„PRZEGLĄD MORSKI“

ROCZNIK 1933.

Nr. Nr. 49—57.

SPIS TREŚCI.

II 002

MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU BIBLIOTEKA

MINISTERSTWO ŻEGLUGI Biblioteka

P. 247

CZCIONKAMI DRUKARNI SPÓŁDZIELCZEJ W TORUNIU.

BIBLIOTEKA
6100

11

1. ORGANIZACJA.

Strona

Kdr. dypl. Frankowski St.: Zasady organizacji wyższych dowództw . . . . . 3515—3524

2. STRATEGJA I POLITYKA MORSKA.

Mgr. B. Krzywiec: Podstawy polityki morskiej . . 3103—3106
Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Strategja morska według dzieła adm. Castex'a: „Théories strategiques" . . . . . 2293—3312
Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Polityka morska, jako czynnik dziejowy w dawnej i obecnej Polsce . . . . . 3433—3453
Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Aktualne momenty strategji morskiej . . . . . 3597—3614
S. K. inż. Kochanowski: Zagadnienia Oceanu Spokojnego 3150—3185
S K. inż. Kochanowski: Momenty gospodarcze w rozmieszczeniu floty wojennej Imperjum brytyjskiego . . . . . 3627—3631
F. Rostkowski: Zadania Polski na Atlantyku . . 3107—3120
Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Polityczny problem morza Bałtyckiego . . . . . 3763—3776
Leitgeber Bolesław: Zagadnienie cieśnin bałtyckich . 3788—3796

3. ZAGADNIENIA TAKTYCZNE.

Kpt. mar. Lewicki Anatol: Taktyka pościgu i odwrotu na morzu . . . . . 3186—3196
Kdr. dypl. Frankowski Stefan: O współczesnem zabezpieczeniu manewru okrętu na pełnem morzu 3237—3249
3353—3368
Por. mar. Żebrowski Michał: Uwagi o taktyce kutrów torpedowych . . . . . 3454—3461

4. STUDJA HISTORYCZNO-OPERACYJNE.

Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold: Drake i jego zwycięstwo nad Armadą . . . . 3136—3149
Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold: Duquesne pod Sycylją w 1676 r. . . . . 3564—3571
Inż. Antonowicz Walerjan: Transport wojsk St. Zj. A. Płn. podczas wojny światowej . . . . 3615—3626
3724—3735
Mgr. B. Krzywiec: Rola marynarki wojennej niemieckiej w zdobyczach kolonjalnych . . . . 3478—3484
Kpt. mar. w st. sp. inż. Hubert Witold: Działalność Tourville'a w czasie wojny Orleańskiej 1688—97 r. 3816—3826

5. ARTYLERJA.

Strona

S. G.: Nowoczesne warunki strzelania artylerji nadbrzeżnej . . . . . 3197—3203

Kpt. mar. inż. Laskowski Heljodor: Wykorzystanie artylerji na łodziach podwodnych . . . . 3632—3641

6. BROŃ PODWODNA.

Kpt. mar. Jabłoński Brunon: Zasady strzelań torpedowych na jednostkach nadwodnych . . . 3263—3283

Kpt. mar. Jabłoński Brunon: Zasady konstrukcyjne min morskich i ich zastosowanie praktyczne . 3369—3382

Por. mar. Żebrowski Michał: Obliczenie mocy potrzebnej do holowania trału . . . . . 3797—3805

7. LOTNICTWO MORSKIE.

S. A—ski: Lotnictwo morskie St. Zj. Am. Płn. . . 3121—3135

Inż. Stanisław Riess: Współczesne zagadnienia techniki budowy wodnopłatowców . . . . . 3462—3477

Płk. dypl. w st. sp. S. Abżółtowski: Lotnictwe morskie Z. S. S. R. . . . . 3707—3723

8. NAWIGACJA. ASTRONOMJA.

Ppor. mar. Koreywo Olgierd: Sumner sposobem amerykańskim . . . . . 3541—3548

Kpt. mar. Kownacki Mirosław: Uwagi do artykułu ppor. mar. Koreywy . . . . . 3548—3554

9. PRAWO MORSKIE I MIĘDZYNARODOWE.

Kdr. por. dypl. Solski Eugenjusz: Wody terytorjalne . 3250—3262

10. BUDOWNICTWO OKRĘTOWE.

J. Rummel: Budownictwo okrętów handlowych w r. 1932. 3217—3218

11. WIADOMOŚCI TECHNICZNE.

Zdobycze techniki artyleryjskiej 3510

Fotografje lotnicze na odległość 3510

Prożektor dźwiękowy 3511

Ppor. mar. inż. Siwicki Kazimierz: Szybkość zapalania się i gaśnięcia lamp sygnalizacyjnych . . 3555—3563

12. SPRAWY GDAŃSKIE.

Kdr. ppor. Kosianowski Władysław: Sprawy gdańskie . 3331—3339
3412—3419
3500—3503

13. ŻYCIORYSY.

Strona

Wspomnienie pośmiertne o ś. p. wiceadmirale Porębskim Kazimierzu . . . . . I — III
Ppor. mar. Koziołkowski Jerzy: Lord Fisher . . . 3383—3401
Kdr. ppor. Kosianowski Władysław: Admirał von Tirpitz 3642—3652, 3736—3744, 3806—3815

14. PODRÓŻE, PRZEŻYCIA.

Brunon Dzimicz: Samotny krążownik . . . . 3204—3216, 3313—3330, 3402—3411, 3485—3498, 3572—3584, 3658—3669, 3745—3755, 3827—3837

15. ARTYKUŁY TREŚCI OGÓLNEJ.

J. Sawiczewski: Kryzys tonażu . . . . . 3525—3540
Kdr. por. Steyer Włodzimierz: Echa konferencji Waszyngtońskiej . . . . . 3653—3657
Kdr. ppor. dypl. Kłossowski Jerzy: Stosunek pojemności do możliwości operacyjnych na małych obszarach wodnych . . . . . 3681—3692
Kdr. ppor. dypl. Majewski Marjan: Inne zapatrywania na kryzys tonażu . . . . . 3693—3706
W. F.: Kilka uwag artylerzysty o artykule „Kryzys tonażu" 3777—3781
Avanti: Wszystko to już było... . . . . 3782—3787

16. RÓŻNE.

R.: Na 10 lutego . . . . . 3101—3102
Płk. lek. Gąsiorowski M.: Higjena portu . . . 3284 3292
* * * Słowianie zachodni na Bałtyku . . . 3512—3514
* * * Dzieje Polaków w Toruniu . . . . 3589—3590
* * * Tranzyt kolejowy z Niemiec do Prus Wschodnich przez Polskę. Ruch pasażerski . . 3590—3593
* * * Nowe prądy w geografji niemieckiej . . 3593—3595
Prof. dr. M. Rudnicki: Nazwy geograficzne Pomorza najdawniej zapisane na naszych ziemiach . 3678—3680
* * * Fundusz Obrony morskiej 3846

17. BIBLJOGRAFJA.

Zaleski St.: Największe zwycięstwo 3235
Kuczyński Jan: Praktyczne wiadomości z astronomji żeglarskiej 3235
K. Tułacz-Wiśniewski: Pieśni poległych 3595
Juljan Rummel: Morskie zagadnienia Polski . . 3848
Kpt. dr. J. Giergielewicz: Zarys historji korpusów inżynierów w epoce Stanisława Augusta . . 3848

18. SKOROWIDZ DO KRONIKI ZAGRANICZNEJ.

a) Francja.

Strona

Rozprawa sądowa w sprawie zatonięcia „Prométhée“ . . 3214
Operacje minowe na morzu Czarnem podczas wojny światowej 3219
„Dunkerque“ 3340
Dalsza rozbudowa floty podwodnej 3341
Echa katastrofy „Prométhée“ 3341
Budżet i organizacja marynarki 3420
Ustawa o uzupełnieniu szeregowych mar. 3421
Ćwiczenia drugiej eskadry 3504
Nowe jednostki 3504
Morskie siły lotnicze 3505
Siły francuskie na Dalekim Wschodzie 3585
Zgon ministra marynarki 3670
Podwodne zagrodowce 3671
Manewry morskie w roku bież. 3756
Nowe przepisy o przebiegu służby oficerów 3757
Projekt przekopania kanału pomiędzy morzem Śródziemnem a Atlantykiem 3838
Kutry torpedowe do obrony wybrzeży Francji . . . 3838

b) Anglja.

Budowa nowych okrętów 3221
Manewry floty 3222
Dywizjon samobójców 3341
Historja wojny podwodnej w oświetleniu angielskiem . . 3344
Budżet marynarki na okres 1933/34 3424
Kierowanie ogniem z samolotu 3426
Pogłoski o zniesieniu szkoły morskiej w Dartmouth . . 3426
Długa podróż na urlop 3427
Skazanie oficera za próbę czynnej zniewagi szeregowego . 3427
Najszybsza łódź podwodna 3507
Silna flota niemiecka — gwarantką powszechnego pokoju . 3585
Lotnictwo w przeciwstawieniu do łodzi podwodnych . . 3671
Ćwiczenia taktyczne floty 3672
Efekt sankcyj rozbrojeniowych 3672
Zakończenie prac przy podnoszeniu w Scapa Flow . . 3672
Okręty angielskie na morzu Bałtyckiem 3757
Zwrot ku mniejszym łodziom podwodnym 3757
Wspólne ćwiczenia floty z lotnictwem 3839
Szybkość łodzi podwodnych 3840
Statystyka ruchu okrętu linjowego w okresie kampanji . 3841

c) Niemcy.

Dodatkowe dane o nowych pancernikach 3227
Krążownik pancerny „Deutschland“ 3228
Szkolenie kadetów 3229
Zastosowanie tratwy brezentowej do lądowania samolotów . 3229
Nowe modele wodnopłatowców 3349
Pływająca baza lotnicza na środku Atlantyku. . . . 3350

Strona

Wyniki zastosowania wodnopłatowców pocztowych lansowanych z parowców 3350
Organizacja sił morskich 3430
Ruch okrętów 3431
Szybkość i zasięg działania nowego pancernika niemieckiego, 3508
Flota niemiecka na morzu Śródziemnem 3509
Nowa linja okrętowa 3509
Personel marynarki niemieckiej 3509
Przeróbki na „Emdenie". 3587
Nowy żaglowiec szkolny „Gorch Fock" 3588
Szkolenie szeregowych i podchorążych 3675
Pływanie krążownika „Köln" 3677
Stosunek wagi poszczególnych części na pancerniku „Deutschland" 3677
Przebieg szkolenia floty w okresie kampanji letniej. . . 3762
Wyznaczenie attaché morskich 3844
Zmiany w organizacji floty 3845
Flaga byłych oficerów niemieckiej marynarki wojennej, kapitanów statków handlowych 3845

d) Stany Zjednoczone Ameryki Półn.

Nowa gra wojenno-morska 3223
Psychologiczne przejawy dyscypliny 3428
Zmiana dyslokacji marynarki 3507
Nieprodukcyjne wydatki na utrzymanie starych okrętów . 3673
Budowa nowych okrętów 3674

e) Italja.

Skład i zadania marynarki włoskiej. 3347
Okręty linjowe 3347
Krążowniki 3348
Duże kontrtorpedowce 3348
Kontrtorpedowce 3348
Łodzie podwodne 3348
Manewry morskie 3675
Zatwierdzenie budżetu marynarki 3759
Podróże jednostek floty włoskiej 3760
Wizyta floty sowieckiej w Italji 3841
Walka o błękitną wstęgę Atlantyku. 3842

f) Szwecja

Budżet i program rozbudowy marynarki wojennej. . . 3230
Awarja pancernika obrony brzegowej „Gustaw V." . . 3762
Ćwiczenia łodzi podwodnych 3762
Nowe jednostki 3843
Podróże okrętów szkolnych 3843

g) Danja.

Ustawa o marynarce wojennej 3232

h) Finlandja.

Strona

Nowe jednostki 3233
Budowa nowych jednostek 3844
Uzupełnienie uzbrojenia pancerników obrony brzegowej . 3844
Przebieg szkolenia floty 3844

i) Estonja.

Sprzedaż dwóch kontrtorpedowców 3843

j) Hiszpanja.

Tunel pod cieśniną Gibraltarską 3842

k) Portugalja.

Reorganizacja i rozbudowa marynarki wojennej . . 3760—3761

WYKAZ WSPÓŁPRACOWNIKÓW.

Strona

Abżółtowski S. płk. dypl. w st. sp. . . 3707
Antonowicz Walerjan, inż. 3615
3724
Avanti 3782
Dzimicz B. 3204
3313
3402
3485
3572
3658
3745
3827
F. W. 3777
Frankowski St. kdr. dypl. 3237
3353
3515
Gąsiorowski M. dr. płk. 3284
Hubert W. inż. 3136
3564
3816
Jabłoński B. kpt. mar. 3263
3369

Strona

Kłossowski J. kdr. ppor. dypl. . . . 2293
3433
3597
3681
3763
Kochanowski S. K. inż. 3150
3627
Koreywo O. ppor. mar. 3541
Krzywiec B. mgr. 3103
3478
Kosianowski W. kdr. ppor. 3331
3412
3500
3642
3736
3806
Kownacki M. kpt. mar. 3548
Koziołkowski J. ppor. mar. 3383
Laskowski H. inż. kpt. mar. 3632
Leitgeber B. 3788
Lewicki A. kpt. mar. 3186
Majewski M. kdr. ppor. dypl. 3694
R. 3101
Riess St. inż. 3462
Rostkowski F. 3107
Rudnicki M. dr. prof. 3678
Rummel J. inż. 3217
S. A. 3121
S. G. 3197
Sawiczewski J. 3525
Siwicki K. inż. ppor. mar. 3555
Solski E. kdr. ppor. dypl. 3250
Stankiewicz R. kdr. ppor. dypl. . . . 3510
3511
Steyer W. kdr. por. 3653
Żebrowski M. por. mar. 3454
3797

Zeszyt № 52. Rok wydania VI.

Przegląd Morski

Miesięcznik Marynarki Wojennej

wydawany przez

Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej.

TREŚĆ:

		Strony
	Od Redakcji	I
1.	Kdr. dypl. Frankowski Stefan — O współczesnem zabezpieczeniu manewru okrętu na pełnem morzu (2)	3353 — 3368
2.	Kpt. mar. Jabłoński Brunon — Zasady konstrukcyjne min morskich i ich zastosowanie praktyczne	3369 — 3382
3.	Ppor. mar. Koziołkowski Jerzy — Lord Fisher .	3383 — 3401
4.	Brunon Dzimicz — Samotny krążownik (4) .	3402 — 3411
5.	Kdr.-ppor. Kosianowski Władysław — Sprawy gdańskie	3412 — 3419
6.	Kdr.-ppor. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna	3420 — 3432

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 7.50 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.

Toruń 1933 rok.

SOMMAIRE:

		Pages
1.	Cpt. de vaisseau Frankowski Stefan — Sûreté contemporaine de la manoeuvre d'un bâtiment en haute mer (suite) . . .	3353 — 3368
2.	Lieutenant de vaisseau Jabłoński Brunon — Principes de construction des mines et leur emploi pratique	3369 — 3382
3.	Enseigne de vaisseau de la II cl. Koziołkowski Jerzy — Lord Fisher	3383 — 3401
4.	Brunon Dzimicz — Croiseur solitaire (suite) .	3402 — 3411
5.	Cpt. de cervette Kosianowski Władysław — Affaires de Gdańsk	3412 — 3419
6.	Cpt. de corvette Stankiewicz Roman — Chronique des marines de guerre étrangéres . .	3420 — 3432

Czcionkami Drukarni Spółdzielczej w Toruniu.

Od redakcji.

Obejmując w nowym składzie osobowym redakcję „Przeglądu Morskiego", zdajemy sobie dokładnie sprawę z odpowiedzialności, jaką przyjęliśmy na nasze barki, powołani do dalszego prowadzenia wydawnictwa które w dotychczasowem swem istnieniu potrafiło zjednoczyć wyniki intelektualnej pracy w dziedzinie morskiej tak korpusu oficerskiego Marynarki Wojennej, jak i tych wszystkich, którzy rozumieją znaczenie morza i floty wojennej dla Polski.

W przeświadczeniu, że dalszy rozwój czasopisma naszego możliwy jest li tylko wtedy, gdy będziemy mogli liczyć na tę samą pomoc i zaufanie, jakiem cieszyła się redakcja w składzie ustępującym, zwracamy się z gorącym apelem do wszystkich Kolegów i Sympatyków „Przeglądu Morskiego" o najściślejszą i życzliwą współpracę oraz poparcie, tak przez nadsyłanie swoich prac autorskich, jak też i przez podawanie nam do wiadomości wszelkich nasuwających się uwag, mających na celu ulepszenie i rozwój naszego wydawnictwa.

Celem ułatwienia wyboru tematów prac autorskich pozwala sobie redakcja na tem miejscu przypomnieć program „Przeglądu Morskiego", ogłoszony przy jego założeniu przed 5-ciu laty. Ma on obejmować:

1. Artykuły indywidualne, traktujące zagadnienia, związane z naszem wybrzeżem, życiem morskiem i flotą wojenną.
2. Artykuły o zagadnieniu taktycznem.
3. Studja techniczne ze wszystkich dziedzin, mających styczność z flotą i jej życiem.
4. Studja historyczne, tak z historji marynarki polskiej, jak też i z historji wojny światowej, oraz charakterystyczne i ciekawe momenty z historji wojen morskich.
5. Zagadnienia wychowania i kształcenia oficerów oraz szeregowych marynarki.
6. Sprawy organizacji marynarki.
7. Zagadnienia gospodarki i administracji w marynarce.
8. Kwestje higjeny okrętowej.
9. Prawoznawstwo morskie.
10. Przegląd marynarek obcych.
11. Osobiste wspomnienia i wrażenia oficerów z pobytu na wojnie, jak też podróży zagranicznych.
12. Zagadnienia Flotylli Rzecznej.
13. Streszczenia ważniejszych fachowych artykułów obcych.
14. Obrona wybrzeża.
15. Bibljografja.

Redakcja prosi Kolegów, zamierzających przystąpić do napisania prac obszerniejszych, o podanie tego o ile możności przedtem do wiadomości redakcji, celem ustalenia zawczasu możliwości umieszczenia pracy w szczupłych ramach naszego wydawnictwa.

Poza tem redakcja zwraca się z prośbą do Kolegów, posiadających ciekawe zdjęcia z życia jednostek i zespołów naszej floty i flotylli, o oddawanie ich do dyspozycji redakcji w celu umieszczenia w „Przeglądzie".

Licząc na współpracę Kolegów w zakresie wyżej podanym, redakcja spodziewa się, że nasz „Przegląd Morski" pozostanie w dalszym ciągu wyrazicielem tężyzny i żywotności intelektualnej korpusu oficerskiego Marynarki Wojennej.

REDAKCJA.

KDR. DYPL. FRANKOWSKI STEFAN.

O współczesnem zabezpieczeniu manewru okrętu na pełnem morzu.

(Dokończenie.)

Poważne niebezpieczeństwo dla okrętu wojennego w czasie działań wojennych stanowi łódź podwodna. Sposoby zabezpieczenia się od ataku łodzi podwodnej są liczne, ale nie chodzi nam tu o sposoby techniczne, a tylko o te, które oparte są na manewrze. Do sposobów tych należy marsz wielkiemi zespołami, które powinny być ubezpieczone (poprzedzane) osłoną, składającą się z torpedowców lub innych lekkich okrętów eskortujących. Nawigacja odbywa się na kursach łamanych, tak zwanych zygzakach lub na kursach zaokrąglanych, przypominających sposób sznurowania. Gdy noc zapadnie, wskazaną jest znaczna zmiana kursu, a to dlatego, by móc oderwać się od ewentualnie śledzącej nieprzyjacielskiej łodzi podwodnej, oraz także, by zepsuć wszelkie kalkulacje i zamierzenia przeciwnika, oparte na danych otrzymanych w czasie dziennej obserwacji. Aby utrudnić lub zmylić obserwację czatującej łodzi podwodnej, a w szczególności ustalenie przez nią kursu, szybkości i odstępów pomiędzy okrętami (jeżeli jest to zespół), wskazanem jest stosować maskowanie, polegające na malowaniu burty specjalnym sposobem, ustawieniu masztów tak, by nie znajdowały się w djametralnej płaszczyźnie okrętu i t. p. Czujna i dobrze zorganizowana obserwacja na okręcie, a także wywiady lotnicze są w tym wypadku rzeczami podstawowemi. Poza tem okręty powinne być stale gotowe do wypuszczenia zasłony dymowej.

Należy pamiętać, że posuwanie się wielką szybkością stanowi skuteczną obronę w wypadku spotkania i ataku łodzi podwodnych, chociaż trzeba stwierdzić, że były wypadki, iż krążowniki, posuwające się z szybkością 20 węzłów i łamanemi kursami, zostały przez te ostatnie storpedowane. Takich wypadków było jednak naogół bardzo mało i należy je przypisać raczej przypadkowi. Na okrętach b. państw wojujących stosowany był system, że gdy z okrętu konwojowanego przez torpedowce dostrzeżono łódź podwodną, peryskop lub ślad peryskopu, to okręt ten strzelał w to miejsce, by zwrócić uwagę okrętów eskortujących. Ostrzeliwanie takie nie powinno trwać długo i tylko do chwili, gdy eskortujące okręty podejmą akcję przeciwko tej łodzi przez atakowanie jej granatami.

Ostrzeliwanie śladu łodzi podwodnej jest jednak w zasadzie bezskuteczne, a czasem nawet niebezpieczne; przy złej widoczności bowiem pocisk lub jego odłamki mogą paść na okręty eskortujące. Niektórzy oficerowie twierdzą jednakowoż, że ogień artyleryjski z dział okrętowych jest dobrym pośrednim środkiem obronnym, bo utrudnia łodzi podwodnej zajęcie pozycji strzału, poza tem jest to również najlepszy sposób alarmu i wskazania wszystkim towarzyszącym okrętom miejsca ukazania się łodzi podwodnej.

W czasie pływania w nocy należy ze wszech miar wystrzegać się fałszywego alarmu. Podczas nocnych alarmów są stosowane te same przepisy co i w dzień; jedynie jako dodatkowego manewru można użyć prożektora, przyczem snop światła skierowuje się na łódź podwodną lub jej ślad.

Wobec tego, że w pływaniu nocnem najdogodniejszym szykiem jest szyk torowy, manewry, zmierzające do uniknięcia uderzenia torpedy, są znacznie łatwiejsze i bezpieczniejsze. Światła pozycyjne i światła nawigacyjne nie powinny być odsłaniane, za wyjątkiem wypadku, gdy został wydany specjalny rozkaz wyższego dowódcy. Tem niemniej okręt, który dla swego bezpieczeństwa lub też dla bezpieczeństwa sąsiedniego okrętu, należącego do tego samego zespołu, uzna za potrzebne odsłonić swe światła — może tego dokonać, ale tylko chwilowo, t. j. na przeciąg niezbędnego okresu czasu.

W poprzednich ustępach powiedziane było, że dla zabezpieczenia się od ataków ze strony łodzi podwodnych, zaleca się okrętom obieranie kursów łamanych, tak zwanych zygzaków, lub kursów zaokrąglonych na wzór sznurowania. W tych warunkach manewr odbywa się w sposób następujący:

1. Wykonywanie zygzaków, polegające na zliczeniach logu i zwrotach okrętów, dokonanych jednocześnie — w tym wypadku dowódca oddziału ustawia swoje okręty w szyku pelengu i nakazuje wykonywanie zygzaków według zgóry przewidzianego wykresu.

Zaprzestanie zygzaków następuje na sygnał dowódcy.

Wykonywanie kursów łamanych w nocy jest dopuszczalne tylko wtedy, gdy okręty posuwają się w szyku torowym i widzialność wynosi minimum 1.000 metrów.

Okręty wykonywujące zygzaki ogromnie utrudniają łodziom podwodnym zajęcie pozycji dogodnej do ataku, nie mogą one bowiem określić właściwego kursu okrętów.

2. Wykonywanie zygzaków polegających na zliczeniach logu i zwrotach okrętów, dokonanych stopniowo — takie zygzakowanie jest stosowane zwykle wtedy, gdy dowódca całości pragnie zachować możliwość przejścia na kursy sznurowane.

Zygzakowanie to może być wykonywane również w czasie marszu nocnego, ale tylko wtedy, gdy niema mgły i jest dobra widoczność.

3. Kursy sznurowane — są to kursy wykonywane po linji zbliżonej do sinusoidy. Dla wykonywania takich kursów należy okręty ustawiać w szyku torowym.

W wypadku tym jeden z okrętów, zazwyczaj okręt mały, jest okrętem kierunkowym i sznurowania nie wykonuje, lecz podąża kursem prostym lub zygzakami, wysunąwszy się daleko naprzód.

W czasie marszu dziennego dowódca zespołu nakazuje kursy sznurowane sygnałem zwykłym, zgóry ustalonym lub umówionym. Na sygnał ten okręt, podążający za okrętem kierunkowym, uchyla się w prawo względnie w lewo od kursu, przyczem kąt odchylenia nie powinien przekraczać 30°, a oddalenie się od drogi okrętu kierunkowego nie powinno wynosić więcej niż 300 metrów w jedną i drugą stronę. Okręty posuwające się kursami sznurowanemi regulują swą szybkość tak, by móc utrzymać się na zadanych odległościach. Okręt podążający za okrętem kierunkowym zwiększa odstęp od tego ostatniego do 1.000 metrów.

Marsz taki może być stosowany w nocy, ale tylko przy widzialności, pozwalającej zauważyć okiem nieuzbrojonem nieprzyjacielski torpedowiec z odległości minimum 2.000 metrów.

* * *

Większość środków obronnych, stosowanych przeciw atakom łodzi podwodnych, nadaje się również do obrony przeciwko samolotom, jak naprzykład: zmienne kursy, duża szybkość, dobrze zorganizowana obserwacja i t. p.

* * *

Dla zabezpieczenia się przed atakiem torpedowców, kontr-torpedowców, szybkobieżnych motorówek i t. p. konieczną jest przedewszystkiem dobrze zorganizowana obserwacja, poza tem burty okrętów powinny być odsłonięte w taki sposób, aby nic nie stało na przeszkodzie niezwłocznemu rozpoczęciu intensywnego ognia artyleryjskiego w wypadku nagłego pojawienia się tych jednostek nieprzyjaciela. Towarzyszące wielkim okrętom torpedowce należy tak zgrupować i tak ustawić, by można je było niezwłocznie na rozkaz dowódcy wysłać do kontr-ataku.

Niemieckie instrukcje, wydane w czasie wojny i traktujące o zabezpieczeniu okrętu lub zespołu przed atakiem torpedowym, zawierają następujące wskazówki: na wypadek gdy atak torpedowy jest dokonany w dzień — mogą być stosowane dwa sposoby przeciwdziałania, przez manewr okrętu zaatakowanego (t. j. przez zmianę kursu, aby zwiększyć odległość do torpedowców, lub też przez zmianę kursu w kierunku na torpedowce) i przez zareagowanie ogniem artyleryjskim.

Wybór sposobu przeciwdziałania zależny jest od odległości, z której zostały dostrzeżone atakujące torpedowce, a więc od czasu, którym się dysponuje w danym wypadku.

Jeżeli torpedowce zostały dostrzeżone zawczasu, t. j. na odległości przekraczającej 2.000 metrów — a więc odległości dogodnej dla wykonania bezpośrednio strzału torpedowego — to najlepszym środkiem obronnym przeciwko storpedowaniu jest manewr. W tym wypadku zaleca się taki manewr, który oddali jak najprędzej okręt od atakującego torpedowca. Należy więc kłaść tu jak najwię-

cej steru i narazie mało lub wcale nie troszczyć się o artylerję. Manewr taki będzie uważany za udały, gdy atakujący torpedowiec lub zespół torpedowców okaże się, na skutek wykonanego manewru, poza trawersem okrętu atakowanego i to przedtem, nim zdąży wystrzelić swe torpedy.

Jeżeli odległość do dostrzeżonego torpedowca okaże się mniejsza niż 2.000 metrów, wówczas jedynym przeciwdziałaniem jest jak najintensywniejszy ogień artylerji, przyczem należy utrzymać kurs bez zmian i nawet zredukować szybkość okrętu,aby uzyskać jak najlepsze warunki dla celnego i skutecznego ognia artyleryjskiego i mieć tem samem jak najwięcej możliwości zniszczenia atakującego torpedowca, zanim ten osiągnie pozycję strzału torpedowego.

Torpedowce własne, przydzielone dla celów ochrony i eskortowania wielkich okrętów, należy na czas nocy zgrupować razem i ustawić w taki sposób, by nie mogła zajść żadna pomyłka w wypadku spotkania w ciemnościach jakiegokolwiek okrętu. Poza tem powinien być zgóry ustalony sposób łączności pomiędzy dużemi okrętami, a owemi torpedowcami.

Jeżeli torpedowce nieprzyjacielskie zostaną zawczasu wykryte i sygnalizowane, to dowódca całości wydaje drogą radjo-telegraficzną zarządzenia, celem skoordynowania manewrów eskadry, unikając dezorganizacji poszczególnych zgrupowań. W specjalnych okolicznościach dowódcy całości mogą zezwolić okrętom na samodzielne manewrowanie.

* * *

We wszystkich wypadkach, gdy okręty lub zespoły przebywają na morzu, bardzo ważne jest zachowanie tajemnicy ich ruchów i posunięć, wobec czego należy unikać i usuwać z drogi wszelkich umyślnych lub przygodnie napotkanych obserwatorów.

Przedewszystkiem należy się tak zabezpieczyć, aby owi obserwatorowie nie dostrzegli gros sił. Do tego celu trzeba wykorzystać okręty eskortujące i znajdujące się w dozorze.

Należy unikać względnie usuwać z drogi wszelkie napotykane okręty handlowe lub rybackie, czy też inne.

Po rozejściu się z przygodnie spotkanym parowcem lub kutrem rybackim należy uważnie nadsłuchiwać, czy spotkany okręt nie nadaje depesz radjowych; w ten sposób można się do pewnego stopnia upewnić, czy okręt ten nie był zamaskowanym okrętem wywiadowczym.

Jeżeli okręt ten odbiera depeszę, nadawaną przez nieznany okręt nadawczy, należy ustalić, czy nadający okręt znajduje się w pobliżu, czy też w większej odległości.

Instrukcje angielskie, wydane w tym przedmiocie w czasie wojny światowej, nakazywały krążownikom, które napotkają po drodze okręty handlowe lub kutry rybackie, zmuszać je do zmiany kursu w ten sposób, by nie nastąpiło spotkanie ich z głównemi siłami. Gdyby zaś liczba jednocześnie napotkanych okrętów handlowych była tak duża, że krążownik nie byłby w stanie ich wszystkich usunąć z drogi zbliżającej się floty, to instrukcja nakazywała niezwłocznie

meldować o tem admirałowi, który w takim wypadku zarządzał ewent. zmianę kursu floty, celem uniknięcia spotkania się z sygnalizowanemi okrętami.

Dalej instrukcja wyraźnie nakazywała, by przy każdym podejrzanym przejawie, zdradzającym, że napotkany okręt handlowy jest okrętem wywiadowczym — topić go niezwłocznie, zdjąwszy poprzednio z niego załogę.

Celem zwiększenia ochrony tajemnicy wojskowej instrukcja nakazywała okrętom wojennym należycie wykorzystywać porę dnia i przepływać tylko w porze nocnej miejsca, które były najwięcej uczęszczane przez okręty handlowe.

Wreszcie instrukcja zalecała obieranie w razie potrzeby fałszywych kursów, w celu wprowadzenia w błąd napotkanych okrętów i ukrycia w ten sposób swoich właściwych zamierzeń.

Niemieckie krążowniki miały podczas wykonywania rajdów na wybrzeże angielskie wiele trudności ze zmyleniem obserwacji licznych angielskich i holenderskich rybaków. Dokładały one wszelkich starań, aby uniknąć spotkania z rybakami, gdy zaś to im się nie udawało, obierali celowo fałszywe kursy.

15 grudnia 1914 r. admirał niemiecki von Hipper, prowadząc eskadrę krążowników linjowych wraz z towarzyszącemi jej okrętami lekkiemi, wyrusza w morze o godzinie 3-ej z rana z zamiarem zbombardowania angielskiego miasta portowego Hartlepool'a. Przez wody przybrzeżne niemieckie eskadra przepływa w nocy, w celu zabezpieczenia okrętów od czatujących tu angielskich łodzi podwodnych.

Cały dzień 15-go grudnia eskadra posuwa się kursem NW, t. j. kursem odchylonym o 45° od kursu właściwego i dopiero w nocy okręty niemieckie zmieniają swój kurs na poprzednio zamierzony, t. j. na W — a więc wprost na Withby, o świcie zaś są już przed Hartlepool'em.

Okręty, biorące udział w operacji, polegającej na zaskoczeniu nieprzyjaciela, powinny wystrzegać się nadawania jakichkolwiek depesz radjowych. W takich wypadkach zaleca się nawet plombowanie aparatury nadawczej, aby zabezpieczyć się od ewentualnego nadania depeszy przez mało dyscyplinowanego lub roztargnionego radjotelegrafistę; sygnały radjo bowiem mogą dostarczyć nieprzyjacielowi cennych informarcyj.

