Woźnicki — Wyznaczenie azymutu punktu ziemskiego na wybrzeżu z obserwacji słońca za pomocą sekstantu 935

5. O. P. L.

W. F. — Obrona przeciwlotnicza floty 201
Kpt. Aleksander Karłowicz — Obrona przeciwlotnicza bierna portów i wybrzeża morskiego 430
Kpt. Aleksander Karłowicz — Organizacja opl. biernej wybrzeża morskiego 597
W. F. — Obrona przeciwlotnicza baz floty 760

6. Studja historyczne.

Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — Wojna korsarska na Bałtyku w 1914—1918 . . . . . 18, 101
Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Plany bałtyckie Jana III. . 111
Kdr. ppor. Kosianowski Władysław — Bitwa oliwska w retrospektywie . 167
Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Blake i odrodzenie angielskiej marynarki wojennej 276
Young — Wyprawa Rożdżestwieńskiego — a dyplomacja . . . 363
Gotyński Adrjan — Służba informacyjna podczas wojny światowej 440, 517
Kdr. por. dypl. Solski Eugenjusz — Sprzęt a wola zwycięstwa . . 450
Kdr. inż. Rymszewicz Stanisław — Wypadki w marynarce niemieckiej przy końcu wojny światowej 534
Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — O oświetleniu działań na Bałtyku w latach 1914—1918 655
Kdr. por. Schwerer — Krótka historja marynarki francuskiej . 695, 778
Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Stefan Batory pod Gdańskiem 857
Kdr. w st. sp. Petelenz Czesław — Rola Alberta Ballina w rywalizacji angielsko-niemieckiej na morzu 946

7. Artykuły treści ogólnej.

Alfa — Nieco o słownictwie 39
J. P. — Zagadnienie siły zbrojnej na morzu a nasza prasa . . 249
J. P. — Społeczeństwo a sprawa obrony morskiej w Polsce . . 424
Alkadius — Problem techniczny okrętów linjowych 613
Kpt. Michał Wieliczko-Wielicki — Marynarka Wojenna w „Archelji" Diega Uffana 705
Benbow — Okręty przyszłości 833

strona

Lex — Prawne ograniczenia wojny na morzu 919
Kdr. por. dypl. Majewski Marjan — W szyku torowym za... okrętami przyszłości 929

8. Wspomnienia osobiste.

Brunon Dzimicz — Samotny krążownik . . . 44, 129, 215, 286

9. Zagadnienia dnia.

Działania nocne 61
OPL wybrzeża 62
Wspólne działania lotnictwa i łodzi podwodnych . . . 62
Zaopatrywanie krążowników korsarskich w paliwo . . . 63
Jeszcze o kwestji tonażu 64
Amerykańska „big navy" 64
Na temat dzisiejszej floty rosyjskiej 66
Navy Week w Anglji 67
Pierwszy atak łodzi podwodnej 68
Działania przeciwdesantowe 139
Wywiad przy pomocy środków technicznych 140
Wyszkolenie floty rosyjskiej 141
Działania na lodzie 144
Prawo pościgu 145
Strona finansowa w wojnie korsarskiej 146
Britania rule the air 147
Operacje samodzielnego lotnictwa przeciwko okrętom w porcie . . 225
Bezpieczeństwo baz morskich z punktu widzenia ataków lotniczych . 226
Lotnictwo sowieckie. Zadania samodzielnego lotnictwa morsk. . 229
Gotland 230
Jeszcze o krążownikach waszyngtońskich 233
Motoryzacja wojska a kombinowane akcje lądowo-morskie . . 234
Malowanie okrętów 235
Miejsce dowódcy zespołu i jego sztabu podczas walki . . . 295
Wpływ rozwoju lotnictwa na budowę nowoczesnych jednostek . 296
Uzbrojenie torpedowe współczesnych jednostek . . . 298
Korsarstwo powietrzne 300
Jeszcze o wyszkoleniu we flocie rosyjskiej 300
Nowa marynarka niemiecka 303
Rozbudowa floty francuskiej a kwestje budżetowe . . . 303
Na temat morskiej polityki Anglji 304
Odgłosy Pacyfiku 306
O bazach flotyll rzecznych 372
Bomba lotnicza czy działo morskie 373
Jeszcze o okręcie linjowym 375
Escorteur 376
Ciekawy komentarz 377
Na temat historji wojen morskich 378
Naród a marynarka wojenna 381
Błękitna księga Admiralicji Angielskiej 383
O przygotowaniu kierownika jednostronnej gry wojennej . . 474
Zagrody przeciwko łodziom podwodnym 475
Katastrofa „Tomotsuru" 477
W parlamentach — na tematy operacyjne 478
Konserwatyzm w szkolnictwie 479
O wyszkoleniu zimą na Północnym Bałtyku 482
Znaczenie przeszkód sztucznych w walkach desantowych . . 540
Uzbrojenie artyleryjskie kutrów torpedowych 541

strona

Służba meteorologiczna a lotnictwo morskie 543
Na marginesie wyścigu zbrojeń 545
Spowodu wizyty holenderskiej w Gdyni 622
O położeniu strategicznem na Pacyfiku 623
Rosyjskie poglądy na lotnictwo w wojnie na morzu . . . 626
Ewolucja torpedowca 629
Blokada 712
Zadania współczesnej artylerji morskiej 715
Podwodne stawiacze min 716
Wyszkolenie personelu zatrudnionego na tyłach 719
Rewizyta floty Z. S. R. R. w Gdyni 788
Pancerz dla kontrtorpedowców 792
Zasady współdziałania lotnictwa z łodziami podwodnemi . . . 793
Współdziałanie artylerji w atakach torpedowych 795
Flotylle rzeczne Austro-Węgier na Dunaju 797
Zespoły współczesne 868
Północne porty rosyjskie podczas wojny światowej . . . 871
Czy należało atakować Dardanele? 875
Akcja minowa na Bałtyku podczas wojny światowej 878
1914—1934 962
Krążownik czy kontrtorpedowce 966
Długość wybrzeża a siły morskie 968
Akcja kutrów torpedowych w nocy 971
Zastosowanie promieni podczerwonych w akcji wywiadowczej . . 972

10. Wiadomości techniczne.

Inż. P. M. — Spawanie elektryczne i jego zastosowanie w budownictwie okrętowem we Francji 69
Ppor. inż. Siwicki Kazimierz — Papier i lakier cellonowy, jako materjały izolacyjne dla kabli okrętowych 149
K. S. — Urządzenia hamujące kołysania okrętu 151
R. St. — Zastosowanie robota do prac przy ratownictwie łodzi podwodnych 152
Inż. W. Antonowicz — Turbiny poruszane parą rtęciową . . . 237
Inż. S. K. Kochanowski — Budowa okrętów w okresie wojny światowej . 308
T. Mcz. — Zastosowanie ultra krótkich i mikrofal w komunikacji radjowej 318
Inż. Potyrała Aleksander — Szybkość i moc . . 386, 550, 632, 799
Inż. Antonowicz Walerjan — Zastosowanie fal Hertza w żegludze . 464
Płk. inż. Abramowski — Wpływ prądów morskich na zachowanie wybrzeża 721
Płk. inż. Abramowski — Budowa portu w Cherbourgu w 1783 r. . . 881

11. Kronika zagraniczna.

Anglja. Stany osobowe marynarki ang. 155
Propaganda w kierunku wzmocnienia marynarki wojennej . 157
Awarje okrętów wojennych 157
Wznowienie morskich konferencyj dominjów brytyjskich . . 244
Troska o personel w marynarce wojennej 244
Kampanja wiosenna Home Fleet 245
Okręt linjowy „Nelson" na mieliźnie 245
Niedostateczna ilość kontrtorpedowców we flocie ang. . . 322
Nowy system stołowania na okrętach wojennych. . . . 323
Reorganizacja specjalności sygnałowej 401
Redukcje wśród oficerów 401
Kwestje odpowiedzialności dowódcy we flocie ang. . . 485
Siły morskie w dominjach 486
Morska konferencja w Singapore 563

strona

Budżet marynarki 564
Manewry floty 564
Ćwiczenia morskie, lądowe i lotnicze 812
Obrona państwa 886
Sprawy personalne 886
Bazy 887
Różne 887
Nowy typ okrętów do ochrony konwojów 77
Zmiany w programie budowy krążowników 156
Krążowniki typu „Leander“ 243
Rozbudowa floty podwodnej 322
Postęp w budowie nowych krążowników . . . 322
Rozbudowa floty 400
Modernizacja okrętów linjowych 485
Budowa jednostek 812
Jednostki wykreślone ze spisów okrętów wojennych . . 814
Nowe budowy przewidziane budżetem w roku 1934/35 . . 814
Krążowniki wymienne dla Australji 815
Nowe budowy 886
Lotnictwo morskie 486, 563
Nowy program lotniczy 814

Brazylja. Budowa okrętów 818

Danja. Budowa okrętów 649, 735

Estonja. Reorganizacja marynarki wojennej 80
Sprzedane kontrtorpedowce 403

Finlandja. Pływanie okrętu szkolnego 403
Wizyta dowódców finlandzkich w Italji 403

Francja. Zmiany w składzie eskadr 76
Pływanie krążownika szkolnego „Jeanne d'Arc“ . . . 77
Budowa baz operacyjnych na Pacyfiku 321
Zimowe ćwiczenia floty 399
Druga kampanja „Surcouf'a“ 483
Manewry morskie i ćwiczenia . . . 483, 565, 645, 731
Budżet 484
Zagadnienia polityki morskiej 645
Zagadnienia personalne 645
Manewry Śródziemnomorskie 732
Manewry na Atlantyku i w kanale La Manche . . . 732
Podróże zagraniczne 887
Ćwiczenia obrony wybrzeża 889
Przegrupowanie sił morskich 889
Echa manewrów i ćwiczeń 890
Różne 890
Polityka morska 976
Inspekcje 977
Przesunięcia personalne 977

strona

Budowa nowych jednostek . 76, 242, 321, 400, 565, 646
Budowa nowych krążowników 154
Budowa kutrów torpedowych 154
Szybkość kontrtorpedowców 320
„Dunkerque" a „Deutschland" 484
Nowe budowy i próby jednostek 888
Przebudowa okrętów linjowych 888
Rozbudowa portów 888
Sprzedaż starych okrętów 890
Organizacja lotnictwa morskiego 155
Lotnictwo morskie 817
Reorganizacja lotnictwa morskiego 890

Hiszpanja. Manewry morskie 401
Uzupełnienie personalne marynarki 402
Program morski 892
Nowe budowy i naprawy 892

Italja. Rozbudowa marynarki 323
Budżet i nowe budowy okrętów 565
Manewry i ćwiczenia 566
Polityka morska 647
Budowa okrętów 647, 818, 891, 977
Ćwiczenia 817
Podróże zagraniczne . . . 818, 890, 978
Awarje 891
Różne 891
Program morski 977
Nowy aparat do ratowania załogi z zatopionej łodzi podwodnej 978

Japonja. Aktywizacja polityki morskiej 78
Dalsza rozbudowa floty 78
Kredyty nadzwyczajne dla marynarki w budżecie na rok 1934/35 158
Wyjątkowe pełnomocnictwa dla szefa morskiego sztabu gen. . 159
Na drodze do parytetu 488
Rozbudowa baz 488
Marynarka Mandżukuo . . . 489, 567, 568
Budowa nowych jednostek 567, 978
Podróże i ćwiczenia 567
Ćwiczenia 816
Lotnictwo morskie 816
Awarje 816
Różne 979

Niemcy. Nowa organizacja wyszkolenia floty 80
Bliższe dane okrętu szkolnego „Gorch Fock" 82
Budżet marynarki wojennej 325
Ćwiczenia floty 326, 566, 817, 896
Zatopienie kadłuba żaglowca „Niobe" 322
Urządzenie mesy oficerskiej na panc. „Deutschland" . . 326
Zgon adm. von Ingenohl 402
Przeróbka krążownika „Emden" 402
Zmiany w organizacji floty 402
Uzbrojenie przeciwlotnicze nowych okrętów 489

strona

Kutry torpedowe 490
Okręt szkolny artyleryjski „Fuchs“ 490
Pobyt okrętów zagranicą 647
Manewry i ćwiczenia 647
Ćwiczenia i podróże zagraniczne 731
Nowe budowy 731
Wizyty obcych marynarek 731
Podróże okrętów zagranicą 816
Różne 817
Zmiany personalne 892

Norwegja. Ćwiczenia floty 563
Rozbudowa floty 568

Portugalja. Budowa nowych jednostek 898

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Rozbudowa floty . . 158
Polemika w sprawie zbrojeń morskich 324
Realizacja programu „Big Navy“ 325
Odwołanie floty z Pacyfiku 486
Zmiany organizacyjne 487
Nowe jednostki 487, 567, 815
Podróż floty Oceanu Spokojnego na Atlantyk . . . 646
Nowe budowy, przeróbki, próby i t. p. 735
Plan budowy jednostek morskich 735
Lotnictwo morskie 735, 816
Awarje 735
Polityka morska 815

Szwecja. Rozbudowa marynarki 79
Modernizacja pancernika „Sverige“ 79
Realizacja drugiej transzy rozbudowy floty 246
Plan budowy okrętów 647

Z. S. S. R. Krążownik „Krasnyj Kawkaz“ 83
Działalność floty bałtyckiej w 1933 84
Propagandowe podróże śródlądowe marynarki . . . 84
Z flotylli dnieprowskiej 84
Program budowy nowych jednostek 490
Nowe budowy 893

12. Różne.

Inż. M. Rybczyński — Dostęp Polski do morza w pojęciu niemieckiem . 160
W. Kamieniecki — Polska nad Bałtykiem 162
D. A. Wojtkowski — Polska i Niemcy na morzu 328
Al. Kad. — Westfalen 404
M. M. — Po 23 latach 405
J. A. Wilder — Polski projekt kanału bydgoskiego w roku 1766 . . 406
Dr. Waga — Zaludnienie Pomorza w świetle najnowszych badań archeologicznych 569
Dr. J. Kostrzewski — Rola Wisły w czasach przedhistorycznych . . 650
Dr. M. Rudnicki — O wspólnocie kulturalnej ludzi Bałtyckich i Słowiańskich nad Bałtykiem 894

13. Bibljografja.

	strona
Ritter H. kpt. S. G. — Wojna powietrzna	85
Skotarek P. i Szczeciński C. — Wiadomości meteorologiczne dla lotników	85
A. Szuber — Walka o przewagę duchową	85
M. Zaruski — Zasadnicze komendy i rozkazy przy manewrach na statkach handlowych	85
Szwykowski L. — Żeglarz śródlądowy	85
Bohatyrew M. inż. — Jak zbudować płaskodenną łódź wiosłową	85
Kier. drużyn żeglarskich — Wioślarz	85
Heinrich Ant. — Podręcznik kajakowca	85
Robinson Christopher — Prawda o Pomorzu	186
Stanisław Jędrzejowski — 700 lat walki o Pomorze	145
Inż. Juljan Ginsbert — Prawda morska	266
Umiastowski Roman — Wśród trujących mgieł	248
Prof. Baxter — The Introduction of the Ironcland Warship	248
Dr. Max Schröder — Der Kriegsschiff — Kommandant	248
Dr. Ing. Lüders — Unmittelbare Sandwanderungsmessung auf dem Meeresgrunde	248
H. Cywiński — 50 lat na oceanie	653
Gen T. Kasprzycki — Kartki z dziennika oficera I. Brygady	736
Wł. Wagner — Podług słońca i gwiazd	898
St. Pomarański — W awangardzie	898
Korabiewicz — Kajakiem do minaretów	980

Spis Autorów.

Abramowski, płk. inż.	721, 881
Alfa	39
Al. Kad.	404
Alkadius	613
Antarès	584
Antonowicz W. inż.	237, 464
Artagnan	125, 181, 509
Avanti	341
Benbow	833
Borysiewicz T. por. mar.	679
Czarniecki Franciszek, kpt. inż.	349
Dzienisiewicz Stan., kpt. mar.	1
Dzimicz Brunon	44, 129, 215, 286
Ginsbert Juljan, inż.	910
Gotyński Adrjan	440, 517
Hubert Witold, kpt. mar. w st. sp.	111, 276, 857
Jasionowski, por. obs.	606
J. P.	249, 424, 746
K. S.	151
Kadulski Aleks., ppor. mar.	691
Kamieniecki W.	162
Karłowicz Aleks., kpt.	430, 597
Kłoczkowski Henryk, kpt. mar.	189
Kłossowski Jerzy, kdr. ppor. dypl.	87
Kochanowski K. Stan., inż.	308, 849
Kodrębski Włodzimierz, kdr. ppor.	899
Kosianowski Władysław, kdr. ppor.	167, 255
Kostrzewski J., Dr.	650
Laskowski Heljodor, kdr. ppor. inż.	30
Lex	919
M. M.	405
Majewski Marjan, kdr. por. dypl.	18, 101, 655, 753, 845, 929
Mcz. T.	318
Omega	409, 491, 573, 666, 737

strona

P. M. inż. 69
Petelenz Czesław, kmdr. w st. sp. 946
Piątkowski Tadeusz, por. mar. 357
Potyrała Aleksander, inż. 386, 550, 632, 799
R. St. 152
Rudnicki M., Dr. 894
Rybczyński M., inż. 160
Rymszewicz Stanisław, kdr. inż. 534
Sandro 828
Schwerer, kdr. por. 695, 778
Siwicki Kazimierz, ppor. inż. 149
Steyer Włodzimierz, kdr. por. 592, 660, 840
Solski Eugenjusz, kdr. por. dypl. 331, 450
W. F. 201, 760
Waga, Dr. 569
Wieliczko-Wielicki Michał, kpt. 176, 705
Wilder J. A. 406
Wojtkowski D. A. 328
Woźnicki Józef 935
X. 819
Young 267, 363
Zet 527

Rok wydania VII. Zeszyt Nr. 59.

PRZEGLĄD MORSKI

Miesięcznik Marynarki Wojennej
wydawany przez
Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej

Toruń Luty 1934

TREŚĆ:

		Str.
1.	Kdr.-ppor. dypl. Kłossowski Jerzy — Zagadnienie małej wojny na morzu	87
2.	Kdr.-ppor. dypl. Majewski Marjan — Wojna korsarska na Bałtyku w 1914—1918 (II)	101
3.	Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold — Plany bałtyckie Jana III.	111
4.	Artagnan — Kilka uwag na temat organizacji naczelnych władz morskich	125
5.	Brunon Dzimicz — Samotny krążownik (II)	129
6.	Zagadnienia dnia	139
7.	Wiadomości techniczne	149
8.	Kronika zagraniczna	154
9.	Różne	160
10.	Bibljografja	165

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

Skład redakcji: Redaktor, kdr.-por. Podjazd-Morgenstern Tadeusz; zastępca redaktora: kpt. mar. Lewicki Anatol; sekretarz redakcji: por. Karge Tadeusz. Adres redakcji i administracji: **Toruń, Szkoła Podchorążych Mar. Woj.**

Warunki prenumeraty: w kraju z przesyłką pocztową — kwartalnie 7.00 zł, półrocznie 14.00 zł, rocznie 28.00 zł; zagranicą z przesyłką pocztową — kwartalnie 12.00 zł, półrocznie 23.00 zł, rocznie 46.00 zł. **Nr. konta P. K. O. 160290.**

Czcionkami Drukarni Spółdzielczej w Toruniu.

KDR.-PPOR. DYPL. KŁOSSOWSKI JERZY.

Zagadnienie małej wojny na morzu.

Stosunek teorji do praktyki Mahan określił w swojem dziele o strategji morskiej w następujący sposób: „Zasady są nieliczne, konkretne wypadki bardzo różnorodne, jak również szczegóły, które je zmieniają, zmienne do nieskończoności". Zagadnienie małej wojny na morzu trzeba właśnie odnieść do liczby konkretnych wypadków i nie odrzucać jej możliwości w pewnych specyficznych okolicznościach, w imię rozbieżności z klasycznemi zasadami strategicznemi, względnie wskutek mniejszych lub większych odchyleń od idealnej formułki operacyjnej. Plan małej wojny morskiej nie jest ani utopją, ani herezją naukową, ani jednostronnem zaślepieniem, lecz poprostu dążeniem do znalezienia realnego rozwiązania w takich niesprzyjających okolicznościach, które nie pozwalają myśleć o szerokiem i wszechstronnem ujęciu operacyjnem walki na morzu. Logicznie rozumując, każda wojna jest wielką dla państwa, które musi ją prowadzić. Jeżeli się dopuszcza nazwę małej wojny, to tylko w sensie nomenklatury strategicznej, bowiem życiowe znaczenie tej małej wojny i jej wyniki dla państwa w pewnych specjalnych warunkach mogą przynieść takie same owoce, co duża, klasyczna wojna dla mocarstwa.

Genezą małej wojny morskiej było zjawienie się torpedowca przy końcu ubiegłego stulecia. Przecenianie tej niezbadanej i niedoświadczonej broni morskiej w sensie jej możliwości i wydajności operacyjnej przyczyniło się do powstania w sferach morskich pewnego specyficznego kierunku myślowego, który podawał w wątpliwość celowość starych typów okrętów wojennych i ich siły bojowej, propagując narodziny nowego królestwa torpedowego w wojnie morskiej. Przeciwko tym nowym teorjom wystąpiły rzesze znawców strategji i taktyki morskiej, udawadniających na przykładach ubiegłych wojen morskich, że żadna nowa broń nie jest w stanie zmienić zasad strategicznych, które są stałemi dogmatami, lecz ulega zmianie

jedynie metoda operacyjna i że żadne nowe narzędzie walki na morzu nie ruguje starych, lecz uzupełnia je do nowej całości o nowych, szerszych możliwościach. Logika argumentacji i dowody historyczne były tak niezaprzeczalne, że ta t. zw. młoda szkoła musiała zniknąć z horyzontu, aby po wojnie światowej odżyć w nowej formie i na innem podłożu.

Myliłby się ten, ktoby przypuszczał, że zwolennikami młodej szkoły byli ludzie wyłącznie młodzi, niedoświadczeni, zapalni. We Francji, naprzykład, zwolennikami tych nowych teoryj byli nawet starzy i doświadczeni admirałowie, jak Aube i Réveillère. Widocznem jest przeto, że na dnie tych nowości myślowych musiała być jakaś swoja racja. Niewątpliwie musiały kryć się w tych nowych poglądach na wojnę morską pewne realne możliwości, które były gwałtownie zwalczane dlatego, że wogóle całokształt badań nad strategją morską znajdował się wówczas w okresie dzieciństwa i wszystko, co swą oryginalnością czy śmiałością myśli wykraczało poza klasyczne ramy prawidłowo konstruowanej teorji, uważane było za herezję. Te nowe i gorące myśli rodziły się jednocześnie ze sztywną rutyną naukową, a więc nic dziwnego, że w walce musiały ulec, jako słabsze w argumenty i dowody. Dopiero wojna światowa i powojenne przeżycia całego świata wysunęły niespodziewane argumenty, wskrzeszające te dawne herezje.

W międzyczasie, t. zn. od końca ubiegłego stulecia do wojny światowej, narodziła się klasyczna teorja strategji morskiej, której czołowemi postaciami byli tacy ludzie nauki, jak angielski admirał Colomb, amerykański Mahan i szereg francuskich wyższych oficerów morskich, w osobach admirała Daveluy, komandorów Darrieus, Amet, Rouyer i bezpośrednio przed wojną światową Castex. Gdy nad formułkami wzorowej wojny morskiej pracowali wybitni przedstawiciele świata naukowego, to do obozu młodej szkoły przyplątało się szereg amatorów i pseudo-znawców, którzy zaczęli pogłębiać nowe myśli do absurdu i nieuctwa. Nic dziwnego, że tak wypaczony nowy kierunek myśli morskiej musiał tem bardziej skapitulować.

Pomijając takie poglądy, jak negacja regularnej floty i dążenia do walnej bitwy, będąca zaprzeczeniem alfy i omegi teorji o wojnie morskiej, młoda szkoła wysuwała absurdalne koncepcje z jednej strony, a miała wizje przyszłości z drugiej. Do absurdu należy zaliczyć system obrony wybrzeży, polegający na rozstawieniu wzdłuż całego wybrzeża szeregu jednostek w postawie biernej, lub metodę wypadów lekkich jednostek bez ubezpieczenia, lecz w nadziei na wykorzystanie zaskoczenia. Młoda szkoła określiła, naprzykład, potrzebne dla obrony wybrzeży francuskich siły ilością 66 krążowników obrony wybrzeża i 496 torpedowców. Nie potrzeba dodawać, że to były herezje, lecz z drugiej strony wypowiadano poglądy o znaczeniu szybkości i masy, o podziale zadań taktycznych między poszczególne środki walki. Naogół był to chaos myślowy, który wówczas nie znalazł ani odpowiedniego terenu, ani przewodników, mogących oddzielić plewy od ziarna i skrystalizować poglądy, które dałyby się pogodzić z dogmatami strategicznemi w pewnych życiowych i specyficznych okolicznościach. Właśnie tak się stało po wojnie świa-

towej i dziś teorja małej wojny na morzu, choć nie może uchodzić za wzór strategiczny, to jednakże daje pewne rozwiązanie w tym wypadku, gdy nie można sobie pozwolić na luksus zastosowania klasycznych formułek o organizacji floty wojennej i prowadzeniu operacyj bojowych.

Ubiegła wojna światowa oszołomiła wiele umysłów tempem niemieckiej wojny podwodnej i jej wydajnością, która na wiosnę 1917 roku omal nie doprowadziła koalicji do ruiny. Niewątpliwem wydaje się, że gdyby Niemcy były lepiej swe działania podwodne poprowadziły, bez wahań, załamań i ustępstw wobec neutralnych, jak również od początku większą masą, to Anglja zostałaby zrujnowaną wcześniej, niż Ameryka zdołałaby przyjść z pomocą. Nie przesądzając wyników wojny w tym ostatnim wypadku, gdyż w grę wchodziło wiele innych czynników i wielkości niewiadomych w tej nowej skali oceny, trzeba jednakże przyznać, że całkowite powodzenie wojny podwodnej umożliwiłoby Niemcom zakończenie całokształtu wojny w lepszej formie, niż to ujął w swe paragrafy traktat wersalski. Właśnie na tle tych imponujących wyników niemieckiej wojny podwodnej odżył ten dawny prąd myślowy, przepowiadający tym razem królestwo łodzi podwodnej i negujący znaczenie wielkich jednostek, które rzekomo miały tak małą rolę w czasie całej wojny, nieproporcjonalną do poniesionych wydatków na ich budowę i utrzymanie. Było to więc nic innego, jak zmartwychwstanie dawnej heretyckiej młodej szkoły.

Rzecz naturalna, że ludzie czystej i dokładnej wiedzy podjęli energiczną walkę z temi nowemi poglądami, uzasadniając szczegółową analizą i przykładami historycznemi, że w wojnie morskiej bezpośrednio czy pośrednio rozstrzyga tylko regularna flota wojenna, że niemiecka wojna podwodna, jako metoda korsarska, musiałaby wcześniej czy później skapitulować, że bitwa Jutlandzka była typowem zwycięstwem strategicznem Anglji (choć za cenę pewnego lokalnego niepowodzenia taktycznego), które pozbawiło niemieckie łodzie podwodne strategicznego oparcia o regularną flotę, zmuszoną po tej bitwie do zamknięcia się w Wilhelmshafen, że początkowe powodzenie łodzi podwodnych należy przypisać zaskoczeniu koalicji i nieprzygotowaniu do obrony w tej płaszczyźnie i t. p. Wszystkie te dowody są bezwątpienia rzeczowe i udokumentowane, lecz w każdej wojnie występują pewne zmienne i niewiadome zgóry wielkości, które potrafią płatać figle najbardziej rozumnym założeniom teoretycznym. W danym wypadku należy postawić pytanie, coby jednakże stało się z Anglją w lecie 1917 roku, gdyby Ameryka nie przyszła z pomocą, oraz gdyby Niemcy sprężyściej swą akcję poprowadziły?

Zresztą bez szukania odpowiedzi na to ostatnie pytanie, co wkraczałoby raczej w dziedzinę filozofji, życie tym razem dopomogło młodej szkole utrzymać na powierzchni teorję o małej wojnie morskiej. Przyczynił się do tego z jednej strony kryzys ekonomiczny, który zaraz po zakończeniu wojny ogarnął w kilka lat cały świat, jak również zmiany polityczne, które w wielu wypadkach wymagały od niektórych państw wysiłków zbrojeniowych, przerastających wszelkie życiowe możliwości. Na tem tle powstała koncepcja zbrojenia

się w łodzie podwodne, lekkie jednostki i lotnictwo, któremu nota bene opinja morska jednogłośnie rokuje dużą przyszłość przy wszelkich okolicznościach operacyjnych przyszłej wojny. Za tę koncepcję uczepiły się przedewszystkiem państwa słabe i ubogie ekonomicznie, a następnie zubożałe mocarstwa, mniejsza z tem, czy z ciężkiem lub lekkiem sercem uczyniły przy tej okazji odstępstwo od klasycznych formułek strategicznych. Jaką korzyść bowiem może mieć biedak z artykułu konstytucji państwowej, gwarantującego każdemu obywatelowi opiekę i pomoc, skoro kasa państwowa świeci pustkami, a tych biedaków są miljony?

Tym razem koncepcja małej wojny utrzymała się przy życiu, ale zagadnienie to nie zostało wyraźnie postawione na właściwym gruncie i wywołuje przeto sprzeczne i niekiedy fałszywe komentarze. Uważając małą wojnę morską za jeden z tych poszczególnych wypadków, jakie dopuszcza nawet teorja strategji morskiej, trzeba ustalić okoliczności, w jakich ta koncepcja operacyjna jest dopuszczalną, względnie jedynie możliwą do zrealizowania.

Zasadą każdej walki między ludźmi jest wykorzystanie wszelkich możliwości, prowadzących do zwycięstwa. Jeżeli zwycięstwo wydaje się niedoścignionem marzeniem, a wojna nieuniknioną i narzuconą koniecznością, to trzeba dążyć do wykorzystania wszelkich własnych możliwości, ażeby nieprzyjacielowi w najwyższym stopniu utrudnić działanie i aby za zwycięstwo, o ile je zdobędzie, zapłacił największą cenę. W ten sposób nietylko można uratować swój honor nawet w przegranej wojnie, lecz osłabić zwycięzcę w takim stopniu, że okaże się niezdolnym do należytego wyeksploatowania swego zwycięstwa. Oto jest ogólne logiczne uzasadnienie koncepcji małej wojny.

Zkolei należy rozważyć, jakie zasadnicze różnice strategiczne zachodzą między dużą, a małą wojną morską. Strategja, jak wiadomo, składa się z 2-ch części: stałej, zawierającej niezmienne zasady, zresztą bardzo nieliczne, i zmiennej części, traktującej o metodzie operacyjnej i ulegającej ustawicznej ewolucji pod wpływem rozwoju techniki i narzędzi walki.

Biorąc pod uwagę, że nazwa małej wojny jest nazwą teoretyczną, wynikającą z porównania jej rozpiętości i środków z pewnym klasycznym wymiarem wojny, ułożonym przez teorję, zaś dla państwa prowadzącego taką małą wojnę jest w sensie politycznym, ekonomicznym i społecznym poprostu wojną, pochłaniającą wszystkie posiadane przez państwo i naród środki, można wysnuć ten wniosek, że o ile chodzi o zasady strategiczne, to mała wojna jednakowo im podlega, jak i duża. W dużej klasycznej wojnie flota składa się ze wszelkich typów jednostek w odpowiedniej proporcji, w małej zaś — mniejsze jednostki muszą odgrywać rolę większych z konieczności i największa taka jednostka w małej wojnie posiada dla słabego państwa takie same strategiczne znaczenie, co duża dla mocarstwa. Jeżeli słabe państwo, zdolne do prowadzenia małej wojny, musi walczyć z mocarstwem, wówczas poprostu ulegnie przewadze siły bez uszczerbku dla teorji strategji morskiej. Jeżeli natomiast obydwie walczące strony posiadają środki małej wojny, wów-

czas może być ona kierowaną przez nie w całkowitej zgodzie z zasadami strategicznemi. Najważniejsze z tych ostatnich głoszą o głównym celu wojny morskiej, wyrażonym przez bezpieczne wykorzystanie swych żywotnych arteryj komunikacyjnych i przerwanie ich nieprzyjacielowi, o wykorzystaniu masy, jako wyniku celowej koncentracji, o ubezpieczeniu operacyjnem, o ekonomji sił, rozumianej w sensie celowego wykorzystania każdej jednostki proporcjonalnie do znaczenia zadań operacyjnych, o wykorzystaniu zaskoczenia, o decydującem znaczeniu regularnej siły zbrojnej morskiej. Wszystkie te zasady dają się ułożyć w ramach małej wojny, o ile obydwie strony mają warunki do prowadzenia tylko tego rodzaju wojny.

Inaczej ma się rzecz z metodą operacyjną. Duża wojna w sensie strategicznym ma w swem podłożu dążenie do rozstrzygnięcia losów wojny w walnej bitwie głównych sił. Aby się to stało, koniecznem jest jednoczesne dążenie obydwóch walczących stron do walnej i decydującej rozgrywki. W małej wojnie dążenie do walnej bitwy nie może mieć miejsca, bowiem nie istnieją te główne regularne siły, charakteryzujące dużą wojnę, lecz zamiast nich występują różnorodne zespoły mniejszych jednostek podwodnych i nadwodnych, oraz sił lotniczych, które dążą do celu innemi drogami, niż walna bitwa. Zresztą, czy w wypadku wielkiej wojny między dwoma mocarstwami zawsze można mieć pewność, że obydwie strony będą dążyć do walnej bitwy? Przecież ta sama metoda operacyjna nakazuje przyjęcie bitwy w warunkach wyłącznie korzystnych dla siebie, jak np., w pobliżu swoich baz, w odległości umożliwiającej współdziałanie lotnictwa bazowanego na lądzie, lub w miejscu umożliwiającem szybki i skuteczny odwrót w razie konieczności. Te ostatnie uwarunkowania bardzo zbliżają metody operacyjne dużej i małej wojny, czego poniekąd byliśmy świadkami podczas ubiegłej wojny światowej, która zasadniczo składała się z dwóch połówek: dużej mało aktywnej i małej bardzo ruchliwej i płodnej w wyniki, które omal nie były katastrofalnemi dla koalicji. Z tego wynika, że życiowe możliwości, a z niemi nieodstępny w czasie wojny stopień szczęścia wojennego, są w wielu wypadkach silniejszemi czynnikami, niż najbardziej uzgodniony z teorją strategji morskiej plan operacyjny. Różnica między dużą i małą wojną jest taka sama, jak między znaczeniem, np., płaszcza uszytego na wysokiego i grubego, oraz niskiego i chudego człowieka. I w jednym i w drugim wypadku płaszcz pozostanie poprostu płaszczem, tylko jeden będzie miał inny wymiar, niż drugi, w zależności od centymetrów wzrostu i objętości posiadacza. I w jednym i w drugim wypadku płaszcz zabezpieczy posiadacza od zimna, czy deszczu, tylko niemożliwą byłaby zamiana z powodu różnych wymiarów.

Zresztą względy teoretyczne nie powinny być hamulcem w rozwoju własnej siły zbrojnej w takim kierunku, jaki najbardziej się państwu opłaca i rokuje spełnić swą rolę w całokształcie wojny, t. zn. gdy w rachubę wchodzi i ląd i morze. Wzajemny stosunek tych dwóch części siły zbrojnej, wojska i floty wojennej, jest również ważnym miernikiem możliwości i konieczności. Strategję trzeba studjować dlatego, aby mieć w głowie pewien wzór, aby móc się

orjentować w odchyleniach i umieć oceniać ich następstwa. Nie należy jednakże zasklepiać się w ramach takiego wzoru, zwłaszcza gdy jest zaczerpnięty z obcego środowiska i oparty na obcych doświadczeniach i możliwościach. Taki obcy wzór musi być poddany analizie na własnym gruncie i we własnych warunkach, w przeciwnym bowiem razie może się stać ślepem naśladownictwem i źródłem przykrych zawodów w chwili krytycznej.