Nie należy równocześnie zapominać, że wszelkie odchylenia od normalnego użycia radjostacji mogą być również znamiennemi i zwracającemi uwagę nieprzyjaciela.

Podczas wojny światowej pracowały wrogie sobie obozy usilnie nad tem, by odgadnąć system szyfrowania strony przeciwnej i tą drogą móc odczytywać zaszyfrowane depesze, celem dowiedzenia się o zamiarach przeciwnika. Gdy bowiem szyfr zostaje wykryty i rozpoznany przez stronę przeciwną, stają się czytelne nietylko depesze, nadawane z okrętów, ale także i wszelkie depesze jakiejkolwiek stacji nadawczej na lądzie.

W czasie wojny admiralicja angielska tak dobrze zorganizowała radjową służbę podsłuchową, jak też sztukę deszyfrowania,

że prawie każde wyruszenie floty niemieckiej na morze było dokładnie i na czas znane. Tylko raz jeden otrzymane tą drogą informacje okazały się zawodne i wprowadziły flotę angielską w błąd. Było to 22 kwietnia 1916 roku, gdy na skutek fałszywej wiadomości, lansowanej celowo przez Niemców — Grand Fleet opuściła porty i wypłynęła na morze, spiesząc do Kattegatu, w przekonaniu spotkania w tem miejscu floty niemieckiej. Tymczasem flota niemiecka pozostawała w swych portach i admirał von Scheer wyczekiwał tylko chwili, gdy flota angielska, zmuszona do powrotu do swoich portów, celem uzupełnienia zapasów paliwa, szczególnie torpedowców i lekkich jednostek, będzie tem samem na pewien, choćby minimalny okres czasu unieruchomiona. Moment ten zostaje wykorzystany przez flotę niemiecką, która wypływa na pełne morze i przez nikogo nie zagrożona, dokonuje dnia 25 kwietnia rajdu przeciwko wybrzeżu Anglji i bombarduje Yarmouth.

Poza zorganizowaniem podsłuchu i deszyfrowania — Anglicy opracowali jeszcze inny sposób śledzenia okrętów nieprzyjacielskich, znajdujących się na morzu. Oni to pierwsi wynaleźli i zastosowali sposób określania miejsca okrętu, nadającego depeszę, zapomocą radjogonjometrji. Należy zaznaczyć, że organizacja tej służby była podziwu godna.

Dane, otrzymane drogą radjogonjometryczną, są dla przeciwnej strony niezmiernie cenną wskazówką.

W chwili, gdy rozgrywała się bitwa Jutlandzka, angielski admirał Jellicoe otrzymywał lepsze i pewniejsze informacje o okrętach nieprzyjacielskich drogą radjogonjometryczną, za pośrednictwem admiralicji, niż drogą bezpośrednią, t. j. od krążowników, będących w bojowym kontakcie z okrętami nieprzyjacielskiemi. Gdyby wówczas admirał Jellicoe okazał był większe zaufanie dla wiadomości, otrzymanych przez radjogonjometrję, nie zaszedłby ów wielki błąd w obliczeniach nawigacyjnych przy zbliżaniu się do floty nieprzyjacielskiej.

19 sierpnia 1916 roku, w czasie ponownego wyruszenia floty niemieckiej na morze, admirał angielski jest znowu doskonale poinformowany o tem, gdzie znajdują się okręty niemieckie, i znowu informacje te otrzymane są drogą radjogonjometryczną, która sygnalizuje dokładnie miejsca poszczególnych jednostek na morzu.

Trzeba tutaj skonstatować, że wybrzeże Anglji świetnie się dla tych celów nadaje, dostarczając doskonałych pozycyj do ustawienia stacyj radjogonjometrycznych. Dzięki tym stacjom Anglicy dysponowali licznemi i doskonałemi radjopelengami w dowolnych kierunkach. Poza tem stacje te leżały niezbyt daleko od baz floty niemieckiej, co ułatwiało przeprowadzanie obserwacji. Odbiór był czysty i bliski, a kąty przecięcia pelengów radjowych nie były zbytnio ostre.

Aby walczyć z podsłuchem w eterze, zaleca się wstrzymanie wysyłania radjodepesz, lub też nadawanie ich jedynie o bardzo krótkiej treści i na falach trudnych do przyłapania.

* * *

Wszystkie środki podsłuchowe, stosowane w walce przeciwko łodziom podwodnym, mogą być również pomocne przy obserwacji

ruchów okrętów nadwodnych. Środki podsłuchowe nie są jeszcze tak wysoko postawione, by móc na nich w zupełności polegać, ale dział ten stale się udoskonala i należy się spodziewać, że już wkrótce osiągnie on szersze zastosowanie, szczególnie, gdy przyrządy podsłuchowe będą mogły być ustawiane na lądzie. Posterunki lądowe, zaopatrzone w odpowiednie środki podsłuchowe, będą mogły odkrywać miejsca postawienia min w badanym rejonie, a także wskazywać ich liczbę i peleng, co należy bezsprzecznie zaliczyć do bardzo cennych i ważnych informacyj wojennych.

W każdym razie okręt, przebywający w pobliżu wybrzeża nieprzyjacielskiego, winien liczyć się poważnie z podsłuchem podwodnym. Ultradźwięki, rozprzestrzeniające się pod wodą, mogą być przesłane także i w powietrzu.

Doświadczenia, przeprowadzone we Francji ze stacją podsłuchową, ustawioną na wyspie Ouessant, udowodniły możliwość wykorzystania aparatów tych do odległości 100 mil morskich, przyczem dokładność tego sposobu okazała się większą od uzyskanej drogą radjogonjometryczną.

Służba podsłuchowa obecnie jest coraz więcej eksploatowana również przez marynarkę handlową.

W czasie wojny światowej, okręty wojenne nieraz musiały nagle opuszczać port, niezależnie od pory dnia i stanu pogody, aby śpieszyć, celem wykonania tego lub innego zadania, przyczem często wymagano od nich zachowania daleko idących ostrożności, aby nie zdradzić zamierzeń.

Francuskie torpedowce, przebywające na redzie w Dunkierce, parokrotnie wyruszały na morze w porze nocnej, niezwłocznie po ich zaalarmowaniu, przyczem dla pośpiechu i zachowania ciszy odłączały one swe liny, względnie łańcuchy kotwiczne.

Dobra i przewidująca taktyka, powinna uwzględniać wszelkie okoliczności, mogące się nadarzyć w tych warunkach, i wydać takie instrukcje, by prędkie i dyskretne wyruszenie okrętu na morze, nie wymagało specjalnej dodatkowej instrukcji dla poszczególnych wypadków.

Flota, wyruszająca na morze, ryzykuje atak ze strony nieprzyjaciela, z chwilą opuszczenia swego portu, naturalnem więc jest, że należy jej zapewnić bezpieczeństwo przy opuszczaniu wód własnych. W tym celu wskazanem jest mieć w pobliżu portu pewną mniejszą lub większą strefę strzeżoną i stale dozorowaną, aby opuszczające port zespoły miały możność i czas zorganizowania i uszykowania się do marszu. Jeżeli port nie posiada takiej naturalnej strefy, stworzonej przez warunki geograficzne, należy stworzyć ją przez wzniesienie specjalnych zagród i przeszkód.

Taktyka powinna dostarczyć sposobów zakotwiczenia w nocy, z zachowaniem dyskrecji w najrozmaitszych okolicznościach. Instrukcje, wydane w tym przedmiocie przez marynarki obce, ustalają minimalne odstępy, które należy zachować w tych wypadkach pomiędzy manewrującemi okrętami. Dla okrętów wielkich ustala się 350—400 metrów, dla torpedowców i mniejszych okrętów — do 200 metrów.

Ważną rzeczą jest ubezpieczenie postoju okrętu na redzie lub w porcie. W tym celu należy zwrócić uwagę głównie na obserwację i czujność z całkowitem wykorzystaniem wszelkich środków, stojących do dyspozycji, łącznie z obserwacją z lądu (punkty obserwacyjne) i obserwacją powietrzną (samoloty, balony i t. p.).

Obserwacja ta, którą nazwiemy wewnętrzną, powinna być uzupełniona przez patrolowanie okrętów i lotnictwa nazewnątrz redy. Pomiędzy poszczególnemi ugrupowaniami okrętów powinna być zorganizowana sprawnie funkcjonująca łączność, bez której, jak najlepiej zorganizowana obserwacja, może okazać się bezcelową.

Wszelkie drogi, któremi okręty wychodzą na pełne morze, jak: cieśniny, kanały i t. p. mogą być łatwo zamknięte przez nieprzyjaciela zapomocą dyskretnie postawionych min zagrodowych.

Aby uniknąć takiej ewentualności i nie pozwolić okrętom nadwodnym lub podwodnym stawiać tam min, urządzane są odpowiednie przeszkody, sieci ostrzegawcze, sieci Bullivant'a oraz inne. W razie dysponowania większą ilością sieci Bullivant'a, można je ustawiać w dwa rzędy, w odległości 5—10 metrów pomiędzy rzędami, przy którem to ustawieniu, można nie obawiać się nożyc, przecinających liny stalowe.

Wszelkie zagrody i przeszkody, stawiane nieprzyjacielowi na wodach przybrzeżnych, powinne być strzeżone i bronione.

Nie należy zapominać tutaj również o obronie przeciwlotniczej i pamiętać, że wszelkie samoloty są dzisiaj uzbrojone w torpedy i ćwiczą wykonywanie ataków torpedowych tak na okręty znajdujące się w ruchu, jak również i na okręty zakotwiczone na redach lub w obrębie wód dozorowanych i strzeżonych. Z tych względów należy dodatkowo zabezpieczać zakotwiczone okręty przez ustawienie w pobliżu nich sieci Bullivant'a.

Okręty, zakotwiczone na redzie, powinny być rozstawione szeroko, a miejsca ich kotwiczne należy od czasu do czasu zmieniać. Przed nastaniem nocy, podczas której można się spodziewać ataku torpedowego na zakotwiczone okręty — należy nakazać zmianę miejsc postoju i przeprowadzić ją niezwłocznie po zapadnięciu ciemności. Przez takie zarządzenie, wywiad nieprzyjaciela i przeprowadzony ewentualnie atak torpedowy, zostaną zdezorganizowane i okażą się w rezultacie mało skuteczne.

Jeżeli okoliczności na to pozwalają, wskazanem jest zakotwiczać na małych głębokościach, a to w tym celu, by wrazie udania się ataku torpedowego i zatopienia okrętu, ten ostatni nie zatonął na wielkiej głębokości.

W niektórych wypadkach można zabezpieczyć okręt od uderzenia torpedy przez przycumowanie do jego burty okrętu handlowego, starego kadłuba, krypy i t. p., które bez szkody dla samego okrętu mogłyby wstrzymać wycelowaną torpedę.

W każdym razie wszelkie miejsce postoju, jak też i sposób zakotwiczenia okrętów powinny być szczegółowo i wszechstronnie przestudjowane, tak z punktu widzenia defensywnego, jak również i ofenzywnego.

W czasie postoju okrętów na kotwicy, należy zawsze zachować wolne pola ich obstrzału artyleryjskiego. Wszelkie możliwości współdziałania okrętów zakotwiczonych; należy przestudjować i przewidzieć. Rozmieszczenie okrętów na miejscach kotwicznych należy rozważyć tak z punktu widzenia zabezpieczenia ich od ataku torpedowego, jak i z punktu widzenia najlepszego i najskuteczniejszego wykorzystania ognia.

Okręty, przebywające na kotwicy, muszą być zawsze gotowe do odłączenia łańcucha kotwicznego.

Muszą one mieć zgóry przydzielone sektory do ostrzeliwania, w razie potrzeby, ogniem artylerji okrętowej.

Przybycie na redę własnych lub zaprzyjaźnionych okrętów, należy również uregulować w sposób, wykluczający wszelkie pomyłki, a szczególnie niepotrzebne fałszywe alarmy.

Należy zgóry wyznaczyć miejsca, w pobliżu których okręty te mają się legitymować, w sposób przewidziany. Muszą być rownież ustalone godziny wyruszania na morze okrętów, znajdujących się na redzie. Inaczej mówiąc, należy zastosować wszelkie ograniczenia co do czasu i przestrzeni tak, aby uzyskać pewność zupełnego bezpieczeństwa okrętów, przebywających na redzie.

W tymże samym celu, należy zarządzić zmiany w istniejącem owiechowaniu, a zbędne znaki nawigacyjne i orjentacyjne pousuwać.

Należy przewidzieć użycie i wykorzystanie zasłon dymowych dla osłonięcia okrętów zakotwiczonych na redzie, w wypadku wdarcia się nieprzyjacielskich torpedowców na redę, w zamiarze dokonania ataku torpedowego. Zasłonę dymową najlepiej rozciągnąć przed wjazdem na redę, t. j. na redzie zewnętrznej, aby zmylić wdzierające się torpedowce lub szybkobieżne motorówki i nie dać im czasu i możliwości do zorjentowania się.

Już pod koniec wojny światowej, ustawiano przed wejściami do ważniejszych portów wojennych specjalne okręty, zaopatrzone w aparaty dymotwórcze. Przeznaczeniem tych okrętów było wypuszczenie zasłony dymowej, w wypadku ataku torpedowego ze strony nieprzyjaciela. Oczywiście okręty te należało ustawiać na wiatr.

Jeżeli zarys wybrzeża jest odpowiedni, to aparaty dymotwórcze mogą być ustawione na lądzie i być obsługiwane przez specjalne posterunki na wybrzeżu. W niektórych wypadkach ustawiano specjalne baterje, strzelające pociskami dymnemi.

Przy studjowaniu i opracowywaniu planów przeciwdziałania atakom nieprzyjacielskim, należy dążyć do tego, by działalność poszczególnych czynników obrony i oddziałów była skoordynowana, zgrana i w ścisłej łączności.

Przy niektórych okolicznościach środki zapobiegawcze należy wzmocnić. Temi okolicznościami są: mgła, noc bardzo ciemna — bezksiężycowa, pora przypływu (oczywiście nie dla Bałtyku) i t. p.

Wszystkie wyliczone wyżej sposoby przeciwdziałania i zapobiegania atakom nieprzyjacielskim, niezawsze dadzą się wykorzystać. W każdym razie zaleca się je do celowego i racjonalnego stosowania.

Niedbalstwa przejawione w tym względzie mogą drogo kosztować. Najlepszym przykładem jest katastrofa rosyjskiego krążowni-

ka „Żemczug", który został niespodziewanie zaatakowany i zatopiony przez niemiecki krążownik „Emden" na redzie Penangu. Zdarzenie to miało miejsce 28 października 1914 roku i jest wielce ostrzegającem i pouczającem.

Ponieważ jest to wypadek charakterystyczny, warto odtworzyć wszystkie jego szczegóły.

26-go października przybył na redę Penangu i zakotwiczył rosyjski krążownik lekki „Żemczug". Krążownik ten, na podstawie otrzymanych instrukcyj, przeszedł pod rozkazy admirała angielskiego i miał wziąć udział w akcji przeciwko grasującemu na oceanie Indyjskim niemieckiemu krążownikowi „Emden", względnie w eskortowaniu transportów wojennych, wysyłanych przez Ocean.

Reda Penangu nie posiadała żadnej naturalnej ani sztucznej ochrony od strony morza. Na brzegu nie ustawiono ani jednego działa. Tem samem okręty, przebywające na tej redzie, były pozostawione same sobie.

Władze miejscowe, lekceważąc warunki wojny, nie chciały zastosować się do żądań, stawianych przez dowódców przebywających tam okrętów, którzy wymagali:

1. Ograniczenia sektorów i siły świateł nawigacyjnych, ustawionych na Georgetown, jak również i zmiejszenia siły świateł na bojach, wskazujących miejsca kotwiczne.

2. Zamknięcia nawigacji w cieśninie na czas nocy, t. j. od godziny 6-tej wieczorem do godziny 6-tej rano.

Widzimy, że wymagania były skromne i nie pociągały za sobą żadnych specjalnych wydatków lub większych ograniczeń. Tymczasem nieprzyjęcie tych skromnych postulatów spowodowało, że liczne okręty przepływały przez cieśninę bez żadnych ograniczeń w dzień i w nocy, jak gdyby wcale wojny nie było.

Na drodze do portu spotykał te okręty kuter, który miał obowiązek je rozpoznawać, co oczywiście nie było wystarczające. Kuter przebywał zwykle na redzie zewnętrznej.

Łączność w samym Penangu, t. j. na redzie i w porcie była wadliwa. Szczególnie dawało się to odczuwać wówczas, gdy na redzie były zakotwiczone okręty wojenne marynarki francuskiej lub rosyjskiej. Władza lokalna była w rękach Anglików. Harbour Master Penangu po otrzymaniu informacyj, dotyczących sytuacji wojennej na Oceanie Indyjskim, i wiadomości o pojawieniu się „Emdena", nie uważał za swój obowiązek podać ich na okręty, zakotwiczone na redzie.

Łączność zapomocą radja nie była należycie opracowana i zorganizowana. W dodatku wysokie góry, otaczające redę, utrudniały radjo-komunikację i zaledwie wąski sektor 130° pozostawał dogodnym dla łączności radjo. Były wypadki, że przebywające w Penangu okręty państw sojuszniczych, musiały dla nadania depesz radjowych, wysuwać się aż do wyjścia północnego.

Codziennie jeden z miejscowych kapitanów marynarki wojennej angielskiej obejmował obowiązki dowódcy obrony portu oraz dowódcy stacji sygnałowej, ale nie utrzymywał on bliższego kontaktu z okrętami.

Natychmiast po przybyciu do Penangu, przystąpił „Zemczug" do demontażu maszyny głównej. Przebranie maszyny miało trwać cały tydzień.

Miejsce zakotwiczenia „Żemczuga" leżało w północnej części redy zupełnie otwartej, przyczem krążownik ten nie ustawił się burtą do wjazdu, tak jak to zalecał Harbour Master, opierając się na tem, że krążowniki angielskie, przybywające do portu dla załadowania paliwa, stawały zawsze w ten sposób. Poza tem dowódcy stacjonujących na miejscu okrętów podkreślali parokrotnie przed dowódcą krążownika „Żemczug", niebezpieczeństwo postoju na kotwicy w tej części redy, lecz bezskutecznie.

Francuska kanonierka „d'Iberville" przybyła na redę 25-go października i również przystąpiła zaraz do demontażu głównej maszyny. Kanonierka zakotwiczyła więcej na południe i znajdowała się wśród stojących tu na kotwicy okrętów handlowych. Radjostacja tego okrętu była nieczynna i w remoncie, a antena opuszczona.

Począwszy od 16-go września — torpedowce francuskie starego typu pełniły tu służbę dozorczą. Torpedowce te miały prawo na czas wypoczynku cumować się do mola, z warunkiem, że będą zajmywały tylko jedno miejsce, wobec czego cumowały się parami.

Torpedowiec francuski „Fronde", znajdujący się w danym dniu na wypoczynku, był ocumowany do mola, a wszystkie jego światła były w nocy zasłonięte.

Drugi torpedowiec francuski „Pistolet" był w pogotowiu i ocumował się do torpedowca „Fronde". Na okręcie tym dokonywano częściowej drobnej rózbiórki mechanizmów. Stan gotowości tego okrętu był aż 60 minutowy. Zgodnie z otrzymaną instrukcją radjostacja jego mogła przyjmować depesze, ale nie była w stanie niezwłocznie nadawać. Gotowość tej radjostacji była również 1-godzinna.

Trzeci torpedowiec francuski „Mousquet" był w pełnem pogotowiu i znajdował się nazewnątrz redy, patrolując na linji biegnącej od NO 30° na SW 30°, od Poulo Bidau do punktu, położonego w odległości 3 mil na NW od latarni morskiej Puchat Muka. Na „Mousquet" wszystkie kotły były pod parą, ale czynny był tylko jeden, drugi zaś miał małe ciśnienie.

O godzinie 3-ej rano, dnia 28-go października, sygnaliści, znajdujący się na latarni morskiej Puchat, zameldowali władzom portowym, że w pobliżu latarni przeszedł, kierując się na redę, czterokominowy okręt wojenny („Emden" miał trzy kominy, ale dnia tego, dla zmylenia rozpoznania, postawił sobie czwarty i w ten sposób upodobnił się do krążowników angielskich). Harbour Master nie uważał za właściwe przejąć się tym meldunkiem, ani też podać go do wiadomości zakotwiczonym na redzie okrętom.

Niemiecki krążownik „Emden", a był to właśnie on, przybywa na redę, gdy jeszcze jest ciemno i rozpoznanie jest utrudnione. Nie napotyka on na żadne przeszkody, aczkolwiek rozmija się z licznymi kutrami rybackimi, wypływającymi w morze na połów. W tym

czasie ognie nawigacyjne w porcie świecą przepisowo i jasno, co ogromnie ułatwia orjentację, i „Emden" ma możność śmiało i pewnie posuwać się wgłąb redy.

Pierwszy brzask dnia rzuca słabe światło na zakotwiczony na redzie „Żemczug". Odpowiada to chwili, gdy „Emden" jest już na redzie i to w pobliżu rosyjskiego krążownika.

O godzinie 5 minut 25, w nadzwyczaj sprzyjających warunkach i przy biernej obserwacji marynarzy rosyjskich, którzy są przekonani, że mają przed sobą krążownik angielski — „Emden" wypuszcza pierwszą swą torpedę. Dzieje się to na bardzo bliskiej odległości i nie może być mowy o tem, by strzał torpedowy nie był celny. W chwilę później torpeda uderza w sam środek burty krążownika „Żemczug" i detonuje.

Jednocześnie z wystrzeleniem torpedy, „Emden" rozpoczyna szybki ogień artyleryjski, który wprost zasypuje pociskami nawpół śpiący krążownik. Ogień trwa aż do godziny 5 minut 30. Zaskoczony atakiem krążownik rosyjski, nie ma czasu na reagowanie. Powstaje tam panika, rozebrani lub nawpół ubrani ludzie wyskakują na pokład, większość z nich skacze do wody. Uszkodzony krążownik przechyla się i zaczyna tonąć!

O godzinie 5 minut 30 „Emden" rozkręca się, manewrując maszynami, i otwiera ogień artyleryjski z drugiej burty. Jest godzina 5 minut 38, gdy wypuszcza on drugą torpedę, która trafia w burtę, w miejscu pod mostkiem kapitańskim.

„Żemczug", dwukrotnie raniony śmiertelnie i mocno nadwyrężony ogniem artyleryjskim, tonie o godzinie 5 minut 40.

Przekonawszy się, że „Żemczug" przeżywa swe ostatnie chwile — „Emden" rusza i wycofuje się w kierunku na wyjście północne.

Po drodze spotyka szalupę z pilotami, której z powodu niedostatecznej jeszcze jasności nie rozpoznaje i w mniemaniu, że to mały torpedowiec — była wówczas wielka refrakcja — otwiera ogień artyleryjski, ale wkrótce błąd zostaje poznany i ogień przerwany.

Ta krótka strzelanina „Emdena" wytwarza wrażenie tak w porcie, jak i na okrętach stojących na redzie, że nastąpiło spotkanie „Emdena" z francuskim torpedowcem „Mousquet" i że po krótkiej walce, wobec wielkiej przewagi krążownika niemieckiego — torpedowiec został zniszczony.

Tem należy sobie tłumaczyć fakt, że nikt nie śpieszy zaalarmować nieszczęśliwego i niczego nie spodziewającego się „Mousquet", by poinformować go o tem, co się zdarzyło na redzie.

„Emden" zatrzymuje w swej dalszej drodze na północ parowiec „Glenturret" i zadaje mu szereg pytań, chcąc się zorjentować co do miejsca przebywania okrętów angielskich.

W tym samym momencie spostrzeżono z pokładu „Emdena" torpedowiec francuski „Mousquet" i skierowano się ku niemu. Była

to godzina 6 minut 20. Na torpedowcu „Mousquet", który nie mógł się spodziewać, by z redy, na której przebywają okręty flot sojuszniczych, wychodził okręt nieprzyjacielski — nie przedsięwzięto żadnych środków ostrożności i skierowano się ku krążownikowi, aby go lepiej rozpoznać, w przekonaniu, że jest to krążownik angielski.

O godzinie 6-ej minut 59 „Emden" podnosi banderę niemiecką i z odległości 4000 metrów daje pierwszą salwę. Następuje krótka walka z ogromną przewagą po stronie niemieckiej, w wyniku której torpedowiec „Mousquet" o godzinie 7-ej minut 15 tonie.

W chwili, gdy „Emden" wypuścił swą pierwszą torpedę, skierowaną na „Żemczug", i rozkręcał się, manewrując maszynami, w odległości 1.200 metrów od miejsca zwrotu znajdował się torpedowiec francuski „Pistolet", który w pierwszym momencie wycelował na niemiecki krążownik swe wyrzutnie torpedowe, ale niestety zawierały one stare torpedy wzoru 1881 roku, których zasięg wynosił zaledwie 600 metrów, wobec czego strzał nie mógł być oddany.

Ten szczegółowo opisany przebieg zatopienia rosyjskiego krążownika „Żemczug" i francuskiego torpedowca „Mousquet" jest bardzo wymowny i nie wymaga specjalnych komentarzy.

* * *

Na podstawie przeprowadzonych rozważań oraz przykładów z wojny światowej widzimy, jak wielką wagę posiada służba wywiadu, dozoru, obserwacji i łączności.

Zorganizowanie wywiadu dziennego nie jest rzeczą skomplikowaną, podczas gdy zorganizowanie wywiadu nocnego napotyka na poważniejsze trudności.

Różnorodność i mnogość sposobów prowadzenia działań wojennych wywołały potrzebę wprowadzenia licznych kombinacyj sygnałowo-rozpoznawczych tak na dzień, jak i na noc. Do flag sygnałowych i stożków zostały dodane rozmaite inne środki sygnałowe, rakiety, różniące się kolorami i kształtem, gwiazdy różnokolorowe, dymy i t. d.

Na flocie niemieckiej zwrócono na ten dział specjalną uwagę i postawiono go na wysokim szczeblu doskonałości pod względem organizacyjnym. Dążąc do ulepszenia swych metod i należytego wykorzystania sygnalizacji, Niemcy dokładali wszelkich starań, by dowiedzieć się, jak ten dział został zorganizowany i postawiony u ich przeciwników. Szczególnie interesowały ich sygnały rozpoznawcze angielskie, wyznaczone na poszczególne dnie.

Dla ilustracji podaję niżej kilka faktów.

Instrukcje niemieckie nakazywały, by w nocy walczące okręty pokazywały ognie rozpoznawcze przez cały czas trwania walki t. j. przez cały czas trwania ognia artyleryjskiego i świecenia prożektorów.

Zwykłe sygnały rozpoznawcze na daną dobę mogły być nadane, zgodnie z instrukcją niemiecką, zapomocą radja, prożektora lub lampy sygnałowej.

W wypadkach, gdyby jeden z okrętów był ostrzeliwany przez okręt własny, to miał on, celem wstrzymania ognia artyleryjskiego, jak i dla wyjaśnienia sytuacji i uniknięcia nieporozumienia, nadać ustalony sygnał rozpoznawczy, jakoteż otworzyć swój prożektor, skierowując jego snop światła pionowo ku niebu.

W czerwcu 1915 roku Niemcy wydali specjalną instrukcję, pouczającą, jak należy postępować w wypadku, gdy się spostrzeże, że okręty nieprzyjacielskie nadają sygnały rozpoznawcze.

Instrukcja ta powiada, że sygnały rozpoznawcze nieprzyjacielskie składają się z dwóch liter, zmienianych o północy. Dalej instrukcja nakazuje dołożyć wszelkich starań, aby uzyskać owe rozpoznawcze. Gdy zaś niema żadnych danych co do sygnałów rozpoznawczych okrętów nieprzyjacielskich, należy dążyć do tego, by wywołać u przeciwnika pewne zamieszanie i, zmusiwszy go do rozważań, tem samem wygrać na czasie. W tym celu na sygnał rozpoznawczy, nadany przez okręt nieprzyjacielski, należało odpowiadać przez podawanie prożektorem lub innym sposobem dwóch dowolnych liter, przyczem należało tak skierować prożektor na okręt nieprzyjacielski, by ten nie był pewny, czy odczytał on prawidłowo nadany sygnał, czy też nie.

Przepisy te były ściśle i szeroko stosowane przez okręty niemieckie i dały doskonałe wyniki, wprowadzając często w błąd angielskie okręty wojenne.

31 maja 1916 roku o godzinie 22-ej — II grupa wywiadowcza floty niemieckiej natknęła się na krążowniki angielskie i 11-ą flotyllę torpedowców angielskich. Krążownik angielski „Castor", chcąc się upewnić, co to są za okręty napotkane w nocy, podał znak rozpoznawczy, na co okręt niemiecki odpowiedział zgodnie z zaleceniami instrukcji. O wypadku tym pisze dowódca krążownika „Castor" tak w swoim meldunku:

„Nadmieniam, że okręt, znajdujący się przez naszą drugą eskadrą okrętów linjowych nadał około godziny 21-ej następujący sygnał: „proszę podać zawezwawcze i odpowiedź na dzień dzisiejszy, zgubiłem swoje". Nie zauważyłem, by ktokolwiek na pytanie to dał odpowiedź, ale skonstatowałem, że sygnał został pokwitowany przez jeden z naszych okrętów. Później dowódca torpedowca „Manners" zameldował mi, że widział, jak został pokwitowany sygnał nierozpoznanego okrętu. Bardzo możliwe, że pierwszy sygnał został nadany przez okręt nieprzyjacielski, a prawidłowy odbiór przez „Castor" i inne okręty świadczy o tem, że ów sygnał był nadany przepisowo".

Wymiana analogicznych sygnałów powtórzyła się tegoż wieczora o godzinie 21-ej minut 30. Sygnał z nierozpoznanego okrętu został nadany w następującej formie: „dowódca „Lion" do dowódcy „Princess Royal" — prośba zakomunikować mi zawezwawcze i odpowiedź, ważne na dzień dzisiejszy, bo swoje zgubiłem".

Tym razem skonstatowano, że odpowiedź została nadana i odebrana.

Podczas kontaktu, nawiązanego pomiędzy krążownikami niemieckimi i angielskimi, kontaktu, poprzedzającego bitwę na Dogger-Bank, krążowniki niemieckie: „Stralsund“ i „Kolberg“ dowiadują się, jaki jest sygnał rozpoznawczy okrętów angielskich i meldują o tem admirałowi Hipperowi.

Użycie przez krążowniki niemieckie dnia 16 grudnia 1914 r. rozpoznawczych sygnałów angielskich, zezwala pierwszym uniknąć bitwy z II eskadrą angielskich okrętów linjowych.

W nocy z 19-go na 20-go maja 1917 roku — torpedowce niemieckie starają się w czasie spotkania z torpedowcami francuskiemi zmylić przeciwnika przez naśladowanie odczytanych sygnałów rozpoznawczych.

Sygnały rozpoznawcze potrzebne są nietylko dlatego, by zidentyfikować napotkany nieznany okręt wojenny i stwierdzić, czy to jest okręt własny czy też nieprzyjacielski, ale także i dlatego by umożliwić odłączonemu z jakiegokolwiek powodu okrętowi własnemu połączyć się w nocy z właściwym zespołem. Ów moment przyłączania się okrętu do zespołu zawiera wiele niebezpieczeństw i wymaga zastosowania szeregu zarządzeń, nakazanych ostrożnością. Okręt, zbliżający się do eskadry, winien być zawczasu rozpoznany, w przeciwnym razie bowiem może zdarzyć się, że dopuści się do eskadry okręt nieprzyjacielski.

* * *

W walkach nocnych, któremi zakończyła się bitwa Jutlandzka, tylko okręty niemieckie stosowały pociski oświetlające, podczas gdy w owym czasie wszystkie walczące na lądzie armje były już w nie zaopatrzone. O tym braku admirał Jellicoe meldował po bitwie Jutlandzkiej, podkreślając wyższość i przewagę floty niemieckiej na tem polu. Admirał skarżył się również i na to, że prożektory angielskie ustępowały w jakości prożektorom niemieckim.

Dopiero po bitwie Jutlandzkiej na skutek raportu admirała Jellicoe okręty angielskie zostały zaopatrzone w pociski oświetlające. Komandor angielski Vaudier podaje w swojej książce następujące szczegóły o ówczesnych pociskach oświetlających:

1. Wysokość rozprysku — 600 metrów; aby otrzymać lepszy efekt, należy dążyć do tego, by pocisk oświetlający rwał się w odległości 800 metrów za celem, a nie nad celem. W ten sposób uzyskuje się wyraźnie oświetloną sylwetkę okrętu celu.

2. Skuteczna donośność — 5.500 metrów.

3. Strzał winien być oddany na odległość co najmniej 2.700 metrów, aby okręt strzelający nie został oświetlony.

4. Czas oświetlenia trwa około 30 sekund; aby uzyskać stałe oświetlenie celu, należy wypuszczać co 10 sekund po jednym pocisku oświetlającym.

Nie myślę, bym wyczerpał wszystkie wypadki godne zanotowania, tem niemniej obfitość i rozmaitość przytoczonych tu faktów, wskazuje na to, że każde zadanie winno być wszechstronnie i szczegółowo przeanalizowane, przyczem nie zaszkodzi nawet mieć trochę fantazji bez obawy przesadzenia. Wzmożona ostrożność i daleko idące przewidywanie, będą najlepszą gwarancją pomyślnego wykonania postawionego zadania.

KPT. MAR JABŁOŃSKI BRUNON.

Zasady konstrukcyjne min morskich i ich zastosowanie praktyczne.

Wstęp.

Ostatnia wojna światowa dostarczyła nam bardzo wiele przykładów zastosowania min w walce z nieprzyjacielem.

Miny te służyły przeważnie do odgrodzenia pewnych przestrzeni morskich, celem zabezpieczenia się przed wrogiem (taktyka słabszego), lub też celem zamknięcia go w części morza, ograniczonej temi minami (taktyka mocniejszego). Widzimy zatem, że zagroda minowa jest jakby stuczną granicą, która naraża na niedwuznaczne niebezpieczeństwo tego, któryby się ważył ją przekroczyć. Granica taka musi być oczywiście pilnie strzeżoną.

O wszystkiem, co było wojną, a więc również o postawionych polach minowych, napisano dziesiątki dzieł, opisano każdy szczegół, przeanalizowano go, poddano krytyce i wyciągnięto wnioski na przyszłość. Wnioski te oczywiście dadzą się zastosować w różnych warunkach, pomimo tego, że ktoś może się znajdować pod względem zagadnień morskich w trudniejszem niż inni położeniu.

Celem tej pracy jest wymienienie w ogólnych zarysach cech konstrukcyjnych min, z jednoczesnem wskazaniem związku, zachodzącego pomiędzy temi cechami i użyciem praktycznem tej broni.

Na zakończenie mojej pracy podaję przykład z wojny światowej, postawienia największego pola minowego i związanego z tem wysiłku technicznego najpotężniejszych mocarstw świata.

Pojęcia ogólne.

W znaczeniu ogólnem nazywamy miną przyrząd, mogący spoczywać na dnie, pływać na powierzchni, lub znajdować się na pewnej głębokości, wewnątrz którego znajduje się ładunek materjału wybuchowego z mechanizmem odpalającym.

Mechanizm ten działa albo na skutek zderzenia lub otarcia się miny o jakiś objekt pływający n. p. okręt, trał i t. d.. albo pod wpływem sił magnetycznych, powstałych dzięki obecności jakiejś większej masy żelaza (kadłub okrętu), albo wreszcie na skutek prądu elektrycznego, włączonego na odległość. To też, aby odróżnić od

siebie poszczególne rodzaje min, zależnie od ich własności konstrukcyjnych, podzielono je na grupy, którym nadano odpowiednie nazwy. Prócz tego w każdej grupie mina posiada swoje specjalne znakowanie lub dodatkowe określenie, n. p. mina S. M. 5 lub mina rosyjska wzoru 1908 lub 1912.

Ważniejsze grupy, na które miny dadzą się podzielić, są następujące:

1. Miny podwodne. Komplet składa się z kotwicy, minliny i samej miny. Minę taką stawia się, a więc po postawieniu powinna ona zakotwiczyć i nie ruszać się z miejsca.

2. Miny dryfujące, nie posiadające kotwicy. Całość po wyrzuceniu do morza dryfuje z pływakiem na powierzchni.

3. Mina Ludion, bez kotwicy i minliny, utrzymuje się sama w przeciągu pewnego czasu na nastawionej głębokości.

4. Miny denne, spoczywające na dnie.

5. Miny sprzężone lub wiązanki, są to dwie lub więcej min dryfujących, połączonych pomiędzy sobie linką (poprzecznicą).

6. Miny przymocowane do sieci stałych, zakotwiczonych lub dryfujących.

7. Fałszywe miny dryfujące, bez ładunku materjału wybuchowego, nie różniące się na zewnątrz od min prawdziwych.

8. Miny peryskopy, są to miny dryfujące o niewielkim ładunku materjału wybuchowego. Mina taka pokazuje nad powierzchnią drążek, podobny do peryskopu łodzi podwodnej.

Należy pamiętać, że mina, która została zerwana z minliny — nie jest miną dryfującą, lecz dryfowaną.

Miny podwodne, podczas ostatniej wojny światowej, stawiano na głębokościach, zawartych pomiędzy 15 a 300 m, nastawienie zaś wahało się pomiędzy 5 a 60 m.

Okazuje się, że liczby te w przyszłości będą już niedostateczne, wobec czego przewiduje się stawianie min na głębokościach, sięgających 1000 m, z zanurzeniem, nastawionem do 100 m, zależnie od granic zanurzenia łodzi podwodnych. Miny Ludion można używać na wszystkich wodach, na których pływają okręty. Miny denne są używane w pobliżu wybrzeży na niewielkich głębokościach (głębokość nie powinna przewyższać zasięgu skutecznego działania ładunku materjału wybuchowego).

Poniżej podaję ograniczenia konstrukcyjne, dotyczące min, dyktowane przez międzynarodowe prawo morskie.

1. Miny podwodne: mina, która została zerwana z minliny i jest dryfowana, powinna być nieszkodliwą.

2. Miny dryfujące: okres czasu, w którym mina jest ofenzywną, powinien być ograniczony w ten sposób, że te z nich, które przypadkiem nie utonęły i pozostają na powierzchni, nie powinny przedstawiać niebezpieczeństwa dla okrętów państw neutralnych.

Należy przytem wspomnieć, że podczas wojny nie stosowano się do wyżej wymienionych prawideł.

Mina podwodna, jak już wspomniałem, składa się z 3-ch zasadniczych części, z kotwicy, z minliny i z samej miny. Przed posta-

wieniem, mina poczywa na kotwicy. Zawiera ona ładunek materja wybuchowego i mechanizm odpalający. Bęben, na który jest nawinięta minlina, stanowi część składową kotwicy.

Wreszcie, zależnie od wzoru, znajdujemy na minie lub też na kotwicy przyrząd, nastawiający ją automatycznie na głębokość. Można oczywiście regulować również zanurzenie przez odpowiednie obcięcie minlinki. Sposób ten stosuje się celem otrzymania bardzo precyzyjnego ustawienia miny na ściśle określonych głębokościach. Ażeby otrzymać rezultaty, przewyższające nastawienie automatyczne, należy dokładnie wysondować głębokości i dostosować do nich minlinki.

Rozumie się samo przez się, że dla dokonania tej czynności dysponować trzeba dużą ilością czasu. Wzgląd ten wyklucza tego rodzaju operacje w wodach nieprzyjacielskich, gdyż wymagają one zawsze elementów szybkości i dyskrecji.

Przejrzyjmy teraz poszczególne mechanizmy składowe min w następującym porządku:

a) kadłub miny (mina),
b) kotwica,
c) minlinka,
d) ładunek materjału wybuchowego,
e) mechanizm odpalający,
f) regulator zanurzenia,
g) rolki i płozy, ułatwiające stawianie min.

a) Kadłub miny wykonany jest z blachy od 3 do 5 mm grubości, cynkowanej od wewnątrz i zewnątrz.

Składa się on przeważnie z dwóch spawanych z sobą części sferycznych.

Kadłub miny powinien być odporny na ciśnienie znajdującej się w nim wody. Przy minach, które oddzielają się od kotwicy dopiero po dojściu kotwicy do dna, kadłub powinien być odporny na jeszcze większe ciśnienie.

Prócz tego, kadłub miny powinien być szczelny i nie przepuszczać wody nawet wówczas, gdy podlega wstrząsom, spowodowanym wybuchem miny sąsiedniej.

Celem spełnienia tego warunku, należy ograniczyć w pewnej mierze odległości pomiędzy postawionemi minami.

Najbardziej odporne na ciśnienie i skutki wybuchów są kształty: kuliste, jajkowate lub cylindryczno-sferyczne. Z tego zatem względu wymienione kształty zostały przyjęte dla kadłubów min.

Następnym czynnikiem konstrukcyjnym kadłuba min jest wyporność. Należy ją również brać pod uwagę, ze względu na panujące w morzach prądy.

Pod wpływem prądów morskich zagłębienie miny powiększa się. Niektóre więc państwa, mające w perspektywie stawianie min w wodach o prądach, dochodzących do 6—7 mil, badają szczegółowo tę kwestję, starając się zredukować wpływ prądu do możliwego mi-

nimum. Powyższy fakt tłumaczy nam różnicę wyporności, jaką obserwujemy między minami różnych wzorów, stawianych na Bałtyku.

b) Kotwica powinna utrzymywać minę na miejscu, nawet podczas wzburzonego morza, to też waga jej powinna być w tym celu odpowiednio obliczoną. O ile oznaczymy literą P wagę kotwicy w kg, a literą F wyporność kadłuba w kg, to siła zakotwiczenia będzie równa różnicy P — F.

Przed wojną wymagano, by $P - F \geqslant 1{,}5\ F$, to jest, by stosunek

$$\frac{P}{F} \geqslant 2{,}5.$$

Podczas wojny stwierdzono, że stosunek ten jest za mały i obecnie wymaga się, aby jego wartość dochodziła przynajmniej do

$$\frac{P}{F} \geqslant 3{,}5.$$

Obserwacje, poczynione podczas wojny w morzu Północnem i kanale La Manche, wykazały, że podczas świeżej pogody, wyporność miny zmienia się w zależności od oscylacji fali. Wyporność ta zwiększa się lub zmniejsza o całą siłę bezwładności, rozwijającej się podczas tej oscylacji. Niech F_1 i F_2 oznaczają skrajne wartości, które osiąga średnia wyporność F w spokojnej wodzie.

Stosunki $\frac{F_1}{F}$ i $\frac{F_2}{F}$ mogą osiągnąć wartości:

$$\frac{F_1}{F} = 1{,}471; \qquad \frac{F_2}{F} = 0{,}529;$$

Na podstawie tych danych stwierdzono, że kadłuby niektórych min posiadają perjodycznie większą wyporność, niż waga kotwicy. Stąd wniosek, że podczas każdej oscylacji fali kotwica jest podnoszona i mina może być dryfowaną.

c) Minlinka powinna wytrzymywać wstrząsy, wywołane falą i trakcją kadłuba miny, przez czas bardzo długi. Powinna mieć również jak najmniejszą średnicę, aby zmniejszyć objętość bębna i zredukować do minimum wpływ prądu (wybrzuszenie). Prócz tego minlinka powinna jak najmniej obciążać kadłub miny, a zatem być lekką.

d) Ładunek materjału wybuchowego. Jeszcze do niedawna, używano, jako materjału wybuchowego, bawełny strzelniczej o wilgotności z początku 25% potem 20% i 17%. Detonator zawierał suchą bawełnę strzelniczą, zapalnik zaś piorunian rtęci.

Ładunek bawełny strzelniczej był ułożony w cylindrze, który znajdował się w środku miny i był przymocowany do jej ścianek. Obecnie sposób ten jest całkowicie zaniechany. Bawełnę strzelniczą zastąpiono materjałami topliwemi, które są wprost wlewane do min. Jako detonatora używa się mocno sprasowanego sproszkowanego melinitu. Zapalnik, jak zwykle, składa się z paru gramów piorunianu rtęci.

e) Mechanizmy odpalające znajdują się w środku miny i różnią się od siebie — zależnie od typu min, do których są przeznaczone. Działanie przyrządu zostaje wywołane przez:

a) bezpośredni wstrząs (zderzenie), albo otarcie o minę lub jej czopy,

b) złamanie anteny,

c) zwykłe dotknięcie żelaznego kadłuba o antenę,

d) magnetyczne działanie kadłuba żelaznego.

Pod względem konstrukcyjnym rozróżniamy:

1. Przyrządy odpalające mechanicznie, gdzie pod wpływem uderzenia lub otarcia o anteny, mechanizm odpalający zostaje odbezpieczony i uruchomiony wskutek siły wyporności kadłuba miny, działającej na minlinkę. Należy przytem zauważyć, że system ten nie okazał się dobrym, gdyż muszle, obrastające żelazny kadłub miny, tak zahamowywały antenę, że mina stawała się nieszkodliwą.

2. Przyrządy odpalające hydrostatycznie, w których wstrząs odhamowuje hydrostat. Po złamaniu anteny woda ciśnie na diafragmę hydrostatu. We wszystkich tych modelach przesunięcie tłoczka hydrostatycznego wywołuje działanie mechanizmu odpalającego.

3. Przyrządy odpalające elektrycznie, w których uderzenie powoduje zgniecenie probówki, znajdującej się w czopach. Elektrolit ścieka i tworzy ogniwo, które mając zamknięty obwód, wywołuje wybuch miny.

W innych typach żelazny kadłub okrętu, po zetknięciu się z miedzianą anteną, odizolowaną od kadłuba miny, tworzy ogniwo z miedzianą płytą, znajdującą się na tymże kadłubie. Płyta ta jest również odizolowaną. W obwód tego ogniwa, wewnątrz miny, załączony jest galwanometr. Odchylenie galwanometru powoduje wybuch.

Zrozumiałe jest, że wszystkie mechanizmy odpalające posiadają zabezpieczenia, wykluczające nieszczęśliwe wypadki podczas manipulacji minami, jak również podczas ich stawiania.

f) Regulatory zanurzenia podzielimy na dwie grupy:

1. Regulatory pływaczkowe, lub ciężarkowe, w których długość linki pływaczka lub ciężarka powinna równać się zagłębieniu miny.

2. Regulatory hydrostatyczne.

W regulatorach pływaczkowych, względnie ciężarkowych, posiadamy linkę, na końcu której znajduje się pływaczek lub ciężarek; drugim końcem jest przymocowana linka ta do dźwigni, od której zależy zahamowanie lub zwolnienie bębna z minlinką. Zasada działania regulatorów pływaczkowych jest następująca:

Po wyrzuceniu, mina wraz z kotwicą tonie. Pod samą miną znajduje się bęben z minlinką. Bęben ten jest zahamowany aż do chwili, w której pływaczek, dzięki swojej wyporności, naciągnie linkę — i działając na dźwignię, do której jest przymocowany, odhamuje bęben. Minlinka odwija się aż do chwili, w której kotwica dosięgnie dna. W tym momencie mina zaczyna dążyć do wypłynięcia, dzięki czemu linka pływaczka otrzymuje pewien luz, pływaczek przestaje oddziaływać na dźwignię i bęben zahamowuje się. Mina pozostaje na głębokości, równej długości linki pływaczka.

Wspomnieć należy, że połączenie linki pływaczka z dźwignią odbywa się za pośrednictwem cylindra soli. Po roztopieniu się soli, co trwa od 15—20 minut, pływaczek odłącza się od miny i po paru godzinach, po napełnieniu się wodą — powinien zatonąć. System ten zmieniono, ze względu na następujące wady:

a) zamocowanie bębna z minlinką pod miną zmniejszało jej wyporność,

b) pływaczki, znikające dopiero po paru godzinach, mogły łatwo zdradzić postawienie min, które przy innym systemie mogłoby ujść obserwacji. Systemu pływaczkowego używa się dotychczas do stawiania sieci przeciwko łodziom podwodnym.

Miny, posiadające regulatory zanurzenia ciężarkowe, mają bęben z minlinką, umocowany na kotwicy. Podczas samego stawiania bęben jest odhamowany i minlinka zaczyna się rozwijać natychmiast po znalezieniu się miny w wodzie.

W czasie rozwijania się minlinki, mina pozostaje na powierzchni. Bęben jest odhamowany, ponieważ jednak ciężarek, który wypada ze swego gniazda podczas wyrzucania miny z okrętu, tonie szybciej niż kotwica, naciąga swoją linkę i odchyla dźwignię hamującą.

Po dojściu ciężarka do dna, powstający luz pozwala na opadnięcie dźwigni, bęben zostaje zahamowany i minlinka przestaje się rozwijać. Kotwica, tonąc w dalszym ciągu, pociąga za sobą minę, która zanurza się i staje na głębokości, równej długości linki ciężarka.

Regulatory hydrostatyczne (hydrostaty) działają w ten sposób, że mina wraz z kotwicą przeważnie dochodzi do dna, lub przynajmniej oddziela się od niej, gdy zanurzenie, na które ma stanąć, zostało znacznie przekroczone.

Odłączenie się miny od kotwicy zależy, albo od dźwigni unieruchomionej bezpiecznikiem solnym, albo od opóźniacza. W pierwszym wypadku odłączenie powinno nastąpić w czasie pomiędzy 15 a 45 min., w drugim wypadku, zależy ono od nastawienia, wobec czego mina może wypłynąć dopiero po paru dniach. Niemcy nadawali często swym minom nazwy dni w tygodniu, zależnie od tego właśnie nastawienia. Oczywistem jest, że pole takie, wytrałowane naprzykład dzień po postawieniu, robiło się dnia następnego znowu niebezpieczne.

Przy systemie tym przewidziane są odpowiednie zabezpieczenia, celem zapobiegnięcia wypadkom, w razie przedwczesnego odłączenia się miny od kotwicy. Regulatory niemieckie znajdują się pod miną.

Po wyrzuceniu, mina tonie wraz z kotwicą. Ciśnienie wody działa na tłoczek, przyciskany mechanicznie do siodełka do chwili, w której mina odłącza się od kotwicy. Za tłoczkiem znajduje się sprężyna, którą można równoważyć ciśnieniem, odpowiadającem danemu zagłębieniu miny. Po odłączeniu się miny od kotwicy, ciśnienie hydrostatyczne przyciska tłoczek do siodełka. W chwili, w której ciśnienie wody stanie się słabsze, aniżeli działanie sprężyny, tłoczek zostaje przesunięty, wprawiając w ruch mechanizm hamujący minlinkę (zaciśnięcie się specjalnych szczęk),i mina wypłynąć wyżej nie może.

Inne typy min działają w podobny sposób, jak i miny niemieckie. Kotwica wraz z kadłubem miny tonie i dopiero po rozpuszczeniu się bezpiecznika salmiakowego, kadłub miny może oddzielić się od kotwicy. Hydrostat działa wówczas, gdy ciśnienie odpowiednio się zmniejszy. Powstaje wtedy w minlince pewien luz, zezwalający na uruchomienie mechanizmu, hamującego bęben, który jest umieszczony na kotwicy. Minlinka przestaje rozwijać się i mina zostaje zatrzymana na żądanej głębokości.

Niektóre typy min posiadają specjalne regulatory, które znajdują się na kotwicy. Regulator taki jest to nic innego, jak zwykły manometr, skalowany w metrach wody, czyli wskazówka jego pokazuje głębokość. Koncentrycznie z pierwszą wskazówką umocowana jest druga. Wskazówka ta, sprzężona z bębnem, wskazuje ilość rozwiniętych metrów minlinki. Daje się ona nastawiać i przesuwać ręcznie.

W chwili, gdy te dwie wskazówki, posiadające kontakty elektryczne, znajdują się nad sobą, wskazując tę samą podziałkę, następuje zamknięcie obwodu elektrycznego, który powoduje zahamowanie bębna i zatrzymanie miny na żądanej głębokości.

Głębokość nastawia się przez przesunięcie igły, związanej z bębnem.

Objaśnimy powyższe na przykładzie:

Przypuśćmy, że mamy do czynienia z głębokościami 60 metrowemi i chcemy ustawić zagrodę, broniącą dostępu przed większemi okrętami, a więc przypuśćmy, że miny mają stać na głębokości 5 m. W tym celu przesuwamy igłę bębna na podziałkę 5. W chwili, gdy obydwie igły będą wskazywały 60 (pierwsza wskazuje głębokość, na której leży kotwica, druga zaś w tym momencie ilość rozwiniętej minlinki — czyli 55 m), ruch miny zostaje zatrzymany i mina staje na 5 m pod powierzchnią.

g) Zależnie od typu min, a zwłaszcza zależnie od tego, czy miny są przeznaczone dla okrętów nadwodnych, czy też dla łodzi podwodnych, posiadają one rolki lub zębatki, pozwalające na przesuwanie ich wzdłuż torów.

Przewidziane są również hamulce, zezwalające na zatrzymanie min na szynach w dowolnem miejscu.

Miny dryfujące dzielimy na dwie kategorje:

a) na t. zw. miny Ludion (z wewnętrznym mechanizmem),

b) miny pływaczkowe.

Mina Ludion utrzymuje się na pewnej głębokości, a właściwie dookoła tej głębokości oscyluje tak długo, dopóki nie wyczerpie się źródło energji (elektryczność, sprężone powietrze, sprężyny), wprawiające w ruch odpowiedni mechanizm, poczem mina tonie.

Mina pływaczkowa — o wyporności ujemnej — jest podtrzymywana na żądanej głębokości zapomocą pływaka, połączonego z nią za pośrednictwem minlinki.

Dla tego rodzaju min przewidziano granicę ofenzywności w czasie, po którym powinny one tonąć. Rezultat ten otrzymuje się przez powolne wprowadzanie wody do pływaka, lub przez odłączenie się miny, po rozpuszczeniu się bezpiecznika solnego.

Wybuch miny dryfującej, tak samo jak i głębinowej, jest wywoływany zderzeniem się lub otarciem o kadłub. Podkreślić należy trudność, jaką przedstawia zderzenie się dużego z tak bez porównania od niego mniejszym objektem pływającym. Wiemy, że okręt w ruchu tworzy przed sobą i z boków jakby wał wody. Wał ten dąży do odepchnięcia od kadłuba wszelkich przedmiotów pływających. Z tego więc względu zaopatrzono miny dryfujące w stabilizatory, przeciwstawiające się działaniu tego wału wodnego. W przeciwnym razie odepchnięta mina przesunie się wzdłuż burty okrętu, nie wyrządzając mu żadnej szkody.

Dopiero za rufą zaczyna się ssanie śrub i mina może uderzyć o kadłub, o ile nie została odepchnięta zbyt daleko.

Miny Ludion typu Leon były wyrabiane i stosowane przez Niemców podczas wojny. Mina ta o cylindrycznym kształcie mogła być rzucana albo z podwodnych aparatów torpedowych, lub też wprost z pokładu okrętu nadwodnego. Elektryczny mechanizm odpalający działał przy zderzeniu na podstawie bezwładności. Detonator i zabezpieczenia mechanizmu odpalającego były analogiczne, jak w minach zwykłych.

Wewnętrzną część miny Leona możemy podzielić na dwie części: część górną z mechanizmem odpalającym i materjałem wybuchowym (113 kg trinitrotoluolu) i część dolną z baterją akumulatorów, ustawionych na specjalnej podstawie (krętlikowej) z motorem elektrycznym, służącym do wprawiania w ruch, umieszczonej w dolnej części, śruby. Poza tem mina ta posiadała zbiornik pusty, przed wrzuceniem do morza.

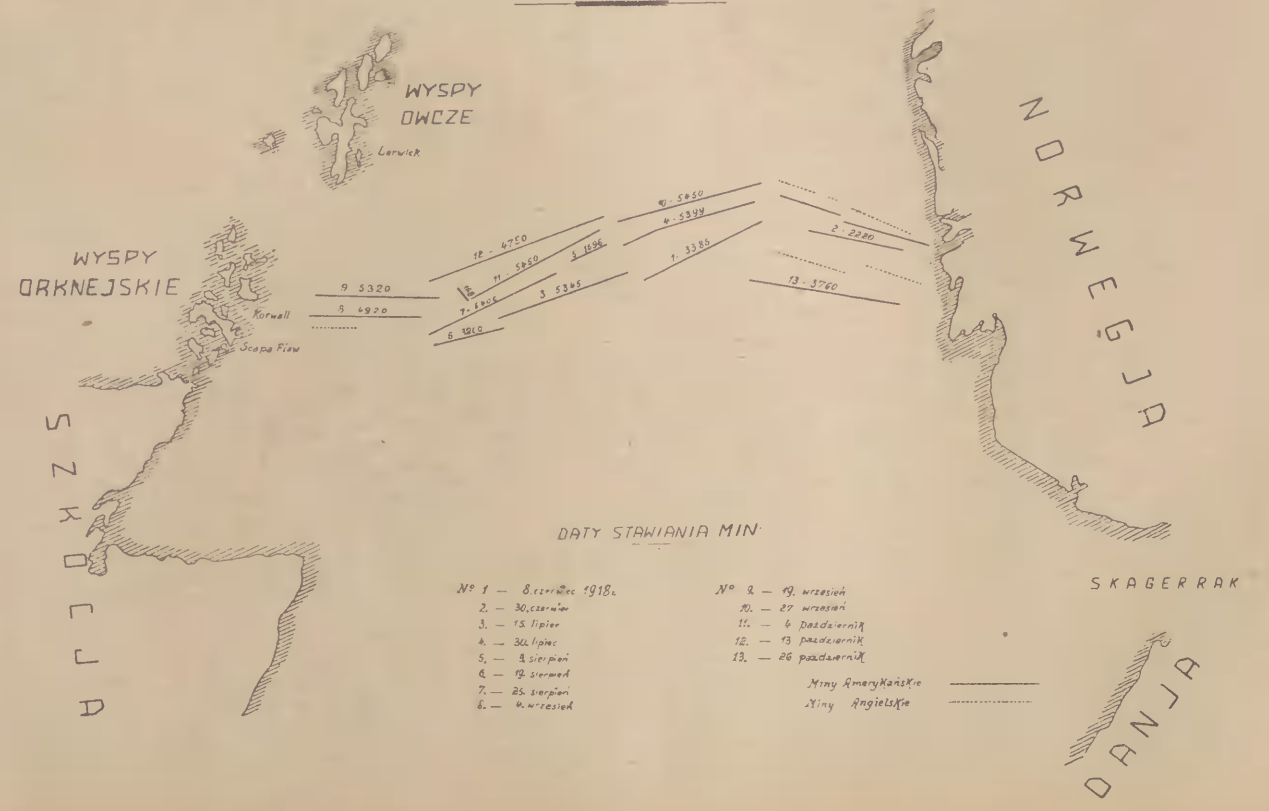
Przesunięcia tłoczka hydrostatycznego, równoważonego sprężyną, uruchamiał lub zatrzymywał, zależnie od głębokości, motor elektryczny.

Mina ta, po wrzuceniu jej do wody, pozostawała na powierzchni do chwili napełnienia się wodą zbiornika dolnej komory. W miarę napełniania się zbiornika tonęła ona pionowo, śrubą w dół. Po przekroczeniu uregulowanej zapomocą sprężyny tłoczka hydrostatycznego głębokości, tłoczek przesuwał się i zamykał obwód motoru. Motor zaczynał obracać się i poruszał śrubę. Mina nietylko że przestawała tonąć, lecz zaczynała wypływać, dzięki czemu następowało przerwanie obwodu elektrycznego i zatrzymanie motoru, a temsamem ponowne tonięcie miny.

W ten sposób odbywały się oscylacje dookoła nastawionej głębokości. Amplitudy wahań dochodziły do 1-go m 50 cm, nastawienie głębokości od 1,50 do 9 m. Miny te nie potrzebują specjalnych urządzeń i wyrzutni. Baterja wyczerpuje się mniejwięcej po 8-miu godzinach, po których mina tonie, odchylona od pionu o 20 stopni.

Miny typu Calender, Andersen i Calender Dalen również oscylują dookoła nastawionej głębokości, jednak już nie dzięki działaniu śruby, lecz przez przesuwanie się specjalnego tłoka. Przesunięcie to zwiększa wyporność miny, przez co staje się ona dodatnią. Do przesuwania tłoka nazewnątrz używa się albo sprężonego powie-

ZAGRODA MORZA PÓŁNOCNEGO.



DATY STAWIANIA MIN.

№ 1 — 8. czerwiec 1918 r.	№ 2 — 19. wrzesień
2. — 30. czerwiec	10. — 27 wrzesień
3. — 15. lipiec	11. — 4 październik
4. — 30. lipiec	12. — 13 październik
5. — 9. sierpień	13. — 26 październik
6. — 12. sierpień	
7. — 25. sierpień	
8. — 6. wrzesień	

Miny Amerykańskie ——————

Miny Angielskie ----------

trza, albo siły sprężyny. Uruchomienie mechanizmu, jak w jednym tak i w drugim wypadku, zależy od tłoczka hydrostatycznego.

Miny pływaczkowe dotychczas dobrych rezultatów nie dały i żaden z proponowanych typów narazie nie został przyjęty.

Minami sprzężonemi nazywamy dwie miny dryfujące, połączone z sobą linką, umocowaną albo do samych min, albo do pływaków. Linka ta powinna mieć około 100 m długości. System ten napotyka jednak na następujące trudności:

a) o ile linka łącząca miny nie jest pływająca i tonie, to tem samem miny zbliżają się do siebie i zmniejsza się ich zasięg niebezpieczny,

b) o ile linka jest pływająca, to będzie widoczną. Podczas silnego wiatru będzie szybciej dryfowała niż pływaki, a tem samem znów będzie powstawało zbliżenie się min do siebie,

c) linka łącząca (poprzecznica) powinna być lekką i łatwą w manewrze, a jednocześnie musi być dostatecznie mocną, by wytrzymywać parcie okrętu,

d) miny, po zaczepieniu okrętu o poprzecznicę — są holowane i powinny wybuchać dopiero po dotknięciu burty okrętu,

e) wreszcie, w trakcie holowania, miny mają tendencję do wypłynięcia na powierzchnię, wiemy zaś, iż efekt wybuchu tego rodzaju jest mniejszy.

Wydajność min dryfujących w praktyce jest niewielka z przyczyn następujących:

1. Ładunek materjału wybuchowego jest niewielki. (Aby zagroda była skuteczna, należy rozsiewać bardzo wielką ilość min. W tym celu objętość min musi być zmniejszona).

2. Mina jest ofenzywną tylko parę godzin.

3. Duża ilość min nie wybucha. (Wał wodny, wytworzony przez okręt, jest często wystarczającym, aby przy obecnym stanie konstrukcyjnym min, odsunąć je od kadłuba). Wydajność min sprzężonych byłaby lepsza od pojedyńczych dryfujących, gdyby poprzecznica dość prędko nie zbliżała ich do siebie, prócz tego poprzecznica komplikuje samo stawianie ich z okrętu. W rejonach, posiadających prądy, można używać min dryfujących przeciw okrętom zakotwiczonym lub w ruchu, o ile kierunek prądu jest prostopadły do kursu tych okrętów. Wszystkie rodzaje min dryfujących (pojedyńcze, sprzężone, wiązanki) mogą być użyte jako czasowa zagroda na drodze pojedyńczego okrętu, lub eskadry.

Następujące wypadki mogą być przewidziane w zastosowaniu min dryfujących:

a) Zagroda niewidoczna, niebezpieczna dla wszystkich tak w dzień, jak i w nocy,

b) zagroda widoczna, zmuszająca nieprzyjaciela do zmiany kursu,

c) zagroda z min fałszywych, służąca również do celu, wymienionego pod b.

Powyższe wypadki pozwalają nam wyciągnąć następujące wnioski:

1. Współczynnik wydajności min dryfujących jest mniejszy od min podwodnych, jednak posiadanie tych min jest konieczne.

2. W wypadku, gdy przewidujemy duże zużycie takich min, należy wyszukać najtańszy model, odpowiadający jednak stawianym mu wymogom.

3. Mina Ludion trzykrotnie przewyższa koszt zwykłej miny pływakowej.

4. Waga takiej miny nie powinna przekraczać 100 kg.

5. Do stawiania tych min powinny nadawać się te same urządzenia, które służą do rzucania bomb przeciwko łodziom podwodnym.

Wojna minowa.

Przed wojną, taktyka przewidywała stosowanie min tylko w bardzo wielkich ilościach. Do te celu miały służyć albo specjalne stawiacze min, przewidziane mniejwięcej na 200 min, albo całe zespoły okrętów, posiadających każdy z nich od 10 do 50-ciu min.

Podczas wojny światowej niemieckie łodzie podwodne stawiały miny w niewielkich ilościach przed wejściem do portu, albo na drogach, uczęszczanych przez okręty handlowe. Ten nowy sposób użycia min wykazał, w jakim stopniu hamuje on normalny ruch okrętów, utrudniając wejście do portu, przed którym znaleziono choć jedną minę. Oprócz tego, dla skutecznego przeciwdziałania tej nowej taktyce minowej, trzeba było posiadać wielką ilość trawlerów, rozsianych wzdłuż wybrzeża, gotowych w każdej chwili do przetrałowania niebezpiecznego przejścia do portu.

Doświadczenia, nabyte w czasie wojny, pozwoliły sformułować następujące rodzaje użycia min:

1. Stawianie pola minowego na wielkich przestrzeniach (blokady, zagrody).

2. Stawianie min w niewielkich grupach, celem czasowego utrudnienia, lub zatrzymania ruchu okrętowego w określonem miejscu. (Należy oczekiwać, że miejsca te będą często trałowane przez stronę przeciwną).