Logicznie idąc dalej, należy określić operacyjny charakter małej wojny na morzu. Przedewszystkiem odpada koncepcja walnej bitwy między regularnemi głównemi siłami, jako nieistniejącemi. Natomiast wysuwa się na pierwszy plan systematyczne i stałe działanie na nieprzyjacielskich linjach komunikacyjnych, połączone z dążeniem do zadawania nieprzyjacielowi częściowych strat przy każdej nadarzającej się okazji, niepokojenie jego podejść do baz i tyłów. Zkolei wysuwa się na pierwszy plan konieczność doskonałych i wszechstronnych środków ubezpieczenia, połączonych z dobrze postawioną obroną wybrzeża, jako podstawą operacyjną. Będzie to więc w całem tego słowa znaczeniu obrona morska, prowadzona sposobem zaczepnym z całą intensywnością. Tak rozumianej obrony morskiej nie należy utożsamiać z obroną wybrzeża, która jest pasywnym środkiem walki, uzupełniającym system operacyjny floty, obojętnie dużej czy małej. Każda flota może skutecznie operować tylko wówczas, gdy jest wykorzystany jej podstawowy i przyrodzony pierwiastek — zdolność do ruchu i do walki w ruchu. Natomiast obrona wybrzeża, jako pasywny środek walki, jest pozbawioną własnej inicjatywy. Flota może wykonywać działania operacyjne tak o charakterze zaczepnym, jak obronnym w sensie strategicznym, lecz metodą wykonawczą zawsze musi być natarcie, jako wynik ruchliwości floty i niezdolności do akcji biernej. Flota uzupełnia obronę wybrzeża w tym sensie, że przedłuża jej skuteczność na większą lub mniejszą odległość od linji brzegowej. Z tego ostatniego twierdzenia wypływa specjalnie ważne znaczenie obrony wybrzeża dla całokształtu operacyj małej wojny, dysponującej małemi siłami, niezdolnemi do szukania rozstrzygnięcia w walnej bitwie i niezawsze będącej w stanie przedłużać skuteczność tej obrony.

Z powyższej charakterystyki operacyjnych możliwości małej wojny wynika, że jej tempo operacyjne powinno odznaczać się szybkością, systemem błyskawicznych natarć, najszerszem wykorzystaniem zaskoczenia i dokładnem oraz sprawnem ubezpieczeniem. Do takich działań nadają się przedewszystkiem jednostki powietrzne i łodzie podwodne, oraz lekkie jednostki do krążownika włącznie, o rozumnej na danym terenie wyporności, zdolne do zadań tak ubezpieczenia, jak walki z równorzędnemi jednostkami nieprzyjaciela. Szerokie wykorzystanie min tak w znaczeniu obronnem jak zaczepnem jest również nieodzownym elementem małej wojny, podobnie jak i dużej.

W ostatecznej konsekwencji można stwierdzić, że główne różnice między dużą a małą wojną na morzu są dwojakie: 1) Odnośnie organizacyjnego składu floty różnica polega na nieposiadaniu przez siły prowadzące małą wojnę okrętów linjowych, przeznaczonych do walnej bitwy. W konsekwencji odpada w małej

wojnie podział sił na główne i pomocnicze, a lekkich sił na towarzyszące głównym siłom i działające samodzielnie, czy to jako środki ubezpieczenia, czy dywersyjne, czy też współdziałające z obroną wybrzeża. 2) Odnośnie metody operacyjnej różnica wynika z poprzedniego punktu, a mianowicie: w dużej wojnie zasadniczem dążeniem głównych sił jest bitwa morska, w małej zaś — szkodzenie nieprzyjacielowi na każdym kroku zapomocą szeregu wypadów, krępujących jego inicjatywę operacyjną i zmuszających go do rozpraszania środków i zużywania swej energji na akcje ubezpieczające, osłaniające, czy konwojujące, co w ostatecznym wyniku będzie powodować opóźnianie planowanych przez nieprzyjacielską flotę operacyj.

Jeżeli chodzi o wynik małej wojny, to naturalnie nie może ona dać zwycięstwa w dosłownym sensie strategicznym, bowiem zwycięstwo jest naturalnym wynikiem zniszczenia głównych sił nieprzyjaciela w takim stopniu, aby nie był on w stanie więcej przejawić swojej inicjatywy na danym terenie operacyjnym. Jasnem jest przeto, że mała wojna może mieć miejsce tylko wówczas, gdy państwo zgóry rezygnuje na podstawie szczegółowego studjum swego położenia ze zwycięstwa na morzu, dążąc jedynie do utrzymania swego stanu posiadania na odcinku morza, do zadania nieprzyjacielowi możliwie największych strat i do eksploatowania morskich szlaków nawigacyjnych w czasie wojny tylko nieregularnie w miarę możności. Coprawda, to o ile obydwie walczące strony stosują wzajemnie koncepcję małej wojny, a więc mają jednakowe co do strategicznego charakteru siły morskie, mogą one dążyć do zwycięstwa na morzu przez wyniszczenie w szeregu potyczek, ataków podwodnych i powietrznych takiej masy nieprzyjacielskich jednostek, że faktycznie nieprzyjaciel stanie się na danym terenie walki morskiej nieobecnym. Resztki swoich sił zamknie on w swoich bazach i pod osłoną obrony wybrzeża będzie się czuł bezpiecznym na swej linji wybrzeża. Będzie to więc niezawodne zwycięstwo, ale nie takie kompletne, jak w dużej wojnie morskiej w wyniku odniesionego zwycięstwa w walnej bitwie. Mała wojna może dać małe zwycięstwo, lecz to ostatnie będzie nietrwałem, bowiem nieprzyjaciel, bezpieczny w swoich bazach, może przystąpić do odnowienia swoich lekkich sił i łodzi podwodnych, podczas gdy w wyniku walnego zwycięstwa w bitwie między głównemi siłami, strona zwyciężona nie jest w stanie odnowić swej potęgi, przynajmniej w krótkim czasie, bowiem w rachubę weszłaby konieczność odbudowania straconych okrętów linjowych i dużych krążowników, co nie jest rzeczą łatwą nawet w czasie pokoju tak pod względem technicznym, jak finansowym. Na decyzję państwa, szykującego swe siły morskie do małej wojny, muszą więc wpływać jakieś konkretne i nieusuwalne czynniki, wykluczające koncepcję dużej wojny, zgodnej z klasyczną teorją strategji morskiej. Tego rodzaju czynniki mogą działać trwale lub przejściowo. Trwałe są tylko wówczas, gdy wypływają ze specjalnie niekorzystnego położenia geograficznego bez nadziei na jego poprawę. Przejściowemi można je nazwać wtedy, gdy są wynikiem pewnej określonej dekonjunktury politycznej czy ekonomicznej. Może się zdarzyć, że państwo jest jednocześnie zaangażowane na dwóch niezwiązanych ze

sobą frontach i nie jest w stanie na obydwóch odrazu przygotować się do dużej wojny. Wówczas przygotowuje się ono do dużej wojny na ważniejszym froncie, a na tym drugim stosuje koncepcję strategicznej obrony morskiej, czyli małej wojny. Zwyciężywszy w dużej wojnie, może ono przerzucić swe siły na słabszy front i przekształcić na nim małą wojnę w dużą. Dekonjunktura może też być natury finansowej, co właśnie ma obecnie miejsce na całym świecie. Przykłady tego rodzaju dekonjunktury można zaczerpnąć tak z historji ubiegłej wojny światowej, jak z obecnych stosunków politycznych świata.

Biorąc za przykład historję stosunków morskich Francji z Anglją od chwili podpisania przez koalicję traktatu wersalskiego, trzeba zauważyć, że w tym momencie ich drogi polityczne całkiem się rozeszły i z sojuszników wojennych te dwa mocarstwa odrazu stały się nieomal antagonistami politycznymi. Francja dążyła do wyzyskania zwycięstwa na lądzie i chciała wzmocnić odszkodowaniami niemieckiemi tak swój skarb, jak zniszczone obszary gospodarstwa narodowego. Anglja zajęła zupełnie inne stanowisko, dyktowane jej tradycją polityczną. Mianowicie Anglji chodziło podczas wojny jedynie o to, aby zniszczyć niemiecką konkurencję w handlu morskim i kolonjach. Odebrawszy Niemcom całą ich potęgę morską i kolonje, Anglja osiągnęła swój cel i od tej chwili Niemcy przestały być dla niej przeciwnikiem. Z drugiej zaś strony Anglja tradycyjnie i zawsze dążyła do tego, aby w wyniku wojny na kontynencie nie dać zupełnie zniszczyć zwyciężonego i przeszkodzić w ten sposób niebezpiecznemu rozrostowi zwycięzcy, w danym wypadku Francji, zachowując z nią pozornie przyjacielskie stosunki i zgodnie nawet współpracując na innych odcinkach polityki światowej, np. w kolonjach. Francja odczuła chłód brytyjskiego egoizmu i postanowiła zdobyć jakiś atut, któryby umożliwiał jej przeciwdziałanie angielskim tendencjom. Wiedząc zgóry, że nie będzie mogła przeciwstawić się Anglji pod względem potęgi regularnych sił morskich, bowiem wzajemny stosunek w tej materji był i jest zbyt beznadziejny, Francja postanowiła vis-à-vis Anglji zastosować taki system zbrojeń morskich, któryby najbardziej zagroził interesom morskim imperjum wielkobrytyjskiego. Ponieważ piętą Achillesa tego anglosaskiego mocarstwa jest zagadnienie handlu morskiego, który obsługuje na długości 80 tysięcy mil morskich linij komunikacyjnych marynarka handlowa o ogólnej wyporności zgórą 20 miljonów ton i wartości 700 miljonów funtów szterlingów, Francja postanowiła w stosunku do Anglji zastosować plan małej wojny i w tym celu przystąpiła do rozbudowy krążowników, torpedowców, łodzi podwodnych i lotnictwa morskiego, rozpylając następnie tę masę małych jednostek po swoich zamorskich bazach. Efekt był natychmiastowy, bowiem Anglja odrazu stała się zwolenniczką skasowania łodzi podwodnych i intensywnie wystąpiła na arenie rozbrojeniowej.

Rozwiązując w ten sposób swój strategiczny i polityczny stosunek na odcinku morza względem Anglji, Francja miała jednakże drugi kłopotliwy teren zaognionych stosunków sąsiedzkich z Italją na morzu Śródziemnem. Ponieważ kolonje francuskie w Północnej Afryce są połową wojskowej i ekonomicznej potęgi Francji, przeto

zupełnie słusznie uznała ona, że teren śródziemnomorski jest głównym i na nim należy stosować plan dużej wojny, przeznaczając na ten cel swe główne siły, mające za zadanie w razie wojny z Italją za wszelką cenę zabezpieczyć komunikację Południowej Francji z Północną Afryką i przeciwstawić się włoskim tendencjom zaborczym względem Tunisu.

W powyższy sposób powstały dwa francuskie fronty morskie, jeden od strony oceanu Atlantyckiego i kanału La Manche, a drugi na morzu Śródziemnem. Pierwszy został uznany za drugorzędny i nadający się do małej wojny, a drugi za główny dla stosowania na nim w razie potrzeby dużej wojny z głównemi regularnemi siłami i z perspektywą walnej bitwy.

Z drugiej zaś strony ten podział francuskich frontów morskich można uważać za przejściowy, gdyż położenie geograficzne wcale go nie narzuca, lecz jedynie chwilowe trudności ekonomiczne na tle światowego kryzysu i niemożności ekonomicznego wyzyskania w całej pełni zwycięstwa nad Niemcami. Gdyby Francja miała obecnie możność rozwinąć zbrojenia morskie do skali mocarstwowej, to niezawodnie jej obydwa fronty stałyby się jednakowo ważnemi. Nie poruszam tutaj kwestji ograniczenia zbrojeń, bowiem ma ono tylko fakultatywne znaczenie i opiera się na dobrowolnem obciążeniu się pewnemi zobowiązaniami w tej mierze, lub jest wymuszeniem na tle ekonomicznem.

Zresztą i Wielka Brytanja po wojnie światowej ulega w pewnej mierze koncepcji małej wojny, dzieląc swe rozległe sfery zainteresowań na tereny nadające się tylko do operacyj małej wojny, lub wymagające koncepcji dużej wojny. Za główny teren uważa ona wody europejskie, poprzez kanał Suezki i zatokę Perską aż do Indyj. Dalej zaś, zwłaszcza ocean Spokojny z jednej strony, a podejścia do atlantyckich wybrzeży Stanów Zjednoczonych A. P. z drugiej strony, są uważane przez Wielką Brytanję za tereny drugiego rzędu, nadające się do prowadzenia małej wojny zapomocą lekkich sił nadwodnych i łodzi podwodnych. W tym sensie Wielka Brytanja wybudowała bazę w Singapurze z jednej strony, a w Bélize, w Brytyjskim Hondurasie, nie mówiąc już o Jamajce, z drugiej strony. Singapur może służyć za podstawę operacyjną dla obrony interesów angielskich w Chinach Południowych i dla możności zagrożenia w razie potrzeby linjom komunikacyjnym na oceanie Spokojnym. Baza w Bélize ma na celu trzymać w szachu podejścia do kanału Panamskiego i do dorzecza Mississipi, śpichlerza amerykańskiego, oraz móc zagrozić linjom komunikacyjnym na Atlantyku. Nie trzeba dodawać, że obydwie powyższe bazy są przyjacielską przestrogą Wielkiej Brytanji pod adresem swej siostry amerykańskiej. W ostatnich czasach pod wpływem trudności ekonomicznych Wielka Brytanja odświeża swą potęgę morską wyłącznie w strategicznych ramach małej wojny. Znów więc działa tutaj czynnik przejściowy, jako wynik ogólnego przesilenia ekonomicznego.

Przykład Niemiec z czasów ubiegłej wojny światowej też jest dowodem istnienia koncepcji małej wojny w pewnych okolicznościach, gdy nie można lub się nie opłaca stosowanie koncepcji dużej

wojny. Mianowicie Niemcy miały dwa tereny walki morskiej, coprawda związane strategiczne, ale na każdym z nich występował inny przeciwnik. Kwestja życia i śmierci rozstrzygała się na morzu Północnem, a więc na ten front morski Niemcy skierowały całą swą uwagę i wysiłek. Natomiast na morzu Bałtyckiem zastosowały koncepcję małej wojny, mającej na celu trzymanie Rosji w stałej niepewności i nękanie jej akcją wypadową.

Zastosowana przez Rosję przedwojenną koncepcja dużej wojny na Bałtyku, rozpracowana drobiazgowo przez rosyjski sztab w myśl zasad strategji morskiej, okazała się podczas ubiegłej wojny światowej projektem poronionym. Z jednej strony rosyjskie pancerniki nie miały z kim walczyć, bowiem główne siły niemieckie znajdowały się na morzu Północnem, a z drugiej strony nie nadawały się one do akcji wypadowej w środkowym i zachodnim Bałtyku ze względu na zbyt duże ryzyko i małe widoki wydajności operacyjnej. Rosja budowała swe pancerniki na Bałtyku, czyli wykonywała program zbrojeń morskich niezbędny dla prowadzenia kompletnej, dużej wojny, natomiast miała na widoku jedynie tylko obronę podejść do zatoki Fińskiej. Włożywszy w budowę tych dużych jednostek masę środków technicznych i finansowych, nie miała już dostatecznego luzu dla stworzenia równolegle dostatecznej ilości nowoczesnych krążowników, kontrtorpedowców i łodzi podwodnych. Było to więc pomięszanie pojęć strategicznych, wynikające ze zbyt sztywnego stosowania teorji w praktyce, bez głębszej analizy życiowych możliwości i bez realnej oceny całokształtu wchodzącego w rachubę położenia politycznego.

W obecnej chwili wszystkie mniejsze państwa trzymają się koncepcji małej wojny morskiej, jako jedynej realnej możliwości przy braku dostatecznych środków technicznych i finansowych. Na Bałtyku wszystkie państwa, za wyjątkiem Niemiec, również trzymają się tego samego kierunku zbrojeń, potrzebnych dla małej wojny.

Niemcy w obecnej chwili zasadniczo nie mają jeszcze wytyczonego kierunku zbrojeń na morzu. Całkowitej realizacji koncepcji małej wojny przeszkadzają oficjalnie jeszcze ciążące na nich postanowienia traktatu wersalskiego, zabraniające im budowę łodzi podwodnych i jednostek lotniczych. Z drugiej zaś strony budowa okrętów typu „Deutschland" wydaje się wskazywać na dążenie Niemiec narazie do małej wojny, bowiem te kieszonkowe pancerniki, jak je nazywają Anglicy i Francuzi, nie są niczem innem, jak środkami do walki wypadowej na oceaniczne linje komunikacyjne. Jednocześnie te same jednostki są w stanie spełniać rolę głównych sił na Bałtyku, zwłaszcza przy obecnym stanie sił morskich pozostałych państw bałtyckich. Niewątpliwie niedaleka przyszłość wyjaśni istotne dążenia Niemiec, bowiem nie ulega wątpliwości, że konsekwentnie dążąc po linji odrodzenia swej przedwojennej potęgi, Niemcy nie zaniedbają odcinka morskiego. Dążenie do osiągnięcia zdecydowanej przewagi na Bałtyku przez Niemcy zdaje się nie ulegać wątpliwości już teraz.

Jako ostatni punkt rozważań nad problemem małej wojny, należy poddać analizie stosunek, zachodzący między położeniem geograficznem, a koncepcją małej wojny.

Zasadniczo rzecz biorąc, samodzielna wojna morska wogóle nie istnieje. Każda wojna jest kombinowaną lądowo-morską, istnieje tylko różny stosunek między znaczeniem i zasięgiem operacyj morskich w zestawieniu z lądowemi. W rezultacie w całokształcie wojny te dwie części siły zbrojnej, marynarka wojenna i wojsko, są zależnie od wzajemnego stosunku pod względem znaczenia strategicznego mniej lub więcej ze sobą operacyjnie związane. Na ich wzajemny stosunek wywierają wpływ dwa podstawowe czynniki: 1) Ogólne położenie geograficzne państwa i rola morza oraz lądu w całokształcie wojny kombinowanej, 2) Własne plusy i minusy położenia tak morskiego, jak lądowego.

Z ogólnego położenia geograficznego państwa wynika wzajemny stosunek między granicami morskiemi, a lądowemi. W konsekwencji może wyłonić się szereg alternatyw, dyktujących państwu ogólny plan wojny, i wynikajace z niego szczegółowe zadania dla wojska i marynarki wojennej. W jednym wypadku położenie geograficzne może wskazywać na konieczność uzyskania zwycięstwa, czyli przewagi na morzu dla umożliwienia wojsku wywalczenia na lądzie ostatecznego zwycięstwa w całokształcie wojny kombinowanej. W innym zaś wypadku może okazać się, że zwycięstwo można wywalczyć na lądzie niezależnie, względnie nie czekając na sukcesy floty. W innym znów wypadku może okazać się, że zwycięstwo na morzu jest wogóle nie do osiągnięcia, natomiast odpowiednio rozwinięte operacje na lądzie mogą dać zdecydowany sukces i doprowadzić stronę drugą do kapitulacji. Pierwszy wypadek jest charakterystycznym dla morskiego mocarstwa, zmuszonego walczyć o zdobycz terytorjalną w znacznej odległości od swych głównych baz. Przykładem takiego wypadku może być ewentualna wojna japońsko-amerykańska, w której Stany Zjednoczone A. P. chciałyby przemocą zdobyć np. Mandżurję. Drugi wypadek jest zasadniczą charakterystyką strategicznego stosunku między Francją i Niemcami na wypadek wojny między nimi w niedalekiej przyszłości. Trzeci zaś wypadek jest charakterystyczny dla państwa o długich i ważnych politycznie granicach kontynentalnych, oraz o znacznie krótszych granicach morskich, mających słabe wartości strategiczne.

Ten ostatni wypadek przenosi właśnie rozumowanie do drugiego punktu, charakteryzującego wzajemny stosunek i znaczenie pierwiastka morskiego i lądowego w całokształcie wojny kombinowanej, a zatytułowanego jako własne plusy i minusy położenia tak morskiego, jak lądowego. Nie będę analizować właściwości lądowego teatru wojny w sensie jego dodatnich i ujemnych cech, bowiem jest to dziedziną strategji lądowej, natomiast uczynię to możliwie dokładnie w stosunku do frontu morskiego.

Jeżeli w ocenie ogólnego położenia geograficznego państwa front lądowy wyraźnie występuje w roli głównego i decydującego w całokształcie wojny, to jasną jest rzeczą, że możliwości frontu morskiego muszą się podporządkować potrzebom frontu lądowego. Innemi słowy flota staje się strategicznem narzędziem walki wojska, jako jego samoistne skrzydło. Jeżeli odcinek frontu morskiego jest jeden, to takie skrzydło jest jedno. Może się zdarzyć, że takich

skrzydeł może być kilka, gdy terenem walki lądowej jest np. nieregularny półwysep. Gdy front morski staje w takiej zależności od frontu lądowego, wówczas wysuwają się na czoło dwa momenty: 1) Co jest wojsku niezbędne do wywalczenia na morzu? 2) Co jest możliwem do osiągnięcia na morzu, licząc się ze strategicznemi właściwościami terenu morskiego, podstawami działań operacyjnych, stanowiskiem i siłami przeciwnika?

Wyliczenie potrzeb wojska na odcinku morza jest nietrudne: 1) Utrzymanie komunikacyj w niektórych kierunkach dla dowozu uzupełnień i zaopatrzenia — przykład: Francja na morzu Śródziemnem. 2) Zabezpieczenie skrzydła wojska od dywersji desantowej z morza — przykład: Rosja i Niemcy w zatoce Ryskiej w wojnie światowej. 3) Zniszczenie komunikacyj nieprzyjacielskich dla utrudnienia dowozu zaopatrzenia nieprzyjacielowi — przykład: koalicja i Niemcy w wojnie światowej. 4) Współdziałanie w operacji desantowej — przykład: Dardanele w wojnie światowej. Całkowite spełnienie zadań komunikacyjnych jest możliwe tylko w ramach dużej wojny, częściowe zaś i na krótszych odległościach, może być zadaniem małej wojny. Dywersje własne i przeszkadzanie w tej mierze nieprzyjacielowi mieści się w ramach małej wojny, ale gdy w rachubę wchodzą działania na mniejszą skalę, proporcjonalne swym zasięgiem do sił prowadzących tę małą wojnę.

Wyliczone potrzeby wojska na odcinku morza w ramach wojny lądowo-morskiej mogą być mniej lub więcej konieczne dla wojska, a mogą być również tylko pożądane. W pierwszym wypadku rola floty będzie trudną, o ile zgóry jest wiadomem, że o zwycięstwie morskiem myśleć nie można. Będzie ona robić wszystko możliwe, lecz jej inicjatywa operacyjna będzie zgóry skrępowaną i to jeszcze bardziej utrudni jej stanowisko. W drugim wypadku jej rola będzie prawie samodzielną, a przeto każdy jej sukces będzie ułatwiał stanowisko wojska, ponieważ ono zgóry nic od floty imperatywnie nie wymagało.

Skoro marynarka wojenna będzie już w posiadaniu wymagań operacyjnych wojska, wówczas będzie mogła obliczyć swe szanse powodzenia i wyciągnąć z tego odpowiednie wnioski co do niezbędnych sił i metody operacyjnej. Wówczas można będzie ostatecznie powiedzieć, czy postawione flocie wymagania są do osiągnięcia w ramach małej wojny, czy też wogóle trzeba z nich zrezygnować całkowicie lub częściowo, o ile nie można zastosować metody dużej, normalnej wojny na morzu.

Tutaj się dopiero wyłoni konkretna ocena teatru morskiego. Jeżeli jest on otwartym, zaopatrzonym w dobre i bezpieczne bazy, to kwestja wyboru między dużą czy małą wojną będzie zależeć od możliwości technicznych i finansowych kraju, jak również od czasu, którym państwo dysponuje w przewidywaniu przyszłej wojny. Przeszkody strategiczne natomiast nie będą wchodzić w rachubę. Jeżeli zaś teatr morski znajduje się na morzu zamkniętem, do dalsza analiza musi być pogłębiona do drobiazgów nawet. Jeżeli w dodatku ten zamknięty teatr morski jest szczupły lub wąski, usiany wyspami i zryty półwyspami, względnie ma małe głębokości, wówczas na

pierwsze miejsce wysunie się koncepcja małej wojny, jako jedynie możliwa w tych warunkach geograficznych. Tem bardziej wysunie się taka koncepcja na czoło, gdy bazy mogą być przedmiotem dywersyj dzięki krótkim odległościom operacyjnym, lub formalnie zagrożone desantem względnie odcięciem od lądu wskutek operacyj lądowych. Wówczas odpadnie możliwość utrzymywania dużych sił, składających się z wielkich jednostek, a tem samem mała wojna stanie się jedyną możliwą do realizacji koncepcją. Na nic się zdadzą zasady strategiczne, gdy konieczności życiowe staną wpoprzek.

Przyjmując koncepcję małej wojny, jako jedynie możliwą, trzeba zgóry wyjaśnić wzajemne stanowisko wojska i marynarki wojennej w czasie wojny. Trzeba za wszelką cenę uniknąć przeceniania możliwości z jednej strony, a niedoceniania z drugiej. Niedocenianie może polegać na tem, że zwolennicy sztywnej teorji mogą uważać małą wojnę za defensywny środek walki, zgóry rzekomo skazany na niepowodzenie. Tak bynajmniej sądzić nie można, bo jeżeli mała wojna morska jest defensywną, to tylko w pojęciu całokształtu wojny kombinowanej, w sensie zaś wojny morskiej jest walką zaczepną, jak każda wojna morska, prowadzoną w imię obrony morskich zdobyczy państwa, bez zamiaru ekspansji z braku środków. Mała wojna na ciasnym teatrze operacyjnym, poprowadzona umiejętnie i zapomocą trafnie wybranych środków, może okazać się bardzo skuteczną metodą walki i bodaj groźniejszą od dużej wojny, która w tych warunkach terenowych nie mogłaby należycie się rozwinąć.

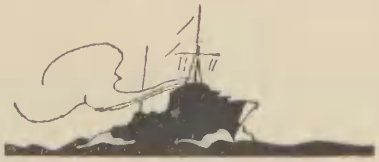
Przecenianie możliwości małej wojny może być wynikiem zbyt optymistycznej oceny niektórych środków walki, zwłaszcza łodzi podwodnych i lotnictwa. Szczególnie nie można w ramach małej wojny liczyć na całkowite powodzenie w operacjach, mających na widoku obronę własnych, czy atakowanie nieprzyjacielskich komunikacyj. Można liczyć w tej materji tylko na powodzenie fakultatywne, a więc nie można na tem budować zbyt daleko sięgających nadziei.

Mała wojna morska, posługująca się głównie lekkiemi jednostkami nadwodnemi, łodziami podwodnemi i lotnictwem, posiada swoiste cechy nietylko strategiczne, lecz również taktyczne. Wymagając stworzenia masy strategicznej, jednocześnie nakazuje rozproszenie taktyczne, zmuszające nieprzyjaciela do skomplikowanej akcji ubezpieczenia i do stałego znajdowania się w niepewności. Jest to pierwszorzędny czynnik psychologicznego oddziaływania na personel nieprzyjacielski i utrzymywania go w stałem napięciu nerwowem.

Ze swej strony przygotowanie własnego personelu do działania w warunkach rozproszenia taktycznego nadaje wymaganiom wyszkoleniowym swoiste zabarwienie, a mianowicie: z jednej strony wyrabianie samodzielności operacyjnej, a z drugiej strony zdolność do utrzymywania kontaktu operacyjnego z sąsiedniemi jednostkami nawet na odległość, innemi słowy wyczuwanie ich kroków bez konieczności bezpośredniego współdziałania. Osiąga się taki poziom wyszkolenia przez unifikację metody walki, zawczasu wybranej i wypróbowanej.

Całokształt małej wojny morskiej jest samoistnym odłamem strategji morskiej, dotychczas gruntownie nieprzestudjowanym, być

może dlatego, że najgłębsze studja nad wojną morską są prowadzone w ośrodkach naukowych mocarstw morskich, które mają wiekowe doświadczenie, wielkie interesy morskie, rozległe tereny operacyjne w razie wojny i wielkie potęgi zbrojne. Nie można zaprzeczyć, że mała wojna morska jest pewnego rodzaju karłem strategicznym, lecz tem niemniej jest wojną, możliwą w praktyce, podobnie jak garbaty człowiek nie przestaje być człowiekiem i posiadać pewną ludzką wartość, choć jest przez naturę upośledzonym. Garbaty człowiek może dokonać wielkich czynów, gdy okoliczności mu sprzyjają. Tak samo i mała wojna morska może zaważyć na szali politycznej przy pewnych korzystnych konjunkturach.



KDR.-PPOR. DYPL. MAJEWSKI MARJAN.

Wojna korsarska na Bałtyku w 1914-1918.

(Dokończenie).

5. ROK 1915: SYTUACJA OGÓLNA, ANGIELSKIE ŁODZIE PODWODNE.

Niemieckie zamierzenia na r. 1915 są następujące: krępować flotę rosyjską w podjęciu działań zaczepnych (rozpoznanie i zagrody minowe) i wojna korsarska w Botnice (łodzie podwodne). „U 26" operuje w drugiej połowie kwietnia i topi parowiec ros., 4 parowce szwedzkie giną na minach niemieckich, co powoduje krótkotrwałe bezrobocie marynarzy szwedzkich. W marcu Szwedzi otwierają świeżo wykopany kanał Kogrundrinne (Sund—Bałtyk), którym dziennie niepostrzeżenie dla Niemców przechodziło 10 do 25 statków, t. zn. połowa ilości kontrolowanej w Sundzie i Beltach. O istnieniu tego kanału Niemcy dowiedzieli się dopiero w lipcu! Kontrola ruchu wymyka się im z rąk, gdyż mogą zatrzymywać tylko te statki, które opuściły wody terytorjalne. Na tem tle zdarzają się niepożądane zajścia, np. w listopadzie 1915 roku szwedzki torpedowiec „Pollux" energiczną postawą zmusił niemiecki torpedowiec „G 134" do zaniechania pościgu cargo angielskiego w wodach terytorjalnych Szwecji.

Państwa skandynawskie za wszelką cenę pragnęły uniezależnić się od stron wojujących i nawet w tym celu trzej panujący wraz z ministrami spraw zagranicznych zebrali się w grudniu 1914 roku w Malmö. W wyniku ustalono zachowanie ścisłej neutralności, ochronę granic i handlu. Pozostało to jednak w sferze pobożnych życzeń słabych pod względem militarnym państw. Bowiem już w lutym 1915 r. powstają „czarne listy" obejmujące nazwiska kupców, skompromitowanych w oczach rządów Ententy; źle widziana firma (t. j. podejrzewana o utrzymywanie stosunków handlowych z państwami centralnemi) nie otrzyma ani zamówienia przewozowego, mało ryzykownej a b. intratnej tranzakcji, ani poszukiwanych na

rynku skandynawskim towarów, jak np. węgiel, manufaktura i t. d. Rząd stockholmski w lecie 1915 r. odrzuca oficjalną propozycję angielską o tranzycie towarów do Rosji, a jesienią również odmownie ustosunkowuje się do analogicznej misji ks. Maxa Badeńskiego. Anglicy reagują natychmiast, powierzając dostawy armatorom norweskim i fińskim, a w drodze wyjątku tylko szwedzkim i to tym, którzy cieszą się zupełnem zaufaniem sfer londyńskich i petrogradzkich. Nieprzejednane stanowisko Anglji starają się złagodzić Rosjanie, aby za wszelką cenę nie wywołać nieprzyjaznych nastrojów w Szwecji. Charakterystycznym przykładem jest fakt zatrzymania przez ang. ł. podw. parowca szwedzkiego „Nike" z ładunkiem rudy żelaznej magnetycznej. Łódź przyprowadziła „łup" do Rewla. Rząd rosyjski wbrew natarczywym żądaniom angielskim po długich debatach konfiskaty nie zatwierdził, wychodząc z założenia, że ten surowiec nie figurował na listach materjałów, uważanych za kontrabandę wojenną.

Zresztą, zachowanie niezależności „bez zastrzeżeń" wobec walczących mocarstw jest bardzo trudne i np. w Szwecji powstaje niebawem T-wo Akc. „Tranzito", które zajmuje się transportem towarów do Rosji pod kontrolą brytyjską i rosyjską. Wprawdzie 18. XII. 1915 r. premjer szwedzki w przemówieniu politycznem zaznacza, że „nie pozwolimy na państwo w państwie", a w miesiąc potem król w mowie tronowej grozi surowemi karami osobom, które „pozostają w stosunkach z państwami obcemi", lecz i jedno i drugie pozostają pustemi zwrotami retorycznemi, jak również wiele innych zarządzeń, np. ustawa, uchwalona 13. IV. 1916 r. przez parlament w sprawie reglamentacji handlu. Zwyciężają: chęć lukratywnego zysku i palące potrzeby rynku szwedzkiego; zaspokoić je może jedynie Anglja, która nie powoduje się żadnemi skrupułami i bezwzględnem postępowaniem (gwałceniem suwerenności wód terytorjalnych, konfiskaty i kontrola korespondencji, regulowanie kontyngensu wwozu i t. d.) zraża sobie opinję szwedzką.

Jeżeli idzie o Danję, to wiosną 1915 r. podjęto energiczną akcję, aby usamodzielnić się gospodarczo od Anglji przedewszystkiem. Zaczęto od wzmożonej produkcji torfu, mającego zastąpić węgiel; wszelako już w lipcu tego roku trzeba było ustąpić z powodu ostrego kryzysu tekstylnego, który usunąć mogła jedynie interwencja czy też dobra wola W. Brytanji. W końcu 1915 r. rząd kopenhaski czuje się zmuszonym do podpisania na ciężkich warunkach umowy handlowej z Anglją, a wiosną 1916 z Francją (ustalono m. in. kontyngens wwozu, zaufane firmy handlowe). W r. 1917 racja dzienna chleba we wszystkich państwach skandynawskich wynosi 315 gr, a wskaźnik drożyźniany wzrasta silnie np. dla Stockholmu: w 1914—61, a w 1918 — 225; cena węgla wzrosła w tym czasie prawie siedmiokrotnie, ropy — dwunastokrotnie, smarów — ośmiokrotnie.

Wiosną 1915 r. flota niemiecka na Bałtyku współdziała z wojskiem, posuwającem się szybko na Wschód; wojna korsarska pozostaje w zawieszeniu. Zajęcie Liepaji (Libawa) daje możność Niemcom znacznego wysunięcia bazy pomocniczej, co znacznie polepsza ich położenie strategiczne. Nadto bezprzeczne panowanie na

morzu pozwala wyzyskać drogi wodne do przewozu pilnie potrzebnego materjału kolejowego i do odciążenia słabo rozwiniętej linji komunikacyj lądowych.

W tym celu, pomimo pewnej działalności ang. łodzi podw. w pobliżu wybrzeża południowego (uszkodzenie krążownika „Prinz Adalbert" około Rozywja, zatopienie przy Brüsterort parowca „Urschule Fischer"), — admiralicja niemiecka organizuje między portami niemieckiemi a Libawą stałą komunikację morską. Mianowicie, utworzono specjalne towarzystwo okrętowe „Die Vereinigte Bugsier und Dampfschiffahrtgesellschaft in Hamburg", któremu oddano w dzierżawę 52 statki i holowniki, przedtem należące do państw Ententy, oraz 29 szaland o łącznej pojemności 120 000 ton. Towarzystwo spełniało rolę armatora, czynniki wojskowe decydowały o drodze i ładunku. Tytułem informacyj: żaden transport nie był nawet atakowany przez nieprzyjaciela.

W sierpniu Niemcy przedsięwzięli operację na większą skalę w zatoce Ryskiej bez powodzenia, a w połowie tego miesiąca przeszły przez Sund jeszcze dwie ang. łodzie podw. („E 18" i „E 19"), co w sumie stanowiło eskadryllę o 4 jednostkach. Od 1. X. 1915 rozpoczynają one wojnę korsarską, atakując bez uprzedzenia statki niemieckie i te neutralne, które znajdują się na drogach do lub z Niemiec. Zewsząd poczynają nadchodzić niepokojące dla admiralicji wieści: więc 3. X. około Sassnitz łódź ściga statek szwedzki „Svione" i zmusza go do wyrzucenia się na kamienie; 5. X. tonie statek „Margareth"; 10. X. „E 19" uszkadza ogniem statek szwedzki „Lulea", a nazajutrz topi 3 statki z ładunkiem ok. 5000 ton rudy; czwarty „Nicodemia" zatopiono w szwedzkich wodach terytorjalnych, piąty uszkodzono ogniem art. pod brzegiem szwedzkim; do sukcesów tej samej łodzi należy zagarnięcie „Nike", o czem wzmiankowałem wyżej.

Przeciwdziałanie strony niemieckiej, — stosunkowo b. słabe, gdyż admiralicja nie zgodziła się na wzmocnienie eskadry bałtyckiej kosztem Hochseeflotte, — polega na patrolowaniu i dozorowaniu odcinków najbardziej uczęszczanych i ważnych, jako zabezpieczających linje komunikacyjne między Szwecją a Rzeszą, i przedstawia się, jak niżej: Jershöft — Sassnitz (około 100 mil m.) — 7 torpedowców — trawlerów; Trälleborg — Sassnitz (ok. 60 mil m.) — 1 krążownik i 4 tendry; Möen — Oland (ok. 160 mil m.) — 1 krąż. pomocn., 2 torp., 3 trawlery; Gjedser (przejście) — 1 torpedowiec;

Zatoki: Neustadt, Wismar i Lubeki — razem 7 trawlerów;

Warnemünde — rozpoznanie lotnicze (dziennie 2 samoloty), oraz łódź podw. „U 66", holowana przez statek.

Komandor Rosenberg proponuje wyposażyć 100 lub 200 statków rybackich w środki do walki z łodziami i przyrządy do trałowania, wzmacniając je 20-ma starymi torpedowcami i kilkoma okrętami pułapkami, trudno zatapialnemi. Z tego projektu trzeba jednak było zrezygnować z braku załóg, a ks. Henryk we własnym zakresie zorganizował jedynie flotyllę małych jednostek. — A działalność angielskich łodzi nie ustawała: 14. X. zatopiły one ropowiec „Willkommen" (3100 ton), a nazajutrz około Sassnitz statek-prom

pomimo eskorty torpedowca. Meldunki o łodziach w większości nieścisłe albo fałszywe wywołują pewnego rodzaju panikę między armatorami i załogami statków handlowych; zdenerwowanie udziela się i marynarce wojennej: 21. X. niem. trawler „Meteor" ostrzeliwuje szwedzką łódź podwodną „Hvalen"; w wyniku 1 marynarz śmiertelnie ranny. „E 9" działa w pobliżu południowo-wschodniego wybrzeża szwedzkiego i w ciągu 2 dni (18 i 19. X.) topi 2 niemieckie statki z rudą (5850 t.), dwa inne (z drzewem i węglem) poważnie uszkadza.

Ożywiona praca Anglików zachęca i rosyjskie łodzie: „Aligator" i „Kajman" zagarniają na morzu Alanda 2 statki, a torpedowce dwa inne. Na początku listopada ang. łodzie topią jeszcze dwa statki i krąż. „Undine". Niejako w odpowiedzi na to niemieckie „U 10" i „U 17" niszczą lub zagarniają 4 niewielkie cargo. 16. XI. odbywa się narada pod przewodnictwem samego Kaisera z udziałem przedstawicieli szt. gen. morskiego. Zapadają następujące uchwały:

— wzmocnić krążownikami lekkiemi i torpedowcami z morza Północnego eskadrę ks. Henryka, aby położyć kres akcji rosyjsko-angielskiej;
— podjąć zapomocą łodzi podwodnych ofenzywę przeciwko handlowi w Botnice;
— zabezpieczyć jednostkami lekkiemi własne linje komunikacyjne między Ostergarn—Lyserort;
— wykonywać na północ od tej linji rozpoznanie celem osłony wymienionych jednostek lekkich;
— częściej pokazywać banderę niemiecką w pobliżu brzegów szwedzkich;
— podać do ogólnej wiadomości, że w I-ej połowie października w portach niemieckich przygotowano do odjazdu 1188 statków, co świadczy o niepowodzeniu akcji korsarskiej;
— użyć lotnictwa do dozorowania w trójkącie: Brüsterort—Kalmarsund—Bornholm;
— przeznaczyć 2 flotylle torpedowców do eskort bezpośrednich, a 29 trawlerów do oczyszczenia dróg między Libawą i Windawą.

Szwedzi ze swej strony postanowili ochraniać komunikacje morskie w swych wodach terytorjalnych. Po raz pierwszy miało to miejsce w połowie listopada 1915 r. między Landsortem a Bornholmem i trwało do końca 1917 r. Przez ten czas okręty marynarki szwedzkiej eskortowały 3640 statków o pojemności ogólnej przeszło 8 miljonów ton (patrz załącznik) z czego (biorąc w rachubę iloczyn tonażu przez ilość przebytych mil morskich) przypada 92% na statki państw centralnych, 3,7% — na neutralne, a reszta — na sojusznicze.

Prócz tego 19. XI. szwedzkie władze rozkazują zgasić latarnię morską Skaner i zabraniają przebywać łodziom podw. stron wojujących w wodach terytorjalnych z wyjątkiem odcinka w Sundzie: Vilken—Klagshamme, który łodzie powinny przechodzić w stanie nadwodnym.

W początku grudnia po zatopieniu jeszcze jednego carga

angielskie łodzie podwodne przerywają swe działania do wiosny (trudności nawigacyjne i konieczność okresowego remontu). Wynikiem ich „pracy" (wspólnie z jednostkami ros.) było zniszczenie 14 statków o łącznej pojemności około 28 000 ton i uszkodzenie kilku dalszych, co jednak stanowiło straty znikome i bez większego znaczenia, jeżeli wziąć pod uwagę, że już w grudniu 1915 r. Niemcom udało się przewieźć ze Szwecji 150 000 ton samej rudy i jeżeli porównać z zatopionym tonażem marynarek sojuszniczych i neutralnych podczas wojny korsarskiej niemieckich łodzi podwodnych w r. 1917 (np. w kwietniu 875 000 t., w październiku — 459 000).

6. DZIAŁANIA 1916—1918.

Przymusowe unieruchomienie floty rosyjskiej na początku 1916 r. pozwoliło Niemcom, jak zresztą corocznie, trałować najważniejsze drogi morskie. Równocześnie admiralicja zarządza ustawienie wzdłuż wybrzeża szwedzkiego kilkunastu zagród minowych, aby w ten sposób utrudnić tak działalność łodzi podwodnych, jak i przybywanie nowych z morza Północnego. Niemiecki sztab morski opracowuje plany o charakterze zaczepnym przeciwko Anglji; na Bałtyku poprzestaje na „ograniczeniu się do obserwacji npla i tłumieniu w zarodku wszelkich poczynań ofenzywnych". Ponieważ akcja łodzi podw. na morzu Północnem przeciwko handlowi sojuszników zostaje przerwana, skierowano część ich na Bałtyk; w sierpniu 1915 r. były tu czynne tylko 4 łodzie, a w maju 1916 aż 20, którym wyznaczono przeważnie bądź zadania rozpoznawcze bądź ustawianie pól minowych albo atakowanie jednostek bojowych floty. Akcja korsarska jest w pewnem zaniedbaniu, bo niepodobna uważać za doskonały wynik dla tak silnej grupy łodzi zatopienie lub zagarnięcie w okresie letnim około 25 statków, przeważnie małych, o łącznym tonażu 12 500 ton.

Obostrzenia niemieckie, zabraniające przechodzić statkom z wód terytorjalnych szwedzkich do duńskich bez meldowania o powyższem patrolującym oddziałom floty niemieckiej — pozostają jako „zarządzenia czysto papierowe" i nikt się do nich nie stosuje.

Flota rosyjska zgodnie z usposobieniem narodowem tkwi bezczynnie w portach, pomimo potężnego wzmocnienia, jakie m. in. stanowiły 4 okręty linjowe typu „Sebastopol". Łodzie podw. nie mogą skutecznie kontynuować wojny korsarskiej ze względu na eskorty; łupem ich są jedynie statki, które odbywają drogę same i to poza wodami terytorjalnemi (np. w maju 1916 r. trzy carga).

Attache francuski w Stockholmie dostarcza władzom ros. w tym czasie b. dokładnych wiadomości o wywozie na wielką skalę rudy szwedzkiej do portów niemieckich. Szwedzi owiechowali drogę od Lulea wzdłuż wybrzeża z wyjątkiem odcinka między Landsortem i Ahus, który statki przebywają w karawanach po 20 jednostek pod eskortą niemiecką, zwykle w składzie 4—6 słabych okrętów (krążowników pomocniczych, starych torpedowców, trawlerów i t. d.). Ruchu tego nic i nikt nie zakłócał, istniał nawet rodzaj „rozkładu jazdy". Większość statków nosiła banderę niemiecką, bo na 19 000 000 ton

rudy, przewiezionej podczas wojny, na handlowe floty neutralne przypadło zaledwie 1 500 000 ton.

Pod wpływem presji rządów londyńskiego i paryskiego Rosjanie decydują się nareszcie zaatakować te transporty. 13. VI. oddział pod dowództwem adm. Kołczaka, złożony z 3 krążowników, „Nowika", 2 kontrtorpedowców i 2 flotyll torpedowców spotkał około Landsortu kilkanaście statków z zapalonemi (!) światłami i kilka małych „ciemnych sylwetek". Rosjanie działają b. połowicznie, rażąc ogniem artyleryjskim i torpedami ze znacznej odległości, na co torpedowce niemieckie stosują zasłonę dymową, a statki kryją się pod brzegiem. W wyniku zatopiono pomocniczy krążownik niem. „Hermann" i dwa lub trzy cargo; operację trzeba zaliczyć do rzędu nieudanych, na co podobnie zapatrują się i Niemcy, sądząc, że spotkanie nastąpiło przypadkowo, i nie zmieniając nic w organizacji ruchu handlowego na tym odcinku. 29. VI. nowy wypad floty rosyjskiej (2 krążowniki, 5 kontrtorp. i 3 torpedowce pod ogólnem kierownictwem adm. Kurosza) doprowadza do starcia z 8 staremi niem. torpedowcami, którym udaje się umknąć; wg. źródeł ros. dwa torpedowce zniszczono. Admiralicja niemiecka wzmacnia w odpowiedzi eskorty o jeden lekki krążownik i nakazuje transportom przechodzić w bezpośredniem pobliżu wód terytorjalnych w miejscach zagrożonych.

Latem 1916 r. admiralicja angielska powiększyła flotyllę łodzi podwodnych na Bałtyku o dalsze 4 jednostki (tym razem typu „C"), przewiezione przez Archangielsk. Obecność eskort niemieckich i szwedzkich obniża wybitnie skuteczność działań podwodnych rosyjsko—angielskich; albowiem zatopienie kilku statków i zagarnięcie kilku innych — wywiera znikomy wpływ na dowóz rudy i drzewa ze Szwecji do Niemiec. Również ze strony niemieckiej zrezygnowano nawet z zagrażania rosyjskim linjom komunikacyjnym, do wykonania czego w dalszym ciągu brak ks. Henrykowi Pruskiemu dostatecznej ilości okrętów.

Nie można pominąć milczeniem udziału lotnictwa w wojnie korsarskiej. 24. IX. 16. trzy wodnopłatowce niemieckie rzuciły z niewielkiej wysokości kilka bomb na dwa parowce rosyjskie w zatoce Ryskiej, następnie jeden z samolotów wywodował i strzelił dwie torpedy, z których jedna chybiła, a druga nie doszła do celu. Załogi handlowców w panice rzuciły się do ucieczki, lecz wodnopłatowce odleciały, nie wykorzystawszy położenia. Jest to pierwsza i bodaj jedyna akcja samodzielnego lotnictwa na Bałtyku w operacjach korsarskich.

W listopadzie Rosjanie zakończyli nareszcie linję kolejową między Aleksandrowskiem i Petrogradem, co wielce polepszyło ich sytuację, aczkolwiek wydajność tej linji nie była wielka z powodu marnego toru, położonego na bagnistym gruncie. Znaczenie portów północnych, jako importowych było znaczne, wystarczy podać, że np. w 1915 r. na 850 000 ton wwiezionych — 45% przypada na wybrzeże północne, 35% na Władywostok, a zaledwie reszta na Bałtyk.

Rewolucja w 1917 r. bardzo szybko obniżyła wartość marynarki rosyjskiej do zera; jednak obecność tej nawet zdemoralizowanej siły zbrojnej nakazuje przezornym Szwedom zachować eskorty

aż do ostatecznego rozwikłania, t. zn. do chwili podpisania traktatu Brzeskiego (3. III. 1918). Jeden z artykułów tego traktatu mówi o podjęciu stosunków handlowych przez „kontrahentów", lecz obie strony nie mogą tego wprowadzić w życie. Niemcy z braku surowców i artykułów, potrzebnych Rosji, a ta z powodu kompletnej dezorganizacji w życiu gospodarczem.

Jeżeli idzie o wyniki wojny korsarskiej na Bałtyku — to prowadzono ją z obu stron dorywczo i niezbyt energicznie, zwłaszcza odnosi się to do Rosjan; jedyny okres ożywienia jest zasługą 4 łodzi angielskich. Na przebieg tych działań w silnym stopniu wpływały czynniki polityczne.

7. WYNIKI WOJNY KORSARSKIEJ.

Przechodzę do oceny, jak te działania odbiły się w poszczególnych państwach:

Rosja: stosunkowo nieznaczna reakcja niemiecka przeciwko linjom komunikacyjnym utrudniała jednak wwóz z Anglji materjału wojennego i innych ważnych artykułów. W jakim stopniu zaważyło to na ogólnem położeniu militarnem państwa — dziś odpowiedzieć nawet w przybliżeniu niepodobna, z braku danych. Jednak nie można nie przypomnieć uwag, jakie gen. Brusiłow wypowiada w swych pamiętnikach, pisząc, że przed ofenzywą w 1917 r. (projektowaną) odczuwano brak koni; że sformowane wówczas dywizje nie posiadały artylerji i t. d.

Niemcy: zachowały na Bałtyku całkowite panowanie, a to pozwoliło na przewiezienie ze Szwecji dostatecznej ilości rudy i specjalnego drzewa sosnowego, używanego przy produkcji celulozy nitrowanej, surogatu bawełny nitrowanej. Naturalnie, niezależnie od tego Szwecja jako pośrednik zaopatrywała Rzeszę w miarę możności w inne surowce i niezbędne artykuły. Przebieg działań wojennych na Bałtyku niewiele oddziałał tu, gdyż w razie potrzeby posługiwanoby się zachodniemi portami szwedzkiemi t. j. pozabałtyckiemi.

Państwa neutralne: jako słabe militarnie odczuły dość dotkliwie swą bezsilność wobec mocarstw, szczególnie na polu gospodarczem. Jednak z powodu „szczęśliwego" położenia geograficznego i dzięki umiejętnemu lawirowaniu w trudnych nad wyraz sytuacjach politycznych — zapewniły sobie wielkie zyski finansowe i wzrost zamożności wśród nieomal wszystkich warstw ludności.

8. WNIOSKI.

Trudno byłoby choćby najogólniej wyrazić wszystkie wnioski, jakie nasuwają się po przestudjowaniu tematu o wojnie korsarskiej na Bałtyku. Poprzestaję tylko na próbie sformułowania, w jaki sposób należałoby w wojnie współczesnej atakować linje komunikacyjne i jak zabezpieczyć je od zakusów npla.

I. W wojnie korsarskiej najpotężniejszym atutem pozostaje zaskoczenie, czyli przedewszystkiem należy posiadać jaknajściślejsze wiadomości o przeciwniku, a to znowu wymaga doskonale pracują-

cego wywiadu. Środkami do prowadzenia walki są: jednostki lekkie, łodzie podwodne, lotnictwo niszczycielskie, miny i ew. jednostki pomocnicze (krążowniki pomocn., kanonierki szybkobieżne, trawlery i t. d.). Należy unikać bliskości lądu, gdzie siły atakujące łatwo może odkryć np. kuter rybacki, a prócz tego statki handlowe łatwiej kryją się na tle lądu, a uszkodzone z powodzeniem mają szanse zatonąć na mieliźnie, co w wielu wypadkach nie wpłynie ujemnie na jakość towaru (węgiel, drzewo i t. d.). Przy przewadze po stronie przeciwnika — unikać operacyj dziennych, natomiast gdy nieprzyjaciel nie może stawić czoła, należy dążyć do całkowitego zniszczenia tak eskorty, jak statków.

Wszystkie jednostki, użyte do tej akcji, powinny mieć instrukcje o sposobie zatrzymywania statków, ich kontroli i ew. zatapiania oraz traktowania załóg, pasażerów obywateli państw walczących i neutralnych. Przygotowanie do wojny korsarskiej musi być jednym z przedmiotów wyszkolenia podczas pokoju.

II. Doniosłość handlu morskiego wymaga przedsięwzięcia szeregu środków celem najwydatniejszego zabezpieczenia własnych linij komunikacyjnych. Należy pamiętać, że jeden środek, nawet najbardziej niezawodny i skuteczny, nie wystarcza; tylko wszechstronne przygotowanie całokształtu -- może zapewnić wynik dodatni.

Wchodziłyby w rachubę następujące środki:

a) organizacyjne:
   - — kierownictwo handlem morskim podczas wojny przechodzi do marynarki wojennej, która poza organem kierowniczym posiada ekspozytury w portach własnych i neutralnych;
   - — personel mar. handlowej jest zmilitaryzowany i podlega dyscyplinie wojskowej.
     (Nie poruszam b. ważnych i aktualnych w tem miejscu spraw wywiadu i kontrwywiadu);

b) technika żeglugi:
   - — statki o danej szybkości tworzą grupy, z reguły eskortowane;
   - — w miarę możności droga powinna prowadzić wodami terytorjalnemi lub w ich pobliżu;
   - — strefy niebezpieczne (albo kiedy trudno przeciwdziałać nplowi) przebywać nocą;
   - — podejrzane strefy, jako zaminowane, trałować;
   - — drogę podaje za każdym razem organ kierowniczy; pożądane dopiero w ruchu (zaszyfrowane);
   - — ważne transporty ubezpieczać również pośrednio;

c) eskorty:
   - — pośrednie stanowi flota lub jej część w zależności od znaczenia i wartości poszczególnych transportów;
   - — bezpośrednie, t. zn. takie, które powinny odeprzeć ataki słabych sił nadwodnych, łodzi podwodnych i lotnictwa, stosownie do okoliczności mogą się składać z:
     jednostek lekkich,
     krążowników pomocniczych,
     jednostek starego typu (do pancerników włącznie np. typ „Voltaire"),

małych torpedowców,
okrętów pomocniczych,
lotnictwa dozorowego,
sterowców,

d) przygotowanie statku:

1. pod względem obrony zaczepnej:
   — artylerja: działa od 75 mm do 15 cm,
   — OPL.,
   — bomby głębinowe i miotacze bomb,
2. pod względem obrony biernej:
   — aparaty dymotwórcze,
   — aparaty podsłuchowe,
   — środki łączności w zespole,
   — maskowanie kadłubów,
   — obrona przeciwgazowa,

   w wyjątkowych wypadkach:
   — balony na uwięzi,
   — trały przednie (fortrały),
   — parawany p-ko minom i torpedom (bulges),
3. pod względem ogólnym:
   — umiejętność unikania ataków torpedowych i lotniczych przez manewr,
   — obserwacja i łączność wewnętrzna,
   — środki ratownicze,
   — personel dobrze wyćwiczony (role okrętowe),
   — manewrowanie w zespole,
4. pod względem zarządzeń, które zmniejszyłyby straty, wywołane przez wybuch:
   — ułożenie ładunku,
   — budowa statku,
   — niezatapialność statku.

W pracy swej pominąłem świadomie szereg danych, jak siły przeciwników w poszczególnych okresach wojny, drobiazgowe statystyki wwozu i wywozu i t. d., ponieważ są to rzeczy powszechnie znane bądź z literatury fachowej bądź z artykułów o wojnie światowej na Bałtyku, które uprzednio umieszczono na łamach „Przeglądu Morskiego".

Posiłkowałem się następującemi dziełami i czasopismami:

Jellicoe — „La Grand Fleet".
Wilson — „Les flottes de guerre au combat" II tom.
L. Guichard — „Histoire du blocus naval".
Abrial — „Les operations dans la Baltique 1914—1918".
O. Galliard — „Histoire economique et financiere de la guerre".
„La Guerre racontee par nos admiraux".
Scheer — „La flotte allemande pendant la guerre".
Adm. Tirpitz — Pamiętniki.
„Krieg zur See" Ostsee, tomy I i II.
Dr. Peter Schmidt — „Der Wirtschaftskrieg und die Neutralen".
Kitchhoff — „Weltkrieg zur See".
Gayer — „Die deutschen U-Boote in ihrer Kriegführung".
Graff — „Na Nowikie".
Artykuły w „Marine Rundschau", „Zarubien. Morskij Sbornik" i t. d.

Tabela do art. „Wojna korsarska na Bałtyku 1914—1918" Kdr.-ppor. dypl. Majewskiego.

Ilość i tonaż statków eskortowanych przez szwedzkie okręty wojenne w wodach terytorjalnych między Luela i granicą norweską od listopada 1915 roku do pokoju brzeskiego.

Rok	szwedzkie	duńskie	rosyjskie	holenderskie	niemieckie	austrjackie	norweskie	angielskie	francuskie	belgijskie	amerykańskie	Razem
1915	22 42 360		2 1 840	6 7 532	66 150 321	1 3 228		2 4 558		1 1 444		100 211 283
1916	74 82 526	9 6 249	20 22 530	8 26 689	1 456 3 144 308	12 39 092	10 15 591	46 105 702			1 5 075	1 636 3 447 762
1917	92 126 221		3 2 181	1 3 768	1 638 3 900 873	26 93 003	2 2 415	61 154 148	1 1 383	7 14 600	1 5 075	1 832 4 303 665
1918	64 104 675		4 4 893		1 1 060		1 1 332	2 2 392				72 113 352
Razem	252 355 782	9 6 249	29 31 444	15 37 989	3 161 7 196 562	39 135 323	13 18 338	111 266 800	1 1 383	8 16 044	2 10 148	3 640 8 076 062
Iloczyn ton przez przebyte mile morskie	96 780 509	1 143 164	6 470 341	4 998 763	2 479 335 775	54 146 598	1 242 996	104 061 499	851 928	7 022 950	339 997	2 756 394 578

Uwaga: pierwsza cyfra oznacza ilość statków, druga ich tonaż.

Według wydania oficjalnego:
„Flottans Neutralitetsvakt" — Stockholm 1919.

Iloczyn ton przez przebyte mile morskie: państwa centralne 92%
„ Ententy 4,3%
„ neutralne 3,7%

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

Plany bałtyckie Jana III.

Imię króla Jana III-go wywołało w roku ubiegłym zagranicą wspomnienia bitwy pod Wiedniem, w której monarcha polski ocalił Niemcy a z niemi i całą Europę przed podbojem tureckim. W Polsce Sobieski budzi echa i owej odsieczy wiedeńskiej i krwawych a zwycięskich bojów z Tatarami i Turkami na południowo-wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej. Przeważna więc część ogółu naszego, nie mówiąc już o zagranicy, myśli o nim tylko jako o wielkim wodzu. Tymczasem rzadko kto u nas zastanowi się nad polityczną działalnością króla Jana III-go i jego niezmordowanemi wysiłkami mającemi jedyny cel, jakim było wzmocnienie skołatanej i chylącej się już do upadku Rzeczypospolitej.

Całe życie króla Jana III-go przeszło na uporczywej walce o reformy polityczne w Polsce. W walce tej miał on przeciwko sobie ościenne państwa: cesarstwo niemieckie, księstwo brandenbursko-pruskie i carstwo moskiewskie, t. j. Habsburga, Hohenzollerna i Romanowa — przyszłą trójkę zaborców, następnie całą prawie arystokrację rodową i obszarniczą.

Nic zatem dziwnego, że mając do zwalczenia i sąsiadów obcych i własny naród nie mógł Sobieski przeprowadzić swych planów, a zostały one w dziedzinie niewykonanych projektów. Osią tych planów było wprowadzenie dynastji Sobieskich w Polsce, a wprowadzenie to miało się odbyć przez przyłączenie Prus Książęcych (dzisiejszych Prus Wschodnich) do Rzeczypospolitej. Projekt ten jest znany pod nazwą „planów bałtyckich". Sobieski zajmował się temi planami dwukrotnie: zaraz po wstąpieniu na tron w latach 1674/8 i wkrótce po odsieczy wiedeńskiej w latach 1688/90.

Jednogłośny obiór zwycięzcy z pod Chocimia, dokonany na polu tradycyjnej Woli pod Warszawą w dniu 21 maja 1674 roku, był wyrazem wdzięczności narodu za nieustanną i skuteczną obronę przed naciskającymi coraz silniej od południowego wschodu Turkami,

a jednocześnie i zobowiązaniem nowego elekta do dalszych bojów, które miały nietylko zapewnić spokój krajowi, lecz i zmazać również hańbę Buczackiego układu. Umysł jednakże wielkiego wodza, będącego już królem Polski, zajmowały nietylko sprawy wojenne.

Brak silnego rządu i nieposzanowanie prawa rzucały mu się przedewszystkiem w oczy. Naprawę kraju widział on w uzdrowieniu tych dwóch czynników. Silna władza królewska mogła tego uzdrowienia dokonać.

Wzmocnienie władzy monarchicznej mogło iść tylko przez umiejętne wykorzystywanie ogólnej sytuacji europejskiej, drogą zawierania odpowiednich przymierzy, które zapewniałyby z jednej strony spokój krajowi, a z drugiej wzmacniały stanowisko zarówno samego Jana III-go, jak i jego rodziny.

W Europie ówczesnej były dwa obozy zwalczające się zaciekle i nieustannie. Jeden stanowiła Francja, drugi cesarstwo niemieckie.

Mając zatem do wyboru dwa kierunki polityczne panujące w Europie i w Polsce: frankofilski i austrofilski, z których pierwszy dążył do silnej Polski, a drugi — do słabej, król Jan III-ci poszedł bez wahania za pierwszym.

Sobieski, gotując się zaraz po elekcji na wyprawę przeciwko naciskającym od Podola Turkom, zwrócił odrazu uwagę na udział w koalicji przeciwko Francji elektora brandenburskiego, byłego hołdownika Rzeczypospolitej z Prus Książęcych i postanowił wyzyskać jego udział dla przeprowadzenia swoich zamiarów. Zamiarami temi było wcielenie Prus Książęcych do Polski, przyczem zamiar ten rozkładał Jan III-ci na dwa etapy: pierwszy z nich stanowiło odebranie elektorowi Prus Książęcych i osadzenie w nich, jako księcia, najstarszego swego syna Jakóba, a drugi, który miał nastąpić już po śmierci Jana III-go, to obiór tego Jakóba, księcia pruskiego i oczywiście hołdownika Rzeczypospolitej, na króla polskiego, z jednoczesnem przyłączeniem Prus Książęcych na wieczne czasy do Polski. Było jasnem, że syn króla polskiego będący hołdowniczym księciem pruskim, będzie jedynym kandydatem do korony, albowiem obiór jego zagwarantuje przyłączenie dużej prowincji nadmorskiej otoczonej z trzech stron przez ziemie Rzeczypospolitej. Wybrawszy trafnie frankofilski kierunek polityki polskiej, jako zapewniający Polsce pomoc w utrzymaniu się na mocarstwowem stanowisku, dążył on oczywiście do zachowania jaknajściślejszej łączności z Francją. Łączność taka była możliwa tylko przez Bałtyk. Dostęp zatem Rzeczypospolitej do Bałtyku musiał być pewny. Przyłączenie Prus Książęcych rozszerzało znakomicie ten dostęp i stanowiło przygrywkę do wcielenia wiecznie niesfornego i krnąbrnego Gdańska. Polska zyskiwałaby automatycznie wszystkie porty od Wisły do Niemna. Flota francuska, która właśnie zaczęła święcić swe pierwsze triumfy nad starą i doświadczoną flotą holenderską, miałaby więc mocne podstawy na polskiem wybrzeżu. Dostanie się znów tej floty na Bałtyk, biorąc pod uwagę tradycyjną przyjaźń między Francją a Szwecją, która stale szachowała trzymającą w swych rękach cieśniny Sundu i Bełtów Danję, nie nastręczało poważniejszych trudności. Jak z tego wynika przyłączenie Prus Książęcych do Polski było najzupełniej celowe z punktu

widzenia polskiej polityki zagranicznej i ekonomicznej. Własne polskie porty Gdańska i Królewca jeszcze więcej ułatwiałyby zbyt polskich produktów rolnych spławianych Wisłą i Niemnem, aniżeli niemiecka faktorja w Gdańsku i elektorski port królewiecki.

Projektowi tego zajęcia sprzyjały w wysokim stopniu nastroje społeczeństwa, zarówno w Polsce jak i w Prusach Książęcych. Ogół szlachecki w Rzeczypospolitej nie lubił elektora brandenburskiego, pamiętając jego zdradę w czasie najazdu szwedzkiego i kolejne łączenie się ze wszystkimi wrogami Polski. Mieszczaństwo w Prusach Królewskich, w szczególności elbląskie, obawiało się jak ognia brandenburskiego elektora, pomne jego łupiestw i gwałtów w czasie krwawego „potopu". Ciągłe przemarsze wojsk elektorskich z Brandenburgji do Prus Książęcych, dokonywane na zasadzie układu Bydgoskiego, który zwalniał elektora od hołdu, przez Prusy Królewskie, wywoływały skargi i narzekania ze strony szlachty i magistratów.

Na rok przed elekcją Sobieskiego naprężenie stosunków między elektorem a jego poddanymi w Prusach Książęcych doszło do tego stopnia, że stany pruskie wręcz odmówiły płacenia nałożonego nowego podatku, jakim był powszechny podatek łanowy i zagroziły, że zwrócą się do Polski o opiekę. Fryderyk Wilhelm II-gi w odpowiedzi na stanowisko stanów powiększył ilość wojska stojącego w Prusach Książęcych i rozbroił mieszczan w Królewcu, który najsilniej sprzeciwiał się zarządzeniom berlińskim. Opór jednakże nie malał, a wciąż wzrastał. Ogólna opinja w Prusach Książęcych była zupełnie po stronie Polski, a umiejętna polityka warszawska rokowała pełne powodzenie w akcji przyłączenia Prus do Rzeczypospolitej. Sobieski był o tem doskonale poinformowany przez licznych przedstawicieli szlachty pruskiej i uważał, że warunki do rozpoczęcia swego programu bałtyckiego są w Polsce i w Prusach Książęcych nader sprzyjające. Przeszkód było tylko dwie: niezakończona wojna z Turcją i niechęć szlachty do wszczynania nowej wojny, choćby nawet z nienawistnym elektorem brandenburskim. Należało zatem plan przyłączenia Prus przeprowadzić inaczej, wykorzystując sytuację europejską. Ludwik XIV-ty walcząc z cesarzem, oczekiwał w najbliższym czasie zbrojnego wystąpienia Brandenburgji, która, choć należała do antyfrancuskiej koalicji, nie wysłała jeszcze swych wojsk nad Ren, gdzie wojska cesarskie działały przeciwko armji francuskiej. Oczywiście, królowi francuskiemu zależało bardzo na dywersji. Przeciwko cesarzowi miał on powstańców węgierskich, a przeciwko elektorowi postanowił wysunąć Polskę i Szwecję. W związku z powyższem ambasador francuski w Warszawie, Forbin, niezwłocznie po elekcji Sobieskiego przedstawił mu projekt wypowiedzenia wojny elektorowi. Wojna ta winna była się rozpocząć wkroczeniem wojsk polskich do Prus Książęcych, które po zakończeniu działań wojennych miały być przyłączone do Polski. W ten sposób intencje Ludwika XIV-go pokrywały się z chęciami króla Jana III-go. Sobieski projekt powyższy zaaprobował zasadniczo, lecz zastrzegł, że przedewszystkiem musi zakończyć wojnę z Turcją, u której Francja miała duże wpływy, a następnie, że ponieważ ewentualna wojna z elektorem będzie musiała być prowadzona wyłącznie żołnierzem zaciężnym,

bo na udział szlachty rachować nie można, przeto w grę wchodzą zasiłki pieniężne. Ambasador Forbin obiecał przeprowadzić i jedno i drugie, a jednocześnie nawiązał ścisłą łączność z przybyłym do Warszawy ambasadorem szwedzkim Liliehöck'iem. Ten ostatni był przysłany pod pretekstem złożenia Janowi III-mu powinszowań z racji obioru na króla, a w rzeczywistości miał wybadać grunt w Warszawie co do możliwości wspólnych działań przeciwko Moskwie, która znów zaczęła gromadzić wojska na granicy inflanckiej. Forbin wiedział, że przedstawiciel francuski w Stokholmie pracuje całą siłą nad zmuszeniem Szwecji do wystąpienia przeciwko elektorowi i że rokowania te są na dobrej drodze. Postanowił więc połączyc własne usiłowania na gruncie polskim z pracą swego kolegi dyplomatycznego w Stokholmie i wyzyskując obecność Sobieskiego w Warszawie, zaproponował Liliehöck'owi pomoc w zawarciu przymierza polsko-szwedzkiego, skierowanego przeciwko elektorowi brandenburskiemu. Propozycja ta była zrobiona przez Forbin'a po uprzedniem porozumieniu się z Sobieskim, który zajął stanowisko wyczekujące.

Szwed zgodził się na tego rodzaju przymierze polsko-szwedzkie, lecz wysunął warunek, że wojska polskie uderzą na Pomorze brandenburskie, a szwedzkie wejdą do Prus Książęcych Przy takiem postawieniu sprawy, wszystkie atuty mieli Szwedzi, albowiem garnizony elektorskie w Prusach Książęcych były nieliczne, ponieważ Fryderyk Wilhelm II-gi ściągnął część swych sił z Prus do Brandenburgji w związku z projektowanym wymarszem nad Ren, celem połączenia się z armją cesarską. Co się tyczy Polski, to w wypadku uderzenia wojsk Jana III-go na Pomorze brandenburskie, miały one przeciwko sobie korpus obserwacyjny elektora, który je przewyższał liczebnie, bo Sobieski mógł mieć do dyspozycji na ową wyprawę najwyżej do dziesięciu tysięcy, z racji utrzymania kordonów na Ukrainie przeciwko Turkom i Tatarom, jakoteż i na granicy moskiewskiej, bo stosunki Moskwy ze Szwecją, przyszłą sojuszniczką Polski, pozostawiały dużo do życzenia. To była strategiczna strona sprawy, jak widzimy dla Sobieskiego niepomyślna. Jeszcze gorzej stało ze stroną polityczną. Wejście na Pomorze brandenburskie oznaczało jawne wypowiedzenie wojny elektorowi. Sobieski wiedział dobrze, że naród polski miał już dosyć wojny i pragnął pokoju. Następnie nieszczęsny układ Bydgoski ustalał wieczne przymierze między elektorem brandenburskim a Rzeczpospolitą. Zerwanie tego układu, celem wypowiedzenia wojny niedawnemu sojusznikowi, natrafiłoby bez wątpienia na wielkie sprzeciwy w sejmie i senacie, nie mówiąc już o arystokracji, która nie lubiąc zasadniczo Jana III-go, a mając w swoich szeregach wielu stronników polityki austrofilskiej, ujęłaby się niechybnie za sojusznikiem cesarza, jakim był elektor. Wreszcie, jawne występowanie razem ze Szwedami nie było zbyt popularne w Polsce, pamiętającej dobrze pobyt Szwedów przed dwudziestu laty. Nakoniec, Szwedzi mieli wejść do Prus Książęcych, a jakie były dane, że stamtąd wyjdą? Strona zatem polityczna przedstawiała się dla Polski jeszcze gorzej, niż strategiczna. Król więc zbierając wojska przeciwko Turkom i gromadząc je pod Warszawą, nie zgodził się kategorycznie na uderzenie na Pomorze brandenburskie i wpuszczenie

Szwedów do Prus Książęcych. Rozpoczęły się dalsze targi między Forbin'em a Liliehöck'iem.

Tymczasem ambasador francuski w Stokholmie przeforsował wypowiedzenie wojny przez Szwecję elektorowi i korpus szwedzki marszałka Wrangla, skoncentrowany pod Szczecinem, wszedł na Pomorze brandenburskie. Marsz szwedzki szedł w kierunku polskiej granicy. W Rzeczypospolitej podniósł się krzyk, że Szwedzi wejdą niespodzianie do Prus Królewskich lub Wielkopolski i że wrócą czasy „potopu". Do Sobieskiego zwrócił się jednocześnie, jako do swego sprzymierzeńca z układu Bydgoskiego, elektor Fryderyk Wilhelm II-gi. Sytuacja króla była bardzo ciężka: miał on przedewszystkiem kampanję z Turkami, na którą mu brakowało pieniędzy, następnie był związany formalnem przymierzem z elektorem, na którym chciał zdobyć przy pierwszej sposobności Prusy Książęce, a od którego obecnie jako sojusznik żądał posiłków na kampanję turecką, wreszcie występowanie po stronie elektora narażało go Francji.