Pola minowe dzielimy zasadniczo, zależnie od ich przeznaczenia, na:

a) Pola stosowane tylko przeciw okrętom nadwodnym.

b) Pola stosowane tylko przeciw okrętom podwodnym.

c) Pola stosowane przeciwko okrętom nadwodnym i podwodnym.

W pierwszym wypadku, zanurzenie min będzie się wahało pomiędzy 5 a 10 metrami (pomijając małe jednostki). W drugim wypadku zaś od 10 - 80 a nawet do 100 metrów. W trzecim wypadku od 5—80 m (do 100 m).

Ustawienie pola minowego wymaga dużej ilości min, wiele okrętów i dużo czasu. Z tych przyczyn mało jest prawdopodobne, aby strona przeciwna w krótkim czasie o tem się nie dowiedziała

i nie starała się przeszkodzić tej operacji. Dzięki temu nie opłaca się utrudniać sobie operacji, przez stawianie min tylko w nocy,a rezygnując z dyskrecji, należy przewidzieć dostateczne siły do ochrony stawiaczy. Wreszcie stawianie wielkiego pola minowego w pełnem morzu wymaga dokładnej znajomości hydrograficznej tej miejscowości, oraz może trwać tygodniami a nawet miesiącami. Konieczne więc jest oznaczenie jego granic beczkami lub wiechami. Pola takie muszą być stale patrolowane, aby ochronić je przed wytrałowaniem, lub celem zmuszenia łodzi podwodnych do przechodzenia przez nie w stanie zanurzenia.

Powodzenie drugiego rodzaju zastosowania min, polegającego na ustawieniu ich na uczęszczanych linjach komunikacyjnych lub przed wejściem do portów, zależy wyłącznie od dyskrecji operacji. Użycie więc w tym celu łodzi podwodnych — stawiaczy min — jest wprost nieodzowne.

Wielka zagroda morza Północnego.

Wielka zagroda morza Północnego zaczynała się na 10 mil od wysp Orknejskich i sięgała aż do norweskich wód terytorjalnych. Odległość ta wynosiła 240 mil morskich. Głębokości na tej przestrzeni wahały się pomiędzy 72 a 225 metrami. Ustawienie tej zagrody miało na celu wzbronienie, a ściśle mówiąc, uniemożliwienie przejścia niemieckim łodziom podwodnym.

Program pracy, ustalony przez Marynarkę Angielską i Amerykańską, był następujący: Zagroda miała być podzieloną na trzy części. Strefa środkowa, t. zw. strefa A, miała ciągnąć się na przestrzeni mniej więcej 130 mil, pomiędzy południkami 0°51' West i 3°10' Ost. Głębokości na tej przestrzeni wahają się pomiędzy 90 a 145 m.

Strefa zachodnia lub t. zw. strefa B, o długości 50 mil, miała zaczynać się w odległości 10 mil na wschód od wysp Orknejskich i kończyć się na południku 0°50' West. Głębokości w tej strefie wynoszą pomiędzy 72—140 m.

Strefa wschodnia — czyli t. zw. strefa C, o długości mniejwięcej 55 mil, rozciągała się pomiędzy południkiem 3° 10' Ost, a wodami terytorjalnemi Norwegji. Na tej przestrzeni głębokości sięgają od 110 do 225 m.

Amerykanie podjęli się ustawienia strefy A, a Anglicy strefy B i C. Amerykanie zastosowali miny z giętką anteną i pływaczkiem, Anglicy zaś wyłożyli swoje miny z elektrycznym mechanizmem odpalającym, analogicznym do min niemieckich.

Operację postanowiono wykonać w marcu 1917 r., jednak stawianie min rozpoczęło się dopiero w marcu 1918 r., gdyż cały rok zużyto na wyrób, nagromadzenie i ulokowanie potrzebnego materjału. Anglicy mieli już pewne doświadczenie w tym kierunku, pomimo, że dotychczasowe operacje prowadzone były na mniejszą skalę; Amerykanie natomiast musieli stworzyć wszystko. Godne uwagi jest zatem rozwiązanie tego problemu przez Amerykanów, zarówno z punktu widzenia przemysłowego, jak i praktycznego. Stan zagrody w chwili zawarcia pokoju był następujący: strefa A miała 9 rzędów min amerykańskich przeciwko okrętom tak nadwodnym, jak

i łodziom podwodnym w zanurzeniu bojowem, 3 rzędy min amerykańskich, postawionych na głębokości 50 m z 23 metrową anteną u góry, 3 rzędy min amerykańskich, postawionych na głębokości 80 metrów z 23 metrową anteną u góry. (Istniejące na tych wodach przerwy zostały wypełnione przez 3 dodatkowe ekspedycje).

Strefa B posiadała 1 rząd min angielskich przeciwko okrętom nadwodnym, 1 rząd min angielskich, postawionych na głębokości 32 m, 8 rzędów min amerykańskich przeciwko okrętom nadwodnym i łodziom podwodnym w zanurzeniu bojowem (zanurzenie peryskopowe), 2 rzędy min amerykańskich, postawionych na głębokości 50 metrów z 23 metrową anteną.

Strefa C miała 2 rzędy min amerykańskich, na głębokości 80 metrów z 23 metrowemi antenami, 2 rzędy min angielskich, przeciwko okrętom nadwodnym, 2 rzędy min angielskich na głębokości 22 metrów, 2 rzędy min angielskich na głębokości 42 metrów, 4 rzędy min amerykańskich, przeciwko okrętom nadwodnym i łodziom podwodnym w zanurzeniu bojowem. Oprócz tego 6 rzędów min przeciwko okrętom nadwodnym i łodziom podwodnym w zanurzeniu bojowem łączyło strefę A ze strefą C.

W sumie postawiono 73.060 min, z czego 16.300 angielskich i 56.760 amerykańskich.

W chwili zatwierdzenia projektu Amerykanie posiadali tylko 2 stawiacze min. Zapasu min wogóle nie mieli. Korzystając z doświadczenia, nabytego podczas wojny przez aljantów, zaczęli Amerykanie w marcu 1917 r. studjować projekt nowej miny. Plany te zostały zatwierdzone we wrześniu tegoż roku i 3 października zamówiono już 9000 min. Dostarczenie różnych części min powierzono 42 firmom, celem seryjnego wyrobu ich na wielką skalę. Wszystkie części składowe miny dostarczano oddzielnie.

Stworzono specjalną montownię w st. Juliens's Creeck, w której montowano i ładowano do 1000 min dziennie.

Olbrzymi ten zakład składał się z:

a) Hali, przeznaczonej do pracy z trinitrotoluolem. Mieściło się tam 2000 ton materjału wybuchowego.

b) Specjalnej chłodni, dostosowanej do potrzeb montowni.

c) Krytego „wharf'u", pozwalającego na postój 22 okrętów.

Budowę rozpoczęto 25 października 1917 roku. W marcu 1918 r. montownia gotowa była do uruchomienia. W zakładzie tym wyprodukowano 73000 min morskich.

Równolegle z budową montowni i wyrobem min przygotowywano statki do transportu min do Anglji. Użyto do tego celu dwadzieścia cztery statki.

Statki te, posiadające około 3000 ton każdy, mogły przyjąć naraz 2000 rozmontowanych min. Transportowanie rozpoczęto w kwietniu 1918 r. Wysyłano po 2 okręty co 7—8 dni. Podróż okrętu tam i zpowrotem trwała od 65—70 dni. Stworzono grupę stawiaczy min, niezależną zupełnie od transportowców. Do dwóch stawiaczy min, posiadanych już przez Amerykę, dodano specjalnie w tym celu wybrane okręty, których całkowita pojemność wynosiła 5500 min, zaś szybkość minimalna 14 węzłów.

Celem ostatecznego zmontowywania min w Europie, Amerykanie urządzili dwie bazy, w Inverness i Invergordon (w Szkocji).

Bazy te były gotowe do rozpoczęcia pracy w marcu 1918 r. Tam też skoncentrowano cały materjał, nadesłany z Ameryki.

Ostatecznie wszystko było już gotowe do pierwszego postawienia min w dniu 6 czerwca 1918 r. Pierwsza grupa minowców postawiła wtedy 3385 min, z przerwą pomiędzy niemi, wynoszącą 250 stóp (odległość ta została ustalona w Ameryce na podstawie przeprowadzonych doświadczeń). Na końcu każdego rzędu min stawiano boje. Boje te, w ilości 12, służyły do oznaczenia miejsc, od których miało nastąpić dalsze podjęcie pracy. Po trzech tygodniach, t. j. po przybyciu drugiej wyprawy, stwierdzono, że tylko trzy boje zostały zniesione przez fale morskie.

Druga wyprawa przybyła 30 czerwca i składała się z 4 minowców, z 3000 min; przy stawianiu min nastąpiło 4% przedwczesnych wybuchów. Natychmiast rozpoczęto studjować przyczyny, które wywołały te przedwczesne wybuchy, starając się je usunąć. Przypuszczalnie następowały one ze względu na:

1. Zbytnią czułość przekaźnika, (wstrząs przy wrzuceniu miny, lub sąsiedni wybuch oddziaływał na galwanometr).
2. Nieszczelność miny.
3. Złą izolację pomiędzy miedzianą anteną, a żelaznym kadłubem miny.

Trzecia wyprawa, która przybyła między 14 — 15 lipca, postawiła 5395 min w przeciągu 4-ch godzin przy szybkości 12,5—13 węzłów; z ogólnej ilości było 5% przedwczesnych wybuchów.

W czwartej wyprawie 29 lipca, na 5399 min było 14 % przedwczesnych wybuchów.

Piąta wyprawa przybywa 8 sierpnia, stawia 1595 min z 12% przedwczesnych wybuchów.

Szósta wyprawa stawia 18-go sierpnia 3 rzędy min z 12 % przedwczesnych wybuchów.

Siódma wyprawa w dniu 26 i 30 sierpnia ma tylko 3 % przedwczesnych wybuchów.

Ósma wyprawa w dniu 7 września stawia 6 rzędów min, przy 13 % przedwczesnych wybuchów.

Dziewiąta wyprawa z 20 września stawia 5570 min w przeciągu 3 godzin 50 minut i ma 5—6 % przedwczesnych wybuchów.

Dziesiąta wyprawa 26—27 września stawia 5450 min przy 4 % przedwczesnych wybuchów.

Jedenasta wyprawa 4 października — 6% przedwczesnych wybuchów.

Dwunasta wyprawa 13 października — 4 % przedwczesnych wybuchów.

Trzynasta wyprawa 21 października stawia 3760 min z 4 % przedwczesnych wybuchów.

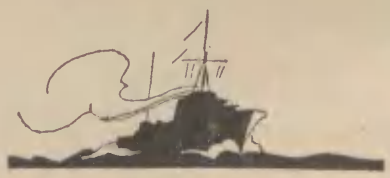
Sumując pracę, wykonaną przez Amerykanów w przeciągu 15-tu miesięcy, licząc od kwietnia 1917 r., w którym pracę zaczęli, należy stwierdzić, że wyprodukowali oni w przeciągu tego czasu 100 000 min, z których postawili 70 000 w czasie krótszym niż 5 mie-

sięcy. Amerykanie przypuszczają, że 6 łodzi niemieckich zginęło na tej zagrodzie, a drugie tyle zostało uszkodzonych. Zrozumiałe jest, że zagroda tego rodzaju nie przedstawia 100% wydajności i może być przebytą w warunkach sprzyjających, gdyż odległość pomiędzy minami, ze względu na możliwości wybuchów indukcyjnych, wynosiła 100 metrów.

Niebezpieczeństwo w czasie przejścia zagrody wzrasta z ilością jej rzędów, nieproporcjonalnie jednak do ich liczby. Celem, do którego należy dążyć, jest stworzenie dla przechodzącego zagrodę takiego ryzyka, któreby wykluczało wszelką próbę w tym kierunku.

Plan zagrody minowej, przygotowany przez Amerykanów, przewidywał podobno, że okręt nadwodny lub łódź podwodna, zanurzona na głębokości większej niż 17 m, miała tylko jedną możliwość na trzy, przejścia i minięcia tej przeszkody w stanie całym i nieuszkodzonym, podczas gdy łódź podwodna, płynąca pomiędzy 17 a 80 m głębokości, miała już na swoją korzyść dwie możliwości na trzy.

Gdy uprzytomnimy sobie, wiele kosztowało zorganizowanie i postawienie takiej zagrody minowej, skoro podliczymy koszt budowy montowni, dostosowanie 24 transportowców i przerobienie 10-ciu statków na stawiacze min oraz koszt baz w Szkocji, samych min, personelu i transportu, to otrzymamy zawrotną ilość miljonów, które Stany Zjednoczone Ameryki Północnej na tę zagrodę wydały.



PPOR. MAR. KOZIOŁKOWSKI JERZY.

Lord Fisher.

Człowiek ten ma w sobie
95% genjuszu i 5% demona.
(Krytyka współczesna).

Wielkie wypadki wymagają wielkich ludzi, stanowią oni co najmniej połowę powodzenia idei, której służą. W. Brytanja jest w tem szczęśliwem położeniu, że zawsze w porę zjawia się opatrznościowy człowiek. Był nim Nelson w okresie wojen napoleońskich — był nim Fischer w okresie poprzedzającym wojnę światową. Trudno coprawda porównywać ich razem; aureolę swej chwały zdobył Nelson głównie dzięki zwycięskim bitwom i tragicznej śmierci w chwili decydującego zwycięstwa. I gdyby mu życie upłynęło podczas pokoju — nie przekroczyłby prawdopodobnie miary przeciętnej zdolnego admirała. Natomiast bezcenne zasługi Fishera polegają nietylko na stworzeniu monumentalnego dzieła: nowoczesnej marynarki W. Brytanji i przygotowaniu jej do wojny, ale i na rozwinięciu nieocenionych zdolności podczas wojny, niestety sparaliżowanych przez wpływy polityczne i wadliwą organizację obrony imperjum. Gdy Fisher raz tylko miał ręce wolne — wynik był natychmiastowy i piorunujący — wynikiem były Falklandy. Gdyby nie był skrępowany i utrzymał się przez cały czas wojny w Admiralicji — możliwe jest, że wojna ograniczyłaby się do okresu znacznie krótszego.

Gdy historja oceni wiele rzeczy z perspektywy ubiegłego czasu, zasługi Fishera przedstawią się w prawdziwszem świetle, a zyskają jeszcze więcej na wartości, gdy pozorne zrazu absurdy zostaną uznane za możliwe i wykonalne.

John Arbuthnot Fisher, jako młody chłopiec, pod wpływem admirała Parkera, ostatniego z żyjących kapitanów Nelsona, zaokrętowuje się w pięćdziesiątą rocznicę Trafalgaru na „Victory", gdzie pięćdziesiąt lat potem podnoszono, w setną rocznicę Trafalgaru, jego flagę, jako admirała floty i I Lorda morskiego.

Na „Victory" bierze udział w wojnie krymskiej, następnie, wysłany do Chin, otrzymuje chrzest ogniowy podczas forsowania Pei-Ho, wybijając się z pośród kolegów. W krótkim czasie zdobywa zaufanie swego d-cy, późniejszego adm. Hope, dcy eskadry i w wieku 19 lat otrzymuje stanowisko porucznika, z niejednokrotnem samodzielnem dowodzeniem. Po powrocie do Anglji składa chlubnie

egzaminy, przechodzi przeszkolenie artyleryjskie i, jako rokujący nadzieje oficer, dostaje się na „Warrior" — pierwszy okręt żelaznej konstrukcji o 40 działach 65-cio funtowych. Stwarza tu racjonalny system szkolenia załóg i organizuje rozkład alarmów, ćwiczonych dotąd nadzwyczaj chaotycznie.

W 1872 r., wysłany do Fiume dla przestudjowania torpedy Whitehead'a, po powrocie zostaje d-cą „Vernon", okrętu szkolnego i doświadczalnego broni podwodnej. Zakłada podstawy pod rozwój min i torped automatycznych, do których przywiązuje dużo nadziei, jako do przyszłej broni. Wraz z powołanymi technikami i uczonymi czyni stale doświadczenia nad użyciem i ulepszeniem materjałów wybuchowych, zapalników, ogniw i t. p. Na doświadczenia zapraszał przedstawicieli rządu i prasę, zdając sobie sprawę z przyszłych wydatków na nową broń. Spotyka się z tej racji z ogromnym sprzeciwem krótkowzrocznych oficerów, dla których wówczas co najmniej ubliżeniem był wywiad z dziennikarzem.

Jest już znany w całej marynarce jako pierwszorzędny oficer, o ogromnym wpływie nietylko na podwładnych, ale nawet i na przełożonych. Sposób, w jaki odnosił się do otoczenia, kazał przyjmować wszystko, co mówił, bez zastrzeżeń.

Dyscypliny przestrzegał przedewszystkiem — najmniejsze uchybienie karał bardzo surowo; mimo to był uwielbiany przez załogę, z której każdego zresztą znał po imieniu, nawet już jako d-ca eskadry; i każdy wolał ponieść największą karę, niż zasłużyć na słowo zimnej i bezlitosnej nagany „Jacka". Metody Fishera były czasem drakońskie — oficerów mało zdolnych lub o przestarzałych poglądach odsyłał z miejsca do kolonij. Kto zasługiwał na jego pochwałę — miał zapewnioną karjerę; czyja opinja była u Fishera negatywna, ten opuszczał służbę w przeciągu 24 godz.

Mimo wrodzonej skrytości, w młodym wieku był bardzo towarzyski — założył pierwsze kasyno oficerów artylerji — i choć rozwiązało się ono po kilku latach — początek był dany; odtąd datuje się rozwój kasyn przy wszystkich większych zgrupowaniach oficerskich.

Tempo pracy Fishera było mordercze — będąc d-cą „Renown" wykonał w ciągu 10 dni 150 strzelań torpedowych; w ciągu roku, poprzedzającego objęcie dowództwa przez Fishera, wypuszczono w ciągu całego roku 200 torped.

Podczas podróży do Japonji przeszedł Fisher przez straszny tajfun — gdy na drugi dzień doszedł do portu, okręt miał tak opłakany wygląd, że przerażony gubernator chciał śpieszyć ratować załogę. Fisher zakotwiczył na redzie, nikogo na ląd nie wypuścił; i w przeciągu jednego dnia usunięto wszystkie awarje, okręt został pomalowany, zmienił takielunek i ożaglowanie. W czasach, gdy marynarz był naprawdę osobnikiem z pod ciemnej gwiazdy, była to rzecz nie do osiągnięcia.

W uznaniu zdolności wyróżniany — najmłodszy z komandorów, zostaje d-cą nowego, najbardziej nowoczesnego okrętu wojennego „Inflexible", celem przeprowadzenia prób. Przy budowie „Inflexible" zastosowano między innemi po raz pierwszy podwójne wieże 30.5 cm

dział gwintowanych, balasty wodne dla zwiększania stateczności oraz kompas Thomsona, wprowadzony za wstawiennictwem Fishera, mimo sprzeciwu oficerów starszych, wzbraniających się przyjmowania jakichkolwiek nowości.

Próby, dzięki zdolnościom i doświadczeniu technicznemu Fishera, dały poważne wyniki dla rozwoju budownictwa okrętowego; Fisherowi zaś pomogły one do skrystalizowania myśli planów okrętu wojennego przyszłości.

„Inflexible" wszedł do eskadry m. Śródziemnego, biorąc udział w wyprawie Viceadmirała Seymoura do Egiptu. Podczas ostrzeliwania Alexandrji, Fisher zrywa z dotychczasową taktyką ostrzeliwania z okrętu stojącego na kotwicy — bombarduje on podczas manewrowania po zatoce, utrudniając przez to celowanie baterjom brzegowym. Wyznaczony na dowódcę połączonych desantów, wywiązuje się doskonale z powierzonego mu zadania — dla zdobycia wiadomości o nplu używa pociągu prowizorycznie opancerzonego, do którego dołączono później działo na platformie.

Gdy poczęto później budować pociągi pancerne, Fisher był znany jako jeden z ich twórców.

Po zajęciu Egiptu wraca do Anglji na stanowisko d-cy „Excellent", artyleryjskiego okrętu szkolnego. System szkolenia i materjał nie zmieniły się od 40 lat; instruktorami byli wysłużeni rezerwiści, działa były przestarzałe, zupełnie nieużywane. Fisher zmienił wszystko: zainstalował nowe szybkostrzelne działa, zmienił personel, dając specjalnie przeszkolonych instruktorów, zmienianych co kilka lat. Przekonany, że „Excellent" nie wystarcza dla zaspokojenia potrzeb stale rozwijającej się marynarki, zakłada w Portsmouth na Whale-Island szkołę artylerji morskiej.

Dzięki usilnej pracy nad rozwojem artylerji, zostaje w 1886 r. „Dyrektorem służby artylerji i broni podwodnej" — co daje mu możność kontroli nad całem uzbrojeniem. Pierwszą rzeczą do zrobienia była reforma dostaw i magazynów, znajdujących się w nieopisanym chaosie.

Od czasów Henryka VIII kwestja materjałowa była wspólnie traktowana dla sił lądowych i morskich. Z czasem marynarka wyłoniła z siebie „Kierownictwo Artylerji", biorąc również odpowiedzialność za zaopatrzenie armji.

Po wojnie krymskiej sprawy zaopatrzenia art. przejęło Ministerstwo Wojny tak dla marynarki, jak też dla armji. Nie pozwalało to zupełnie Admiralicji na kontrolę nad dostarczanym materjałem, zwłaszcza podczas wojny. Działa morskie, rozwijając się w tym czasie w bardzo szybkiem tempie, różniły się znacznie od lądowych — uzbrojenie jednostek morskich w nowe działa stało się niemożliwe; kredyty na nowe uzbrojenie i amunicję wchodziły w budżet armji, a nie marynarki. Ministerstwo Wojny nie przywiązywało żadnej wagi do żądań Admiralicji i rozporządzało kredytami w sposób, jaki uważało dla siebie za wygodny. W najlepszym wypadku przyznawano połowę sum żądanych przez Admiralicję. Żadne sprawozdanie z wydatków nie było jej przedkładane, a zarazem nie zda-

wano sobie sprawy z nieproporcjonalnego w wysokim stopniu zużycia materjału przez marynarkę i armję.

Należało się obawiać, że w razie wojny armja będzie zaopatrzona w pierwszym rzędzie, a marynaka zadowolić się będzie musiała pozostałemi resztkami. Składy amunicji armji i marynarki były wspólne i porozrzucane po całym kraju, niejednokrotnie zdala od baz morskich. Stąd poszła pierwsza krucjata Fishera, której oddał się całem sercem. Powołał komisję międzyministerjalną do rozdzielenia zaopatrzenia armji i marynarki, oraz do przelania na Admiralicję odpowiedzialności za wypracowanie planów nowego uzbrojenia oraz wydatkowania kredytów.

Cechą charakterystyczną Fischera, jako administratora, jest staranie się o natychmiastowe zatwierdzenie i wykonanie swych projektów; w ciągu pracy komisji uzyskuje już zgodę ministra skarbu. Była ona tem trudniejsza do otrzymania, że Ministerstwo Wojny, sądząc, że wszelkie wprowadzane reformy skończą się jego klęską, przeciwstawiało się im wszelkiemi możliwemi sposobami.

Jednak sama separacja nie wystarczyła, trzeba było założyć magazyny, przystosowane do potrzeb morskich, oraz stworzyć korpus kontrolerów dla przyjmowania i badania dostarczonego materjału. Fabryki i dostawcy wciąż jeszcze dawali pierwszeństwo zamówieniom wojskowym. Wszystko złożyło się na to, że całkowitą niezależność zaopatrzenia artylerji armji i marynarki osiągnięto, mimo całej energji Fischera, dopiero w 1909 roku, kiedy Min. Wojny przyszło do przekonania, że istniejący stan rzeczy przedstawiał poważne niebezpieczeństwo w razie wojny. Gdyby Fisher nie podjął był tej kampanji i nie prowadził jej potem jako I. Lord Admiralicji, wyniki wielkiej wojny przedstawiałyby się inaczej dla W. Brytanji.

W 1890 roku zostaje Fischer, jako k-admirał, komendantem bazy Portsmouth, przez co ma okazję do zapoznania się z pracą arsenału i stoczni, oraz do zreformowania tego pierwszego, prowadzonego starym systemem. Jedną z głównych bolączek stoczni była powolność w budowie okrętów, trwająca 4—5 lat. Pod kierownictwem Fischera budowa skraca się do max. 2 lat; w czasie budowy personel zmieniał się kilkakrotnie nieraz, lecz Fischer od świtu do nocy był zawsze obecny przy pracy.

Gdy trzeba było pewnego razu zmienić wieżę, stocznia zażądała dwóch dni na wykonanie tej roboty; Fischer wyznaczył 4 godziny; gdy mu zameldowano, że jest to niemożliwe, bezzwłocznie zwolnił kierownika robót, zarządził rozpoczęcie pracy, sam jej doglądał i ustawił wieżę w wyznaczonym czasie.

Doświadczenie w sprawach, dotyczących budowy okrętów i dokowania, oddało mu potem nieoceniono usługi; wysyłając na Falklandy w 1914 r. „Inflexible“ i „Invincible“ wyznaczył im trzy dni do uskutecznienia koniecznych napraw, zamiast tygodnia, wymaganego przez stocznię — i tylko dzięki temu cel nie został chybiony.

Po 8 miesiącach pobytu w Portsmouth został powołany do Admiralicji jako 3-ci Lord morski i Gen. Kontroler marynarki; stanowisko to dawało mu możność wglądu w budowę, uzbrojenie i kompletne zaopatrzenie okrętów.

Będąc w ścisłym kontakcie ze wszystkiemi stoczniami, interesował się żywo wszelkiemi wynalazkami i ulepszeniami technicznemi. Mr. Yarrow, będący pierwszym dostawcą technicznym, przedstawił Fisherowi plany jednostek większych i szybszych od torpedowców, z któremi zaczęto przeprowadzać próby we Francji. Fisher przyjął je i przeprowadził budowę dużej ilości „destroyerów", jak nazwał nowy typ, który przydzielił do floty dla zwalczania torpedowców.

Gdy ukazały się kotły wodnorurkowe, Fisher zaakceptował je bez namysłu i w roku 1894 r. zastosował je przy budowie nowych jednostek. Wywołało to stanowczy sprzeciw Izby posłów, która większością głosów zdecydowała się na odrzucenie budżetu marynarki, o ile kotły wodnorurkowe nie zostaną wycofane. I. Lord Admiralicji, Mr. Goshen, wyznaczył komisję celem zbadania nowych kotłów. Oficerowie morscy nie orjentowali się wówczas kompletnie w kwestjach technicznych, a dla przeciętnego oficera, czy członka Parlamentu, zastąpienie ognia wodą, a wody ogniem było czemś zgoła fantastycznem, zwłaszcza że Fisher miał ustaloną opinję nadzwyczaj śmiałego eksperymentalisty; — w rezultacie komisja kotły wodnorurkowe odrzuciła, a parlament skreślił kredyty na zmianę reszty kotłów. Po przeprowadzeniu wreszcie w ciągu 2 lat koniecznych poprawek, parlament, widząc wyniki, osiągnięte przy zastosowaniu na niektórych okrętach kotłów wodnorurkowych, uchwalił kredyty na zmianę kotłów. Bez uporu Fischera i jego następcy, adm. A. Wilsona, sprawa przeszłaby prawdopodobnie o wiele później.

W czasie pierwszej konferencji haskiej Fisher został delegowany jako reprezentant marynarki W. Brytanji. Dał się poznać szerokiej zagranicy swemi wystąpieniami; przez cały czas trwania konferencji nie było w Hadze popularniejszej postaci.

Poglądy jego na wojnę były rewelacyjne i doprowadzały do rozpaczy wszystkich współobradujących. Był stanowczym zwolennikiem pokoju, lecz uważał, że gdy narody decydują się na wojnę, to jeśli ma być mowa o humanitarności, to wojna musi być krótką. By ją uczynić najkrótszą, musi być ona bezwzględną, co w konsekwencji wyklucza wszelką humanitarność w walce. Należy zatem stosować wszelkiego rodzaju represje wobec ludności cywilnej, używać gazów trujących; wtedy przepowiadał już, że taka będzie wojna przyszłości, co się rzeczywiście sprawdziło. Fisher twierdził, że gwałt jest istotą wojny, i zapowiedział, że gdy mu będzie powierzone kierownicze stanowisko w czasie wojny, to narzuci jej bezwzględnie następujące reguły:

1) nie tracić czasu na litość;
2) nie brać nikogo do niewoli;
3) posyłać wszystko i wszystkich na dno;
4) bić mocno i bezwzględnie, gdzie się da.

Zapewniał on, że łagodnie prowadzona wojna, przeciągając się latami, czyni po stokroć więcej zła, powodując demoralizację i zwyrodnienie społeczeństwa.

Stał on twardo za utrzymaniem supremacji Anglji na morzu, jako jedynym warunkiem pokoju w Europie, gdyż, jak mówił, społeczeństwa nie dorosły jeszcze do szanowania wzajemnych umów, jeśli ich poszanowania nie usankcjonuje przygniatająca siła zbrojna.

Otrzymawszy po konferencji haskiej stopień admirała, obejmuje Fisher dowództwo eskadry m. Śródziemnego, celem odbycia przepisanej służby w linji. Jest to dla niego okres studjów, doświadczeń i rozmyślań nad reorganizacją marynarki od podstaw do szczytu. Niezależnie od tego, kładzie ogromny nacisk na przygotowanie eskadry pod względem bojowym. Naprężone stosunki angielsko-francuskie groziły zerwaniem; po incydencie w Fachodzie, gdy ekspedycja francuska zatknęła sztandar francuski na terytorjum angielskiem, niewiele brakowało do rozpoczęcia kroków wojennych, a tymczasem eskadra śródziemnomorska pod względem bojowym nie miała żadnej wartości. Fisher z wrodzoną energją zabrał się do pracy. Wiedząc, że program morski francuski przewiduje użycie dużej ilości kontrtorpedowców, zwraca szczególną uwagę na ataki torpedowe na eskadrę i na obronę przed niemi. Często ćwiczy wypady z Malty do wszystkich ewentualnych nieprzyjacielskich portów m. Śródziemnego.

Energja jego jest niewyczerpaną. Pracuje od 4 rano do późnej nocy; cały sztab zaś jego składał się z d-cy okrętu flagowego i sekretarza, będącego jednocześnie oficerem flagowym.

Admiralicja pozostawiała d-com eskadr zupełną swobodę w szkoleniu i przygotowaniu do wojny, oraz przeprowadzaniu operacyj, żądając tylko przesyłania raportów z ukończonych manewrów.

Fisher wprowadził odprawy starszych oficerów, omawiając z nimi mające się odbyć manewry. Spotkało się to ze sprzeciwem lorda Beresforda.

Był zwyczaj, że Admiralicja przydzielała do d-cy eskadry jednego z młodych admirałów do pomocy i dla nabrania praktyki przed objęciem samodzielnego dowództwa. Na m. Śródziemne przyszedł lord Beresford, ambitny, zdolny, o charakterze arbitralnym i począł krytykować żywo działalność Fishera, zarzucając mu, iż brak zdolności taktycznych pokrywa szukaniem rad i wskazówek oficerów młodszych.

Tymczasem Fisher sprawdzał w ten sposób zdolności podległych mu oficerów i ich wyszkolenie, o co szło mu głównie, gdyż szkoły dla oficerów wyższych wówczas nie istniały.

W przekonaniu, że z powodu nowoczesnych warunków walki bitwa jest dziś walką admirałów, a nie marynarzy, jak to było dawniej — kładł Fisher duży nacisk na wyrobienie u oficerów następujących cech dowódcy:

1) odwagi;
2) szybkości decyzji;
3) zaufania do siebie i wiary w skuteczność swych poczynań;
4) stałości i nieodwołalności decyzji;
5) wytrzymałości pod względem fizycznym.

W czasie odpraw omawiał Fisher wszelkie kwestje z dziedziny strategji, taktyki, przygotowania do boju eskadry i poszczególnej jednostki. Zainstalował u siebie stół z modelami rozmaitych okrętów; każdy z oficerów mógł układać szyki, kombinować ewolucje eskadry i operacje, omawiane następnie wspólnie, i gdy zgodzono się co do jakiegoś projektu, eskadra wychodziła natychmiast na próby, zastępując dyskusję praktyką.

Doświadczalnie ustalił on, że jeden okręt nie stanowi żadnej wortości bojowej tak w ataku, jak i w obronie — jednostką bojową powinna być grupa, składająca się z okrętów o silnej artylerji oraz z lekkich okrętów, zdolnych do wykonywania ataków torpedowych i obrony przed niemi. Przyjęto poza tem regułę dla walki eskadrami, że należy mieć przewagę szybkości, by móc regulować odległość do npla, i że dla utrzymania kontaktu należy naśladować ewentualny zwrot nieprzyjaciela bez względu na to, jak on broni swego manewru.

Musimy wziąć pod uwagę, że do tego czasu, pomimo zastosowania pary, jako środka napędowego, taktyka nie posunęła się ani o krok naprzód od czasów Nelsona. Idee co do bitwy morskiej krystalizowały się dopiero, ze względu na wprowadzenie nowych elementów walki, jak: szybkość, odległość, kaliber artylerji i torpedy, a teorje genjalnego Mahana nie przedostały się jeszcze z za oceanu.

Jakkolwiek były to czasy, gdy w taktyce zarzucono szyk torowy i szukano nowych rozwiązań, to jednak Fisher zachowuje szyk torowy, stwierdziwszy praktycznie, że daje on największej ilości dział max. pola obstrzału.

Był on najzdolniejszym z taktyków swej epoki, dzięki poprzednim głębokim przemyśleniom wszelkich możliwości; podczas manewrów nie był niczem zaskoczony. Stąd rodzi się szybkość decyzji, tak charakterystyczna u Fishera. Gdy przychodziły okoliczności, zda się nieprzewidziane — decyzja jego była natychmiastowa i dokładna, a jej wyniki skuteczne.

Przy końcu dowodzenia Fishera, eskadra była z wizytą w Turcji. Fisher interesuje się żywo sprawą przeprawy przez Dardanele, ze względu na przymierze Rosji z Francją, która była wówczas jedynym ewentualnym przeciwnikiem W. Brytanji. Omawia szeroko umocnienia cieśnin w rozmowach z oficerami tureckimi i w 1901 r., łącznie z eskadrą z La Manche, pod dowództwem adm. Wilsona, przeprowadza operację kombinowaną z wysadzeniem desantu na wyspę Lagos — operacja ta udała się całkowicie.

Powołany w 1902 r. do Admiralicji jako II Lord morski, któremu powierzone były sprawy personalne, przystępuje z miejsca do wykonania projektu reformy szkolenia oficerów.

Od 30 lat dla kandydatów na przyszłych oficerów marynarki przeznaczono stary żaglowiec „Britannia" i hulk, gdzie mieszkali przez dwa lata w fatalnych warunkach zdrowotnych.

W 1901 r. Admiralicja przyjęła projekt Fishera budowy nowej szkoły, która stanęła w dwa lata później w Dartmouth jako R. N. College, wybudowana w ciągu 7 miesięcy. Powołana przez niego

komisja, złożona z kilku prof. wyższych uczelni, ustaliła warunki przyjmowania, egzaminy wstępne oraz program 2 letniego szkolenia. Fisher zwracał uwagę przy nauczaniu historji morskiej na konieczność wykazywania jej wpływu na historję ogólną; na rozpatrywanie geografji tak z punktu lądowego, jak i morskiego (dla marynarza morza są poprzedzielane lądami, a nie przeciwnie) i na wprowadzenie do programów szkolenia — budownictwa i mechanizmów okręt., by oficer zdawał sobie sprawę z życia okrętu i nie wykazywał karygodnej ignorancji w kwestjach technicznych.

Następną reformą było usunięcie ogromnego rozdźwięku, jaki istniał między oficerami korpusu morskiego i technicznego, rozdźwięku — uniemożliwiającego wszelką współpracę na okręcie. Początkowo, po wprowadzeniu pary, cała obsada kotłowa i maszynowa była cywilna; powoli wprowadzono specjalności mechaniczne dla marynarzy — wówczas położenie inżynierów i kierowników stało się b. nieokreślone, aż wreszcie przyznano im stanowiska oficerów. Pogorszyło to jeszcze bardziej stosunki z of. morskimi. Gdy w 1906 r. chciał Fisher dać oficerom korpusu technicznego odznaki oficerskie, napotkał zgodny sprzeciw wszystkich oficerów morskich, i projekt jego upadł. Wprowadził go Fisher dopiero po powrocie do Admiralicji podczas wojny, w uznaniu zasług korpusu technicznego w pierwszych miesiącach wojny.

By złamać u podstaw fałszywe pojęcie o niższości korpusu technicznego, w którym niejednokrotnie były jednostki o dużych wartościach, przeprowadził on projekt stworzenia oddziału mechanicznego w szkole Dartmouth; by zaś bardziej zbliżyć „mechaników" i „nawigatorów", a zarazem, by zapewnić lepszy wybór kandydatów na oficerów, przedłużył szkolenie do 4 lat. Pierwsze dwa lata miały być wspólne dla obu wydziałów w nowo założonej szkole w Osborne, następne 2 lata w Dartmouth. Szkolenie wspólne kończyło zaokrętowanie na krążowniku szkolnym, gdzie po kilku miesiącach zdawano egzamina.

Fisher przeprowadził również projekt wcielenia do korpusu morskiego oficerów piechoty marynarki. Mieli oni kończyć szkołę jako oficerowie morscy i w 21 roku życia iść na przeszkolenie piechoty. Stwarzało się przez to dużą ilość of. rezerwy. Dawało to również im okazję do żywszego zajmowania się sprawami morskiemi, bez narażania się na drwiny, a przy operacjach kombinowanych podnosiło w wysokim stopniu ich wartość, jako posiadających dokładną znajomość spraw morskich.

Gdy w 1903 r. zebrała się komisja lorda Eshera, powołana do reorganizacji Min. Wojny, Fisher wszedł w jej skład, będąc znanym ze swych zdolności organizacyjnych, i wkrótce też, ze skromnego doradcy, objął kierownictwo komisji. Pod jego przewodnictwem komisja stworzyła „Wydział Obrony Imperjum", celem studjowania obrony kraju z punktu widzenia marynarki, armji, kolonij i prac z tem związanych.

W 1904 r. Fisher zostaje I Lordem morskim. Przystępuje do rozwinięcia zamierzonego programu, wystudjowanego podczas

długich lat doświadczeń. Reformy co do personelu załatwił już jako II Lord; do reform co do materjału przygotował podłoże jako Dyrektor służby art. i III Lord morski. Praca jego ma obecnie takie wytyczne:

1) stworzenie silnej marynarki i przygotowanie jej do wojny,

2) rozumna polityka morska dla zapewnienia i utrzymania supremacji na morzu.

Pierwsza nie ma racji bytu bez drugiej, druga wymaga obecności pierwszej, to też rozwijają się razem i trudno je rozdzielić. Reformy Fishera podzielić można na zasadnicze i drugorzędne.

Na zasadnicze składały się: 1) program szkolenia oficerów; 2) wprowadzenie okr. linj. typu „Dreadnought"; 3) reorganizacja okrętów w rezerwie; 4) likwidacja okrętów bez wartości bojowej; 5) nowy podział sił morskich.

W czasie pobytu na m. Śródziemnem skrystalizował się u Fishera typ okrętu linjowego i krążownika linjowego. Doszedł on do nich po rozważaniu nowych elementów walki, jak: kalibru art. i odległości oraz szybkości.

Zwiększenie donośności artylerji odbywało się tak wolno, że przeciętny, mało przewidujący oficer nie wierzył w skuteczną walkę na duże odległości.

Dotychczasowy max. zasięg torpedy wynosił 3000 m. i wyniki ulepszeń, proponowanych przez Fishera, pozwalały przypuszczać zwiększenie do 6000 m — pociągało to za sobą zwiększenie odległości walki.

Aby na zwiększonej odległości móc korygować ogień, trzeba strzelać salwami z takiem założeniem, aby wszystkie pociski padały w jednym czasie — trzeba więc było wprowadzić unifikację kalibrów.

Dotychczas zdolności bojowe okrętu określano wagą artylerji jednej burty, bez względu na kaliber — przy uzbrajaniu wybierano najcięższe działa, jakie mógł okręt unieść, a wolne miejsca zapełniano mniejszemi kalibrami — przynosiło to wielkie straty w szybkości ognia, a ogień z różnych kalibrów uniemożliwiał skuteczne korygowanie.

Suma tych nowych warunków zmusiła do wprowadzenia nowego typu okrętów linjowych o nowem uzbrojeniu, gdyż:

1) groźba torpedy zmuszała do zwiększenia odległości,

2) strzelanie (skuteczne) na duże odległości stało się osiągalnem,

3) strzelanie salwami było jedyną metodą wstrzeliwania się na dużych odległościach,

4) korygowanie ognia wymagało upadku 6—8 pocisków razem,

5) pociski dużego kalibru mają większą szybkość końcową oraz dokładniejszy tor na dużych odległościach.

Fisher rozwiązał te warunki, wprowadzając podwójny kaliber, największe działa dużego kalibru oraz najmniejsze — małego. Trzy lata praktyki wykazały jednak konieczność zmian, — zastosowano największe działo małego kalibru.

Nowy typ „Dreadnought" otrzymał 5 podwójnych wież 30.5 cm dział, największego ówczesnego kalibru, w myśl zasady Nelsona, że nieprzyjaciela należy nietylko unieszkodliwić, ale zniszczyć, unicestwić całkowicie.

Zatwierdzenie budowy uzyskał Fisher bardzo łatwo. Był pierwszym admirałem, który wszedł w kontakt z prasą, a przez nią z szerokiemi warstwami społeczeństwa, i dążąc do tego, aby społeczeństwo zrozumiało kwestję morską i uznało potrzebę roform, nie karmił prasy ogólnikowemi wiadomościami, lecz podawał dokładne wyniki pracy, zamierzenia na przyszłość, i ich celowość. Będąc przekonywującym mówcą, udowodnił łatwo w parlamencie, że gdy Niemcy dojdą do powyższej konkluzji i budować będą flotę w tajemnicy, co w Niemczech jest zupełnie osiągalne, to podczas wojny donośność dział niemieckich będzie dwukrotnie większa, a skuteczność przewyższy kilkakrotnie działa angielskie.

Parlament słuszność wywodów uznał i bez protestów budowę uchwalił. „Dreadnought", niezależnie od tego, czem był, osiągnął 3 rezultaty strategiczne:

1) wstrzymał budowę obcych okrętów o dwa lata, pozwalając W. Brytanji na wyprzedzenie innnych państw w nowych budowlach;

2) czynił do pewnego stopnia mało wartościowym (w warunkach wojennych) kanał Kiloński ze wzgl. strategicznych — wskutek przewagi W. Brytanji Hochseeflotte musiała być stale na morzu Północnem; kanał zaś, pochłonąwszy 11 000 000 funt. szt. i 8 lat pracy, miał służyć do przerzucania gros sił morskich na Bałtyk;

3) zmusił Niemcy do pogłębienia swych portów, kanału Kilońskiego i całego „przedpola", dając możliwość podejścia do brzegów, czy forsowania portów, operacyj przedtem niemożliwych z powodu dużego zanurzenia ang. okrętów.

By wykorzystać nadarzającą się okazję zwiększenia swej przewagi, zdecydowano wykończyć „Dreadnought" w ciągu roku, by wcześnie odbyć próby i wprowadzić poprawki do budowy nowych eskadr oraz nie zaczynać budowy żadnego linj. okrętu, dopóki „Dreadnought" nie ukończy swych prób.

Zastosowano po raz pierwszy ochronę części podwodnej przed minami i torpedami. Najważniejszą innowacją i sukcesem, dzięki niej osiągniętym, było wprowadzenie turbin zamiast maszyn tłokowych. Nic tak nie charakteryzuje wartości Fishera, jako szefa technicznego marynarki, jak wybór turbin, przez co osiągnął tak wielkie sukcesy, jakich nie zanotowała historja konstrukcyj morskich.

Bardzo ważnym czynnikiem taktycznym walki, o dużem znaczeniu strategicznem, jest szybkość. Konstruktorzy przypisywali jej mniejszą wartość niż uzbrojeniu i starali się tylko dorównać szybkości okrętów marynarek obcych. Przewaga szybkości, jaką osiągnął Fisher, zmusza nieprzyjaciela do przyjęcia walki, w miejsce ucieczki, daje wybór odległości i pozwala na ucieczkę w razie spotkania silniejszego przeciwnika.

Dotychczasowa max. szybkość okr. linj., osiągnięta przy forsowaniu maszyn, wynosiła 18 węzłów. Szybkość, którą rozwijał

„Dreadnought" dzięki zastosowaniu turbin, była 21 węzłów, krążowniki zaś linjowe — 25 węzłów.

Przy określaniu typu krążownika linjowego, kierował się Fisher innemi zasadami, zależnemi od przeznaczenia okrętu, które wyrażały się zadaniem:

1) niszczenia handlu nieprzyjaciela,

2) zwalczania krążowników i lekkich sił npla,

3) wzmacniania eskadry okr. linjowych.

Dla ostatniego powodu, jako artylerję główną, przyjęto działo 30.5 cm.

Prócz wyposażenia floty w jednostki duże zabiegał on o budowę znacznej ilości sił lekkich, których Anglji stale brakuje, oraz zwrócił baczną uwagę na łodzie podwodne, zjawiające się już w 1899 r. Zdania co do nich były bardzo podzielone, Fisher zaś nie miał żadnych wątpliwości, uznając ich wady i braki za chwilowe. Największym przeciwnikiem ł. p. był adm. Wilson, głównodowodzący esk. m. Śródziemnego. Celem przekonania swego przeciwnika zarządził Fisher manewry 6-ciu łodzi p. przeciw eskadrze m. Śródziemnego, w wyniku których trzy okręty uznano za zatopione, a tylko jedną łódź, i to skutkiem rzekomego zderzenia z handlowym statkiem, za zniszczoną. Admiralicja przyjęła wówczas projekt budowy pierwszej serji łodzi typu A — $^{180}/_{207}$ ton.

Spuszczenie A 1, którego dokonał osobiście Edward VII, łączy się z założeniem Szkoły w Osborne oraz z kompletnem odrestaurowaniem i podniesieniem na ląd zniszczonej „Victory" w przygotowaniu do 100-letniej rocznicy Trafalgaru.

Za pierwszą serją łodzi poszły następne — Fisher forsował budowę dla sobie tylko wiadomych planów, i w przeddzień wojny Anglja posiadała 50 łodzi o wartości bojowej i 62 łodzie w rezerwie.

Idea konieczności nowych jednostek tak ogarnęła Fishera, że w roku 1901 chciał objąć kierownictwo jednej ze stoczni, by budować pancerniki, krążowniki, destroyery przez siebie obmyślane, napędzane turbinami, opalane ropą, o ogromnej sile ognia we wszystkich kierunkach, o zwiększonej szybkości, pozbawione kominów i t. p.

Chcąc zreorganizować okręty w rezerwie, wprowadził Fisher dla nich prawie kompletną załogę, złożoną tak ze specjalistów, jak i personelu pomocniczego Uniezależnił on te okręty od baz pływających i warsztatów i doprowadził eskadry w rezerwie do takiego stanu, że wystarczyło kilku godzin do nadania im pełnych wartości bojowych.

W celu całkowitego przygotowania marynarki do wojny, skreślił Fisher bez wahania 154 okręty, pozbawione wartości bojowej. Oszczędził przez to 3 500 000 £ rocznie, a likwidacja starych jednostek spowodowała zamknięcie licznych arsenałów, co zmniejszyło jeszcze bardziej wydatki.

Fisher wiedząc, że główną zasadą każdej wojny tak lądowej, jak morskiej, jest koncentracja swych sił w słabym punkcie nieprzyjaciela (jej zawdzięcza Nelson St. Vincent, Aboukir, Trafalgar; a Napoleon wszystkie swe zwycięstwa), ściągnął on wszystkie eskadry

kolonjalne na wody ojczyste, zastępując je częstemi wizytami okrętów wojennych. Zostawiono jedynie kilka krążowników w Chinach, Australji, Afryce oraz kanonierki w Chinach. Całą zaś zbrojną siłę morską podzielono na trzy eskadry: główną — La Manche, mniejszą — m. Śródziemnego oraz trzecią esk. Atlantyku, z bazą w Gibraltarze, dla ewent. wsparcia jednej lub drugiej, zależnie od okoliczności.

Prócz tego stworzono „lotną" eskadrę krążowników, szkolną podczas pokoju, przydzielaną podczas wojny do jednej lub drugiej eskadry.

Jednocześnie z walką o prawa oficerów korpusu technicznego, wprowadził Fisher stopnie podoficerskie dla maszynistów, początkowo cywilnych, i wkońcu przeforsował nawet osiąganie stopni oficerskich przez zasłużonych mechaników, pobudzając ich przez to do skuteczniejszej pracy — pokładowi podoficerowie bowiem oddawna już mieli możność awansu na oficerów.

Będąc na najwyższem stanowisku, interesował się żywo losem załóg i warunkami, w jakich żyli. Gdzie widział krzywdzące ich zwyczaje, usuwał je bezwzględnie.

Zaprzestano za jego sprawą wstrzymywania strawnego przy wyjeździe na urlop. Gdy okręt udawał się w dłuższą podróż, załoga nie mogła przez trzy miesiące posyłać rodzinom swych poborów, zatrzymywanych przez dowództwo w obawie przed dezercją. Fisher zakazał tego.

Dzięki Fisherowi, zwiększono równoważnik na wyżywienie załogi, zainstalowano piekarnie na okręcie i wprowadzono higjeniczne oraz wygodne pomieszczenia.

Oficerów zwolniono od składki na orkiestry okrętowe, wstawiając odpowiednią sumę do budżetu.

Jedną z bolączek było zmniejszanie wartości bojowej eskadr przez częste reperacje i dokowanie okrętów. Fisher nakazał wszelkie możliwe naprawy uskuteczniać na okręcie, odsyłając go do doku tylko w wypadkach rzeczywistej konieczności i wówczas do eskadry miały wchodzić zapasowe jednostki.

Powołana w 1905 r. komisja, sprawdzająca wyniki reform Fishera, ustaliła oszczędności, powstałe skutkiem ich, na sumę 22 000 000 £ pomimo wydatków na zmianę administracji i nowe budowle.

W tymże roku Fisher zostaje admirałem floty (stopień — osiągany tylko z wyboru) i mimo przekroczonych 60 lat Admiralicji nie opuszcza.

Dało to powód do przykrej sprawy, która przyczyniła się w znacznej mierze do dymisji Fishera. Lord Beresford, następca adm. Wilsona na m. Śródziemnem, spodziewał się, iż zostanie I Lordem m., gdy nadzieje go zawiodły, począł zwalczać Fishera, mając ogromne wpływy w prasie i Parlamencie, a obwiniając go o brak polityki morskiej, o fatalny stan przygotowania marynarki do wojny, o ukrywanie przed opinją publiczną prawdziwego stanu rzeczy.

Sprawy miały się następująco. Admiralicja przekazywała głównodowodzącemu „rozkazy na czas wojny" — było to wyszczególnienie sił, wchodzących w skład eskadry podczas wojny, nakazy trzymania się pewnych zasad i ogólnej polityki — natomiast plany operacyj ćwiczebnych opracowywał sobie sam dowódca, zgodnie z otrzymanemi instrukcjami.

Beresford zażądał od Admiralicji planów operacyj na wypadek wojny — Admiralicja nie powierzała ich nikomu ze względu na utrzymanie tajemnicy, koniecznej dla zaskoczenia n-pla. Po odmowie Beresford zażądał planów operacyj ćwiczebnych, wykonywanych przez swych poprzedników.

Ponieważ system zaufania w zdolności i inicjatywę d-ców, w przygotowaniu eskadr do wojny, był stale stosowany, Admiralicja planów nie miała — d-cy przesyłali tylko raporty z ukończonych manewrów.

Beresford przyjął to za podstawę swych oskarżeń, za które został usunięty z dowództwa. Pomimo tego — oskarżeń nie zaniechał, powodując utworzenie podkomisji gabinetowej do rozpatrzenia jego zażaleń. Po raz pierwszy w dziejach Admiralicji czy Min. Wojny zdarzyło się, że pełnomocnik ich był zmuszony publicznie tłumaczyć się i był postawiony w stan oskarżenia na żądanie oficera, ukaranego za brak subordynacji.

Gdy w 1795 r. adm. Hood, będący d-cą sił lądowo-morskich m. Śródziemnego, zaprotestował przeciwko polityce Admiralicji, to mimo ciężkich warunków wojny, został pozbawiony dowództwa, a w stan spoczynku nie poszedł tylko dzięki swym niezaprzeczenie wielkim zasługom.

Obecnie jednak komisja, uznawszy politykę Admiralicji za racjonalną i skuteczną, przygotowanie marynarki do wojny za wystarczające, a odmowę wydania planów operacyj wojennych Beresfordowi za słuszną, usprawiedliwiła jednakowoż tego ostatniego za stawianie Fisherowi zarzutów.

Dyscyplina i powaga Admiralicji zostały zachowane, lecz ambicja Fishera i autorytet I Lorda morskiego zostały nadwyrężone.

Dla utrzymania prestiżu władzy zwierzchniej, w sporze między starszym a młodszym, musi rację mieć pierwszy, tem bardziej, gdy jego sprawy są słuszne.

Gdy urzędowanie Fishera dobiegało do końca na stanowisku zajmowanem przez 5 lat, Beresford począł ubiegać się o przyznanie mu stopnia admirała floty w nadziei zostania I Lordem. Fisher sprzeciwił się temu stanowczo i jego następcy stali na tem samem stanowisku. Ustępując przeprowadził powierzenie admirałowi floty Wilsonowi opuszczonego przez siebie urzędu.

Będąc jednym z niewielu I Lordów, którzy byli jednocześnie adjutantami morskimi króla, rozwijał plany swej polityki, zasługującej w całej pełni na uznanie.

Ideą przewodnią jego pracy było bezpieczeństwo Imperjum oraz bojowa użyteczność marynarki.

W. Brytanja jeszcze do 1909 r. trwała w swej izolacji od reszty Furopy i Fisher musiał się liczyć tak z niebezpieczeństwem wzrastania potęgi morskiej Niemiec, jak i z koalicją Rosja — Francja, gdyż stanowisko Francji, mimo wizyt króla Edwarda VII w Paryżu i prezydenta Loubet'a w Londynie, było bardzo niepewne dla Fishera, będącego świadkiem, jak kilkakrotne próby zbliżenia angielsko-francuskiego kończyły się na niczem. To był główny powód koncentracji floty w La Manche. Dawała ona w 1909 r. 10% przewagi nad ewent. koalicjami Francja — Rosja, czy Niemcy — Rosja.

Koncentracja ta grupowała 88% sił morskich w La Manche, gdyż Fisher nie wierzył, by Niemcy budowali tylko tyle, co oficjalnie podawali. Krupp, należący do międzynarodowego koncernu niklu, otrzymywał za pośrednictwem mniejszych firm o 3000 ton niklu więcej niż zamawiał; a nikiel był wówczas używany wyłącznie w budownictwie okrętowem i w artylerji. Żądanie Fishera, by attaché angielski mógł wizytować arsenały niemieckie, zosłało stanowczo odrzucone. Wzamian za to, gdy, podczas pobytu Fishera w Karlsbadzie, v. Tirpitz przysłał do niego wysoko postawionego dygnitarza z nieoficjalną propozycją obustronnego zmniejszenia kalibru, — dosłowną odpowiedzią było: „Idź pan do djabła!" .

Podczas wizyty z Edwardem VII w Petersburgu, nawiązuje Fisher stosunki z ks. Izwolskim, ministrem spr. zagr., i premjerem Stołypinem, omawiając z nimi konieczność stworzenia koalicji: W. Brytanja — Francja — Rosja — Turcja. Tę ostatnią chciał on koniecznie widzieć w przymierzu z Rosją. I Kemal-Pasza, b. wielki wezyr, przyjaciel Fishera, skłaniał się po części do koalicji, w końcu jednakże wpływy niemieckie w Turcji przeważyły.

W 1912 r. pierwszy Lord Admiralicji, Winston Churchill, odwołał Fishera z Ameryki dla objęcia przez niego przewodnictwa komisji, wprowadzającej ropę jako paliwo. Komisja ta stworzyła podstawy największego dziś towarzystwa Engl.-Persian Oil Company oraz spowodowała rozwój eksploatacji złoży naftowych na Trynidadzie.

Fisher, współpracując z Churchillem, skłania go przed samą wojną do powierzenia dowództwa Gr. Fleet jednemu z najmłodszych admirałów — Jellicoe'mu.

Gdy wybuchła wielka wojna, pierwsze jej miesiące nie wróżyły W. Brytanji nic dobrego. Churchill, po objęciu stanowiska, zorganizował Sztab Główny marynarki, mimo protestu Fishera i A. Wilsona, admirałów floty o pięćdziesięcioletniem doświadczeniu, którzy stanowczo sprzeciwiali się, by Szefem Sztabu został ktoś inny poza I Lordem morskim, a gdy został nim wice-adm. Sturdee i uniezależniono go od Admiralicji, Wilson zgłosił swą dymisję. Następca jego, adm. Jackson, który razem z Fisherem przeprowadził zainstalowanie okrętowych stacyj radjotelegraficznych, był za słaby, by przeciwstawić się ograniczeniom praw pierwszego Lorda morskiego.

Przesunięcie i działania jednostek floty powinny być zależne tylko od decyzji tego ostatniego, natomiast Churchill wraz z szefem sztabu adm. Oliverem, następcą Sturdee'ego, poczęli wchodzić w uprawnienia I Lorda morskiego. Churchill z doradczego stanowiska szefa sztabu uczynił kierownicze; szef sztabu wraz z nim

wydawał rozkazy, a I-mu Lordowi pozostało tylko ich wykonanie. Organizacja była fałszywa w samem założeniu, spowodowała ona wszystkie niepowodzenia i ostatecznie dymisję Churchilla.

Churchill, ratując się przed dezorganizacją, powołuje w przeddzień klęski pod Coronelem Fishera na stanowisko I Lorda morskiego. Był on bowiem jedynym człowiekiem w Anglji, obdarzonym zupełnem zaufaniem całego kraju, i zaufania tego nie zawiódł. Po nadejściu wieści o fatalnej klęsce pod Coronelem, nie zawahał się Fisher odjąć Gr. Fleet trzech krążowników linjowych, mimo uszczuplenia jej przez liczne dokowania okrętów.

Przewidywania Fishera, że koło Falklandów eskadra angielska spotka nieprzyjaciela, okazały się trafne. Zwycięstwo angielskie było zupełne, przynosząc eskadrze v. Spee całkowite zniszczenie.

Był to jedyny wypadek, gdy Fisher działał samodzielnie. Kiedy grożące niebezpieczeństwo minęło, Churchill znów przyjął całą inicjatywę w swoje ręce. Fisher objął stanowisko I Lorda z przygotowanemi już planami — przedłożył zatem program budowy 612 nowych jednostek, potrzebnych do wykonania zamierzonego przez siebie projektu bałtyckiego. Po zwycięstwie pod Falklandami uzyskał bez trudu uchwalenie budowy przez min. skarbu, L. George'a, lecz wykonaniu planów Fishera stanął na przeszkodzie Churchill.

Projekt bałtycki polegał na wysadzeniu desantu w Niemczech. Fisher był oddawna zwolennikiem operacyj kombinowanych i, będąc d-cą eskadry, ćwiczył b. często desanty. Rozpowszechnione tak dzisiaj jasne getry dla pieszych oddziałów marynarki zostały wprowadzone przez niego w 1870 r.

Fisher stał na stanowisku, że armja, mając, z powodu warunków strategicznych Anglji, charakter drugorzędny, powinna, iść z pomocą marynarce, a nigdy występować samodzielnie. To też sprzeciwiał się projektowi wspólnych działań anglo-francuskich na froncie niemieckim; proponował dopiero w decydującym momencie wysłać armję do Belgji na skrzydła n-pla, lub odrazu po rozpoczęciu wojny wysadzić armję ang. na wybrzeżach Niemiec — na wyspach Fryzyjskich, lub na bałtyckiem Pomorzu; odciążyłoby to front zachodni o blisko miljonową armję.

Min. Wojny planu nie przyjęło; siły ang. zostały wysłane na front i wystawione na pierwsze uderzenie Niemców, zanim główne siły francuskie weszły do akcji. Anglicy okryli się chwałą, lecz kosztem rozbicia połowy kurpusu, jak to przewidywał Fisher.

Francuzi sprzeciwiali się wylądowaniu Anglików w Belgji, obawiając się, zdaniem Fishera, okupacji Belgji, a nawet półn. części Francji po wojnie. Faktem jest, że armja angielska była zawsze starannie oddzielona od morza czy to siłami francuskiemi czy belgijskiemi. Fisherowi zaś ogromnie zależało na zajęciu wybrzeży Belgji. Niemcy ocenili należycie jej strategiczne położenie, dominujące nad kanałem, i zajęli Flandrję z chwilą rozpoczęcia kroków wojennych. Tylko dzięki wadliwej organizacji dowództw marynarki niemieckiej, pochodzącej z podporządkowania marynarki zbyt ostrożnemu cesarzowi i wpływom stosunków politycznych, Anglja nie została wygło-

dzona przez rozpoczęcie bezwzględnej walki łodziami podwodnemi wtedy, gdy jeszcze środki obrony przeciw nim nie zostały rozwiniętę.

Zajęcie Zeebrügge było wynikiem niedopatrzenia i braku pojęcia strategji u Churchilla.

Gdyby 250 000 armja, zamiast do Dardaneli, została wysłana do Belgji, co poszłoby tem łatwiej, że z początkiem wojny Ostenda i Zeebrügge były w rękach belgijskich — wojna, zdaniem Fishera, skończyłaby się w ciągu roku.

Będąc jeszcze adjutantem morskim Edwarda VII w 1908 r. — podał Fisher królowi projekt, by korzystając z bezwzględnej ówczesnej przewagi W. Brytanji, bez wypowiadania wojny zaskoczyć Niemcy zamknięciem ich floty we własnej bazie, jak to uczynił Nelson pod Kopenhagą. Operacja polegać miała na podejściu nowobudującemi się superdreadnoughtami pod samą Kilonję, na zbombardowaniu doszczętnem portu i szluz kanału i zniszczeniu floty. Przyjęcie odpowiedzialności za ten szalony krok byłoby tem łatwiejsze, że Niemcy do wojny nie były przygotowane. Dzięki temu unikniętoby może długiej wojny światowej.

Z początkiem wojny Fisher proponował zdobycie Helgolandu, albowiem nie mógł darować oddania go Niemcom przez lorda Salisbury'ego, ówczesnego premjera. W razie zainstalowania tam przez Anglików bazy łodzi podwodnych, morze Północne byłoby dla Niemiec zamknięte.

Inny był projekt desantu na Pomorzu, z czem Fisher liczył się poważnie i do wykonania czego rozpoczął budowę owych 612 okrętów. Wymagał ten plan współpracy z Rosją, a polegał na wysadzeniu dwustutysięcznej armji na pustem wybrzeżu Pomorza, o 80 mil od Berlina. Byłoby to tylko powtórzeniem historycznego już zdarzenia: Fryderyk Wilhelm I, dowiedziawszy się o wylądowaniu Rosjan na Pomorzu w 1740 r., poczuł po raz pierwszy w życiu strach i zażądał trucizny, a jedynie nagła śmierć carycy Anny zmusiła wojska rosyjskie do cofnięcia się.

Bałtyk był słabym punktem Niemiec i Fisher wiedział o tem równie dobrze, jak Fryderyk I, i według niego, punkt ciężkości wojny morskiej, w razie posiadania przez Anglję Helgolandu, należało przenieść na Bałtyk. Z myślą o Bałtyku budował Fisher swoje 612 okrętów oraz łodzie podwodne.

Niemcy obawiali się desantu na Szlezwig-Holsztyn, albo wyspy Fryzyjskie, lecz desantu na Pomorze nie spodziewano się nigdy. Byłoby to całkowitem zaskoczeniem, zakończyłoby wojnę zajęciem niebronionej z tej strony stolicy, lub w każdym razie stworzyłoby nowy front i to na terytorjum niemieckiem.

Do zrealizowania należało wytrałować Sundy, wysłać większą ilość ł. p. na Bałtyk, dla oczyszczenia go z lekkich sił niemieckich, celem uniemożliwienia Niemcom wywiadu — i w czasie, gdy cała Gr. Fleet pozorowałaby wysadzenie desantu na wyspy Fryzyjskie, poświęcając na to wszystkie stare jednostki — Rosjanie w spokoju wysadziliby desant na Pomorzu.

Unikniętoby wówczas nieszczęsnych Dardaneli, a operacja udałaby się kosztem strat mniejszych lub najwyżej takich, jakie poniesiono w Dardanelach.

Operacja była nadzwyczaj trudna do wykonania, choćby tylko ze względu na trudności wspólnych działań rosyjsko-angielskich, lecz, zdaniem Fishera, projekt był wykonalny i, poza okupacją Belgji, jedyny do osiągnięcia. Doświadczenie Fishera każe wierzyć w skuteczność projektu, a jego energja i upór — w wykonanie.

Do końca życia bolał Fisher nad ignorowaniem „projektu bałtyckiego", a o chorobę prawie przyprawiła go wieść o przeprowadzeniu przez Niemcy desantu w zatoce ryskiej w 1917 r., wykonanego daleko mniejszym nakładem sił, niż w przewidywanym przez niego projekcie. Projekt bałtycki nie został kategorycznie odrzucony, ale nie rozpatrywano go również poważnie i to dzięki Churchillowi, który, upodobawszy sobie projekt operacji kombinowanej w Dardanelach, nie zwracał uwagi na plany Fishera, pomimo że odległość do Niemiec wynosiła 300 mil, a w najgorszym razie na Pomorze 600 mil, — do Dardaneli zaś 2000 mil.