W całej tej sprawie był jeden plus: Szwedzi zaangażowali się na Pomorzu brandenburskiem, a nie w Prusach Książęcych. Sobieski rozwiązał kwestję w sposób następujący: ponieważ realne niebezpieczeństwo groziło ze strony Turcji, a zawarował sobie, że zagadnienie „bałtyckie", t. j. wojna z elektorem nastąpi dopiero po zawarciu pokoju z Turkami, przeto zakomunikował Forbin'owi, że przedewszystkiem musi się uporać z sułtanem, a dopiero po załatwieniu tej sprawy może zająć się kwestją rozgraniczenia swej działalności ze Szwedami i wojną z elektorem. Jednocześnie nastawał Sobieski na energiczną interwencję francuską w Konstantynopolu, celem jaknajszybszego zawarcia pokoju między Polską a Turcją, co było na rękę Francji, bo przyśpieszało akcję przeciwko elektorowi. Pozatem zwrócił się Sobieski o przewidziane w układzie Bydgoskim posiłki do Fryderyka Wilhelma II-go. Elektor, choć przez swego posła w Warszawie był poinformowany o konferencjach Jana III-go z Forbin'em, a Forbin'a z Liliehöck'iem, jednakże pragnąc uzyskać pomoc przeciwko Szwedom i mieć ewentualną furtkę do Francii, wysłał żądane posiłki. Składały się one z dwóch pułków dragonów. Król Jan III-ci spodziewał się większej pomocy, pragnąc na wszelki wypadek mieć samemu jaknajwięcej sił przeciwko Turkom, a jednocześnie chcąc osłabić jaknajwydatniej elektora. Wreszcie dla zadokumentowania z jednej strony przed elektorem o swoich obowiązkach sojusznika, a przed społeczeństwem w kraju o swych obowiązkach monarchy, zwrócił się listownie do dowodzącego armją szwedzką na Pomorzu brandenburskiem marszałka Wrangla z protestem przeciwko okupacji Bytowa, Lęborka i Drahimia, jako posiadłości polskich, będących jedynie czasowo pod władzą elektora i wejściu Szwedów do Prus Książęcych, które w myśl wspomnianego układu Bydgoskiego stanowiły również przyszłą własność polską. To ostatnie zastrzeżenie miało tem silniejszą wagę, że Szwedzi do Prus jeszcze nie weszli, a zatem uprzedzało ewentualne zajęcie tak pożądanej przez króla prowincji. Po załatwieniu tych wszystkich spraw, nakazał Sobieski wymarsz będącej już w pogotowiu armji, która stała pod Warszawą.

Udając się na wyprawę przeciwko Turkom, nie tracił król z oczu sprawy bałtyckiej. Pod pozorem zabezpieczenia Prus Królewskich przed ewentualnem wejściem Szwedów, zostały wzmocnione garnizony w Braniewie, Grudziądzu, Malborgu i Sztumie, magistraty w Elblągu i Toruniu oraz rada miejska w Gdańsku otrzymały polecenie doprowadzenia fortyfikacyj miejskich do stanu gotowości bojowej, a na leże zimowe było przysłanych do Prus Królewskich i północnej Wielkopolski parę chorągwi jazdy i regimentów piechoty. Z punktu zatem widzenia formalnego koncentracja wojsk polskich na granicy pruskiej i częściowo brandenburskiej mogła uchodzić za przygotowanie do obrony zagrożonych posiadłości elektora, co wypływało z układu Bydgoskiego, a w rzeczywistości było przygotowaniem do zebrania liczniejszej armji mającej zająć Prusy Książęce po zawarciu pokoju z Turcją.

Tymczasem elektor, zaniepokojony wspomnianemi powyżej konferencjami Sobieskiego z ambasadorami francuskim i szwedzkim, oraz widząc podejrzane manewry wojsk polskich w Prusach Królewskich, zawiadomił o wszystkiem cesarza i rozpoczął intrygi przeciw Sobieskiemu wśród możnowładców znanych ze swego austrofilskiego usposobienia. Zarówno cesarzowi jak i elektorowi chodziło narazie o przedłużenie wojny polsko-tureckiej. Sobieski wyszedłszy z Warszawy w październiku, rozpoczął walki ze stojącą na Ukrainie i Rusi Czerwonej armją turecką. W czasie najgorętszej kampanji w listopadzie, wielki hetman litewski Pac zwolennik Austrji nakazał odwrót komputowi litewskiemu na leże zimowe na Litwę i wbrew ostrym rozkazom Sobieskiego, odwrót ten wykonał, uszczuplając i tak niezbyt liczne siły króla Jana III-go. Wślad za tem dowódca brygady dragonów elektorskich płk. Hohendorff, otrzymał w grudniu rozkaz od elektora Fryderyka Wilhelma, aby wracał do Brandenburgji. Strata 1 200 szabel pruskich była bardzo dotkliwą dla przerzedzonych szeregów królewskich, tembardziej że nastąpiła zaraz po odejściu Paca.

Tymczasem do kwatery królewskiej przybył ambasador Forbin w asyście przysłanego mu do pomocy margrabiego de Béthune'a, który był szwagrem Sobieskiego. Obaj dyplomaci francuscy przywieźli projekt przymierza między Francją a Polską, wymierzonego ośrednio przeciwko cesarzowi, a bezpośrednio przeciwko elektorowi. Sobieski mając wciąż na oku zagadnienie bałtyckie, a nie tracąc jednocześnie z uwagi niebezpieczeństwa tureckiego, podkreślił z całym naciskiem, że bez uprzedniego zawarcia pokoju z sułtanem, niema mowy o rozpoczęciu kampanji z elektorem. Dodać należy, że król Jan III-ci wiedział dokładnie, że wojska szwedzkie pod Wranglem gotowały się do rozstrzygającej rozprawy na Pomorzu brandenburskiem z armją elektora. Urok oręża szwedzkiego był tak wielki, że Sobieski przypuszczał słusznie, że elektor poniesie klęskę. W tym wypadku uderzenie na Prusy Książęce byłoby zadaniem bardzo łatwem, gdyż pobita armja elektorska musiałaby w najlepszym razie osłaniać Berlin. Jeżeliby zaś udało się elektorowi zwyciężyć, to prawdopodobnie wyszedłby on ze zwycięstwa z mocno nadwyrężonemi siłami i prawdopodobnie ciężko byłoby mu ratować zagrożone Prusy Książęce. Jednem słowem zbliżająca się walna rozpra-

wa Brandenburczyków ze Szwedami była na rękę Sobieskiemu, a wobec tego i zawarcie jawnego przymierza z Ludwikiem XIV-ym, które działało przeciw elektorowi, było wskazane. Chodziło jednak o pokój z sułtanem, będący conditio sine qua non do rozpoczęcia wojny z elektorem. Forbin i Béthune zagwarantowali, że Francja doprowadzi do skutku preliminarja pokojowe i że narazie wystarczy danie mocnego oporu armji tureckiej zbliżającej się zwolna pod Lwów. Sobieski przygotował zatem wojska do działań obronnych, bo na zaczepne nie starczyło sił i w oczekiwaniu na sukurs Francji w Konstantynopolu, podpisał w dniu 8 czerwca 1675 r. przedstawiony mu i poprawiony zgodnie z jego życzeniami tekst układu przymierza polsko-francuskiego.

Z punktu widzenia praktycznego układ ten był dla Polski korzystny, albowiem określał wyraźnie obowiązki francuskie, które polegały w pierwszym rzędzie na popieraniu Polski w jej dążeniach do odebrania Prus Książęcych, a zatem szły ściśle w kierunku życzeń Sobieskiego, następnie nakładały na Francję przymus posiłkowania Polski w razie zatargu z cesarstwem niemieckiem, które oczywiście zawsze broniło elektora i nakoniec miały ułatwić zawarcie pokoju z Turcją.

Właściwe wypełnienie układu t.j. wypowiedzenie wojny elektorowi o Prusy Książęce, było ściśle związane z ukończeniem wojny z Turkami. Tymczasem jakkolwiek w wyniku działań wojennych doszło do zawieszenia broni do wiosny, pokoju z sułtanem jednak nie udało się zawrzeć, bo pokój taki mogło dać tylko decydujące zwycięstwo, poparte przez Francję w Stambule. Sobieski powrócił więc do Krakowa, aby gotować się do roztrzygającej rozprawy z Turkami na rok następny, co odwlokło znowu na rok zagadnienia bałtyckie.

Przez ten czas powinęła się noga Szwedom: 28 czerwca marszałek Wrangel został pobity przez wojska elektorskie, a w październiku rozpoczęła kroki wojenne Danja, przyłączając się tem samem do koalicji antyfrancuskiej. Flota duńska, na czele której stał słynny admirał Niels Juel, rozpoczęła działania zaczepne przeciwko flocie szwedzkiej i osiągnęła przewagę na Bałtyku, tembardziej, że niebawem zjawili się na nim sprzymierzeni z Duńczykami Holendrzy. To szwedzkie niepowodzenie było częściowo na rękę Sobieskiemu: zwycięstwo nad Szwedami nie nadszarpnęło coprawda sił elektorskich w tym stopniu, jak przypuszczał król Jan III, lecz w każdym razie Fryderyk Wilhelm nie myślał o zabezpieczeniu Prus Książęcych, a zajął się Pomorzem szwedzkiem. Jednakowoż niemożność zakończenia wojny z Turkami psuła szyki Sobieskiemu. Była w tem ręka cesarza Leopolda I-go, który wiedział przez swego posła w Warszawie o przymierzu polsko-francuskiem i o zamiarach Jana III.

Pod wpływem jego intryg, Turcja odrzuciła pośrednictwo francuskie i rozpoczęła kampanję w roku 1676 i dopiero w wyniku dwumiesięcznych nieustannych bojów doszło do rokowań pokojowych zakończonych układem Żórawińskim. Obecnie Sobieski mógł zwrócić się ku swoim ulubionym i wymarzonym planom dotyczącym Prus Książęcych, wiedząc zaś, że nie może liczyć na przefor-

sowanie w Sejmie wypowiedzenia wojny elektorowi, co prowadziłoby do zajęcia Prus Książęcych, postanowił rozwiązać to zagadnienie przez układ ze Szwecją.

Powziąwszy zatem ten zamiar, wyjechał Sobieski z całym dworem do Gdańska. Cel podróży był ogłoszony: zwiedzić Gdańsk i załatwić trwające tam ustawicznie spory między kupiectwem i cechami. Podróż królewska odbywała się Wisłą w towarzystwie margrabiego Béthune,

W maju przybyto na miejsce i odrazu zaczęły się za pośrednictwem de Bethune'a układy z Liliehöck'iem. Ze strony króla Jana III-go prowadził je biskup kijowski Stanisław Wojeński. Ciągnęły się one przez trzy miesiące. Ambasador szwedzki wciąż namawiał do uderzenia wojsk polskich na Pomorze szwedzkie, gdzie sytuacja Wrangla była coraz krytyczniejsza. Biskup Wojeński otrzymujący stale wskazówki od Sobieskiego, sprzeciwiał się temu stanowczo. Tymczasem królowi szwedzkiemu chodziło o zakończenie układów z Polską tembardziej, że elektor rozpoczął na wiosnę tego roku oblężenie stolicy Pomorza szwedzkiego Szczecina, a wobec przewagi Duńczyków na Bałtyku, odsiecz mogła iść tylko drogą lądową, t. j. z Inflant przez Prusy Książęce i Królewskie. Wreszcie 21 sierpnia 1677 roku biskup Wojeński jako pełnomocnik polski, Liliehöck jako szwedzki i Béthune jako francuski, podpisali uzgodniony tekst przymierza polsko-szwedzkiego.

Układ był tajnym, co było spowodowane antyszwedzkim nastrojem szerokich mas ogółu polskiego i austrjackiemi sympatjami przeważającej części sejmu, nie mówiąc już o senacie Rzeczypospolitej. Przymierze było wymierzone przeciwko elektorowi brandenburskiemu, lecz działania wojenne miała poprowadzić wyłącznie Szwecja, przyczem układ mówił jedynie o Prusach Książęcych. Korpus polski miał być podporządkowany w zupełności dowództwu szwedzkiemu. Chodziło tutaj o dwie rzeczy. Po pierwsze: aby mieć zapewnienie, że zajęte Prusy Książęce zostaną odstąpione Rzeczypospolitej, na co dawał rękojmę skład przyszłej armji okupacyjnej mającej się składać w 40% z kontyngensu polskiego; po drugie: aby uniknąć rozgłosu, że Polska występuje oficjalnie przeciwko sprzymierzonemu z nią elektorowi brandenburskiemu, korpus polski miał stanowić część składową armji szwedzkiej i wszystkie stanowiska naczelne w nim byłyby obsadzone przez Szwedów. W razie reklamacyj elektora, Sobieski mógł zasłonić się tem, że w okupacyjnej armji szwedzkiej znajdują się tylko ochotnicy polscy, a nie regularne wojska Rzeczypospolitej. Ten ochotniczo-zaciężny charakter oddziałów polskich zapewniała klauzula układu mówiąca, że wspomniane oddziały polskie pozostaną na służbie szwedzkiej aż do końca wojny. Pozory niewalczenia z elektorem były zachowane do tego stopnia, że Sobieski obiecywał ułatwić, i to w miarę możności, przemarsz armji szwedzkiej jedynie z Inflant do Prus Książęcych, natomiast nie było wspomniane ani słowa o przejściu tej armji z Prus Książęcych na Pomorze brandenburskie i szwedzkie przez polskie Prusy Królewskie. Pokrywać koszta wyprawy miała de nomine Polska, a w rzeczywistości Francja, układ bowiem mówił, że armja szwedzka

idąca na podbój Prus Książęcych będzie wystawiona i zaopatrzona za pieniądze Sobieskiego, który otrzymywał zasiłki pieniężne od Ludwika XIV-go na wojnę z elektorem. Gwarancję dotrzymania zobowiązań przez obu sprzymierzeńców dawała Francja.

Król Jan III-ci spodziewał się słusznie, że szybko przeprowadzone zajęcie Prus Książęcych przez armję szwedzką, kontrolowaną na miejscu przez znajdujące się w niej oddziały polskie, a dozorowaną z Paryża przez Francję, uda się napewno. Garnizony elektorskie w pierwszej połowie 1677 r. były tam bardzo słabe. W samych Prusach Książęcych nastroje antyelektorskie były coraz silniejsze, bo ucisk fiskalny i polityczny stosowany przez Berlin stawał się coraz większy i wyrzeczenie się Hohenzollernów przez stany pruskie przy pierwszej sposobności zdawało się rzeczą pewną. Co się tyczyło Rzeczypospolitej to było jasnem, że zarówno stronnicy frankofilskiej polityki, jak i austrofilskiego kierunku z otwartemi ramionami przyjęliby przyłączenie Prus Książęcych. Obecnie należało tylko działać jaknajszybciej, gdyż Francja subsydjująca Rzeczpospolitą w tej sprawie, zaczynała się krzywić na niewykonanie zawartego przed dwoma laty przymierza i grozić wstrzymaniem zasiłków pieniężnych, bez których całe przedsięwzięcie mogło spełznąć na niczem; z drugiej strony położenie Szwecji pobitej na morzu pod Kjöge i oblężonej w Szczecinie stawało się coraz krytyczniejsze. Wobec tego patronujący sojuszowi polsko-szwedzkiemu margrabia de Béthune przyśpieszył wypłacanie zaległych zasiłków na utrzymanie tych oddziałów polskich, które miały wejść do składu szwedzkiej armji okupacyjnej oraz wywarł nacisk przez poselstwo francuskie w Stokholmie na jak najprędszy wymarsz korpusu szwedzkiego marszałka Horna.

Jan III-ci przebywał przez cały ten czas w Gdańsku pilnując osobiście przeprowadzenia układów i wydzielenia pułków, które miały uczestniczyć w wyprawie pruskiej. Naczelne dowództwo tych oddziałów otrzymał pułkownik Beaulieu. Kawalerja rozkwaterowała się po królewszczyznach, a piechota w składzie trzech pułków stanęła nad samą granicą Prus Książęcych. Odnośnie Szwedów stojących w Inflantach to okazało się, że nie są oni gotowi do wymarszu, a komenderujący marszałek Horn, zamiast przystąpić do uzupełnienia i zaopatrzenia oddziałów, rozpoczął dyplomatyczno-wojskową korespondencję ze stojącym na Litwie i Żmudzi hetmanem wielkim litewskim Pacem, znanym przeciwnikiem króla Jana III-go. Ta korespondencja ujawniła stronnikom cesarskim w Polsce istnienie tajnego przymierza między Janem III-cim i Karolem XI-ym. Niezwłocznie otrzymał o tem wiadomości Wiedeń i Berlin. Elektor zwrócił się z reklamacjami do Warszawy, a jednocześnie chcąc mieć rozwiązane ręce co do Prus Książęcych, obsadzonych bardzo nielicznie przez jego załogi, przyśpieszył prace oblężnicze pod Szczecinem, gdzie stało gros jego armji. Szczecin poddał się wkońcu grudnia 1677 r., a siły elektorskie natychmiast odmaszerowały z pod niego do Prus Książęcych.

Szwedzi wciąż marudzili w Inflantach, w Polsce zaś zaczynał się budzić coraz większy ferment przeciwko istniejącemu przymierzu z Francją, w którem szlachta widziała początek „absolutum domi-

nium" królewskiego, oraz głośne sprzeciwy co do rokowań ze Szwedami. Król Jan III-ci ratyfikował w lutym przymierze polsko-szwedzkie, ratyfikowane już uprzednio przez Karola XI-go, lecz widząc niechęć ogólną do swoich planów nie był w stanie utrzymać nawet tych oddziałów, które stojąc po królewszczyznach i nad granicą pruską czekały na wejście Szwedów. Umarł w dodatku pułkownik Beaulieu, który miał nad niemi komendę i cieszył się zaufaniem Sobieskiego. Tymczasem nad Renem Ludwik XIV-ty pobiwszy Holendrów i Hiszpanów na morzu Śródziemnem, a wojska cesarskie w Alzacji, nie chciał przedłużać wojny. Od dłuższego czasu toczyły się już rokowania, które latem doprowadziły do pokoju między Francją z jednej a Holandją i Hiszpanją z drugiej strony. Z cesarzem Leopoldem I-szym i sojusznikiem jego elektorem układy posuwały się wolniej, lecz działania wojenne między armją francuską a cesarską i elektorską prawie ustały. Ten spokój na głównym teatrze wojny odbijał się z natury rzeczy niepomyślnie na planach króla Jana III-go. Sprzymierzona z nim Francja nie miała już celu w wydatnem popieraniu zamiarów Sobieskiego. Z drugiej strony dwór wiedeński widząc, że pomoc francuska w stosunku do Polski słabnie, wzmocnił nacisk na swych stronników w Polsce, w czem sekundował mu elektor brandenburski. Obydwa dwory niemieckie postanowiły zastosować radykalny środek na zniweczenie wszelkich antyniemieckich planów króla Jana III-go. mianowicie jego detronizację. Jako narzędzie dał się użyć hetman wielki koronny Wiśniowiecki i zaprzysięgli antagoniści Sobieskiego, Pacowie. Spisek przeciwko Sobieskiemu, mający na celu wprowadzenie na tron polski szwagra cesarskiego księcia Karola Lotaryńskiego, ujawnił się latem 1678 r. podczas pobytu króla Jana III-go w Prusach Królewskich. Sobieski na pierwsze wieści o spisku wyjechał do Warszawy, aby ratować tron, odkładając na później zagadnienie Prus Książęcych. Zwołano sejm do Grodna, na którym Wiśniowiecki i Pacowie mieli zdać sprawę ze swych czynów.

Zanim sejm się jednak zebrał, Szwedzi w Inflantach rozpoczęli swoją ostatnią grę w wojnie z elektorem. Marszałek Horn zmobilizował na jesień swoją armję i w październiku wysłał pułkownika Karola Oxenstjernę do hetmana Paca, żądając zgodnie z przymierzem polsko-szwedzkiem przepuszczenia wojsk przez terytorjum Rzeczypospolitej, celem wkroczenia do Prus Książęcych. Pac sprzeciwił się temu stanowczo. Horn nie zważał na protest hetmana, lecz w dwa dni po odmowie Paca ruszył z Rygi przez Żmudź na Prusy Książęce idąc na Królewiec. Nim nadciągnęły siły elektorskie z głębi kraju Horn zajął Tylżę i Wystrucie. Przednie straże szwedzkie zjawiły się w okolicach Królewca. Atoli Fryderyk Wilhelm II-gi mając już zawarty pokój z Francją, ściągnął wojska z nad Renu na Pomorze szwedzkie, a sam na czele wszystkich wojsk brandenburskich, które pozostawały jeszcze pod Szczecinem, ruszył śpiesznym marszem do Prus Książęcych. Z bólem serca dowiedział się Sobieski, że wojska elektorskie idąc starym szlakiem przez Prusy Królewskie przeszły przez Wisłę pod Nowem.

Dla Horna zjawienie się elektora w Prusach Książęcych nie

stanowiło niespodzianki, natomiast jak grom z jasnego nieba spadła nań wiadomość, że obiecany korpus polski Beaulieu'go rozsypał się zupełnie. Fryderyk Wilhelm II-gi szedł forsownym marszem, ściągając wszystkie garnizony pruskie. Dla większego pośpiechu armja brandenburska wzięła kierunek na zalewy brzegiem Bałtyku, skracając przez to drogę. Zalew Wiślany przebyto pieszo i konno po lodzie, a Kuroński na saniach. Siły elektorskie trzykrotnie przewyższały korpus szwedzki i marszałek Horn nakazał śpieszny odwrót, kierując się ku granicy polskiej, gdzie hetman Pac nie chcąc się narazić na oficjalną walkę, rzucił na wojska szwedzkie zwołanych ad hoc ochotników z Litwy i Żmudzi, którzy narobili Szwedom dużo kłopotu pod Telszami. Horn szedł na północ i przekroczył wreszcie granicę Inflant. Był to ostatni krok wojenny, gdyż latem rozpoczęły się rokowania pokojowe między Szwecją a Danją i elektorem, które dzięki pośrednictwu francuskiemu zakończyły się układem w Lunda (26-go września 1679 r.). Prusy Książęce pozostały oczywiście przy Fryderyku Wilhelmie II-im.

Grzmot dział w Prusach Książęcych stanowił salwę pogrzebową dla planów bałtyckich króla Jana III-go. Na zwołanym w końcu 1678 r. sejmie grodzieńskim, na którym przeważał zdecydowany nastrój antyfrancuski i antyszwedzki, widział Sobieski zupełne zniweczenie swych mądrych, a zbawiennych zamiarów. Pacowie i Wiśniowiecki zostali oczyszczeni ze wszystkich stawianych im zarzutów, a przymierza z Francją i Szwecją zostały odrzucone. Pierwsza próba odzyskania Prus Książęcych spełzła na niczem. Zwyciężyła intryga niemiecka, umiejąca pokrzyżować myśli królewskie przekupieniem magnatów, którzy zdołali obałamucić i porwać za sobą ogół szlachecki.

Jednak król Jan III-ci nie należał do tych ludzi, którzy łatwo ustępują i wyrzekają się raz powziętych, a przetrawionych gruntownie zamiarów. Myśl o przyłączeniu Prus Książęcych, które miały stać się podstawą dla jego rodzinnej dynastji, a przez to i dla Polski, nie opuszczała go. Po sejmie grodzieńskim, widząc bezowocność walki z potężniejącym wciąż wpływem austrofilskim, popieranym przez duchowieństwo, przestał Sobieski stawiać mu opór. Umyślił wyzyskać go nawet do przeprowadzenia swych planów wzmocnienia państwa. Odsiecz wiedeńska przywróciła Polsce utracone za Michała Korybuta stanowisko mocarstwowe w Europie Wschodniej i z głosem dworu warszawskiego zaczęli się coraz bardziej liczyć sąsiedzi. Piorunujące zwycięstwo pod Wiedniem zapewniło zresztą Rzeczypospolitej spokój, bo nawała turecka przestała być groźną. Wobec tej sytuacji zabrał się Sobieski do realizowania swego planu „bałtyckiego" po raz drugi w r. 1688.

Sprawa zaczęła się od projektów powtórnego wydania zamąż wdowy po najstarszym synu elektora Ludwiki Karoliny Radziwiłłównej, która będąc jedyną spadkobierczynią Radziwiłłów z linji birżańskiej, wniosła mężowi olbrzymie wiano w postaci niezmierzonych włości i licznych miast na Litwie. Biorąc pod uwagę ówczesne stosunki, jakie panowały w Polsce było jasne, że mąż wdowy po margrabim brandenburskim, o ile sam będzie miał odpowiednie związki

rodzinne, to dzięki koligacjom żony i jej majątkowi, stanie się jednym z kandydatów do korony.

Stąd też zaraz po śmierci margrabiego Ludwika, o rękę wdowy zaczęli się starać aż trzej konkurenci: książę Filip Hohenzollern brat jej zmarłego męża, dalej książę Karol Neuburski brat cesarzowej niemieckiej żony Leopolda I-go i królewicz Jakób Sobieski. Pierwszego konkurenta popierał elektor marząc o wprowadzeniu swego syna na tron polski, drugiego protegował dwór wiedeński zamyślając również o możliwościach elekcyjnych po śmierci króla Jana III-go, trzeciego wreszcie wysuwał osobiście Sobieski, widząc w niezmierzonych bogactwach swej przyszłej synowej oraz jej koligacjach rodzinnych wielką dźwignię w zdobyciu tronu dla swego najstarszego syna. Książę Filip Hohenzollern odpadł odrazu wobec stanowczej odmowy ze stony margrabiny, a szale zaczęły się ważyć między księciem Neuburskim a królewiczem Jakóbem. Początkowo szczęście sprzyjało królewiczowi, który pojechał osobiście do Berlina, gdzie zamieszkiwała wdowa i z nią się uroczyście zaręczył. Jednakże przy cichym współudziale elektora, nienawidzącego Sobieskich, wdowa nie zważając na zaręczyny z królewiczem, oddała rękę księciu Neuburskiemu. To zamążpójście ochłodziło bardzo silnie stosunki między Warszawą a Wiedniem, a także wzbudziło całą zadawnioną niechęć króla do rodu Hohenzollernów, co zkolei rzeczy wywołało nawrót polityki polskiej w stronę tradycyjnej przyjaźni polsko-francuskiej. Przebywający znowu w Warszawie ambasador de Béthune podsunął swemu królewskiemu szwagrowi myśl odnowienia starań o przyłączenie Prus Książęcych. Jan III-ci, który nigdy nie tracił z oczu zagadnień bałtyckich i demonstracyjnie jeździł rok rocznie do Prus Królewskich, myśl tę podchwycił. W roku 1688 zagadnienie bałtyckie weszło na porządek dzienny w polityce polskiej po raz wtóry.

Sytuacja polityczna zarówno w Europie, jak i w Polsce sprzyjała rozwojowi tego zagadnienia. Francji zależało na dywersji, jaką miała przeprowadzić Polska w Prusach Książęcych, stany pruskie czekały z utęsknieniem wkroczenia wojsk polskich, a w Polsce cały ogół szlachecki był za pomszczeniem zniewagi berlińskiej i za przyłączeniem starego dziedzictwa Jagiellonów do Polski.

Jan III-ci udał się osobiście do Prus Królewskich, chcąc być obecnym przy robionych tam przygotowaniach wojennych. Pułki królewskie miały ściągać ku granicy. Niebezpieczeństwo było już tak bliskie, że w połowie 1689 r. elektor Fryderyk III-ci, będący już ze swoją armją nad Renem, wydał rozkazy generałowi Derfflingerowi, dowódcy wojsk brandenburskich w Prusach Książęcych obsadzenia ufortyfikowanych przejść granicznych.

Plan operacyjny przewidywał wkroczenie do Prus Książęcych dziesięciotysięcznego korpusu polskiego, przy jednoczesnem wystawieniu sześciu tysięcy przeciwko Turkom. Korpus północny miał zajmować szybko Prusy Książęce, przyczem brano pod uwagę nastroje ludności i jej możliwą pomoc; liczono również na ferment w oddziałach elektorskich, o którym meldowali oficerowie — Prusacy w kompucie koronnym, będący cały czas przy osobie króla Jana III-go:

Boin, Gröben i Strem i używani przezeń do rokowań ze szlachtą i oficerami z Prus Książęcych. Korpus południowy miał szybko przekroczyć granicę turecką i wejść do Mołdawji zagrażając linjom komunikacyjnym na tyłach wojsk tureckich. Ten manewr polskiego korpusu południowego w związku z francuską akcją dyplomatyczną w Konstantynopolu, miał zmusić Turcję do definytywnego zawarcia pokoju z Polską, a przez to umożliwić przerzucenie wszystkich sił polskich z zabezpieczonych granic południowych i wschodnich na północ przeciwko elektorowi. Koncentrację korpusu północnego miało zapoczątkować zebranie 6000 ludzi w Gdańsku, nad którymi komendę miał objąć książę Stanisław Lubomirski. Sobieski postanowił najpierw rozpocząć działania na południu przeciwko Turkom, przewidując słusznie, że te działania z jednej strony zbiją z tropu zarówno cesarza jak i elektora, ponieważ będą skierowane przeciwko wrogom cesarstwa, a z drugiej — że szybkie ich zakończenie przy pomocy francuskiego ambasadora w Konstantynopolu pozwoli zebrać wszystkie siły dla rozstrzygających kroków na północy. Przy opracowywaniu tego planu brano również pod uwagę możliwość wejścia na Bałtyk floty francuskiej, na co wskazywał już od paru lat margrabia de Béthune, prosząc o wydatne powiększenie garnizonu w Pucku, jedynej ówczesnej warowni morskiej, jaką posiadała Polska.

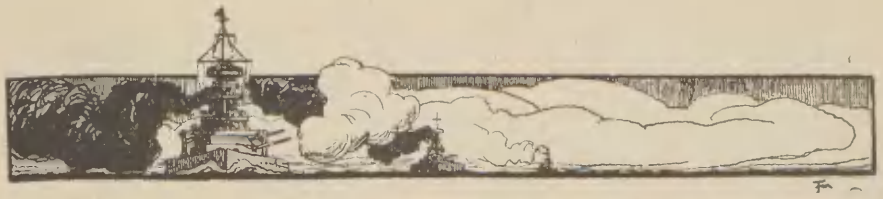
Pewną przeszkodą w realizowaniu tych planów stanowiła Szwecja, która wbrew swojej dotychczasowej polityce, znalazła się w rzędzie przeciwników Francji. Poseł jej oświadczył nawet w Warszawie, że w razie wkroczenia wojsk polskich do Prus Książęcych, armja szwedzka wejdzie na Litwę od strony Inflant. Ponieważ jednak stała dotychczas po stronie Ludwika XIV-go tradycyjna nieprzyjaciółka Szwecji, Danja, przeto groźby szwedzkie nie budziły wielkich obaw, albowiem gros sił szwedzkich lądowych i morskich musiało mieć na uwadze Kopenhagę. Akcję przygotowawczą stosownie do planu rozpoczęła Francja, wywierając nacisk przez swego ambasadora w Konstantynopolu, aby rząd sułtański przystąpił corychlej do rokowań pokojowych z Polską.

Sułtan atoli okazał się bardzo ciężki: rozpoczynająca się właśnie wojna Ludwika XIV-go z koalicją europejską, na czele której stał cesarz natchnęła otuchą Turków, że zdołają powetować pogrom wiedeński. W Turcji panowało wielkie rozjątrzenie na Polskę z powodu nieustannych wypraw urządzanych rok rocznie przez Sobieskiego, a mających na celu odebranie Kamieńca. Rokowania szły więc tępo, a król Jan III, widząc niepomyślne ich początki, wstrzymał się z przygotowaniami wojennemi. Tymczasem na północy zaszedł fakt nader ważki, mianowicie do koalicji anty-francuskiej przystąpiła Danja. Przystąpienie jej oswobadzało automatycznie siły szwedzkie, obserwujące Kopenhagę, a przez to groźba wtargnięcia ich na Litwę stawała się nader realną. Przystąpienie Danji zamykało również dostęp na Bałtyk, wskutek czego plan przybycia z pomocą floty francuskiej, rozwiewał się zupełnie.

W chwili więc kiedy Turcja ociągała się z układami pokojowemi, Szwecja zagroziła wejściem na Litwę, a Danja odcinała pomoc francuską, zaangażowanie się Sobieskiego na wyprawę wojenną

przeciwko elektorowi było rzeczą bardzo ryzykowną, wobec czego zatrzymał się on w wykonaniu swych planów bałtyckich po raz wtóry, aby już więcej do nich nie powrócić.

Taki był smutny koniec wielkich zamierzeń bałtyckich króla Jana III-go. W rezultacie elektor Fryderyk III-ci przeżył zwycięzcę z pod Wiednia i uniezależnił się ostatecznie od Polski, włożywszy na swe skronie koronę króla pruskiego, a w Polsce od czasów Sobieskiego nie myślano więcej o odzyskaniu tego starego dziedzictwa, którego wagę i cenę rozumiał tak dobrze umysł wielkiego króla.



ARTAGNAN.

Kilka uwag na temat organizacji naczelnych władz morskich.

Znaczenie morza w życiu politycznem i gospodarczem Polski nabrało dziś już takiego znaczenia, że od Karpat do Bałtyku wytworzyła się symboliczna równia pochyła, po której cała Polska do morza się toczy. Mocne słowa p. ministra Kwiatkowskiego, że nic już powstrzymać nie zdoła tego pędu, wytworzonego nie sztucznie, ale naprawdę żywiołowego i wynikającego z naturalnych potrzeb ekonomicznych — są nietylko stwierdzeniem rzeczywistości, ale też świadectwem, że życie Polski zostało nierozerwalnie złączone z morzem.

Stały ten rozrost spraw z dziedziną morza i floty związanych „spraw morskich", jak je u nas niesłusznie i w braku innego rzeczowego terminu się nazywa, wywołał oczywiście konieczność stworzenia odnośnych organów administracji państwowej. Wyraźnego stworzenia, boć nie mieliśmy pod tym względem precedensu w Polsce przedrozbiorowej, gdzie morze było domeną obcych. Trzeba sięgać początków wieku XVII, by ślady polskiej administracji państwowo-morskiej znaleźć.

W Polsce odrodzonej „sprawy morskie" ustabilizowały się w łonie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, jeśli chodzi o stronę gospodarczą. Sprawy zaś z obroną morza związane od początku i słusznie wchodziły w zakres Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Obecnie jednak, wobec szalonego rozwoju pierwszych, pociągającego za sobą oczywistą konieczność rozrostu i drugich, coraz częściej odzywają się głosy, przemawiające za wyodrębnieniem „spraw morza" z dotychczasowych resortów i zgrupowania ich dla dobra kraju, we wspólnym samodzielnym organie kierowniczym.

Jednym z takich znamiennych głosów jest artykuł, który ukazał się w prasie codziennej przed mniejwięcej miesiącem *). Artykuł nietylko napisany z dużym temperamentem, ale też wyraża-

*) „Kurjer Poranny" z dnia 9 stycznia 1934 r.

jący bardzo oryginalne poglądy. Niestety — ta „oryginalność" poglądów bardzo często stoi w Polsce na przeszkodzie naturalnemu rozwojowi wypadków. Jak to jeden z wybitnych angielskich mężów stanu powiedział: „W Polsce ludzie nie umieją chodzić. Albo wloką się na czworakach, cofając co parę kroków, albo też skaczą naprzód szalonemi susami. O wytrwałym, systematycznym ciągłym marszu niema mowy".

A więc w pierwszej części tego skądinąd doskonałego artykułu, anonimowy Autor zupełnie słusznie dowodzi, że dziedzina morska jest w Polsce nową, pozbawioną głębszego doświadczenia. „Jej znaczenie wzrasta szybciej pod wpływem czynników ekonomicznych, niż państwo (i naród — nasz przypisek) jest w stanie wyrobić sobie o niej dokładne pojęcie i dostosować doń niezbędne ramy organizacyjne. Stąd mętne fragmenty polityki morskiej, zawikłane i rozczłonkowane kierownictwo sprawami morskiemi, brak oparcia czynników rządowych czy społecznych o odpowiednio silną i zcentralizowaną morską władzę wykonawczą".

Autor dochodzi więc do konkluzji, że należałoby jaknajrychlej utworzyć centralny urząd dla spraw morskich przy jednem z wchodzących w rachubę ministerstw. I złączyć w tym urzędzie tak sprawy gospodarcze, jak i sprawy obrony morskiej. Wskazuje przytem na Ministerstwa Przemysłu i Handlu lub Komunikacji, jako na jedyne, w łonie których urząd ten powstać mógłby.

I tu pozwolimy sobie nie zgodzić się z powyższą konkluzją, ale to zupełnie.

Bo jakżeż? W łonie owych „spraw morskich" istnieje przecież kolosalna rozpiętość. Cóż ma wspólnego budowa schroniska dla turystów albo nawet stworzenie linji okrętowej do Szwecji, z budową okrętu wojennego czy urządzeń obronnych na wybrzeżu. Rozpiętość jest tu tak olbrzymia, że równie dobrze możnaby żądać połączenia rolnictwa ze sprawami oświaty. Przecież dzieci rolników uczęszczają do szkół, a dzieje się to na jednej i tej samej ziemi. W rezultacie więc otrzymalibyśmy jeszcze większą gmatwaninę, przyczem z konieczności musiałaby wyniknąć ingerencja innych organów naczelnych, pozostawionych na uboczu, jak np. Ministerstwa Spraw Wojskowych, które przecież w sprawach obrony morskiej musiałoby mieć głos decydujący.