Gdyby kierownictwo operacyj w Dardanelach powierzone zostało Fisherowi lub Wilsonowi, operacja ograniczyłaby się była tylko do demonstracji politycznej, gdyż zbombardowanie fortów przez okręty angielskie, bezpośrednio po wypowiedzeniu wojny przez Turcję, zwróciło jej uwagę na możliwość zajęcia cieśnin i pozwoliło na czas przygotować odpowiednią obronę. Fisher nie wierzył w skuteczność działań między skalistemi brzegami, w cieśninie o zmiennych prądach, niosących miny i o dobrze chronionych polach minowych. Nie wierzył w myśl sentencji Nelsona: „Marynarz, atakujący okrętem fort, jest niespełna rozumu". Nie wierzył — opierając się na wieloletniem doświadczeniu z wojny rosyjsko-tureckiej, z wizyt w Turcji i rozmów z komendantami półwyspu.

Komitet wojenny był jednak pod wpływem nadzwyczajnej elokwencji Churchilla i projekt uchwalono.

Gdy wskutek niepowodzeń trzeba było akcję dardanelską przerwać, przekonano się, iż było to ze względów prestiżowych niemożliwe i, mimo protestu Fishera, kontynuowano ją w dalszym ciągu. Gdy Fisher zgłosił dymisję, Kitchener i Churchill uzyskali wydanie rozkazu królewskiego, nakazującego Fisherowi odwołanie swojej dymisji.

Lordowie morscy czuwają nad utrzymaniem marynarki na poziomie niezbędnej potęgi i supremacji W. Brytanji — skoro I Lord zgłasza dymisję, „człowiek z ulicy", mający głębokie zaufanie do władz najwyższych, zaczyna się niepokoić; nic więc dziwnego, że dymisja Fishera wywołała protest pozostałych lordów morskich przeciw prowadzonej polityce, a w konsekwencji ustąpienie Churchilla i upadek gabinetu.

Człowiek, który w obliczu wojny spowodował upadek gabinetu, zaczynał być niebezpiecznym, mimo niezaprzeczenie wielkich usług jakie oddał.

Usunięty w zacisze domowego ogniska, zostaje w niem do końca życia, dając znać o sobie tylko częstemi publikacjami, zwłasz-

cza, gdy adm. Jellicoe został I Lordem morskim i palącem zagadnieniem była kwestja obrony przeciw łodziom podwodnym.

Już w 1905 roku zwrócił Fisher wielką uwagę na miny, zwiększył wydatnie budżet na budowę magazynów i przygotowanie min. Po opuszczeniu przezeń Admiralicji, wydatki te zostały skreślone. Gdyby Fisher był I Lordem od początku wojny i utrzymał się na stanowisku, pewne jest, że niemieckie ł. p. opuściłyby wody, otaczające Anglję, jeszcze przed 1916 r., i wielka zagroda, morza Północnego byłaby, obok innych, postawiona o rok wcześniej i bez pomocy Ameryki, która czekała tylko na sposobność, by sięgnąć po berło hegemonji morskiej.

Niepowodzenia zawsze spadały tam, gdzie nie liczono się ze zdaniem Fishera. Człowiek ten miał proroczą wprost zdolność przewidywania. Na sześć lat przed wojną przepowiedział jej wybuch, myląc się tylko o dwa miesiące. Podczas operacyj dardanelskich zażądał pewnego dnia natychmiastowego odwołania „Q. Elisabeth", grożąc dymisją — Churchill zgodził się, biorąc to za dziwactwo — już następnego dnia „U 21" storpedowała „Irresistible", który zajął opuszczone przez „Q. Elisabeth" miejsce.

Jedynej rzeczy nie przewidywał Fisher, to tego, że złośliwość ludzka może go usunąć zupełnie z życia politycznego. Wrogów osobistych lekceważył zawsze, dla przeciwników swych zamiarów i idei był straszny. Bezwzględność zaś jego postępowania przysporzyła mu tylu wrogów, ilu nie miał jeszcze żaden człowiek w Anglji. Podczas sprawy Beresforda, wroga Fisherowi partja posunęła się tak daleko, iż oskarżono go, że był na żołdzie Niemiec i pracował na ich korzyść. W późniejszym okresie uważano go wręcz za obłąkanego.

Po zgłoszeniu dymisji, spokojny żywot był nader przykry dla Fishera. Widział, jak Niemcy wykonują wysadzenie wojsk w zatoce ryskiej, widział upadające możliwości realizacji projektu bałtyckiego, o którym pisał do L. Georgea, I ministra, jeszcze w 1917 r.; widział Admiralicję w letargu; czuł się zdolnym do dania nowych impulsów marynarce, Admiralicji, wojnie, przez zmuszenie Hochseeflotte do przyjęcia bitwy, zwłaszcza przy wzmocnionych przez Amerykę siłach. Wola jego i energja były jeszcze młodzieńcze mimo 77 lat i, mimo to, musiał trwać w bezczynności.

Fisher, podobnie jak v. Tirpitz, stworzyli obaj potężne marynarki i przygotowali je do wojny — a gdy wojna wybuchła, zmuszeni byli ustąpić ludziom, nie mającym ani w części ich genjuszu tak podczas pokoju, jak i podczas wojny. Co ci dwaj mocarze mogliby zdziałać, gdyby mieli wolne ręce, trudno jest dziś przewidzieć.

Największym ciosem dla Fishera było pominięcie go przy przejmowaniu floty niemieckiej w Scapa Flow. On marynarkę angielską do wojny przygotował, jak twierdzi Mahan, 86% dział skierował w kierunku Niemiec, a jego reformy przyczyniły się do utrzymania supremacji W. Brytanji na morzu.

Idei tej poświęcił całe życie, wyrzekając się rodziny, z którą widział się tylko podczas choroby, gdy nadwątlone zdrowie zmuszało go do przerwania wytężonej pracy; a całej swej niespożytej energji użył, by planom swym zapewnić powodzenie. Jemu, a nie komu innemu przypaść był winien w udziale zaszczyt przyjmowania poddającej się floty niemieckiej. Admiralicja pominęła jedyną sposobność okazania mu wdzięczności za sześćdziesięcioletnią pracę dla dobra marynarki.

Hołd należny oddano mu dopiero po śmierci, w 1920 roku, gdy ten „niezastąpiony, nieugięty, bezlitosny", jak go nazywano, odszedł z tego świata. Pogrzeb, przewyższający uroczystości pośmiertne uwielbianego przez naród Edwarda VII, był jedną wielką manifestacją narodu angielskiego dla człowieka, który morzu poświęcił całe swe życie, a Nelsonowi zazdrościł tylko jednego, że danem mu było Ojczyźnie złożyć na morzu swe życie w ofierze.

Źródła:

R. A. Bacon: The life of Lord Fisher.
W. Churchill: The world crisis.
J. Jellicoe: Grand Fleet.
J. Irving: Coronel and Falklands.
C. Farrère et P. Chach: Combats et batailles sur mer.

BRUNON DZIMICZ.

Samotny krążownik.

(FRAGMENTY Z WIELKIEJ WOJNY).

VI. Przeskok ku Ziemi Obiecanej.

Wicher dął z przemożną siłą, siekąc twarz.

— Rzetelny mordotyk! — klął na mostku dowódca, świątecznie nastrojony po pobycie w Mount-Lavinia, ścierając z twarzy ciepło-słony osad po bryzgach, wywoływanych uderzeniem dziobu okrętu o wzburzoną toń.

W mesie „religja“ siedziała ponuro w kącie, obrażona na „dziecinny koniec“ stołu za brak zrozumienia świeckiej nieomylności doktora, zaciętego jej wroga wprawdzie — wolnomyśliciela w sporach zasadniczych, zato najlepszego towarzysza do wypraw „po zachodzie słońca“, bo milczącego i należycie oświeconego (orjentacja w kierunku!).

Otóż młodzież wykpiła imć Erazma, iż w swoich wszędobylskich bajaniach pomieszał szczapowate Syngalezki z pełnokrwistemi Tamilkami. Stąd, podczas wypadu na ląd, strata cennego czasu i mniej cennej waluty... Zadraśnięty przypadkowo w swej ambicji wyższej inteligencji i wiedzy etnograficznej..., imć Erazm nie dał tego poznać po sobie, lecz odczuł głęboko i przebolał jawnie za pośrednictwem „oduchowionej osoby“. „Koniec“ młodych wyrażał zachwyt, panosząc się niespodziewaną przewagą w... haremografji.

— — — — — — — — — — — — — — —

„Czykuma“ z siostrzycą, które dostały od admiralicji brytyjskiej doborowego antracytu, miast marnego miału z Karafuto, nie mogły utrzymać na wodzach swych koni parowych, czujnie szperając wokoło kołyszącego się konwoju, niby rej wodząca para w mazurze...

Nad „Emdenem“ stał już krzyżyk, ale „Königsberg“ czaił się złowrogo, a nadspodziewanie liczne zastępy łodzi podwodnych zaczynały nie na żarty zmuszać okręty, ba! — całe konwoje, do tańczenia przestarzałych kontredansów... krok na prawo, krok na lewo... nierzadko (strach ma wielkie oczy) intuicyjnie — krok wstecz, ale wtedy całą parą!

Po minięciu Sokotry, wiatr zaszedł w prawo i wkrótce żar dzienny się stał jeszcze dokuczliwszy, gdyż ciepły powiew, wcale nie odświeżając, niósł w dodatku kąśliwy pył pustyni Wahabitów...

Nadomiar złego dowódca konwoju wydał rozkaz:

— „Askold" odłączy się, celem rozpoznania wybrzeża Hadramautu od Darfut'u na zachód. Rendez-vous na drugi dzień o ósmej przed zatoką Adenu.

Jakżeż żałowaliśmy ożywczych tchnień czystej północy! Niech będzie błogosławiona Kamczatka, półwysep Czukczów, wyprawa na Anadyr, nawet niezbadany Omołon! Byle nie ta duchota w rozżarzonej blaszance, zawilgłej od parowania naszych własnych soków, i posypanej pyłem piasku... A lepka pościel, od której trzeba się odrywać resztkami sił po nużącym śnie... jeśli to można nazwać snem!

— Dokąd nas zaniosło — biadał pop. — Bania bez wyjścia!

— Do samych bram piekła — dowodził mechanik; natomiast doktór zapewniał, że jesteśmy niedaleko Ziemi Obiecanej. Taki galimatjas geograficzny nie mieścił się w głowie zbiedzonego katabasa z płową brodą — jęczał tylko.

Załoga maszynowa łaziła po wachcie, jak pomylona, z odętemi brzuchami od niemożliwie wielkiej ilości pochłoniętej wody. Łaźnie, nawet z dużego żagla zrobiona sadzawka na górnym pokładzie, nie starczały dla wszystkich.

Dołączyliśmy się do konwoju w oznaczonem miejscu i czasie, spotkawszy tylko pod Makallą arabską szkutę, naładowaną co najmniej kopą Somalijek. Czy był to „żywy towar", mało nas wtedy obeszło... Nawet bosman nie napraszał się do zbadania „konosamentu", który błyszczał na słońcu, jak heban, dobrze wysmarowany zjełczałym olejem kokosowym.

Kotwica spadła, mącąc i tak nieprzezroczą, tłustą posokę Adeńskiego bajora. Na nieszczęście, jakiś mniejszy współtowarzysz podróży rozpoczął w odległości ćwierć mili na naszej nawietrznej stronie doładowywać węgiel. W niespełna godzinę byliśmy takimi „pomazańcami", iż jeden drugiego nie poznawał. Nie pozostawało nic innego, jak „leżakować" na słomianych makatach, rzuconych na pokładzie rufy. Kabiny, aż do odkotwiczenia, były szczelnie pozamykane. Coprawda w kabinie starszego nawigatora, który pozostawał na mostku, zapomniany ordynans przespał w ten sposób siedemnaście godzin... ale miał on specjalną zaletę: jeśli dużo psuł powietrza, to zato mało go potrzebował...

Nie skusiły nas i nie zachęciły do wycieczki na ląd nawet malownicze karawany wielbłądów, ciągnące do osiedla z okalających go piaszczystych wzgórz, na których rozmieszczone w pewnych odstępach zbiorniki ropy robiły dziwnie obce wrażenie. Aden jest taką przez Allacha zapomnianą, a przez Anglików ukochaną dziurą, że poprzedni nasz parogodzinny pobyt całkowicie wystarczył.

Spuszczono więc na wodę tylko roboczą szóstkę i restaurator pojechał po włoszczyznę i „ginger bier"... no i po oczywiście en gros zamówione widokówki. Po paru godzinach przywiózł parę dyń i kawonów, brudny worek prasowanych daktyli i wizerunek miejscowej znakomitości... murzynki o trzech piersiach. (Doktór uprzedzająco odstąpił go popowi)... Reszta dostała kantor „Anglo Persian Oil", fotografowany ze wszystkich stron świata, z wielbłądem

pod szyldem firmy i bez... z wielbłądem o dwa pensy droższy! Może to wahanie giełdy było pomysłem Chiziatullina? Insz Allach!

— — — — — — — — — — — — — — —

Cały dzień następny okręt mył się i szorował, a my razem z nim.

Nareszcie wachtowy sygnalista głośno obwieścił wywieszenie zbawiennego sygnału odkotwiczenia. Nigdy jeszcze kotwica nie skoczyła tak szybko z dna na swoją poduszkę. Byle dać ruch naprzód, byle stworzyć jakieś podobieństwo przewiewu! Zajęliśmy swoje miejsce pomiędzy owczarkami stad australijskich. Minęliśmy skałę Pirymu, łamiąc sobie głowę, jak tam mogą wytrzymać urzędnicy Imperjum Brytyjskiego. Ma ono jednak wytrwałych synów...

Tak wślizgnęliśmy się do najstarszego historycznie morza. Ponieważ w owych czasach krnąbrna czerwień nie odpowiadała nastrojom ludzkości, która chętnie i posłusznie wykonywała wszelkie nakazy władzy, pokryło się to morze welonem mgieł, ukrywając swą barwę tak, że do samego Suezu płynęliśmy, jak po mleku. Cztery tuziny nawigatorów doprowadziło swe okręty i statki à bon port. Tu znów zwłoka, gdyż kanał, oczywiście, nie mógł nas przepuścić wszystkich równocześnie. Dostaliśmy numer kolejny gdzieś na szarym końcu, ale tu nas, synów północy, owionął już delikatny wietrzyk, może goniący chmury, które fruwały nad Atlantykiem? Piersi nabrały oddechu...

W mig okrążyły nas wąskie feluki nubijczyków w purpurze ukośnych żagli i, nie bacząc na łańcuszek od gwizdka wachtowego bosmanmata i sikawki pompki pożarowej, wdarło się na pokład kilku semitów w fezach, którzy, jak wiatraki wymachując przed nosem czarnem lub białem strusiem piórem, głośno wrzeszczeli: „perro! perro!" Z trudem domyśliliśmy się, iż jest to swoista wymowa słowiańskiego „pióra", oferowanego na sprzedaż.

Przypomnieliśmy sobie Bombaj, gdy oburzony pars z pianą na ustach wyrzucał z siebie: „niet stiekło, niet g...., very good sapphire!" — czego tłumaczyć chyba niepotrzeba.

Cieszyliśmy się, że pilot przybył dopiero nad ranem, mogliśmy więc przy świetle dziennem oglądać dzieło Lesseps'a.

Przemęczeni wprowadzeniem takiej nawały okrętów piloci, z wyglądu raczej przewodnicy międzynarodowego towarzystwa wagonów sypialnych, po daniu do zrozumienia, że nie pogardzają whisky z sodą, i wydaniu komendy: — „szybkość mała, środkiem kanału", siadali na skrzydłach mostku i drzemali, dopóki nie wślizgano się w spotykane jeziora o dość niewyraźnem znakowaniu i dużej ilości drag z pajęczyną łańcuchów kotwicznych wpoprzek drogi. Ale posłuszny sterowi krążownik łatwo i zwinnie przezwyciężał wszystkie przeszkody i jednym tchem osiągnęliśmy Ismailję, gdzie trzeba było zatrzymać się, aby przepuścić karawany, dążące w odwrotnym kierunku. Był to okres wzmożonego ruchu.

Na tym rozlewie cichych wód nieco później odznaczył się, jak gęsi na Kapitolu, wytrwały O. R. P. „Bałtyk", wtedy pod nazwą „D'Entrecasteaux".

Z prawej mieliśmy bezkrańcowe piachy Sinai, króre, wirując na wietrze, złośliwie opadały w kanale, niwecząc dzieło już kilku pokoleń ludzkich. Czekając na wyniki żmudnej pracy pułkownika Lawrence'a, stały tam tylko rzadkie czaty wielbłądziej jazdy indyjskiej: rośli ludzie w turbanach khaki, z brodami Asyryjczyków. Z lewej — ładnie wysadzana palmami szosa, tor kolejki Suez—Port Said i białe domki dróżników, małe oazy-osiedla, były pewnym puklerzem dla kanału przeciwko wiatrom od strony delty Nilu.

Mijaliśmy większe wądoły i kanał stał się kabłąkowaty. Z Ismailji czołgał się pociąg, złożony z błyszczących niepokalaną bielą lakieru wagonów. Miało się wrażenie, iż dopłyniemy wcześniej od niego do portu...

Ponieważ większa część transportowców australijskich była skierowana do Aleksandrji, mieliśmy otrzymać dobre miejsce kotwiczne w Port Saidzie i kilkudniowy zasłużony odpoczynek. Konsul przysłał do Ismailji swego dragomana z uprzedzeniem, iż ładowanie węgla odbędzie się przez wynajętych robotników fellachów. Słusznie się to należało palaczom... spłynęli znojnym potem... ale bezwąsi rekruci z wiosny rozrośli się już na mocarnych chłopów...

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Słońce faraonów, rozlewając swą szkarłatną żółć na horyzoncie, zapadało między wydmami ponila. Jakaś nieznana zieleń wieczornego nieba raziła wzrok... może tumany żółtego pyłu stwarzały na modrej kopule ten widomy stygmat nadziei... Sunęliśmy w smętnej ciszy, ostro przerywanej wrzaskiem syreny lub suchym trzepotem skrzydeł różowych flamingów i kwikliwym jazgotem wszędobylskich mew.

Farmer milczał. Przyzwyczaił się był do nas i czuł, że z chwilą przekroczenia przez krążownik południka Port-Saidu nastąpi rozstanie i będzie musiał wrócić na wschód, gdyż nie skończył jeszcze swego terminu u admirała Jerram'a... Tembardziej, iż Intelligence Service liczyła, że przez tę parę miesięcy nabrał znacznej wprawy w posługiwaniu się językiem rosyjskim, a więc zwiększy grono nielicznych, pewnych jej adeptów na mało znanych, a rozległych obszarach carów. Zdaje się, że, jak zwykle, wywiad angielski nie stawiał języka rosyjskiego wyżej od narzecza malajów... z Labuanu... i wyobrażał sobie, że Farmer potrafi już uchodzić za moskala w ich własnem środowisku. Był to jeden z beznadziejnych objawów ambicji wywiadu..., który, po wszystkie czasy, bardzo drogo go kosztuje.

Kanał szerzał. Białe płaskie budowle z balkonami i żaluzjami zaczęły skupiać się przed nami i usuwać na bok. Gdzie niegdzie zapalono ogniki. Noc zapadała szybko. Jakiś brzuchaty czarny kruk z grubemi wąsiskami, w czerwonym fezie, oświetlając latarką rosyjski order Stanisława na piersiach ciemnej chlamidy, wrzeszczał z motorówki po rosyjsku: Winszuje szczęśliwego przybycia! Jestem Mustafa — mołodziec! Dostarczam wszystko! Mam trzy worki poczty i zaproszenia z Khedivial'u! Gdy zauważył na pokładzie dragomana, głośno dodał: — Pan konsul mnie poleca!...

Pierwsza poczta od trzech i pół miesiąca! Jeśli była skierowana przez Bułgarję, mogła być stosunkowo świeża, jeśli, natomiast, via Szwecja lub Syberja — to mniej więcej z końca października...

Pilot pozwolił zakotwiczyć ćwierć mili powyżej pomnika Ferdynanda Lessepsa. Zatrzymaliśmy się więc w doskonałym punkcie.

Zdawało się, że „perro" i „kość słoniowa" z Suezu zdążyli jeszcze przed nami, gdyż z chwilą rzucenia kotwicy podnieśli taki piekielny harmider i takie zamieszanie wokoło trapu, że kawasi konsula musieli bosakami torować sobie drogę. Dowódca osobiście rozkazał starszemu bosmanowi uruchomić pompę pożarową. „Perro", w obawie o swój delikatny towar zrejterowało, ale „kość" hardo i bezczelnie pięła się trapem, drabinkami wytyków, przez kluzy kotwiczne, przez tylko co documowaną śmieciarkę, prychając pod letnim tuszem z sikawek. Aż wreszcie starszy mechanik, bywalec na tym szlaku, poradził batalerowi wypuścić z chlewa pod dziobem dwie maciory z prosiakami...

Mahometańska „kość słoniowa" znikła jak kamfora, ale bataler kłął jak urzeczony — para prosiaków też znikła! Że potem przy zejściu do środkowej kotowni znaleziono kupkę rozsypanej kaszy gryczanej, wiedziano na jakim rożnie przypiekła się prosięcina... Bataler zerwał wszelkie przyjazne stosunki ze „starszym duchem".

Ale teraz przynajmniej do rana mogliśmy napawać się bezmierną ciszą przy świetle migocących gwiazd. Rzadko przesunął obok okręt, zdążający do kanału, jeszcze rzadziej inny, w kierunku odwrotnym. Fala po nim lizała naszą burtę, prąd bawił się łańcuchem kotwicznym; gdy ociekał, prężąc się, woda szemrała... Port Said żył swoją zwykłą nocą, nocą zasobnej karczmy na rozdrożach...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Poczta składała się z przestarzałych dzienników, nieciekawych pism administracji służbowej (coprawda przyszedł tam jakiś dodatek do gaży) i listów, z których najmłodszy miał już dwa miesiące. Była to korespondencja, którą Władywostok przesyłał po naszym wyjeździe do Morskiego Sztabu Głównego w stolicy... Nikt nie wiedział o naszem zaistnieniu w Port Saidzie — nie, przepraszam, każdy otrzymał co najmniej pół tuzina wizytówek od miejscowych piękności, adresowanych do mesy we wspólnych kopertach. „Aux bons soins de Monsieur le Consul Impérial de Russie pour Messieurs les Officiers de l'Ascolt"...

Każda korespondencja dyplomatyczna napawa dumą, byliśmy więc zupełnie zadowoleni, nie odczuwając obrazy za zniekształcenie nazwy krążownika, która teraz po angielsku wyglądała mniej więcej jako: „zimny pośladek". Doktór zapewniał, iż to zimno jest oznaką rasy, ale pominął milczeniem pytanie nawigacyjnego, ile razy stwierdzał rasę badaniem wspomnianej części ciała... wziął jednak czynny udział w sortowaniu i losowaniu adresów, podanych na wizytówkach...

Ponieważ mieliśmy już wyznaczone sześć dni postoju, tylko kilku „w ukropie kąpanych" udało się na ląd... reszta gnębiła papier listowy, czekając na znaczki i widokówki, po które w najlepszej komitywie z Mustafą wyruszył Iwan Iwanycz, on-że Chyziatullin.

Konsul, może honorowy, a może całkiem nie, z wyglądu stary niedołęga, zalewał się u dowódcy „władywostocką smirnówką" i tyle wiedział o ogólnej sytuacji w świecie, ile ten prosiak, który właśnie, upieczony na wielkim ogniu, znikał w mocnych szczękach naszych, z bożej i Kaizera łaski, palaczy. Po tygodniu można było dowiedzieć się, iż „takie młode stworzenie, to wcale kości nie ma, chyba tak dla żartu trochę chrząstek koło gęby... przecież wcale nic nie pozostało.... dla dochodzenia"...

Konsula odwiózł z urzędu jego dragoman, a trapowych pobudzono w nocy w charakterze tragarzy...

Farmer prosił, aby obudzić go o piątej rano, gdyż zamierzał zdążyć na pierwszy pociąg do Aleksandrji po instrukcje dla nas i dla siebie. My mieliśmy sześć dni i sześć nocy przed sobą, aby doprowadzić okręt do natychmiastowej gotowości bojowej i morskiej.... Woda, węgiel, smary, świeży prowiant, papierek lakmusowy dla nieco przerażonego „minera", który jakoś z daleka obchodził swe głowy torpedowe, popatrując na nie z niedowierzaniem. Podoficerowie tej szlachetnej broni porozumiewali się tajemniczo w kątach przy lada sposobności..

Mustafa-mołodziec latał jak oparzony z trapu na swoje feluki, z feluki na ląd i zpowrotem, gardłowo pokrzykując na liczne rodzeństwo (każdy żeglarz był siostrzeńcem, co przypominał, wyciągając rękę po „bakczysz"), ale wszystkie zapotrzebowania i zamówienia przybywały na czas...

Szczególnie krypy z węglem (braliśmy ponad tysiąc tonn, gdyż doszliśmy, goniąc resztkami) podstawione były holownikami na drugi dzień ze świtem, ze zręcznością sztukmistrzów. Ładował jakiś mały, szczupły, z wyprostowanemi ramionami ludek (jakby sobowtór rysunków staro-egipskich), małemi koszykami, noszonemi na owiniętych szmatami głowach, szybko, zwinnie, zręcznie, gęsiego, bez przerwy... wysypując koszyki i zamieniając puste na pełne. Na pokładach chyżo poruszał brunatnemi lędźwiami, zrzadka kucając, lecz był zbyt słaby, aby trymować w bunkrach, do czego potrzebny jest znaczny wysiłek fizyczny. Starszy mechanik był wprost zdumiony, gdy dowiedział się od dyżurnego gospodarza kotłowni, że kilku palaczy pobiło się: tylu zgłosiło się ochotników do trymowania, że wszystkich nie potrzebuje wyznaczać, a nikt nie chce ustąpić...

Ten nadzwyczajny pociąg do ciężkiej pracy wyjaśnił się dopiero pod wieczór: akurat połowa biegających tragarzy węglowych należała do płci pięknej... W czeluściach ciemnoty bunkra złapany omyłkowo przedstawiciel płci brzydkiej długo pamiętał smak pięści rozczarowanego sybiraka...

Zato potem, pod opieką młodszego doktora, kapłana wybrańców Afrodyty, sybiracy długo pamiętali trymowanie w Port Saidzie... Egipska plaga — mówili, niewiadomo z czego przychodzi!

Zgodnie z rolą ładowania węgla, póki panowie lejtenanci spacerowali w specjalnie nałożonych śnieżno-białych ubraniach na górnym pokładzie, dozorując ogólnie, porucznicy byli podzieleni na krypy. Mustafa-mołodziec wpadał nawet i tam, wsuwając każdemu do rąk paczkę zdjęć pornograficznych: „Marafet z Kairu, chcesz bierz! Nie chcesz, nie bierz! — rewizor (komisarz) i tak zapłaci"...Brano... żeby nie obrażać poczciwego Mustafy...

Na ładowaniu węgla zeszedł dzień. Czekaliśmy z niecierpliwością powrotu Farmera ze świeżemi nowinami, gdyż w tej chwili naprawdę tylko wiedzieliśmy to, że nie pójdziemy w kierunku czystego południa, ponieważ tam nie było... wody.

Zmiana podwachtowa, obierając na jutro ziemniaki, śpiewała na dziobie o miłości, wierności i doli marynarskiej. Kapela włoska, cała rodzina na dużej joli, wkrótce podchwyciła motyw i dźwięki gitar koiły tęsknoty i żale rozmarzonych samotnych żeglarzy. Miejscowi „lazzaroni" uderzyli we właściwe struny... zarobek był odpowiedni, szczególnie dlatego, że dwie włoszki miały śliczne oczęta...

Po powrocie Farmera doszły z „góry" do mesy oderwane nowiny: on odchodzi tak, jak przypuszczał, sygnalista zostaje, nawet będzie dodany drugi, który zaokrętuje się razem z oficerem floty R. N. V. R., jakimś Irlandczykiem o starem francuskiem nazwisku. My pozostajemy w składzie eskadry lekkich krążowników, do patrolowania wybrzeży Palestyny, Syrji i Małej Azji, narazie pod rozkazami tegoż samego indyjskiego admirała Pearce'a, któremu rząd wielkobrytyjski powierzył organizację obrony morskiej kanału Sueskiego i portów Egiptu.

Zastępca dowódcy nie był z tego wszystkiego bardzo zadowolony, czuł, że powrót do Władywostoku oddala się coraz więcej, a tu jeszcze ludzie straszą, że mamy próbować przedostać się do Sewastopola.

— Dziwnie tę wojnę zaczynamy patrolowaniem Palestyny: carski krążownik będzie bronił Zydów, i od kogo — od znacznie sympatyczniejszych Turków... nic nie rozumiem! T'fu! Co znaczy związać się z nieprawosławnymi Ingliszami!

Był więc wyraźnie w złym humorze. Miał ku temu i inne powody: dowódca napomknął mu, iż czyni go odpowiedzialnym za zachowanie się załogi na lądzie, a Teoduł Afrykanowicz słusznie przeczuwał wyniki takiego zwolnienia tęgich sybiraków, przetrzymanych od sześciu do ośmiu tygodni na okręcie bez lądu i to takich, z których żaden nie robił ekonomji na „czarce", czyli gardził równoważnikiem pieniężnym codziennej racji wódki, a w ostatnich czasach dobrego rumu admiralicji brytyjskiej!...

Rozważając niestworzone plany na przyszłość, długo przesiedziano tej nocy, przyczem Farmer mieszał jakieś nowe napoje, które nazywał „koktajlami" i wyrobu których nauczył się dopiero co w Aleksandrji od Australijczyków... Znalazł kilku przekonanych adeptów, którzy nie odmawiali niczego na podstawie słusznego wniosku, że i tak w żołądku wszystko się pomiesza... Niewszyscy udali się nad ranem spać do własnych kabin...

Ktoś powiedział, że i na popa spadnie wielka sława, gdy w gazetach napiszą, że bronił od inowierców Grobu Pańskiego. Kurlandczyk-nawigator zjadliwie zauważył, że prawosławni jakoś niebardzo kwapili się do wypraw krzyżowych... „Askold" więc będzie pierwszym paladynem shizmy wschodniej na wybrzeżach Ziemi Świętej.

Zastępca dowódcy był oburzony: — Źle zakończyliśmy pływanie na ocenach: porządne grono marynarskie zawsze kończy rozważania tematami o dziewczynkach, a tu, bracie ty mój, jakieś teologiczne nonsensy o grobach świętych... Nasz święty jest Mikołaj Cudotwórca i Iwan Kronsztacki... a inni zagraniczni nas nie obchodzą.

Był wyraźnie zmęczony...

— Prawilno! Teodule Afrykanowiczu — zawyrokowali ci, którzy mogli, udając się na spoczynek.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Byliśmy gotowi dzień przed wyznaczonym terminem. Dowódca mógł być całkiem zadowolony z zachowania się załogi: zwolnienia odbywały się bez żadnych zaburzeń i niezbyt liczna policja egipska, bardzo wykwintnie ubrana przez towarzystwo eksploatacji kanału, niewiele miała do roboty, zrzadka dostarczając na wieczorowy barkas upitych jak bele osobników, samotników, z nieznanych innym zakamarków tego typowo portowego miasta (koszta dostawy regulował rewizor). Resztę przyciągali koledzy i co wieczór taką paczkę, nie przekraczającą czterdziestu, układano wygodnie, lub mniej, na dnie barkasu. Na okręcie już była przygotowana na szlup-belce siatka do podnoszenia ciężarów, która najwyżej w dwa obroty zabierała cały ten ładunek na pokład... Na Rusi zabawa — to picie...

Nareszcie zameldował się zastępca Farmera... Wielojęzyczny, wysportowany, nieco zblazowany, jednem słowem z wyglądu, określając sposobem teraźniejszym: młodszy brat Johna Barrymora, dobrze noszący mundur marynarski, jednakże z typu wcale nie Anglosas, lecz Celt. ...Właśnie wieczorem, a było to 9 grudnia, podczas pożegnalnego obiadu Farmera, a powitalnego dla „Jocka", gdyż tak nazywaliśmy naszego nowego kolegę, wieczorowe gazety przyniosły wiadomość o decydującej klęsce starego znajomego von Spee pod Falklandami. Wypito więcej szampana i nadejście właśnie w tym czasie nowiny liczono za dobry omen dla pobytu Dżoka wśród nas. Zawzięty stary Fisher dobrze obmyślił i wykonał zemstę za Coronel, trudno było tylko odrazu zorjentować się, dlaczego rozważny von Spee tak niezręcznie wpadł w nastawioną pułapkę. Dopiero po dłuższym czasie dowiedzieliśmy się, że był to pech; o mały włos, Sturdee, doładowywujący węgiel w porcie Stanley, nie przegapił Niemców, których byłby musiał łapać potem pod brzegami zachodniej Afryki. Anglicy wzdrygali się na samą myśl, że tak dynamiczny wybuch energji Fisher'a, błyskawiczne wprost i w całkowitej tajemnicy utwo-

rzenie eskadry Sturdeego i wysłanie jej do genjalnie upatrzonego punktu, mogło spełznąć na niczem. Zwycięstwo na morzu w dniu 8 grudnia bezwarunkowo ma jeden tytuł: Fisher i Falklandy.