Wydaje się, że sam niezupełnie szczęśliwy termin „sprawy morza" jest tu powodem nieporozumienia. Jakżeż to wyrażenie rozumieć? Jako „maritime" czy jako „naval". Większość naszych obywateli rozumie je zresztą wyłącznie z ekonomicznego punktu widzenia. I pod tym względem obserwujemy w Polsce bardzo ciekawy wypadek.

W przykładach historji nie spotyka się bowiem faktu, aby które państwo swą działalność na morzu rozpoczynało od strony gospodarczej. Zaczynało się zawsze od strony polityczno-militarnej (morska siła zbrojna), a potem dopiero następował rozkwit ekonomiczny. Czasem obie rzeczy szły równolegle. Polska jest bodaj-że jedynym przykładem kraju o ambicjach wszechświatowych, który „władztwo morskie" pragnie uzyskać drogą wyłącznie ekonomiczną,

nie opierając się o żadną trwalszą podstawę, a korzystając jedynie z konjunktury gospodarczej, jak wiadomo kruchej i zmiennej.

Ma to jedną dobrą stronę, że świadczy wobec całego świata o naszych pokojowych zamiarach, o chęci szczerej współpracy z narodami cywilizowanemi, a obala twierdzenia naszych wrogów o polskiej zaborczości i imperializmie. Wydaje się jednak, już na pierwszy rzut oka, że wobec konjunktury politycznej, naszą miłość pokojowej pracy posunęliśmy za daleko. Mówiąc słowami bajki, zostawiliśmy w lesie worek pełen złota, licząc na uczciwość jego mieszkańców. A tu „na dwoje babka wróżyła".

Historja uczy, że narody, które swego władztwa morskiego należycie zabezpieczyć nie umiały, stały się łupem sąsiadów, bądź też upadły w zamęcie jakiegoś przełomu politycznego. A więc wyrównanie rozbieżności, jaka istnieje u nas między dziedziną ekonomiczno-morską, a zabezpieczeniem naszego stanu posiadania i wolności morskiej, jest zagadnieniem pierwszorzędnej kolejności i wagi.

To też samo połączenie w jeden organ (choćby podzielony na równoległe oddziały) tych dwóch dziedzin, mogłoby wytworzyć zupełną przypadkowość w dalszej działalności. I mimo pozornych korzyści (łączność marynarki wojennej z handlową, wspólne szkolnictwo, stocznia i t. d.) stworzyłoby pewien chaos, nie dając wzamian pożądanej i koniecznej niezależności.

Wyobraźmy sobie taki „Urząd" w łonie Ministerstwa Komunikacji, choćby najbardziej usamodzielniony. Sprawy obrony morskiej — to jest te, którym dziś najwięcej twórczej pracy poświęcić należy (boć sprawy ekonomiczne idą już siłą samego rozpędu), które nie cierpią zwłoki, a wymagają nieraz bardzo skomplikowanych posunięć, stoczyłyby się z dzisiejszej drugiej instancji (Kierownictwo Marynarki Wojennej) na trzecią. Boć musiałyby przechodzić najprzód przez filtr Ministerstwa Komunikacji, by dotrzeć wkońcu do Ministerstwa Spraw Wojskowych. Pierwsze nie mogłoby bowiem, ze zrozumiałych przyczyn zabierać tu decydującego głosu. Że wynikłaby z tego dalsza strata czasu, będąca nową przeszkodą w tworzeniu polskiej siły zbrojnej na morzu — nie ulega wątpliwości.

Jeśli chodzi o Ministerstwo Przemysłu i Handlu, to rozwiązywanie tam spraw militarnych przedstawiałoby bodaj jeszcze większe trudności niż w Ministerstwie Komunikacji.

Reasumując dochodzimy więc do wniosku, że Autor artykułu w projektach swoich, podyktowanych z pewnością troską o dobro sprawy, poszedł albo za daleko, albo... za blisko. W kraju o stosunkowo młodym aparacie państwowym, jak Polska, należy za wszelką cenę unikać wszelkich eksperymentów, bo przynosi to skutek wręcz ujemny, a nieraz wyrządzić może kolosalną szkodę. Po co sięgać do eksperymentów, kiedy przykładów co czynić należy mamy naokoło dość. „Lepiej" jest często wrogiem „dobrego", a autor sam przeczy sobie, żądając silnej i niezależnej władzy wykonawczej i projektując równocześnie w praktyce większą od obecnej zależność, skomplikowaną w dodatku hierarchicznie.

Zamiast więc stwarzać nowy szczebel hierarchji między morzem, a najwyższą władzą krajem rządzącą, należy raczej zbliżyć tę

władzę do morza. Należy stworzyć bezpośredni kontakt i sprawić, żeby „sprawy morskie", dziś będące jednem z najżywotniejszych zagadnień życia państwowego i narodowego, przestały być Kopciuszkiem, a „otrzymały miejsce przy słońcu". Wówczas całokształt pracy będzie przedstawiał się zupełnie jasno, sama zaś praca będzie obustronnie znacznie ułatwioną.

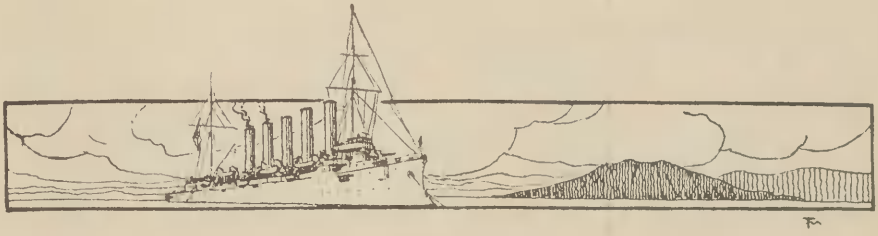
Należałoby dać spokój z eksperymentami kojarzenia w jedną całość organiczną spraw ekonomicznych z militarnemi, choćby nawet w ramach jednego, zupełnie samodzielnego resortu. Gdyby tak zaproponować połączenie spraw wojskowych z komunikacją li-tylko dlatego, że obie te dziedziny są na lądzie, a przytem mogą w pewnych warunkach strategicznych współpracować, wywołałoby to z pewnością uśmiech politowania. Dlaczegóż więc można podobne eksperymenty robić w dziedzinie morskiej?

To, że jest-to dziedzina dla nas nowa, nie znaczy bynajmniej abyśmy właśnie „coś nowego" mieli z nią robić. Sprawa jest zbyt poważna, aby imać się jakichś ekscentrycznych eksperymentów. Raczej przeciwnie: należy ich unikać i działać z całą stanowczością, opierając się na doświadczeniu tych państw, dla których władztwo morskie nie jest rzeczą nową. Nie znaczy to wcale abyśmy mieli ślepo naśladować wzory zagranicy, jak te państwa egzotyczne, które niegdyś budowały floty, nie w pojęciu potrzeb strategicznych i zastosowania taktycznego, ale z megalomanji i żądzy imitowania tego, co mają sąsiedzi.

Państwo nasze jest dziś dość wielkiem i silnem, aby miało obawiać się posądzenia o plagjat, czy megalomanję. Z drugiej strony jednak brak nam w dziedzinie morskiej doświadczenia, brak racjonalnej organizacji resortów z morzem związanych. To też z jednej strony należałoby skorzystać z doświadczenia państw sąsiednich i zaprzyjaźnionych, z drugiej zastosować to doświadczenie do warunków lokalnych. I w ten sposób, zamiast czegoś eksperymentalnego, stworzyć życiową i doskonałą organizację, mogącą pracować bez tarć, a z wielkim pożytkiem dla kraju.

Powracając do wyżej wzmiankowanego artykułu, nie wysnuwającego zresztą żadnych wyraźnych wniosków, które ze wspomnianych dwóch ministerstw należałoby wybrać — możemy przyjść tu autorowi w sukurs i odpowiedzieć jasno: Jeśli chodzi o marynarkę wojenną ani jedno, ani drugie.

Bo sprawy obrony państwa muszą pozostać sprawami należącemi wyłącznie do sił zbrojnych tego państwa, bez względu na to, czy są to sprawy lądowe czy morskie, przyczem te ostatnie wymagają naturalnie wagi proporcjonalnej do konieczności politycznych i gospodarczych, niezależności organizacyjnej i budżetowej, oraz należnego autorytetu. Wymagają one, aby najwyższy reprezentant marynarki wojennej stał hierarchicznie dość wysoko, by mógł w parlamencie osobiście bronić swego niezależnego budżetu (program morski), by mógł w przedstawicieli narodu bezpośrednio tchnąć iskrę wielkiego czynu oraz zrozumienie samej sprawy, jako też wiarę w jej przyszłość.



BRUNON DZIMICZ.

Samotny krążownik.

(FRAGMENTY Z WIELKIEJ WOJNY).

XIII. „Podwodne zmory".

Werbel zawziętego, widocznie z chmur macedońskich, deszczu nie ustaje. Ci, na których jest kolej moknąć na warudze, rozbudowali na górnym pokładzie cały obóz namiotów przy skupiskach działonów artyleryjskich. Wilgoć wsiąka w krążownik i jego załogę — krzewicielka rdzy i gośćca.

— Ot tobie i wesoły miesiąc maj, klnie Teoduł, popijając w mesie rum z herbatą, czai się takie świństwo, a potem jak popuści, to i kobyła lepiej nie potrafi...

— Brak im w niebie zawodowego drenażysty, żeby sprawiedliwie kierować tym upustem wody, narzeka II mechanik.

Erazm indaguje starszego ducha, czy gwoli pożądanego osuszenia powietrza nie byłoby wskazanem puścić ogrzewanie... Ernest, który ma własne poglądy na kwestję ekonomji węgla, wzrusza ramionami: W maju!? powiada i skrobie czuprynę, jak zwykle przypominającą wiecheć słomy: „Golnij pan nalewki papryczanej!"...

Osoba duchowna pogodnie i przymilnie słucha wykładu Dżoka o dozowaniu dżynu „bittersami". Przymilnie, gdyż wykład jest praktyczny (na wojnie żadna teorja w sprawach prowiantowych nie jest uznawana) i wszystkie mieszaniny Dżoka, udane czy nieudane i częściej te ostatnie, idą natychmiast do gardła łaknącego słuchacza. Nie dziwota, że po tuzinie szklanek, „naczynie probiercze" wydziwia: Kto tu narzeka? I ciepło i przytulnie! Jeśli człowiek nawet puści trochę potu, to tylko mu na zdrowie... Wydelikatnieli sybiraki pod Bizantjum!

— — — — — — — — — — — — — — — —

Najmocniejsza najaśnica — księżyc, przebija zrzadka ciemne chmury deszczowe, szybko płynące ku południowemu wschodowi, ale już nie daje rady z falistą mgławicą nad morzem, które leży

spokojnie, jak pies na polu pod ulewą. Jakiś zamazany cień w pilśniowej poświacie starego srebra sunie powoli obok... Zachrypnięty głos woła coś przez megafon... Starszy miner, który, z powodów niby wyłącznie patrjotycznych, nie uznaje obcej mowy (narzeczoną jednak potrafił przekonać za pomocą mimiki, iż jest „prince russe"), milczy na mostku jak zaklęty, słusznie rozumując, że jeśli bardzo trzeba, to krzykną jeszcze raz... Nierozpoznane widmo dodaje pary i znika w kierunku cieśniny...

Wachtowy na rufie wybija cztery podwójne... Północ — przeminął dzień dwunastego maja...

Tego wieczora, pancernik angielski „Goliath" wszedł do Dardanel, celem wsparcia ogniem swych dział prawego skrzydła korpusu ekspedycyjnego na półwyspie. Kilka torpedowców brytyjskich czuwało nieco głębiej w cieśninie, jako czaty przednie, lub szperacze. Całkiem cicha mglista noc, przemierzana przejściowemi opadami. Ciemno, gdyż gęste chmury łatwo dają sobie radę z młodzieńczym księżycem, który nie długo bawi na zboczu nieba, chowając się wkrótce za okalającemi zatokę hełmami...

Torpedowiec turecki „Muavanet" i „Miliet" (do roku 1910 niemiecki „S-165", 620 ton, dwa kominy jednego wzrostu, sylwetka podobna do O. R. P. „Mazur"), który wyskoczył z Istambulu pod dowództwem niemieckiego oficera, jednego z Fresnerów-paszów, zręcznie wykorzystał uprzejmość żywiołów. Zatrzymał turbiny i pozwolił prądowi znosić siebie, rufą do wyjścia pomiędzy dwiema brytyjskiemi czujkami, które wprost ordynarnie go przeoczyły. Gdy zauważył, iż posunął się zadaleko w gąszcz okrętów, dał wolno naprzód. Na trawersie „Goliatha" został zaczepiony przez tego ostatniego, gdyż nadano mu rozpoznawcze. Odpowiedział natychmiast wyrzuceniem trzech torped, jednej po drugiej, we wspaniały cel.

Sygnaliści „Askolda" widzieli daleko przed dziobem szkarłatne odblaski wybuchów, lecz nie mieli powodów do specjalnych dociekań. Tyle tego mieli...

„Goliath" zatonął w dwie minuty, ciągnąc za sobą w odmęty 2/3 swej załogi, czyli około 700-set żyć ludzkich. Był nieodrodnym braciszkiem „Ocean'a", który zginął w dniu 18-go marca na sąsiednim, całkiem bliskim akwenie. (Anglicy zwą okręty, zbudowane według jednego planu „sistership'ami", ale nasz „okręt" jest rodzaju męskiego, może więc być tylko tworem bratnim).

Dziarski „Muavenet i Miliet" zwiał, prześladowany bezskutecznie przez dwa torpedowce aż do przylądka Kefez... Działo się to wszystko w odległości paru mil na północ od „samotnego krążownika".

— — — — — — — — — — — — — — — —

— To był on, twierdził w mesie już po wypadku starszy miner, czyż nie miałem racji, że lekceważyłem jego wołanie?

— A czy nie słuszniej było wcząć alarm? zastanawiano się na „końcu młodszych".

— Strzeżonego Pan Bóg strzeże, dowodził pop, ot teraz za spokój duszy Goliata należy solennie wypić... A widzicie, że stary Testament to wam nie bujdy gazeciarskie: nazwał się Goliatem, to też odrazu i znalazł swego Dawida...

— No, proszę, a kto nas strzegł od tej pary Turków, bo byli przecież Muavenet z Milietem, tego już naprawdę nie rozumiem, biedził się Teoduł: Łysa mać! Siedzi człowiek mocno, niby na żelazie, a zrobi taka cholera dziurkę pod tobą, nie dziś to jutro, i wymachuj potem rękoma w ciemnej wodzie... Brrr!....

Dżok łaził strapiony, pykając fajką z żalem poglądał na starszego minera.

Rysownik z młodszego końca, czwarty mechanik o przezwisku „wsiowy amant", pięknie rozmalowywał talerz, który miał być podsunięty starszemu minerowi na jutrzejsze pierwsze śniadanie. Złotemi zgłoskami błyszczała dewiza „Słowo jest srebrem, lecz milczenie złotem"...

Za bohaterskie zachowanie się i nadmiar zimnej krwi, koniec młodszych postanowił zaszczycić, podejrzanego o pomocnictwo, niemrawego naczelnika wachty, przezwiskiem „niemowlę". Przechodząc obok jego kabiny, czyli „kołyski niemowlęcia" stąpano na palcach. Taka wypadła decyzja mafji odnośnie honorowania najprzedniejszego nieużytka bezgłośnej broni...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Zaczynała ucieleśniać się inna zgroza, przewidziana już oddawna: wiadomem było wywiadowi o wyjściu z Niemiec łodzi podwodnej przeznaczonej dla operacyj w morzu Śródziemnem i już Gibraltar, a parę dni temu Bizerta doniosły, iż ją zauważono. Bez wątpienia celem działalności tej łodzi była flota stłoczona przed Dardanelami. To też stary Fischer dbając o całość najpotężniejszego pancernika W. Brytanji „Królowej Elżbiety" wymógł, naprzekór stanowiska lorda Kitchener'a, jego powrót do macierzy, co Admiralicja zarządziła natychmiast po otrzymaniu wiadomości o zatopieniu „Goliath'a". Flaga de Robecka powiewa teraz na „Lord Nelson".

Dwa stare pancerniki „Exmouth" (14 000 t.) i „Venerable" (15 000 t.), ten ostatni braciszek „Irresistible'a", zostały wysłane do zatoki Mudros w zastępstwie. Jednocześnie Admiralicja postanowiła, iż dwa pierwsze monitory, uzbrojone każdy w 2 działa 380 mm, budowę których rozpoczęto na stoczniach w końcu roku 1914, a gotowość była zapowiedziana na najbliższe tygodnie, otrzymają to same przeznaczenie. Zaopatrzone w specjalnie naciskotrwałe wzdęcia kadłuba, były prawie że zabezpieczone od zagłady na skutek wybuchów broni podwodnej. Pozatem ich słabe zanurzenie, pozwalające na zbliżanie się do lądu, było wielkim atutem w porównaniu do ociężałej, dużo płynu potrzebującej pod sobą, „Queen Bess"...

Dardanele — najgorzej zachowana tajemnica Wielkiej Wojny, nazywa je w swoich pamiętnikach generał marynów (piech. morski) Sir G. Aston, jeden z wielkich szefów brytyjskiej służby informacyjnej. Co do odsłonięcia tej tajemnicy, to w dużej mierze przyczynił się do tego Yan Hamilton, wybierając Aleksandrję, jako punkt zborny swych sił. Dowództwo tureckie dowiadywało się z prasy egipskiej o najdrobniejszym posunięciu tego byłego zwycięzcy Burów. Informacje otrzymywane tą drogą były znacznie ściślejsze od wszelkich rozkazów i zarządzeń wydawanych dla użytku podkomendnych Hamiltona. Sam sirdar nic nie mógł poradzić z rzutkością dzienni-

karzy Khediva. Zato Liman i Enver-bey mają codziennie ciekawą lekturę z Kair'u.

— — — — — — — — — — — — — —

W połowie więc maja r. 1915, za obopólną zgodą rozczarowanych Admiralicji i War Office, admirał de Robeck otrzymał następujące dyrektywy: „Stwierdzamy iż sprzyjające warunki dla samodzielnej akcji floty, celem forsowania cieśnin minęły i nie powtórzą się przy obecnym stanie rzeczy. Wojsko wylądowało, wysyła mu się duże posiłki i bez wątpienia czas i cierpliwość pozwolą mu zawładnąć płaskowzgórzem Kilid Bahr nad najwęższem miejscem cieśniny. Rola floty ogranicza się odtąd do podtrzymywania posuwających się wojsk lądowych, postęp których będzie kosztowny, lecz pewny i do zachowywania swych sił, aby podołać trudom, które napotka później, gdy wojsko sprosta nakazanym zadaniom, przy wydatnem wsparciu przez tę flotę". Styl wielce „London-City"...

Takim sposobem w Londynie i Paryżu uprzytomniono sobie, że nakładowe koszta handlowej operacji dardanelskiej przekroczyły wszelkie kalkulacje kupieckie wodzirejów, szczególnie W. Brytanji.

— — — — — — — — — — — — — —

Ze względu na przystąpienie Italji do koalicji, ilość okrętów francuskich czyli dywizjon Guépratte'a, w skład której wchodził „samotny krążownik", mogła znacznie się powiększyć.

17-go maja powraca po naprawieniu uszkodzeń „Suffren", na który natychmiast przenosi swoją flagę admirał. Tuż obok niego Boyle wynurza swoją łódź „E-14", po dwudziestojednodniowym pobycie w morzu Marmurowem.

Tylko przypadkowo obrany czas posiłku krewkiego admirała ze sztabem, ratuje Boyle'a od przykrych następstw robienia niespodzianek pancernikom, po przebyciu przez nich kuracji odmładzającej w Tulonie.

Courtney Boyle, który w noc doby, następującej po desancie, sforsował cieśniny przy niezliczonej ilości mrożących krew przygód, gdyż już pod Kefezem został wykryty przez najaśnice fortów i musiał dawać nura w pola minowe, jednak pomiędzy dwoma przygodami zatopił dużą kanonierkę „Gul Dżemal". Oczywiście po powrocie otrzymał Krzyż Wiktorji i następną szarżę. Sprzymierzeńcy nie pozostali wtyle i dowódca „samotnego krążownika" otrzymał depeszę z Piotrogrodu z rozkazem udekorowania dzielnego podwodnika orderem Św. Jerzego. Odczepił więc swój własny zapasowy i posłał flagowego oficera.

Prawie jednocześnie odbiły kutry od francuskiego okrętu admiralskiego i od krążownika, wioząc delegacje z „Croix de Guerre" i ze Św. Jerzym. Było bardzo dużo przedniego whisky, tak, że naprzekór całkiem pięknej pogodzie, stateczność „E-14" była mocno nadwyrężona.

— Wydaje mi się, żem trafił w drogę mleczną, tak gwiazdy i krzyże sypią się na mnie, powtarzał podochocony Boyle, wyglądam jak drzewko Boże!

Gdy kutry z delegacjami wracały do swoich okrętów, wyrobienie i „prawidłowość" oczu sterników zanikły gdzieś bez śladu.

Kuter, jak stary koń, sam jakoś przykucnął przy trapie, dusząc jednak odbijacz niespodziewanym rzutem rufy...

W dniu 19 maja „E-11" wślizgiwała się do cieśniny, mając za cel Konstantynopol. Dowodził nią Nasmith, o którym można powiedzieć, że był to jeden z najwięcej doświadczonych podwodników Wielkiej Wojny. Przez bony, siecie, prądy, pola minowe odbył on dwie podróże, czyli cztery przejścia, pozostając razem 97 dni w morzu Marmurowem. Czego tam dokonał, opisuje W. G. Carr w swoim „By Guess and by God".

— — — — — — — — — — — — — — — —

Z powodu znaczenia jakiego zaczynał nabierać udział floty francuskiej w Dardanelach, Ministerstwo Marynarki postanowiło wyznaczyć wice-admirała dla dowodzenia tym zespołem. Wybranym został, awansowany dopiero w dniu 14-go maja, wice-admirał Nicol i otrzymał rozkaz natychmiastowego udania się do zatoki Mudros na krążowniku „Patrie". Kontr-admirał Guépratte miał pozostać pod jego rozkazami. Tego ostatniego pokrzywdzono prawdopodobnie dlatego, iż jego poglądy znacznie rozchodziły się z wytycznemi Głównego Sztabu Morskiego, a mianowicie Guépratte był zbyt lojalnym sprzymierzeńcem Anglików, co nie zgadzało się z zapatrywaniami kolonjalnych kupców z pod znaku Marjanny.

Po storpedowaniu „Goliath'a", pancerniki i ciężkie krążowniki nie włażą już tak głęboko w cieśninę. Ten, który ma dyżur nocny, pozostaje sam jeden zakotwiczony pod przylądkiem Helles, reszta znajduje się w Mudrosie lub Tenedosie. Aczkolwiek Admiralicja zrezygnowała narazie z operacyj ofenzywnych, kiełkuje jeszcze nadzieja, że może nastać taki dzień, gdy sytuacja się zmieni. W swoim rozkazie, z dnia 17 maja, admirał Guépratte mówi: „Dowódcy okrętów dozorujących winni dobrze uprzytomnić sobie następującą zasadę: wszystkie nasze starania mają być skierowane do zachowania w stanie możliwie nienaruszonym personelu, sprzętu i amunicji, w przewidywaniu dużego wysiłku potrzebnego dla forsowania cieśnin, co jest przewidzianą operacją zasadniczą".

Lecz wiadomość o przybyciu niemieckich łodzi podwodnych powoduje powzięcie wielu decyzyj zapobiegawczych.

Mudros staje się wysuniętą bazą wszystkich transportowców z personelem. Tam wyładowują oni wojska na torpedowce, trawlery i inny „puch morski", którzy dopiero odwożą je małemi paczkami na miejsce desantu. Transportowce ze sprzętem kotwiczą przy przylądku Helles, jaknajbliżej lądu, aby stać na małych głębokościach i skrócić swój postój w zagrożonej zonie. Przy Gaba-Tepe gdzie Australijczycy i Nowozelandczycy wytrzymują potężne natarcia Turków, wszelki ruch desantowy odbywa się tylko w nocy.

Generał Hamilton, sztab którego od miesiąca znajdował się na „Królowej Elżbiecie", nie przenosi się razem z admirałem na „Lord Nelson", lecz ląduje i wygodnie zamieszkuje w Kefalonie na wyspie Imbros. Wyspy narazie jeszcze nikt skutecznie nie storpedował.

Jest to rozdzielenie dwóch dowództw: morskiego i lądowego, i odosobnienie tego ostatniego, gdyż z tą chwilą pozostaje ono oddalone, jak od wojsk, tak okrętów.

Trzy dozory uzbrojonych w lekkie działka „drobnoustrojów morskich" są zorganizowane pomiędzy wybrzeżem azjatyckiem i Tenedosem, pomiędzy Tenedosem a Imbrosem, pomiędzy Imbrosem i przylądkiem Suvla. W Mudrosie bon wejściowy jest wzmocniony i jego sieci — wierzeje znajdują się pod strażą torpedowców i kutrów parowych. Admirał de Robeck ogłasza blokadę Ismiru, przewidując, że takowy łatwo może się stać bazą nieprzyjacielskich łodzi podwodnych staruszek „Saint Louis" dostarczył min, które postawiono w przejściach do zatoki Ismiru. Na straży pozostają w tych okolicach dwa krążowniki, torpedowce i łodzie podwodne. Admirał zarządza zniszczenie w Adramiti kanalizacji i zbiorników, o których wywiad zawiadomił, że prawdopodobnie są napełnione zapasowem paliwem dla nieprzyjacielskich łodzi podwodnych.

Ostatecznie Admiralicja wysłała dużą ilość sieci stalowych dla ochrony zakotwiczonych w niebezpiecznej zonie, jednostek.

Tymczasem tylko jedna łódź podwodna jest w drodze, i to co ona zamierza dokonać jest w rzeczywistości doświadczeniem bez precedensu. Uda jej się jednak to doświadczenie ponad wszelkie nadzieje.

Po wyjściu Emden w dniu 25 kwietnia, U—21 (600 ton, budowy roku 1912) okrążyła Wyspy Brytyjskie. Ropowiec, który miał za zadanie zaopatrzenie jej w morzu w paliwo, jest bezużytecznym, gdyż posiadane przez niego oleje nie nadają się do jej motorów. Pomimo to kontynuuje ona nadal swoją drogę, wchodzi do Kotoru w dniu 13 maja, mając w swoich tankach najwyżej pół tony paliwa. Wyrusza stamtąd 19-go i przybywa do Dardanel w dniu 22-go.

Tegoż samego dnia jest zauważona na wysokości Gaba—Tepe. Transportowce zakotwiczone pod przylądkiem Helles odkotwiczają natychmiast — było ich koło pięćdziesięciu, między innemi duży transantlantyk „France I" z conajmniej 3000 żołnierzy, — i spieszą schronić się całą szybkością w bezpiecznej redzie Mudrosu. Pod Dardanelami poszukują nieprzyjaznej zmory w ciągu dwóch dni bez skutku. 25 go zrana, francuski okręt szpitalny „Duguay—Trouin" zauważa ją w bliskiem sąsiedztwie; potem „Swiftsure", zakotwiczony pod przylądkiem Teke, rozpoczyna do niej ogień artyleryjski. Torpedowce ruszają w pogoń. U 21 przemyca się wzdłuż brzegu, wyrzuca pierwszą torpedę do „Vengeance", którą pudłuje, i drugą z odległości dwustu metrów do „Triumph", którego trafia w ruchu i pomimo postawionych sieci obronnych, artylerji średniej gotowej do działania i konwojującego go kontrtorpedowca „Chelmer", który napróżno stara się najechać łódź podwodną: „Triumph" tonie w kilka minut, trzech oficerów i dwudziestu z załogi giną razem z nim.

„Agamemnon" i „Charlemagne" w tej chwili znajdowały się naprzeciwko Kereves Dere, zajęte bombardowaniem bateryj tureckich; było więc pięć pancerników nazewnątrz.

W dniu następnym — bezowocne poszukiwania. Służba według rozkładu ramowego jest nadal przestrzegana, lecz już mniejszą ilością okrętów: dwa angielskie pancerniki są zakotwiczone z ochroną sieciową, jeden pod Hellesem, drugi pod wyspą Mavro, ten ostatni w natychmiastowej gotowości niesienia pomocy pod Gaba-Tepe lub Hellesem, stosownie do zapotrzebowania; lekki krążownik

trzyma się z czterema torpedowcami pod Gaba-Tepe; pancernik lub krążownik francuski, czasami więc „Askold", znajduje się w cieśninie, celem ciągłego podtrzymywania prawego skrzydła desantu, chroniony i chroniąc wzajemnie kilka torpedowczyków i trawlerów; dwie łodzie podwodne są umiejscowione w stanie nadwodnym: jedna przed przylądkiem Helles przy dyżurnym pancerniku, druga przy Mavro, gotowa do odkotwiczenia na pierwszy sygnał.

U-21 wałęsa się, wyczekując sposobności. 26-go wieczorem „Majestic", pod flagą kontradmirała Nicholsona, zakotwicza w 400 metrach od zachodniego cypla półwyspu i natychmiast opuszcza swe wytyki sieciowe; jeden kontrtorpedowiec, przewodnik trawlerów „Poupée" i trzy inne znajdują się wokoło.

27-go o godzinie 6-tej rano prawie jednocześnie z zauważeniem peryskopu, torpeda wbija się w kadłub „Majestica", który natychmiast otrzymuje duży przechył i kładzie się na dno, przewracając się powoli do góry stępką. Jakieś wyjątkowe szczęście pozwala, iż nadbiegłe torpedowce, trawlery i kutry ratują całą załogę... ważnym czynnikiem tego stosunkowo pomyślnego rozwiązania sprawy jest doskonała zaprawa morska i dyscyplina marynarzy angielskich.

Jeszcze podczas następnego popołudnia, „Jauréguiberry", na rozkaz admirała de Robecka, dla dodania otuchy świadkom zatopienia już szóstego pancernika, krąży przed wejściem do Dardanel, rozwijając właściwą mu nieprzesadną szybkość z zygzakowaniem, ostrzeliwując jednocześnie podczas tego złożonego ruchu baterje wybrzeża azjatyckiego z wynikami bardzo problematycznemi. Jednak storpedowanie „Majestic'a", które nastąpiło tak szybko po zgonie „Triumpha", kładzie kres tego rodzaju operacjom pomocniczym...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Stygły więc porywy floty Dardanel w beznadziejnych ustroniach zatoki Mudros. Nawet pełne werwy irlandzkie cząstki krwi Dżoka przemieniały się, zatrute imperjalistycznym wielkobrytyjskim spleenem. Bandżo poniewierało się, rzucone w kącie... Dżok, w rozchełstanej koszuli, wylegiwał się pomiędzy posiłkami, studjując „Zagubiony raj" Miltona... lub klnąc Tirpitz'a.

Jedynym lekiem na wygórowaną ambicję ruchu bezczynnego krążownika były sygnałogramy sztabu, wzywające go do dozorowania podczas pracy francuskich trawlerów przy ujściu Menderesu. Taki dyżur trwał zwykle dobę. Krążownik chętnie odkotwiczał i wyprężając swe rurociągi, uciekał z zamarłej zatoki ku paszczy niedostępnej cieśniny...

Poza zagrodą sieciową, na skałach przy wejściu do Mudrosu, leży bezkształtny kadłub angielskiego torpedowca „64", wyrzuconego szalonym huraganem porównania wiosennego.

Jest to dla wszystkich okrętów napomnieniem o rozwadze na morzu — „Memento mori"... Szczególnie w niemiłem sąsiedztwie U-bootów.

— Cherlak, słabeusz, pluje Teoduł, poco się tu pchał w niepogodę, tylko ludziom nastrój psuje!... Mało mamy tych zmor podwodnych na trawienie?! Wystawi taka pręt pionowy z wody z monoklem na wierzchołku, a człowiekowi wyda się, że w brzuchu ma groch z kapustą...

Stare, włochate „patrony" trawlerów i szalutjerów cenią zmiażdżenie młyna Orchanieh przez artylerję krążownika. Są to rybacy-rezerwiści i na sztabowe propozycje wykonania ryzykownych trałowań skrobią potylice i mówią: „Ben, volontier, Cap'taine, mais avec „la fabrique de chocolat" (francuskie przezwisko „Askolda") i wyjaśniają dlaczego właśnie jest im potrzebna ta fabryka czekolady o pięciu wąskich kominach: „Les Turcs y font pas les gueulards quand ils la réniflent!?... Elle les croche raisonnablement!"...

Wiekowy szef sztabu Jochaud du Plessis krzywił się na te zamiłowania swoich „têtes de hure", ale pisał w dyplomowanym papierku o pretensjonalnym tytule: „program ramowy tygodnia"... (Pretensjonalnym, gdyż taki tygodniowy program ramowy miewał zwykle siedem sprostowań, i to zasadniczych). Soutient les chalutiers... côte d'Asie... croiseur Askold"...

Wychodząc na morze, artylerzyści lekko wydymali piersi... Zaufana broń... nie piersi, ale artylerja.

Jedynym Francuzem, który wtedy sumiennie pracował na zmianę z „Samotniakiem" i ku temu z pewnem szczęściem i powodzeniem był krążownik „Latouche-Tréville" (budowy 1893) pod rozkazami przyszłego, już po wojnie, dowódcy floty Śródziemnomorskiej, admirała Dumesnil'a. Znacznie młodszy od niego „Kléber" (ujrzał świat dopiero w roku 1901), miał jakiegoś specjalnego pecha. Dowódca jego, komandor porucznik du Couédic, otrzymywał zwykle polecenia do wykonywania operacyj pomocniczych, ale za każdym razem miewał jakieś pikantne przejścia w całkiem niespodziewanych okolicznościach. Wysłany w tym czasie, w ostatnich dniach maja, do rozpoznania południowych wybrzeży wyspy Chios, wałęsał się, niby dla lepszego zbadania wszystkich zatonów zbyt blisko brzegu, więc, naturalnie usiadł na mieliznę w zatoce Scalanova. W czasie, gdy próbuje własnemi środkami wycofać się z tej nieprzyjemnej sytuacji, na lądzie ukazują się oddziały, które ustawiają spokojnie działa i kopią rowy strzeleckie. Dopiero na drugi dzień wieczorem rozpoczynają ogień, na który krążownik odpowiada i chwali się bezdrutem, że zniszczył baterję turecką. Turcy natomiast w swoim komunikacie, przyłapanym przez nasz podsłuch, twierdzą, że wręcz przeciwnie. Po złożonych wysiłkach całej załogi, udaje się „Kléber'owi" ześlizgnąć się z łachy, trzymającej go na uwięzi i w nocy na 1 czerwca wraca do bazy razem z jednostkami wysłanemi mu do pomocy, a spotkanemi już w drodze. Okazuje się jednak, że ma jednego zabitego i dwunastu rannych, czyli, że komunikat turecki był prawdopodobnie bliższym prawdy...

Innym razem, ale... „Kléber" nie jest samotnym krążownikiem, więc jego wyczyny, zakończone stoperdowaniem go przez łódź podwodną w okolicach Brestu, są całkiem inną historją, jakby powiedział Rudjard Kipling.

Co się tyczy nie tyle pięknej, ile leciwej Rebekki, inaczej „Janiny Darczanki", to jej wyczyny nosiły zawsze posmak dziewiczości i może, związanej jeszcze wtedy z tem, skromności. Nawet

jej sześć kominów nie robiły należytego wrażenia na wschodnich umysłach. Hołdowała zasadzie: „pas d'engagements"!...

— — — — — — — — — — — — — — — —

I znowu Mudros. Działa jak flaki z olejem. Człowiek durnieje z nadmiaru wolnego czasu. „Lewe skrzydło" poznało już nie tylko swe gospodarstwa, ale okręt cały. Dłusski jest już oddawna uprzykrzoną zabawką dla nieletnich. W mesie Marzyciel improwizuje na pianinie, a „wsiowy amant" śpiewa stepowe dumki i cygańskie romanse, jak młody Bóg, niekoniecznie z Olimpu. Maszka w najmniej oczekiwane chwile odhamowuje patefon, który wtedy niestrudzenie nagrywa zapomnianą na wirnicy obrzydłą dla wszystkich płytę. Młodszy lekarz aż syczy ze złości, ale leni się wstać z fotelu, nawet zawołać na ordynansa...