Późno wieczorem, w przeddzień odjazdu podeszła do prawego trapu jakaś mocno zakonspirowana motorówka, z której wyszli: Anglik i Lewantyńczyk, udając się wprost do kapitana w towarzystwie Dżoka.

Anglik należał oczywiście do wywiadu, natomiast Lewantyńczyk był zwyczajnym płatnym szpiegiem, którego mieliśmy wylądować w pewnym punkcie tureckiego wybrzeża, a po tygodniu w drugim punkcie zabrać zpowrotem. Lewantyńczyka odrazu ulokowano w kabinie restauratora, znaleźli oni nawet jakieś wspólne narzecze, w którem bardzo łatwo porozumiewali się. W parę godzin potem wpadł oficer z miejscowego angielskiego dowództwa morskiego z dobrze opracowanym zeszytem instrukcyj dla okrętu dozorującego... Nic dziwnego, że świetnie władał językiem rosyjskim, gdyż był synem wieloletniego konsula brytyjskiego w Moskwie, Murray'a; powiedział, że doczeka się naszego powrotu, (gdyż wychodziliśmy tylko na dwanaście dni), będąc zaokrętowanym na lekkim krążowniku „Weymouth", także należącym do zespołu admirała Pearce'a, i chętnie wtedy przyjdzie na pogawędkę ... ma nadzieję, oczywiście, że z mrożoną wódką, kawiorem i pierożkami do „szczej" lub uchy...

Zastępca ofuknął doktora, który wychwalał kulturalność Anglików.

— Nu, Erazm, znów ze swymi ingliszami, a mówiłem, że nic dobrego nie będzie, wsadzili nam tu jakąś mieszaninę żyda z kanarkiem, którą musimy wozić... Przywieźli nawet do prawego trapu!... Łysa mać!...

Kilka minut przed dwunastą wpadł Mustafa - maładziec z dużym koszem kwiatów dla mesy: — Od artystek z Khedivialu! — wyjaśnił, mrugając swem. perskiem okiem. — Jeszcze nikogo tak nie honorowano...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Godzina pierwsza w nocy... prawdopodobnie wtorek, gdyż w poniedziałki, o ile się tego da uniknąć, „Askold" nie ruszał w podróż. Holowniki nakręcają dziób we właściwym kierunku. Rufa zaczyna drgać miernemi obrotami środkowej śruby. Okręt nabiera rozpędu ku wodom Śródziemnego jeziora. Narazie są uległe i łagodne. Rzucono hole...

... Wychodzimy pod wrażeniem, iż nie jesteśmy już bezdomnym trampem, mamy swój port d'attache — gościnny, za dobre pieniądze — Port Said.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Kurs ku Haifie. Tam, gdzieś na niebieżniku ost, trzy mile od trawersu ostatniego budynku w kierunku północnym — szkic

podaje gaj oliwny, a za nim samotny cedr na wzgórzu ... jeśli mignie w nocy światełko, można spuścić szóstkę i próbować szczęścia. Za dnia trzeba będzie jednak rozglądnąć się... Komu przyjdzie do głowy, że właśnie rosyjski krążownik zajmie się przemytem angielskich szpiegów do Palestyny! Intelligence Service przemyśla swe posunięcia. Ale... do trzech razy sztuka!... Miejscowy kontrwywiad ma przez wschodnie nawyki, wysubtelniony węch...

(Ciąg dalszy nastąpi).

KOMANDOR PPOR. W. KOSIANOWSKI

Sprawy gdańskie.

Od połowy kwietnia 1933 Gdańsk żył w trybie nieco odmiennego, lecz jak tu już się obserwuje od szeregu lat, stałego wewnętrzno-politycznego napięcia.

Samorozwiązanie się bowiem sejmu gdańskiego, uchwalone w dniu 13 kwietnia, postawiło polityków gdańskich wobec konieczności przygotowywania się do nowych wyborów, które w konsekwencji zadecydują o tem, jakie rządy będą sprawowały wewnętrzną władzę w Wolnem Mieście.

Trzeba jednak wiedzieć, że już uprzednio senat gdański wydał liczne rygorystyczne zarządzenia, ograniczające w bardzo wysokim stopniu wszelką działalność polityczną, przejawiającą się jakiemiś publicznemi wystąpieniami.

Różne pochody, zebrania publiczne — czy to pod odkrytem niebem, czy w zamkniętych lokalach — były zakazane. Wszelkie plakatowania podlegały ostrej cenzurze. Głośnikowe produkcje (wystawianie radjowych lub elektrycznych rozgłośników) oddziaływujące na publiczność przechodzącą ulicami, placami i t. p. miejscami publicznemi, były zabronione.

Agitacyjna działalność, zdążająca do przygotowania wyborów, była więc naogół bardzo utrudnioną. Toteż wrzała praca niemal wyłącznie konspiracyjna. Odbywały się fragmentaryczne zebrania w domach prywatnych, agitowano podczas wycieczek świątecznych, w kinach, w restauracjach i przy różnych nadarzających się sposobnościach.

Lecz niema zasad bez wyjątków. Z tych więc zasadniczych trudności umieli wybrnąć, na prawach uprzywilejowanych wyjątków, prowodyrzy, kierujący partjami miłemi sercu, — bądź prezydenta senatu p. Ziehma, bądź przedstawicielstwa drugiej dyktatorskiej władzy, jaką jest policja gdańska. Policja bowiem, jako organ egzekutywny i najbardziej kompetentny w sprawach t. zw. „ulicznych", regulowała te sprawy tak, jak to było w danym wypadku wygodne. Ponieważ w ostatnich miesiącach gdańska policja zhitleryzowała się niemal całkowicie — szła więc na rękę kierownictwu partji nacjonalistyczno-socjalistycznej. Mając jednak obowiązek liczenia się (do pewnego stopnia i pewnego czasu) ze swoją lokalną władzą, jaką

jest senat z jego prezydentem p. Ziehmem na czele, musiała policja dawać też pewne ułatwienia odłamom politycznym, cieszącym się sympatją i przynależnością partyjną tegoż p. Ziehma.

W rezultacie w pracy przedwyborczej nie mieli prawie żadnych ograniczeń i trudności hitlerowcy (protegowani przez policję) oraz niemiecko-narodowi, czyli t. zw. „Schwarz-weiss-rot" (pod patronatem p. Ziehma).

Grupy reprezentujące inne kierunki polityczne, oraz Polacy musieli dawać sobie radę, jak mogli.

Aczkowiek z tytułu okresu przedwyborczego i pewnych praw ludności do swobody związanej z akcją wyborczą, niektóre ograniczenia zostały cofnięte — praktycznego znaczenia to jednak nie miało. Partje „silne", siłą swojej pięści i gwałtu protegowanego przez władze policyjne — zrobiły wszystko, aby teoretyczną wolność obrócić w niwecz.

Jakieś stronnictwo nie będące nacjonalistycznem, nie mogło znaleźć lokalu dla odbycia swoich zebrań. Hitlerowcy i stalhelmowcy (którzy swoją drogą też stoczyli pomiędzy sobą krwawą bójkę), tak steroryzowali właścicieli sal, kawiarń i restauracyj, że wszelkie usiłowania zdobycia lokalu na zebranie polityczne były połączone z trudnościami pochłaniającemi bez reszty czas i energję kierowników politycznych grup, wrogich niemieckiemu nacjonalizmowi.

Na każdym kroku widziało się przewagę siły nad prawem, lub „obchodzenie" niedogodnych przepisów, osłaniając te „obchodzenia" znów widmem swej brutalnej przemocy. Tak naprzykład w czasie, gdy zakazanem było wystawiania na ulicy głośników oddających jakieś polityczne przemówienia — jeden z bardzo aktywnych hitlerowców, właściciel sklepu z obuwiem — ulokował swój radjowy głośnik w sklepie. Otworzył drzwi na oścież (to mu wolno), udekorował okna portretami Hitlera, kwieciem i flagami (to mu też wolno) i dumnie przechadzając się przed sklepem obserwował tłumy gapiące się i przysłuchujące się politycznym mowom wydzierającym się na ulicę z jego „nietykalnego" magazynu.

To jest tylko drobny przykład obrazujący jednak dobitnie machinacje tych, którym wszystko w Gdańsku wolno i którzy przez swoją brutalność jednak zwyciężyli, zadając (przynajmniej w chwili obecnej) kłam teorji, mówiącej, że rozum i sprawiedliwość zwycięża.

Wiele wydarzeń na terenie międzynarodowym pokazało nam przykładami, że tupet, impet i brutalna siła jest najpewniejszem narzędziem polityki. Gdańskie wstrząsy i rezultaty długotrwałych zmagań politycznych w Gdańsku były nowem tego potwierdzeniem.

Nie można odmówić hitlerowcom pewnej konsekwencji, przebiegłości i poprostu wężowo-lisiej chytrości w ich drobnych działaniach i poważniejszych posunięciach. Zastosowują oni politykę wygrażania pięściami i teroryzmu, stosowanego przez sfery tak zwane „nieodpowiedzialne". Jednocześnie uprawiają „poważną" politykę pseudourzędową i pseudooficjalną.

Awanturnicza, rozbójnicza, terorystyczna i demagogiczna „działalność", uprawiana przez hitlerowców stojących na niższych szczeblach drabiny hierarchicznej, oddziaływa na masy. Działalność ta zjednywa w ten lub inny sposób wyborców i nowych, mniej lub więcej szczerych, wyznawców wiary hitlerowskiej. Działalność ta paraliżuje w zarodku wszelkie sprzeciwy i wszelkie niepożądane odruchy przeciwników politycznych. Działalność ta wywołuje coprawda oburzenie i gniew tych lub innych kół, tych lub innych narodów i tych lub innych pojedyńczych osób. Ale cóż to znaczy wobec tego, że działalność ta wszystkich zarazem zastrasza lub, napełniając obrzydzeniem, odsuwa po za teren walki, po za plac boju, na którym zostają nieprzebierający w środkach „zwycięzcy".

Wyżsi kierownicy tej nowej polityki pracują inaczej. Otaczają się oni aureolą bohaterstwa, polegającego na rzekomem śmiałem mówieniu wszystkim prawdy w oczy, na heroicznem żądaniu przebudowy życia i przywrócenia praw pokrzywdzonym. Manifestując swoją nieugiętość i siłę, deklarują chęć pokojowego współżycia i współpracy ze wszystkimi narodami świata.

A więc jedno jest dla jednych, drugie jest dla innych. Żongluje się tem wszystkiem w miarę potrzeby i konieczności. Tak przecież jest w Niemczech, gdzie czyny oddziałów szturmowych i posunięcia różnych komisarzy hitlerowskich są sprytnie łagodzone składanemi nazewnątrz enuncjacjami i deklaracjami naczelnego kierownictwa nacjonalistycznej polityki z samym Hitlerem na czele.

Tak też jest w Gdańsku, gdzie napady, drobne lecz bolesne szykany i groźne zapowiedzi „rozprawy z wrogami", stosowane przez niższe instancje hitlerowskie, tuszowane są „rzeczowemi" i „pokojowemi" deklaracjami osób, których głosu niestety jeszcze wciąż zadużo słuchają niektóre czynniki miarodajne, postawione zrządzeniem losu dla obserwowania współżycia Gdańska z Polską.

Zdawałoby się, że galimatjas panujący w Gdańsku, rozwali budowane na niepewnym gruncie szklane domki różnych polityków. Jednak nie.

Okazało się, że w mętnej wodzie wyłapali najlepsze ryby właśnie hitlerowcy. Wysoki Komisarz Ligi Narodów, urzędując w Gdańsku, nie dostrzega terorystycznych aktów brutalnych partyjników. Nie widzi zjeżdżających z poza granic Wolnego Miasta bojówek, chroniących akcję wyborczą miejscowych hitlerowców. Nie słyszy zgiełku i wrzawy wytwarzanej przez dokonywujących napadów licznych nacjonalistycznych bojowców. Nic nie wie o pogróżkach drukowanych przez organ hitlerowski w Gdańsku — „Der Vorposten".

Słyszy natomiast i traktuje poważnie deklaracje, składane przez niedoszłego jeszcze prezydenta senatu (jako kandydata ze strony hitlerowskiej) p. Rauschinga, obiecującego przystąpić po objęciu władzy „do pokojowego uregulowania z Polską niezałatwionych spraw".

I gdy na całym niemal świecie hitleryzm spotyka się z jawną niechęcią i nawet wrogością, jako coś, co zagraża pokojowi i współżyciu narodów, — gdy się czyta notatki prasowe donoszące o wy-

padkach zdzierania w portach różnych krajów hitlerowskich flag z drzewców niemieckich okrętów, gdy się wie, że w kraju gentlemenskich form i obyczajów, w Anglji, usunięto wieniec, złożony przez przedstawiciela Niemiec na grobie Nieznanego Żołnierza, dlatego że przedstawiciel ten reprezentował Niemcy hitlerowskie i dlatego, że wieniec ozdobiony był szarfami z godłem hitlerowskiem — Wysoki Komisarz Ligi Narodów w Gdańsku konferuje z przedstawicielem hitleryzmu na temat objęcia władzy przez hitlerowców, przyjmując „z zadowoleniem" do wiadomości jego deklarację.

I tu znów, jako przeciwstawienie pokojowym deklaracjom, warto przytoczyć fakt wzięty z życia. W nocy z dnia 1-go na 2-go maja, kiedy to po raz pierwszy cały niemal Gdańsk (pod terorem) omotał się hitlerowskiemi flagami, kiedy hitlerowcy, na przekór socjalistom, przerobili swięto socjalistyczne na swoje nacjonalistyczne święto, kiedy tłumy upojonych alkoholem lub haszyszem politycznych mów i zebrań hitlerowców, błąkały się ciemnemi ulicami i zaułkami śpiącego Gdańska — doszło do pewnego ulicznego zatargu, jakiego jeszcze dotąd Gdańsk nie widział.

W jednej z dość ruchliwych ulic, położonych w pobliżu dworca głównego, z samochodu należącego do jednego z wydziałów Komisarjatu Generalnego R. P. w Gdańsku, wysiadł jeden z urzędników. Żegnając się z kolegami, urzędnikami Komisarjatu Generalnego mającymi jechać dalej, spowodował gniew, przechodzących w pobliżu hitlerowców, których dźwięki polskiej mowy popchnęły do brutalnej i ordynarnej napaści.

Hitlerowscy napastnicy, widząc stanowczą postawę Polaków, zażądali „posiłków", przywołując gwizdkami i krzykami swoich towarzyszów i wszelkich nocnych przechodniów.

Wkrótce czterech polskich urzędników, posiadających dyplomatyczne uprzywilejowania na terenie Gdańska, zostało otoczonych wielką gromada podekscytowanych nocną polityką hitlerowców. Zamigotały wyciągane z kieszeni rewolwery. Samochodowi zagrodzono drogę. Do pleców urzędników polskich, zbliżono bandyckim zwyczajem, lufy pistoletów.

Dopiero głos jakiegoś bardziej zrównoważonego i świadomego ewentualnych konsekwencyj tego napadu hitlerowca, oraz interwencja niezbyt gorliwego policjanta zlikwidowała ohydną nocną awanturę.

Charakterystycznem jest, że policjant skwapliwie legitymował polskich urzędników, odczytując głośno ich nazwiska, aby dać możność hitlerowcom notowania tych nazwisk „dla pamięci". Pomimo jednak żądania wylegitymowania napastników, uczynić tego nie chciał.

W kilka dni później znów innych dwóch urzędników Komisarjatu Generalnego R. P. napadnięto i poturbowano. Policja z widoczną niechęcią, lecz tylko z konieczności obowiązku służbowego, ochroniła ich od masakry.

Jakiż skutek odnosi energiczne wystąpienie w tych sprawach Komisarza Generalnego R. P. w Gdańsku? Otoż senat Wolnego

Miasta, przez swoje organa prasowe opublikowuje, że to właśnie Polacy byli napastnikami... Poza tem zwraca się senat do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów z wnioskiem, aby spowodował ograniczenie przez Rząd Polski ilości osób, posiadających na terenie Gdańska uprawnienia i przywileje dyplomatycznej nietykalności.

Posunięcie senatu należy uważać za drastyczne i dyskredytujące w najwyższym stopniu uczciwość porządkowych władz Gdańskich. Uważają one widocznie, że gdańscy awanturnicy polityczni muszą mieć więcej swobody i nieskrępowania, a także więcej „wartościowych ofiar" w postaci niechronionych przez przywileje dyplomatyczne wyższych polskich urzędników do napastowania. Policja zaś Gdańska, miast wybawiać z takich opresyj polskich urzędników, miałaby możność aresztowania ich i oddawania w ręce swoich zhitleryzowanych sądów.

Powyżej przytoczone przykłady są wzorami rzeczywistej aktywności hitlerowców. Lecz to jakoś nie wywołuje żadnej reakcji ze strony kompetentnych sfer ligowych. Natomiast polskie społeczeństwo gdańskie dowiaduje się, że Wysoki Komisarz Ligi Narodów przyjmuje z zadowoleniem do wiadomości deklaracje hitlerowskiego kandydata na nieopróżniony jeszcze fotel prezydenta senatu. Kandydat ten, nachodzi biura Wysokiego Komisarza i doprasza się audjencji u Komisarza Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej.

Stwarzają się paradoksy. Niemiecko-narodowi (Schwarz-Weiss-Rot) zamieszczają w swoich pismach alarmujące i piorunujące artykuły, wymyślając na ten raz hitlerowcom od zdrajców i polskich pachołków.

Ze złością, obrzydzeniem i wściekłością krzyczą, że prowodyrzy hitlerowscy wynajmują się Polakom do służby, aby chociażby z ich pomocą dorwać się do władzy.

I aby z dumą i z wyrazem bezczelnej buty pokazać gdańskiemu ogółowi nieugiętą wytyczną swojej obłąkanej nacjonalistycznej polityki, obnażają różnemi dowodami bezsens destrukcyjnej pracy, polegającej, zresztą, na pchaniu Gdańska w odmęt nędzy i społecznej anarchji.

Otóż w białym domu handlowym Perlewitza, w czteropiętrowej kamienicy, znajdującej się w jednem z najwidoczniejszych punktów Gdańska, na Rynku Drzewnym (Holzmarkt), gdzie mają od pewnego czasu swoją główną kwaterę niemiecko-narodowi, — poświęcili oni kilka ogromnych wystawowych szyb (okien) agitacji przedwyborczej.

Jako podstawowy, agitacyjny motyw, służy im gloryfikacja politycznej działalności i niemiecko patrjotycznych czynów czołowego kandydata z listy partji „Schwarz-Weiss-Rot", dra Ziehma.

Widzimy więc w centrum wystawy ogromny portret tegoż Ziehma. Kolorowe taśmy wybiegając z tego portretu prowadzą wzrok zatrzymujących się przy oknie przechodniów do tablic, wymieniających „zasługi" nacjonalistycznego gdańskiego orędownika, sprawującego jeszcze wówczas urząd prezydenta senatu. Wiedzieliśmy doskonale sami, jakiego rodzaju politykę uprawiał p. Ziehm. Przy okazji dowiadujemy się jednak, już całkiem oficjalnie o tem,

że każde jego pociągnięcie, każda „zasługa", jaka tylko tam była wymieniona, polegały na złośliwem uderzeniu w interesa Polski.

Dowiadujemy się, że wszelkie utrudnienia robione przez senat Ziehma w kierunku wykorzystania portu gdańskiego przez polskie wojenne okręty, wszelkie przeszkody stawiane polskiemu handlowi i polskiemu kupiectwu, wszelkie tamy i zatory czynione dla uniemożliwienia Polsce wykonywania swoich praw i obowiązków z tytułu władania wspólnym obszarem celnym, — dowiadujemy się oficjalnie, że wszystko to robione było nie w imię interesów Gdańska (a tem bardziej nie w imię wspólnych interesów polsko-gdańskich), lecz robiło się to „w imię pragnienia służenia niemieckiej ojczyźnie".

Dla przypieczętowania kłamstw, takich jak p. Ziehm gdańskich polityków, warto byłoby wyszukać niektóre stare dzienniki, pisma lub genewskie stenograficzne sprawozdania, zawierające patetyczne deklaracje tegoż p. Ziehma. Deklaracje te też zawierały piękne frazesy o dążeniu do „współpracy dla obopólnego dobra Gdańska i Polski".

I deklaracje te też były przyjmowane przez różnych ligowych sędziów, (występujących pod mianem członków komisyj) „z zadowoleniem".

Przykład ten, w sposób bardzo dobitny poucza, jak należy się ustosunkować do enuncjacyj p. Rauschinga, gramolącego się gwałtem na senatorski prezydjalny fotel gdańskiego samorządu.

Po złożeniu znanych deklaracyj Wysokiemu Komisarzowi L. N., występował p. Rausching kilkakrotnie na publicznych zebraniach. Między innemi, było też jedno wystąpienie w Sopotach. Dlaczegoby nie zastanowić się głębiej nad niektóremi zdaniami z wygłoszonej przez niego tam mowy. Trzeba być zbyt zapalczywym optymistą, aby doszukiwać się w tej mowie jakichś specjalnie przyjemnych „obietnic" dla Polski.

Każdy zresztą frazes, ułożony przez polityka takiej marki, jakimi są niemiecko-gdańscy politycy, można komentować tak, jak w danym wypadku jest najdogodniej. Podczas sopockiej mowy padło takie zdanie:

„po objęciu władzy w Gdańsku, przystąpimy do gruntownego oczyszczenia wszystkich kwestyj spornych pomiędzy Gdańskiem a Polską".

Któż może zaręczyć, że owe „oczyszczanie", o którem mówi p. Rausching, będzie szło po linji rzeczywistych interesów polskich i polsko-gdańskich. Nie jest też zbyt pacyfistycznym dalszy zwrot tej przedwyborczej mowy. Brzmi on następująco:

„Trzeba pamiętać, że za Gdańskiem nie stoją już Niemcy Scheidemana, lecz Niemcy zdecydowane raczej zginąć, niż dopuścić do utraty niemieckości Gdańska".

A zwrot końcowy jest taki:

„W obecnej walce wyborczej idzie nietylko o hasło powrotu Gdańska do Rzeszy, ale w pierwszym rzędzie o hasło „Gdańsk stanie się niemieckim."

To już poprostu niebezpieczna gra słów. Nikogo w Polsce nie zastraszą Rauschingowskie plany i pogróżki — jednak, nasuwać

muszą smutne refleksje. Każdy bowiem Polak, czy to zamieszkały w Gdańsku, czy na terenie Rzeczypospolitej, zdaje sobie jasno sprawę z tego, że przy obecnym stanie rzeczy i wobec dalszego kunktatorskiego, bezwolnego ustosunkowania się do tych spraw Ligi Narodów, zamęt gdański prędko się nie skończy.

Coraz jawniejsze, coraz mniej ukrywane i maskowane konszachty Rzeszy Niemieckiej z politykami gdańskimi dają dużo do myślenia i nasuwają różne porównania, niekorzystnie usposabiające do „wysokiej opieki", jaką jest stała, zawarowana różnemi międzynarodowemi postanowieniami ingerencja w sprawach gdańskich Ligi Narodów.

Jakieby deklaracje nie składali różni kierownicy polityki pseudogdańskiej, jakiemiby zapewnieniami i zaklęciami nie usiłowali wzmocnić swoje deklaracje, fakty dyskredytujące i demaskujące ich pozostaną faktami.

Otóż bojówki hitlerowskie dokonywują w Gdańsku napadu na gmach Związków Zawodowych, zdzierają flagi socjalistyczne i gdańskie, zawieszają swoje flagi i okupują cały gmach. Policja gdańska nie tylko nie przywraca porządku, lecz łączy się z hitlerowcami i aresztuje socjalistów, sprzeciwiających się gwałtowi.

Sąd gdański w trybie pośpiesznym rozpatruje tę sprawę i wydaje orzeczenie korzystne dla hitlerowców. Poza tem zamyka się socjalistyczną gazetę „Danziger Volksstimme", konfiskując drukarskie urządzenia i cały jej majątek. Czyni się to w myśl tych samych zasad i rozporządzeń, jakie obowiązują w Niemczech przy ich obecnym hitlerowskim regime'ie. Dowód bezprawia, dowód nieprawnej łączności sfer, dzierżących (w terorystycznym trybie) w swem ręku władzę w Gdańsku z postronnem państwem, jakiem jest Rzesza niemiecka, jest oczywisty. Zhitleryzowane sądy gdańskie, zhitleryzowana policja gdańska i poszczególni politycy gdańscy, otrzymują wskazówki i rozkazy wprost z Berlina. Zwracają na to uwagę już nawet pisma zagraniczne. Kilka angielskich gazet, z „Manchester Guardian" i „Evening Standart" na czele, zaznaczają, że skoro policja gdańska otrzymuje rozkazy z zewnątrz, w dodatku z państwa, któremu zależy na sianiu zamętu w Gdańsku i stworzeniu przewrotu, należy uznać, iż policja ta nie może sprostać swemu zadaniu stania na straży porządku i bezpieczeństwa. Skoro tak jest, to należy już nareszcie oczekiwać, aby Liga Narodów nie robiła farsy z otrzymanego prawa i obowiązku czuwania nad prawem i porządkiem w Wolnem Mieście i aby skorzystała ze wskazówek zawartych w pewnej rezolucji Rady Ligi Narodów, a nakazujących zwrócenie się do Polski, jako do najbardziej powołanej do przywrócenia zagrożonego i zachwianego porządku.

Ocenę wartości składanej przed wyborami przez p. Rauschinga deklaracji daje następujący fakt. Przy wyborach hitlerowcy odnoszą zwycięstwo. Nikt w to zresztą nie wątpił. Teror, poza innymi jeszcze środkami, jakimi oni rozporządzali, dawał aż nadto widoczną przewagę. Skoro hitlerowcy zwyciężyli, jasne stało się, że desygnowany przez nich kandydat na prezydenta senatu (zatwierdzony

przez samego Hitlera) fotel ten uzyska. To też natychmiast po dostatecznem wyjaśnieniu się sytuacji, p. Rausching pojechał do Berlina po dalsze instrukcje.

Warto tutaj zwrócić uwagę na pewien szczegół. Chodzi o to, że wszyscyśmy się jak w Gdańsku, tak i poza Gdańskiem stopniowo tak przyzwyczaili do tych stałych konszachtów gdańsko-berlińskich, że czasem poprostu nie wnikamy dość głęboko w istotę takiego lub innego faktu.

Przecież trzeba tylko przypomnieć sobie jeszcze raz, czem jest Wolne Miasto Gdańsk. Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że pewną klauzulą, zawartą w Traktacie Wersalskim, Niemcy zrzekły się jakichkolwiek praw do terytorjów odłączonych od Rzeszy, objętej nowemi traktatowemi granicami. Trzeba wyraźnie i dobitnie uprzytomnić sobie, że Wolne Miasto Gdańsk stworzone zostało nie dla jakichś innych celów, lecz tylko i wyłącznie dla potrzeb Polski. I jeśli Gdańskowi pozostawiono pewną odrębność organiczną, zbliżoną raczej do ustroju samorządowego, niż państwowego — to jednak z wyraźnem wskazaniem na konieczność ścisłej i lojalnej współpracy z Polską w granicach obszaru celnego, na którym ten Gdańsk się znajduje.

Gdy wszystko to sobie uprzytomnimy — przeraźliwie jasnym stanie się dla nas fakt oczywistej niewłaściwości tego, co się dzieje i co drogą ewolucyjną przeprowadzają nacjonaliści niemieccy pod okiem władz ligowych, wyrażających przy byle okazji „żywe zadowolenie z powodu zapowiedzi unormowania się stosunków".

Jeśli chcemy poważnie traktować konstytucyjne podstawy istnienia Wolnego Miasta Gdańska, to raczej musielibyśmy widzieć p. Rauschinga jadącego do Warszawy dla uzgodnienia tam, a nie gdzie indziej, linji postępowania, lub dla otrzymania aprobaty na jego prezesurę. Podróż do Berlina po instrukcje jest podróżą, nad którą nie wolno ani nam, ani sferom ligowym przejść do porządku dziennego.

Wybory do sejmu gdańskiego, jak już było wyżej powiedziane, dały zwycięstwo hitlerowcom. Jak też powiedziałem, w to nikt nie wątpił. Jeśli jednak kto był rozczarowany i zaskoczony — to właśnie sami hitlerowcy. Liczyli bowiem w swoich kalkulacjach na trzy czwarte mandatów na ogólną ilość 72 mandatów poselskich. Uzyskali 38. Jest to i tak wystarczające, gdyż tworzy zdecydowaną większość.

Czerwiec 1933-go roku rozpoczął się w Gdańsku pod znakiem oficjalnego panowania hitlerowców.

Wrogowie socjalistycznie zamaskowanego niemieckiego wojującego nacjonalizmu zaczęli wymalowywać na ścianach domów i na parkanach gdańskich hitlerowską swastykę, ułożoną z dwóch znaków zapytania.

Istotnie przyszłość zasnuwa się coraz ciemniejszemi, tajemniczemi zasłonami.

KDR.-PPOR. DYPL. STANKIEWICZ ROMAN.

Kronika zagraniczna.

Francja.

Budżet i organizacja marynarki.

Budżet marynarki na rok bieżący został ustalony w wysokości 2.839 miljonów franków, a więc o 375 miljonów mniej, jak w roku zeszłym. Oszczędności zostały osiągnięte dzięki zmniejszeniu kredytów na budowę nowych jednostek.

Stany osobowe pozostały bez zmiany i wynoszą 53.750 szeregowych. Stany te nie są wystarczające i w konsekwencji musiano w zeszłym roku przeprowadzić daleko idące redukcje w obsadach oddziałów lądowych marynarki, w celu zwiększenia personelu na jednostkach pływających, które w chwili obecnej mają tylko $^3/_5$ stanu etatowego. O ile sytuacja personalna nie polepszy się w ciągu następnego okresu budżetowego, to uzupełnienie nowych jednostek będzie mogło odbywać się tylko kosztem dalszej redukcji obsad na istniejących okrętach.

Zapotrzebowanie na materjały pędne zostało zredukowane o 11% w porównaniu ze zeszłorocznym budżetem, przyczem koszta jednej tony, obniżyły się o 15%. Nie przewiduje się żadnych kredytów na dalsze powiększenie zapasów nienaruszalnych paliwa, jak to miało miejsce w latach poprzednich.

Uzasadnienie do budżetu zawiera zestawienie porównawcze, z którego wynika, że ogólny tonaż marynarki francuskiej wynosi 628.603 ton w stosunku do 397.642 ton marynarki włoskiej. Uzasadnienie to zawiera oświadczenie rządu, że stosunek ten w żadnym wypadku nie może być obniżony na niekorzyść Francji, przyczem jako argument przytacza się znaczne zwolnienie tempa budowy nowych jednostek. Tak np. szereg nowych jednostek, zatwierdzonych programem 1932 roku (patrz str. 2851 „Przeglądu"), których budowa miała być rozpoczętą przed 1 kwietnia roku bieżącego nie zostanie założoną na stoczniach przed końcem bieżącego roku, a być może nawet w 1934 roku. Takie same opóźnienie przewiduje się w stosunku do pancernika „Dunkerque" — do końca 1933 roku zamierza się przeprowadzić 40% budowy, natomiast w latach następnych zaledwie po 10%.

W trakcie debaty nad budżetem marynarki jeden z posłów złożył wniosek, by zamiast dwóch, względnie kilku krążowników, wy-

budować drugi pancernik typu „Dunkerque", jednakże wniosek ten, jak się wydaje, nie znalazł poparcia w sferach urzędowych.

Z pośród nowych okrętów, przewidzianych w programie 1932 roku, minister marynarki polecił rozpocząć budowę krążowników „La Gloire", „La Marseillaise", „Montcalm" i „Chateau-Renault". Będą to jednostki à 7600 ton, uzbrojone po dziewięć dział 6 cal. i rozwijających szybkość 31 węzłów. Wszystkie jednostki zostały powierzone stoczniom prywatnym.

Ustawa o uzupełnieniu szeregowych marynarki.

Dnia 16 grudnia roku zeszłego została ogłoszona ustawa, o systemie uzupełniania kontyngensu szeregowych, oraz organizacji rezerw marynarki francuskiej.

Brak takiej ustawy dawał się odczuwać bardzo dotkliwie, gdyż kwestje uzupełniania szeregowych marynarki regulowało około 17 różnych dekretów i rozporządzeń, niektóre z nich datowane z przed trzydziestu lat.

Za podstawę przy obliczaniu potrzeb personalnych marynarki francuskiej przyjęto następujący stosunek procentowy szeregowych w poszczególnych specjalnościach na jednostkach pływających:

	Jednostki lekkie nadwodne	Łodzie podwodne
Pokładowi (gabiers)	5%	3%
Ster-sygnaliści	4%	8%
Cieśle okrętowi	1%	—
Artylerzyści	18%	2%
Strzelcy	4%	2%
Torpedyści	5%	12%
Elektrykarze	5%	20%
Radjotelegrafiści	4%	6%
Mechanicy	26%	40%
Palacze	17%	—
Administracyjni, rachunkowi, prowiantowi	4%	5%
Kucharze, stołowi	5%	—
Bez specjalności	2%	2%
Razem	100	100

Uzupełnienie kontyngensu szeregowych ma się odbywać, stosownie do ustawy, w trojaki sposób: w drodze powołania podlegających prawu t. zw. „inscription maritime", przez zaciąg ochotniczy oraz w drodze poboru obowiązkowego.

Kontyngens, dostarczany na podstawie prawa „inscription maritime", (rybacy i żeglarze, którzy wzamian za pewne przywileje muszą służyć w marynarce wojennej) zmniejsza się z każdym rokiem, tak z powodu braku chętnych do podporządkowania się tej ustawie, jak również z powodu zmniejszenia okresu służby w marynarce, którą z 60 miesięcy stopniowo zredukowano do 2 lat. Obecnie kontyngens tego rodzaju wynosi do 3.000 ludzi, a więc o 50% mniej, niż było przed wojną światową.

Ilość szeregowych tego rodzaju wynosiła w roku 1840 — 65%, w 1900 — 37%, w 1913 — 22% i wreszcie w roku 1931 zaledwie 9%.

Stąd też wynika konieczność odwołania się do zaciągu ochotniczego, który stosownie do ustawy przewiduje trzech, cztero i pięcioletnią służbę. Według statystyki, najmniej ochotników zgłasza się do służby czteroletniej, do trzech i pięcio-letniej ilość kandydatów jest prawie jednakowa. Ilość ochotników wynosi prawie $^3/_4$ całego kontyngensu.

Reszta kontygensu uzupełnia się w drodze poboru obowiązkowego. Kontygens poborowy wynosił 15.000 ludzi w roku 1927 i został obniżony do 6.500 w ostatnich latach. Ze względu na bardzo krótki okres służby obowiązkowej (12 miesięcy) oraz na dwukrotny pobór, ten sposób uzupełnienia przedstawia wielkie niedogodności, to też nowa ustawa dopuszcza, że 10% zapotrzebowania poborowych może być pokryte przez poborowych znających rzemiosła techniczne i zgłaszających się na ochotnika do marynarki wojennej.

W sprawie organizacji rezerw marynarki wojennej ustawa wprowadza dużo ulepszeń, przyjętych na podstawie doświadczeń wojny światowej. W pierwszym rzędzie przewiduje się możność eliminowania nadwyżki rezerw narynarki do rezerw wojska. W r. 1914 powstała taka sytuacja, że formacje zapasowe marynarki okazały się przeładowane rezerwistami, których marynarka zupełnie nie potrzebowała, a którzy mogli być celowo użyci w formacjach wojska; to stanowiło też genezę sformowania t. zw. brygady morskiej pod dowództwem admirała Ronarch'a, tak chlubnie zapisanej w historji walk we Flandrji.

Ustawa ustala również sposób pokrycia potrzeb marynarki pod względem personalnym w razie ogłoszenia mobilizacji. Pod tym względem zachodzi zasadnicza zmiana w porównaniu z okresem przedwojennym, kiedy to wszystkie okręty, poza zaliczonemi do rezerwy, posiadały stale pełne stany etatowe. Obecnie przewiduje się, że część okrętów może się znajdować w t. zw. „disponibilité armée", to znaczy, że na okręcie pozostaje tylko pewna kadra, niezbędna do uruchomienia jego i dopiero w razie mobilizacji obsada okrętu zostaje uzupełniona do pełnego stanu etatowego.

Ustawa przewiduje znaczne obostrzenie warunków dla kandydatów do szkoły podchorążych rezerwy. Od kandydatów wymaga się 12 miesięcy pływania w dalekiej żegludze oraz 18 miesięcy w żegludze przybrzeżnej, ponadto muszą oni złożyć egzamin teoretyczny, przewidziany dla poruczników dalekiej żeglugi, podczas gdy dotychczas nie wymagało się żadnego cenzusu pływania.

Ustawa powyższa, narówni z ustawą z dnia 4 marca 1929 r. regulującą przebieg służby oficerów, definitywnie normuje stan prawny personelu marynarki francuskiej.

Przy sposobności, warto porównać metody uzupełniania szeregowych, przyjęte ostatnio przez marynarkę francuzką, z systemami, obowiązującemi w innych marynarkach wojennych.

Personel marynarki angielskiej wynosi trochę ponad 100.000 ludzi (łącznie z podoficerami) — z liczby tej 90% rekrutuje się według systemu t. zw. „Continuous service", który przewiduje 12-letnią służbę ochotniczą z prawem ponownego podpisania kontraktu na lat 10. Reszta kontygensu uzupełnia się na podstawie ustawy „Special Service", przewidującej służbę ochotniczą 7-io, względnie 5-letnią, przyczem do ostatniej kategorji mogą być przyjmowani tylko kandydaci do niewojskowych specjalności, jak nprz. kucharze, stołowi itp. W ten sposób cały kontygens marynarki angielskiej rekrutuje się wyłącznie z pośród ochotników, zaciągających się na dłuższe okresy czasu.

Admiralicja angielska nie odczuwa żadnych trudności w doborze potrzebnej ilości ochotników, ponieważ liczba zgłaszających się znacznie przewyższa zapotrzebowanie. I tak np. w roku 1930 ilość kandydatów przekroczyła zapotrzebowanie siedemnastokrotnie. W tych warunkach dobór odpowiednich kandydatów nie przedstawia żadnych trudności, tem bardziej, że zgłaszający się są przeważnie już z zawodu żeglarzami.

Marynarka amerykańska liczy prawie taką samą ilość personelu, co i marynarka angielska: około 100.000 ludzi, przyczem wszyscy zaciągają się ochotniczo na okres czteroletni, poczem mają prawo do ponownego kontraktu na taki sam okres czasu. Obecnie ilość zgłaszających się przewyższa zapotrzebowanie dwunastokrotnie, co daje możność dokonywania lepszej selekcji personelu. Dezercje, które kilkanaście lat temu były częstem zjawiskiem w marynarce amerykańskiej, obecnie prawie zupełnie ustały.

W Japonji około $^2/_5$ części kontygensu pokrywa się w drodze zaciągu obowiązkowego, jednakże poborowi służą w marynarce 3 lata (w wojsku 2 lata). Co się tyczy ochotników, to służba ich trwa 6 lat z prawem do ponownego zaciągnięcia się na trzy lata. Personel marynarki japońskiej (według budżetu) wynosi 83.000 szeregowych.

Marynarka włoska liczy około 48.000 szeregowych. Kontygens uzupełnia się z trzech źródeł: powołania poborowych, którzy są obowiązani do 28-io miesięcznej służby (w wojsku tylko 18 miesięcy), zaciągu, według systemu t. zw. premjowego, na okres 4 wzgl. 6 lat, który nie daje możności wejścia do kadry zawodowej, oraz zaciągu ochotniczego na 3,4 wzgl. 6 lat z prawem przedłużenia służby i otwierającego możność dojścia do stopni podoficerskich.

W marynarce niemieckiej obowiązuje tylko służba zawodowa z zobowiązaniem na 12 lat. Ilość zgłaszających się kandydatów znacznie przewyższa zapotrzebowanie.

Anglja.

Budżet marynarki na okres 1933/34.

Budżet marynarki na okres budżetowy 1933/34 został zatwierdzony w dniu 9 marca. Podobnie jak i w roku zeszłym kredyty tegoroczne zostały znacznie ograniczone ze względu na ciężką sytuację finansową kraju, i według oświadczenia Pierwszego Lorda Admiralicji, nie zaspakajają potrzeb marynarki wojennej. Całość budżetu na rok bieżący wynosi 53.570.000 funtów szterlingów i przewyższa budżet zeszłoroczny o 3.093.700 funtów szterlingów.

Lwia część tej nadwyżki, a mianowicie 2.355.360 funtów szt. idzie na pokrycie wydatków, związanych z realizacją programu budowy nowych jednostek. Należy zaznaczyć, że kredyty zeszłoroczne na budowę nowych jednostek zostały częściowo zablokowane, a obecnie przelano je do tegorocznego budżetu, co da możność rozpoczęcia budowy tych jednostek, które zostały przewidziane w programie 1931 roku, jednak z powodu braku kredytów budowa nie została uskutecznioną.

Budżet tegoroczny przewiduje kredyty na budowę następujących jednostek — czterech krążowników, jeden przypuszczalnie typu „Leander" oraz trzech typu „Arethusa", jednego przewodnika kontrtorpedowców, ośmiu kontrtorpedowców, trzech łodzi podwodnych, trzech awizo oraz kilku jednostek patrolowych i pomocniczych (szczegóły patrz str. 3221 „Przeglądu)". Krążowniki, przewidziane w programie, stanowią czwartą i ostatnią transzę zamienną, ustaloną na podstawie traktatu Londyńskiego i podlegającą zrealizowaniu do dnia 31 grudnia 1936 roku.

Co się tyczy personelu, to budżet przewiduje 90.300 oficerów, szeregowców, jungów i szeregowych piechoty morskiej, w porównaniu do 91.410 w budżecie zeszłorocznym, a zatem o 1110 ludzi mniej. Omawiając kwestję stanów osobowych, Pierwszy Lord Admiralicji zaznaczył, że stany tegoroczne będą najniższe, jakie marynarka brytyjska posiadała od roku 1895, jednakże Admiralicja dąży intensywnie do wzmocnienia stanów osobowych i już w końcu roku bieżącego sytuacja ulegnie znacznej poprawie. W szczególności przewiduje się znaczne powiększenie ilości jungów, a w tym roku marynarka angielska przyjmie 2500 młodych chłopców, t. j. znacznie więcej niż 1300, która to liczba stanowiła przeciętną za cztery poprzednie lata. Ponadto zostanie znacznie zwiększona ilość szeregowych, zaciągających się na krótsze okresy.

Uzasadniając budżet, przedstawiony Izbie Gmin, Pierwszy Lord Admiralicji oświadczył między innemi, że przewiduje się przyjęcie do Dartmouth College, pewnej ilości kandydatów, którzy nie zamierzają poświęcać się specjalnie służbie w marynarce wojennej. Opłata w tej szkole została zmniejszoną o 20%. Zestawienie tych dwóch faktów dowodzi przełamania dotychczasowych tendencyj, stanowiących o pewnego rodzaju kastowości korpusu oficerskiego marynarki angielskiej już od zarania ich służby i prowadzi do znacznej demokratyzacji Dartmouth College.

Została również podniesiona sprawa budowy okrętu żaglowego dla szkolenia kadetów, przyczem okazuje się, że abstrahując od trudności natury finansowej, Admiralicja ustosunkowała się negatywnie do podobnego systemu, powołując się w tym wypadku na opinje szeregu wyższych oficerów marynarki angielskiej, którzy opowiedzieli się przeciwko racjonalności szkolenia na okrętach żaglowych.

Pierwszy Lord Admiralicji dotknął również sprawy awansów, przyczem zapowiedział, że dobrowolne podanie się do dymisji sześciu admirałów znacznie polepszy możliwości awansowe dla oficerów sztabowych, ponadto admiralicja zamierza wyrównać procentowy stosunek oficerów w poszczególnych stopniach, na korzyść zwiększenia ilości oficerów sztabowych.

Wśród szeregu zagadnień personalnych podniesiono również, że oficerowie zbytnio dążą do specjalizacji, co odbija się ujemnie na toku służby. W tej sprawie został wydany rozkaz, który wprowadza szereg ograniczeń dla kandydatów do szkół specjalnych. W szczególności ustalono, że do szkół specjalnych mogą być przydzielani tylko ci oficerowie, którzy odbyli już staż zaokrętowania w stopniu kapitana i mają co najmniej dwuletnie starszeństwo w tym stopniu. Ograniczenie to nie dotyczy oficerów specjalizujących się w dziale nawigacji.

Admiralicja zwraca dużą uwagę na studjowanie przez oficerów języków obcych. Oficerowie, którzy wykażą się znajomością obcego języka i mogą służyć jako tłumacze, otrzymują specjalne dodatki do normalnego uposażenia.

Według „Navy List" w marynarce angielskiej 369 oficerów posiada tytuł tłumacza, w tej liczbie dwie trzecie przypada na język francuski, 41 — język niemiecki, 36 — hiszpański, 25 — włoski, 15 — japoński i 12 rosyjski. Mniejsze ilości przypadają na języki arabski, duński, norweski, portugalski, szwedzki, holenderski, hinduski, turecki, chiński, perski i swahili. Jeden z komandorów z oddziału II. wykazał się znajomością aż 9 języków: duńskiego, holenderskiego, francuskiego, niemieckiego, włoskiego, norweskiego, rosyjskiego, hiszpańskiego i szwedzkiego.

Sprawozdanie budżetowe Pierwszego Lorda Admiralicji podaje wreszcie bardzo ciekawe wiadomości o przebiegu zebrań szeregowych, w sprawie polepszenia ich bytu. Zebrania te (Welfare conferences) odbywają się raz na dwa lata i zostały wprowadzone po raz pierwszy w roku 1931.

Na zebraniach tych zbierają się przedstawiciele załóg z trzech portów macierzystych i rozważają wnioski, zdążające do polepszenia ich bytu. Na zebraniach są obecni wyznaczeni oficerowie, którzy nie biorą udziału w prowadzonych dyskusjach, jednak udzielają wyjaśnień o ile są o to proszeni. Decyzje zapadają większością głosów, z tem, że najstarszy z obecnych oficerów ma prawo veta, jeżeli uważa, że powzięte decyzje są sprzeczne z rozkazami Admiralicji. Na zebraniach nie mogą być rozważane sprawy dotyczące sposobu wykorzystania okrętów, przebiegu ćwiczeń, dyscypliny, zażaleń oraz kantyn okrętowych, co do których obowiązuje ustalony już tryb postępowania.

Kierowanie ogniem z samolotu.

Naval and Military Record komunikuje, że Admiralicja nabyła kilkunastu milowy odcinek wybrzeża, prawie zupełnie niezamieszkałego, w pobliżu przylądka Wrath na północy Szkocji, dla ćwiczeń Home Fleet. W tem miejscu mają się odbywać strzelania pośrednie okrętów do celów niewidocznych z morza.

Autor artykułu wypowiada się bardzo sceptycznie co do skuteczności podobnych strzelań. Wojna światowa dowiodła wprawdzie, że kierowanie ogniem okrętów przeciwko celom niewidocznym z samolotów może dać dobre wyniki, lecz tylko w tych wypadkach, kiedy cel jest mniej więcej nieruchomy. W warunkach nowoczesnej bitwy, z natury rzeczy bardzo ruchliwej, należy przewidywać duże trudności w utrzymaniu stałego kontaktu pomiędzy lotnictwem a okrętami. Lotnik przypuszczalnie nie będzie mógł nadążyć w komunikowaniu swoich obserwacyj co do upadków pocisków. Ponadto należy liczyć się z tem, że nieprzyjaciel będzie się starał przeszkodzić w sygnalizacji samolotów, względnie będzie wysyłał umyślnie mylne meldunki, dotyczące strzelania, przez co spowoduje zamieszanie wśród strzelających okrętów.

Zdaniem autora, kierowanie strzelaniem z samolotów będzie zupełnie bezużyteczne w wypadku bitwy na pełnem morzu, gdyż jeżeli strony będą dążyły rzeczywiście do stoczenia bitwy, to zbliżą się do siebie na odległość widzenia. I odwrotnie, jeżeli którakolwiek z nich zechce uniknąć bitwy, ostatnie słowo będzie należało do szybkości i nie należy liczyć na to, by ostrzeliwanie poza zasięgiem widoczności mogło w tym wypadku ułatwić wyjście z sytuacji.

Pogłoski o zniesieniu szkoły morskiej w Dartmouth.

Daily Telegraph podaje sensacyjną pogłoskę jakoby Admiralicja nosiła się z zamiarem zniesienia Dartmouth College, a w związku z tem istniejącego obecnie systemu szkolenia oficerów marynarki, który jak wiadomo polegał na przyjmowaniu młodych chłopców i zaprawianiu ich do służby morskiej od najwcześniejszych lat. W przyszłości byliby przyjmowani młodzieńcy w wieku powyżej lat siedemnastu, po ukończeniu szkół średnich. Wprowadzenie tej zmiany spowodowałoby, zapewne, nastawienie niektórych szkół średnich do prowadzenia według wskazówek Admiralicji wykładów z historji, matematyki, hydrografji, nawigacji, artylerji i innych przedmiotów, potrzebnych dla kandydatów do szkoły morskiej.

Wzmianka ta jest zupełnie sprzeczna z niedawnym oświadczeniem pierwszego lorda Admiralicji, który przy sposobności debat budżetowych oświadczył, że konieczność szkolenia kadetów na okrętach żaglowych zmusi do przedłużenia okresu pobytu ich w szkole.

Jeżeli zatem pogłoski te zostaną potwierdzone, to należy przypuszczać, że zamierzona zmiana została spowodowana wyłącznie

względami oszczędnościowemi, tembardziej, że dotychczasowy system szkolenia oficerów przeszedł próbę wojny światowej i znajdował stałą aprobatę ze strony wyższych oficerów marynarki angielskiej.

Długa podróż na urlop.

Czterech oficerów marynarki angielskiej z eskadry w Hong-Kongu zamierza udać się na urlop do Anglji, odbywając podróż na 30 tonowym yachcie, który specjalnie w tym celu budują. Zamierzona droga ma prowadzić przez ocean Spokojny, wyspy Hawajskie, kanał Panamski — dalej od Bahamas wzdłuż brzegów Ameryki i przez Atlantyk do wysp Brytyjskich.

Admiralicja zgodziła się na ten projekt, przyczem urlop oficerom ma być liczony dopiero od chwili przybycia do Anglji.

Dwumasztowy yacht, który ma kosztować około 800 funtów szterlingów (około 25.000 zł), zostanie sprzedany po przybyciu do Anglji.

Skazanie oficera za próbę czynnej zniewagi szeregowego.

Ostatnio przed sądem wojskowym w Devonport odbyła się wyjątkowa, co do podłoża, rozprawa przeciwko jednemu z oficerów, który ostatecznie został skazany na surową naganę i wyokrętowanie.

Oficer ten, wróciwszy pewnego dnia dość późno z lądu, spotkał na pokładzie jednego ze starszych podoficerów i nawiązał z nim rozmowę na temat ostatniego match'u football'owego, który został rozegrany przez załogę okrętu. Będąc nieco podchmielony, oficer w pewnym momencie dyskusji wyszedł z równowagi i zamierzył się przeciwko podoficerowi, chcąc go uderzyć w twarz. Nazajutrz, zdając sobie sprawę z niewłaściwości swego postępku, przeprosił podoficera i sprawa została zupełnie załagodzona. Podoficer nie miał zamiaru skarżenia się, to też dowódca nie wiedział zupełnie o tej sprawie.

Po upływie kilku dni oficer zgłosił się jednak do dowódcy okrętu, oskarżając siebie, że popełnił czyn kolidujący z przepisami dyscyplinarnemi i wobec tego prosi o podjęcie dochodzenia sądowego przeciwko niemu.

Przepisy Naval Discipline Act są bezwzględne i dowódca okrętu nie miał wyboru, jak skierowanie sprawy na drogę sądową, pomimo tego, że jak oświadczył na sądzie, oficer ten posiadał jak najlepsze kwalifikacje, a według przeprowadzonego dochodzenia załoga bardzo go lubiła i nie czuła do niego żadnego żalu.

Nawiązując do tego wypadku, Naval and Military Record przypomina inny przykład, kiedy młody oficer podczas ćwiczeń na lądzie w uniesieniu uderzył podoficera w twarz. Powstałe zamieszanie zwróciło uwagę starszego oficera, który podszedł, aby zapytać, co się stało. Poszkodowany podoficer zameldował na to, że oficer prowadzący ćwiczenia widocznie czuje się niedobrze.

Po zakończeniu ćwiczeń oficer zwrócił się do podoficera i wyraził mu żal z powodu swego postępku, oświadczając, że gotów jest udzielić mu satysfakcji honorowej. Rzeczywiście, odbył się pojedynek — który w owym czasie wzbudził niemałą sensację w marynarce angielskiej.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Psychologiczne przejawy dyscypliny.

Komandor Ellicott przytacza na łamach U. S. Nav. Inst. Proceedings, szereg ciekawych przykładów ze swego doświadczenia odnośnie zagadnienia dyscypliny na okrętach wojennych.

Na okrętach marynarki amerykańskiej kary dyscyplinarne ma prawo wymierzać tylko dowódca okrętu. Raporty karne odbywają się na podstawie przedstawień, wnoszonych przez poszczególnych oficerów, względnie starszych podoficerów do księgi raportów.

Będąc zastępcą dowódcy na jednym z okrętów, komandor Ellicott zauważył, że bosman okrętowy dość pobłażliwie traktuje różne przewinienia, wchodzące w zakres jego kompetencji, jak np. w sprawie niedokładnego sprzątania, nieprzestrzegania przepisów o paleniu tytoniu, rozwieszania bielizny w miejscach zakazanych i t. p. Komandor Ellicott postanowił wybadać bosmana, którego znał jako bardzo sprężystego i wymagającego podoficera, to też zawołał go na poufną pogawędkę do siebie. Bosman przyciśnięty do muru wyznał, że dowódca okrętu stale skreśla podobne przedstawienia do raportów karnych, twierdząc, że podoficerowie muszą sami zapobiegać przewinieniom tego rodzaju i nie dokuczać mu takiemi drobiazgami. „Dowódca nasz, podnosił bosman, służył jako zastępca na okręcie, który nazywano „blood tub“ (krwawa balja) i wie w jaki sposób możemy zaradzić podobnym wykroczeniom; jednakże nie jestem pewny, czy podobne metody mogą być stosowane w nowej marynarce“.

Komandor Ellicott miał przed sobą nader trudny problem do rozwiązania, jednak po kilku dniach namysłu powziął postanowienie i kazał sobie sporządzić duży zeszyt, oprawiony na czarno, na którym wielkiemi literami wypisał „Black Book“.

Następnego dnia kazał sobie przedstawić wszystkich marynarzy, którzy dopuścili się drobnych wykroczeń i oświadczył, że wpisuje ich nazwiska do swojego zeszytu, co nie należy uważać za karę, ponieważ tylko dowódca może je wymierzać — wpisanie natomiast do czarnej księgi będzie miało tylko takie znaczenie, że jeżeli który z marynarzy stanie z prośbą o przedłużenie przepustki względnie inną prośbą, to udzielenie swego pozwolenia zastępca dowódcy uzależni od tego, czy nazwisko petenta nie zostało wpisane do czarnej księgi.

Metoda ta, okazała się bardzo skuteczna, a po kilku tygodniach stosowania jej czystość na okręcie znacznie polepszyła się.

Wkrótce jednak wyłoniło się nowe zagadnienie, — w jaki sposób można uzyskać skreślenie z „czarnej księgi". Zagadnienie to rozwiązało samo życie.

Pewnego razu, kiedy eskadra, do której należał okręt, znajdowała się na redzie w Chefoo, admirał podniósł sygnał o przeprowadzeniu alarmów pożarowych, przyczem, stosownie do przyjętego zwyczaju, każdy okręt musiał wysłać do okrętu admiralskiego kuter, z oddziałem ratowniczym. Okręt Ellicott'a zawsze przodował w takich wypadkach i zazwyczaj otrzymywał podziękowanie admirała za najsprawniejsze i najszybsze wykonanie ćwiczenia. Tym razem jednak, jeden z marynarzy ze składu oddziału ratowniczego potknął się w drodze na swoje stanowisko i tak się potłukł, że nie mógł brać udziału w ćwiczeniu. Zwłoka, wynikła z tego powodu mogła narazić okręt na utracenie dotychczasowego rekordu i zastępca dowódcy przeżywał przykre chwile namyślając się nad wyznaczeniem zastępcy, wtedy jeden z marynarzy szybko podchwycił opuszczony przyrząd i skoczył do czekającego kutra. Jak się okazało był to jeden z zapisanych do „czarnej księgi", — oczywiście zastępca dowódcy skreślił jego nazwisko.

Od tej chwili zapisani współzawodniczyli między sobą w dążeniach do uzyskania skreślenia z książki, a zastępca dowódcy musiał z czasem zorganizować specjalne obsady dla kutrów ratowniczych tylko z takich marynarzy, by umożliwić im poprawienie swej opinji.

Najbardziej zawiły problem dozorowania miał komandor Ellicott w następującym wypadku. Pewnego razu zgłosił się do niego bosman okrętowy ze skargą, że jeden z marynarzy bardzo niedbale wykonuje swoje obowiązki, w zakresie sprzątania wyznaczonego mu działu, a ostatnio nawet odmówił wykonania konkretnego rozkazu w tej sprawie. Marynarz ten miał wyznaczony sobie jeden z najłatwiejszych przedziałów, pomimo tego jednak obowiązki swoje sprawował nader niedbale i niechętnie.

Komandor Ellicott zawołał go do siebie, odczytał mu odnośne ustępy regulaminu, traktujące o niewykonaniu rozkazu i starał się wytłumaczyć mu, jakie konsekwencje czekają go w razie niezastosowania się do otrzymanego rozkazu. Marynarz pozostał niewzruszony, milcząc uporczywie. „W takim razie, — zakończył komandor Ellicott, — nie pozostaje mi nic innego jak skierować sprawę na drogę sądową; daję wam jeszcze dwadzieścia cztery godzin do namysłu, z tem, że jutro otrzymacie odemnie taki sam rozkaz jaki dał wam bosman okrętowy".

Po tej rozmowie komandor Ellicott zażądał książki służbowej marynarza i skonstatował, że od samego początku służby na okręcie dopuścił się on całego szeregu wykroczeń, których konsekwencje tak się spiętrzyły nad delikwentem, że nie miał on już żadnych widoków na wydostanie się z najniższej klasy sprawowania.

Następnego dnia Ellicot zawołał marynarza i usadowiwszy go na krześle oświadczył, że nie zamierza powtórzyć rozkazu, wydanego marynarzowi poprzednio, gdyż zna jego położenie i domyśla

się, że marynarz chciałby za wszelką cenę wydostać się z tego okrętu, nawet za cenę poniesienia konsekwencyj niewykonania rozkazu. Wobec tego proponuje mu dwa wyjścia: albo spisanie go z okrętu, jako nienadającego się do służby, albo też wyznaczy go do sprzątania najgłębiej położonej i najmniej dostępnej komory amunicyjnej z tem, że w tym wypadku przyjmie on rodzaj dobrowolnego aresztu, przebywając stale na dole i wychodząc tylko na ćwiczenia i przyjęcie posiłku. Jeżeli po trzech miesiącach takiej służby marynarz wykaże poprawę, to zostanie przeniesiony do pierwszej klasy sprawowania. Marynarz namyślał się przez pewien czas, wreszcie odrzekł, „że przyjmuje tę pracę". I rzeczywiście przedział jego stał się wkrótce wzorowym pod względem czystości i po upływie wyznaczonego czasu marynarz został przeniesiony do pierwszej klasy.

Pewnego dnia oficer artylerji zaprosił komandora Ellicott do centralnego punktu artyleryjskiego, chcąc pokazać mu jakieś nowe udoskonalenie. Po wejściu do przedziału oficerowie zastali kilku starszych podoficerów zajętych grą w karty. Podoficerowie podnieśli się zaskoczeni i przez chwilę wytworzyła się nader kłopotliwa sytuacja. Komandor Ellicott powziął jednak szybką decyzję — „przyszedłem tu z zupełnie określonym zamiarem obejrzenia przyrządu, a zatem nie zwracam uwagi na wasze zajęcie, jednak zaznaczam, że jeżeli chcecie spędzać czas w ten sposób, to czyńcie to na lądzie".

Od tego czasu na okręcie jego zupełnie zaprzestano gier w karty i nietylko wśród marynarzy i podoficerów, lecz również i w mesie.

Rzesza Niemiecka.

Organizacja sił morskich.

Organizacja sił morskich Rzeszy na rok bieżący przedstawia się następująco: okręty linjowe — „Schleswig-Holstein", „Schlesien", „Hessen", krążowniki — „Königsberg", „Leipzig", „Karlsruhe", „Köln", („Emden" w rezerwie dla przeprowadzenia kapitalnego remontu, „Karlsruhe" i „Köln" mają kolejno spełniać funkcje okrętów szkolnych), I i II flotylle kontrtorpedowców (po 9 jednostek w każdej), 1 pół-flotylla trawlerów (7 trawlerów), 1 pół-flotylla kutrów szybkobieżnych (4 kutry), okręt hydrograficzny „Meteor" wraz z dwoma okrętami pomocniczemi do celów hydrograficznych, 3 żaglowe okręty szkolne („Asta", „Edith" i „Jutta"), 4 okręty szkolne artyleryjskie, 2 okręty strażnicze dla ochrony rybołóstwa oraz szereg mniejszych okrętów pomocniczych.

W ciągu 1932 roku następujące jednostki zostały włączone do składu sił morskich:

1. szybkobieżne kutry patrolowe (Bewachungsboote) „S2" — „S5" oraz szkolne zagrodowce R1, R3, R4, R5, które zostały wybudowane wzamian przestarzałych okrętów tego samego typu; 2. artyleryjski okręt szkolny „Bremse", wzamian dawnego okrętu tego rodzaju „Hay", który będzie wykorzystany w charakterze holownika;

3. ponadto skreślono ze składu floty żaglowy okręt szkolny „Niobe", kontrtorpedowiec „T 185", okręt strażniczy „UZ 19" oraz sprzedano na łom kanonierkę „Panther", szkolne zagrodowce „I 20", „46", „71" i „62" oraz 1 mały okręt hydrograficzny.

W budowie znajdują się okręty linjowe „Ersatz Lothringen" (1 kwietnia został spuszczony na wodę i otrzymał nazwę „Admiral Scheer") i „Ersatz Braunschweig", ponadto szkolne zagrodowce R2, R6, R7 i R8 oraz kuter strażniczy „S6".

Okręt linjowy „Deutschland" został wcielony do składu floty w dniu 1 kwietnia roku bież. pod dowództwem komandora von Fischel.

Ogólna liczba personelu marynarki niemieckiej na początku roku bież. wynosiła 14.917 oficerów i szeregowych oraz 83 urzędników cywilnych (traktat Wersalski dopuszcza 15.000). W tej liczbie 8051 szeregowych na jednostkach pływających i 5849 szeregowych w formacjach lądowych.

Ostatnio zostały utworzone placówki attachè morskich w Londynie, Paryżu i Rzymie, co oczywiście ma duże znaczenie z punktu widzenia politycznego. W dziedzinie szkolenia personelu dużą uwagę zwraca się na wychowanie fizyczne i sporty. Między innemi, specjalny nacisk kładzie się na strzelania z broni małokalibrowej oraz z karabinów maszynowych; strzelania te są obowiązkowe tak dla oficerów, jak i dla szeregowych.

Ruch okrętów.

W roku zeszłym następujące okręty, względnie zespoły okrętów odbyły pływanie zagraniczne: krążownik „Karlsruhe" powrócił w dniu 8 grudnia po odbyciu 12 miesięcznego pływania szkolnego naokoło świata, podczas którego przebył ogółem 38.000 mil morskich; okręty linjowe „Schleswig-Holstein" i „Hessen" odbyły podróż do Oslo; „Schlesien" z dwoma kontrtorpedowcami do Gdańska; „Königsberg" — do Stokholmu. W styczniu roku bież. okręt linjowy „Schlesien" odbył pływanie ćwiczebne do Islandji, zawijając do portu w Reykjavik.

Krążownik „Köln" odbywa obecnie 12 miesięczne pływanie szkolne naokoło świata, według marszruty: porty Hiszpanji, morze Śródziemne, kanał Sueski, morze Czerwone i t. d. W okresie od 7 do 17 lutego krążownik ten przebywał w Madrasie, gdzie załoga okrętu była bardzo serdecznie podejmowana przez miejscowe władze angielskie oraz załogę krążownika „Enterprise", który w tym czasie znajdował się w porcie. Między innemi orkiestra miejscowego pułku piechoty przygrywała podczas przyjęcia na pokładzie krążownika niemieckiego, co przyjęto jako dowód specjalnego wyróżnienia dla gości.

W końcu roku zeszłego odbyły się wielkie manewry morskie na morzu Północnem i Bałtyckiem. Temat manewrów polegał na tem, że strona niebieska miała za zadanie usunąć siły nieprzyja-

cielskie z tych stref, gdzie przechodzą linje komunikacyjne do niemieckich portów. Do udziału w manewrach powołano cały szereg okrętów handlowych z portów Hamburga, Bremy i Szczecina. Z okrętów tych sformowano konwoje, eskortowane przez stronę niebieską. Przed rozpoczęciem manewrów zorganizowano dla kapitanów okrętów handlowych specjalny kurs informacyjny, zaznajamiając ich z manewrowaniem i organizacją konwojów wojskowych.

Torpedowiec na fali.