Nielepiej dzieje się na lądzie, skąd dochodzą nas jakieś dziwne historje. Otóż jednego dnia do dowódcy parku atyleryjskiego zgłosiło się kilku angielskich i australijskich oficerów twierdząc, że przez ogrodzenia przedarł się jakiś zwierz wykopaliskowy. Zjawił się i znikł tak szybko, że właśnie wychodzący z baraku kasynowego wojownicy nie zdążyli, zanim ochłonęli z wrażenia, użyć broni przeciwko potworowi. Strzelanina jednak z regulaminowych Smith i Wesson'ów była przesadnie obfita. Szybko decydujący się dowódca wydał natychmiast rozkaz: „Znosi się rację rumu, przysługującą oficerom, aż do czasu definitywnego zniknięcia wspomnianego zwierza". Od tej pory nikt więcej nie bąknął o żadnym potworze. Nie mówiliśmy o tym wypadku przy Dżoku, uwzględniając, że brytyjczycy są, z Conan Doylem na czele bardzo czuli na punkcie możliwości istnienia ichtiozaurów w załomach skał Devonu lub „węża morskiego"— w ojcowiźnie angielskiej — oceanach. Rum na lądzie wkrótce wrócił.

Wtem wpada do mesy adjutant i melduje treść świeżutkiego sygnałogramu Teodułowi. Grupa na „N" (nieużytki) niechętnie przerywa opowiadane półgłosem sprośności. Pop, który udawał że drzemie, przysłuchuje się teraz otwarcie. Adjutant odrazu tłumaczy francuską treść depeszy: „Admirał głównodowodzący będzie miał jutro o godzinie 10-tej przyjemność osobiście udekorować w imieniu Prezydenta Respubliki oficerów i marynarzy wyróżnionych w rozkazach z dnia 25 i 27 kwietnia,.."

— Mało mam kłopotów, wyraża swe niezadowolenie Teoduł, gdyż wie, że nie jest wspomniany w wymienionych rozkazach.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Na drugi dzień wygląd „przeglądowy"... Na honorowem miejscu na pokładzie stoją: Dowódca, Ryj, Adjutant, obsada kutra parowego Nr. 1, sternicy i bosakowi łodzi, które brały udział w dywersji pod Kum—Kale, celowniczowie i działonowy stopięćdziesiątki Nr. 14. — za młyn Orchanieh...

Widzimy zakotwiczonego w oddali hermafrodytę wojenno-handlowego t. zw. lekki krążownik „Chateaurénault", który służy dla wypadów admirała Boué de Lapeyrère do wschodniej połaci morza Śródziemnego, gdyż zwykle admirał osobiście dogląda z pokładu pancernika „Jean Bart" w okolicach Bizerty lub Malty sprawności

transportu do macierzy francuskiej jej czarnych żołnierzy z posiadłości afrykańskich...

Bez zbytniego pośpiechu sunie ciężka łódź motorowa z niemniej ciężkim zapachem gazu. Godnie zdobywa trap, zatrzymując się na zakrętach, niewysoki, lecz wykwintny starszy pan z brzuszkiem. Twarz smakosza, owiana słonemi wiatrami oceanów i mórz. Za nim, podniecony jak zwykle, szczapowaty Gueprátte, potem szef sztabu i wkońcu flagowiec z całym pudłem „Krzyży Wojennych".

Admirał solennie podchodzi do prawego skrzydła i zaczynając od dowódcy, przypina wszystkim krzyż, raz z palmą, raz z gwiazdką. Ocałowuje każdego. Rosłe chłopy chylą się, aby ułatwić ten obrządek wysokiej, ale niedorośniętej osobistości. Guépratte postępuje za nim i natychmiast robi przepisowe „passy" szablą z werwą i raptownością. Zachodzi obawa, że jeden z dzisiejszych bohaterów straci ucho, tak szybko śmiga szabla z ramienia na ramię.

Wszystko kończy się jednak pomyślnie i podczas, gdy admirałowie piją swój przepisowy „coup de champagne" w salonach dowódcy, reszta kawalerów „Croix de Guerre" delektuje się nadetatową czarką rumu...

— Isz ty, jeden całuje, a drugi nie żałuje... dzielą się wrażeniami właściciele ciemnozielonej wstążki w wąskie kreski szkarłatu.

— — — — — — — — — — — — — — —

Lipiec... Słońce parzy, jak meduza i coraz mocniej, gdyż dziób mamy skierowany do wybranki śródziemnomorskiej — Port Saidu.

Idziemy uzupełniać braki amunicji, którą dostarczył z Władywostoku okręt bez wyraźnej twarzy o nazwie „Ussuri". Można go nazwać kanonierką, ponieważ jakieś tam szmelce japońskie ma ustawione we właściwych miejscach.

Gdy, już pod Lesseps'em spotykamy usuryjczyków, odczuwamy jak znacznie wygładził się askoldczyk po długiej niebytności w portach macierzystych. Tamci wyglądają nie to żeby z waszecia, ale wprost z chamska. Nie mamy z nimi wspólnoty upodobań... nawet zakładów.

Po dobrze zakropionej kolacji w restauracji „Cairo" a szczególnie, aby drożyć się i niewpadać zawcześnie do rodzinnego „Khedivialu", większa paczka z Teodułem na czele, siedzi w loży na przedstawieniu jakiegoś wędrującego zespołu, który więcej zarabia, ku zadowoleniu Dżoka, nogami i obcasami, niż czemkolwiek innem.

Teoduł lekko drzemie, nabierając sił i ochoty do późniejszej zabawy. Mustafa robi to samo w korytarzu na — stojąco... Wierny dragoman!

Na scenie zręczny skoczek w trykotach zapala kolorowy ogień bengalski dla wykonania swego „clou", czyli kolejnego gwoździa, jak objaśniono popa. Dlaczego mi nie meldują czerwony ogień przed dziobem!?, zrywa się raptem Teoduł.

Posadzeni „obustronnie", lekarze ciała i duszy mitygują go namacalnie... „też głupie żarty się ich trzymają!", bełkocze.

(C. d. n.)

Zagadnienia dnia.

Działania przeciwdesantowe. „Morskoj Sbornik" w Nr. 10 podaje ciekawą pracę o działaniach przeciwdesantowych, zagadnieniu, któremu literatura fachowa poświęca stosunkowo mało miejsca. Np. do dnia dzisiejszego b. słabo jest oświetlona akcja niemiecko-turecka w Dardanellach lub rosyjska w r. 1904. Według powszechnie przyjętej przed wojną światową doktryny na przeprowadzenie poważnej operacji desantowej mógł sobie pozwolić tylko ten, którego flota panowała bez zastrzeżeń na danym teatrze wojny i w danym czasie; atakowany zaś musiał ograniczyć się do przeciwdziałania dopiero od chwili rozpoczęcia wysadzania wojska. Zapewne dlatego najczęściej nie opracowywano podczas pokoju planów akcji przeciwdesantowej w sposób drobiazgowy i sumienny! Jedni zwolennicy tego poglądu wychodzili z założenia, że wymaga to przewidywania zbyt wielkiej ilości warjantów; inni — że należy oczekiwać „rozwoju wypadków" i umiejętnie wykorzystywać błędy przeciwnika. Dziś — elementy ofenzywne środków obronnych niezmiernie wzrosły, a z drugiej strony całkowite panowanie na morzu nie jest wykonalne albo przynajmniej b. trudno je zrealizować. Z tego powodu biernego wyczekiwania przez stronę słabszą na atak nie można nazwać słusznem rozwiązaniem. Autor znajduje, że trzeba:

— prowadzić bezustanną akcję rozpoznawczo-wywiadowczą, której celem będą: bazy, porty i wybrzeża npla;
— być stale przygotowanym do szybkiej koncentracji wszystkich środków walki w każdym punkcie na morzu i wybrzeżu;
— skierować szereg uderzeń na transportowce (podczas załadowywania, drogi lub wysadzania wojsk) o charakterze epizodycznym; do tego nadają się na pierwszem miejscu: łodzie podwodne i lotnictwo, a następnie jednostki lekkie i kutry torpedowe;

— wykonać decydujące generalne przeciwdesantowe uderzenie, czyli zadanie z punktu widzenia strategicznego defenzywne rozwiązać zaczepnie, zachowując ciągłość akcji od chwili stwierdzenia zamierzeń przeciwnika t. zn. stale zagrażając mu atakiem, może nawet słabym i lokalnym, i utrzymując bez przerwy raz już nawiązany kontakt.

Przeciwdziałanie — ujmując rzecz teoretycznie — dziś jest wykonalne z chwilą rozpoczęcia załadowania wojska lub przygotowywania transportów; w miarę jak npl zbliża się do miejsca, gdzie zamierza wysadzić desant, zwiększa się ilość środków, jakie można przeciw niemu użyć, do ustawienia nowych zagród minowych włącznie. Gdy nplowi uda się mimo wszystko wojska wysadzić, trzeba najrychlej zarządzić dostatecznie silny kontratak, pamiętając, że przeciwnikowi najtrudniej będzie obronić tyły desantu, jeśli flota jego nie będzie mogła wziąć udziału w walce.

Powyższe rozważania rosyjskiego autora wzbudzają zastrzeżenie w jednym coprawda punkcie, ale może najważniejszym i zasadniczym: mianowicie trudno przypuścić, aby wysadzenie desantu powiodło się stronie walczącej, która nie posiada przewagi na morzu, chociażby chwilowej i miejscowej, i której lotnictwo nie będzie w stanie sparaliżować powietrznej akcji rozpoznawczej przeciwnika przez cały przeciąg operacji (pożądane — aż do jej ukończenia). Nie czyniąc zadość tym wymaganiom, trudno liczyć na skuteczność zaskoczenia, czynnika, mającego nadzwyczaj ważny wpływ na powodzenie działań desantowych zwłaszcza w dobie współczesnej, kiedy dzięki postępowi w rozwoju środków komunikacyjnych koncentracja czy też przesunięcie nawet znacznych sił (przedewszystkiem: lotnictwa, czołgów, samochodów pancernych, zmotoryzowanej kawalerji i artylerji, wojsk chemicznych, cyklistów i t. d.) nie nastręcza większych trudności:

Stąd wnioski;

1. przedsięwzięcie operacji desantowej wymaga dużej przewagi na morzu i w powietrzu, tem trwalszej, im poważniejsze znaczenie nadajemy naszej akcji i w tem absolutniejszej, im bardziej są oddalone nasze bazy od miejsca ataku;

2. widoki na sukces desantu wzrastają, jeżeli strona atakowana posiada rozległe wybrzeże i jest skąpo wyposażona w środki techniczne i lotnictwo. (M. M).

Wywiad przy pomocy środków technicznych. Fachowcy również przypisują duże znaczenie wywiadowi, dokonywanemu przy pomocy środków technicznych, który należy dziś do niezastąpionych wprost elementów w całości akcji wywiadowczej. (M. Sb. 10.33). Z tego powodu już podczas pokoju trzeba zwrócić baczną uwagę na organizację, zaopatrzenie i wyszkolenie tego działu. W czasie wojny ten rodzaj wywiadu będzie miał do wykonania następujące zadania:

1. obserwacja nadwodna, podwodna i powietrzna (w dzień i nocą),
2. radjopodsłuch i najszerzej zrozumiana akcja gonjo,
3. sprawne przesyłanie meldunków.

Całość (personel i sprzęt) należy zabezpieczyć przed nplem i przed jego wzrokiem.

Wyjątkową doniosłością odznacza się zagadnienie przesyłania wyników obserwacji: każdy meldunek powinien stanowić całość, zawierającą dokładne i wyczerpujące dane, a zredagowaną jasno i niedwuznacznie; przekazanie jego musi zająć jaknajmniej czasu i być bezbłędne. B. odpowiedzialna rola przypada t. zw. „centralom meldunkowym", które sprawdzają, segregują, zestawiają i przedstawiają możliwie najrychlej instancjom wyższym wszelkie sprawozdania, otrzymane od obsługi aparatów lub posterunków obserwacyjnych. W wojnie 1914—1918 b. dobrze wywiązała się ze swego zadania rosyjska służba łączności-obserwacyjna, co dość szczegółowo omawia „Morskoj Sbornik" 12/31. (M. M.)

Wyszkolenie floty rosyjskiej. W listopadowym zeszycie „Morsk. Sbornika" dominuje zainteresowanie zagadnieniem wyszkolenia floty rosyjskiej, prawdopodobnie w związku z zakończeniem okresu kampanji letniej i okresu intensywnych ćwiczeń. W szeregu artykułów autorowie z bezwzględną otwartością, niespotykaną w prasie wojskowej innych państw, omawiają wyniki pracy, notują spostrzeżenia, wyrażają swe zapatrywania i t. d.

Artykuł naczelny — o charakterze oficjalnym — stwierdza, że w roku bieżącym zrobiono krok naprzód we wszystkich dziedzinach: w sztabach, linji i szkolnictwie, do czego zresztą zmierzał program wyszkolenia na r. 1933, który jako najważniejsze cele uznał:

a) osiągnięcie takiej doskonałości w wyszkoleniu bojowem, która zapewniłaby sprawne współdziałanie wszystkich elementów walki na morzu, t. zn. floty nadwodnej, łodzi podwodnych, lotnictwa, obrony wybrzeża i w pewnych okolicznościach wojska (desanty);
b) przygotowanie kadr.

Jednak mimo tych niewątpliwie dodatnich objawów, poziom wyszkolenia bojowego marynarki pozostawia wiele do życzenia i jest niższy, niż czerwonego wojska. Największe bolączki doby dzisiejszej to:

a) niezadowalający jeszcze ogólny stan dyscypliny;
b) metodyka wyszkolenia;
c) słabe przygotowanie przełożonych zwłaszcza na niższych stanowiskach (zamało poświęca się temu zagadnieniu uwagi i... pracy);
d) brak autorytetu, jakim powinni się cieszyć ci przełożeni u podwładnych (jako konsekwencja punktu poprzedniego);
e) niedostateczne opanowanie sprzętu przez personel;
f) wreszcie powszechna „plaga": biurokratyzm.

Jako środki zaradcze na pierwszem miejscu wymieniono:

1. przygotowanie takich przełożonych, którzy w przeciwieństwie do większości obecnych wiedzieliby dokładnie „co" i „jak" powinni umieć robić, oraz posiadaliby umiejętność instruowania.

2. dążyć, aby przełożony stał się naprawdę wzorem pod każdym względem dla podwładnego, a przedewszystkiem potrafił w razie potrzeby „pokazać, jak wykonuje się daną czynność, i nie zadowalał się gadaniem".

3. korzystać z doświadczeń zagranicy i w tym celu zachęcić personel do nauki języków obcych.

Jakgdyby rozwinięciem tego artykułu są sprawozdania „szefów sztabu" szkół, odpowiadających Szkole Podchorążych Mar. Woj.

i Szkole Inż. Mar. Woj. Oczywiście, borykając się z dużemi brakami w wyszkoleniu personelu na niższych szczeblach, trudno liczyć na dodatnie wyniki bez usunięcia niedomagań w kształceniu kandydatów na wyższe i „średnie" stanowiska hierarchji marynarki. A słabych stron w dotychczasowym systemie nauczania dostrzeżono wiele, o czem świadczy szereg ważnych ostatnio zarządzonych „reform", z których przytaczam najcharakterystyczniejsze:

1. zmodyfikowanie programów w szkole inż. „w celu rozszerzenia widnokręgu wiedzy ogólno-fachowej" przyszłego inżyniera, przez zwiększenie zasobu jego wiadomości z zakresu matematyki, fizyki, chemji, geometrji wykreślnej, części maszyn i t. d. oraz przez ograniczenie ilości przedmiotów wykładanych;

2. udoskonalenia w rozkładzie zajęć drogą logicznego ułożenia kolejności poszczególnych wykładów, przez zaniechanie opanowywania pewnych działów w „błyskawicznem tempie" (doświadczenie wykazało, że w ten sposób wykładane przedmioty b. szybko zatarły się w pamięci słuchaczy i nauka nie przyniosła wcale pożytku), wreszcie przez wyznaczanie najtrudniejszych wykładów na dnie i godziny, gdy umysł ucznia najsprawniej pracuje (empirycznie ustalono, że są to II, III, IV i V wykłady w drugim, trzecim i czwartym dniach tygodnia);

3. zniesienie repetycyj i wprowadzenia wzamian seminarjów oraz rodzaju egzaminów, które odbywają się trzy razy do roku: po półroczu, po okresie zimowym i po zaokrętowaniu. Seminarja mają m. in. i tę dobrą stronę, iż młodzi wykładowcy mogą przygotowywać się stopniowo do objęcia wyższych stanowisk, a starsi dostrzegają, jakie popełniają błędy na katedrze;

4. położono większy nacisk na wyniki samodzielnej pracy ucznia t. j. na zajęcia praktyczne i ćwiczenia, które zasadniczo powinny niejako uzupełniać każdy wykład;

5. Wprowadzono „godziny rezerwowe" do dyspozycji komendanta Szkoły Pchor., aby uniknąć b. niepożądanego zjawiska w końcu roku, gdy z jakichkolwiek powodów w ramach wyznaczonych godzin nie można wykonać całkowicie programu.

Bardzo utrudniają normalny tok pracy w szkołach: zły stan gabinetów i jeszcze ważniejsze: niezupełnie zadowalający skład korpusu wykładowców, którzy albo nie posiadają umiejętności wykładania albo nie mają dostatecznego zasobu wiedzy, wreczcie — w odniesieniu do uczniów — braki w ich przygotowaniu ogólnem, dotyczy to najczęściej języka (ros.), matematyki i geografji.

Właśnie temi wadami w organizacji i funkcjonowaniu szkolnictwa niektórzy pisarze rosyjscy tłumaczą dzisiejszy stan rzeczy w zakresie wyszkolenia floty i skierowują duże zastrzeżenia pod adresem części przełożonych na wyższych stanowiskach, np. że „ogólnie praca ich nie wypadła imponująco, brak rozmachu i energji notowano na porządku dziennym".

Na innem znowu miejscu spotykamy się z wyraźnemi aluzjami, wymierzonemi przeciw oficerom nawig. w lotnictwie morskiem: mianowicie, że nie odnoszą się do swych obowiązków z wymaganą sumiennością, że posiadają luki w wiedzy fachowej (np. w dziedzinie meteorologji), nie utrzymują w należytym porządku sprzętu, jak np.

cyrkli, sekstansów, ołówków i t. d., że wreszcie niedbale prowadzą zliczenia, poprzestając na orjentowaniu się tylko według przedmiotów, co jest zawodne na pochmurnym Bałtyku, gdzie zła widoczność jest zjawiskiem codziennem.

Niemniej ciekawe są uwagi innego autora na temat taktycznego przygotowania oficera nawigacyjnego na okręcie. Ten specjalista musi:

a) być przygotowany z zakresu nawigacji i astronomji morskiej (m. in. już w czasie pokoju powinien stale prowadzić zliczenie, a określać miejsce nie według znaków nawigacyjnych, a orjentując się zwykłemi przedmiotami na lądzie);
b) mieć pojęcie o zdolnościach manewrowych okrętu i potrafić rozwiązać najprostsze zadania taktyczne (pościg, wykonanie ataku torpedowego, i t. p.);
c) posiadać dostateczne wiadomości z meteorologji.

Należy kłaść szczególny nacisk na praktykę w astronomicznem określaniu miejsca, bowiem aczkolwiek na Bałtyku rzadko się z tego korzysta, bez częstych ćwiczeń z sekstansem szybko wychodzi się z wprawy, a wówczas b. trudno wykonać obserwację po dłuższej przerwie i uniknąć poważnego błędu.

Stan wyszkolenia załóg wymaga jeszcze wiele znojnej pracy, a że zadaniu temu niezawsze mogą podołać przełożeni — do pomocy im mobilizuje się aparat partyjny, jako to różne organizacje partyjne, agitatorów, „aktywistów", komunistów i komsomolców. Regulamin morski (Reg. służby okrętowej) nakazuje, by ćwiczenia omawiać zawczasu w poszczególnych specjalnościach. Ma to na celu pouczenie marynarza, co i jak będzie robił. Podczas wykonywania (zadań taktycznych i wogóle trudniejszych ćwiczeń) — trzeba załogę stale informować w zwięzłej formie o przebiegu, a po zakończeniu — omówić.

Tę akcję, zwaną „politrabota" (praca polityczna) stosuje się również i gdy idzie o konserwację sprzętu, jego obsługę i t. d., co wskazuje na doniosłą rolę czynnika politycznego nawet w sile zbrojnej Z. S. S. R.

Kto wie, czy np. dla marynarki rosyjskiej nie jest to jedynem rozwiązaniem w dzisiejszej sytuacji, gdy typ nowego przełożonego nie zdołał się dotychczas skrystalizować — jak można wnioskować na podstawie prasy — na żadnym szczeblu. Bo oto w innym artykule znajdujemy ubolewania, że sekcyjny, jedno z najważniejszych ogniw w hierarchji służbowej, nie odgrywa jeszcze w marynarce roli, jaka mu przypada w myśl regulaminu, a przypisać tę przykrą okoliczność trzeba brakowi przygotowania fachowego i ogólnopodoficerskiego wśród sekcyjnych i pewnemu uporowi niektórych przełożonych na wyższych szczeblach, niesłusznie traktujących stanowisko sekcyjnego jako zbędne.

Na zakończenie podaję kilka szczegółów z życia partyjnego w marynarce. Istnieją t. zw. dnie „pracy partyjnej", co podobno daje dobre wyniki. Podczas ubiegłej letniej kampanji na jednym z okrętów floty bałtyckiej wygłoszono pogadanki na następujące tematy:

— wydarzenia w Niemczech i na Dalekim Wschodzie,
— „czystka" w partji (usuwanie nieodpowiednich osób),
— stan prac w partji i rola komunistów,
— praca jaczejek „komsomolskich",
— wyniki wiosennych zasiewów, zbiorów i t. d.
— wyniki w postępach w wyszkoleniu bojowem i przygotowaniu politycznem, stan dyscypliny, lenino-marxowskie idee i t. p. (M. M.)

Działania na lodzie. „Morskoj Sbornik" Nr. 11/33 zawiera m. in. zwięzłe studjum o działaniach na lodzie. Oczywiście, to zagadnienie dla większości marynarek ma znaczenie wyłącznie teoretyczne, jednak warto z niem się zapoznać bodaj jaknajpobieżniej, aby wyrobić sobie choćby ogólnikowy sąd o akcji, zupełnie wykonalnej — jeśli idzie o Bałtyk — zimą w Zatokach Botnickiej i Fińskiej, a niekiedy i w Ryskiej oraz w Muhu Vain.

Działania tego rodzaju, wykonywane z reguły przez oddziały wojskowe, noszą zawsze charakter zaskoczeniowy i mają na celu najczęściej zaatakowanie objektów na wybrzeżu lub wykonanie manewru (oskrzydlenie, wyjście na tyły, wycofanie się, gdy zagraża otoczenie i t. d.); można również skierować uderzenie przeciwko okrętom, uwięzionym w lodzie.

Operacje utrudniają: śnieżna powłoka na lodzie, niska temperatura i przeto konieczność zrezygnowania z dłuższych odpoczynków i noclegów, b. często brak przedmiotów orjentacyjnych, wreszcie niepodobieństwo ukrycia się tak przed ogniem npla jak i jego obserwacją. Wszystko to wskazuje, że działania na lodzie musi cechować jaknajwiększa ruchliwość, która równocześnie najskuteczniej zabezpiecza przed ogniem. Racjonalnem rozwiązaniem problemu ruchliwości jest wyposażenie oddziałów, przeznaczonych do walki na lodzie w narty, co umożliwia na przebywanie w godzinę 10—13 km. (60—85 km. na dobę), a prócz tego jazda na nartach mniej wyczerpuje fizycznie ludzi, niż pieszy marsz po lodzie, dzięki czemu walczący po przebyciu kilkunastu kilometrów zachowują prawie zupełną świeżość.

Akcję powinno poprzedzić rozpoznanie, szczególnie nadaje się do tego celu lotnictwo, jak to stwierdza rosyjskie doświadczenie z czasów wojny domowej (Kronsztadt i walki w Karelji).

Wzmocnienie siły ogniowej uskutecznia się przez dodanie lekkich czołgów i artylerji na traktorach, używanych na śniegu, lub naumyślnie do tego celu sporządzonych i przystosowanych nartach.

Siły główne powinna poprzedzać straż przednia, która ma za zadanie poza wywiadem i ubezpieczeniem — wskazywać i torować drogę (pożądani saperzy).

Natarcia trzeba wykonywać b. energicznie i w błyskawicznem tempie; wszelkie zatrzymywania się pogarszają tylko położenie atakującego, gdyż niepodobna zabezpieczyć się przed ogniem, a w dodatku strona broniąca się przez zyskanie na czasie może zdołać utrudnić posuwanie się przeciwnika, rozbijając lód pociskami lub minami.

Z czynników, wchodzących w całokształt obrony, wymieniam najważniejsze:

a) służba obserwacyjna (w celu udaremnienia zaskoczenia);
b) środki ogniowe z artylerją na czele, która nie powinna ograniczać się do rażenia żywych celów, lecz również i uszkadzać powłokę lodową, ażeby w ten sposób utrudnić ruchy przeciwnika;

Z przytoczonego streszczenia wynika m. in., że:

a) do akcji na lodzie należy używać tylko umyślnie szkolonych oddziałów;
b) przeprowadzenie operacji tego rodzaju wymaga doborowego personelu; b. pożyteczny będzie element, znający teren;
c) najodpowiedniejszą porą jest noc, ale ze względu na trudność w orjentowaniu się trzeba zrezygnować z dłuższych przemarszów doskonale zorganizować wytyczenie drogi, a przedewszystkiem zarządzić skrupulatny wywiad;

d) zaangażowanie znacznych sił, wykonywanie skomplikowanych manewrów, (np. rendez-vous w nocy po przebyciu kilkunastu kilometrów różne „zazębiające się" działania — zdają się nie mieć widoków na powodzenie.

(M. M.)

Prawo pościgu (droit de poursuite). W grudniowym zeszycie „Marine Rundschau" zajmuje się Dr. Martens „prawem pościgu", t. zn. prawem, na mocy którego wolno okrętowi wojennemu ścigać statek handlowy, którego załoga dopuściła się jakiegokolwiek czynu karygodnego na wodach danego państwa i który stara się przez ucieczkę uniknąć następstw prawnych swojego przekroczenia (patrz art. kom. dypl. Sclskiego r. 1933 str. 3259).

Autor stwierdza, że jakkolwiek prawo to jest ogólnie uznane i to tak w teorji, jak i w praktyce, na co przytacza on szereg przykładów, to jednak pozostaje według niego szereg kwestyj, które wymagają wyjaśnienia.

Zastanawiając się nad niemi dochodzi on do wniosków, znajomość których niejednemu dowódcy okrętu może w pewnych okolicznościach ułatwić sytuację.

Podajemy je poniżej:

1. Na pytanie, kiedy pościg jest dopuszczalny, daje autor odpowiedź następującą: w razie zaatakowania przez dany okręt, w wypadku uprawiania przemytu lub bezprawnego połowu ryb i w razie innych wykroczeń przeciwko przepisom porządku publicznego, bezpieczeństwa, sanitarnym i ochrony wybrzeża, z tem jednak zastrzeżeniem, że drobne przekroczenia (np. nie trzymanie się farwatru) nie daje dostatecznego powodu do ścigania.

2. Przedmiotem pościgu może być tylko okręt i jego załoga, przyczem zasadniczo nie może być ściganym okręt celem np. przytrzymania znajdującego się tam jakiegoś przestępcy. Ostatnie może mieć miejsce tylko wtedy, jeżeli chodzi o wyjątkowo niebezpiecznego złoczyńcę i jeżeli kapitan statku, będąc jeszcze na wodach danego państwa, przeciwstawił się rozkazowi aresztowania jego, solidaryzując się z nim niejako.

Ewentualne zamieszki lub bunt na okręcie obcym nie może być powodem do pościgu.

3. Prawo pościgu przysługuje zasadniczo tylko okrętom wojennym i strażniczym (celnym, policyjnym i t. p.), przyczem na żądanie może okręt wojenny udzielić pomocy w pościgu nawet obcemu upoważnionemu do pościgu okrętowi (w maju roku 1933 torpedowiec niemiecki pomógł na prośbę duńskiego statku celnego, przychwycić belgijski statek przemytniczy, usiłujący uprowadzić duńskiego urzędnika celnego).

4. Pościg może być rozpoczęty tylko z obszaru wód wewnętrznych, terytorjalnych lub przyległych danego państwa, przyczem nie muszą ścigany i ścigający znajdować się w danej chwili równocześnie w tej samej strefie powyższych wód, lecz jeden może np. znajdować się w porcie, a drugi na wodach terytorjalnych. Ważnem jednak jest, że ścigający w chwili rozpoczęcia pościgu musi znajdować się na odległości sygnałowej od statku ściganego, natomiast

podjęcie pościgu dopiero na pełnem morzu na skutek otrzymanego n. p. rozkazu radjo, jest według autora niedopuszczalne.

5. Zdaniem autora, dla wykonania prawa pościgu nie jest koniecznem, by przestępstwo było danemu statkowi udowodnione. Wystarcza, mówi on, jeżeli istnieją poważne podejrzenia, potwierdzone zresztą usiłowaną ucieczką. Zrozumiałem jest, że tego rodzaju interpretacja stanowi pewną furtkę dla nadużyć.

6. Ważnem jest, by pościg był niezwłocznie podjęty i trwał nieprzerwanie.

Autor uważa jednak, że nic nie stoi na przeszkodzie, by np. okręt ścigający został w pewnej chwili zamieniony przez płatowiec.

7. Rozpoczęty pościg według jego zdania nie jest zasadniczo ograniczony na pełnem morzu żadnemi granicami. Kończy się on dopiero z chwilą wejścia ściganego statku w obręb obcych wód terytorjalnych.

Tutaj jednak kwestja nie jest całkowicie wyjaśnioną, czy moment ten oznacza koniec pościgu wogóle, czy też tylko przerwę. Autor dochodzi do wniosku kompromisowego i niezupełnie jasnego, że prawo pościgu ustaje z chwilą, gdy ścigający z powodu wejścia ściganego na obce wody terytorjalne, zmuszony był zestopować lub też jeżeli kontynuowanie pościgu możliwem byłoby tylko w innem miejscu obszaru morskiego, w przeciwnym wypadku prawo pościgu nie wygasa.

Prawo to nie traci swej mocy zdaniem autora i po przekroczeniu granicy obcych wód terytorjalnych w wypadku gdy chodzi o zwalczanie piratów. Na poparcie tej tezy przytacza on przykłady z.. Chin. Zdaje się jednak, że wniosek ten nie mógłby być zastosowany do wód terytorjalnych któregoś np. z mocarstw europejskich.

8. Według autora obowiązek powiadomienia o wykonaniu prawa pościgu państwa, do którego należy statek ścigany, istnieje jedynie w wypadkach t. zn. w razie zatopienia okrętu, zabicia części załogi i t. p.

9. Okręty wojenne, jako eksterytorjalne, nie mogą być ścigane. Wyjątek stanowi poważne nadużycie eksterytorjalności, w praktyce jednak, zdaje się, pościg taki jest prawie nie do pomyślenia w czasie pokoju.

Inaczej rzecz się przedstawia w czasie wojny, a mianowicie, państwo neutralne ma prawo ścigać okręt wojenny jednej ze stron walczących, który zajął statek handlowy na wodach terytorjalnych państwa neutralnego i żądać zwolnienia pryzy.

Pewnego rodzaju eksterytorjalność stosowana jest również i wobec transportowców wojskowych, statków pilotowych i t. d.

Ciekawy swój artykuł kończy autor rozważaniami na temat przeniesienia prawa pościgu do lotnictwa i t. p. (T. M.)

Strona finansowa w wojnie korsarskiej. Listopadowy zeszyt „La Revue Maritime" przynosi m. in. krótki artykuł p. E. Beau de Loménie o stronie finansowej wojny korsarskiej. Autor, znalazłszy przypadkiem kilka dokumentów, odnoszących się do działalności słynnego Roberta Surcouf'a, a ściśle mówiąc, do jego ostatniej wyprawy na „Le Revenant" (1807—1809), podaje z nich b. interesujące wyjątki, a mianowicie warunki, na jakich sporzą-

dzono umowę pomiędzy armatorami i korsarzem, następnie sprawozdania Surcouf'a, który poza ogólnikowem omówieniem przebiegu akcji przedstawia drobiazgowo „les dessous financiers" wyprawy, wymieniając, jakie tranzakcje i dlaczego uznał za właściwe wykonać, jakie ma projekty i t. d., aby zapewnić największy zysk dla akcjonarjuszów.

Zdumiewa dzisiejszego czytelnika jedno; nieograniczone zaufanie w uczciwość kapitana-korsarza, który dysponował i operował znacznemi na owe czasy sumami (przeszło miljon franków); ani słowa o nadzorze administracyjnym, o badaniu celowości gospodarki z punktu widzenia armatorów, o stwierdzaniu formalnej strony rachunków i o innych odmianach kontroli, bez której trudno sobie w XX stuleciu wyobrazić najdrobniejszy nawet fragment życia gospodarczego czy to w przedsiębiorstwach państwowych, czy w prywatnych, zwłaszcza o charakterze dochodowym, do jakich rzędu należy niewątpliwie zaliczyć statki korsarskie „właścicielowi 1 000-frankowej akcji za „Le Revenant" przypadło w udziale przeszło 6 300 franków). (M. M.)

Britania rule the air. Pod tym tytułem ukazał się w jednym z dzienników paryskich artykuł komodora lotnictwa angielskiego L. E. O. Charltona. Autor bardzo ostro krytykuje zwolenników okrętów linjowych w dobie współczesnej, które „niegdyś istotnie stanowiły najpotężniejszy czynnik w obronie W. Brytanji i były niezwalczone", podczas gdy „dziś w kilka sekund mogą zatonąć", ponieważ „nie odeprą ataków samolotów, rozwijających szybkość" 400 km/godz. i miotających z wysokości 3000 metrów olbrzymie bomby, z których 90% trafia do tarczy o średnicy 30 m. Takie wyniki osiągnięto podczas ostatnich kombinowanych manewrów marynarki i lotnictwa u wybrzeży Szkocji; prócz tego samolotom udało się „uszkodzić wielokrotnie" dwa najlepsze okręty linjowe, które bezskutecznie usiłowały ratować się ucieczką zygzakami, Pancernik spadł ze swego Olimpu. Stał się bojaźliwy... Nigdy upadek olbrzymów nie był ani bardziej tragiczny ani nie wywarł potężniejszego wrażenia". „Dalej — konkluduje autor — okręt linjowy kosztuje 7 lub 8 miljonów Ł., czyli sumę, za którą można nabyć 400—500 aparatów powietrznych". Z drugiej strony kom. Charlton przyznaje, że „zczasem będzie można opracować nowy typ okrętu linjowego, całkiem odmiennego od dzisiejszego". W chwili obecnej trzeba znaleźć jakiś kompromis między marynarką i lotnictwem, aby ich współdziałanie stało się najwydatniejsze i najskuteczniejsze. Jako następcę czy też namiastkę dzisiejszego okrętu linjowego autor proponuje „krążownik-lotniskowiec", jednostkę o ograniczonym tonażu, szybką i o dużych zdolnościach manewrowych, stosunkowo słabo uzbrojoną, przyczem artylerję główną zastąpiłyby dwie eskadry niszczycielskie. W ten sposób pomyślany okręt, o zwiększonym znacznie promieniu działania (10-krotnie) nadawałby się w szczególności do atakowania linij komunikacyjnych nieprzyjaciela, jedną z charakterystycznych cech byłaby łatwość operowania poza zasięgiem ognia artylerji okrętowej strony przeciwnej. Wreszcie jeżeli W. Brytanja pragnie nadal zachować swe stanowisko mocarstwowe, to powinna zmienić słowa pieśni narodowej „Britania rule the waves" na „Britanię rule the air". Bo cóż nas czeka, jeżeli nie potrafimy zdobyć w powietrzu zdecydowanej przewagi? „Autor rezygnuje ze sterowców i wodnopłatowców, gdyż pierwsze mogą osiągnąć sukces tylko na początku wojny, kiedy lotnictwo nieprzyjacielskie nie jest jeszcze należycie zorganizowane; w następnym okresie — sterowce „nie oprą się macedońskiej falandze ogniowej". Co do wodnopłatowców i amfibij „używać je można wyłącznie podczas pokoju, bowiem start i wodowanie muszą odbywać się przy zupełnie spokojnem morzu". A więc „jeno samoloty lądowe powinny stanowić powietrzną siłę państwa".

Obecnie lotnictwo W. Brytanji jest słabsze, niż w 4 państwach sprzymierzonych (autor nie wymienia w jakich). Lotniczy przemysł angielski — w razie wojny — z łatwością rozwinie wystarczającą produkcję, ale nie trzeba zapominać, że „potęga broni powietrznej polega na tem, iż decydujący cios można zadać już w pierwszym lub drugim dniu działań wojennych". „Strzeżonego Pan Bóg strzeże... również w powietrzu (Dans l'air — comme partout — Dieu protégera le plus fort) — mówi autor — i pamiętajmy, że wyższość techniczna, wyszkolenie personelu, odwaga i umiejętność manewrowania dają tylko względną i ograniczoną przewagę w walce powietrznej, w której rozstrzyga przedewszystkiem ilość zaangażowanych jednostek, ponieważ najwłaściwszą akcją lotniczą

jest atak, co znowu wynika ze znacznej szybkości samolotów, względnie dużego bezpieczeństwa na większych wysokościach i wreszcie łatwości wycofania się, gdy położenie staje się niekorzystne".

Wniosek końcowy: W. Brytanja musi stworzyć potężne lotnictwo już w czasie pokoju, aby niepodzielnie panować w powietrzu.

Artykuł kom. Charltona ma tę charakterystyczną cechę, że obok niewzbudzających wątpliwości rozumowań i trafnych zapatrywań zawiera poglądy, którym chyba nawet autor nie daje wiary. Np. weźmy choćby użycie sterowców: wszak nie jest do pomyślenia masowe działanie tych statków powietrznych, otoczonych „rojami" płatowców eskortujących; następnie bynajmniej nie przekonuje kategoryczne „potępienie" wodnopłatowców, które mogą w najgorszą pogodę bez szczególnych trudności startować lub wodować w większości baz na wybrzeżu.

Również projekt nowego „krążownika-lotniskowca" budzi duże zastrzeżenia: taki okręt zachowa pewną wartość bojową do chwili, dopóki w grę nie wejdzie lotnictwo myśliwskie strony przeciwnej; na artylerję okrętową, jako słabą liczyć wiele nie będzie można, wreszcie czy „grad bomb" będzie we wszystkich okolicznościach skuteczniejszy od ognia artylerji ciężkiej — trudno dziś powiedzieć nawet na podstawie manewrów lub umyślnych studjów; pozwolę sobie przytoczyć przykład wielkich manewrów niemieckich w 1911 r., w których wzięły poraz pierwszy udział łodzie podwodne; wtedy „U 10" udało się „zniszczyć" dwa okręty linjowe, wyczyn, jakiego pomimo dużego postępu w budowie łodzi, nie powtórzono nawet w przybliżeniu podczas wojny światowej.

W jakim tedy celu wyższy oficer lotnictwa angielskiego umieszcza w jednem z najpoczytniejszych pism francuskich artykuł, który b. ważne i najaktualniejsze może zagadnienie w całokształcie współczesnej obrony państwa ujmuje niezupełnie bezstronnie, a przytem w formie nieco demagogicznej? Z szeregu nasuwających się odpowiedzi najbardziej trafną wydaje mi się następująca: Prawdopodobnie czynniki kierownicze w Londynie uznały, że W. Brytanja dla zachowania swego międzynarodowego stanowiska musi prócz najsilniejszej marynarki posiadać również i lotnictwo, które górowałoby w powietrzu bez zastrzeżeń w walce z domniemanym przeciwnikiem. Ponieważ idea powszechnego rozbrojenia ma wielu zwolenników w Anglji, trzeba poprzedzić wzmożone tempo zbrojeń powietrznych pewnego rodzaju przygotowaniem, aby nie zrazić pacyfistycznie usposobionej opinji angielskiej i oficjalnej zagranicznej, której oblicze wyraża zawsze „gorące i nieodparte pragnienie pokoju". Po wykonaniu w myśl nowego hasła „Britania rule the waves and the air" programów morskiego i lotniczego. t. zn. osiągnąwszy przynajmniej na pewien okres czasu nazaprzeczalną przewagę na morzu i w powietrzu, można będzie przystąpić do nowej serji konferencyj, które miałyby na celu powszechne rozbrojenie lub w najgorszym razie zniesienie lotnictwa wojskowego... w imię tysiąca najświętszych zasad. Gdyby np. brak zrozumienia lub „nieuzasadniona nieufność innych państw" stanęły na przeszkodzie do zrealizowania tych wzniosłych zamierzeń, wówczas w rezerwie pozostałyby inne „wypróbowane" rozwiązania, jak np. kompromis w postaci ograniczenia zbrojeń lotniczych, oczywiście z tem, że W. Brytanja zachowałaby swe dominujące stanowisko. (M. M.)

Wiadomości techniczne.

Papier i lakier cellonowy, jako materjały izolacyjne dla kabli okrętowych. We wszystkich marynarkach, aż do czasów obecnych, jako izolację kabli okrętowych stosowano gumę, jako materjał bezsprzecznie nadający się do tego celu najlepiej.

Znaczna cena, a nadewszystko jej pochodzenie zagraniczne, stanowi ujemną stronę gumy, szczególnie w okresie wojny, o czem najlepiej świadczą wysiłki chemików niemieckich w kierunku stworzenia gumy syntetycznej.

W instalacjach lądowych wysokiego napięcia dla kabli podziemnych stosują obecnie wyłącznie papier przesycony parafiną, szellakiem, smołą żywiczną, a ostatnio bakelitem, jako materjałem posiadającym dużą wytrzymałość i oporność elektryczną. W wypadkach kabli długich, o małej ilości rozgałęzień, montowanych w mufach zalewanych masą kablową, papier stanowi bardzo dobry materjał izolacyjny. Warunkiem jednak koniecznym dla dobrej pracy papieru jako izolatora, pomimo jego impregnacji, musi być zabezpieczenie końców kabli przed dostępem wilgoci. Zastosowanie zatem kabli z izolacją papierową do budowy sieci elektrycznych okrętowych, wydaje się na pierwszy rzut oka niecelowe i szkodliwe, ze względu na dużą ilość odgałęzień, które przeważnie trudno ochronić przed dostępem wilgoci. W rzeczywistości jednak przy zastosowaniu pewnych środków ostrożności i zastosowaniu pewnych materjałów izolacyjnych dla izolowania końcówek kabla, stosowanie papieru zamiast gumy może okazać się nietylko możliwem, lecz na wypadek braku gumy, jedynem rozwiązaniem sprawy budowy kabli okrętowych.

W pierwszym rzędzie, jako dowód powyższej możliwości, może służyć marynarka wojenna angielska, gdzie od kilku lat rozpoczęto stosować kable izolowane papierem impregnowanym i owinięte płaszczem ołowianym. Wyniki tej pierwszej próby okazały się bardzo dobre *).

*) Applications de l'électricitè à la marine par L. J. M. Ricand, Edm. Marget et J. L. Routin. Paris 1930 r.

Na izolację kabla, pomiędzy dwoma odgałęzieniami, okrytą płaszczem ołowianym, wilgoć żadnego wpływu nie wywiera. Szkodliwym może się okazać jedynie wzrost temperatury otoczenia. Papier impregnowany na wahanie temperatury w granicach spotykanych na okrętach nadwodnych jest odporny bardziej niż guma. Największa dopuszczalna temperatura, przy której papier impregnowany nie ulega wewnętrznym zmianom chemicznym, jest 80° C. Guma już przy temperaturze 40° C. ulega z biegiem czasu skruszeniu.

Najbardziej wrażliwe miejsca kabli z izolacją papierową, jak już było wspomniane, stanowią skrzynki rozgałęźne, bezpiecznikowe, dołączenia do odbiorników, wyłączniki i t. p. Zasadniczo staranne dopasowanie dławniczek uszczelniających doprowadzenia kabli do skrzyń rozdzielczych i odbiorników, dokładne uszczelnienie tych skrzyń winno w zupełności na okrętach nadwodnych zabezpieczyć przed zwilgotnieniem izolacji papierowej. Oczywiście kabel z izolacją papierową należałoby wprowadzić do dławniczek wraz z płaszczem ołowianym. Ze względu jednak na konieczność posiadania dużego stopnia zabezpieczenia połączeń kablowych przed działaniem wilgoci, można dodatkowo końcówki kabla w skrzynkach połączeniowych wraz z izolacją papierową pokryć warstwą specjalnego rzadkiego lakieru cellonowego, albo też po zmontowaniu połączeń, skrzynkę połączeniową wypełnić całkowicie kitem cellonowym.

Cellon*) jest to stały materjał izolacyjny, powstający jako produkt ogrzewania acetylcelulozy w mieszaninie alkoholu i benzolu i domieszaniu przed ostygnięciem tej mieszaniny — kamfory. Cellon posiada bardzo dobre własności izolacyjne, jest niepalny, w każdym razie nie ustępuje pod tym względem gumie twardej. Wytrzymałość elektryczna na przebicie zależy w pierwszym rzędzie od jego twardości. Cellon twardy wytrzymuje 19 900 V przy 1 mm grubości, 24 100 V przy 1,5 mm grub. i 24 750 V przy 2 mm grubości.

Lakier cellonowy otrzymuje się bądź przez rozpuszczenie cellonu w acetonie, bądź też przez rozpuszczenie acetylcellulozy w mieszaninie alkoholu, benzolu i acetonu.

Lakier ten wyrabiany jest w różnych gatunkach zależnie od przeznaczenia, a więc może być w postaci bardzo płynnej cieczy do powleczenia metalu w celach izolacyjnych i dalej poprzez coraz gęstsze jego gatunki można dojść do t. zw. kitu cellonowego, który po wyschnięciu daje się krajać i obrabiać i przy ogrzaniu do 40° C. staje się płynny.

Lakier cellonowy jest odporny na wilgoć, kwasy, oliwę, tłuszcze, benzynę, ropę, chlor, amonjak i ozon. Rozpuszczalny jest w acetonie, dzięki czemu można warstwę lakieru acetonem zmyć i na jej miejsce nałożyć nową. Lakier ten przystaje do papieru, czystego metalu, natomiast nie przystaje do gumy, metalu powleczonego tłuszczem, oliwą lub parafiną. W połączeniu z innemi lakierami izolacyjnemi traci w dużym stopniu swe własności izolacyjne. Niektóre gatunki lakieru cellonowego mogą służyć jako lakiery impregnacyjne, w zasadzie jednak tworzą przy ostygnięciu

*) Die Izolierstoffe der Elektrotechnik. Prof. Dr. H. Schening, Berlin 1924.

elastyczną powłokę nie wsiąkając w izolacje włókniste. Jak widać z powyższego, przy zastosowaniu lakieru lub kitu cellonowego do izolacji połączeń kablowych, można się spodziewać dodatnich wyników z zastosowania kabli z izolacją papierową.

Możliwość zastąpienia gumy papierem przesyconym miałoby duże znaczenie w czasie wojny, kiedy dostawa gumy może być częściowo lub całkowicie uniemożliwiona. Uwzględniając możliwość stosowania aluminjum zamiast miedzi, oraz możliwość wyrobu cellonu, jako produktu pokrewnego do cellulozy, w kraju, przy zastąpieniu gumy papierem, możnaby się liczyć na wypadek wojny z możliwością wyrobu kabli okrętowych całkowicie w kraju i z materjałów krajowych.

Zbyt pochopnem byłoby twierdzenie, że zastosowanie kabli z izolacją papierową dałoby wyniki napewno zadawalniające, jednak opierając się na doświadczeniach floty angielskiej oraz na wyżej opisanych możliwościach, należy przypuszczać, że doświadczenia przeprowadzone z kablami z izolacją papierową byłyby celowe i aktualne.

Kable z izolacją papierową w obecnej chwili mogłyby być stosowane jedynie na okrętach nadwodnych ze względu na konieczność owijania ich płaszczem ołowianym. Dla łodzi podwodnych sprawa ta pozostaje nadal kwestją otwartą, gdyż instalowanie kabla w pancerzu ołowianym w tym wypadku ze względu na znaczny ciężar ołowiu jest niepożądane.

Istnieje jednak i dla łodzi podwodnych pewna możliwość zastąpienia gumowej izolacji kabli papierową — ale to w tym wypadku, o ile przewodnik posiadający izolację papierową, otoczoną płaszczem cellonowym, taśmą izolacyjną i pancerzem z drutów stalowych, dałby się zrealizować i wykazał dobre właściwości mechaniczne i elektryczne. (Ppor. inż. Siwicki Kazimierz).

Urządzenia hamujące kołysania okrętu. Wkońcu ubiegłego roku rozpoczął służbę nowy pospieszny parowiec włoski „Conte di Savoia". Na parowcu tym zainstalowano największe z dotychczas stosowanych urządzeń żyroskopowych do tłumienia kołysania okrętu.

Całe urządzenie składa się z trzech niezależnych układów żyroskopowych. Każdy z układów zawiera żyroskop główny, mały regulacyjny, urządzenia hamujące, urządzenia do obracania pochwy, w której umieszczony jest główny żyroskop, i urządzenia pomocnicze elektryczne.

Żyroskop regulacyjny posiada normalnie 6 000 obr./min., uruchomiony jest elektrycznie prądem z sieci. Żyroskop ten steruje silnik elektryczny prądu stałego 440 wolt, 100 KM, 250—300 obr./min., w ten sposób, że w zależności od przechyłu okrętu silnik ten wychyla pochwę żyroskopu głównego wraz z jego łożyskami w jednym lub w drugim kierunku, zmuszając tem samem koło żyroskopu głównego, przy jego normalnych obrotach 800 na minutę, do odpowiedniej reakcji na łożyska pochwy i kadłub okrętu. Przy bardzo złym stanie morza dla zwiększenia reakcji głównego żyroskopu obroty jego można zwiększyć do 910 na minutę. Silnik żyroskopu głównego jest prądu zmiennego, 550 wolt, 560 KM z twornikiem klatkowym — co stanowi niebywałą nowość. Silnik ten na czas 90 minut może być przeciążony do 750 KM. Waga części ruchomej każdego żyroskopu wynosi 170 ton. Reakcja boczna w łożyskach żyroskopu przy największym obciążeniu dochodzi do 230 ton, reakcja wzdłuż osi 53 tony. Silniki elektryczne żyroskopów zasilane są trzema przetwornicami, z których każda składa się z silnika o mocy 780 KM przy 925-obr./min. oraz dwóch prądnic: jednej prądu zmiennego 550 wolt, 505 KVA i drugiej prądu stałego, 440 wolt

100 kw. Całe wyżej opisane urządzenie waży około 760 ton i mieści się w specjalnem pomieszczeniu znajdującem się na samem dnie okrętu pod najniższym pokładem w części dziobowej, między wręgami 210 a 230, przy ogólnej ilości wręgów 290. Pomieszczenie to jest wentylowane wentylatorami ssącemi i tłoczącemi o wydajności 80 000 m^3/g.

Podczas prób na spokojnem morzu, przy uruchomieniu dwóch układów żyroskopów, przez odpowiednie oddziaływanie na regulujące żyroskopy, po czterech wahnięciach, przechył okrętu osiągnął 22°. Po unieruchomieniu dwóch układów żyroskopowych, układ trzeci stłumił kołysania po trzech wahnięciach. Przy trzech żyroskopach uruchomionych przechył okrętu po 4-ech pełnych wahnięciach osiągnął 26°, który przy pracy dwóch żyroskopów dał się zanulować po 90 sekundach.

Swoje normalne 800 obrotów koło rozpędowe żyroskopu głównego osiąga dopiero po 80 minutach. Podczas licznych podróży odbytych między Genuą a New-Yorkiem, urządzenie to wykazało duże zalety. O ile przy unieruchomieniu żyroskopów przechył okrętu osiągał 24°, to przy uruchomieniu ich malał do 3°, co również miało wpływ na stałość kursu.

Inny system tłumienia kołysania okrętu podaje jeden z nowych patentów niemieckich. Polega on na tem, że w poprzek okrętu zainstalowany jest szczelny kanał, w którym może na kółkach przesuwać się od jednej burty do drugiej duża masa. Do obu końców kanału doprowadzone są rury schodzące się we wspólnym zaworze, przyczem zaworem tym można regulować dopływ powietrza i jego ciśnienie ze specjalnej pompy powietrznej do jednej lub drugiej rury. Zmieniając ciśnienie powietrza w rurach można w takt kołysania okrętu przesuwać ciężar przyczem ruch masy może być przyśpieszony w fazie o ćwierć okresu w stosunku do kołysania okrętu, przez co można uzyskać pewne tłumienie kołysania okrętu. (K. S.)

Zastosowanie robota do prac przy ratownictwie łodzi podwodnych. Liczne awarje łodzi podwodnych, jakie miały miejsce w szeregu krajów w okresie powojennym pobudzają do coraz intensywniejszych dociekań w kierunku wynalezienia sposobów ratowania załóg tych jednostek w wypadku zatonięcia okrętu.

Ostatnio mamy do zanotowania nowy wynalazek w tej dziedzinie, opisany w The Army and Navy Register (Washington). Przyrząd został skonstruowany przez mr. Eugene J. Romano, przedstawiciela towarzystwa ratowniczego w Seattle, który już od trzech lat przeprowadza nad nim doświadczenia i ostatnio uzyskał zupełnie zadawalniające rezultaty.

Wynalazek polega na zastosowaniu komory nurkowej (diving chamber), zaopatrzonej w dwoje rozczłonkowanych ramion, skonstruowanych zupełnie na podobieństwo rąk ludzkich.

Wewnątrz komory znajduje się operator, posługujący się sztucznemi ramionami przy wykonywaniu różnych prac pod wodą. Zastosowanie komory daje możność opuszczenia człowieka na znacznie większą głębokość w porównaniu do granic, dopuszczających pracę nurka przy obecnie istniejących ubiorach nurkowych.

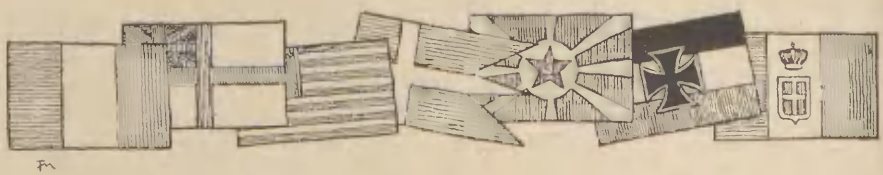
Komora nurkowa została wypróbowana na głębokości 255 mtr., przyczem wszystkie urządzenia jak również przyrządy do oświetlenia pod wodą funkcjonowały bez zarzutu. Urządzenia oświetleniowe, zastosowane przy tym przyrządzie dają możność widzenia w warunkach czystej wody w promieniu do 15 mtr. na głębokościach poniżej 120 mtr., natomiast w granicach zasięgu sztucznych ramion widać najdrobniejsze szczegóły wykonywanej pracy.

Przy pomocy urządzenia, wynalezionego przez J. Romano, można wykonywać wszelkie czynności, na jakie może się zdobyć nurek w odpowiednim kustjumie nurkowym — wyjąwszy oczywiście możność przedostania się wewnątrz przedziału zatopionego okrętu — przyczem czynności te mogą być wykonane ze znacznie większą precyzją i w szybszym czasie jak w wypadku zastosowania nurka.

Zastosowanie bardzo pomysłowych urządzeń hydraulicznych i pneumatycznych daje możność operatorowi manipulowania sztucznemi ramionami w sposób niezwykle precyzyjny. Ramiona te mają długość około trzech mtr., a wydajność ich pracy powiększa siłę operatora w stosunku dwudziestokrotnym.

Konstrukcja sztucznych ramion jest na tyle precyzyjna, że umożliwia podniesienie przy ich pomocy drobnej monety, z drugiej strony wyrazem siły jest możność udźwignięcia ciężaru o wadze do 500 kg. — i wszystko to na głębokości znacznie przekraczającej możliwość pracy nurka.

Wynalazek został dostosowany przez mr. Romano do prac przy ratownictwie łodzi podwodnych i po opatentowaniu przedstawiony do dyspozycji Departamentu Marynarki S. Z. (R. St.)



Kronika zagraniczna.

Francja.

Budowa nowych krążowników. Obecnie znajduje się w budowie sześć lekkich krążowników á 7720 ton — „Jean de Vienne", „La Galissonière", „Gloire", „Montcalm", „Marseillaise" i „George Leygues" (ten ostatni uprzednio otrzymał nazwę „Chateaurenault", został jednak przemianowany na cześć zmarłego ministra marynarki). Pierwsze dwa należą do programu 1931 r., budowę pozostałych czterech zdecydowano w roku 1932 na skutek energicznych wystąpień zmarłego ministra Leygues (patrz „Przegląd Morski" str. 3504).

Dane tych jednostek są następujące: wyporność 7729 ton, długość kadłuba 172 mtr., szerokość pokładu 17,5 mtr., zanurzenie 5.02 mtr.; siła maszyn — 84 000 HP., szybkość przewidziana — 31 węzłów; uzbrojenie: IX dział — 155 mm, ustawionych w trzech wieżach artyleryjskich po trzy działa w każdej (jedna wieża na dziobie, dwie na rufie), ponadto IX dział — 90 mm przeciwlotniczych; uzbrojenie torpedowe mają stanowić cztery wyrzutnie torpedowe á 550 mm; opancerzenie burtowe — 105 mm, pokładowe — 38 mm.

W dniu 18 listopada r. z. został spuszczony na wodę w Brest pierwszy krążownik z tej serji — „La Galissonière".

Budowa kutrów torpedowych. Jak już donosiliśmy poprzednio (patrz „Przegląd Morski" str. 3838), we Francji buduje się małe kutry torpedowe, przeznaczone do obrony wybrzeży względnie nawet do działań na pełnem morzu, oczywiście przy oparciu o specjalny okręt-bazę.

Pierwszy kuter tego rodzaju V. TB. 8 został wykończony na stoczni Société Silbur w Meulan (w pobliżu Paryża) i został przeznaczony dla flotylli okręgu morskiego w Cherbourg'u.

Dane jednostek tego rodzaju są następujące: długość 19,5 mtr., szerokość 4,2 mtr., zanurzenie 2,1 mtr.; wyporność nieco ponad 21 ton; siłę napędową stanowią dwa motory Lorraine, rozwijające 1 100 HP, przy 1 600 obrotach na minutę; szybkość projektowana 46 węzłów.

Prasa francuska podaje nieco szczegółów co do konstrukcji kadłuba tych jednostek. A więc dziobowy przedział, który nazwano „compartiment de choc" jest zupełnie wodoszczelny i izolowany od reszty okrętu. W następnym przedziale są umieszczone główne motory i wszystkie mechanizmy pomocnicze, w tyle za niemi znajduje się kabina nawigacyjna, gdzie są ześrodkowane przyrządy do kierowania okrętem i do odpalania torped. Wreszcie w trzecim przedziale mieści się zbiornik na paliwo, a w tyle już na samej rufie wyrzutnie torpedowe.

Torpeda jest umieszczona w wyrzutni głową w stronę dziobu okrętu i w momencie strzału wychodzi z wyrzutni w kierunku przeciwnym do ruchu okrętu; a zatem i w stosunku do celu, jednak następnie ruch wsteczny torpedy zostaje zahamowany, torpeda zatrzymuje się, by po chwili już przy pomocy własnych mechanizmów napędowych skierować się pełną szybkością w kierunku celu. Z chwilą wypuszczenia torpedy kuter kładzie ster na burtę, by zejść z toru, którym pójdzie torpeda.

Narazie przewidziano tylko trzy kutry tego rodzaju; dwa z nich są budowane przez Société Générale Aéronautique, trzeci na stoczni Chantiers de la Loire w Saint-Nazaire.

Organizacja lotnictwa morskiego. Według przyjętego podziału organizacyjnego lotnictwo morskie we Francji dzieli się na trzy kategorje: a) lotnictwo okrętowe, podporządkowane całkowicie rozkazom dowództwa morskiego; b) lotnictwo morskie, przeznaczone do wspólnych działań z zespołami jednostek pływających i bazowane na lotniskach, położonych wzdłuż wybrzeży — lotnictwo tego rodzaju podlega dowództwu sił morskich tylko pod względem operacyjnym; i wreszcie, c) lotnictwo, predestynowane do działań samodzielnych, podporządkowane całkowicie ministerstwu lotnictwa.

Według stanu z końca roku zeszłego oddziały lotnictwa okrętowego składały się z siedmiu dywizjonów lotniczych, każdy po 12 samolotów, z tej liczby trzy dywizjony na lotniskowcu „Bearn" (jeden dywizjon samolotów niszczycielsko-torpedowych, jeden — samolotów rozpoznawczych i jeden samolotów myśliwskich); dwa dywizjony — na transportowcu lotniczym „Commandant Teste" (jeden rozpoznawczy, drugi niszczycielski), wreszcie samoloty dwóch pozostałych dywizjonów były rozparcelowane pomiędzy 6 krążowników á 10000 ton typu waszyngtońskiego, 3 krążowniki á 8 000 ton i krążownik szkolny „Jeanne d'Arc". Ponadto przewiduje się zaopatrzenie w samoloty również i kanonierek, przeznaczonych do służby w kolonjach.

Lotnictwo drugiej grupy składa się z 15 dywizjonów, bazowanych na lotniskach w Cherbourg'u, Brest, Toulonie (Berr i St. Raphael) oraz Bizercie.

Lotnictwo samodzielne składa się narazie tylko z trzech dywizjonów samolotów niszczycielskich.

W ten sposób ogólny stan lotnictwa morskiego we Francji wynosi 25 dywizjonów, t. j. 300 samolotów.

Według danych, przytoczonych przez Naval and Military Record największym z pośród samolotów, wchodzących w skład marynarki francuskiej, jest wodnopłatowiec typu Bleriot 5190 (waga brutto 22 tony, siła motorów 2700 HP. rozpiętość skrzydeł 43 mtr., długość 27 mtr.). Samoloty tego typu zostaną przyjęte przez linję lotniczą Dakkar—Ameryka Południowa i są obliczone na 60 pasażerów.

Anglja.

Stany osobowe marynarki angielskiej. W zeszłym roku na skutek oszczędności budżetowych zredukowano stany osobowe marynarki przeszło o 1000 ludzi. W konsekwencji niektóre jednostki musiano postawić do rezerwy, względnie pozostawić w kampanji ze zredukowaną załogą.

Ten stan rzeczy dał powód do interpelacji w Izbie Gmin, gdzie w grudniu r. z. sir William Davidson zażądał od Admiralicji wyjaśnień, jak się przedstawia stan ilościowy personelu marynarki angielskiej w porównaniu do stanów osobowych innych mocarstw morskich w chwili obecnej i w zestawieniu ze stosunkiem, jaki miał miejsce w roku 1914.

W odpowiedzi na tę interpelację pierwszy Lord Admiralicji sir Monsell udzielił wyjaśnień, podając, że w porównaniu do roku 1914 stany osobowe marynarki amerykańskiej uległy zwiększeniu o 39 700 ludzi, japońskiej — o 40 000 ludzi, gdy tymczasem w marynarce angielskiej stany te zmniejszyły się o 55 400 ludzi. W trakcie dyskusji nad wyjaśnieniami, udzielonemi przez pierwszego Lorda Admiralicji, zażądano od niego, by podał faktyczne stany osobowe w poszczególnych marynarkach według ostatnich danych i przytoczył stosunek procentowy powiększenia względnie redukcji tych stanów w porównaniu do 1914 roku.

Dane przytoczone przez sir Monsell'a przedstawiają się następująco: stan faktyczny personelu marynarki S. Z. A. P. wynosi w chwili obecnej 107 300 ludzi (zwiększenie o 60%); marynarki japońskiej — 88 000 (zwiększenie 74%), italskiej — 53 000 (zwiększenie 32%); zjednoczonego Królestwa Brytyjskiego — 98 100 (zmniejszenie 35%).

Komentując powyższe dane, prasa angielska podnosi, że cyfry te nie mogą wprawdzie świadczyć o sile danej floty, gdyż okręty amerykańskie np. mają znacznie liczniejsze załogi w porównaniu do jednostek angielskich o tej samej wyporności, a cały szereg angielskich okrętów linjowych ma braki w personelu szeregowych, wynoszące w wielu wypadkach $^1/_5$ składu osobowego, tem niemniej jednostki te pozostawiono w kampanji — jednakże świadczą one, że od czasu zakończenia wojny światowej Anglja stale zmniejsza swój personel, wówczas gdy w innych państwach ma miejsce zjawisko wręcz odwrotne. Ponadto należy wziąć pod uwagę jeszcze tę okoliczność, że siły morskie Wielkiej Brytanji zawierają zupełnie samodzielne składniki w postaci floty australijskiej, kanadyjskiej i kilku innych dominjów — te ostatnie nie utrzymują swoich okrętów w stałej kampanji, jak to ma miejsce w odniesieniu do Home Fleet. W tych warunkach stosunek procentowy, wyrażający obniżenie stanów osobowych, wypadnie jeszcze bardziej na niekorzyść Anglji.

Zmiany w programie budowy krążowników. Stosownie do ustalonego w r. 1933 programu przewidywano budowę czterech krążowników — jednego typu „Leander" à 7 250 ton wyporności oraz trzech mniejszych typu „Arethusa" po 5 400 ton. Obecnie w programie tym zaszły zmiany — zamiast trzech krążowników, pozostałych do wybudowania, postanowiono wybudować tylko dwa, nowego typu o wyporności 9 000 ton i wyposażone w silniejsze, jak dotychczasowe typy, uzbrojenie.

Pierwszy Lord Admiralicji oświadczył w Izbie Gmin, że rząd brytyjski zdecydował się na tę zmianę programu budowy krążowników, ponieważ wysiłki rządu ku osiągnięciu zmniejszenia wielkości okrętów wojennych nie dały odpowiedniego rezultatu w innych państwach.

Zmiana stanowiska rządu brytyjskiego w sprawie realizacji programu budowy krążowników nastąpiła wskutek nowego kierunku polityki morskiej w Japonji i Z. S. A. P. — mianowicie państwa te podjęły budowę krążowników o znacznie większej wyporności, jak przewidywano w programie angielskim. W tych warunkach Anglja musiała pójść śladem tych państw, jednak według oświadczenia pierwszego Lorda Admiralicji nie oznacza to bynajmniej zmiany stanowiska Anglji w sprawie ograniczenia zbrojeń morskich.

Zmiana programu nie spowoduje zwiększenia kredytów, przewidzianych na jego realizację w poprzedniej formie.

Należy przypuszczać, że Admiralicja z ciężkiem sercem odstąpiła od swego poprzedniego programu, przewidującego budowę trzech krążowników typu „Arethusa". Rzeczywiście, dążeniem Admiralicji jest zachowanie takiej ilości krążowników, jaką Anglja posiadała w chwili podpisania traktatu londyńskiego. Tymczasem liczba ta stale się zmniejsza na skutek przekroczenia ustalonego okresu służby, a uzupełnienia przybywają w minimalnej ilości. W chwili podpisania traktatu londyńskiego Anglja posiadała 50 krążowników, z tej liczby 14 przekroczyło już ustalony okres służby, tymczasem w ciągu dwóch lat przybył tylko jeden „Leander" (7 250 ton wyporności, 32,5 węzłów, uzbrojenie VIII dział 152 mm, IV — 100 mm, pln.).

W tych warunkach Admiralicji chodziło przedewszystkiem o ilość, tem bardziej, że krążowniki są potrzebne Anglji do obrony morskich linij komunikacyjnych, a do tego celu w zupełności wystarczają krążowniki typu „Leander", a nawet mniejsze.

W ten sposób powstała koncepcja krążowników typu „Arethusa" (5450 ton, 32 węzły, uzbrojenie VI — 152 mm, IV — 102 mm pln., oraz VI—40 mm pln., wyposażone w samoloty). Ogółem przewidywano budowę 11 krążowników mniej więcej tego typu. Jednakże w międzyczasie Japonja wystąpiła ze swoim ogromnym programem, zawierającym między innemi 6 potężnych krążowników typu „Nogami" po 8 500 ton wyporności, uzbrojonych w 15 dział 140 mm, S. Z. A. P. odpowiedziały na to czterema krążownikami typu „Savannach" po 10 000 ton, uzbrojonych w działa 150 mm.

Nic nie pomogły przedstawienia rządu angielskiego w Waszyngtonie, że podobne postawienie kwestji bynajmniej nie ułatwi przeprowadzenie zasady parytetu, przeciwnie stwarza precedens do współzawodnictwa w zbrojeniach. Wprawdzie tak Japonja jak i S. Z. mają za sobą wszelkie podstawy prawne do podjęcia budowy tych okrętów, jednakże budując większe, lepiej opancerzone jednostki, państwa te zmusiły Admiralicję do odstąpienia od poprzedniego programu i powzięcia decyzji budowy krążowników à 9 000 ton. Oczywiście, że warunki techniczne tych jednostek zapewne pójdą po linji osiągnięcia przewagi nad krążownikami amerykańskiemi i japońskiemi. Przewiduje się uzbrojenie ich w 12 względnie 15 dział 152 mm w kilku wieżach artyleryjskich po dwa lub trzy działa w każdej.

Propaganda w kierunku wzmocnienia marynarki wojennej. W końcu roku zeszłego przeprowadzono w całej Anglji zorganizowaną akcję propagandową na korzyść rozbudowy floty angielskiej. W akcji tej wziął czynny udział pierwszy Lord morski Admiralicji admirał sir Chatfield, który wygłosił przemówienie na zebraniu publicznem w Sheffield, głównym ośrodku ciężkiego przemysłu w Anglji; ponadto na szeregu zebrań i w artykułach prasowych występował również admirał Beatty i inni admirałowie.

Według zapowiedzi Daily Telegraph Admiralicja zamierza wystąpić w najbliższej przyszłości z szeregiem propozycyj, zdążających ku „utwierdzeniu podważanej potęgi morskiej Wielkiej Brytanji".

Plan Admiralicji sprowadza się do uzyskania załatwienia następujących żądań: 1) budowy 25 nowych krążowników, nie ustępujących co do wielkości i uzbrojenia najlepszym krążownikom istniejącym obecnie na świecie; 2) ustalenia rocznej normy budowy kontrtorpedowców w ilości co najmniej 15 — 18 jednostek w celu uzupełnienia dużych braków, istniejących obecnie w odniesieniu do jednostek tego rodzaju; 3) przyjęcie szeroko zakrojonego programu budowy łodzi podwodnych, przeznaczonych tak do działań na oceanach jak również do obrony wybrzeża; 4) znaczne wzmocnienie lotnictwa morskiego; 5) powiększenie składów osobowych marynarki co najmniej o 10 000 ludzi; 6) przydzielenie dostatecznych kredytów na zaopatrzenie okrętów w paliwo, amunicję oraz na przeprowadzenie ćwiczeń taktycznych.

Należy przewidywać, że żądania Admiralicji znajdą konkretny wyraz w budżecie na rok następny. Ponieważ z drugiej strony program, zamierzony przez Admiralicję nie zostanie zrealizowany przed 1936 rokiem nie będzie on stanowił pogwałcenia traktatu londyńskiego.

Awarje okrętów wojennych. Naval and Military Record podaje szczegóły, dotyczące awaryj kilku okrętów wojennych, które miały miejsce w październiku roku zeszłego.

Pod wieczór dnia 7 października łódź podwodna „L 26" wyskoczyła na skały Kintyre na zachodniem wybrzeżu Szkocji. Po całonocnej pracy przy pomocy nadesłanych holowników i kontrtorpedowca „Mackay" łodzi podwodnej udało się zejść z kamieni. Doszła ona o własnych siłach do portu Campeltown.

Widocznie jednak przy awarji kadłub łodzi podwodnej został przedziurawiony i woda morska przedostała się do akumulatorów, wywołując powstanie chloru, ponieważ dnia następnego, gdy łódź podwodna stojąc już w porcie ładowała akumulatory, dał się nagle słyszeć silny wybuch i jednocześnie powstał silny pożar. Baterja akumulatorów na „L 26" znajduje się pod pomieszczeniem Nr. 1, gdzie w chwili wybuchu załoga okrętu spożywała obiad. Tej okoliczności należy przypisać dość znaczne straty w ludziach, jakie spowodował wybuch. Z pośród 30 marynarzy znajdujących się w pomieszczeniu w chwili wybuchu jeden został zabity, jedenastu otrzymało bardzo ciężkie zranienia (przeważnie złamanie nóg, żeber i czaszek), pięciu zaś mniej ciężkie. Wybuch był na tyle silny, że ludzie zostali dosłownie porozrzucani we wszystkie strony.

Przy gaszeniu pożaru trzeba było zastosować maski gazowe, gdyż wydzielający się gaz uniemożliwiał przedostanie się wewnątrz łodzi.

Jednocześnie z „L 26" natknęła się na skały również prowadząca zespół łódź podwodna „L 19". Ta ostatnia zeszła z kamieni o własnych siłach, jednakże dowódca jej został postawiony w stan oskarżenia z tego powodu, że przez zbyt ryzykowny wybór kursu, prowadzącego w pobliżu skalistych wy-

brzeży naraził na niebezpieczeństwo awarji zespół łodzi podwodnych, złożony z łodzi podwodnych „L 18, 19, 21, 26 i 27".

Sąd admiralski uznał winę komandora Varner'a za udowodnioną i skazał go na surową naganę i pozbawienie dowództwa. Nie pomogło nadzwyczaj przychylne świadectwo jego bezpośredniego przełożonego, który przedstawił sądowi dowód, że informacje hydrograficzne, dotyczące danego odcinka, były bardzo niekompletne i znacznie przedawnione i że komandora Varner'a uważa za jednego z najlepszych dowódców, mającego bardzo duże doświadczenie jeszcze z okresu wojny światowej.

Dowódca „L 26" również został uznany za winnego i skazany na surową naganę i pozbawienie dowództwa.

Przeprowadzone dochodzenie ustaliło jako bezpośrednią przyczynę wybuchu złe funkcjonowanie urządzeń wentylacyjnych.

Wracając do portu po zakończeniu wielkich manewrów na wodach północnej Szkocji lotniskowiec „Courageous" natknął się na mieliznę w pobliżu Yarmouth. Po dwu godzinach lotniskowiec zeszedł z mielizny o własnych siłach. Wypadek nie spowodował żadnych uszkodzeń na okręcie.

W dniu 2 października rozbił się samolot, wypuszczony z lotniskowca „Furious", przyczem zginęło dwóch lotników.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Rozbudowa floty. W czerwcu r. zeszł. został zatwierdzony nowy, rozłożony na trzyletni okres, program rozbudowy floty, obejmujący 32 jednostki pływające oraz 290 samolotów, przynależnych do tych jednostek. Koszta zrealizowania tego programu zostały obliczone na 238 020 000 dolarów, plus 9 362 000 dolarów na samoloty dla tych okrętów.

Normy, ustalone w traktatach waszyngtońskim i londyńskim, dopuszczają możność wybudowania przez Stany Zjednoczone jeszcze następującej ilości ton okrętów wojennych: dla lotniskowców 25 200 ton, dla krążowników — 10 000 ton, dla kontrtorpedowców 106 600 ton oraz dla łodzi podwodnych — 20 030 ton. W ten sposób nowy program rozbudowy floty nie wyczerpuje jeszcze wszystkich możliwości istniejących w ramach obowiązujących S. Z. A. P. traktatów.

Stosownie do powyższego programu rozpoczęto budowę następujących okrętów: 1) czterech lekkich krążowników — „Savannah", „Nashville", „Brooklyn" i „Fhiladelphia" (wyporność po 10 000 ton, uzbrojenie 150 mm, gotowość 1936 rok); 2) dwóch lotniskowców „Yorktown" i „Enterprise" (wyporność po 10 000 ton, gotowość w 1936 roku); 3) szesnastu kontrtorpedowców (1 500 ton, 37 węzłów, V dział 127, 8 wyrzutni torpedowych 533 mm, termin wykończenia 1935—1936 rok); 4) czterech przeciwtorpedowców po 1 800 ton typu „Porter"; 5) czterech łodzi podwodnych — „Porpoise", „Pike", „Shark" i „Tarton" (wyporność w stanie nadwodnym po 1 100 ton, termin wykończenia 1935 rok); 6) dwóch kanonierek „Erie" i „Charleston".

Poza jednostkami, których budowę rozpoczęto według programu 1933 roku, znajdują się jeszcze w budowie następujące jednostki: pięć krążowników — „Astoria", „Minneapolis", „Tuscaloosa", „San-Francisko" i „Quincy" (gotowość tych jednostek przewidziano w roku bieżącym), jeden lotniskowiec „Ranger" (również ma być wykończony w tym roku), osiem kontrtorpedowców i dwie łodzie podwodne, (termin wykończenia 1934 rok). Niezależnie od realizacji programu rozbudowy floty przeprowadza się prace nad modernizacją okrętów linjowych „New Mexico", „Missisipi" i „Idaho", termin wykończenia zamierzonych robót i przeróbek ustalono na początek r. bież.

Japonja.

Kredyty nadzwyczajne dla marynarki w budżecie na rok 1934/35. Specjalny komitet, złożony z pięciu ministrów, obradował w październiku r. z. nad ustaleniem kredytów potrzebnych dla marynarki wojennej na okres budżetowy 1934/35. Narady ministrów doprowadziły do ustalenia słusz-

ności żądań, przedstawionych przez ministra marynarki, jako zupełnie uzasadnionych w obecnych warunkach politycznych panujących na Dalekim Wschodzie.

Preliminarz, opracowany przez ministerstwo marynarki, ustalił potrzeby marynarki w kwocie 680 miljonów jen, przyczem poszczególne pozycje zostały podzielone na dwie grupy: wydatków zwyczajnych w kwocie 250 miljonów jen i wydatków nadzwyczajnych w kwocie 430 miljonów jen.

W wydatkach nadzwyczajnych przewidziano, między innemi, następujące pozycje: jako pierwszą ratę na rozpoczęcie drugiej transzy programu zamiennego — 180 miljonów, na rozbudowę lotnictwa morskiego, w szczególności zaś na zakup samolotów dla lotniskowców i okrętów wojennych — 19,4 miljonów, na uzupełnienie zapasów paliwa — 30 miljonów, na uzupełnienie zapasów bojowych — 15 miljonów, na wydatki, związane z wysłaniem okrętów na morze Północne, 100000 jen, na pokrycie wydatków, związanych z operacjami wojennemi w Mandżurji — 10 miljonów, na zamianę akumulatorów na łodziach podwodnych — 2 miljony i t. p.

Pozycje wydatków nadzwyczajnych tego preliminarza wskazują na jego wybitnie wojenny charakter. Wydatki nadzwyczajne znacznie przewyższają wydatki zwykłe, wegetacyjne i zawierają bardzo poważne pozycje na zwiększenie zapasów bojowych i prowadzenie operacyj wojennych. Preliminarz ten został scharakteryzowany przez ministra marynarki jako „budżet wojenny". Należy przypuszczać, że budżet ten pokrywa się z pewnemi konkretnemi przewidywaniami operacyjnemi japońskiego sztabu generalnego i stanowi materjalne przygotowanie do zmontowania tych operacyj.

Minister spraw wojskowych Araki i minister marynarki Osumi obstawali na konieczności przyjęcia preliminarza bez żadnych zmian. Żądaniom tym sprzeciwił się minister skarbu, popierany przez premjera Saito. Ostatecznie po szeregu niezwykle zaciętych konferencyj, gdzie każda ze stron starała się obronić swoje stanowisko, udało się przełamać opór ministra skarbu, który uzyskał tylko pewne redukcje wydatków nie mających specjalnie pilnego charakteru. Uwzględnienie żądań ministerstwa marynarki zostało osiągnięte przez znaczne redukcje poczynione w budżetach innych ministerstw.

O ile preliminarz budżetowy zostanie zatwierdzony w takiej formie, jak ustalono po uzgodnieniu z ministrem skarbu, to łącznie z kredytami dla wojska całość wydatków na wojsko i marynarkę wojenną w budżecie 1934/35 będzie stanowiła 42,7% ogólnego budżetu państwa. Jest to niezwykle wysoki stosunek, procentowy, w porównaniu z innemi państwami, gdyż we Francji stosunek ten wyraża się zaledwie 17%, a w Anglji 15%.

Należy jednak przewidywać, że żądania ministra marynarki znajdą przychylne ustosunkowanie w izbach ustawodawczych, gdyż na jednem z posiedzeń konwentu senjorów poruszono już tą kwestję, przyczem wypowiedziano się otwarcie za przyjęciem propozycyj ministra marynarki, jako uzasadnionych naprężeniem stosunków japońsko-sowieckich.

Wyjątkowe pełnomocnictwa dla szefa morskiego sztabu generalnego. Do statutu, określającego stanowisko i kompetencje szefa morskiego sztabu generalnego, wprowadzono bardzo ważne uzupełnienie, polegające na upoważnieniu go do samodzielnego decydowania w kwestjach rozwoju i rozbudowy floty wojennej, przyczem decyzje te, po zatwierdzeniu przez Mikada, mają być przekazywane ministrowi marynarki do wykonania. W tych warunkach rola ministra marynarki sprowadza się wyłącznie do wyszukiwania możliwości i środków materjalnych, zapewniających możliwość wykonania planów i programów, ustalonych przez szefa morskiego sztabu generalnego.

Zdaniem czynników kompetentnych, podobne rozszerzenie kompetencyj szefa morskiego sztabu generalnego było konieczne wobec nader niewyraźnej sytuacji politycznej na całym świecie, oraz wobec zbliżenia się terminu międzynarodowej konferencji morskiej, na której mają być poddane rewizji traktaty, zawarte w Waszyngtonie i Londynie.

Ponieważ według organizacji naczelnych władz morskich w Japonji, szef sztabu generalnego przewidziany jest na naczelnego dowódcę sił morskich podczas wojny — posunięcie to należy przyjąć jako jeszcze jeden szczebel w wojennych przygotowaniach Japonji. (Opr. kdr. ppor. dypl. R. Stankiewicz).

Różne.

DOSTĘP POLSKI DO MORZA W POJĘCIU NIEMIECKIEM.

Instytut Wschodni w Gdańsku rozpoczął wydawnictwo serji „Ostland — Forschungen", którego pierwszy zeszyt pióra dr. Joachima Volza poświęcony został sprawie umiędzynarodowienia Wisły (Die Frage der Internationalisierung der Weichel). Treść tej broszury zdradza, że wydawnictwa te będą jednem ogniwem więcej w łańcuchu niemieckiej propagandy rewizjonistycznej. Przeszlibyśmy zatem nad nią do porządku dziennego, gdyby nie to, że odsłania ona z całą otwartością dążenia Niemiec do gospodarczego podboju Wschodu, a zarazem okazuje wyraźnie, jakby wyglądał dostęp Polski do morza, gdyby Niemcy mieli jaki taki wpływ na jego uregulowanie.

Najdawniejsze akta, dotyczące Wisły. Autor rozpoczyna od najdawniejszych zdaniem jego aktów nawigacyjnych, dotyczących Wisły, zawartych w traktacie pokojowym Tylżyckim i w aktach kongresu Wiedeńskiego (o klauzulach nawigacyjnych, zawieranych przez Polskę z Albertem Pruskim w latach 1525, 1526, 1529 jako dla siebie niewygodnych, bo uwzględniających interesy Polski, autor nie wspomina). Przyznaje wprawdzie, że klauzule nawigacyjne zwłaszcza w traktacie wiedeńskim miały na celu utrzymanie gospodarczej jedności Polski po rozbiorach, mimo to twierdzi, iż chociaż nie zostały one wcale w życie wprowadzone, powinny obowiązywać i dziś w zupełnie zmienionych warunkach. Powody, dla których akty nawigacyjne nie doszły do skutku, widzi autor w dążeniach politycznych Polski i Rosji, a zapomina choćby o takim gospodarczym fakcie, jak trzykrotne podwyższenie cła na zboże z Kongresówki, zarządzone przez Prusy w r. 1818.

Sprawa Wisły w niemieckich planach wojennych. Opisawszy dzieje żeglugi wiślanej w okresie rządów pruskich, przechodzi autor do opisu wstępnych prac, przedsięwziętych przez Niemcy w czasie wojny dla ułożenia przyszłych warunków pokojowych z Rosją. Prace prowadzono równolegle w generałgubernatorstwie w Warszawie i w nadprezydjum w Gdańsku. Aprobatę zyskał projekt drugi. W akcie tym miała być ogłoszona wolność żeglugi na Wiśle i dopływach, przyczem opłaty nawigacyjne mogłyby być pobierane tylko tam, gdzie regulacja jest ukończona, a więc na części niemieckiej odrazu, na rosyjskiej za lat kilkadziesiąt. Austrja miała mieć wolny tranzyt przez teren rosyjski. Wisłę środkową miała Rosja uregulować, przyczem w pierwszej redakcji żądano złożenia potrzebnej na to kwoty w zastaw w Sądzie Rozjemczym w Hadze. W miarę jednak zmniejszania się szans zwycięstwa Niemiec punkt ten wycofano. Jednym z najważniejszych punktów było zupełne równouprawnienie żeglarzy niemieckich z rosyjskimi w całem dorzeczu Wisły, Niemna i Wilji.

W czasie okupacji rozpoczęli Niemcy studja nad regulacją Wisły na przestrzeni Warszawa—Toruń w celach — jak twierdzi Volz — orjentacji, jakie żądania postawić Rosji w czasie rokowań pokojowych. Projektem objętą też była budowa zbiornika retencyjnego pod Kazimierzem, który miał zalać dolinę Wisły na szerokości o 14 do 4 km., na długości dokoło 100 km. a więc z cofką, sięgającą powyżej Sandomierza. Powierzchnia zbiornika miała wynosić 562 km^2, objętość około 6 miljardów m^3. Celem było wyrównanie przepływów dla ułatwienia żeglugi poniżej zbiornika, a w szczególności między Warszawą a Gdańskiem. Jak przytem wyglądałyby interesy gospodarcze mieszkańców, oraz żegluga powyżej zbiornika, tudzież zastrzeżony tranzyt dla Austrji, a zatem znów jej polskich mieszkańców, nie trzeba bliżej tłumaczyć. Piękne te marzenia unicestwił wynik wojny.

Niemiecki projekt umiędzynarodowienia Wisły. Jeszcze jednak w czasie rokowań pokojowych usiłowali Niemcy przemycić swój punkt widzenia, przedkładając wzamian za pozostawienie im Pomorza, projekt umiędzynarodowienia Wisły i utworzenia dla Polski wolnej strefy w porcie gdańskim, na wzór przyznanej Czechom w Hamburgu. Projekt ten przytacza autor w całości. Przedmiotem umiędzynarodowienia miała być Wisła od ujścia Przemszy do morza wraz ze wszystkiemi dopływami i odnogami (art. 1). Żegluga miała być wolna dla wszelkich narodowości i wszystkim zagwarantowane miało być jednakowe traktowanie (art. 2, 3, 4). (Praktycznie była to wolność żeglugi na wodach polskich dla Niemiec wzamian za prawo przejazdu przez Wisłę pomorską). Opłaty nawigacyjne miały być nakładane tylko za dokonane ułatwienia dla żeglugi (art. 4 — 6). (Znów możność opodatkowania żeglarzy polskich na dolnej Wiśle bez prawa wzajemności na długie lata, co pozwoliłoby na zupełne opanowanie żeglugi przez żeglarzy niemieckich). Polska przyjmuje obowiązek uregulowania Wisły przynajmniej do Warszawy, ale ani co do czasu ani co do sposobu wykonania robót nie jest suwerenną, ale musi zawrzeć specjalną umowę z Niemcami (art. 7). Polska przyjmuje obowiązek wykonywania potrzebnych dla dolnej Wisły obserwacyj meteorologicznych i wodowskazowych i przesyłania wyników Niemcom do wiadomości (art. 9). Nawet jedyna korzystna dla Polski strona umowy, t. j. dostęp do morza, nie jest jasno postawiona, ponieważ w tym kierunku miałaby być zawarta dodatkowa umowa celna, o której szczegółach przezornie nie wspomniano (art. 15).

Nowe źródło szykan mogłoby wynikać z przepisu, że patent żeglarski ma określać przestrzeń Wisły, dla której jest ważny, bez bliższego sprecyzowania warunków, pod jakiemi można osiągnąć prawo jazdy na całej Wiśle (art. 19), jak również z artykułu, w myśl którego każde państwo ma prawo żądać odebrania patentu żeglarskiego, jeżeli jego właściciel popełni jakie przestępstwo, przyczem odebranie prawa musi nastąpić, jeżeli chodzi o przekroczenie przepisów porządkowych jazdy, celnych, podatkowych i t. p. (art. 23). Prawo badania statków i łodzi przysługiwać miało każdemu państwu bez względu na pochodzenie taboru (art. 24). Te trzy postanowienia mogły całą umowę uczynić papierową, jak ongiś postanowienia kongresu wiedeńskiego, a jeszcze dawniej prostsze i mniej ceremonjalne praktyki Fryderyka Wielkiego.

Projekt niemiecki pozostał pobożnem życzeniem. To też ostatnią część swojej broszury poświęca autor próbie dowodu, że na podstawie traktatu wersalskiego i umowy, podpisanej przez Polskę z Ententą granica Polski wzdłuż doliny Kwidzyńskiej powinna była być wyznaczoną środkiem Wisły, a do samej rzeki i jej dopływów powinny być stosowane przepisy, odnoszące się do rzek umiędzynarodowionych. We wszystkich tych wywodach jest dążność do znalezienia nowych argumentów rewizjonistycznych, jeśli już nie odnośnie traktatów, to przynajmniej postanowień Rady Ambasadorów państw sprzymierzonych.

W zapale propagandowym zapominają autorowie niemieccy o tem, ażeby przynajmniej nie dowodzić rzeczy sobie przeciwnych. Jeżeli bowiem tenorem wielu wywodów jest rzekomy fakt nieużywania przez Polskę Wisły, to umiędzynarodowienie jej nie miałoby żadnego związku z dostępem do morza, gdyby Niemcy zdobyły napowrót Pomorze. Forsowanie więc umiędzynarodowienia Wisły w dzisiejszym stanie rzeczy jest tylko chęcią realizacji, przynajmniej w części, niemieckich warunków pokojowych, projektowanych na wypadek wygrania przez nich wojny. (Prof. inż. M. Rybczyński).

Władcy Bałtyku. Morze Bałtyckie jest wielkiem jeziorem czy kanałem wewnętrznym, zależnym od swoich wybrzeży, łatwym do opanowania przez człowieka. Dlatego też jak czerwona nić przewija się przez dzieje północno-wschodniej Europy dążenie poszczególnych państw i narodów od hegemonji politycznej i gospodarczej na Bałtyku. Zaczęli normańscy wikingowie w zaraniu czasów historycznych. Po nich nadszedł około 1200 r. okres Duńczyków, ale rychło po nich przychodzi kolej na Niemców, reprezentowanych przez Hanzę i Krzyżaków. Bitwa pod Grunwaldem położyła kres polityczno-gospodarczej hegemonji Zakonu Krzyżackiego. Trochę dłużej przetrwała potęga handlowa Hanzy. W XII wieku wyciąga rękę po bałtyckie porty daleka i nieznana dotąd Moskwa. Batory na przeszło całe stulecie wstrzymuje parcie Moskwy. XVII wiek jest wiekiem przewagi Szwecji na Bałtyku, aż z początkiem wieku XVIII znowu pojawia się na horyzoncie potężna Rosja, opanowując Inflanty, a z początkiem XIX wieku Finlandję. Wprawdzie po przegranej wojnie krymskiej kongres paryski w r. 1856 zmusił Rosję do przyjęcia neutralności wysp Alandzkich. Był to jednak tylko epizod, nie zmieniający zasadniczego układu sił z przewagą Rosji.

Dopiero powstanie bismarkowskich Niemiec wprowadziło w życie Bałtyku nowe elementy. Zbudowany w latach 1883—1895 kanał kiloński uniezależnił Niemcy od cieśnin duńskich. Realizacja zaś wielkiego programu rozbudowy floty niemieckiej doprowadziła do równowagi sił na Bałtyku między Niemcami a Rosją. Śmiertelnym ciosem dla stanowiska rosyjskiego było zniszczenie floty bałtyckiej pod Cuszimą w r. 1905. Mimo zarysowującego się wówczas zbliżenia francusko-rosyjskiego, rosyjski minister spraw zagranicznych Izwolskij występuje wobec Niemiec z inicjatywą uregulowania stosunków politycznych na Bałtyku. Wynikiem podjętych rokowań było podpisanie w r. 1907 w Petersburgu t. zw. protokołu bałtyckiego, wykluczającego od wpływu na Bałtyku wszystkie nienadbrzeżne państwa. Protokół ten, skierowany wyraźnie przeciw Anglji, zmienił się ostatecznie w deklarację czterech ówczesnych państw nadbałtyckich: Danji, Szwecji, Niemiec i Rosji z 23 kwietnia 1908 r., stwierdzającą jednak faktyczny podział hegemonji nad Bałtykiem między Niemcami a Rosją.

Kondominjum niemiecko-rosyjskie było więc ostatnią fazą w przedwojennych dziejach morza Bałtyckiego. W czasie wielkiej wojny Niemcy przez zamknięcie minami cieśnin duńskich panowały niepodzielnie nad Bałtykiem.

Wynik wojny wprawdzie unicestwił obie dotychczasowe potęgi bałtyckie, ale zaraz po wojnie spotykamy się z nowemi tendencjami tych dwóch państw do wyłącznego podziału między siebie wpływów na Bałtyku. Wyrazem tego jest traktat w Rapallo i stanowisko Sowietów, które na morskiej konferencji rozbrojeniowej w Rzymie w r. 1924 domagają się zamknięcia Bałtyku dla flot zachodnich państw, oraz protestują wkrótce potem przeciw pogłębianiu Sundu. Przewaga połączonych flot niemieckiej i sowieckiej jest dziś niewątpliwa. Stąd płynie tendencja tych dwóch państw do zamknięcia Bałtyku przed światem, a przedewszystkiem przed Anglją.

Wolność Bałtyku. Tej tendencji niemiecko-sowieckiej przeciwstawia się obecnie po wojnie dążność szeregu starych i nowych państw nadbałtyckich do wolnej żeglugi, wolnego handlu, wolnych portów i wolnego wylotu na świat. Układ stosunków politycznych na Bałtyku po wojnie uległ wielkiej zmianie. Dziewięć państw i wolne miasto Gdańsk dzielą dziś pomiędzy siebie brzegi Bałtyku — państw najrozmaitszej wielkości, znaczenia i dojrzałości. Ale każde z nich uważa własny bezpośredni dostęp do morza za prawdziwą kwestję bytu. Cztery z pomiędzy nich (Niemcy, Rosja, Szwecja i Danja) rozporządzają dostępem do morza i poza Bałtykiem. Dla innych państw, wśród których znajduje się także Polska, Bałtyk jest jedynym wylotem na świat.

Stosunek do Bałtyku jest podstawą solidarności państw wyłącznie nadbałtyckich i otwiera przed niemi szerokie możliwości zgodnej pożytecznej współpracy, w której mogą brać udział i inne państwa nadbrzeżne, byle tylko nie żywiły one zamiarów zaborczych. Podstawą tej współpracy i współżycia w rodzinie narodów nadbałtyckich musi być wolność Bałtyku, — wolność zupełna zarówno w czasie pokoju, jak i wojny, wolność dla wszelkich flag i wszel-

kiej kategorji okrętów. W tej dziedzinie niema dotąd układu międzynarodowego, regulującego stosunki prawne na Bałtyku. Traktat wersalski przewiduje jedynie demilitaryzację kanału kilońskiego i swobodne z niego korzystanie przez wszystkie okręty. Konwencja z r. 1921 potwierdza dawną neutralność wysp Alandzkich. Pozatem istnieje stary traktat kopenhaski z r. 1857 w sprawie wolności cieśnin duńskich. Gdyby się okazało niemożliwem doprowadzenie do zawarcia układu międzynarodowego w sprawie wolności Bałtyku, należałoby dążyć przynajmniej do zawarcia paktu zainteresowanych państw nadbrzeżnych, przewidującego możliwość solidarnej obrony wolności Bałtyku.

Wspólnota gospodarcza państw bałtyckich. Bałtyk jako droga handlowa jest doniosłym elementem składowym życia i rozwoju gospodarczego zarówno Polski, jak i innych państw nadbrzeżnych. Zlewisko Bałtyku obejmuje olbrzymi obszar od Karpat do północnej Skandynawji, od Odry do Newy i zawiera ogromną różnorodność bogactw naturalnych wytwarzanych produktów. Obroty handlowe między państwami bałtyckiemi w ostatnich latach były poważne, wykazywały stałą tendencję rozwojową i zaczęły się różniczkować i uszlachetniać, obejmując coraz to nowe artykuły i gotowe fabrykaty. Okres kryzysu i fałszywie rozumiane hasło samowystarczalności zadały poważny cios stosunkom gospodaczym. Położenie gospodarcze kilku mniejszych państw bałtyckich budzi może usprawiedliwione niepokoje. Ponieważ zaś zawiodły próby międzynarodowego uregulowania spraw gospodarczych, należy w imię wspólnego interesu dążyć do regjonalnego porozumienia, którego wyrazem powinien być Związek Gospodarczy Bałtycki.

Przedwczesnem byłoby przesądzanie formy tego porozumienia i jego ewentualnego składu. Form takich może być wiele i można stwierdzić, że pewne początkowe kroki do ich realizacji już są poczynione. Wspólne używanie Bałtyku jako drogi eksportowej powinno być podstawą do stworzenia regjonalnych branżowych syndykatów eksportowych, chroniących państwa bałtyckie od wzajemnej konkurencji i przyczyniających się do zorganizowania i podniesienia wzajemnej produkcji. Dla uregulowania zaś wzajemnych stosunków handlowych najprostszą drogą byłaby klauzula bałtycka. uprawniająca państwa związkowe do udzielania wzajemnych preferencyjnych zniżek celnych. Klauzula bałtycka istnieje już w traktatach handlowych, zawieranych przez Litwę, Estonję, Łotwę i Finlandję, nie obejmuje ona jednak Polski, która ze swej strony wprowadziła taką klauzulę do swoich ostatnich traktatów handlowych z Egiptem, Hiszpanją i Portugalją. Wskazuje to na to, że objęcie taką klauzulą całego regjonu bałtyckiego jest rzeczą wykonalną.

Bałtycka unja celna byłaby też najlepszą odpowiedzią dla tych czynników, które odmawiają małym państwom bałtyckim racji samodzielnego istnienia, zarzucając im bałkanizację północno-wschodniej Europy.

Solidarność polityczna państw bałtyckich. Wolność dróg morskich związana jest nierozłącznie z wolnością zamieszkałych nad morzem narodów. Dowodzi tego cały przebieg dziejów stosunków politycznych na Bałtyku. Powstanie nowych państw, jak Estonja i Łotwa jest gwarancją niepowodzenia jakichkolwiek hegemonistycznych planów na Bałtyku. Łotwa i Estonja, podobnie jak Belgja i Holandja neutralizują przedmiot ewentualnej rywalizacji wielkich państw.

Polska oparta swój stosunek do państw bałtyckich od pierwszej chwili na zupełnej bezinteresowności. Utrwalenie ich niepodległości widzi w utworzeniu Związku Bałtyckiego, jako związku wolnych i równych narodów. Związek taki nie uszczuplałby w niczem pełnej suwerenności poszczególnych państw. Jedynie skupiałby on ich siły w działainości międzynarodowej, usuwając szkodliwe skutki rozdrobnienia państwowego tej części Europy.

Kultura Bałtycka. Poza Rosją, która zresztą etnograficznie nie dochodzi do Bałtyku, wszystkie skupione nad Bałtykiem narody należą do wielkiej zachodnio-europejskiej rodziny kulturalnej, jakkolwiek każdy z tych narodów utrzymał i rozwinął swe odwieczne odrębności. Samodzielne ambicje kulturalne narodów bałtyckich budzić muszą pełny szacunek i nie pozwalają myśleć o utworzeniu jednej panującej kultury bałtyckiej. Wszelka próba narzucenia hegemonji w dziedzinie kulturalnej musi być odparta równie bezwzględnie jak próba hegemonji politycznej.

Polska — geograficznie najbliżej położona, związana z narodami bałtyckiemi siecią sympatji i pokrewieństw historycznych, jest jakby stacją adaptacyjną, przystosowującą kulturę zachodnio-europejską do potrzeb i warunków nadbałtyckich. To też stojąc mocno na stanowisku samodzielnego rozwoju i doskonalenia kultur narodowych, możemy i powinniśmy zorganizować współdziałanie choćby ściślejszej grupy trzech republik bałtyckich z Polską. Wzmacniając dawne tradycyjne węzły historyczne i nawiązując nowe, współpraca kulturalna ukoronuje cały zarysowany system solidarności bałtyckiej. Gościniec bałtycki służyć będzie wówczas nie tylko dla wymiany handlowej, ale i dla wymiany myśli, wiążących wolne narody, osiadłe nad wolnem morzem, w wielobarwny świat wieloodmiennej kultury bałtyckiej. (Streszczenie odczytu p. Witolda Kamienieckiego na posiedzeniu naukowem Instytutu Bałtyckiego w Toruniu).

Bibljografja.

„Prawda o Pomorzu" (The truth about Pomorze — by Sir Christopher Robinson, Bart. — Warszawa 1933 — Polski Instytut Współpracy z Zagranicą). Pod powyższym tytułem ukazała się niezwykle interesująca broszura, znaczenie której jest tem większe, że autorem jej jest cudzoziemiec, że napisana została w języku angielskim a więc dostępna zagranicy, że autor wystąpił z całym arsenałem rzeczowych i niezbitych argumentów.

Na wstępie autor dowodzi dlaczego nazwa „korytarz" jest niesłuszna (obszar równy połowie Belgji, ziemie od wieków polskie), poczem przechodzi on do obrony obecnego stanu rzeczy przy pomocy argumentów politycznych i gospodarczych.

Niepodobieństwem jest stworzyć jakieś państwo bez zapewnienia mu, jeżeli już nie środków rozwoju, to choćby miernej egzystencji. A przecież bez dostępu do morza Polska nie mogłaby istnieć. Już w roku 1920 Niemcy nie chciały dopuścić amunicji na nasz front, a jeśli tego nie wykonały, to zawdzięczać to należy tylko ich ówczesnej słabości. Zastrzeżenia co do żywotności nowoutworzonego Państwa Polskiego okazały się niesłuszne; na progu niepodległości została odparta nawała bolszewicka, a lata następne to okres ciągłego rozwoju i postępu. A koroną tego postępu — Gdynia (but the miracle of the century was the birth of Gdynia).

A teraz do pretensyj niemieckich. Opierając się na art. 19 Traktatu Wersalskiego, żądają Niemcy zwrotu Pomorza, ponieważ mówi on, że na wypadek gdyby Traktaty okazały się nie do przyjęcia (inapplicable), lub gdyby sytuacja międzynarodowa zagrażała pokojowi — kwestje sporne (t. j. Traktaty) można oddać napowrót na forum międzynarodowe (Liga Narodów).

Prawnie zmiana może nastąpić tylko za zgodą obydwu stron — a więc nie w danym wypadku; opierać się zaś na art. 19, nie można, bo Traktat a) okazał się „do przyjęcia", ponieważ wszedł w życie; b) pokojowi zagraża nie istnienie Pomorza, jako polskiej prowincji, lecz ataki niemieckie na Traktat.

Powszechnie używanym argumentem propagandy niemieckiej jest twierdzenie, że w rezultacie oddzielenie Prus Wschodnich spowodowało ich upadek gospodarczy. Tymczasem właściwa przyczyna tego zjawiska leży a) w ogólnym kryzysie, b) dużej odległości od rynków niemieckich (trudna konkurencja), c) w utracie dawnego wielkiego odbiorcy — Rosji.

Zresztą istnienie Pomorza polskiego między Prusami Wsch. i Niemcami jest faktem o małem znaczeniu gospodarczem. Przez kilka wieków już tak było, a i obecnie analogiczne zjawiska spotykamy w wielu innych państwach. A więc U. S. A. — Alaska, prowincja holenderska odcięta od macierzy przez Belgję i t. d. Pozatem w wielu państwach linje kolejowe przebiegają przez obce terytorjum, jak np. linja N-York—Chicago przebiega przez Kanadę, Canadian Pacific na przestrzeni 200 mil biegnie przez U. S. A. Podobnych przykładów możnaby przytoczyć bez liku, a przecież nikt nie mówi z tego powodu o „zmianie, poniżeniu i niemożliwości". 24 pociągi dziennie utrzymują komunikację między Prusami Wschod. i Niemcami, bez jakichkolwiek trudności pasz-

portowych i t. p., tak, że nawet pruski szef kolejnictwa stwierdził oficjalnie, że praktycznie ruch drogą morską ustał z powodu właśnie tych doskonałych połączeń.

Właściwa przyczyna ataków niemieckich na Pomorze, to rewizja Traktatów, a sprawa Pomorza jest tylko tym wybranym punktem, o który opiera się ostrze klina rozsadzającego Traktat Wersalski.

A teraz w sprawie ludnościowej Pomorza. Ponieważ możnaby zarzucić tendencyjność polskim statystykom, autor oparł się na... niemieckich. I tak przez 13 parlamentów od roku 1871 do 1912 z ośmiu okręgów Pomorza nie wszedł do sejmu niemieckiego ani jeden Niemiec tylko sami Polacy.

A teraz kwestja Gdyni. Że Polska nie może istnieć bez dostępu do morza, twierdzili to już Fryderyk Wielki i Bismark. Obecnie 40% importu idzie przez Niemcy lub z Niemiec, a 40% przez morze. Gdybyśmy stracili dostęp do morza, 80% przechodziłoby przez Niemcy. W eksporcie wyraża się to liczbą 71%. Czyż więc wobec odwiecznego wrogiego ustosunkowania się Niemiec do Polski, mogłaby być w tych warunkach mowa o utrzymaniu gospodarczej niezależności? Chyba nie! Wyraźnym tego dowodem jest sprawa amunicji w Gdańsku w roku 1920. O tak zwanej „ruinie" Gdańska wskutek utworzenia Gdyni wogóle niema co mówić. Aby twierdzić, że kilkakrotne zwiększenie obrotów portowych jest ruiną dla portu — mieć fantazję — to mało!

Streściłem tu tylko najważniejsze argumenty, tej ciekawej książki, które jednak dają dostateczny obraz nadzwyczajnej rzeczowości, objektywności i znajomości sprawy ze strony autora. (Al. Kad.)

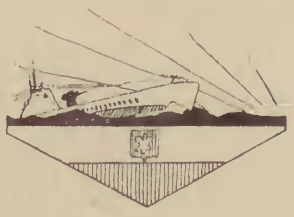
Stanisław Jędrzejowski. 700 lat walki o Pomorze (Potomkowie Hagena nad Wisłą). — Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza — Toruń 1933 — str. 61. — W sposób nadzwyczaj przystępny i treściwy przedstawia autor historję Pomorza, dając rzeczowy obraz walk tubylczego elementu Słowiańskiego z napierającym od Zachodu elementem germańskim.

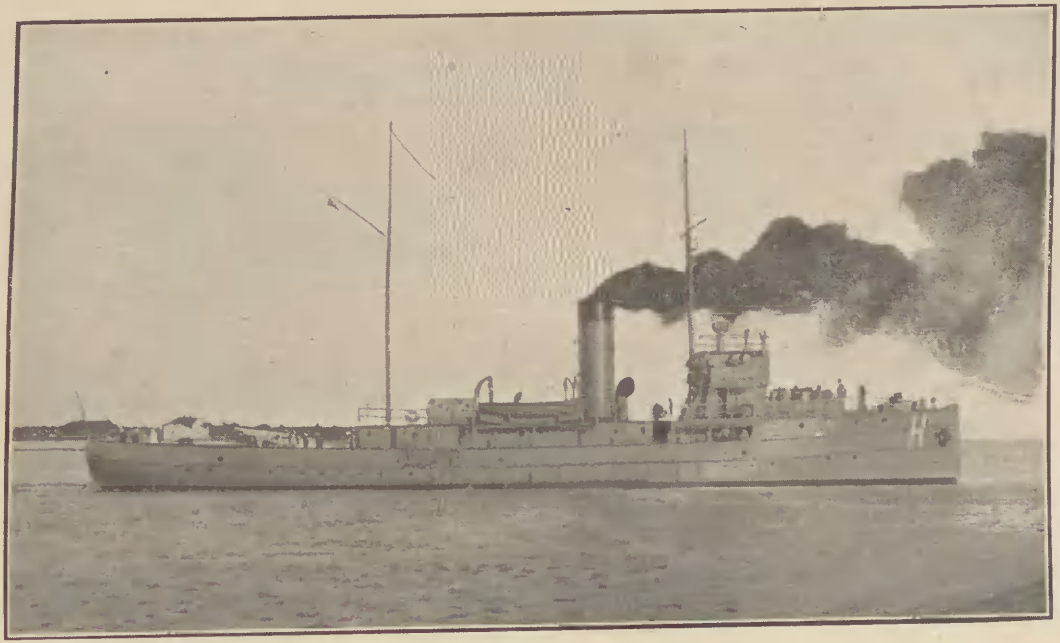
Odwieczna walka dwóch światów o wybrzeże Bałtyku i o hegemonję nad środkowo—wschodnią Europą, nabrała obecnie nowych form i nowego tempa.

W walce tej porusza się ze strony naszych przeciwników wszystko, co ma, lub co mogłoby świadczyć o kulturalnej misji Germanów na „barbarzyńskim" Wschodzie.

Słuszną zatem rzeczą jest zbadać bliżej jak ta „kulturalna misja" wygląda w świetle źródeł historycznych.

Zadania tego podjął się autor i, trzeba przyznać, z dużem powodzeniem. Praca napisana w sposób popularny spełnia ważną rolę uświadomienia szerokich warstw społeczeństwa o słuszności naszego stanowiska w kwestji Pomorza z punktu widzenia historycznego.





O. R. P. „Generał Haller".